

THÈSE

Pour obtenir le grade de
Docteur

Délivrée par
**UNIVERSITÉ DE PERPIGNAN VIA
DOMITIA**

Préparée au sein de l'école doctorale
Et de l'unité de recherche

ED544

Spécialité : Droit privé

Présentée par

SARR Moustapha

TITRE DE LA THÈSE

**Le transport maritime en Afrique de l'Ouest : vecteur de
régulation, de réglementation et source de valorisation du
domaine portuaire : cas du Sénégal.**

Soutenue le 16 mai 2018 devant le jury composé de :

M. André CABANIS, professeur émérite, Université de Toulouse 1 Capitole	Rapporteur
M. Alain DEGAGE, professeur émérite, Université de Perpignan Via Domitia	Directeur de Thèse
M. Éric WENZEL, maître de conférences, Université d'Avignon et des pays du Vaucluse	Rapporteur
M. François-Pierre BLANC, maître de conférences, Université de Perpignan Via Domitia	Membre du jury
M. Alban MABA, maître de conférences, Université de Perpignan Via Domitia	Membre du jury

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :
Vecteur de régulation, de réglementation et source de
valorisation du domaine portuaire : **cas du Sénégal**



Thèse présentée par :
Moustapha SARR

Sous la direction du :
Professeur Alain DEGAGE

Avertissement

L'université de Perpignan Via Domitia n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les mémoires et les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Remerciements

Je remercie le professeur émérite Alain DEGAGE , mon directeur de thèse, dont les conseils, la confiance et les encouragements permanents m'ont permis d'aboutir dans ce travail de recherches, à la suite d'interminables échanges. Qu'il soit assuré de ma considération et de ma gratitude.

Je remercie chaleureusement les membres du jury et l'ensemble du corps professoral de l'université de Perpignan Via Domitia pour le savoir qu'ils m'ont transmis et leur disponibilité.

Que tous mes collègues soient assurés de ma gratitude : leurs critiques permanentes et leurs encouragements ont été des stimulants efficaces.

Je remercie aussi l'ensemble des personnes que j'ai pu côtoyer durant ces années de recherches théorique et pratique, plus particulièrement le port de Dakar à travers le centre d'exploitation du port autonome pour les travaux d'audit réalisés à Dubaï Port World durant mon immersion professionnelle au sein de Experts Associés Sûreté (EAS), et plus particulièrement M. BA pour sa loyauté, son sens d'orientation ainsi que son esprit de synthèse et d'analyse. J'espère ne pas avoir trahi leur pensée et leur confiance.

Enfin, je voudrais exprimer toute ma reconnaissance à mes proches pour la confiance, le soutien et la compréhension qu'ils m'ont témoignés, leur affection et leur patience souvent mises à rude épreuve...

Table des abréviations et sigles

Principaux sigles et abréviations

A

ACP : Afrique – Caraïbes – Pacifique

Aff. : Affaire

AGPAOC : Association de Gestion des Ports Autonomes de l’Afrique de l’Ouest

ANAM : Agence Nationale des Affaires Maritimes

ANDS : Agence Nationale de la Démographie et des Statistiques

AOF : Afrique Occidentale Française

ARMP : Agence de Régulation des Marchés Publics

AUDCG : Acte Uniforme sur le Droit Commercial Général

B

B/L : Bill of Lading

Bu. : Bulletin

C

CA : Conseil d’Administration

CCNUCC : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques

CEDEAO : Communauté Économique des États d’Afrique de l’Ouest

CEMAC : Communauté Économique et Monétaire de l’Afrique Centrale

CMI : Comité Maritime International

CMM : Code de la Marine Marchande

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International

COSEC : Conseil Sénégalais des Chargeurs

CPM : Conseil des Ports Maritimes

D

DPW : Dubaï Port World

E

EPIC : Établissement Public Industriel et Commercial

EVP : Équivalent Vingt Pieds

F

FAO : Food Agriculture Organization

FCFA : Franc des Colonies Françaises d'Afrique

G

GATT : General Agreement on Tariffs and Trade

GPM : Grands Ports Maritimes

H

HASSMAR : Haute Autorité chargée de la sécurité maritime, de la sûreté et de l'environnement marin

I

IMDG : International Maritime Dangerous Goods

ISM : Institut de Sécurité Maritime

J

JOS : Journal Officiel Sénégalais

M

MIEP : Projet d'Infrastructures et d'Équipements Maritimes

N

NEPAD : Nouveau Partenariat Économique pour le Développement de l'Afrique

O

ODEP : Organisation de l'Exploitation des Ports

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique

OIT : Organisation Internationale du Travail

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONG : Organisation Non Gouvernementale

P

PA : Port Autonome

PAA : Port Autonome d'Abidjan

PAD : Port Autonome de Dakar

PIB : Produit Intérieur Brut

PM : Port Maritime

PNIUM : Projet National d'Intervention d'Urgence en Mer

PPP : Partenariat Public – Privé

R

RAMATRANS : Revue Africaine des Transports Maritimes

S

SATS : Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal

SET : Service des Études et Tarifs

SETRAF : Service Tarifs et Frets

SOLAS : Safety of Life at Sea

U

UCCA : Union des Conseils des Chargeurs Africains

UEMOA : Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine

Z

ZEE : Zone Économique Exclusive

Dédicaces

À vous mes amours, (...) retenons que c'est au bout de l'effort et de l'ascèse que se trouvent
l'essor et le triomphe.

« La paresse est l'ennemi mortel des intellectuels, les biens matériels leur prison et la
partialité leur sarcophage. »

Amadou Tidiane Wone

Sommaire

Introduction

Première Partie : État actuel de la structure portuaire

Titre I. Approche juridique du port

Chapitre 1. Le régime ou statut juridique du port

Chapitre 2. L'État : régulateur du domaine portuaire et garant du service public

Titre II. Infrastructures et superstructures face à la demande du marché

Chapitre 1. Les critères d'aménagements portuaires pour une génération de renommée

Chapitre 2. Le marché portuaire : entre concurrence, services et protection de l'environnement

Conclusion

Deuxième Partie : Aspect de la valorisation du domaine portuaire et source de régulation économique par le transport maritime

Titre I. Uniformisation et conciliation des sources réglementaires

Chapitre 1. Cadre général des règles du droit maritime

Chapitre 2. Le cadre du transport maritime de marchandises

Titre II. Approche commerciale du transport maritime au Sénégal et perspectives de développement

Chapitre 1. Le marché import / export du transport maritime

Chapitre 2. Implication du Sénégal dans l'évolution des activités maritimes communautaires et internationales

Conclusion

Conclusion générale

Annexes

Bibliographie

Table des matières

Mots clés

Résumé

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal



Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :
Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

Introduction

À l'ère de la mondialisation, toutes les entreprises, petites ou grandes, associations, entreprises familiales, institutions internationales publiques ou privées, ont toutes un point commun : un fort et réel besoin de gestion, de management central, de bonne réglementation pour une meilleure régulation. La maîtrise des coûts et des prix, la qualité des produits et des services, les délais, les exigences de la créativité et de l'innovation, la flexibilité... tels sont les différents aspects du management contemporain¹. Dans un monde globalisé, il est toutefois important de tenir compte non seulement de la rigueur dans la gestion, mais aussi de la chrono-compétition. C'est ainsi que, d'une part, dans le contexte économique donné, la mondialisation des marchés avec l'ouverture des frontières depuis les années 80, les crises économiques, certes cycliques², et le déclin de certains secteurs d'activité, sont des causes de réorganisations, de réinventions. D'autre part, le phénomène de restructurations fondé sur la réduction des postes est aussi un fait marquant d'une économie mondiale en perpétuels bouleversements. De même encore, la quête d'une productivité adéquate dictée par la concurrence, par la saturation des marchés et la baisse du pouvoir d'achat des clients pousse les politiques stratégiques vers le souhait de réduire les coûts de fonctionnement tout en maintenant un certain niveau de performance. L'environnement international des ports est aujourd'hui marqué par la globalisation, la mondialisation à travers les différents échanges qui exacerbent la compétition, l'inscription du transport maritime dans un système logistique multimodal³ ou plurimodal⁴ et le rôle de plus en plus moteur, voire incontournable, du secteur privé⁵. Cet environnement portuaire est, par ailleurs, marqué par une souveraineté étatique et un ensemble de règles de marché dû à l'ouverture des frontières. Le commerce mondial représente environ 557 milliards de dollars⁶, c'est-à-dire un tiers de la production du PIB mondial, commerce composé des échanges de produits et de services, les premiers représentant à peu près 80 % du commerce mondial, les seconds 20 %. Or, l'économie maritime occupe un vaste champ au niveau de l'économie mondiale, couvrant les 4/5^{e7} de l'économie planétaire. L'aspect maritime reste ainsi un domaine

1 J. M. Plane, *Théorie des organisations*, Dunod, 3e éd., 2012, p. 87.

2 Fait référence aux crises sans cesse causées par un déclin des finances, forme de lecture graphique des événements économiques grâce aux aspects quantitatifs.

3 Terme employé dans le monde maritime pour faire allusion à deux mondes de transport différents, par exemple : route / mer.

4 Utilisation de plusieurs modes de transport : mer / terre / voie ferrée...

5 Terme renvoyant au secteur privé tant national qu'international.

6 Rapport de l'OMC, 2013.

7 Études sur les transports maritimes, CNUCED, 2013.

privilegié pour le commerce, bien que d'autres activités en ce domaine puissent être soulignées à l'instar de la croisière, de la pêche (artisanale ou industrielle), de la plaisance...

En majeure partie, les activités maritimes les plus génératrices de profits sur le plan économique sont gérées par les structures que sont les ports travaillant perpétuellement et en parfaite connexion avec des compagnies maritimes, des armateurs, des agents maritimes, des consignataires de navire, des transitaires, des commissionnaires de transport, des manutentionnaires... C'est sur cette lancée qu'une politique structurelle et conjoncturelle du monde maritime est entreprise par chaque État, car la pertinence et la prépondérance de ce dernier restent un élément phare, un moteur, voire un levier économique pour être au diapason, au rendez-vous avec l'ouverture des marchés, tout en se conformant aux principes généraux qui encadrent et réglementent l'activité à travers le monde par le biais des institutions internationales, communautaires et internes. Ces différentes règles participent aussi à la protection de la nature en menant une politique de veille et de prévention contre les éventuels dommages de la nature que la mer pourrait causer par le biais de ces activités (pollution, réchauffement climatique...). Par ailleurs, une meilleure garantie et traçabilité des produits, un acheminement fiable sur le plan de la logistique, la sûreté, la sécurité et l'efficacité inouïes du transport maritime interviennent dans la dynamique des échanges qui s'opèrent partout à travers le monde, grâce à un ensemble de moyens qui permettent de mieux exploiter ce domaine tout en le valorisant. Les acteurs du secteur du transport maritime mènent pour ce faire une politique entrepreneuriale, organisationnelle efficace et efficiente afin de toujours favoriser une meilleure rentabilité du secteur. Si les difficultés économiques et financières laissent bien des secteurs sujets d'un avenir incertain, la résistance du maritime est sans aucun doute notable. Bien que le champ soit un vaste terrain où d'importantes activités se rejoignent et s'opèrent, la question du transport maritime reste néanmoins la plus importante sur les plans tant historique, économique, commercial, technique que juridique. Le transport maritime, élément du droit privé, est l'activité motrice en matière de valorisation⁸ du domaine portuaire qui, pour sa part, relève du droit public. C'est d'ailleurs en cela que la complexité sur le plan juridique nécessite un cadre réglementaire simple, souple et efficace. Toutefois, il semble opportun d'évoquer la question du transport maritime dans toutes ces révolutions pour mieux comprendre ce phénomène dans une logique historique et technique proprement dite avec l'incontournable concept de la conteneurisation. C'est sous cet angle que le professeur André

8 R. Rézenthel, « Les ports de commerce entre exploitation du domaine maritime et valorisation », colloque à Nice, Université Sophia Antipolis sur *Le Juge et la mer*, 26 septembre 2014.

Louchet⁹ évoque cette question pour mieux comprendre ce phénomène du transport dans toute sa sphère : « *On peut définir la révolution des transports maritimes comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer qui s'est opérée à partir du milieu du XX^e siècle et qui a affecté tous les domaines liés à la navigation elle-même : révolution technologique, révolution financière, révolution commerciale, mais également révolution géographique, cette époque voyant une refonte totale des itinéraires de trafic et un remodelage des ports et seuils. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'ont pu les connaître les siècles précédents, mais bien d'une remise en cause totale des modalités de transport.* »

La mutation du transport du monde maritime s'est ainsi opérée historiquement mais aussi techniquement. Cette évolution technologique s'explique par l'envol de l'importance du transport dans un monde en mouvements et en échanges soutenus. Toujours selon le professeur Louchet : « *Cette révolution des transports ne peut se comparer aux mutations brutales qu'a connues l'histoire maritime, notamment au XIX^e siècle avec l'avènement du machinisme : elle n'affecte pas ou peu, en effet, les modes de propulsion ni les modes de machinerie embarqués, qui restent peu ou prou les mêmes que dans la période précédente. Mais elle affecte le mode de gestion des denrées transportées, la question des ruptures de charge, les modalités d'affrètement, la rationalisation des opérations de chargement et déchargement, et modifie par là-même profondément la taille des bâtiments et les routes utilisées.* »

Les différentes évolutions de la conteneurisation, élément phare du transport maritime, datent des années 1950. En effet, « *la société américaine Mac Lean, basée à Honolulu, inaugure en 1956, après une expérience réussie de l'armée américaine, un nouveau système de transport de marchandises : le transport en "containers", c'est-à-dire le transport des marchandises ni en vrac ni sous forme emballée selon la nature et la taille de l'objet (céréales en sacs, liquides en barils, machines en caisses de tailles variables, etc.), mais pré-conditionnées dans des "containers" ou "conteneurs", sortes de "cadres" métalliques fermés, de taille standard, munis d'anneaux d'ancrage et superposables (The box that changed the world). Cette disposition deviendra très rapidement une norme internationale, le conteneur standard étant un E.V.P¹⁰, c'est-à-dire "équivalent vingt pieds".*

9 Professeur à l'Université de la Sorbonne, « Révolution des transports maritimes » expliquant l'histoire de la conteneurisation à partir de faits historiques, *Festival international de Géographie à Vosges*, 2009.

10 En anglais « TEU » ou « *twenty equivalent unit* ». Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités de navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO

Ces conteneurs, d'abord embarqués sur des cargos classiques modifiés, obligeront rapidement l'armement maritime à concevoir des navires spécialement affectés à cette tâche, les porte-conteneurs, qui embarqueront en infrastructure puis en superstructure des séries de conteneurs empilés en "slots"¹¹. »¹² Ce phénomène maritime de la conteneurisation participe à l'envolée d'échanges plus sûrs et plus rapides. Les structures et superstructures de dernière génération portuaire doivent suivre une cadence, surtout dans un monde où l'ouverture des frontières s'impose, qu'aucun État de bordure maritime ne doit négliger. C'est dans cette optique que la question du transport maritime s'articule actuellement autour des grands événements économiques et de la pensée innovante des porte-conteneurs. Elle a toute son importance dans le commerce planétaire et implique la maîtrise de la mondialisation, parfois mise à mal au plan international par de toujours possibles crises économiques et/ou politiques. Nonobstant les progrès techniques mis en œuvre, la question du droit ne doit pas rester en suspens et devrait même être la clé de voûte de cette fulgurante ascension, afin de lui conférer le cadre juridique approprié, de jouer le rôle de régulateur et de réglementation pour défendre l'intérêt général sans laisser de côté l'intérêt du marché.

Le transport maritime, surtout celui des marchandises, prolonge l'idée de la mondialisation vers ce qui devient l'interdépendance totale des économies. Or, plus précisément et au vu d'un manque de développement notoire des infrastructures sur un continent africain en perte de politiques stratégiques économiques fiables, le constat autorise un certain pessimisme. Dès lors, la mer se présente comme le moteur d'un développement rapide et durable si les autorités décisionnaires ne négligent pas l'intérêt qu'elle représente. Selon André Thomas : « *La mer est l'avenir de la terre*¹³. Cette formule a fait son chemin depuis les cercles du lobbying maritime pour atteindre la sphère politique. Avec l'espoir que l'action et les crédits de l'État soutiendront les acteurs privés et publics vers de nouveaux relais de croissance... appelée "croissance bleue"¹⁴ » dans la politique intégrée maritime de 2004 de la commission européenne. Cette formule est, en effet, plus qu'appropriée car la quête vers l'interconnexion des différents types de transport semble de nos jours être une arme majeure pour la

de 20 pieds correspond à un EVP.

11 Sorte de fente ou de rainure.

12 A. Louchet, ouvr. cit., p. 7.

13 A. Thomas, *Éditorial du marin, Atlas*, 2014, pp. 4-5.

14 Ces derniers termes évoquent l'art. 100, § 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne complétée par les dispositions générales du traité relatives à la concurrence et à la libre prestation du service, 2004.

compétitivité, la concurrence, la veille environnementale, le désenclavement, donc un atout pour la conciliation des différents modes de transport, une interdépendance notoire dont la mer sert de relais. À ce titre, le développement des différents modes de transport devient une nécessité.

Le transport maritime, activité d'exploitation et de valorisation du domaine maritime à travers le monde, génère autant d'acteurs privés que publics dans le but d'une meilleure rentabilité. Pour autant, son champ d'action reste le domaine portuaire qui doit répondre aux exigences du marché, étant ainsi particulièrement important pour toute économie nationale vu la portée du transport maritime. Ces ports sont essentiellement des ports de commerce relevant des droits public et privé, une double appartenance sur laquelle il sera utile de revenir. Cependant, deux notions fortes se dégagent, à savoir le transport maritime et le port qui, économiquement, ont tout leur sens mais qui, sur le plan juridique, méritent d'être cernés pour mieux les comprendre et sans doute permettre une meilleure politique. Il convient pour ce faire d'étudier contextuellement ces deux éléments du monde maritime selon leur nature essentielle.

Tout d'abord, il est évident que le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et un élément moteur de la mondialisation. Environ 80 % du commerce mondial en volume et 70 % en valeur sont réalisés par la mer et manutentionnés dans les ports¹⁵. Ces proportions restent significatives dans les pays en voie de développement. Toutefois, les politiques et les stratégies ainsi que l'ensemble des modes et réseaux maritimes sous-jacents deviennent de plus en plus complexes. L'évolution et la croissance continue du transport maritime soulèvent, en effet, d'importantes questions par rapport à la chaîne de valeur, comme la mondialisation, le commerce, le développement, le changement climatique, la sécurité énergétique, la durabilité environnementale... Ces bouleversements structurels ont un impact direct sur la situation portuaire et les alentours. Pour autant, localement et en général, les innovations du transport maritime ont permis le développement de systèmes à la fois dans la distribution et la production, ainsi que l'émergence d'une économie de plus en plus globalisée et spécialisée. De plus, l'étude de la question du transport maritime trouve toute sa pertinence si l'on prend acte de la situation de l'ensemble des éléments qui le régissent tels que le trafic maritime international, le secteur des transports, la flotte mondiale, les ports, les marchés du fret et les cadres réglementaires et juridiques. S'il est vrai que cette question est d'ordre international vu l'ampleur de la mondialisation, elle reste néanmoins source d'équilibre, de

15 Études sur les transports maritimes, CNUCED, 2013.

développement socio-économique pour la plupart des pays en voie d'émergence ou de développement. Le transport maritime peut ainsi être considéré comme l'activité qui concerne, certes, l'acheminement des biens et des produits sous plusieurs facettes, mais aussi comme un moyen d'échanges entre différents pays, sans oublier qu'il permet encore la circulation des personnes, anciennement souvent migratoire devenant de plus en plus un produit de marketing par ce qu'il est convenu d'appeler le plaisir en mer, avec ses retombées économiques, c'est-à-dire la croisière¹⁶.

Quant au port ensuite, vouloir en donner une définition exacte reviendrait à évoquer son statut juridique, son rôle, son champ d'action, son activité, son fonctionnement, son rôle de lieu d'échanges, de tampon, de relais. Or, il n'existe pas une définition sûre du port. Elle dépend des cadres législatifs, normatifs établis pour délimiter l'espace portuaire. De la plus simple des manières, l'existence d'un port renvoie systématiquement aux eaux d'une zone bien spécifique d'un État souverain qui en fait un levier économique, conformément aux dispositions réglementaires qui délimitent l'étendue souveraine de la mer d'un pays à un autre selon le droit de la mer¹⁷. Géographiquement, tous les pays ayant un contact avec la mer se sont préoccupés indéniablement de cette question portuaire pour faciliter leurs échanges à travers le monde. En effet, les ports maritimes ont toujours joué un rôle important dans l'histoire de l'humanité, restant alors un ensemble de traits d'union entre les civilisations, point de départ des grandes aventures et centres d'échanges internationaux. Ils ont su conserver au fil du temps, malgré les guerres et les évolutions technologiques, leur position stratégique sur le plan économique et social. Ainsi, pour une meilleure visibilité économique, la quasi-totalité des pays en voie de développement ayant ce contact avec la mer en font-ils un moteur de régulation économique, un relais de croissance, sachant qu'il existe différents types de port selon les régions du monde, tels les ports de commerce, de plaisance, de pêche... Cependant, la plupart des ports de l'Afrique de l'Ouest sont des ports de commerce¹⁸ dont on mesure l'importance socio-économique.

L'activité portuaire est donc un élément déterminant de l'exploitation du domaine maritime lié

16 La croisière maritime peut avoir diverses formes se combinant d'ailleurs, comme : plaisir, réunions professionnelles, séminaires, congrès, découvertes...

17 Convention de Montego Bay de 1982 relative au droit de la mer qui délimite le champ et l'étendue de la mer dans toutes ses sphères et espaces maritimes.

18 R. Rézenthel, *Droits maritimes*, Dalloz, 3e éd, 2014, p. 1247.

à la valorisation du secteur grâce au transport maritime¹⁹. Mais, de nos jours, l'analyse de la situation portuaire est nécessaire pour mieux comprendre son rapport avec les réalités du marché, la mondialisation et l'impératif de sa parfaite harmonie avec l'évolution du transport maritime. Le port, comme élément de droit public et parfois de droit privé, repose sur un concept de service public, surtout en Afrique, mais est aussi un lieu d'échanges ou d'opérateurs privés se rejoignant pour la plupart dans la gestion des terminaux. Ce cas est fréquent dans les ports africains, si bien que la question managériale des ports y reste préoccupante, permettant d'affirmer l'idée qu'une concertation entre ville et port serait souvent plus efficace que le rôle joué par le seul État, du moins dans la gestion. La question portuaire renvoie systématiquement à l'occupation du domaine maritime en général, plus particulièrement du domaine portuaire. Il n'en reste pas moins, comme l'a souligné R. Rézenthel²⁰, que les ports sont d'une importance capitale pour une économie nationale vu le transport maritime en ce qu'il génère.

Historiquement, aucun texte du droit interne n'a donc défini la notion de « port », celle-ci étant considérée comme représentant un espace et non une institution. L'article 11 de la convention des Nations Unies de Montego Bay dispose, en effet, « *aux fins de la délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes, faisant partie intégrante d'un système portuaire qui s'avance le plus vers le large, sont considérées comme faisant partie de la côte* »²¹. Cette conception de la notion de port n'est pas plus précise dans l'annexe de la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer car, selon ce texte : « *Installation portuaire désigne un emplacement, tel que déterminé par le gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire / port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente, les abords à partir de la mer selon le cas.* »²² Néanmoins, la doctrine a tenté de pallier cette carence du droit positif, c'est dans ce sens que le professeur A. Vigarié affirme : « *Un port est une aire de contact entre deux domaines, de la circulation terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est donc d'assurer la solution de continuité entre deux schémas de transports adaptés à la traversée de deux espaces aux*

19 R. Rézenthel, Nice, colloque déjà cité.

20 R. Rézenthel, *Droits maritimes*, Dalloz, 3e éd, 2014, p. 1244.

21 Voir note 17.

22 Convention SOLAS de 1974, adoptée le 12 décembre 2002, texte publié au Sénégal par décret n° 2004-290, 26 mars 2004, J. O. du 28 mars 2004.

caractéristiques différentes. »²³ C'est dans ce sillage qu'il convient de comprendre sans doute que : « *Les ports sont des portes ouvertes sur le monde. Ce sont des lieux stratégiques, économiques et militaires. Les ports ont des fonctions différentes en fonction de leurs activités et des types de bateaux accueillis. Les ports se distinguent en fonction de leur finalité, qu'ils soient de commerce, de pêche, de plaisance, ou militaires. Il est fréquent qu'un même port ait plusieurs activités, ces dernières étant souvent séparées géographiquement par différents bassins. Les ports maritimes sont des espaces d'échange, entre le monde terrestre et le domaine maritime. Espace de transit des marchandises et des passagers, le port est une zone géographique, une communauté de professionnels, une zone industrielle et logistique, ainsi qu'un lieu d'échanges et d'informations.* »²⁴ De nos jours, avec l'évolution du monde maritime, cette approche du Pr Vigarié peut être prolongée car le volet multimodal reste plus que d'actualité et la place du transport combiné au-delà de la relation terre / mer a marqué son empreinte. Toutefois, vis-à-vis de l'Afrique et plus particulièrement avec les rades foraines, M. Grosdidier de Matons considère qu'un « *port peut exister s'il n'a reçu qu'un aménagement sommaire ou inexistant* », en précisant que cette conception est technique et que, administrativement, un port « *est un lieu de la côte spécialement désigné par l'autorité administrative compétente pour servir aux opérations du commerce maritime* »²⁵.

Il est alors logique d'étudier la question du transport maritime en cernant d'abord ces droits privé et public qui s'appliquent dans un secteur aussi important du commerce international. Ces concepts juridiques ont une interdépendance pratique au vu de l'étendue de leurs champs d'action. La question du droit se pose sous différents angles bien spécifiques dans le domaine maritime. La mer est au service des activités humaines. Le transport maritime peut être considéré en effet comme le transfert de droits, le transfert de risques²⁶... Ces éléments constituent en règle générale le droit maritime qui est doté d'un sens assez particulier. Il est, en effet, une matière polymorphe²⁷, ce qui lui confère une définition plurielle au vu du perpétuel mouvement qui l'anime et de la question du particularisme²⁸ et de l'autonomie de la matière.

23 A. Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, 1979, p. 6.

24 G. Guerlet, *La gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux*, thèse soutenue à Lille, 2013, p. 1.

25 J. Grosdidier de Matons, *Le Régime administratif et financier des ports maritimes*, LGDJ, 1969, pp. 12-13.

26 A. Montas, *Droit maritime*, Vuibert, 2011.

27 J. P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, 3e éd., 2014, pp. 11-31.

28 P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2e éd., 2010.

Ce droit, internationaliste par nature, n'est pas une discipline unitaire mais une adaptation considérée comme une déclinaison particulière des questions juridiques du droit commun entraînant son particularisme. C'est ainsi que le professeur Bonassies y voit « *l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine* » et le doyen Ripert, dans une définition plus scénique, « *le droit de tous les rapports juridiques dont la mer est le théâtre* »²⁹. De ce fait, le droit maritime contient ses propres règles et normes, ses propres méthodes et ses solutions, ce qui fait qu'il n'adopte pas les règles générales, autrement dit le droit commun. Son objet propre qu'est la mer confère à ce droit un particularisme remarquable. C'est pourquoi les professeurs Rodière et Du Pontavice soulignaient : « *Il contient un ensemble de règles originales conservées par la tradition ou créées pour des besoins pratiques ; c'est justement pour cette originalité qu'il mérite d'être connu.* »³⁰ Son sens dépend forcément de la définition que l'on veut lui donner, mais il n'est pas à confondre avec le droit de la mer qui, certes, le conditionne. Le droit de la mer, relevant du droit international public, est l'ensemble des règles qui déterminent tout à la fois le statut juridique des mers et les droits et obligations des États en matière d'utilisation des espaces maritimes³¹. Ce droit, longtemps coutumier ayant fait l'objet d'une codification en 1958 pour la première fois, est contenu de nos jours dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CMB), conclue le 10 décembre 1982 à Montego Bay³², rassemblant plus de 130 États maritimes, à l'exception des États-Unis d'Amérique. Il dessine un cadre de délimitation des espaces marins par le biais d'un découpage original des surfaces, permettant aux espaces d'être liés soit à une notion de souveraineté (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë) soit à une notion de territorialité (ZEE, le plateau continental) propres aux États souverains de ces espaces maritimes. Il fixe également un cadre normatif de haute mer considérée comme l'espace commun à tous selon le concept romain « *res nullius humani juris* »³³.

Quant au droit portuaire, il est l'élément administratif³⁴ qui concerne l'organisation portuaire,

29 Citation du doyen Ripert, dans R. Rodière, *Droit maritime*, 3 vol., 4e éd., 1953, mise à jour, 1963.

30 Citation de R. Rodière, dans C. Scapel, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 2e éd, 1997.

31 J. P. Pancraccio, *Droit de la mer*, Dalloz, 2010 ; J. P. Beurier, *Droits maritimes*, ouvr. cit., p. 63.

32 En vigueur depuis le 16 novembre 1994.

33 « *Res nullius* » signifie « la chose de personne ».

34 R. Rézenthel, *Droits maritimes, Droit portuaire*, Juris, 1995, t. II, pp. 167 et s.

les structures, les droits inhérents aux ports au niveau des travaux, aménagements, gestion, règles tarifaires, octroi des terminaux, mise en place de la police de ports. Ce droit portuaire dessine le cadre normatif de la structure portuaire qui peut varier d'un État à un autre, d'une région à une autre pour mieux opérer dans sa fonction de régulateur socio-économique. Il permet de comprendre la structure portuaire dans sa gestion, sa domanialité, sa politique, son rapport avec les acteurs privés, notamment en Afrique et en particulier au Sénégal. Nonobstant le cadre juridique décrit de ces droits, la question de leur application dans les pays en voie de développement en général et ici les États maritimes de la côte ouest-africaine, notamment le Sénégal, reste à considérer, si ce n'est à clarifier, afin de mieux comprendre la confrontation de divers intérêts en jeu. Il s'agit donc, dans une dynamique comparative sur les plans international et communautaire, de mieux cerner la question du transport maritime dans toutes ses facettes : économique, commerciale mais aussi et surtout juridique. La question du transport maritime en Afrique de l'Ouest, au Sénégal en particulier, nécessite en effet une analyse approfondie dès lors que la maîtrise de la gestion portuaire est étudiée. Il faut comprendre le rôle de régulation et de réglementation du droit afin de pouvoir plus amplement et efficacement soutenir la place du Sénégal dans ce secteur, l'impact d'une telle économie dans un État maritime qui est sans doute la « porte de l'Afrique », au vu de sa situation géographique.

Un rappel rapide de l'histoire du Sénégal montre la construction de cet espace maritime souverain qui doit trouver toute son importance dans cette envolée maritime, et y veiller durablement pour participer au développement socio-économique, la région ouest-africaine regorgeant non seulement d'espaces maritimes suscitant la concurrence, mais comportant aussi de nombreux points d'enclavement. Depuis la conférence de Berlin (novembre 1884 à février 1885), la quasi-totalité des pays africains était sous la domination coloniale, du fait du partage de l'Afrique par les Occidentaux. Ces anciens comptoirs, néanmoins, croissent peu à peu avec le développement de l'action coloniale et, depuis les années 1960, la plupart de ces pays africains sont devenus indépendants, ceux de l'Afrique de l'Ouest étant francophones, à l'exception du Nigeria. Avec les indépendances et l'éclatement des grandes fédérations, l'ancienne AOF a vu naître aussi un certain nombre d'États souverains sans contact avec la mer, et donc dépendants, pour leurs relations extérieures, d'autres États riverains du Golfe de Guinée. Il s'agit notamment de pays enclavés, tels le Mali, le Burkina Faso, le Niger et plus marginalement le Tchad. Tous les ports ont cependant été financés à l'origine par le pays colonisateur (la France) : Dakar, Cotonou, Abidjan, et tant d'autres³⁵... avec la

35 Référence électronique : L. E. Ndjambou, « Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas

prédominance de l'exclusif colbertien³⁶. Vu la souveraineté des États et la quête de nouveaux relais de croissance, ces pays ont fait des ports une sorte de porte ouverte sur le monde en vue de capter une valeur ajoutée plus importante. Essentiellement, les pays africains eurent peu de moyens et investirent sur un seul port par pays, considérant les autres ports du territoire comme secondaires. Cependant, l'évolution juridique de la législation portuaire en Afrique ne fut pas au rendez-vous avec le transport maritime. Ainsi un certain mimétisme de la législation française existe-t-il dans les législations nationales (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Bénin). Selon Florent Nkounkou : « *Chaque opération portuaire donne lieu à l'application des règles présentant un caractère législatif ou réglementaire. Dans les pays d'Afrique francophone, ces règles existent. Mais bon nombre des législations existantes étaient héritées de la colonisation. À titre indicatif, les textes régissant la zone concernée, les ports maritimes remontent à 1930 et ceux concernant le code de commerce datent de 1807...* »³⁷ Cette remarque souligne le retard de cette région du monde dans le commerce international et la difficulté d'affronter le monde réglementaire en fonction de ces réalités. Ce mimétisme juridique entraîne une sorte de dépendance indirecte et une tiède gestion des instances portuaires pouvant causer une dissymétrie entre la loi et la réalité. Cinquante ans plus tard, cet espace maritime semble toutefois rectifier ses lacunes de dispositions réglementaires pour devenir un acteur majeur dans les échanges.

Ancienne colonie française, le Sénégal est indépendant depuis le 4 avril 1960. D'une superficie de 196 712 km², cet État maritime est peuplé d'environ quelques 14 millions d'habitants³⁸, et fait partie des pays en voie de développement. Son rôle dans les relations diplomatiques à travers le monde est important et significatif. De par sa situation géographique et son histoire, le Sénégal a, en effet, toujours joué un rôle important en Afrique et continue de le jouer dans le monde, ce qui lui vaut d'être le pays pilote de la sous-région. Il est le carrefour des routes maritimes de l'Europe vers l'Amérique du Sud et vers les autres pays de la côte occidentale africaine, justifiant ainsi son nom de « porte océane de l'Ouest-Africain ». Sa capitale Dakar est une plaque tournante, un lieu de rencontres, à la pointe occidentale de l'Afrique. Elle est aussi une escale pour les avions long-

des ports d'Abidjan et de Cotonou », *Les Cahiers d'Outre-Mer* (en ligne), avril-septembre 2014.

36 Terme désignant l'obligation pour les colonies de ne produire que pour leur métropole et de n'échanger qu'avec elle.

37 F. Nkounkou, *Législations et Politiques portuaires en Afrique francophone*, thèse soutenue en juillet 2003, Université de Bretagne, p. 9.

38 Chiffres du ministère de l'Intérieur du Sénégal, 2014.

courriers transatlantiques et un carrefour important des lignes aériennes venant d'un peu partout dans le monde. Le Sénégal est limité à l'ouest par l'océan Atlantique, au nord par la Mauritanie, à l'est par le Mali, au sud par la Guinée et la Guinée-Bissau, la Gambie constituant à l'intérieur du Sénégal une enclave.

L'histoire du port de Dakar est intimement liée à celle de Gorée, dont la baie fut utilisée par les Dieppois en 1354, avec une activité commerciale intense jusqu'en 1857³⁹, date de l'une des premières escales maritimes à Dakar sur la grande terre. Cette installation d'escale à Dakar même relevant de l'autorité coloniale fut motivée par les difficultés en matière d'avitaillement et de ravitaillement, d'une part, et par la volonté de maintenir une position stratégique sur la côte ouest-africaine, d'autre part. Devenue capitale de l'Afrique Occidentale Française (AOF), Dakar, grâce à son port, joua un rôle déterminant en matière d'échanges coloniaux et servit d'appui militaire et économique. Se fit jour une concurrence entre les ports ouest-africains, notamment avec la création du port d'Abidjan dans les années 1950, une concurrence qui s'amplifia avec les indépendances et le glissement des logiques de transport de « quai à quai » au « porte à porte », du fait des possibilités offertes par la conteneurisation. Cette concurrence rude et féroce au niveau régional a supplanté les ports locaux comme ceux de Saint-Louis, Rufisque ou Kaolack, car Dakar bénéficia de l'aide administrative et politique, ce que les géographes qualifient de ville-port. Le Sénégal, État de droit, peut être considéré comme l'un des pays les plus stables sur le plan politique par rapport aux instabilités notées dans les pays voisins comme la Côte d'Ivoire. En effet, cette stabilité doit être une source d'émergence économique, un exemple en matière de démocratie, du respect des droits de l'homme... malgré quelques tensions remarquées lors des transitions politiques. La plupart de ces pays décolonisés de l'Afrique de l'Ouest ont donc adopté le même système politique que la France, appelée par certains « mère patrie », ayant comme socle la Constitution française de 1958 dans l'esprit et la lettre, ce qui n'a pas interdit certains aménagements rigides ou souples par ces nouveaux États. Doté des trois pouvoirs propres à un État de droit (judiciaire, exécutif, législatif), le Sénégal est soumis à un système politique multipartiste (plus de 120 partis politiques recensés). Après une crise de 1962 opposant L. S. Senghor et Mamadou Dia, une nouvelle Constitution fut soumise en 1963 au référendum populaire, tendant à remplacer le régime parlementaire par un régime de type présidentiel. Ainsi le président de la République, à l'époque L. S. Senghor, devint-il l'unique organe exécutif. Néanmoins,

39 Ba, Diaw, Leclerc, Mering, « Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 à 2009 : enjeux multiscalaires et aménagements », 2009, webographie.

en 1970, une nouvelle réforme réintroduit la fonction de Premier ministre et renforce les attributions de l'Assemblée nationale. À la suite de ces modifications, qui semblent une réponse à la crise politique qui agita le Sénégal en 1968 et 1969, la déconcentration des pouvoirs fut alors à l'ordre du jour. Sur le plan économique, l'agriculture reste le premier secteur, dans lequel 70 % de la population travaillent malgré l'exode rural permanent vers la capitale Dakar. Cette activité repose généralement sur les cultures vivrières et l'arachide dont la production irrégulière est due aux sécheresses, aux aléas climatiques. Les autres activités principales sont l'élevage, la pêche et le tourisme, en particulier grâce aux littoraux de la côte de Mbour.

Durant la crise que traverse le monde actuellement, les pays en voie de développement et émergents dans leur quasi-totalité présentent à leur actif un taux de croissance économique positif, soit de 4,5 % prévu pour l'année 2015 au Sénégal⁴⁰. Le Sénégal n'en demeure pas moins un pays pauvre très endetté depuis 2006, avec une dette publique de 3 738 milliards de francs CFA, soit deux fois le budget national et couvrant 40 % du PIB. Le taux de chômage est de 25 %, avec 58 % d'adultes analphabètes, une espérance de vie faible de 63 ans contre 88 ans au Japon, un taux de mortalité infantile élevé de 52 par mille, 26 fois plus élevé que la Norvège, le SMIG de 47 700 francs CFA (environ 80 euros)⁴¹.

Dans le contexte de mondialisation aux échanges permanents d'un commerce sans frontières, l'activité du transport maritime entre dans la danse des activités génératrices de profit sur le plan national, expliquant la course vers des structures adéquates pour mieux prendre au sérieux ce phénomène. En matière de développement économique, il est incontestable que les transports jouent un rôle fondamental car, pour se développer, il faut échanger, ce qui suppose un mouvement réel des biens et des personnes à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Ce mouvement doit engendrer un système de transport adapté qui, pour certains, d'une manière imagée, passe par les routes. Mais, depuis l'avènement des embouteillages et des mauvaises infrastructures, la pollution, le réchauffement climatique..., ce mouvement ayant comme moyen les routes paraît présenter des obstacles face au développement. La mer devient une alternative majeure pour le décollage économique⁴².

40 Selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANDS) du Sénégal, rapport annuel de 2013.

41 *Ibidem*.

42 I. K. Diallo, *La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises effectué totalement ou partiellement en mer*, L'Harmattan, 2008.

Une telle analyse amène à s'arrêter sur la question du transport maritime afin d'étudier la réglementation d'un tel concept d'un point de vue juridique, de s'articuler autour de son rôle socio-économique, de mesurer l'impact d'un tel transport pour le Sénégal tout en dressant une étude comparative non seulement sur le plan régional mais aussi par le biais d'approches internationales. Ce thème implique une approche théorique et pratique, nationale, certes, mais aussi internationale par l'intérêt de comparaisons avec d'autres pays à vocation maritime dans un contexte qui ne cesse d'évoluer aux plans économique, commercial et juridique. Nombre de questions sont à soulever avec acuité pour mieux cerner le monde du transport maritime avec l'ensemble des entreprises qui le forment, des services qui s'y rattachent, des moyens et systèmes qui lui sont propres pour effectuer les échanges permanents à travers le monde.

Face aux bouleversements phénoménaux liés à ce domaine, cette thématique essaiera de dessiner un cadre comparatif sur le plan régional / sous-régional et international en matière de gestion portuaire, d'exploitation ou de valorisation du domaine maritime (droit portuaire : droit public), d'instances juridiques, d'acteurs qui opèrent pour le bon déroulement des lois applicables et des différentes conventions liées au transport maritime (droit maritime : droit privé). Pour mieux s'articuler autour d'une telle question, la place du Sénégal en la matière nécessite un travail à la fois théorique et pratique afin de prendre en compte la juste mesure de l'importance d'un tel domaine qui couvre 80 à 90 % des échanges effectués à travers le monde. Pour ce faire, la recherche s'oriente autour de l'analyse de l'état de la situation (ses côtés positifs et négatifs) pour une bonne gestion portuaire qui favoriserait sans doute une meilleure place du Sénégal en matière de transport maritime en Afrique de l'Ouest. Encore faut-il observer comment le droit, instrument de réglementation et de régulation, arrive à concilier l'intérêt du marché et l'intérêt général afin d'optimiser la juste importance du transport maritime dans une région en quête d'émergence, d'économie pérenne et profiteuse, au Sénégal en particulier.

Le transport maritime est à la fois libéralisation des échanges, moyen de circulation des personnes et vecteur d'exploitation ou de valorisation du domaine public maritime (domaine portuaire), autrement dit confrontation entre l'intérêt mercantile (le marché) et l'intérêt général (la puissance publique) que le droit tente de concilier en tant qu'instrument de réglementation et de régulation. Cela permet de raisonner en fonction de deux centres d'intérêt, de deux idées fortes. En effet, pour répondre aux exigences problématiques, il convient de s'orienter dans un premier temps

sur l'analyse de l'état actuel et/ou la bonne maîtrise de la gestion portuaire (*Première Partie*) pour mieux comprendre la situation portuaire sénégalaise dans son organisation administrative, son cadre juridique défini. Dans un second temps, il est pertinent de s'arrêter sur la thématique du transport maritime considéré comme un aspect de valorisation du domaine portuaire et source de régulation économique (*Deuxième Partie*), afin de mesurer plus amplement la place du Sénégal dans cette envolée maritime tout en dressant un cadre réglementaire bien défini, puis de relever l'ensemble des défis auxquels le Sénégal doit faire face afin de bénéficier durablement de ce secteur maritime.

Première Partie

État actuel de la structure portuaire

Il s'agira sous ce registre d'étudier la situation portuaire à travers une approche juridique de la notion de port dans toutes ses composantes et la place faite aux infrastructures et superstructures portuaires face à une demande très élevée du marché du transport. Pour ce faire, le régime portuaire et la notion de service public seront soulignés juridiquement. Les aménagements portuaires, la gestion de la domanialité portuaire et des terminaux restent des aspects complexes dans la situation portuaire actuelle au Sénégal.

Il est évident que la question portuaire demeure, en effet, incontournable pour aborder la notion de transport maritime, ne serait-ce que dans un cadre général, car les ports maritimes sont les plus grandes infrastructures de transport dont l'impact socio-économique et les règles applicables sont les plus mal connus, du moins très souvent en Afrique.

Au niveau mondial, environ 7 milliards de tonnes de marchandises dont 150 millions de conteneurs transitent chaque année par les ports⁴³. C'est dans ce sens que Robert Rézenthel relate ce phénomène d'une manière métaphorique : « *Mis bout à bout ces derniers formeraient un mur faisant plusieurs fois le tour de la terre. Un édifice bien plus important que la grande muraille de Chine.* »⁴⁴

Il est aussi important, dans ce cadre général, de cerner l'accès aux ports pour les pays enclavés. Ce phénomène est plus présent pour les pays en voie de développement, considérés comme les pays les plus pauvres de la planète, du fait de leur éloignement par rapport à la mer, le droit d'accès à la mer leur étant réservé par la convention de Montego Bay de décembre 1982⁴⁵ restant parfois difficile à mettre en œuvre. L'illustration en est flagrante avec les pays qui ont dû changer de ports de transit durant la récente crise ivoirienne⁴⁶, ce qui a d'ailleurs conduit le Sénégal à se repositionner davantage dans cette quête de nouveaux relais de croissance, en monopolisant certaines dessertes de ces pays enclavés comme le Mali, le Burkina, le Niger, le Tchad...

Les ports maritimes sont aussi des lieux de connexion entre différents modes de transports :

43 Études sur le transport maritime, CNUCED, 2013.

44 R. Rézenthel, *Droits maritimes, Droit portuaire*, ouvr. cit., 1995, pp. 157 et s.

45 La convention de Montego Bay, du 10 décembre 1982, en vigueur en novembre 1994, reste la charte fondamentale qui définit le cadre juridique relatif au droit de la mer pour tous les États contractants.

46 « Crise politique : entre instabilité politique et économique de la sous-région », *Jeune Afrique*, décembre 2011.

maritime, ferroviaire, routier, fluvial et parfois aérien. Cependant, les règles de ces transports peuvent être soumises à des spécificités en matière de manutention ou de transport de marchandises dangereuses. La question de la gestion portuaire se justifie par la politique de l'État qui, par une décentralisation ou une administration gérée par une société nationale, choisit de prendre en compte l'approche économique en libéralisant la gestion des ports ou en transférant certaines compétences au profit des collectivités, des communes... Une telle situation de gestion semble de loin être la politique mise en œuvre pour les ports ouest-africains car l'État y reste le régulateur suprême, même si pratiquement des sociétés nationales annexes veillent à la gestion portuaire dans un cadre juridique et administratif, sous la tutelle d'un ministère⁴⁷ ; tel est le cas de l'organisation des ports de Dakar et d'Abidjan. Une double confrontation naît dans cette gestion entre une autorité de personnes de droit public qui ne maîtrisent pas forcément les règles de l'économie du marché et les opérateurs privés. Dès lors, dans la gestion portuaire, le droit public et le droit privé s'affrontent⁴⁸ même si des compromis sont souvent trouvés. Il en est de même de la question du droit communautaire ou sous-régional qui tend à harmoniser les règles en matière de concurrence.

C'est dans cette optique que la place et le rôle que jouent ces organisations comme l'OHADA, la CEDEAO ou encore l'UEMOA doivent être cernés plus efficacement en matière de régulation et de réglementation des textes juridiques. Cette distorsion de concurrence existe lorsque des confusions subsistent entre les missions régaliennes de l'autorité gestionnaire du port et leurs activités économiques, entraînant la complexité d'un tel droit portuaire mêlant l'aspect public et privé. Les questions environnementales et les contraintes de l'urbanisme affectent sans aucun doute l'aménagement des ports dans cette région du monde qui doit veiller pour les générations futures à une politique préventive face aux ravages environnementaux. Cependant, des travaux en matière d'aménagements restent fréquents dans ces zones pour être au diapason avec la demande actuelle du marché du transport, afin de mieux recevoir toutes formes de transport, dans toute son envergure. Ceci expliquera sans doute la quête vers les infrastructures et superstructures adéquates qui répondraient favorablement aux normes internationales du marché, en matière de réception de tous les types de navires et de tous les types de marchandises.

47 Au Sénégal, la loi de 2004 n° 2004-572 change le nom du ministère de la Pêche et des Transports, devenu ministère de l'Économie et des Affaires maritimes.

48 R. Rézenthel, *ouvr. cit.*, 1995, p. 168.

Ainsi, faut-il considérer deux pôles de réflexion : d'une part, l'approche juridique relatant le statut des ports (*Titre I.*), d'autre part, la place des infrastructures et superstructures portuaires faisant face aux exigences du marché à travers les aménagements portuaires et la gestion privative des terminaux (*Titre II.*).

Titre I. Approche juridique du port

Deux éléments fondamentaux permettant de comprendre la sphère portuaire dans le monde, et particulièrement dans la sous-région, sont le régime et le statut juridiquement établi, la notion de service public⁴⁹ aidant à saisir aussi la notion du port en Afrique de l'Ouest, au Sénégal en particulier.

Quel que soit le pays, l'État fixe toujours le régime juridique du port, sauf dans les États fédéraux comme le Nigeria, où la définition du régime est propre à l'État fédéré. De même, le statut des ports ne relève pas d'une uniformisation et diffère selon les pays. Il peut y avoir également des régimes distincts dans un même État, c'est le cas de la France. Un tel phénomène peut affecter l'ensemble des ports qui seront mis en œuvre dans les années à venir, comme ceux de Casamance, de Foundiougne, de Kaolack, même si ces derniers seront d'importance nationale ou continentale en matière de flux d'échanges. La situation juridique portuaire en Afrique subsaharienne est un élément déterminant dans la compréhension du fonctionnement de ce secteur car il est vecteur de croissance et de développement. Ainsi faut-il souligner que le fait qu'il y ait une bonne politique de gestion participe à l'efficacité du transport maritime d'un pays, le but étant le gain de compétitivité. Ainsi, l'existence de l'ensemble des textes participe au décollage de ce secteur, accompagné des règles de droit commun comme le souligne R. Rézenthel : « *Les règles fondamentales concernant le régime juridique des ports sont définies par la loi, mais le gouvernement est compétent dans ce cadre pour décider, par décret, de la création des ports autonomes ou des classements (ou du retrait) d'un port dans la liste des ports d'intérêt national.* »⁵⁰ Il en est de même lorsque Kh. A. Kane décrit ce phénomène juridique ainsi : « *Tout système juridique ne vaut que par sa mise en œuvre.* »⁵¹ En effet, faut-il prendre en compte le régime ou le statut juridique applicable (**Chapitre 1**) et ensuite le rôle de l'État en tant que régulateur du domaine portuaire et garant de la notion de service public (**Chapitre 2**).

49 *Ibidem*, p. 169.

50 R. Rézenthel, *Juridis périodiques* (revue camerounaise de droit et de science politique), n° 39, 1999, p. 20.

51 Kh. A. Kane, *Droit portuaire en Afrique*, L'Harmattan, 2012, p. 159.

Chapitre 1. Le régime ou statut juridique du port

Les notions de port autonome maritime et d'autorité administrative et policière seront ici traitées pour mieux comprendre le régime auquel la plupart des ports africains sont assujettis parmi lesquels le port autonome de Dakar dans sa gestion. Au fil du temps, une transformation du régime des ports maritimes s'est d'ailleurs opérée partout à travers le monde, plus particulièrement en Afrique. Elle s'explique par une réduction de l'emprise de l'État⁵², une libéralisation de l'économie et la mondialisation du commerce. Ces aspects ont favorisé le développement du droit à la concurrence et un niveau élevé, en principe, de protection de l'environnement.

Il faut rappeler que le continent africain compte le plus de pays au monde sans littoral (Burkina Faso, Centrafrique, Mali, Niger, Rwanda, Lesotho, Burundi, Zambie), ce qui explique que les ports africains assurent le transit du commerce extérieur des pays littoraux, mais aussi accueillent les marchandises à destination ou en provenance des États sans littoral. S'ensuit la concurrence féroce des États portuaires (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée) afin de capter, voire d'être des points de relais de transit très importants de ces zones sans littoral. Nombre de phénomènes géopolitique et stratégique entrent certes en jeu pour faciliter ces transits.

Pour étudier et mieux comprendre la législation portuaire en Afrique de l'Ouest, il est fondamental d'évoquer, tout d'abord, la notion de port autonome (*Section 1*) et, ensuite, la manière dont l'autorité portuaire est structurée (*Section 2*).

Section 1. La notion de port maritime autonome : entre évolution juridique et adaptation aux réalités du transport

La plupart des grands ports africains sont statutairement des ports autonomes⁵³ (port autonome de Dakar, d'Abidjan), contrairement à la France qui opte pour de grands ports maritimes depuis sa loi de 2008⁵⁴. On observe qu'en Afrique de l'Ouest, la plupart des pays possèdent un seul port

52 Loi du 18 août 1987, portant création de la société nationale du port de Dakar.

53 R. Rézenthel, *Droits maritimes*, Dalloz, 2014, pp. 1242 et s.

54 Cette loi a pu conférer à l'ensemble des collectivités territoriales ayant une touchée maritime la mise en place de leur politique décentralisée de gestion des ports ; ainsi les régions ont les pleins pouvoirs de décider une stratégie qui

d'importance internationale et continentale significative, quoique la Côte d'Ivoire semble prendre de l'essor par rapport à ses concurrents, avec comme structures portuaires celles d'Abidjan et de San-Pédro entraînant la gestion monopolistique de l'État, contrairement au Maghreb où chaque pays possède plusieurs ports d'importance remarquable. Il est vrai que, de nos jours, la tendance évolue avec les projets du Sénégal en matière d'ouvrages portuaires dans d'autres régions du pays telle la Casamance, considérée comme le poumon économique du pays en termes de matières premières et de zones touristiques, ou encore avec le démarrage des travaux du port de Foundiougne dans la région de Fatick ainsi que la planification du projet de port à Kaolack dans le centre. Ces projets de mise en œuvre de nouveaux relais portuaires dans d'autres régions du pays naissent du Projet Sénégal Emergent (PSE), qui avoisinerait les 2 300 milliards de francs CFA⁵⁵ sur fonds privés et investissements d'organisations internationales dans son volet infrastructures.

Un port, étant un lieu de chargement, déchargement et stockage des marchandises par voie maritime⁵⁶, un espace donc aménagé, est qualifié d'établissement public de l'État lorsqu'il renvoie à un port autonome. De là, s'ensuit une confusion dans la terminologie que le droit tentera de qualifier.

Toutefois, face à l'évolution du secteur du transport maritime de plus en plus accru, de nouvelles réformes administratives naissent dans ces structures portuaires pour, au mieux, faire face à une certaine distorsion ou confusion dans lesdits ports autonomes où le privé et le public s'affrontent de plus en plus et où la transparence dans la gestion est plus que jamais de mise. La concurrence féroce entre les ports de la côte ouest-africaine en matière de desserte des pays enclavés prenant de l'ampleur, les États, pour une meilleure visibilité juridique, s'orientent vers des sociétés nationales⁵⁷.

En effet, cette question du port tel qu'il est conçu sous cet angle se traduira à travers deux points clés, à savoir le passage d'une spécificité à une révolution, ou évolution conceptuelle, d'une part (§ 1), et, d'autre part, le passage d'un établissement public vers la dénomination d'une société nationale (§ 2).

mettra en œuvre la gestion portuaire : exemple du port de Sète dans la région Occitanie.

55 Ministère de l'Économie et des Finances du Sénégal, budget 2014.

56 R. Rézenthel, *ouvr. cit.*, 2014, p. 1244.

57 Loi de 1987, déjà citée.

§ 1. D'une spécificité à une révolution ou évolution conceptuelle

La plupart des pays ouest-africains ont un héritage colonial, anciennement appelés colonies de l'AOF. Durant les guerres mondiales, surtout celle de 1939-1945, ces pays fournirent à l'ancienne puissance des soldats, de l'or, des matières premières, et furent régis par un droit colonial, parfois encore en vigueur dans certains pays, assorti de légères modifications, ce qu'exprime F. Nkounkou en ces termes : « *Les textes antérieurs à l'indépendance demeurent applicables s'ils ne sont pas expressément abrogés...* »⁵⁸ Dans cet esprit, l'article 76 de la Constitution ivoirienne énonce par exemple : « *La législation actuellement en vigueur reste applicable en Côte d'Ivoire, sauf l'intervention des textes nouveaux en ce qu'elle n'a rien de contraire avec la présente constitution.* »⁵⁹ La participation active de l'autorité coloniale aux textes applicables en Afrique est donc à souligner. C'est sous cet angle que F. Nkounkou observe encore que des pays comme le Sénégal, la Côte d'Ivoire... ont des textes portuaires datant de la colonisation qui traitent de l'organisation administrative et du régime juridique des ports, de la sécurité et police portuaire, du statut du personnel, des taxes et droits. C'est ainsi que le Conseil d'État français souligne : « *La circonscription d'un port autonome doit donc s'étendre aux plans d'eau et aux terrains dont ce port sera conduit, dans un délai prévisible, à demander l'affectation ou l'acquisition.* » Cette jurisprudence se retrouve, au Sénégal, dans l'article 3 du décret de 1955 qui énonce que : « *La circonscription du port autonome est délimitée par arrêté du chef du territoire, après avis des assemblées ou conseils des collectivités intéressées.* » Il faut comprendre par-là que ce décret souligne l'essentiel du régime portuaire sénégalais.

Toutefois, la notion de port autonome a connu une évolution historique dans les pays africains, même si l'appellation demeure toujours d'actualité. Le mode de fonctionnement portuaire laisse sans doute à repenser la notion d'autonomie dans sa forme la plus globale, car la mainmise de l'État dans la gestion portuaire devient désuète. Par conséquent, le mimétisme juridique au sens des textes demeure présent.

À suivre Kh. A. Kane, il apparaît que « *tout système juridique ne vaut que par sa mise en œuvre... Un texte mis en pratique de façon différente, voire contraire à la logique et à l'esprit de la*

58 F. Nkounkou, ouvr. cit., pp. 25 et s.

59 *Ibidem.*

*loi, peut se révéler inefficace. D'un autre côté, l'absence de texte clair et précis peut constituer un frein au développement d'une structure, voire d'un port... Ces points caractérisent parfaitement les ports sénégalais... »⁶⁰ On entend aussi par spécificité du port autonome, le statut juridique qui peut être conçu comme les règles qui régissent la création et le fonctionnement des espaces portuaires. Ce sont alors des normes auxquelles peuvent s'ajouter à titre supplétif, en cas de besoin, les règles de droit commun. C'est dans ce sillage que R. Rézenthel peut écrire : « *Les règles fondamentales concernant le régime juridique des ports sont définies par la loi, mais le gouvernement est compétent dans ce cadre pour décider, par décret, de la création des ports autonomes ou des classements (ou du retrait), d'un port dans la liste des ports d'intérêt national.* » Cela montre qu'en France les ports autonomes (PA) sont devenus les grands ports maritimes (GPM) pour diverses raisons stratégiques. À cela remarquons qu'au pays des trois façades maritimes⁶¹ : « *En France, l'exploitation d'un port ou d'un service public relevait jusqu'en 1983 de la compétence exclusive de l'État. Depuis les lois de décentralisation du 7 janvier 1983⁶² et du 22 juillet 1983⁶³ ainsi que celle du 13 août 1984⁶⁴, la compétence de créer un port et de fixer son mode de gestion relevait de l'État pour les principaux ports de commerce qui étaient gérés par des établissements publics et les ports autonomes, de la région pour les autres ports de commerce, du département pour les ports de pêche, de la commune pour les ports dont l'activité principale est la plaisance. Néanmoins, les départements restaient compétents pour les ports de commerce qui relevaient de leur responsabilité au titre des lois de 1983 et pour ceux qui relèveraient de leur compétence dans le cadre du processus de décentralisation prévu par la loi de 2004. Depuis le 1^{er} janvier 2007, les ports de commerce et les ports de pêche d'intérêt national sont dorénavant gérés par les collectivités locales, à savoir les régions, les départements ou les intercommunalités. Dans la plupart des cas, ce seront les régions qui se positionneront pour gérer ces ports. La réforme portuaire de 2008 a apporté de nombreuses modifications concernant les ports autonomes qui sont remplacés par les "Grands Ports Maritimes" sous souveraineté étatique. Du point de vue organisation, une distinction s'opère entre l'autorité compétente pour créer et fixer le mode de gestion d'un port, l'organisme ou les organismes chargés**

60 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, pp. 28 et s.

61 La Manche, l'Atlantique et la Méditerranée sont les trois façades maritimes propres à la France.

62 Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État : « Loi Defferre », version consolidée au 30 décembre 2011.

63 Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, version consolidée au 28 décembre 2007.

64 Loi n° 2004-809 du 13 août 1984 relative aux libertés et responsabilités locales.

de gérer les installations portuaires et les équipements publics du port, les organismes chargés d'apporter des services aux navires, aux marchandises et aux passagers. »⁶⁵

Ces affirmations montrent, avec l'ère de la mondialisation, le saut conceptuel de la notion du statut de port autonome en vue de mieux capter ou maîtriser l'émergence du transport maritime qui doit s'appliquer sur des bases plus libérales, précises et efficaces. Des soubassements juridiques ont fait que la place portuaire sénégalaise se veut, de nos jours, plus compétitive et concurrente à travers la sous-région et à l'international. On peut comprendre des propos de R. Rézenthel que des limites majeures concernant la notion de port autonome, étant un établissement public de l'État, peuvent être dégagées dans l'action : la spécialité et le caractère spatial (la circonscription). Il est intéressant de rappeler que l'autonomie des ports maritimes ne résulte pas d'une idée récente puisque, déjà, à la fin du XIX^e siècle, elle était évoquée devant le Parlement, son principe n'étant consacré que par la loi du 5 janvier 1912, laquelle n'a cependant pas reçu d'application. Cet échec fut surmonté par la loi du 12 juin 1920, complétée par un décret du 23 septembre 1921 qui s'appliquera aux ports de Bordeaux et du Havre.

Un tel rappel historique permet de situer l'envol de la pensée de l'autonomie des ports les plus importants qui se généralisait dans tous les territoires occidentaux français. Ces dispositions d'autonomie seront bouleversées par des problèmes économiques, surtout ceux liés ou intervenus à la suite de la Seconde Guerre mondiale quant aux conditions du transport maritime⁶⁶.

Il est aussi important de rappeler qu'en France, depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et de la loi n° 2012-260 du 22 février 2012, il n'existe plus de ports autonomes maritimes (devenus grands ports maritimes) en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer, toutes les dispositions relatives à ce statut étant inscrites dans le code des transports et dans le code des ports maritimes. Cependant, les ports de Nouméa et de Papeete relèvent de la réglementation du territoire concerné⁶⁷. La définition du port autonome relative à la législation française fait que ce type de port est considéré comme un établissement public de l'État, ce qu'énonce d'ailleurs l'article L.5313-1 du code des transports en ces termes : « *L'administration des ports*

65 G. Guerlet, *ouvr. cit.*, p. 10.

66 R. Rézenthel, *ouvr. cit.*, 2014, p. 1247.

67 *Ibidem.*

maritimes de commerce dont l'importance le justifie, est confiée à des établissements publics de l'État, dénommés ports autonomes, créés par décret en Conseil d'État. Dans le cadre de la politique générale établie par le gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports. »

Ces dispositions relatives au port autonome ont été quasiment les mêmes dans les ports d'Afrique francophone et ceci reste fréquent au regard des appellations des ports. En dépit des défaillances juridiques qui affectent les pouvoirs de contrôle de l'État que le port tient de la loi et, en revanche, par ses interventions dans la gestion des établissements, l'État a très largement vidé de sens le principe d'autonomie. Ces manquements ont permis à la France de s'orienter, avec les lois de 2008 et de 2012, vers les grands ports maritimes en prenant aussi en compte les enjeux environnementaux tels constatés : *« Les ports français doivent également relever le défi de la protection de l'environnement. La politique portuaire française doit aujourd'hui concilier le droit français avec les contraintes environnementales. Depuis quelques années, le droit de l'environnement impacte sur le droit national. La première condamnation financière de la France concernant l'application du droit communautaire de l'environnement a eu lieu en 2006, dans l'affaire dite des merluchons⁶⁸, et a entraîné des progrès sensibles. »⁶⁹* De tels enseignements doivent permettre au Sénégal de mieux cerner le cadre maritimo-portuaire.

Ce constat quelque peu amer de la qualification de la notion d'autonomie des ports a poussé les pays francophones à revoir leur analyse afin de mieux requalifier l'apport des ports dans la dynamique économique et sociale vers des sociétés nationales de droit privé, afin également de mieux réaliser l'autonomie réelle en rendant les structures portuaires plus compétitives et concurrentes, en libéralisant au point de considérer les ports dans le cercle de l'excellence et de la performance. Le développement du transport maritime sur le plan international a suscité beaucoup de changements dans les structures portuaires pour répondre aux exigences du marché en ses principes de concurrence et de compétitivité. Le refus de la marginalisation des ports africains dans le commerce international explique le phénomène de l'évolution conceptuelle des statuts portuaires conformément aux défis de la mondialisation. Il est par conséquent nécessaire de souligner que l'autonomie des ports en Afrique se consolide par une gestion étatique du secteur, au moins en ce qui concerne la prise des décisions

68 CJUE 12 juillet 2005, Commission c/ République française, dit « Arrêt Merluchon », C-304-02.

69 G. Guerlet, ouvr. cit., p. 17.

importantes et ce, au détriment du développement économique qui fait plutôt intervenir des principes de droit privé. Ainsi, la double confrontation entre le secteur privé et le secteur public resurgit dans un domaine en quête de gain de compétitivité.

§ 2. Le passage d'un établissement public à une société nationale

Grâce à la libéralisation de la gestion des ports africains, la tendance monopolistique de l'État dans la gestion tend à disparaître car elle était source d'une faible productivité, d'un service de qualité peu satisfaisante, d'investissements limités. C'est dans ce sens que des réformes institutionnelles ont été entreprises au Sénégal dans la gestion du port de Dakar⁷⁰. Cependant, cette emprise étatique demeure encore forte même si le port est placé sous le régime de l'autonomie, ne serait-ce que dans la composition du conseil d'administration, de l'organe juridique du port de Dakar appelé Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), de la nomination du directeur général par décret présidentiel, de la veille des ouvrages portuaires... Les ports autonomes maritimes sont tenus de respecter la politique générale du gouvernement⁷¹ et sont soumis à la tutelle de l'État, car l'autonomie de gestion des ports maritimes n'est pas intégrale. Ainsi, le caractère de l'établissement public d'État⁷² reste-t-il à préciser dans les ports autonomes. Cette imprécision de la loi est sensible sur les plans tant administratif que commercial et industriel.

Longtemps considéré sur le plan statutaire, entre 1857 et 1960, comme un simple port de commerce, le port de Dakar bénéficiait à l'époque coloniale de la prédominance de l'exclusif colbertien, le Sénégal étant un territoire d'outre-mer. Depuis l'accession à l'indépendance le 4 avril 1960, de nouvelles réformes institutionnelles ont vu le jour ; plus particulièrement par l'ordonnance 60-009 du 27 août 1960, le port de Dakar devient un établissement public industriel et commercial (EPIC). Il est intéressant de souligner qu'à cette date, la notion d'EPIC renvoyait *stricto sensu* au cadre légal d'un établissement public tel qu'il a été conçu en France dans les ports métropolitains, expliquant la nécessité, au vu des lendemains de la souveraineté, de s'atteler rapidement aux qualifications juridiques du port de Dakar. Ce statut est issu de la prise de conscience par l'État du rôle régulateur sur le plan socio-économique de la structure portuaire, de l'importance

70 Loi de 1987, déjà citée.

71 Loi du gouvernement de 2004, déjà citée.

72 Ordonnance n° 60-009 du 27 août 1960, portant réforme du statut du port de Dakar, passant de celui d'un simple port de commerce à un EPIC. Cette ordonnance reste, en effet, l'une des plus pressantes au lendemain de la souveraineté.

significative du caractère commercial et industriel du port de Dakar. Dès lors, on remarquera que le législateur sur la question portuaire au Sénégal, dans son caractère d'établissement public, opte depuis sa souveraineté pour une nature purement et simplement commerciale et industrielle pour, au mieux, bénéficier d'une sécurité juridique, faisant face aux réalités qu'apporte le port en matière d'échanges commerciaux sur le plan international et continental.

Cependant, l'emprise de l'État sur la situation portuaire demeure forte car l'intégralité de l'autonomie portuaire reste à clarifier. Il est aussi important de souligner qu'administrativement le juge peut considérer la question de l'établissement public sous deux approches, car le port autonome exercerait à la fois des missions de service public et des activités valorisantes à caractère industriel et commercial. C'est ce qu'explique R. Rézenthel, lorsqu'il qualifie cet aspect d'« *établissement public à double visage pour le juge administratif qui ne reconnaît pas l'existence d'une activité dominante. Il se borne à désigner les principales missions. Constituent des missions de service public à caractère administratif, la réalisation d'aménagement, l'entretien des ouvrages portuaires, la gestion du domaine public, l'exercice de la police... L'exploitation des outillages publics constitue la principale mission ou activité industrielle et commerciale.* »⁷³ C'est dans ce même sillage que le juge statuant judiciairement qualifie les ports autonomes d'établissements publics à caractère industriel et commercial, en prenant scrupuleusement en compte la valorisation ou l'exploitation des outillages comme l'élément moteur et dominant de l'ensemble des activités, ce qui justifie, toujours selon R. Rézenthel, « *la mise en place d'un comité d'entreprise au port de Dunkerque, au regard du code du travail sans autorisation préalable de l'autorité de tutelle* »⁷⁴.

Au regard de ces interprétations juridiques, le caractère d'établissement public du port autonome de Dakar depuis 1960 relève d'une appréciation conforme avec le législateur. L'interprétation d'une telle entité publique renvoie au sens strict à l'importance capitale du port de Dakar dans ses activités génératrices de profit, de point d'équilibre d'un État en quête de relais de croissance et d'économie pérenne et stable. L'autonomie des ports africains s'est consolidée, certes, avec le caractère indéniable des établissements publics dont ils bénéficient, mais ils restent *in fine* sous une autorité manifeste des États, tant dans la gestion du service public que dans celle des missions qui leur sont confiées et des taxes et redevances fixées. Il est opportun de rappeler, comme

73 R. Rézenthel, ouvr. cit., 1995, p. 187.

74 *Ibidem*, p. 180.

l'a souligné R. Rézenthel, que « *le caractère d'établissement public n'affecte pas celui de ses missions, autrement dit la nature dudit établissement n'a pas d'incidence sur la qualification des missions de service public, même au regard de la jurisprudence des juges judiciaires* ».

Depuis longtemps, sous un tel statut, le port de Dakar, de par sa situation géographique et géopolitique, a toujours su suivre la cadence de l'émergence du transport maritime qui fait que la structure portuaire doit s'adapter aux réalités du marché pour, au moins, pouvoir faire face au dilemme du domaine privé de plus en plus accru et répondre à l'intérêt général dans la gestion du domaine portuaire. C'est sous cet angle que la question de la requalification juridique du type de port s'est posée au Sénégal. Avec la loi du 18 août 1987, le port de Dakar devient une société nationale soumise au droit privé. Néanmoins, au Nigeria, les ports sont dans la mouvance de gestion privatisée car une distinction assez nette s'est faite quant à la commercialisation et la privatisation. Cette dernière porte sur l'appropriation privative des équipements portuaires, tandis que la commercialisation correspond à l'exploitation des installations publiques par des entreprises du secteur privé.

Cependant, pour sortir de l'impasse qui naît de la difficulté entre la gestion et l'exploitation du port autonome de Dakar, et en vue de donner au port les moyens et la souplesse nécessaires à une gestion répondant aux exigences industrielles et commerciales relatives à la commercialisation portuaire ou à l'efficacité portuaire dans sa position mondiale, le Sénégal a souhaité libéraliser le secteur portuaire par souci de performance et d'exemple dans la gestion portuaire, conformément aux réalités du marché. Cette nouvelle donne permettra au port de ressentir de moins en moins dans la gestion la mainmise de l'État et de mener une politique entrepreneuriale favorisant les partenariats avec le privé pour plus d'efficience et d'efficacité. Ainsi, dans cette forme de gestion, l'autorité compétente mène une politique stratégique relative au secteur privé, même si son mode de désignation reste critiquable.

Depuis la loi n° 87-28 du 18 août 1987, le port autonome de Dakar est passé d'un établissement public industriel et commercial à une forme de société nationale, dotée d'un mode de gestion de droit privé, avec un capital de 52 milliards de francs CFA (80 millions d'euros environ) dont l'actionnaire unique est l'État⁷⁵. L'importance socio-économique du port de Dakar dans toutes ses facettes montre

75 Chiffres du port de Dakar, 2008.

bien qu'une instauration de statut de société nationale était plus pressante, pour une meilleure visibilité, garantissant ainsi la protection de l'intérêt général et de l'intérêt privé. La place qu'il occupe dans l'économie nationale est tellement significative que l'ensemble des échanges s'effectuant dans ce sens est d'au moins 95 % des échanges (douanes). Les missions octroyées aux dirigeants du port de Dakar, dans son autonomie, sous la tutelle de l'État, doivent pallier les besoins structurels et conjoncturels de l'œuvre portuaire.

Au sens du souci d'une politique publique fiable et saine, la conception de la structure portuaire comme étant une société nationale montre la place de l'économie portuaire en tant que poumon de développement durable et pérenne. Ce passage en une société nationale permet, de nos jours, de compter parmi les ports d'Afrique le port de Dakar comme un moteur de développement, de compétitivité et de performance, même s'il faut continuer à repenser son organisation, son autorité portuaire qui met en œuvre la politique entrepreneuriale, afin de lui conférer une place plus importante dans les échanges planétaires à travers une transparence. En effet, la situation du port de Dakar, comme beaucoup d'autres ports africains, permet de comprendre les enjeux de la mondialisation en voulant moderniser leur statut juridique, qui devra consolider les approches du domaine privé et public.

L'avantage de ce sursaut conceptuel du statut portuaire tend à diminuer le rôle de l'État dans la gestion du port et à transférer aux autorités dirigeantes, comme le directeur général, toutes les missions régaliennes sous le regard de l'Agence nationale des affaires maritimes (sous la tutelle du ministère du Transport). L'autorité compétente portuaire doit mener une politique entrepreneuriale comparable à une société privée en respectant la question du service public. Les décisions, les missions et les objectifs permettant au port de Dakar d'être compétitif et performant doivent être l'objet de son cahier de charges. Les politiques de partenariats et d'échanges dans le secteur portuaire font l'objet d'une mission du directeur général. Il est toutefois compréhensible que ce transfert statutaire montre la place de l'État dans le fonctionnement de l'exploitation portuaire, voire également de la gestion, car le mode de désignation du directeur devant gérer la structure est d'ordre politique. Cette appellation du secteur portuaire en une société nationale ne fait que conforter la mainmise de l'État dans la politique portuaire, même si la politique entreprise d'une manière assez libérale, avec l'apport des fonds du secteur privé dans l'exploitation ou l'aménagement et la réalisation des travaux portuaires, peut expliquer l'importance de l'ouverture aux marchés financiers. Cependant, l'État reste toujours l'actionnaire principal qui veille à l'intérêt général et au bon fonctionnement du service

public. On peut alors comprendre que ce texte de 1987 donne à l'État un « *droit de regard* » vis-à-vis des enjeux de résultats, d'investissements et de respect des règles générales. Certains principes relatifs à l'occupation du domaine portuaire, de la tarification (la fiscalité), de la sécurité et de la police des installations restent des éléments propres à l'État. Dans un souci de transparence de la gestion et du bon fonctionnement du service public, l'État dans ses missions les plus régaliennes devra éviter toute interférence arbitraire pénalisant la bonne gestion portuaire. Il faut souligner alors le pouvoir de contrôle de l'État dans la gestion du port sans perdre le sens de l'autonomie. Par conséquent, le ministère de tutelle ne doit en aucun cas intervenir dans la gestion des ventes ou des concessions de son domaine pour montrer l'autonomie réelle du port de Dakar.

La question de l'étatisme reste fréquente au port de Dakar, car elle peut induire une défaillance dans la gestion, provoquer une insécurité juridique et ralentir le souhait vers l'émergence qui doit s'accommoder aux réalités financières.

Section 2. L'autorité portuaire

Dans toutes les représentations étatiques, les entreprises privées ou familiales, le pouvoir de décision renvoie à la notion d'autorité. La structure portuaire nécessite, bien plus que toute forme de structure nationale, une autorité compétente qui mène une politique managériale efficace. Étant considéré comme le poumon de l'économie nationale, le port autonome de Dakar reste un élément moteur dans la « redynamisation » des politiques sociales et économiques du Sénégal. Au vu des paramètres géopolitiques et géographiques assez convenables, il est important de bénéficier de cette notoriété paisible, utile à l'autorité portuaire de Dakar, pour nouer des partenariats d'investissements privés. Toutefois, depuis son accession à l'indépendance, le pouvoir de l'État souverain reste incontournable dans la politique portuaire, ce qui tendrait à amoindrir la capacité du port de Dakar dans son décollage économique et sa place dans la politique portuaire mondiale.

Cette logique de structure portuaire par le biais d'une autorité doit alors être dotée dans sa gestion de normes précises et concises, non pas floues et obsolètes, en vue de mieux organiser et responsabiliser l'autorité dirigeante. Pour mieux cerner la notion d'autorité portuaire sénégalaise, il faut souligner la difficulté qui existe entre la notion de gestion et d'exploitation dans la législation portuaire au lendemain de la décolonisation. Pour concilier ces deux termes, l'abrogation de l'ordonnance de 1960 par la loi de 1987, autorisant la création de la société nationale du Port

Autonome de Dakar (PAD), reste un élément majeur qui tente de faire ressortir cette notion d'autorité portuaire. Elle reposera, selon Kh. A. Kane, sur deux éléments : « *Un premier élément qui se rapporte aux prérogatives de puissances publiques. En ce sens, la loi de 1987 permet au port autonome de Dakar d'assurer les pouvoirs dévolus à la puissance publique. Le second élément déborde le domaine de la puissance publique et pénètre l'industriel et le commercial.* »⁷⁶ On entend par là une autorité portuaire jouant les rôles commercial et social orientés vers une création et une organisation de la main-d'œuvre portuaire, au-delà de ses missions.

Au lendemain de la décolonisation, il s'agit donc d'une nécessité vitale pour le port de Dakar de renouer avec une telle autorité portuaire s'inspirant des réalités d'un monde globalisé où l'interdépendance économique règne au regard d'une bonne gestion. Ainsi, pour mieux comprendre l'autorité portuaire sénégalaise, faut-il cerner ce besoin d'autorité dans la gestion, qui se consolide avec un certain recul de l'étatisme au port autonome de Dakar (*voir titre I.A.2.a.*), et analyser l'organisation, la recomposition et la responsabilisation de cette autorité (*voir titre I.A.2.b.*).

§ 1. Nécessité d'une autorité portuaire et recul de l'étatisme au PAD

L'autorité portuaire est l'organe décisionnel de toute structure portuaire. La plupart des ports autonomes africains ont un organe décisionnel qui coiffe la politique portuaire à mettre en œuvre, c'est-à-dire donner l'image compétitive et concurrente du port, dynamiser les activités portuaires, respecter et faire respecter par les opérateurs la politique juridique, économique et sociale du port qui peut être considérée comme un bien d'intérêt national. Autrement dit, la nécessité d'une autorité portuaire repose sur l'application des règles portuaires définies. Cependant, comme ce fut souligné précédemment, le rôle de l'État dans la gestion portuaire reste significatif. Au regard du rôle interventionniste de l'État, considéré parfois comme un mauvais gestionnaire, la diminution de cet étatisme est souhaitable.

Rappelons que l'étatisme est défini comme « *une doctrine politique préconisant l'extension du rôle de l'État dans la vie économique et sociale* ». Dans la mouvance portuaire, cette doctrine montre que les ports africains en général et celui de Dakar en particulier sont administrés par l'État. Ce pouvoir de contrôle par l'État sur l'instrument économique portuaire a pour conséquence la création

76 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, pp. 40 et s.

d'une situation monopolistique, comme le souligne M. Ratheaux : « À quelques exceptions, les ports africains sont un monopole de fait pour le trafic de leur pays »⁷⁷.

De même, Kh. A. Kane souligne ce phénomène comme « le contrôle exercé sur l'administration qui s'opère dans la configuration du port propriétaire foncier »⁷⁸. Dès lors, même si la gestion de l'autorité est confiée majoritairement, pour ne pas dire exclusivement, à d'autres personnes choisies par l'État, la présence d'acteurs privés ne peut pas changer l'organisation qui se veut à la fois publique et politique, telle que souhaitée par l'État voulant conserver la mainmise dans la gestion.

Pour vaincre le mal qui guette l'économie africaine et dans le souhait d'un décollage économique sur le plan portuaire, cet étatisme doit néanmoins diminuer significativement et laisser place à une école compétente et technocrate pour diriger la structure portuaire. Or, depuis l'accession du Sénégal à l'indépendance, l'autorité décisionnelle portuaire est issue de la classe politique du régime au pouvoir.

Toutefois, comme le révèle une vieille note diplomatique française⁷⁹ : « Les ports sont des entreprises qui intéressent trop directement l'État pour que leur construction et leur administration puissent être confiées à des particuliers, sinon sous le contrôle de l'Autorité. » Celle-ci demeure encore de nos jours en Afrique et au Sénégal, malgré sa forme désuète et absurde, comme le constatait F. Nkounkou⁸⁰. Le rôle interventionniste de l'État sur le port de Dakar se traduit par son établissement sur le domaine public maritime, ce qu'affirme Kh. A. Kane⁸¹. Cependant, cet étatisme met en exergue le cadre juridique et institutionnel hypertrophié du PAD, donc défavorable à l'émergence du cadre légal en matière portuaire. Il est affirmé par l'exposé des motifs de la loi n° 87-28 du 18 août 1987, autorisant la création de la société nationale du PAD, qui met en évidence cette emprise : « Un tel statut conserve à l'État la maîtrise des attributions du port, de sa politique à terme et du plan

77 O. Ratheaux, « Options de gestion des ports maritimes : Cas des ports africains », *Journal de la Marine marchande*, 13 mai 1997, p. 1370.

78 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, pp. 123 et s.

79 Note diplomatique française de novembre 1903 à la Grande-Bretagne, relative au Maroc.

80 F. Nkounkou, *ouvr. cit.*, pp. 17 et s.

81 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, p. 128.

d'investissement, ainsi que le contrôle des résultats et du respect des règles générales. » Toujours selon l'article 2 du décret n° 87-19 du 19 décembre 1987 qui approuve les statuts du port de Dakar : « *La tutelle est exercée conjointement par le ministre des Transports maritimes et le ministre des Finances* », ce qui prouve toujours cette emprise étatique. Avec la loi n° 2004-572 du 30 avril 2004⁸², ce ministère du Transport est devenu ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et des Transports maritimes. Selon Kh. A. Kane, « *au Sénégal, l'administration pas plus que le pouvoir ne se partage* ».

Il serait préférable, pour favoriser la place du port de Dakar dans ses retombées économiques et sociales, son efficacité, son émergence, son envol, de procéder au recul de l'étatisme, obstacle le plus souvent majeur à ce souhait de développement. Certes, toute autorité doit mener une politique stratégique pour le bien-fondé de la performance, de l'innovation, de la créativité au regard de la position stratégique des ports. Elle reste sans doute un organe important pour la mise en œuvre des décisions entreprises, des projets d'émergence du secteur portuaire, malgré le souhait d'une organisation bien structurée. C'est ainsi qu'à l'ère de la mondialisation, toute structure a besoin, certes, d'une autorité permettant de réguler et de réglementer afin de ne pas négliger les intérêts en jeu. Par conséquent, il faudrait qu'elle soit un obstacle, un frein au développement de la structure portuaire. Les grands axes stratégiques doivent être menés par l'autorité et s'ensuit un contrôle des règles établies pour un bon déroulement des objectifs fixés. L'autorité portuaire reste le représentant désigné par l'État sous la tutelle du ministère des Affaires maritimes, ainsi que l'ensemble des soldats de l'économie (la douane) qui font appliquer les règles tarifaires et luttent contre les maux qui freinent l'économie, comme la fraude. Ainsi, comme il convient de souligner ce rôle majeur de la douane dans l'économie sénégalaise, veillant également à l'ordre juridique, force est d'admettre que : « *L'administration douanière est un service représentant l'État. Elle est chargée de faire appliquer les lois et règlements encadrant le transport et les échanges commerciaux tout en réprimant les infractions aux lois et règlements. Certes, même si dans le fonctionnement quotidien de l'administration des douanes elle assure une mission fiscale de collecte de taxes et d'impôts, elle a également une mission économique et juridique. Sur ce, le service des douanes doit non seulement veiller au respect de la réglementation des échanges commerciaux, mais surtout jouer un rôle de police des frontières.* »⁸³

82 Loi relative au gouvernement portant le changement de la dénomination du ministère sous tutelle, 2004.

83 H. Assongba, *Les Contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs*, thèse soutenue à Lille, 2014, p. 26.

Le directeur général reste la personne morale qui de droit prône une politique managériale en vue d'obtenir des gains de compétitivité mesurables. Cette autorité portuaire devient une nécessité en la matière en étant le porte-drapeau de la politique portuaire stratégique, veillant au suivi de sa mise en pratique opérationnelle tout en respectant la notion d'intérêt général sans enfreindre l'intérêt privé, car le transport maritime est un secteur qui regorge de différents acteurs privés. La concurrence dans la sous-région en matière portuaire fait que l'autorité doit permettre aux investisseurs privés la garantie des normes facilitant leur accès sur le marché en préservant l'intérêt général.

Cette autorité doit être capable de gérer et d'administrer le port conformément aux souhaits de l'émergence et de l'avènement des ports de type « 3^e génération » pour pouvoir concurrencer les structures africaines et mondiales. Cette autorité est d'autant plus remarquée au niveau de la gestion par les pouvoirs du gouvernement, à l'instar de son ministère des Affaires et de l'Économie maritimes qui ne néglige point la nature de ses missions. La loi de 1987 ne fait que conforter cette position, même si elle a tendance à favoriser ou à prendre en compte la libéralisation du transport maritime qui valorise le domaine portuaire.

Toutefois, l'autorité portuaire est plus vaste qu'elle ne le paraît, car l'ensemble des acteurs fait que des organes connexes participant au développement du transport maritime jouent un rôle assez important dans certaines décisions. Cela passe par le renforcement de compétences diverses dans les organes de gestion, à l'instar du Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC). Ces derniers jouent un rôle dans la commercialisation des activités portuaires et dans la représentation des clients dans les assises décisionnelles. En faisant face au dilemme public-privé, l'apport d'un tel Conseil permet de renouer avec le dialogue, dans l'élaboration des tarifs de commercialisation, et de jouer un rôle d'équilibre manifeste entre les différents secteurs. L'autorité portuaire sera plus manifeste dès lors qu'elle sera repensée pour être en phase avec les retombées économiques que le port peut générer, tel doit être un souci pour la gestion du port de Dakar afin de trouver toute sa place dans l'économie communautaire et internationale. Au regard de la configuration hiérarchisée du port de Dakar (*voir notes 87 et 91*), l'autorité telle qu'elle est établie rentre dans l'optique d'un port autonome à vocation compétitive et performante. Le rôle du directeur général dans la mise en œuvre d'une politique fiable explique les pouvoirs qui lui sont conférés pour atteindre le maximum de gains de productivité en ayant une vision globalement mondialisée du secteur maritime. De ce fait, l'existence du conseil d'administration dans sa composition la plus vaste, en intégrant toutes les structures représentatives,

tant privées que publiques, témoigne du souhait d'un dialogue et de la quête d'une politique harmonisée. Ainsi, la politique répressive est intégrée dans les fonctions de la douane sénégalaise qui veille au respect des règles établies par les lois communautaires et nationales, par le biais d'une lutte contre les fraudes et de l'acquittement des taxes appliquées aux marchandises relatives à l'importation et à l'exportation. Cette autorité se justifie par exemple avec le décret n° 2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules automobiles, cycles et cyclomoteurs, limitant leur âge à cinq ans, modifié par le décret 2012-444 du 12 avril 2012 l'autorisant à huit ans. Cette mission de la douane, conformément aux textes réglementaires, prouve l'autorité des soldats de l'économie et montre le respect des normes établies pour faire face aux vétustés des automobiles, source de pollution et de dégâts environnementaux. Au-delà d'une mission fiscale, puisqu'elles perçoivent des droits et taxes, les douanes sénégalaises ont une mission économique, en facilitant la promotion d'un commerce licite, en créant un environnement propice à l'activité de la production et en opérant la facilitation et la sécurisation de la chaîne logistique internationale impliquant un contrôle rigoureux des marchandises à tous les stades. Elles couvrent de par leurs recettes 40 % du budget de l'État sénégalais⁸⁴. Au regard des dispositions préventives, l'importance de la douane réside dans la vérification des processus réglementaires de transport. C'est en ce sens que : « *Dans le cadre de l'usage des conteneurs maritimes, le code des douanes incrimine les pratiques frauduleuses constatées quelle qu'en soit leur nature. Ceci étant, dans le cas d'espèce, il arrive régulièrement qu'au port de débarquement les scellés (plombs)⁸⁵ apposés sur le conteneur disparaissent, ou que ces scellés diffèrent de ceux enregistrés officiellement dans les documents de transport, notamment le connaissance et/ou le cargo manifeste, etc. Ce sont des faits qui font naître des conflits douaniers selon le code des douanes... Ces types de vérifications aboutissent parfois à constater une faute dans la déclaration concernant les marchandises conteneurisées. Elle peut être due à une différence qualitative ou quantitative des marchandises empotées. Elle peut concerner également une différence entre le numéro d'identification du conteneur, du poids exact déclaré. Tout est susceptible d'entraîner un conflit entre le destinataire du conteneur et les autorités administratives des douanes.* »⁸⁶

84 Ministère des Finances et de l'Économie du Sénégal, rapport de 2014.

85 Ce sont des dispositifs antivols pour les conteneurs, souvent en métal en double numérotation (tête et tige) et assurant le blocage des portes et poignées des conteneurs. Les transporteurs maritimes utilisent aussi des scellés en plastique pour fermer les conteneurs vides.

86 H. Assongba, ouvr. cit., p. 27.

L'autorité portuaire dans toute sa composition montre la présence de l'État dans la politique portuaire, certes, pour réglementer et réguler l'aspect commercial, veiller à l'intérêt général que ce commerce procure, mais aussi pour son efficacité quant aux réels besoins d'une bonne politique libérale qui appuierait l'autonomie du port en vue d'une notoriété performante et concurrente. Il faut sans doute convenir qu'une autorité portuaire efficace intègre tous les corps privé et public pour pallier aux différents intérêts que le transport maritime suscite, tel doit être l'argument pour la désignation du directeur général, qui reste la personne morale doublée d'une expérience et d'une expertise en matière maritime. Les enjeux économiques pour un port en Afrique restent très profitables, car ce dernier est un élément important dans la politique socio-économique, souci et lieu de conflits d'intérêts. L'évaluation de la gestion portuaire pour l'autorité doit être une question incontournable tant dans les objectifs fixés que dans les réalisations des œuvres portuaires à travers un suivi, ne serait-ce que le chantier lié aux marchés octroyés pour la gestion des terminaux aux différentes entreprises. Le recul de l'étatisme à la question portuaire fait que la place du port de Dakar dans la sous-région et à l'international demeure un atout pour le Sénégal. Repenser de fond en comble le cadre hiérarchique du port de Dakar relève du souhait de mesurer toute son importance dans l'économie maritime sénégalaise au vu de l'accroissement du secteur maritimo-portuaire en Afrique et des innovations technologiques de transport.

§ 2. Organisation, recomposition des organes et responsabilisation de l'autorité dirigeante

Dans toutes les formes d'organisations, quels que soient leurs domaines, la mise en place d'une autorité qui régule et réglemente le champ d'action demeure importante. L'organisation administrative du port de Dakar se veut autonome, malgré l'intervention de l'État dans son pouvoir de contrôle *a posteriori*.

Ainsi le statut du port de Dakar doit-il être accompagné par une structure administrative répondant aux normes juridiques qui le déterminent. S'agissant du statut d'établissement public, quel que soit le caractère qui justifie l'existence d'un port autonome, l'organe principal est le conseil d'administration. Cet organe majeur procède à des délibérations exécutoires qui relèvent d'actes administratifs, donc forcément susceptibles de recours pour excès de pouvoir. C'est une question purement administrative, dans son organisation comme dans ses décisions. Alors, du fait que la structure portuaire autonome dans son fonctionnement relève du domaine portuaire, ceci expliquerait

la dualité juridique existant dans ce champ d'action entre l'élément organisationnel du port de Dakar et les activités de transport qui s'exercent au sein de ce port. Cette confrontation entre les champs privé et public renvoie à une complexité de la question portuaire. Toutefois, ce conseil d'administration est assisté par un directeur général, nommé par décret présidentiel, qui doit mettre en œuvre la politique stratégique telle qu'elle est définie par l'État actionnaire. C'est aussi l'organe opérationnel du port de Dakar, car il assume la gestion du port, tandis que le conseil d'administration doit veiller à l'exécution des décisions prises au conseil. Le directeur général est considéré comme le chef de l'entreprise. On peut alors penser que le passage d'un statut d'établissement public à celui d'une société nationale est accompagné d'une réorganisation administrative qui intègre toutes les fonctions essentielles d'un port qui se veut moderne.

Cependant, s'agissant d'une société nationale de droit privé, la configuration organisationnelle du port autonome de Dakar s'intègre dans cette mouvance.

En ce qui concerne le conseil d'administration du port autonome de Dakar, il comprend treize membres⁸⁷ qui, à la fois représentants de l'État, des domaines public et privé, doivent statuer sur l'ensemble des délibérations exécutoires.

Néanmoins, ce conseil d'administration est présidé par un membre qui doit veiller sur l'ensemble de la politique de gestion du port. Il n'est à aucun moment compétent sur la gestion du personnel du port, qui relève de la fonction du directeur général. Toutefois, le président du conseil peut être poursuivi pénalement pour prise illégale de part ou d'intérêt lorsqu'une intervention auprès de l'établissement portuaire, soit directement, soit indirectement, lui est reprochée. Cette forme d'organisation se comprend dès lors que les missions qui lui sont octroyées répondent aux attentes fixées. Par quête de transparence, le conseil d'administration doit être exempt de toutes suspicions politiciennes. Son objectif est de s'articuler sur l'intérêt général.

87 <https://www.portdedakar.sn>, organigramme du port : Primature, ministère de l'Économie et des Finances, ministère de l'Économie maritime, Agence nationale des affaires maritimes, Conseil sénégalais des chargeurs, Chambre de commerce de Dakar, Syndicat des auxiliaires de transport du Sénégal, groupement des avitailleurs en hydrocarbures, personnel du port de Dakar, entrepôts maliens du Sénégal, Syndicat des entreprises de manutention des ports du Sénégal (SEMPO, Centre international du commerce extérieur du Sénégal (CICES), contrôle financier, 2012.

Cependant, la nomination du président du conseil d'administration, telle qu'elle est pratiquée, relève du pouvoir exécutif par décret présidentiel, ayant comme mission de veiller à l'exécution des décisions prises. Il semble, en effet, que de multiples nominations reposent sur des bases d'appartenance à une famille politique, autrement dit un parti politique, et non sur de réelles compétences, sans compter encore les nominations sujettes aux pressions affairistes ou idéologiques. Toutefois, contrairement aux conseils d'administration de certains ports africains, la spécificité du Sénégal reste importante car même si la présence de l'État est significative, on y retrouve une certaine diversité de professions et d'acteurs dans sa composition. Tel n'est pas forcément le cas à Pointe-Noire au Congo, où le conseil d'administration comprend seize membres, tous représentants de l'État. En Côte d'Ivoire, les articles 12 et 9 des décrets n° 2001-143 du 14 mars 2001 et n° 95-819 du 30 septembre 1995 portant respectivement approbation des statuts du port d'Abidjan et de celui de San-Pédro, le conseil d'administration est composé de huit membres, tous également de l'État. Il en est de même au Bénin, en vertu de l'article 9 du décret n° 89-306 du 28 juillet 1989, portant approbation des statuts du port de Cotonou, où le conseil d'administration est composé de sept membres de l'État, dont trois représentants des *hinterlands* (Burkina Faso, Niger, Mali). Ainsi, le conseil d'administration de ces États peut-il paraître comme un conseil consultatif, car il serait étonnant de voir des représentants du service public voter dans un sens autre que celui qui leur a été indiqué. Quant au port de Dakar, cette forme de pratique dans la composition du conseil d'administration peut être considérée comme une avancée vis-à-vis des pays voisins, dans la gestion d'un port qui se veut conquérant et concurrent des autres ports de la sous-région, quant à la place qu'il entend occuper dans la participation au développement socio-économique sénégalais.

Pour ce qui concerne désormais le directeur général, il est donc nommé par décret présidentiel et change selon le régime au pouvoir de l'État du Sénégal⁸⁸, si bien que l'aspect politique est évident, d'autant plus que le port de Dakar, placé sous la tutelle de l'État, prône une politique respectueuse de la lignée gouvernementale. Depuis son accession à la souveraineté nationale en 1960, le Sénégal a connu trois régimes politiques. Actuellement, le Dr C. Kanté est aux commandes du port de Dakar depuis l'arrivée du Président Sall, en 2012. Le port de Dakar, étant une société nationale, se veut dans son mode de gestion un outil de management efficace et contemporain. C'est dans ce sens que l'actuel directeur tente de mettre en œuvre une politique managériale visionnaire pour que le développement du port accompagne l'émergence du pays. Il faut rappeler que le directeur est considéré comme un

88 *Ibidem*, site du port de Dakar, 2012.

chef d'entreprise qui se doit de fournir des résultats positifs dans un domaine portuaire exacerbé par une forte concurrence. La place que le port doit occuper dans le monde passe par cette vision managériale vouée à l'émergence et la performance.

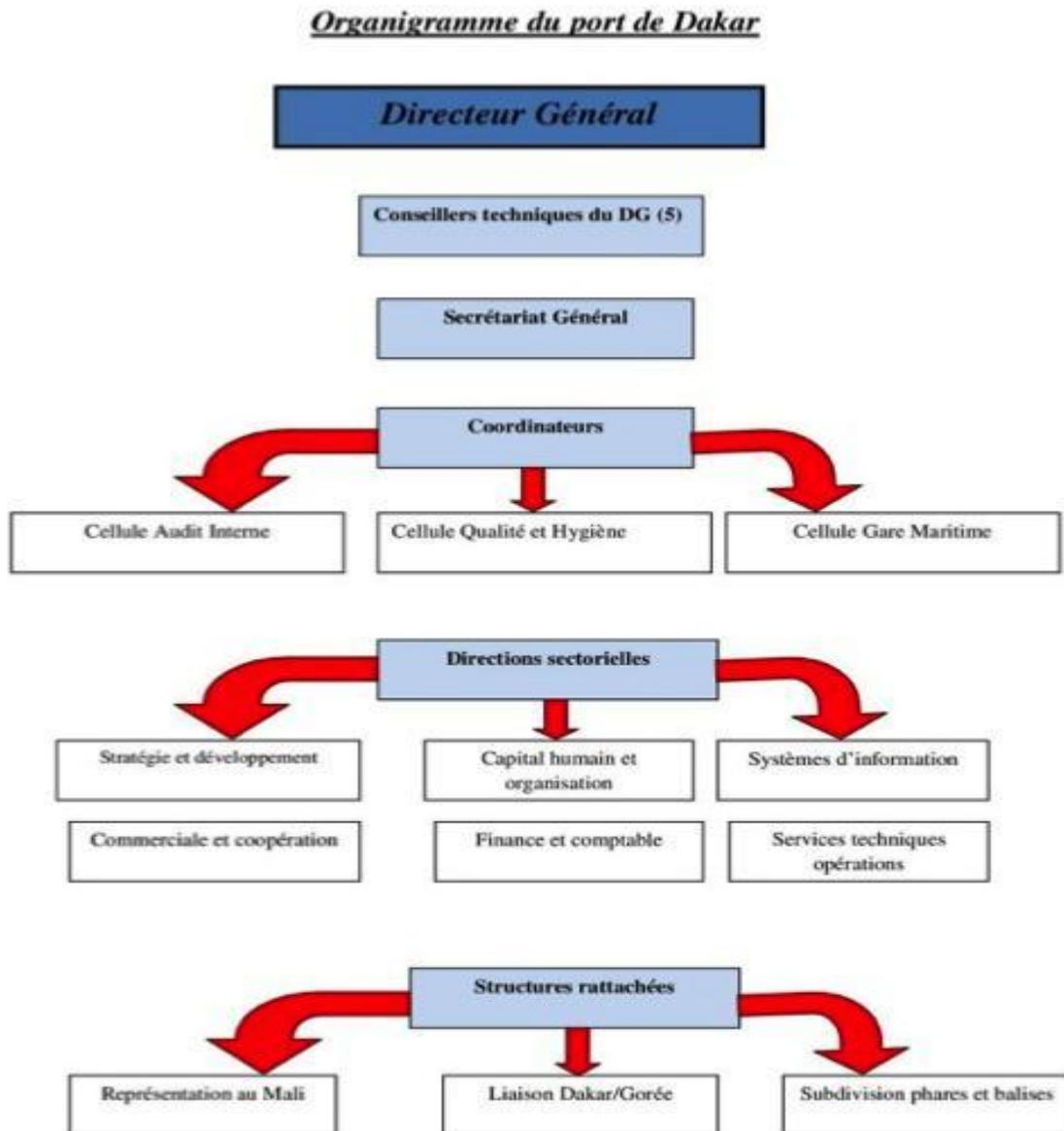
Bien que la responsabilité du directeur général soit juridiquement engagée dans la mise en œuvre des marchés portuaires établis tant pour l'occupation du domaine et les concessions de terminaux que pour les appels d'offre en matière de travaux de dragage ou autres⁸⁹, il est cependant regrettable de constater ce mal « africain » qu'est la corruption, donnant lieu à des appels d'offres bafoués ou non respectés vis-à-vis des règles juridiques qui les régissent⁹⁰. La vision politicienne du directeur entre forcément en jeu, autrement dit celle de l'État. Ainsi, l'impartialité et la transparence dans son fonctionnement restent des éléments de critique liés à la forme de la nomination du directeur général. Cela semble même expliquer les ennuis judiciaires de l'ex-directeur Bara Sady qui, actuellement sous les verrous, est poursuivi d'enrichissement illicite lors de son exercice à la tête du port de Dakar pendant douze ans, et avec lui plusieurs membres de l'ancien régime. Cet aspect politicien, et non politique au sens propre du terme grec, quant à la nomination du directeur, est à la source d'un débat récurrent pour éviter certains conflits d'intérêt, voire une forme de corruption qui reste un mal, un cancer pour le décollage économique de l'ensemble des structures, surtout portuaires.

Dans ce monde qui se veut démocratique, prospère, il est évident de remettre en question certaines pratiques malsaines qui peuvent affecter l'objectif premier de la situation portuaire qu'est le développement socio-économique qu'il génère. Il serait préférable, par souci d'exemplarité et de transparence, de revoir l'ensemble des textes juridiques afin de nommer plus démocratiquement, en s'appuyant sur de réelles compétences et non sur une appartenance politique, un directeur général d'un port qui est l'un des éléments clés de l'économie du Sénégal, au même titre que l'agriculture, la pêche, le tourisme... Toutefois, une certaine dualité est constatée entre le directeur général et le président du conseil d'administration pouvant être source de conflits, quand bien même le champ d'action du premier est le plus étendu. Il résulte ainsi bien des maux d'une gestion parfois nébuleuse, surtout sur les appels d'offres ne répondant pas aux réalités fixées par l'Agence de Régulation des Marchés Publics (ARMP), tant sur le plan économique que juridique. L'organisation administrative du port de Dakar pâtit de ces « casquettes » diverses, malgré l'omnipotence et l'omniprésence du

89 R. Rézenthel, *ouvr. cit.*, 2014, pp. 1247 et s.

90 Cas de Necotrans dans la gestion du terminal portuaire vraquier de Dakar, 2014.

directeur général, qu'exprime l'organigramme suivant⁹¹ :



91 Site du port, 2012, déjà cité.

Quant à sa responsabilité, le directeur général, comme le précise l'article 25, alinéa 1 du décret de 1987, « est placé à la tête d'une société nationale. Il est nommé pour trois ans renouvelables par décret sur proposition du ministre chargé de la tutelle technique ». Au vu de cet article, il y a un vide total des conditions requises pour être nommé, et le directeur général n'est responsable que devant celui qui l'a nommé. Ce manque de dispositions dans son mode de désignation et sa responsabilité envers la seule autorité étatique montrent les imprécisions d'un vrai pouvoir de contrôle sur son action. Le souhait est alors de revoir cette forme de nomination sur la base de compétences et de conférer ce pouvoir de contrôle à un conseil d'administration bien défini, en s'inspirant de l'article 26 du décret camerounais n° 99-0130 du 15 juin 1999, qui donne une précision exemplaire : « La direction générale du port autonome de Douala est placée sous l'autorité d'un directeur général, éventuellement assisté d'un adjoint, tous deux nommés en conseil d'administration sur la base de leurs compétences. »⁹² Cette disposition camerounaise est la première en Afrique francophone et trouve son pendant en Côte d'Ivoire.

Dès lors, faut-il donner au conseil d'administration plus de pouvoir sur la direction générale. Ainsi la reformulation de l'article 23, alinéa 1 sera accompagnée de celle de l'article 26 qui dispose que : « Le directeur général est responsable personnellement dans la gestion de la société, engagé au triple plan disciplinaire, civil et pénal dans les conditions prévues par la loi 87-19 d'août 1987. » Mais, au regard de son imprécision, Kh. A. Kane propose une réécriture comme suit : « Le directeur général est responsable devant le conseil d'administration qui peut le sanctionner en cas de faute grave de gestion ou de comportement susceptible de nuire à la bonne marche ou à l'image du port autonome de Dakar. »⁹³ Il est cependant préférable de compléter cette disposition en délimitant la nature de la notion de faute grave dans ce cas de figure, pour éviter toute interprétation contraire à l'esprit et à la lettre de cette disposition.

Le directeur général détient la réalité du pouvoir dans la gestion portuaire sénégalaise⁹⁴. La

92 Art. 20, al. 2 du décret n° 2001-143 du 14 mars 2001 portant approbation du statut des ports autonomes d'Abidjan : « La direction générale est nommée par le conseil d'administration, elle peut être révoquée à tout moment par ce dernier. »

93 Kh. A. Kane, ouvr. cit., 2012, pp. 167-168.

94 L'art. 2 du décret sénégalais de 1987 énumère les différentes fonctions du directeur : gestion du personnel,

présence de l'État acteur et gestionnaire reste encore conséquente au niveau de la structure portuaire. Il est vrai que pour la garantie de l'intérêt général, l'État est l'organe le plus approprié pour garantir la politique économique et sociale portuaire. Cependant, un constat déjà amèrement remarqué repose sur la défaillance étatique dans la gestion portuaire, qui réside plutôt sur un ensemble d'idéologies politiciennes. Ainsi, vu la place de l'économie du transport au Sénégal, le cadre institutionnel et réglementaire doit-il être revu en profondeur pour être en parfaite harmonie avec le marché.

Le rôle de l'État devrait toutefois être plus accentué au niveau de la régulation du domaine portuaire et de la garantie des missions régaliennes qui lui sont confiées pour le bien commun, tout en prenant en compte les bienfaits mercantilistes que le transport maritime procure dans un monde globalisé. Ainsi la place et l'apport du Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) dans cette recomposition s'inscrivent-ils dans le renforcement des compétences diverses dans les organes de gestion. C'est à la suite de l'étude du Conseil économique et social que le gouvernement a, par la loi n° 75-15 du 3 août 1975, créé ce Conseil, après les recommandations de la CNUCED et du GATT aux pays en développement. Cette option suit la dynamique des facteurs suivants : « *Limitation des hausses abusives des tarifs de transport par mer qui pénaliseraient le développement du commerce extérieur, acquisition des services suffisants et efficaces dans le secteur maritime, volonté de promouvoir une flotte marchande nationale afin d'améliorer la balance des services de paiements au Sénégal, volonté de donner aux armateurs, organismes d'État, aux autorités portuaires et aux auxiliaires de transport maritime un moyen approprié de communication avec les chargeurs...* » La création du COSEC se justifie par l'importance du transport maritime au Sénégal et la qualité des chargeurs. Il permet de nouer et de faciliter la communication entre les parties prenantes et de veiller aux attributions assurées par le Service des Études et Tarifs⁹⁵ (SET) et le Service Tarifs et Frets⁹⁶ (SETRAF).

En général, l'organisation de l'autorité portuaire dans sa composition et sa responsabilisation concerne en réalité l'ensemble des acteurs portuaires sur le plan stratégique et opérationnel. Il devient

établissement de succursale, investissement, gestion commerciale, administration générale, administration des biens sociaux, actions en justice, coordination des services publics.

95 Service permettant la rencontre et la négociation tarifaire.

96 Application des sanctions aux contrevenants de la réglementation sénégalaise en fournissant les dispenses de réservations de fret, les imprimés d'offres de cargaison, l'attestation de réservation de fret en coordination avec la douane.

inéluçtable de repenser le mode de désignation du directeur général pour lutter contre certaines pratiques malveillantes, de refonder la structure portuaire en réformant profondément sur le plan juridique les textes applicables, pour donner toute son importance à l'envol portuaire qui reste nécessaire. L'évolution du régime du port de Dakar est certes importante, mais la mainmise de l'État, tant dans son fonctionnement que sur la désignation du directeur général et sa responsabilité, doit encore être revue pour donner toute son autonomie au port de Dakar, car l'État, dans ses fonctions régaliennes, doit promouvoir la politique de régulation du domaine portuaire en garantissant le service public pour le bien commun.

Chapitre 2. L'État : régulateur du domaine portuaire et garant du service public

Historiquement, le rôle régulateur de l'État sénégalais dans le cadre portuaire doit être compris dans le contexte de la décolonisation, avec l'ordonnance de 1960 au lendemain de l'indépendance, puis son abrogation par la loi de 1987, qui déterminent les textes juridiques propres à la gestion et à l'exploitation des ports. Dans ses missions les plus régaliennes, l'État devient dès lors la seule entité capable d'assurer la gestion portuaire au lendemain de la décolonisation, du fait du manque d'entités privées à l'époque pour ce faire, observation qui s'applique à l'ensemble des pays africains décolonisés. De par sa mission, l'État est le garant du service public conçu comme « *toute activité d'une personne morale de droit public en vue de satisfaire un intérêt général* », selon la définition de l'article 11 de la loi n° 65-51 du 19 juillet 1965, portant Code des Obligations de l'Administration. Cependant, avec lucidité, la question du mimétisme juridique reste présente car, malgré l'effort fourni par l'État à la « légifération » d'une manière pressante, l'application des textes laisse à désirer, comme une sorte de fatalité. Ainsi l'inspiration des textes législatifs de l'ancienne puissance n'est-elle pas forcément mauvaise, mais son utilisation demeure-t-elle préoccupante vis-à-vis des réalités qui sont propres d'un État à un autre. C'est ce qu'exprime le Pr M. Ndendé : « *L'héritage juridique légué par les puissances coloniales ne doit pas être négligé car partout dans ces pays devenus indépendants, il a très utilement servi de fondations à la construction d'édifices législatifs plus modernes.* »⁹⁷ Au demeurant, l'État sénégalais, dans son rôle de régulateur et de garant du service

97 M. Ndendé, « Les Mécanismes juridiques d'exploitation des terminaux portuaires : essai de synthèse et approches comparées », *ADMO*, t. XXIII, 2005, pp. 201 et s.

public, doit répondre à l'essence même de la notion portuaire, qui de nos jours se veut compétitive, concurrente, internationaliste et de dernière génération tant sur l'aspect politique, économique que juridique. Les textes qu'il doit garantir ne doivent être ni obsolètes ni flous, encore moins incompris. À partir de là, la question de l'applicabilité des textes doit être accompagnée de sanctions et éviter tout obstacle juridique. Le mérite en revient à la loi de 1987 qui a tenté de différencier le domaine portuaire du domaine privé, sans pour autant les définir *stricto sensu*. C'est dans ce sens que seront cernées les règles domaniales du port de Dakar et leur impact dans l'exploitation et la gestion (**Section 1**). Encore faut-il aussi ne pas négliger, car promises à un avenir émergent, les anciennes zones portuaires délaissées par manque de moyens et qui pourraient cependant être opérationnelles et fructueuses, pour une économie locale et régionale : tel est le cas des ports de Kaolack, de Saint-Louis, de Ziguinchor... (**Section 2**).

Section 1. Le régime domanial portuaire sénégalais

La domanialité portuaire sénégalaise doit être au cœur de la politique économique générale, car elle répond aux exigences économiques auxquelles doit faire face le Sénégal par souci d'adaptation. La place de l'État dans la question portuaire reste d'actualité et se justifie par une défense de l'intérêt général, malgré l'ensemble des activités économiques pratiquées relevant du droit privé.

Au regard de l'émergence du monde du transport maritime dans une mondialisation de pleine ampleur, le port de Dakar se réhabilite et se modernise avec les travaux du Môle 2 et l'extension des terminaux à conteneurs pour répondre aux exigences du marché, voire mieux capter l'influence du gigantisme maritime, ce que notent les autorités en ces termes : « *Ce projet, par l'extension et la modernisation de ses terre-pleins, s'inscrit résolument dans l'accélération des déchargements des navires qui prendront moins de temps au port. La modernisation donnera au port la possibilité d'accueillir un plus grand nombre de navires* »⁹⁸, répondant aux attentes économiques d'un port qui se veut compétitif, quoique les textes réglementant les conditions d'occupation domaniale restent flous, ce qui peut freiner les investisseurs privés, acteurs majeurs dans le développement portuaire.

Ainsi, convient-il de cerner les règles qui s'appliquent au domaine portuaire sénégalais (§ 1) et

98 M.-L. Diatta, M. Gueye, I. Sane, « Port autonome de Dakar : un pôle de compétitivité et d'intégration sous-régionale », *Le Soleil* (quotidien sénégalais), Étude n° 6, 2007, pp. 7 et s.

de s'arrêter sur la question de leur effet dans la gestion portuaire, afin de viser le développement juridique et économique du port (§ 2).

§ 1. *Les normes applicables au domaine portuaire*

C'est un état de fait : la question du domaine portuaire relève du droit interne, donc portuaire, qui doit être défini par les États concernés⁹⁹. Cela passe par une élaboration du régime juridique applicable à l'organisation et à l'exploitation des ports. Dans le cas du Sénégal, la définition explicite du domaine portuaire reste complexe. L'ensemble des fruits historiques fait qu'il y a une pléthore de normes applicables, depuis le passage d'une ancienne colonie à un État souverain, dans les dispositions de la loi de 1962¹⁰⁰ portant code de la marine marchande (CMM) (portant application et règlement du port autonome de Dakar) et du code du domaine de l'État. Sans s'attarder sur un récit historique qui ferait remonter à l'époque de l'AOF avec Dakar pour capitale, il est préférable par souci d'efficacité de cerner certaines dispositions relevant du CMM qui datent des lendemains de la souveraineté. En effet, ce code est resté plus qu'opérationnel car, au regard de la portée maritime, il est des nations où les installations portuaires et la situation géographique attirent les trafics, d'où le facteur de causalité sensible au Sénégal.

Ce code a essayé de dresser les premières dispositions relatives à la réglementation portuaire faisant allusion aux opérations du personnel sur les ports, en ce qui concerne le navire lui-même et la personne responsable en cas d'infraction. Ces deux éléments font qu'en cas de litige la loi du pavillon sera retenue, ainsi que la *lex loci damni* ou la *lex loci delicti*¹⁰¹. L'article 1^{er} énonce : « *Les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés au Sénégal, aux états-majors, aux équipages et aux passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application.* » Cette approche juridique donne l'image d'une loi de police.

99 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, pp. 43 et s.

100 Loi n° 62-32 du 22 mars 1962 définissant le régime applicable aussi bien aux activités maritimes qu'au pilotage, relatives à l'application et au règlement du port de Dakar.

101 La loi du pavillon est la loi applicable aux actes ou faits juridiques survenus à bord ou à propos du navire. Quant aux deux autres lois, elles concernent respectivement le lieu du dommage et celui du délit.

L'évolution continue du monde maritime a suscité de réels bouleversements, jusqu'à la mise en place de la loi de 2002 portant code de la marine marchande, qui a essayé de combler les insuffisances juridiques du code de 1962 et de s'adapter aux besoins actuels du transport maritime et des usagers. Elle a également apporté des éclaircissements sur la question des pilotes, de la manutention, des professions auxiliaires... Enfin, cette loi de 2002 prend en compte tous les accords internationaux, les conventions internationales relatives aux activités maritimes afin de compléter l'article 1^{er} du code de 1962. Le terme « port maritime » y est, de même, précisé.

Il convient toutefois de remarquer que s'appliquent dans la structure portuaire sénégalaise des textes, outre les lois qui portent purement sur l'exploitation du port autonome de Dakar, appelés « spécifiques » s'ils concernent les activités portuaires proprement dites, ou « non spécifiques » s'ils n'ont pas de contact direct avec les activités portuaires mais peuvent intéresser les ports sénégalais ou le port de Dakar.

L'article 9 du code du domaine de l'État précise que le domaine public est soumis aux principes d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité¹⁰², comme ce fut précisé dans un tout autre contexte par l'édit de Moulins¹⁰³ en 1566. Leur application au droit sénégalais fait débat et suscite nombre d'interrogations, si bien que la notion de domanialité portuaire est au Sénégal d'une certaine précarité. Cette dernière s'exprime par la situation à laquelle est exposé l'occupant du domaine public. Une occupation est limitée dans le temps et dans l'espace ; dès lors, en cas de révocation, les garanties restent minimales. Autrement dit, la sécurité juridique en cas de réaménagement administratif ou juridique étant défaillante, le respect du contenu des cahiers de charges prévaut en cas de litiges.

Il n'est pas utile de s'attarder sur toute la sphère administrative ou le droit administratif en la matière, mais préférable de dégager un champ explicatif qui permet de cerner les normes applicables, clé de voûte pour le développement juridique et portuaire. La rigidité domaniale peut, en effet, affecter

102 Termes cités dans l'art. 9 de la loi n° 76-66 du 2 juillet 1976 portant code du domaine de l'État. Il faut retenir ici que l'inaliénabilité dont sont frappés les biens du domaine portuaire sénégalais est relative en ce sens qu'elle est prise en vue d'assurer la destination du bien, on parle alors volontiers de son affectation. Elle appelle deux conséquences : l'inaliénabilité disparaît lorsqu'elle est désaffectée bien sûr du bien portuaire. Cette désaffectation consiste pour l'administration portuaire à faire passer une partie des biens du domaine public dans son domaine privé.

103 L'objectif de l'édit était d'empêcher la couronne de France de dilapider son domaine.

les objectifs économiques d'un port. C'est d'ailleurs en cela que réside l'intérêt d'une analyse comparative se voulant juridique, commerciale et économique, engendrant un développement quantitatif et qualitatif des activités portuaires. C'est sous cet angle que la CNUCED relate ces faits marquants : « *Quand on compare les pays africains aux autres pays en voie de développement d'Amérique latine, d'Asie, on constate que nombre de facteurs limitent la compétitivité des économies africaines sur le plan international.* »¹⁰⁴

À l'ère d'une politique émergente dont veut se doter le Sénégal, certains facteurs de développement ne peuvent pas voir le jour tant que l'ensemble des textes législatifs précisant la politique portuaire n'est pas abouti, alors qu'une adaptation aux réalités socio-économiques s'impose. Le problème des normes relevant du domaine portuaire sénégalais demeure important. Or, faut-il rappeler que ce carrefour atlantique, cette porte de l'Afrique qu'est le Sénégal, a toujours été une terre, un pays de tradition maritime lié à l'histoire, mais voit son droit portuaire en gestation, pour reprendre l'expression de Kh. A. Kane quant à la stagnation du droit portuaire. Si des textes ont essayé de cerner cette question, il n'en demeure pas moins qu'un éparpillement juridique se rapporte aux ports et à leur domaine. De ce fait, l'uniformisation des textes pour répondre à l'appel de l'émergence doit passer par tous les ports délaissés, ceux relégués au second plan. Comparativement, ce phénomène de gestation est partout présent en Afrique de l'Ouest, même si de nettes différences peuvent être soulignées d'un pays à l'autre, à l'instar de la Côte d'Ivoire.

Les normes réglementaires sénégalaises qui traitent de la question, à savoir la loi de 1964 et le code de la marine marchande de 2002, s'arrêtent sur le concept de « domaine public maritime artificiel » (art. 4.b), montrant d'une manière implicite que la question du domaine portuaire demeure en attente. Toutefois, l'article 6 de la loi n° 76-66 du 2 juillet 1976, portant code du domaine de l'État, dispose : « *Les ports maritimes fluviaux font avec leurs dépendances immédiates et nécessaires, digues, môles, sémaphores, les ouvrages d'éclairage et de balise, phares.* » La question du domaine portuaire n'est néanmoins pas traitée, problème qui persiste de nos jours alors que l'emprise étatique reste présente, malgré la loi réformatrice de 1987 (la plus récente), faisant du port de Dakar une société nationale.

104 Réformes et place du secteur privé dans les ports africains, rapport du secrétariat de la CNUCED, 31 mars 2003, p. 9.

On constate que l'hyper-compétition et la concurrence, voire la compétitivité, ont sans doute transformé la politique portuaire jusqu'à ce que l'on ait tendance à oublier le champ d'action des normes et que le droit reste la « mère » de tout facteur de développement. Sans base juridique appropriée, au niveau des textes, le domaine portuaire est sous-traité, devenant ainsi une source de problème tant dans l'occupation du domaine que du rôle de l'État à garantir le service public. Une telle défaillance juridique affecte aussi la cohabitation entre les acteurs privés et publics portuaires, car la protection de l'occupant demeure fragilisée. Le constat ne sera pas de dédouaner l'État du Sénégal pour son manque de légifération mais de voir comment les politiques des collectivités territoriales pourraient sans doute s'atteler à la question. Ainsi, au regard des dispositions, sous forme comparative, la France a-t-elle délimité les ports maritimes (code des ports maritimes dans sa version du 27 mai 2010¹⁰⁵), délimitation qui vaut un chapitre intitulé « Domaine public portuaire », tandis qu'en Espagne le port maritime relevant du territoire de l'État est intégré au domaine public portuaire, après avoir défini le port maritime comme un port de commerce¹⁰⁶.

Il n'est pas facile de définir le domaine public portuaire partout dans ces textes précités, mais on retiendra qu'il « *laisse planer aujourd'hui un doute préjudiciable à la sécurité juridique des usagers de l'espace portuaire qui se préoccupent moins du régime juridique exact des terrains d'assiette de leur activité, que de l'avenir de leur exploitation* »¹⁰⁷. Une telle précarité des textes juridiques, cette sorte d'éparpillement des normes affectent aussi la gestion portuaire dans son ensemble car les champs d'action ne sont pas délimités. Or, l'impact que le domaine portuaire a sur la gestion portuaire demeure nécessairement particulièrement important.

Certes, au Sénégal, depuis les années 2000, une légère évolution juridique est notée dans ce sens pour répondre aux exigences du libéralisme portuaire et à la protection des intérêts des usagers. Cependant, un arbitrage de l'administrateur portuaire peut avoir des effets néfastes sur les investissements privés, si bien au niveau du port de Dakar, que dans la quête vers la précision et la définition du domaine portuaire qui deviennent incontournables. C'est dans ce sens que ledit port, par

105 L'art. 151-1 dispose : « Il est procédé à une délimitation des ports maritimes relevant de la compétence de l'État, du côté de la mer et du côté des terres, par le préfet sous réserve du droit des tiers. »

106 Loi n° 27-92 de novembre 1992, Bulletin officiel espagnol n° 283, 25 novembre 1992.

107 J. Rosgovas, *L'Utilisation du domaine public portuaire*, Mémoire Master 2 de Droit maritime et des transports, Aix-Marseille, 2005, p. 12.

souci de développement économique, doit faire face à la rigidité des règles de droit public pour pallier des insuffisances tant juridiques que mercantiles. Cela doit, en effet, passer par un équilibre des rapports contractuels entre les parties publiques et privées, exigeant une souplesse et une meilleure garantie en cas d'éviction des occupants, car une politique de fidélisation et d'attraction des investisseurs privés s'impose. Une telle évolution dans ce sens montrera bien évidemment une meilleure visibilité du port pour les acteurs privés investissant plus sûrement et plus efficacement pour répondre aux exigences du marché, des armateurs, des navires. En outre, la question des droits de propriété de l'occupant sur le domaine portuaire devient une nécessité, du moins en ce qu'elle génère.

§ 2. L'impact des règles domaniales sur la gestion portuaire

La précarité des textes sur le terrain domanial sénégalais a directement ou indirectement des effets notoires sur la gestion portuaire du port de Dakar. Cette carence juridique fait que les garanties textuelles font défaut dans une circonscription de management omnipotent, ce qui explique la mainmise de l'État de par son représentant, le directeur général du port. Celui-ci peut à tout moment retirer, abroger ou déchoir cette occupation aux usagers. Le port de Dakar, de par sa qualité hiérarchique et gestionnaire, octroie aux entreprises qui le désirent l'occupation du domaine d'une manière temporaire, mais cela doit se faire sur une base juridique. Or, cette affectation du domaine vaut pour les entreprises ayant une mission de service public et met à leur charge, sur le domaine qui leur est octroyé, la responsabilité de l'hygiène, de la sécurité, des ouvrages... Ces occupations découlent sur un contrat d'essence administrative. Le pouvoir d'octroyer et d'abroger ou de résilier ces affectations a, certes, sur le plan juridique un effet exécutoire, mais l'appréciation du juge quant à la légalité de l'acte demeure. La chambre administrative qui doit interpréter ces actes est difficile à cerner pour l'utilisateur, créant un réel problème pour former un recours. Cet ensemble nourrit les problèmes de garanties de l'utilisateur pour la conduite des activités en cas de litiges avec l'autorité portuaire. C'est dans ce sens que la question concernant l'absence des textes du domaine portuaire induit un travail intègre et sérieux de l'autorité portuaire pour la bonne gestion portuaire.

Il est fréquent de souligner certains revirements jurisprudentiels concernant le port de Dakar et les usagers quant à l'affectation et l'abrogation des occupations¹⁰⁸. Ces questions se posent pour

108 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, pp. 62 et s.

l'occupation privative même si le port de Dakar est une personne publique, car il est indiscutable de remarquer que cette convention liant les parties s'apparente parfois plutôt à un bail, ce qu'affirme l'article 71 de l'AUDCG : « *Est réputé bail commercial toute convention, même non écrite, existant entre le propriétaire d'un immeuble ou d'une partie compris dans le champ d'application de l'article 69 et toute personne, physique ou morale, permettant à cette dernière d'exploiter dans les lieux avec l'accord du propriétaire toute activité commerciale, industrielle, artisanale ou professionnelle.* » La défaillance des règles domaniales affecte la rigueur de l'autorité publique qu'est le port, dans le sens où son rôle de gestionnaire est affaibli. À l'ère de la mondialisation, le décollage exponentiel du transport maritime doit rimer avec des structures de base légalement qualifiables, une autorité transparente dans sa gestion, des textes de délimitation du domaine portuaire précis et concis, souples et efficaces, qui permettent au port de Dakar de se positionner durablement dans ce secteur économique.

Ces impacts de normes domaniales trop souvent défaillantes rendent inefficace le volet économique du port, secteur dominant de l'économie sénégalaise, car les investisseurs privés se découragent pour l'investissement de fonds colossaux qui permettent d'accueillir tous les types de navires. Cette hésitation est due au manque de garanties quant à leur éviction potentielle de l'occupation du domaine portuaire. Cet impact des règles domaniales se mesure plus fréquemment sur les autres textes applicables au domaine portuaire. Parmi eux, le règlement d'exploitation propre au port de Dakar, qui est composé des notions de « *signalisation et formalités d'escales, règlement sur la police des ports et les taxes d'exploitation* », illustre bien le poids des règles domaniales qui affecte la gestion portuaire. Comme l'a défini Kh. A. Kane : « *L'exploitation peut être considérée comme étant l'ensemble des services qui assurent le fonctionnement du port au regard de l'accueil des usagers, contenant des prescriptions relatives à l'utilisation des outillages et ouvrages publics.* »¹⁰⁹ Force est de remarquer également que seul le port de Dakar a un règlement propre à tous les ouvrages et outillages publics, contrairement à celui du Congo où le règlement existe pour chaque type d'ouvrage et d'outillage. L'effet de l'ensemble des normes domaniales s'explique toutefois à travers le cahier des charges établi et le code du domaine de l'État, ce qui démontre encore davantage la dualité entre le domaine portuaire relevant du droit public et celui maritime, donc du droit privé, confrontation qui se justifie par le besoin de l'activité commerciale qui valorise le domaine portuaire. C'est dans ce sillage que la notion des contrats d'adhésion est évoquée pour comprendre la gestion

109 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 57.

portuaire de Dakar, dans un cadre juridique bien fondé. Ainsi, la clarté des règles domaniales participe à la mise en œuvre de la bonne gestion portuaire en nourrissant la cohabitation entre deux domaines de droit, pourvu que l'intérêt général et les gains de productivité soient de mise. L'administration portuaire doit jouer un rôle essentiel en définissant les règles domaniales qui vont avoir un impact sur la gestion portuaire.

En l'absence d'un cadre réglementaire domanial rigide satisfaisant, il est urgent pour le Sénégal de se pencher sur la question, afin de ne pas contaminer ses futurs pôles d'attraction portuaires d'un vide juridique, considérés comme des zones secondaires, pourvu qu'ils soient dotés d'un cadre domanial strict, pouvant donner lieu et place à des réformes.

Section 2. Les perspectives d'élargissement de sites portuaires : vecteur d'émergence

Depuis la décolonisation jusqu'à nos jours, la quasi-totalité des pays africains, surtout ceux francophones, ne possèdent qu'un port de commerce opérationnel sur le plan international, ce qui n'était pourtant pas le cas à l'époque des anciennes colonies où la France, pour sa part, rendait toutes les touchées maritimes de ces zones praticables. C'est dans ce sens qu'au Sénégal, on comptait les ports de Dakar, de Gorée, de Ziguinchor, de Saint-Louis, de Kaolack... Mais depuis l'indépendance, l'incapacité de faire fonctionner tous ces ports est une réalité. Ainsi le Sénégal s'est-il plutôt focalisé sur celui de Dakar pour des raisons géographiques, techniques et administratives : tel est le cas de la Côte d'Ivoire avec Abidjan, même si le port de San-Pédro reste d'une importance significative, de la Guinée avec Cotonou...

Quasiment cinquante années après leur indépendance, l'importance de plus en plus accrue du transport maritime, la forte dépendance des États en matière d'échanges et la saturation des zones portuaires uniques par pays, impliquent de réfléchir à l'établissement de nouveaux relais de croissance économique afin de désengorger et de favoriser l'émergence du secteur portuaire à l'étendue du territoire. Cette nouvelle approche permettra aux pays de capter ou de diversifier leurs activités dans différentes zones, en favorisant le transport continental, régional et local. Avec le monopole de l'État sur la gestion portuaire de Dakar, de nouvelles politiques de gestion peuvent être introduites pour une meilleure rentabilité, en affectant des missions de décentralisation aux collectivités territoriales, comme ce fut le cas en France avec la loi de 2008 sur le réaménagement de

la politique portuaire. Ainsi la « spécialité » sera sans doute remise en cause si elle permet aux ports et aux investisseurs privés des garanties plus sûres et pérennes (§ 1). Cette politique de développement des zones délaissées est déjà entamée depuis longtemps en Côte d'Ivoire avec son port de San-Pédro, ce qui lui a valu pendant des années d'être le *leader* du transport maritime en Afrique de l'Ouest, malgré l'instabilité politique qui gangrène ce pays. Ce fléau qui affecte les pays voisins doit être un avantage pour un pays comme le Sénégal, plutôt stable, à renverser la donne. Cela passera par des initiatives de création de zones portuaires dûment appelées ports secs, et la réhabilitation des ports secondaires (§ 2).

§ 1. La politique monopolistique du port de Dakar, source de spécialité

La spécialité peut être définie, selon Kh. A. Kane, comme « un principe consistant à assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports »¹¹⁰. Il convient de rappeler que le Sénégal, depuis son accession à l'indépendance, ne compte qu'un seul port de commerce reconnu internationalement, le port de Dakar, au détriment des autres ports considérés comme secondaires. À partir de ce constat historique, il faut noter la concentration quasi absolue des activités génératrices de profit portuaire à Dakar.

Après plusieurs réformes législatives et juridiques, le port de Dakar, depuis l'ordonnance du 27 août 1960 jusqu'à la loi de 1987, est passé d'un statut administratif d'établissement public à caractère industriel et commercial à une société nationale, pour être en phase avec le libéralisme portuaire, ce fut précédemment évoqué. Cette simplification et cette modernisation des textes conduisent le port vers une meilleure performance économique, la législation paraissant compatible avec les réalités du marché.

Le port de Dakar est cependant le théâtre du brassage entre le droit commun, que sont les règles du droit portuaire, et les spécificités qu'engendrent le marché et ses activités, le droit privé. La politique monopolistique de l'État sur le port de Dakar demeure forte, même si des évolutions juridiques ont un impact sur l'aspect domanial portuaire ; la recomposition et l'organisation de la gestion portuaire sur les textes statutaires du port restent conséquentes. Il faudrait alors, pour mieux être en phase avec la nécessité du développement portuaire, se réorienter vers une diminution de ce

110 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 50.

monopole qui affecterait l'envol économique du port. Il faut souligner qu'un port, surtout en Afrique, est source de stabilité, c'est un régulateur économique qui facilite les échanges et favorise les emplois. Il est un poumon social économique.

La dernière loi statutaire, celle de 1987, n'a pas abrogé l'aspect de spécialité au niveau du port de Dakar ; bien au contraire, elle n'a fait que le conforter. Néanmoins, elle est confrontée à certaines limites quant à son objet. L'article 2 de cette loi préconise ces différentes missions : « *La société nationale a pour objet l'exploitation, l'entretien du port maritime de Dakar et de ses dépendances, la gestion de son domaine mobilier et immobilier et l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension de ses installations.* » La lecture d'un tel article nourrit l'idée selon laquelle une dichotomie, voire une confusion, découle de l'aspect administratif d'un port et de la circonscription du port, autrement dit deux idées fortes, à savoir le port autonome, jouissant de la spécialité, et la fonction spatiale, qui doit être valorisée par les activités économiques.

Au regard de la volonté de libéralisation portuaire et de la forte dépendance du transport maritime comme activité valorisant le port autonome, la situation monopolistique de l'État gestionnaire en tant que tel ou par autorité déléguée gérante de l'administration portuaire exige des réformes libéralisant véritablement le secteur. Il serait regrettable que par un manque de vision prospective, l'État, de par sa situation monopolistique, freine le décollage économique du port de Dakar. Jouissant, certes, des pouvoirs régaliens de garant du service public, il ne saurait négliger les investissements privés favorables au développement portuaire. Il est important de souligner que la plupart des ports africains se logeant sous l'emblème de ports autonomes jouissent de cette situation de monopole. Tel est le cas des ports de Cotonou, d'Abidjan, de San-Pédro, de Conakry. Il faut rappeler que, sous cet angle, la situation monopolistique du port de Dakar est assimilable aux approches de distinction des établissements, depuis la loi n° 77-89 du 10 avril 1977 relative aux établissements publics, aux sociétés mixtes, aux sociétés nationales... Selon cette dernière, dans son article 2 : « *Les établissements publics à caractère industriel et commercial sont des personnes de droit public spécialisées, dotées d'un patrimoine propre et ne bénéficiant d'aucun apport privé à leur fond de dotation.* » Il convient de comprendre alors sous cette approche le pouvoir de contrôle de tutelle qui amoindrit forcément l'autonomie financière et administrative du port. Ce mode conceptuel du port justifie cette notion de spécialité, bien que, après la loi de 1987, cette spécialité ait tendance à disparaître au regard de la mainmise de l'État.

Cette dénomination de ports autonomes se rattache toujours à l'État, ce qui fait qu'une réforme juridique doit permettre de traverser cette situation, mais en développant les autres ports secondaires délaissés depuis l'accession à l'indépendance par manque de moyens et sans doute d'efficacité et en se lançant dans la création de zones qui relèvent des ports secs.

§ 2. Les ports secondaires : nouveaux relais de croissance

La question des ports secondaires renvoie aux zones portuaires peu exploitées dues au manque de moyens, à la situation alarmante des outils portuaires, voire à une position géographique peu intéressante sur le plan international. Ainsi, dans le souci d'un développement maritime au plan local, est-il nécessaire de s'orienter vers la modernisation des sites délaissés, anciennement importants durant l'époque coloniale. L'élaboration du plan pour un Sénégal émergent, dû à l'actuel régime politique, s'inscrit dans cette dynamique au regard du volet économique, avec son fameux « Projet d'infrastructures et d'équipements maritimes » (MIEP) visant à désenclaver les régions centre et sud du Sénégal en vue de restaurer la vocation maritime et fluviale du pays.

D'un coût évalué à 27,450 milliards de francs CFA¹¹¹, il constitue un instrument efficace de lutte contre la pauvreté à travers le renforcement des dessertes maritimes vers Ziguinchor¹¹², avec le partenariat de la Corée du Sud à travers la coopération du Fonds coréen pour le développement économique. Pour ce faire, des travaux de dragage du fleuve Casamance ont démarré en mars 2015. Un port de pêche doit être construit à Boudody (quartier de Ziguinchor). En ce qui concerne le MIEP, le Sénégal, qui est au carrefour des routes maritimes, compte exploiter cette opportunité en diversifiant son offre de service avec pour but le développement du tourisme de plaisance pour les voiliers, l'objectif étant d'atteindre les trois millions de touristes par an. L'appui de la coopération passe par la conception de deux navires pour la desserte de la Casamance¹¹³ et la construction d'une gare et d'autres infrastructures maritimes telles que des terminaux et une unité de stockage à froid d'une capacité de 100 tonnes au port de Ziguinchor.

Cette initiative passera par des ports modernes qui répondent aux standards internationaux

111 Agence de Presse Sénégalaise, 17 juillet 2012.

112 Région du sud du Sénégal, pôle d'attraction touristique très important qui constitue une économie remarquable dans tous les secteurs d'activité, surtout en matière halieutique. Elle englobe la haute et la basse Casamance.

113 Ils permettront de renforcer la liaison Dakar-Ziguinchor avec 200 personnes chacun.

permettant de renforcer l'intégration sous-régionale, particulièrement avec la Gambie et la Guinée-Bissau.

Toutefois, la réalisation des nouveaux relais de croissance doit être accompagnée d'une politique stratégique et opérationnelle en décentralisant la gestion des nouveaux sites aux collectivités territoriales, pour une meilleure visibilité économique qui leur permettra de nouer des partenariats plus larges avec d'autres structures publiques et privées.

Ces projets de mise en œuvre d'installations portuaires permettent au Sénégal de promouvoir sa situation géographique à l'échelle continentale, afin de favoriser le décollage économique de ces zones en renforçant les avantages en termes de mobilité, mais aussi de réduction de la durée de livraison des marchandises entre Dakar et Ziguinchor, ainsi qu'avec des régions du centre comme Kaolack et Fatick.

L'émergence de ces nouveaux relais de croissance exige une politique interventionniste de l'État avec l'appui des partenariats publics et privés.

Le développement du transport maritime au Sénégal passe ainsi inéluctablement à travers la mise en place de nouveaux sites portuaires pour désengorger Dakar et faciliter l'accès maritime et fluvial aux régions dotées de matières premières importantes en termes de rapidité, d'efficacité et de gain, mais aussi favoriser le transport des personnes au vu de la difficulté en matière terrestre.

Cependant, étant donné la géographie spatiale de Dakar, de nouveaux sites portuaires pourraient être mis en œuvre avec les communes de Bargny et de Rufisque, qui ont une touchée maritime importante à 30 km du port de Dakar. Ces réalisations portuaires permettent au port autonome de Dakar de diversifier son offre de terminaux avec une large gamme en vue de mieux se positionner internationalement. Si l'autoroute à péage jusqu'aux communes maritimes et fluviales participe au développement du transport multimodal en termes de fluidité et de rapidité, la solution préalable de la navigabilité s'impose dans ces eaux maritimes.

Ce projet d'équipements et d'infrastructures maritimes doit se propager sur l'étendue du territoire, surtout avec les régions qui ont une vocation maritime, comme Saint-Louis au nord du Sénégal avec ses activités halieutiques très développées, afin de favoriser le transport des

marchandises et des personnes, et pourvu que parallèlement des mesures soient prises notamment pour remédier à l'état déplorable du réseau routier.

Ainsi, de nos jours, la création de « ports secs »¹¹⁴ doit être la clé de réussite du transport maritime au Sénégal pour le développement économique de toutes les localités en matière d'échanges de biens et de services afin d'apporter une solution à la congestion portuaire, d'autant plus que le continent souffre d'un niveau de manutention faible en termes de productivité, de linéaires de quais saturés, de stockage prolongé dans les entrepôts portuaires, de tracasseries administratives démultipliées par un environnement « papier », d'un secteur assez informel en matière bancaire..., tant d'éléments qui font que l'instauration de ports secs participe non seulement à la décongestion portuaire, mais aussi à la gestion des flux imports vers les pays proches. Toutefois, le port de Dakar reste un acteur majeur en terme de fluidité dans la sous-région, grâce à l'efficacité des services douaniers, à la qualité des infrastructures portuaires et terrestres, au « *tracking* » et au « *tracing* » (capacité du port à fournir des données régulières et à jour pour les opérateurs) et la réception (fiabilité dans la réception des marchandises pour son destinataire ou son représentant).

Le développement du transport maritime en Afrique de l'Ouest, en particulier au Sénégal, est ainsi un atout majeur pour le décollage économique, car il engendre d'importantes retombées sur tous les plans et reste un atout important pour le maintien de la place du Sénégal dans les échanges planétaires. Ce décollage économique passe par une révision de la gestion portuaire en profondeur, par une conception efficace et efficiente du port, par une politique stratégique et opérationnelle vers d'autres nouveaux relais de croissance pour promouvoir l'accessibilité, favoriser le commerce et le transport local et continental des biens et des services, rendre fluides les flux maritimes. Ces ensembles font qu'aujourd'hui, internationalement, le port de Dakar a plus que jamais besoin de superstructures et d'infrastructures capables d'accueillir tous les types de navires avec des terminaux de tous genres dus à la diversification des marchandises, à la concurrence et à la compétition dans le souci de rendre le port de Dakar performant à l'échelle continentale et planétaire.

114 Un Port sec (ou avancé) est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime, donc situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette plateforme logistique propose les services d'un port : manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.

Titre II. Infrastructures et superstructures face à la demande du marché

L'évolution du transport maritime et la dépendance du développement socio-économique dans le domaine qui en découle font que les structures portuaires doivent être rénovées pour pouvoir accueillir tous les types de navires et être classées parmi les ports de type « 3^e génération » qui répondent aux normes structurelles internationales. Pour ce faire, le port de Dakar et la plupart des ports ouest-africains se sont penchés sur la question de travaux d'extension et de dotations d'équipements conformes à la demande du marché. Ces structures de renommée permettent aux ports de mesurer leur compétitivité sur les plans régional et international. Ainsi, depuis les années 2000, la nécessité de recourir à des infrastructures de haute génération a-t-elle démontré que le port de Dakar, carrefour des routes maritimes dans cette région du monde, devient un espace portuaire capable d'accueillir tous les genres de navires en matière de transport maritime afin de donner aux opérateurs des outils permettant de s'accommoder aux réalités du marché en termes de rapidité et de fluidité.

L'évolution des échanges commerciaux internationaux n'étant pas prévisible, il faut cependant prévoir des aménagements et des équipements portuaires multifonctionnels capables de gérer les divers types de trafics, de navires, de moyens de manutention, surtout en Afrique avec son faible niveau de productivité, dans le respect des règles de sécurité et de sûreté, des procédures de qualités environnementales. Cette étude de dotations d'équipements permet de faire la jonction entre le développement d'une vision intégrée et prospective, la garantie de la rapidité des flux de marchandises et de favoriser la coopération portuaire à travers la complémentarité des infrastructures et le transport maritime. Il est important de rappeler qu'un port doit remplir toutes ses missions, qui sont d'assurer la sécurité des navires, de permettre l'échange des marchandises et d'assurer les activités au sein de l'enceinte portuaire. C'est ainsi que l'ensemble des critères d'aménagements (*Chapitre 1*) conformes aux réalités actuelles doit être mis en œuvre pour le port de Dakar, car les missions portuaires nécessitent infrastructures et complémentarité. De même, la mise en place de ces structures portuaires permet au port de Dakar de traiter la gestion des terminaux (*Chapitre 2*) au regard de la configuration variable d'un port en fonction des types de marchandises.

Chapitre 1. Les critères d'aménagements portuaires pour une génération

de renommée

Les missions portuaires et l'évolution du transport maritime nécessitent un cadre opérationnel d'accueil portuaire pour la compétitivité du port de Dakar. C'est une partie intégrante de la gestion de l'espace portuaire qui relève du droit portuaire. Dans un souci de transparence et de performance, le port de Dakar s'est doté d'équipements multifonctionnels pour accueillir tous les types de navires et de marchandises, le tout dans une vision fluide et rapide des échanges commerciaux. Ainsi la notion d'aménagement portuaire s'applique-t-elle sur le domaine portuaire, même si l'ensemble des procédures peut être encore diffus et complexe. Pour ce faire, le rôle essentiel de l'État (**Section 1**) dans sa politique d'aide similaire à la question interventionniste s'apparente à un outil de financement important pour la réalisation des œuvres portuaires.

La dotation d'équipements conformes aux réalités exponentielles du transport maritime rend la structure portuaire plus compétitive et performante pour pallier les soucis de concurrence régionale et internationale. C'est dans ce sens que la place du Sénégal dans l'économie portuaire de la sous-région et dans le monde (**Section 2**) reste un élément clé pour montrer l'impact du domaine portuaire dans l'émergence du pays et du secteur dont il s'agit. La gestion de l'espace portuaire sénégalais regroupe la réalisation des aménagements portuaires, la gestion domaniale des ports maritimes et la manutention portuaire¹¹⁵. Ces éléments sont un atout fondamental pour la signification d'un port de dernière génération.

Section 1. Le rôle de l'État dans sa politique interventionniste

La politique structurelle et conjoncturelle en Afrique dans son ensemble fait que le rôle de l'État interventionniste est considéré comme un pouvoir régalien, surtout en matière de travaux publics et portuaires. Cela peut sans doute engendrer des procédures diffuses et complexes concernant la domanialité publique et les règles spécifiques. C'est ainsi que R. Rézenthel souligne : « *Parmi les particularités relatives aux aménagements portuaires il y a le régime d'occupation du domaine public, et dans la plupart des cas, ils sont réalisés sur le littoral, espace écologiquement sensible. Les règles procédurales tiennent compte à la fois de la domanialité publique, et des dispositions de droit*

115 R. Rézenthel, ouvr. cit., 2014, p. 1253.

commun concernant la réalisation de travaux publics. »¹¹⁶ En effet, le port de Dakar réalise des aménagements de travaux portuaires au sein de l'enceinte portuaire en termes de fluidité, de rapidité et de diversification des terminaux relatifs aux types de marchandises échangées. De même cette politique interventionniste peut-elle causer des soucis relatifs à un mécanisme d'arbitrage des intérêts, dans le sens où l'aménagement d'un port peut mettre en jeu des intérêts variés et divergents, notamment ceux de la marine nationale, des élus (en matière de gestion décentralisée), des défenseurs de l'environnement, des armateurs... par le biais de confrontations de points de vue qui devraient être encadrées par une commission instituée pour trancher afin de veiller, d'une part à la protection et la mise en valeur de l'environnement et de favoriser, d'autre part au développement du progrès socio-économique. Cette question interventionniste dans la gestion de l'espace portuaire relative aux aménagements requiert des procédures cohérentes (§ 1) qui permettent de s'atteler aux moyens de réalisation des travaux opérationnels. Dans un pays comme le Sénégal, le problème du financement (§ 2) reste un élément important pour tendre vers le développement structurel du port, malgré les retombées économiques générées par celui-ci.

§ 1. Les procédures relatives aux travaux portuaires

Les procédures concernant les aménagements portuaires s'avèrent complexes car le droit de l'urbanisme s'applique normalement dans les ports maritimes, et le rôle de l'État dans les aides octroyées est déterminant pour les travaux portuaires. Il faut cependant rappeler que les ports, au moins les zones portuaires, bénéficient de quelques exceptions d'ordre procédural concernant les aménagements réalisables. C'est dans ce sens que R. Rézenthel souligne : « *L'inconstructibilité dans la bande des "cents mètres" n'est pas applicable dans les ports maritimes de commerce et de pêche. Par ailleurs, si les documents d'urbanisme s'appliquent sur le domaine portuaire, le zonage peut être imprécis en raison de l'évolution possible de l'affectation des terrains.* »¹¹⁷ Ainsi, le caractère de travaux portuaires doit-il être net et transparent, car tous les travaux réalisés à l'intérieur des limites d'un port ne sont pas nécessairement des travaux portuaires. Le contrôle du juge administratif, aussi minime soit-il, a lieu sur le caractère portuaire des travaux afin de contrôler le respect des procédures de réalisation de ces derniers.

116 *Ibidem*, p. 1254.

117 *Ibidem*.

Au Sénégal, à la suite de multiples abus par insuffisance de textes, un code de la construction¹¹⁸ a vu le jour pour l'encadrement dudit secteur requérant la mise en place d'un dispositif législatif et réglementaire contraignant afin d'assurer aux ouvrages une meilleure qualité d'exécution, une fiabilité durable et une sécurité renforcée permettant d'éviter ainsi tous dommages et accidents préjudiciables à l'exercice de l'activité. En effet, il faut rappeler que la gestion domaniale des ports est en harmonie avec le statut de l'autorité portuaire en question. C'est dans ce sens qu'au Sénégal, avec la réorganisation de l'autorité portuaire, la politique domaniale reste une arme redoutable pour cette dernière afin de favoriser la bonne gestion domaniale portuaire, ce qu'explique R. Rézenthel : « Certes l'occupation du domaine public portuaire obéit à des règles communes quel que soit le type de convention, mais la politique domaniale peut être différente selon le statut de l'autorité portuaire. Ainsi, s'agissant des ports maritimes autonomes, (...) les terrains non affectés directement au service public font partie du domaine privé, en l'absence de décision d'incorporation dans le domaine public. L'autorité portuaire peut envisager alors un déclassement du domaine public pour conclure avec un industriel un contrat d'occupation du domaine privé (ex : bail à construction), sans que le terrain réintègre automatiquement le domaine public par application des critères jurisprudentiels. »¹¹⁹ Dans les pays africains, avec le statut de ports autonomes, cette politique domaniale reste la clé de voûte pour la construction relative aux travaux portuaires. C'est dans cette mouvance que la société Eiffage (France) est quasiment omniprésente dans les structures portuaires pour la mise en œuvre des travaux portuaires, ou encore en est-il de même de sociétés chinoises ou sud-coréennes.

En tout état de cause, il faut cependant retenir qu'il existe deux sortes de procédures relatives aux travaux portuaires. Il est d'abord question des catégories indépendantes à l'autorisation domaniale, et ensuite de celles qui sont réellement inhérentes à l'octroi de l'autorisation domaniale. Pour ce faire, il est important de souligner le cadre normatif et légal relatif aux procédures de travaux portuaires tel qu'il est stipulé, soit dans le code des ports maritimes qui peut ne pas comporter toutes les dispositions nécessaires, soit dans les textes généraux ou spécifiques au secteur portuaire. Toutefois, au port de Dakar, l'octroi d'une autorisation du directeur du port subordonne les projets d'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et les terre-pleins.

La première catégorie qui est indépendante de l'autorisation portuaire doit indéniablement

118 Loi n° 2009-23 du 8 juillet 2009 portant code de la construction.

119 R. Rézenthel, ouvr. cit., 1995, p. 230.

respecter les procédures indépendantes du régime domaniale, telle celle de l'obtention du permis de construire. Il peut aussi y avoir des procédures d'instruction mixte, de consultation de certaines commissions nautiques... Cette procédure concerne les ports maritimes, à l'exception des outillages nécessaires au fonctionnement de services publics situés dans les ports et des ouvrages techniques nécessaires au maintien de la sécurité et de la circulation maritime¹²⁰. Par conséquent, les procédures inhérentes aux travaux portuaires et à leur exécution sont soumises à l'octroi d'autorisation domaniale. Cette procédure est incontournable, même dans les pays africains malmenés par une certaine corruption, car il y va de la transparence dans l'organisation et du bon fonctionnement du service public. C'est ainsi que dans les ports de Dakar et d'Abidjan comme dans les ports autonomes africains, les règles de transparence passent par des appels d'offre du secteur privé et/ou public. Cette règle est plus marquée pour l'octroi des concessions d'outillages publics et les autorisations d'outillages privés avec obligation de service public, dans le cas où aucune procédure spécifique n'est prévue pour la délivrance d'une autorisation d'occupation temporaire.

La qualité de l'octroi des concessions aboutit alors vers une exploitation contractuelle des terminaux portuaires. De nos jours, la politique portuaire stratégique des sites ouest-africains se penche sur la question avec la présence, dans quasiment tous les ports, d'acteurs comme Bolloré, Dubai Port World... pour la mise en œuvre de la gestion des terminaux selon leurs finalités. Néanmoins, les règles d'octroi doivent être transparentes et non partisans.

La question procédurale des travaux portuaires repose sur deux éléments fondamentaux : ceux indépendants à l'octroi d'autorisation et ceux qui sont inhérents aux travaux portuaires et à leur exécution. Tous les deux montrent le rôle interventionniste de l'État dans la question domaniale sur les aménagements, les travaux et l'exécution afin de veiller au bon fonctionnement du service public, et ce malgré la présence dans les zones portuaires d'acteurs privés. Cette politique interventionniste que joue l'État proprement dit ou son pouvoir délégué sur la question domaniale occupe une place importante dans le cadre de l'autonomie portuaire au regard du souhait d'une bonne gestion. Néanmoins, au Sénégal, les travaux portuaires en matière d'aménagement sont soumis à des appels d'offre, l'Agence de Régulation des Marchés Publics¹²¹ (ARMP) veillant à leur bon déroulement afin

120 *Ibidem*, pp. 223-224.

121 Cette autorité vise principalement à doter les différents acteurs d'un outil pertinent de contrôle de la régularité des procédures de marché public. Fondée sur le code des marchés publics qui, issu des directives de l'espace UEMOA,

de favoriser une meilleure exécution des travaux dans le temps planifié et le savoir-faire requis des entreprises en question. Cette mission de régulation s'inscrit dans la dynamique de la transparence, de l'équité et de l'impartialité, conformément aux dispositions réglementaires de la zone UEMOA et des textes du droit sénégalais¹²². La mission première de cette autorité administrative s'inscrit dans la dynamique du bon fonctionnement de la notion de service public¹²³.

Il est ainsi important de rappeler que le Sénégal dispose d'une réglementation moderne et transparente pour la passation des marchés publics. Cette réglementation n'est toutefois pas applicable en matière de partenariat public-privé permettant la réalisation et l'exploitation d'infrastructures d'intérêt public. Cette lacune est aujourd'hui d'autant plus pénalisante que le Sénégal a décidé de s'engager dans la voie de la réalisation de grands travaux d'infrastructures, s'inscrivant directement dans le cadre du NEPAD¹²⁴ et nécessaires à son développement économique et social. Certains de ces projets seront entièrement réalisés par des partenaires privés, d'autres passeront par la mise en place d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé. C'est dans cette perspective que la loi de 2006¹²⁵ eut pour objet de définir le cadre juridique permettant l'établissement de ce nouveau partenariat public-privé dans des conditions à la fois efficaces économiquement et transparent. Il s'applique à tous les contrats, dits de « construction – exploitation – transfert », passés par une autorité publique avec un opérateur privé pour la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation d'une infrastructure d'intérêt public, dès lors que l'opérateur privé se rémunère essentiellement grâce aux redevances versées par les usagers.

L'ensemble des dispositions réglementaires s'orientent vers la mise en œuvre d'éléments juridiques permettant les meilleures dotations en matière de travaux, de construction, d'exploitation,

donne suffisamment de gages de transparence et de crédibilité des processus d'acquisition, elle permet d'avoir un excellent outil de vérification des procédures en question. Créée par la loi n° 2006-16 du 30 juin 2006 modifiant la loi n° 64-51 du 19 juillet 1965 portant code des obligations de l'administration, elle est une autorité administrative, indépendante et rattachée à la Primature.

122 Modifications significatives initiées en 2014, pour alléger les procédures et mettre l'accent sur l'efficacité.

123 Défini dans la loi n° 65-51 du 19 juillet 1965 portant code des obligations de l'administration dans son art. 11 comme toute personne morale de droit public en vue de satisfaire l'intérêt général.

124 Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique, instauré depuis 2002.

125 Loi n° 2006-16 du 30 juin 2006 relative à la construction – travaux, infrastructures – et l'exploitation, modifiant la loi n° 64-51 du 19 juillet 1965 portant code des obligations de l'administration.

pour favoriser le développement économique et social portuaire à travers la participation d'acteurs privés et publics au regard d'une croissance positive. Ainsi la question du financement ou d'aides étatiques des travaux portuaires se pose-t-elle dans la même mouvance si l'État, de par son rôle interventionniste, doit participer à l'aménagement et à l'extension des structures portuaires.

§ 2. La question du financement et/ou aides de l'État

Au regard de la transformation généralisée du régime de gestion des ports maritimes à travers le monde, les mutations ont permis de réformer en profondeur les institutions pour se conformer aux réalités de la libéralisation de la gestion des ports, surtout en Afrique. Ces changements institutionnels découlent du fait que les ports africains étaient placés sous la gestion monopolistique de l'État¹²⁶ à l'instar du Sénégal, de l'Algérie, du Cameroun, du Maroc, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire...

Cette situation de monopole avait trop souvent pour résultat, il faut en convenir, une faible productivité, des investissements inadéquats, une mauvaise qualité de service et une gestion dispersée, ceci au détriment de l'émergence des ports freinant leur décollage économique et social par rapport à la mondialisation du commerce et la présence incontournable d'acteurs privés grâce à la libéralisation de l'économie planétaire.

Cependant, la place de l'État dans la gestion du port de Dakar reste non négligeable au vu de la constitution du conseil d'administration et de la nomination du directeur du port, malgré un recul de l'étatisme assez conséquent. Il faut toutefois rappeler la dépendance forte des structures économiques vis-à-vis de l'État pour les pays africains, car ce dernier reste un acteur majeur pour influencer la législation ou réguler, veiller à la réglementation, par exemple en matière de police portuaire, de fiscalité, de tarifs douaniers, de procédures d'aménagement et d'extension, et à la sûreté des installations portuaires¹²⁷.

De ce fait, la question du financement de l'État dans ce volet interventionniste se mesure à travers les dotations d'équipements relatives à la modernisation ou la mise en œuvre des aménagements portuaires. Elle peut être considérée alors comme des sortes d'aides étatiques dans la

126 Réformes et place du secteur privé dans les ports africains, rapport du secrétariat de la CNUCED, 31 mars 2003, UNCTAS / SDTE / LB / 5.

127 R. Rézenthel, *ouvr. cit.*, 2014, p. 1230.

quête de structures portuaires concurrentes et performantes capables de répondre aux normes exigeantes du marché. Cette forme d'aides a pour objectif de lutter, avec l'ère de la mondialisation et de la libéralisation, contre les éventuelles distorsions de la concurrence qui peuvent gangrener les infrastructures de transport maritime. Le port de Dakar, dans sa position géostratégique, doit être doté d'infrastructures de dernière génération en vue de gagner en concurrence par rapport à Abidjan, Cotonou ou Conakry, pour opérer plus efficacement et plus rapidement, et profiter d'un gain de temps, de productivité et de fluidité.

Ainsi cette formule d'aides s'exprime-t-elle, à titre d'exemple, par la redevance fixée pour l'occupation d'un terrain portuaire à un prix inférieur à celui du marché. Elle relève de dispositions et règles communautaires établies. L'application des normes communautaires que stipule l'UEMOA dans ses règlements relatifs à cette concurrence est donc appliquée. Cependant, l'harmonisation des règles relatives à la question reste d'actualité, contrairement à la Commission européenne qui, selon les dispositions communautaires, a prévu dans son « *livre vert* » sur les ports maritimes une doctrine concernant le financement public des ouvrages portuaires¹²⁸.

Néanmoins, la libéralisation de l'économie et la mondialisation du commerce ont fait que les ports maritimes autonomes dépendent de moins en moins de l'État pour financer exclusivement les travaux portuaires, mais passent par des partenariats avec le secteur privé national et international pour le bon déroulement des travaux et la garantie du bon fonctionnement du service public. En outre, l'aide de l'État se traduit par les recettes domaniales et douanières escomptées pour participer au financement des structures afin de garantir le service public pour les usagers.

Cette gestion portuaire est conditionnée par la libéralisation de l'économie dans la plupart des pays. La coopération entre le secteur privé et public devient inéluctable, mais doit être bien organisée dans les pays africains pour répondre aux exigences de productivité et de développement économique et social des ports maritimes. Ce souci de libéralisation de gestion portuaire a été compris en France avec la loi du 4 juillet 2008, mais reste encore d'actualité profonde au Sénégal et ce, malgré la réforme de 1987. En effet, comme l'a souligné R. Rézenthel : « *La conséquence logique de la libéralisation*

128 Livre vert de la Commission sur les ports maritimes, COM (97) 678, 10 décembre 1997, point n° 38-15. La commission précise sa doctrine sur les aides d'État dans une communication sur « les ports : un moteur de croissance », COM (2013), 23 mai 2013.

de l'économie a été la mondialisation du commerce. »¹²⁹ Il est évident que ce commerce international a toujours existé, mais il s'est multiplié par le flux exponentiel des échanges à travers le monde avec une rapidité et une fluidité remarquables, comme en témoigne l'accord de Marrakech du 15 avril 1994 sur l'Organisation mondiale du commerce¹³⁰.

Dès lors, la concurrence dans le secteur du transport maritime est devenue un élément pour tous les ports maritimes désireux d'être des relais de croissance importants, de faire face aux exigences du marché en se modernisant et en étant capables d'accueillir tous les types de navires et de marchandises avec une rapidité et une fluidité manifestes. C'est dans ce sens, d'ailleurs, que le port de Dakar se dote d'équipements de dernière génération pour répondre aux appels du marché en se diversifiant. Néanmoins, cette concurrence reste organisée, contrôlée et non déloyale à l'aide de règles établies sur le plan international.

C'est dans cette approche qu'il faut souligner que le secteur portuaire sénégalais, avec un littoral de 700 km¹³¹, est doté d'un grand port en eau profonde, le port autonome de Dakar, centre nerveux du commerce extérieur et du transit intrarégional et d'un réseau de transport fluvial. Le sous-secteur des transports maritimes concentre, rappelons-le, à peu près 90 % des échanges internationaux (importations et exportations) du Sénégal, avec le renforcement de la plateforme portuaire composée du PAD et de six ports secondaires. Malgré l'envergure des échanges internationaux, du fait de la modernisation du PAD, le sous-secteur reste confronté aux contraintes que sont, entre autres, le faible niveau d'activité des ports secondaires dans une situation alarmante, voire pressante, à repenser pour tendre vers l'émergence, la faible rentabilité de la desserte côtière, la part marginale du transport fluvial et l'absence d'escale maritime sur la frange côtière dotée d'équipements appropriés.

Avec le contrat du terminal à conteneurs dont le coût est évalué à 210 millions d'euros, le Sénégal peut accueillir de gros navires de 3^e génération et le PAD peut se positionner comme port d'éclatement de l'Afrique de l'Ouest avec une capacité pouvant atteindre 1 500 000 conteneurs¹³².

129 R. Rézenthel, *ouvr. cit.*, 2014, p. 1230.

130 Décret n° 95-1242, 24 novembre 1995, portant publication de l'accord de Marrakech, instituant l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Cet accord tend à ne pas déstabiliser les marchés, malgré l'ouverture des frontières.

131 Ministère de l'Économie maritime du Sénégal, janvier 2015.

132 Groupe de la Banque africaine de Développement, rapport sur les perspectives d'émergence de l'économie

Dans l'immédiat, il s'agit donc d'améliorer la compétitivité du PAD, de penser au développement des ports secondaires et de favoriser le transport fluvial, qui semble être un atout clé pour le développement du secteur. Pour comprendre les impacts des infrastructures sur lesquels l'économie repose, il est d'autant plus important de mesurer l'ensemble des éléments qui font que ce désir vers des structures performantes dépend de la dotation d'équipements de renommée, comme l'a recommandé la Banque africaine de développement : *« La productivité et la compétitivité sont essentielles pour le développement du secteur privé. En effet, l'amélioration de la disponibilité, de l'accessibilité et de la qualité des infrastructures réduit de manière significative les coûts et la qualité des facteurs de production, qui sont importants pour la décision d'investir dans les facteurs de production... En effet, pour que les entreprises sénégalaises soient performantes dans un monde globalisé, elles doivent s'appuyer sur des infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, offrant des coûts abordables. Elles leur permettront aussi bien d'importer et d'exporter des biens et services de consommation intermédiaire sur les marchés que de faciliter le mouvement de main d'œuvre. »*¹³³

À ce titre, le Sénégal a lancé un ambitieux programme de développement des infrastructures pour combler leur déficit en transport multimodal, voire plurimodal (par l'acquisition d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires), et favoriser la compétitivité qui a déjà un impact positif sur la mobilité interne et la productivité des entreprises. Ces investissements permettront aux entreprises portuaires de mieux participer à la concurrence sur le plan régional et mondial en vertu d'une place incontournable dans ce secteur. Ainsi cette importance sur le plan des infrastructures et des aménagements fait-elle que la portée en termes de flux d'échanges et d'efficacité du port de Dakar dans la sous-région et à travers le monde exprime une place de premier plan donnée à la politique maritime du Sénégal vis-à-vis de concurrents régionaux et planétaires qui demeurent cependant d'actualité.

Section 2. La place portuaire sénégalaise dans l'économie africaine et mondiale

Dans un monde globalisé avec des frontières ouvertes et des échanges permanents entre

africaine, 21 octobre 2014.

133 *Ibidem.*

différents horizons, le transport maritime se présente comme l'un des moyens efficaces pour assurer le transit des marchandises de bout en bout. Ainsi, le Sénégal, avec son port commercial, le PAD, a-t-il besoin de trouver sa place dans un secteur très concurrentiel dicté par les règles du marché.

En effet, la position géostratégique du Sénégal fait que le secteur portuaire doit contribuer à l'émergence socio-économique du pays en se positionnant davantage comme incontournable pour assurer le transport local, intrarégional, continental et international. Ce positionnement justifie la mise en place des équipements d'infrastructures au port de Dakar pour capter le plus possible les acteurs du marché portuaire. Sa place dans les échanges maritimes se mesure par le biais de ses capacités à accueillir tous les types de navires, de marchandises et d'assurer des services adéquats au marché portuaire. C'est dans ce sens que les aménagements techniques et nautiques du port de Dakar de dernière génération se placent au cœur des mouvements portuaires. L'accessibilité, la productivité, la rapidité des échanges, la fluidité, la fiabilité, la documentation informatisée dans les procédures douanières, les capacités d'importation et d'exportation sont des aspects phares qui expliquent le rôle que joue le Sénégal dans les échanges portuaires, donc maritimes, dans le continent et dans le monde. Le développement des ports dits secondaires avec la dotation d'équipements adéquats participe au degré de décollage économique du pays dans le monde maritime et fluvial. Le continent africain, avec des croissances positives dans nombre de régions malgré certains maux dus aux instabilités politiques ou aux ravages de la piraterie, tend vers ce rêve de développement économique qui passera, pour les pays en bordure maritime, par les structures portuaires. C'est ainsi que la Côte d'Ivoire, avec le port autonome d'Abidjan (PAA), le plus commercial, profite de son poids en importations et exportations grâce au cacao pour dominer le secteur dans la sous-région ouest-africaine.

La place portuaire sénégalaise se mesure par l'importance de la concurrence féroce qui existe dans ce secteur. Elle est particulièrement remarquable entre le Sénégal et la Côte d'Ivoire. Le premier se présente comme le *challenger* grâce à son potentiel géographique, tandis que la seconde, malgré une décennie de crise politique, étant *leader*, tente de profiter de sa capacité en matière d'importations et d'exportations. C'est d'ailleurs ce que souligne Fedior Oumar¹³⁴ : « En 2013, il (Côte d'Ivoire) affichait un trafic de 21,48 millions de tonnes de marchandises, contre 21,71 millions un an plus tôt, très loin devant Dakar qui tourne autour de 13 millions de tonnes », reflet d'une domination incontestée dans ce secteur portuaire malgré les crises incessantes. Le développement des autres ports

134 Journaliste reporter au magazine *Réussir*, 2 septembre 2015.

comme celui de San-Pédro justifie la capacité de la Côte d'Ivoire à mener ce *leadership* dans la région ouest-africaine. Cependant, comme l'a constaté A. M. Sarr du Syndicat des Transports du Sénégal (SATS) : « À Dakar, il y a des flux entrants, mais pas de flux sortants alors que la Côte d'Ivoire exporte son cacao. Donc, le Sénégal doit relever le défi de l'exportation. Et l'hinterland offre de belles opportunités avec le transit et les transbordements. Sur le transit, il faut de gros efforts sur les moyens terrestres (routier, ferroviaire) pour assurer le suivi après la mer et qu'il y ait moins de contrôles et de tracasseries. Réhabiliter aussi le chemin de fer avec les besoins liés à la massification. Pour que notre désavantage, au niveau des flux sortants, soit compensé par des infrastructures (routes et rail) vers l'hinterland... Vous avez les standards, aujourd'hui pratiqués dans toutes les concessions portuaires, qui sont de très haut niveau. Vous avez dans ces concessions, tout ce qui est productivité, sécurité, normes environnementales. Le cadre a été bien fait, ce qui reste, c'est d'y intégrer certains opérateurs nationaux qui en ont la capacité et qui devraient participer à ce développement. »¹³⁵ L'ensemble de ces points explique quelle doit être la portée de la politique portuaire du Sénégal dans le monde et les outils sur lesquels il lui faut s'appuyer davantage, afin de favoriser sa place plus que déterminante pour l'émergence socio-économique et le rôle incontournable que le pays devra jouer sur la scène planétaire en se dotant des infrastructures récentes et en développant son secteur multimodal à travers une meilleure politique structurelle et opérationnelle de l'activité maritime en général, portuaire et fluviale en particulier. Ainsi, pour mieux comprendre son apport sur la scène concurrentielle et sa position, il est nécessaire d'étudier l'impact des accords bilatéraux ou multilatéraux au regard de la politique portuaire sénégalaise (§ 1), avant de souligner les règles ou dispositions relatives à la structure portuaire sur le plan international (§ 2).

§ 1. La portée des accords et instances de coopération : jumelage sur la politique portuaire sénégalaise

Malgré l'intérêt manifeste des ports africains en matière de dotations d'infrastructures et d'équipements, le souhait pour les pays africains de s'unir et de consolider leurs structures portuaires dans le domaine du transport maritime fut émis depuis les indépendances. Comme le souligne Kh. A. Kane : « L'industrialisation naissante avait besoin d'infrastructures de transport modernes capables de soutenir les économies. De ce fait, une coopération africaine s'est orientée vers le secteur

135 *Ibidem.*

des transports et a concerné différents modes de transport sauf le secteur ferroviaire. »¹³⁶ Ainsi, avec le développement exponentiel du transport maritime, les ports sont-ils appelés à se doter de structures modernes capables d'accueillir tous les types de marchandises et des navires de grande taille pour leur positionnement concurrentiel et de favoriser leur capacité à être un carrefour des routes maritimes. En effet, les politiques portuaires mises en œuvre pour le développement des infrastructures ont également permis de constater que les ports africains restent plutôt la scène du droit national que celui du droit communautaire et/ou international¹³⁷. Cela explique alors le fait que les normes et règles nationales en matière portuaire africaine restent, et ce malgré le désir de coopération existante, le théâtre de l'ordre national au détriment des textes communautaires.

Toutefois, la coopération sous-régionale permet de remarquer la coexistence avec les dispositions ou textes communautaires relatifs aux structures portuaires dont le but est de « *coordonner et harmoniser les politiques générales des États, dans les domaines de l'économie, des transports et de la communication* »¹³⁸. Cette coopération africaine selon les régions date des années 1960, après les indépendances, dans le souci pour ces États nouveaux de mener d'une manière assez autonome et libre leur politique d'intégration économique aux dépens de l'assistanat des pays développés¹³⁹. Par cette dénomination sous forme de partenariat ou d'association, il s'agit de « coopération Sud-Sud » ou encore « d'autonomie collective des pays sous-développés », des concepts qui trouvent leur essence au sein des organisations et/ou institutions internationales, comme la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Ainsi, selon M. Bennouna, « *l'autonomie collective procède de la volonté des pays en voie de développement de trouver un espace adéquat à leurs potentialités de développement en approfondissant leur coopération mutuelle et, d'autre part, de la nécessité de réorienter leurs circuits économiques et commerciaux afin de réduire leur trop grande dépendance à l'égard des pays industrialisés du centre. Sans rejeter le dialogue Nord-Sud, il convient de le réanimer en renforçant la capacité de négociation de la partie la plus faible, le Sud, et de le compléter en modifiant les données de la division du travail qui maintient et renforce les inégalités de développement.* »¹⁴⁰ À partir de ces observations, le souhait

136 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, p. 253.

137 *Ibidem.*

138 Art. 2, al. b de la charte de l'UA signée à Addis-Abéba le 25 mai 1963.

139 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, p. 254.

140 M. Bennouna, *Droit international du développement : Tiers monde et interpellation du droit international*, Paris,

de repenser la coopération devient nécessaire et, bien au-delà, la coopération reposerait sur un principe d'équité et de transparence. De nos jours, cette dépendance devient moins forte avec la situation conjoncturelle économique que traverse le monde, où les nouveaux relais de croissance seraient en Afrique et où cette mouvance dépendante serait aux ordres des institutions internationales.

Toutefois, il faut comprendre, à travers ce souhait de coopération régionale ou interétatique, le poids ou l'impact de ces accords de coopération ou de jumelage sur les ports maritimes africains, car cela porte sur le transport, l'économie et l'industrie. Ces accords confortent la nécessité de création d'institutions de coopération portuaire comme l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest (AGPAOC), qui est une organisation économique intergouvernementale¹⁴¹ ou encore de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA).

Le but de la présente étude n'est pas de dresser un portrait de toutes les coopérations ou institutions régionales entre ces États, mais de mesurer à travers ces institutions celles qui ont le plus d'impact sur la gestion portuaire sénégalaise.

De ce fait, l'AGPAOC est composée de vingt pays membres reliant l'axe Mauritanie-Angola, pays anglophones, francophones, lusophones et hispanophones, et met l'accent sur la formation maritime pour la promotion de l'outil portuaire dans la sous-région¹⁴². Son rôle est très déterminant pour les ports africains dans la mise en œuvre des systèmes de comptabilité plus adéquats dans les opérations commerciales, une meilleure exploitation des installations portuaires, le développement de l'outil portuaire à travers des séminaires ou formation maritime et le recours à l'informatique qui

Berger-Levrault, 1983, p. 308.

141 L'association, créée en 1972 à Freetown (Sierra Leone), poursuit quatre objectifs :

Travailler à l'amélioration, à la coordination et à la normalisation de l'exploitation des ports, du matériel et des services des membres de ladite association en vue de l'accroissement de l'efficacité par rapport aux navires et autres formes de transport ;

Obtenir avec la participation des autres autorités, des gouvernements et des institutions apparentées, la coordination et le développement des activités des membres ;

Créer et entretenir des relations avec les entreprises de transport pour l'étude des questions intéressant l'association ;

Offrir un lieu de rencontre pour des réunions destinées à permettre aux autorités portuaires nationales d'échanger leurs vues sur des problèmes communs propres à leur industrie.

142 Art. 2 des statuts de l'AGPAOC.

a pu consolider certains manquements tarifaires, comme au port de Dakar¹⁴³. Cependant, il faut recadrer la situation car, jusqu'à présent, cette association n'édicte pas de textes juridiques malgré son importance dans les affaires de gestion portuaire harmonieuse du Sénégal. Son rôle consiste en l'initiation de projets et d'études sur des questions pouvant intéresser les ports africains membres¹⁴⁴. Pourtant, il est plus que pressant et nécessaire pour cette association de se consacrer à l'édiction de textes juridiques pour une meilleure uniformisation des dispositions. C'est dans ce sens que dans son préambule, l'association souligne : « *Conscients de la nécessité pour elles (les différentes régions) de coopérer et de collaborer, comme aussi de coordonner leurs activités pour harmoniser leurs lois, leurs règlements, leurs activités et leurs propres politiques et de pourvoir aux moyens nécessaires à cet effet.* »

En outre, il en est presque de même pour l'UCCA¹⁴⁵ qui met en œuvre le rôle important dans les échanges commerciaux du chargeur portuaire, eu égard au développement économique du transport maritime, du multimodal et de la redistribution des marchandises sur les plateformes portuaires. En outre, selon cette association, dans son article 3 des statuts¹⁴⁶, la question de la gestion portuaire en Afrique, et au Sénégal en particulier, est affectée par un problème au niveau de la gestion du fret principalement. Malgré cette coopération entre chargeurs, il existe toujours dans des pays membres de cette association, comme le Sénégal ou le Gabon, des associations nationales concernant les chargeurs, tel le Conseil sénégalais pour les chargeurs (COSEC). Cependant, le constat reste

143 Une mesure prise à la suite du constat concernant des pratiques tarifaires onéreuses injustifiées et effectuées dans certains ports. Un tel phénomène a été à l'origine de protestations de certains armements européens qui ont sollicité les parties concernées de reconsidérer leur position, d'où le souhait de plus de rigueur pour ces ports proposé par l'association.

144 Kh. A. Kane, ouvr. cit., 2012, p. 258.

145 Créée en 1975 par la Conférence interministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEOAC) sur les transports maritimes comme un outil majeur.

146 Ils prévoient entre autres les objectifs suivants :

Renforcement des mécanismes de consultation et de négociation avec les conférences maritimes ;

Actions à mener concernant les hausses excessives de taux de fret ;

Étude de toutes les questions relatives aux taux de fret ;

Mesures visant à rationaliser et à optimiser la desserte des lignes maritimes de l'État membre ;

Rationalisation du trafic ;

Répartition des cargaisons selon la clé des 40/40/20 (40 % de fret qu'il leur reste soit en le transportant, soit en le faisant transporter pour leur compte tout en garantissant 40 % aux armements confédératifs partenaires et 20 % aux armements hors conférence) adoptée par le code de conduite des conférences maritimes.

similaire à l'AGPAOC, dont le dernier sommet fut à Dakar, en février 2017, car l'UCCA ne propose pas de textes juridiques mais se contente de la politique d'harmonisation des tarifs. Autrement dit, comme le souligne Kh. A. Kane : « *Pour proposer des règles juridiques, il faut qu'ils (les groupements de chargeurs) aient plus d'autonomie au niveau local, car la plupart d'entre eux, à l'image du COSEC, sont des établissements publics, donc sous la tutelle et le contrôle des États africains.* »¹⁴⁷

La question de l'indépendance des structures ou institutions coopératives sur les ports maritimes reste ainsi d'actualité et pose les véritables problèmes quant à leur impartialité à édicter des textes relatifs aux questions susmentionnées.

Pour autant, la question sur la portée des accords de coopération et/ou de jumelage sur la politique portuaire demeure nécessaire, malgré l'instauration d'instances coopératives veillant aux objectifs fixés. Pour ce faire, la coopération dans la gestion portuaire s'inscrit dans une dynamique de développement des activités portuaires et maritimes, surtout au niveau de leur rentabilité. Quant aux accords de jumelage, la conception entrepreneuriale de la structure portuaire justifie tout son sens. En effet, les ports, étant considérés comme des entreprises à l'instar du Sénégal avec le port de Dakar, peuvent nouer des accords de jumelage en établissant des partenariats avec d'autres structures portuaires et en se basant sur le savoir-faire et la quête vers un développement contributif de l'intérêt général. Cependant, il semble évident que la loi n'a pas prévu ce genre d'accords, ce que souligne Kh. A. Kane : « *Comme ses homologues africains, le législateur n'a pas expressément confié au port de Dakar la mission de conclure des accords de jumelage. En effet, la conception traditionnelle du principe de spécialité prévue par l'article 4 des statuts du port ne permet pas une coopération au-delà des limites de la circonscription portuaire.* »¹⁴⁸ En d'autres termes, une telle coopération s'oriente vers le cadre purement portuaire tel que délimité par les textes. Mais de nos jours, l'aspect concurrentiel et la mission performante des ports font que ces partenariats entre structures portuaires demeurent nécessaires. C'est ce que semble vouloir le jumelage entre le port de Dakar et celui de Dunkerque¹⁴⁹ qui, après la notification de la charte du 9 décembre 1993 à Dakar, se lance vers le

147 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, p. 262.

148 *Ouvr. cit.*, p. 264.

149 D. Ngom et B. Vergobbi, « Le Jumelage : une forme loyale et dynamique entre les ports », *JMM*, 30 décembre 1994, p. 3382.

développement des relations entre ports. Ces échanges¹⁵⁰ se destinent à une politique de représentativité, d'éthique et de « semblable ». Il convient cependant de souligner que ces partenariats permettent plutôt de tisser des relations amicales entre structures portuaires, mais, au regard du droit positif, ils sont sans impact juridique, c'est-à-dire qu'ils n'ont aucun caractère obligatoire ou contraignant. Ces accords sont également établis dans la sous-région entre structures portuaires, comme celui de la Côte d'Ivoire et du Cameroun¹⁵¹, ou encore avec d'autres pays africains, comme celui du Sénégal et de l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP) du Maroc¹⁵². On peut constater, du moins à présent, que ces accords de jumelage ont un sens convivial entre les structures portuaires des différents États, tandis que la convention de Lomé IV¹⁵³ a une portée juridique sur les ports maritimes concernés, dont celui de Dakar. La question du développement des services de transport maritime et des installations portuaires a été posée depuis Lomé II, dans le cadre de ses perspectives établies sur cinq ans. Celle de Lomé IV dispose de règles applicables aux ports africains, notamment avec l'article 123, alinéas 1 et 129.

L'article 123 dispose : « *La coopération en matière de transport vise à développer les transports routiers, ferroviaires, les installations portuaires et les transports maritimes.* » Cette disposition permet de comprendre le rôle des ports et la place des opérations portuaires et du transport. La place du financement des installations portuaires que devra jouer l'Union européenne¹⁵⁴ pour ces États Afrique – Caraïbes – Pacifique (ACP) semble possible, ce qui reflète toutes les possibilités de partenariats entre l'Afrique et les autres zones du monde. Quant à l'article 129, le développement portuaire est de mise pour ces États similairement aux accords de jumelage. Il préconise néanmoins : « *Dans le cadre de l'assistance administrative et technique pour les transports maritimes, une*

150 Ces relations se dessinent ainsi :

Développer la coopération commerciale entre les deux établissements en procédant à des échanges d'expérience et d'information, à la publication et à la diffusion d'une brochure publicitaire commune ;

Élaborer une coopération dans le domaine de la gestion des ressources humaines et de l'information ;

Soutenir auprès des organisations internationales les projets de l'autre partie.

151 Signé le 13 septembre 1990 à Douala.

152 Signé le 12 janvier 2005 à Casablanca.

153 L'échéance de Lomé IV en l'an 2000 était l'occasion d'apporter des modifications plus significatives au cadre de coopération UE-ACP, tout en préservant les acquis de Lomé.

154 R. Rézenthel, « La Coopération et la solidarité des facteurs de réussite pour les ports africains », 5e conférence de l'Association internationale villes et port à Dakar, 23 novembre 1985, PAD, p. 5.

attention particulière s'impose au développement effectif des services de transport maritime efficaces et fiables dans les États ACP, notamment l'adaptation de l'infrastructure portuaire aux nécessités du trafic ainsi que l'entretien du matériel portuaire et à la mise en place d'une infrastructure juridique et administrative appropriée et à l'administration de la gestion portuaire. » En effet, comme le souligne Kh. A. Kane, cet accord prône « *une coopération active* »¹⁵⁵. En somme, à travers ce désir de nouer des partenariats coopératifs avec des instances associatives, la question du développement portuaire en Afrique a toujours été un point déterminant pour l'émergence socio-économique des États. C'est dans cette perspective que lors de la deuxième session de la Conférence de l'Union africaine des ministres en charge de transport maritime¹⁵⁶, il a été question de cerner la problématique relative à la création d'une industrie du transport maritime sûre, sécurisée et propre en Afrique. De ce fait, la place de l'économie maritime en Afrique n'est pas une affaire de souveraineté nationale mais une harmonisation d'une politique régionale et communautaire. Ainsi, Joseph Nteppe note que : « *Reconnaissant l'importance croissante du secteur maritime pour une nouvelle dynamique de la construction africaine, la Commission s'est engagée dans le renforcement d'une politique maritime intégrée, prenant en compte une approche globale de l'ouverture des pays africains sur la mer. Est-il besoin de signaler que la réussite économique de certains continents tels que l'Europe s'est construite avec l'utilisation des transports maritimes pour commercer avec le reste du monde ? Mais aussi fallait-il mettre en place une politique maritime capable de protéger et de soutenir l'activité économique.* »¹⁵⁷ Force est de constater qu'à l'issue de cette Commission, certains points visant à harmoniser la politique maritime africaine ont mis l'accent sur la consécration d'une politique maritime intégrale et opportune¹⁵⁸ relative à la sécurité et à la sûreté et une affirmation d'une politique maritime volontariste et pragmatique par l'élaboration d'un plan d'action du transport maritime¹⁵⁹. Toutefois, les règles internationales attestent une influence plus importante sur les législations portuaires des États.

155 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, 2012, p. 263.

156 Elle s'est déroulée du 12 au 16 octobre 2009 à Durban (Afrique du Sud).

157 J. Nteppe, « Créer une industrie du transport maritime sûre, sécurisée et propre en Afrique », *RAMATRANS*, chroniques et informations, juillet 2010, p. 71.

158 *Ibidem.*

159 *Ibidem*, p. 72.

§ 2. *Dispositions internationales relatives aux ports*

Tout État souverain reste lié aux traités ou accords internationaux dès lors qu'il les ratifie. C'est dans ce sens que, dans la Constitution sénégalaise, il est énoncé par l'article 98 : « *Les traités ou accords internationaux régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois nationales.* » Cette forme de continuité s'inscrit dans la mouvance de la politique maritime pour faire valoir l'intégration législative. Ainsi le Sénégal a-t-il ratifié quasiment toutes les dispositions internationales maritimes qui, pour leur part, permettent de dresser un corpus juridique adéquat pour le développement des échanges internationaux et communautaires à travers la Communauté Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) du 16 mars 1994. Une telle politique est motivée par les règles du marché qui rime avec la libre circulation des biens et la concurrence dans le but d'harmoniser les politiques économiques (maritime et portuaire).

Il est évident que l'OMI reste l'organe le plus approprié pour les questions réglementaires internationales¹⁶⁰. Cette instance dispose d'éléments relatifs aux questions maritimes et/ou applicables aux ports maritimes. Parmi ces dispositions (sur lesquelles il sera nécessaire de revenir ultérieurement) l'accent peut être mis sur le code ISPS, la convention *SOLAS* de 1974, la convention *MARPOL* de 1973/78, le Mémoire de Paris de 1982, le code international des marchandises dangereuses (*IMDG*) ou l'Organisation internationale du travail relativement au travail maritime. L'ensemble des dispositions citées concerne des domaines spécifiques tels que la sécurité, la sûreté, l'environnement portuaire ou encore les biens.

Il est important dans le cadre d'une telle étude de souligner la mise en application, voire l'aspect pratique de ces dispositions internationales sur la gestion portuaire sénégalaise, tout autant que de rappeler le rôle de ces réglementations internationales qui consistent à dresser des recommandations sur des éléments et aspects juridiques affectant le secteur maritime et portuaire en vue d'harmoniser l'ensemble des règles spécifiques en matière de développement portuaire. Toutefois, il faut noter qu'en Afrique ces recommandations n'ont pas de caractère obligatoire comme au Sénégal, alors qu'il

160 La compétence citée dans l'art. 3 de la convention de Genève précise :

Examiner les questions et faire des recommandations à leur sujet ;

Élaborer des projets de convention, d'accords et d'autres instruments appropriés ; les recommander aux gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoquer les conférences qu'elle juge nécessaires.

est pressant de les rendre obligatoires même s'il apparaît que des lois nationales peuvent être plus contraignantes. Néanmoins, selon les motifs de l'exposé de la loi de 2002 : « *La plupart des conventions maritimes internationales sont ratifiées par le Sénégal. Il convient donc d'en tenir compte pour éviter les dysharmonies entre cette réglementation internationale et les normes nationales devenues obsolètes en grande partie.* » En d'autres termes, le bien-fondé obligatoire de ces dispositions internationales devient une nécessité pour l'harmonisation juridique et, comme le souligne Kh. A. Kane, il convient de suivre le phénomène de la « *continuité législative* »¹⁶¹.

Ces mêmes règles internationales peuvent être le prolongement des dispositions communautaires établies en Afrique de l'Ouest, qui permettent de refonder la politique portuaire commune dans les textes régionaux. En effet, pour mieux comprendre la place portuaire sénégalaise dans l'économie mondiale à travers les accords et les dispositions internationales requis, le développement portuaire semble de loin être le désir de toute structure voulant capter le plus de parts de marché dans un secteur où la concurrence demeure féroce. La politique portuaire du port de Dakar reste louable, même si d'éventuelles perspectives de décollage demeurent en suspens, elle a compris l'apport significatif des installations portuaires par le biais de terminaux et/ou de concessions à mettre en place pour tous les types de marchandises et d'aménagements nécessaires pour tous les types de navire. Cependant, il convient de constater que, malgré l'ensemble des dispositions internationales portuaires, chaque pays, après ratification et mise en vigueur, essaie d'appliquer ces normes dans les législations nationales afin d'encadrer la réglementation portuaire au regard des dispositions internationales. C'est ainsi qu'au Sénégal, les dispositions du code de la marine marchande et la loi relative à la police des ports maritimes participent à la réglementation juridique portuaire de Dakar. C'est dans ce sens qu'au regard du développement du monde portuaire, le Sénégal a pris toutes les dispositions nécessaires relatives au port pour une meilleure protection du domaine. En effet, la loi relative à la police des ports maritimes expose dans ses motifs : « *L'institution d'un cadre juridique sécuritaire rénové pour les ports maritimes du Sénégal constitue une préoccupation majeure des pouvoirs publics.*

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

161 Kh. A. Kane, ouvr. cit., 2012, p. 266.

des pouvoirs des agents chargés de leur application. Dès lors, l'abrogation de la loi susdite et l'adoption de nouvelles règles s'imposent en vue de prendre en charge les exigences tenant aux nouvelles normes internationales de sécurité et de sûreté telles que le code international sur la sécurité des navires et installations portuaires plus connu sous le vocable anglais de code ISPS et au renforcement de l'efficacité des agents chargés de la police des ports maritimes. Le présent projet de loi comporte d'importantes innovations, notamment :

- *La détermination de son champ d'application ;*
- *La suppression de la définition de la notion de capitaine de navire, celle-ci étant déjà définie par le code de la marine marchande ;*
- *La transmission par le commandant de port des procès-verbaux de constat des infractions au procureur de la République ;*
- *L'extension aux commandants, officiers adjoints et maîtres de ports des dispositions du code pénal applicables aux officiers de police judiciaire en cas d'acte de résistance ou d'outrage ;*
- *La consécration de la formalité de prestation de serment par les agents chargés de la police des ports maritimes devant le président du tribunal régional ;*
- *La répression de nouvelles formes de pollution et d'atteinte aux installations portuaires et le relèvement des montants des amendes forfaitaires pour renforcer leur caractère dissuasif.*

*Les peines prévues dans cette loi permettent de qualifier les délits et les infractions commis dans les ports, en raison de leur aggravation justifiée par le souci d'appliquer désormais des sanctions dissuasives. »¹⁶² Remarquons ainsi que les dispositions internationales relatives au port nécessitent à la fois une garantie de mesures relevant de la sécurité, de la sûreté et de la protection du domaine portuaire face à un accroissement du niveau des échanges effectués à travers le monde. En effet, l'ensemble des dispositions internationales est repris par les lois nationales pouvant même être plus contraignantes. Ainsi, l'autorité réglementant la police dans les ports maritimes reste confiée aux agents habilités à constater les manquements en dressant des procès-verbaux comme le prévoit l'article 13 de la loi de 2010 : « *Les infractions aux dispositions de la présente loi ou à celles des règlements d'exploitation des ports maritimes ainsi que des décisions prises pour son application**

162 Loi n° 2010-09 relative à la police des ports maritimes contenant 34 articles.

sont constatées par des procès-verbaux que dressent :

- *Les officiers de port, les officiers de port adjoint et maître de port notamment en matière de sécurité, de mouvements des navires, d'épaves, de navires désarmés, de marchandises, de salubrité du plan d'eau, de conservation des fonds, d'ouvrages d'accostage et de balisage, de circulation sur le plan d'eau et d'utilisation réglementaire du domaine portuaire ;*
- *Les ingénieurs et agents assermentés en service dans les ports maritimes, plus particulièrement en matière de conservation des ouvrages ;*
- *Les pilotes, plus particulièrement en matière de conservation du balisage et des fonds, et de la salubrité du plan d'eau ;*
- *Les officiers de la police judiciaire ;*
- *Les agents habilités des douanes et de la police sanitaire ;*
- *Les agents habilités de la marine marchande ;*
- *Les officiers commandant les bâtiments de l'État, en matière de balisage. »*

Le non-respect de la réglementation aboutit à des sanctions financières et pénales propres à l'État portuaire. C'est d'ailleurs l'intérêt de l'article 32 de la loi relative à la police des ports maritimes¹⁶³. Cet article définit le cadre contraignant relatif aux amendes. Il en est de même pour la

163 L'art. 32 de la loi énonce : « Le taux des amendes forfaitaires est fixé ainsi qu'il suit :

1 000 000 à 10 000 000 de francs CFA en cas d'infraction aux dispositions du décret portant règlement d'exploitation relatives à l'usage du feu et de la lumière lorsque l'infraction est commise à proximité d'un lot de matières dangereuses ;

1 000 000 à 10 000 000 de francs CFA en cas d'embarquement sur un bâtiment de commerce de matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sans que la nature en soit déclarée au capitaine et signalée par des marques apparentes sur les emballages ;

1 000 000 à 10 000 000 de francs CFA en cas d'infraction à la réglementation sur le transport et la manutention de matières dangereuses ou infectes ;

1 000 000 à 10 000 000 de francs CFA en cas de déversement dans les eaux d'un port ou de ses dépendances de liquides insalubres ;

1 000 000 à 10 000 000 de francs CFA en cas de jet de décombres, ordures, immondices et autres matières dans les eaux d'un port ou de ses dépendances, sur les quais, les terre-pleins et dans les hangars ;

500 000 à 1 000 000 de francs CFA en cas de refus d'obéissance aux ordres légalement donnés par les autorités du port ;

50 000 francs CFA en cas d'infraction au décret relatif aux procédures de perception des amendes forfaitaires, aux cautions et aux consignations autres que celles prévues dans la présente loi.

Lorsqu'un même délit est commis dans l'année suivant le versement d'une première amende forfaitaire, les taux ci-dessus

désignation du tribunal compétent en cas de saisie de la juridiction, définie par la loi de 2010 dans son article 12¹⁶⁴. Néanmoins, il convient de souligner que les dispositions relatives au port maritime permettent de définir le cadre du domaine portuaire pour mieux encadrer le secteur mercantile du commerce. La protection des outillages et ouvrages portuaires permet de rendre la navigation du commerce maritime plus efficace en respectant les dispositions réglementaires du port maritime. Toutefois, malgré le cadre normatif des règles internationales, la souveraineté des États maritimes explique la mise en œuvre de la politique sécuritaire des ports et de leurs ouvrages afin de veiller à l'intérêt général. La puissance publique revêt dans ce cas un champ incontournable de la politique portuaire des États. Le Sénégal, de par sa vocation maritime internationale, prend en compte ses considérations juridico-portuaires en phase avec les dispositions internationales afin de maîtriser au mieux les excès du marché du transport maritime. C'est dans cette lancée que R. Rézenthel souligne : « *Les grandes infrastructures de transport sont indispensables à toutes les économies nationales, et sont réalisées et exploitées par l'État, des collectivités territoriales ou des établissements publics ou concédées à des entités de droit public ou de droit privé.* »¹⁶⁵ Ainsi, il convient de comprendre que la mise en place des dispositions internationales relatives au port sont d'ordres étatique et non étatique au regard de la participation de l'ensemble des acteurs maritimes à qui incombent la mise en œuvre de telles réglementations, veillant alors à une sécurité et une sûreté du domaine maritime. En outre, au regard d'une politique portuaire commune, l'espace UEMOA devrait permettre une harmonisation des stratégies portuaires de la zone pour participer au cadre juridique international des ports et s'adapter à l'envol économique du commerce maritime, tout en encadrant la concurrence qui peut être fatale pour les ports de la côte ouest-africaine et au-delà même de la concurrence interne dans les ports maritimes africains quasiment gérés par des concessionnaires. C'est ainsi qu'au regard de la

sont portés au double.

Le versement d'une amende forfaitaire a pour effet d'arrêter toute poursuite sauf si l'infraction constatée a exposé son auteur soit à une sanction autre que pécuniaire, soit à la réparation du dommage causé, soit aux peines qui s'appliquent à la récidive conformément à la présente loi.

La perception d'une amende forfaitaire n'est pas d'avantage autorisée si, par le même procès-verbal, a été constaté à la charge du même individu plus d'un délit. »

164 L'art. 12 énonce : « Les infractions aux dispositions de la présente loi ou des règlements d'exploitation des divers ports maritimes sont de la compétence du tribunal régional territorialement compétent. Pour les délits punis par la présente loi d'une peine d'emprisonnement égale ou supérieure à deux ans, la procédure prévue à l'art. 63 du code de procédure pénale pourra être appliquée ».

165 R. Rézenthel, « Les Concessions portuaires », *RAMATRANS*, juillet 2010, p. 53.

définition : « *La concession est conçue comme un contrat administratif soumis aux principes généraux de cette catégorie de contrats, avec la particularité que le droit d'exploiter un service public ou de réaliser des ouvrages publics donne lieu à une autorisation d'occupation du domaine portuaire.* »¹⁶⁶ Une telle lecture permettra de comprendre l'environnement juridique de l'occupation portuaire en Afrique généralement. Cependant, il faut remarquer que le respect des dispositions portuaires est remis en cause par certains concessionnaires qui s'attellent aux clauses rentables de leur investissement, au détriment des règles normatives portuaires à garantir. Le souci de l'intérêt général est alors mis en jeu face aux acteurs privés de plus en plus maîtres du destin portuaire africain, et sénégalais en particulier.

L'ensemble des activités maritimes est source d'une garantie économique croissante pour une région en quête de repères de développement ou d'émergence socio-économique. Le marché maritime demeure alors essentiel pour garantir le succès des échanges avec le reste du monde.

Chapitre 2. Le marché portuaire : entre concurrence, services et protection de l'environnement

Le Sénégal est fortement dépendant de son secteur portuaire, tant sur le plan de la régulation politique que de son apport socio-économique. L'histoire de cet État maritime est liée depuis longtemps à la vocation maritime, tant dans l'exploration que dans les échanges. Ainsi, la navigation du commerce maritime s'est-elle développée partout à travers le monde, poussant alors les pays à vocation maritime à fournir des stratégies appropriées pour l'existence et l'implication de leur domaine portuaire dans les échanges. Toutefois, il est fréquent de constater, au Sénégal et dans les autres pays à dimension portuaire, que le secteur est en pleine ébullition économique. L'adaptation des moyens techniques portuaires face au gigantisme des navires de transport maritime fait du marché portuaire un secteur phare du développement des pays. Fort conscient de son importance, le Sénégal a su faire du marché portuaire la voie qui répondrait aux exigences de la mondialisation et de la libéralisation des échanges. En effet, la pratique économique du volet maritime se propage par le biais de la mise à disposition des outillages publics favorisant les concessions portuaires. Dès lors, la présence des différents acteurs, tant privés que publics, dans la sphère portuaire demeure une source

166 *Ibidem*, p. 54.

de valorisation du domaine portuaire, même si le souci de la garantie de l'intérêt général reste une priorité dans les échanges. L'état actuel du port de Dakar donne une explication majeure des aspects portuaires, tant dans les concessions que dans les partenariats et cette dualité des secteurs privé et public.

Fort de ce constat, le domaine portuaire semble néanmoins être l'adéquation d'une demande et d'une offre, tel un marché. En effet, au regard d'une libéralisation du secteur, la concurrence dans les ports (*Section 1*) semble justifier une telle exigence du marché, d'une part, et, conformément aux dispositions réglementaires relatives aux ports, le souci d'une politique de protection et de prévention (*Section 2*) explique les normes relatives à la question sécuritaire des ports, d'autre part.

Section 1. La concurrence intraportuaire

Face à la libéralisation du monde des échanges, la concurrence devient un élément incontournable dans les activités économiques et commerciales. Toutefois, elle est plus réglementée au regard de l'Organisation mondiale du commerce pour éviter tout abus ou concurrence déloyale. Le secteur portuaire n'en est pas pour autant épargné d'une telle concurrence. Le marché portuaire demeure même de nos jours le lieu où la concurrence devient nécessaire au vu des différents acteurs qui s'y trouvent. Dans les structures portuaires africaines, au Sénégal en particulier, la présence des différents acteurs portuaires et maritimes fait la richesse du secteur dans le commerce mondial. Cependant, le mode de gestion des ports reste variable dans les États concernés. Dans la plupart des pays africains, les ports de commerce sont juridiquement des ports autonomes maritimes et ce, malgré le processus de requalification juridique de certains d'entre eux, comme au Sénégal avec la loi de 1987. La mainmise de l'État dans les instances de gestion reste fréquente. C'est d'ailleurs dans ce sens que la libéralisation du secteur maritime laisse à penser qu'au sein des ports, la concurrence devient une réalité dans son fonctionnement. La présence des acteurs privés dans le domaine portuaire témoigne du rôle concurrentiel des acteurs dans l'amélioration du processus d'échanges du monde maritime. En outre, il convient sans doute de comprendre, d'une part, que les stratégies portuaires africaines tentent de nourrir la concurrence en menant une politique de gestion privative des terminaux et des services portuaires (§ 1), et la saisie de la question du partenariat privé-public (§ 2), d'autre part, explique cette conception portuaire.

§ 1. La gestion privative des terminaux et services portuaires

La diversité dans les échanges commerciaux en matière de marchandises et l'expansion actuellement croissante dans les différents types de navires font que le port de Dakar doit s'adapter aux normes et standards internationaux pour favoriser son pôle d'attraction économique et en faire un levier incontournable en matière de transit des marchandises, d'autant plus que plusieurs pays sans touchée maritime dépendent fortement de la fluidité et de la rapidité dans l'exécution du transport maritime au port de Dakar pour un acheminement sûr et rapide vers ces *hinterlands*. En effet, au regard de la complexité du marché et de la situation concurrentielle du secteur maritime et portuaire, les règles de la mondialisation qui favorisent la libre circulation des biens et services font que l'économie du marché est sans bordure frontalière. Ainsi le port de Dakar, comme la plupart des ports africains, a-t-il un réel besoin de développement des installations portuaires, qui passe par une politique d'aménagements portuaires en matière d'ouvrages sophistiqués pour une meilleure rentabilité. C'est dans ce sens que, malgré le rôle interventionniste de l'État dans certains domaines portuaires, la conception sociétale du port de Dakar permet de souligner la coopération entre différents acteurs pour la mise en œuvre de dotations d'équipements modernes pour un transport maritime en expansion. Elle passe par des associations coopératives entre différents acteurs privés et/ou publics sous forme de partenariat public-privé, dit « les 3P ».

Toutefois, pour montrer et comprendre la parenté génétique entre le droit sénégalais en matière portuaire et les règles internationales et communautaires qui édictent des textes juridiques relatifs à la sécurité et à la sûreté portuaire au niveau des installations portuaires, donc l'environnement portuaire, il faut rappeler l'application des recommandations des chartes internationales érigées pour le secteur portuaire de tout État signataire comme le Sénégal. Néanmoins, selon la pratique portuaire africaine, la présence des acteurs privés dans les exploitations de terminaux reste manifeste. Au port de Dakar, tous les terminaux, en fonction de la politique stratégique du port, sont gérés par des sociétés privées soucieuses de respecter les normes internationales, communautaires et nationales relatives à la concurrence et à la réglementation portuaire. Au Sénégal, la présence de sociétés étrangères dans les terminaux portuaires est significative avec Bolloré, Dubaï Port World, Necotrans, ou encore Grimaldi. De ce fait, au regard de la croissance du commerce maritime, il convient de comprendre qu'« *aujourd'hui, du fait de la massification des flux de marchandises, les ports doivent accueillir des navires de plus en plus imposants ; ils doivent donc adapter la longueur de leurs quais, la taille de leurs portiques, et la profondeur de leurs bassins pour répondre à ces nouvelles*

*contraintes. Pour réaliser leurs missions, les ports maritimes disposent de plusieurs services »*¹⁶⁷. Ces services portuaires¹⁶⁸ sont remarquablement les éléments fondamentaux qui accompagnent l'exécution du transport maritime de bout en bout. Ainsi, il est fréquent de constater qu'au Sénégal, et quasiment dans tous les pays africains à vocation maritime, ces services portuaires font aussi l'objet d'une libéralisation du secteur. C'est dans ce sens qu'au Sénégal, le service de manutention est également confié à des sociétés privées. Elles doivent être agréées et acquièrent le matériel de manutention suivant la liste de matériel fixée par l'autorité portuaire. Ainsi, le dernier décret statuant sur ce service portuaire est celui de 1994¹⁶⁹, dans le souci de renforcer la compétitivité du port de Dakar face à la concurrence en remettant en cause le monopole de l'unique bureau existant, même si certaines améliorations ont été manifestes dans la loi de la police des ports de 2010. Actuellement, deux bureaux de main d'œuvre dockers sont en place pour fournir la main d'œuvre aux 38 sociétés de manutention agréées au port de Dakar. Ainsi, rappelons-le, la manutention reste le service portuaire le plus touché en matière de concurrence, du fait des services que nécessitent les marchandises. En effet, les sociétés de gestion des terminaux à conteneurs au port de Dakar bénéficient de manutentionnaires capables de suivre les opérations de chargement et de déchargement, d'où la réelle concurrence entre les exploitants. En outre, avec la libéralisation du secteur portuaire à Dakar, selon la loi de 1987, il est important de noter que : « *La prestation de ces services est transférée progressivement du secteur public au secteur privé, et cette privatisation entraîne une augmentation d'efficacité et de réduction des dépenses publiques affectées à la main d'œuvre portuaire.* »¹⁷⁰ Autrement dit, l'ensemble des services portuaires au Sénégal est dicté par cette concurrence entre exploitants ou opérateurs d'activité. C'est d'ailleurs ce qui semble expliquer cette présence dans le marché portuaire africain d'importantes sociétés étrangères possédant des technologies actuelles capables de maîtriser en terme d'efficacité ce gigantisme dans le transport maritime. De même, d'autres services comme le navire, l'amarrage ou le dragage dépendant du secteur public portuaire, mais aussi l'évolution de l'industrie du transport maritime modifient la donne au regard des besoins du secteur. Néanmoins, il est nécessaire de souligner que, concernant les services liés aux navires, le pilotage, service systématiquement organisé sur la base d'un monopole dans la plupart des ports, se

167 B. M. Abdi, « Analyse des opérations de manutention du terminal à conteneur du PAD », p. 15.

168 Ces services sont les suivants : pilotage ; remorquage ; lamanage ; avitaillement ; manutention ; consignation (coque et cargaison) ; réparation navale ; dédouanement...

169 Décret n° 94-70 du 22 août 1994, relatif au Bureau de Main d'Œuvre Portuaire (BMOP).

170 G. Guerlet, ouvr. cit., p. 69.

distingue des services de dragage et d'amarrage, qui sont fournis soit par le secteur public soit par le secteur privé, en exclusivité ou en concurrence avec d'autres exploitants¹⁷¹. Remarquons toutefois que dans les pays africains, certaines notions de service portuaire restent loin de l'exécution du transport maritime alors qu'elles font partie intégrante du circuit de la navigation du commerce maritime, surtout dans le transport maritime des marchandises. En effet, la manutention¹⁷² et le stockage restent des services portuaires liés aux marchandises établis par le PAD¹⁷³, soit sous la gestion des sociétés opératrices de terminaux qui sont agréées¹⁷⁴. L'ensemble des services portuaires proposés par le port de Dakar reste en parfaite harmonie avec les besoins du marché du transport maritime afin de répondre aux standards internationaux. En somme, la gestion privative des terminaux a tendance à favoriser la libéralisation des services portuaires en Afrique. C'est ainsi que l'ensemble des entreprises opératrices présentes dans ce secteur montre une certaine diversification de leur domaine d'activité pour répondre aux exigences portuaires telles que préconisées par le marché de l'environnement portuaire. À l'image de la société DPW¹⁷⁵, certaines activités portuaires entrent dans le cadre de l'entreprise pour faire face à la concurrence et mettre tous les atouts de compétitivité dans leurs forces managériales. C'est dans ce sens que, parmi les principales activités de DPW, nous constatons que la manutention à bord¹⁷⁶ et la manutention à terre¹⁷⁷ comme services portuaires sont des domaines spécifiques à cette entité. En effet, les services de manutention semblent prendre une importance clé dans l'exécution des manœuvres portuaires facilitant ainsi une rapidité et une efficacité dans l'acheminement des marchandises. Ces services portuaires jouent aussi un rôle déterminant au regard des installations portuaires, tout en répondant aux exigences commerciales,

171 *Ibidem.*

172 Elle consiste en une opération de chargement ou de déchargement des marchandises à bord d'un navire.

173 Les infrastructures de stockage sont des aires de stockage couvertes (hangars) soit 60 000 m² ; des aires de stockage plein air (terre-pleins) estimées à 360 000 m² ; des magasins à froid pour un total de 15 000 m² ; des aires de dépôt de conteneurs couvrant une superficie de 13 ha environ; un volume de stockage des hydrocarbures estimé à 290 000 m³, selon le site du PAD.

174 Quelques entreprises agréées : DP World Dakar, Bolloré Africa logistics, MLT, Grimaldi Sénégal, GETMA Sénégal, Maersk Sénégal...

175 DPW Dakar exploite le terminal à conteneurs du Port de Dakar depuis le 1er janvier 2008 conformément à l'agrément de concession de 25 ans signé le 7 octobre 2007, avec une équipe actuelle de 370 personnes.

176 Elle s'effectue le long des quais sur les navires et consiste à charger et à décharger les marchandises des navires.

177 Elle consiste à recevoir la marchandise délivrée soit par le transitaire (à l'export) ou par le transporteur maritime et la livrer à son mandataire ou au consignataire (à l'import), puis de transférer et de stocker les marchandises dans le parc.

environnementales et juridiques. La responsabilité sociale des entreprises se justifie par la mesure des outils techniques utilisés, puis montre la capacité réglementaire des entités face aux normes internationales, communautaires et nationales. Le rôle de service public des ports réside dans la défense de l'intérêt général, malgré la pression du marché dans la navigation du commerce maritime qui représente une très grande part. Face à la libéralisation du monde des affaires, la dépendance du secteur privé et du secteur public est une question de politique stratégique des États et, de ce fait, des ports pour se mesurer aux réalités exponentielles du domaine maritime qui, par le biais du transport maritime, impose à la fois concurrence et compétitivité du secteur portuaire et maritime. Le Sénégal, avec son port autonome de Dakar, doit ainsi se doter des capacités tant stratégiques qu'opérationnelles pour participer à ce concours d'excellence du secteur maritimo-portuaire, au vu de sa dépendance socio-économique. La richesse des normes juridiques permet, en effet, d'encadrer le secteur pour favoriser et réguler le marché. En outre, comme le souligne R. Rézenthel : « *Il convient également de distinguer la concession par rapport à la convention de terminal (ou d'exploitation de terminal). Tandis que dans la première hypothèse, il y a nécessairement aménagement d'ouvrages publics ou exploitation d'un service public, dans le cas du terminal, l'exploitant assure une activité purement industrielle (la manutention) qui ne constitue pas en principe une activité de service public.* »¹⁷⁸ Cette distinction purement juridique mérite d'être prise en compte dans l'opinion portuaire sénégalaise pour discerner ces qualifications d'occupation portuaire. De nos jours, la question de la coopération entre les entités privée et publique passe à travers un partenariat qui se veut prospère et avantageux pour les parties. Ainsi, comme le constate R. Rézenthel : « *La concession se distingue de la convention de partenariat public-privé... Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel l'État ou un établissement public de l'État confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de la conception de ces ouvrages, équipements ou biens immatériels ainsi que des prestations de service concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée... Ces contrats de partenariats sont des marchés publics.* »¹⁷⁹ Cette différence conceptuelle d'éléments portuaires montre le rôle moteur de l'environnement juridique dans la définition des contrats d'occupation portuaire. En effet, l'environnement juridique

178 R. Rézenthel, « Les Concessions portuaires », *AMATRANS*, juillet 2010, p. 54.

179 *Ibidem.*

de la concession est sur certains aspects commun à d'autres contrats d'occupation du domaine public portuaire¹⁸⁰. Le cadre portuaire sénégalais est assimilable aux revendications juridiques exposées, même si le rôle du juge devient essentiel dans la qualification des concepts de concession, de partenariat ou encore d'exploitant de terminal. Cependant, le cadre de la gestion des terminaux et/ou concessions demeure un aspect essentiel dans la valorisation portuaire, même si cette gestion n'est pas d'ordre systématique. Cette gestion encadre un champ d'action relatif à l'objet, au périmètre, à la durée, aux aspects financiers et à l'échéance des concessions portuaires.

§ 2. La question des « 3P » (*partenariat public-privé*)

« Les administrations publiques et entreprises du secteur privé n'ont pas toujours été ces mondes souvent perçus antinomiques et fermés l'un à l'autre (...), les contrats qui sont signés sont alors le fruit de négociations entre les parties, et embrassent une large diversité tant de formes que de contenus ; l'effort de rationalisation des contrats publics, de conceptualisation des procédures de passation de ces contrats, et de différenciation des types de contrats publics a vu le jour vers le XIX^e siècle »¹⁸¹, observe C. Martinand. En d'autres termes, le rapport qui existe entre ces deux secteurs ne date pas d'aujourd'hui et leur interdépendance dans le monde mercantile demeure d'actualité. En matière portuaire, avec le transport maritime comme source de valorisation des instruments et des structures portuaires, la présence des acteurs privés et publics reste fréquente pour assurer convenablement les échanges dans les meilleurs délais et favoriser le savoir-faire pour une politique portuaire plus intégrée et ouverte.

Il est toutefois précisé dans les exposés de la loi de 2006¹⁸² que : « Le Sénégal dispose d'une réglementation moderne et transparente pour la passation des marchés publics. Cette réglementation n'est toutefois pas applicable en matière de partenariat public-privé permettant la réalisation et l'exploitation d'infrastructures d'intérêt public. » Autrement dit, le champ juridique est déjà cerné et dresse le cadre approprié dont il faudrait tenir en compte en matière de coopération. Il faut toutefois considérer cette lacune, qui est aujourd'hui d'autant plus pénalisante que le Sénégal a décidé de s'engager dans la voie de la réalisation de grands travaux d'infrastructures en matière terrestre,

180 *Ibidem*.

181 « Partenariats public-privé : Mode d'emploi juridique et approche économique », *La Documentation Française*, préface, Paris, 2006.

182 Loi relative aux contrats de construction, exploitation et transfert d'infrastructures, 2006.

aérienne et maritime. La loi s'applique à tous les contrats, dits de « construction-exploitation-transfert », passés par une autorité publique avec un opérateur privé pour la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation d'une infrastructure d'intérêt public, dès lors que l'opérateur privé se rémunère essentiellement par des redevances versées par les usagers. Pour ce faire, la passation des contrats de construction-exploitation-transfert doit se faire dans la plus grande transparence, afin de mettre en concurrence les candidats potentiels et d'obtenir le meilleur engagement possible de la part des partenaires privés. Pour ce faire, la procédure de passation des contrats prévoit des étapes¹⁸³. La question du partenariat public-privé en matière maritime est très fréquente en Afrique, surtout au Sénégal. Vu le souhait de toutes les structures portuaires d'un développement satisfaisant du secteur, le port de Dakar, par souci de productivité et d'exemplarité, a développé des politiques de concessions des outillages publics portuaires pour s'assurer de l'importance du transport maritime, ce qui explique le partenariat. Par manque de moyens sur le plan local, différents acteurs du secteur privé étranger ont noué des rapports avec l'autorité portuaire pour développer le secteur. C'est dans ce sens qu'il est fréquent de noter la présence des groupes déjà mentionnés, Bolloré, Nécotrans, Grimaldi, Dubaï Port World..., dans quasiment tous les ports de l'Afrique de l'Ouest. La société française Bolloré semble dominer le secteur des concessions à Conakry, à Dakar, à Abidjan...

Il est sans doute important de souligner que cette notion de concessions est prévue, comme le souligne Kh. A. Kane : « *Les ports maritimes, du fait de leur implantation sur le domaine public, peuvent donc autoriser des concessions portuaires.* »¹⁸⁴ À ce propos, l'article 5B du décret du 19 décembre 1987 portant statut du PAD dispose dans son alinéa 4 : « *Le port autonome de Dakar pourra procéder à la concession ou à la location à son profit des parcelles du domaine mises à sa disposition.* » Il convient de constater qu'une telle disposition paraît être identique dans les autres structures africaines, car les mêmes dispositions existent en Côte d'Ivoire et en Guinée notamment,

183 Cela concerne trois étapes :

Dans une première étape, dite de préqualification, les entreprises candidates sont sélectionnées en fonction de leurs capacités à réaliser puis à exploiter l'infrastructure en cause ;

Dans une deuxième étape, l'autorité publique concédante discute avec les candidats préqualifiés des conditions techniques de réalisation de l'infrastructure ;

Dans une troisième étape, les offres font l'objet d'une évaluation sur la base des propositions financières qu'elles contiennent. Le candidat qui présente la meilleure offre financière est sélectionné pour passer le contrat.

184 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 77.

conformément aux pratiques. Il est assez difficile dans le droit sénégalais de préciser la définition de cette notion de concession mais la pratique est de mise. Toutefois, la loi n° 2006-16 du 30 juin 2006, dans son article 10, alinéa 3, énonce : « *La convention de délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie, pour une période déterminée, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité, à un délégataire public ou privé. La rémunération du délégataire est totalement ou essentiellement liée aux résultats provenant des revenus de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé soit de la seule gestion du service public soit, en sus de la gestion, de la construction des ouvrages ou de l'acquisition des biens nécessaires à l'exploitation.* »¹⁸⁵ Une telle lecture permet de comprendre une certaine différence entre cette notion de partenariat en guise de concession et la notion de marché public¹⁸⁶ ou d'affermage¹⁸⁷.

Cette notion de partenariat s'explique dans ce volet par le biais de la concession portuaire, car elle illustre mieux le besoin pour l'autorité portuaire de s'y atteler car le manque de moyens pour supporter certains coûts liés aux ouvrages et outillages publics est notoire. De fort belle manière, le port de Dakar, mise à part cette conception de concession comme élément de partenariat privé-public, a tendance à recourir à des structures financières de renommée pour des travaux d'ordre public portuaire, comme avec la Banque Africaine de Développement (BAD). Ce partenariat illustre les derniers travaux au sein du port de Dakar relatifs au réaménagement et à l'extension du port au niveau des môles, des hangars, des structures d'équipements. Encore faudrait-il compter sur les usagers pour pouvoir participer aux remboursements des frais en augmentant les taxes et droits portuaires pour une longue durée. Il est concevable de cerner qu'il y ait partenariat, signe de coopération, dernière alternative incontournable pour supporter les coûts d'équipements et les rendements économiques en privilégiant l'apport d'entreprises étrangères ou de structures financières.

Encore faut-il, pour mieux comprendre cette forme de partenariat la plus courante en matière portuaire, se pencher sur son cadre juridique pour cerner ce mode de délégation du service public. La

185 Identique à la loi Sapin dans son art. 38 de la loi française n° 93-122 du 29 janvier 1993, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

186 Le marché public donne lieu au paiement de la prestation par le maître d'ouvrage ou de la personne publique bénéficiaire.

187 L'affermage est le fait de confier à un tiers l'exploitation d'ouvrages existants, pouvant prendre la suite d'un contrat de concession.

concession du service public est définie « *comme un contrat par lequel une personne morale de droit public confie à une personne morale de droit privé ou public la gestion / l'exploitation d'un service public dont elle a la charge et dont la rémunération du délégataire est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation grâce aux redevances perçues sur les usagers du service* »¹⁸⁸. À la lecture d'une telle conception, il est compréhensible de souligner le statut de l'État ou de l'autorité portuaire sénégalaise comme le concédant, élément de droit public, et l'autorité privée comme le concessionnaire¹⁸⁹. S'il est vrai que des articles soulignent la possibilité de recourir aux types de partenariats « concessifs », encore faut-il sans doute qu'il n'existe pas de régime juridique unifié en la matière, aussi bien dans le droit interne que communautaire. Dans la configuration statutaire actuelle en société nationale du port de Dakar, il faut également penser à définir expressément la nature juridique des cocontractants pour éviter tout conflit d'intérêt. Ainsi faut-il que la concession au port de Dakar ait été octroyée à Dubai Port World généralement par l'ancien régime pour une durée de vingt ans, puis revue par l'actuel régime en conférant à Bolloré la gestion de plusieurs terminaux. À partir d'une telle hypothèse, la question du cadre réglementaire dans ce jeu de partenariat doit être explicite sans traitement de faveur ni clientélisme politique pour éviter des conflits d'intérêt et la corruption; l'ensemble des dispositions ou contributions financières versées par le délégataire au délégant devant être source de gains de productivité pour la santé du service public en ce qu'il représente. Les durées d'occupation dans un temps déterminé permettent de juger le sérieux des installations portuaires existant dans le domaine, en évaluant le respect, la vérification et la conformité des règles applicables sur le plan national, communautaire et international.

La question du partenariat public-privé n'a rien de simple car celui-ci jouit de prérogatives bien établies juridiquement, en cernant les différents éléments qui le composent de par la durée, le financement, la protection du cocontractant (le fait du prince ou du cas de force majeure, de l'exclusivité, de l'imprévision et des sujétions techniques imprévues) qui peuvent intervenir. Cette question est vaste mais le champ maritime dans lequel cette forme de concession est étudiée semble montrer tout le particularisme du domaine maritime. Elle sera plus détaillée et comprise dans les développements suivants, en abordant la question de la sûreté portuaire, élément propre aux concessionnaires au niveau des installations portuaires avec le respect des normes. Nonobstant le

188 *La Documentation française*, ouvr. cit., p. 42.

189 Exemple de Bolloré, concessionnaire des terminaux à conteneurs dans quasiment tous les ports d'Afrique de l'Ouest.

cadre juridique défini, les contrats de partenariat ou de concession restent essentiels dans la vulgarisation du marché portuaire. Comme le constate R. Rézenthel : « *Le régime de la concession constitue depuis longtemps une forme de partenariat public-privé, mais aujourd'hui, sous l'influence du droit communautaire et des règles de l'économie de marché, il y a lieu de le faire évoluer. Le partenariat ne peut être envisagé que dans le contexte d'un rapport de force équilibré. Les grands investisseurs, surtout dans le domaine portuaire, ne sont pas attachés à un marché national, leurs interventions sont planétaires. De plus, alors que la concession fait peser un contrôle étroit sur les activités concédées, la différence de culture et d'expérience entre le concédant et le concessionnaire peut être une source de conflit entre eux. La convention de terminal, instaurée dans les pays de l'Europe du Nord et utilisée à présent dans les grands ports maritimes français, a pour vocation de répondre à l'attente des opérateurs, c'est-à-dire la reconnaissance d'une véritable autonomie de gestion, sous réserve toutefois du respect du droit de la concurrence.* »¹⁹⁰ Il convient alors de comprendre à travers cette lecture que le port de Dakar se trouve dans une position où la présence de ces investisseurs internationaux est remarquable. L'application des dispositions portuaires sénégalaises a favorisé de nos jours cette interdépendance entre ces acteurs publics et privés pour la performance et la compétitivité des structures portuaires. Ainsi, la prise de conscience d'une politique intégrée et harmonisée des activités maritimes en Afrique devient alors une réponse adéquate pour exister dans ce monde croissant de l'économie maritime. Ces contrats permettent de renouer avec la maîtrise des réglementations internationales et communautaires du domaine maritime, des enjeux modernes de la logistique portuaire et de l'économie maritime, de la sécurité et de la sûreté à maîtriser.

Section 2. Règles portuaires relatives à la protection et la prévention

Face à l'évolution du commerce de la navigation maritime et à l'internationalisation des échanges, le secteur portuaire doit encore s'adapter aux exigences du marché, qui deviennent de plus en plus source de gains profitables aux entreprises. Au demeurant, l'intérêt général est toutefois au cœur des préoccupations portuaires et tous les États veillent au respect des règles internationales, communautaires et nationales pour garantir la protection et la prévention, malgré l'envol croissant du transport maritime divers. L'avènement de la conteneurisation a accéléré le processus d'élaboration des règles relatives à la protection pour accompagner la concurrence et la compétitivité comme des éléments fondamentaux du commerce maritime mondial. En effet, face à l'adaptation des ports vis-

190 R. Rézenthel, « Les Concessions portuaires », *RAMATRANS*, p. 57.

à-vis du gigantisme des navires et des techniques de transport, tous les biens et services sont échangés dans le monde. Il est ainsi remarquable qu'au regard de la dangerosité de certains produits et de la protection de la nature et de l'espace maritime, l'instauration de règles sécuritaires (§ 1) semble poser les jalons juridiques de garantie afin de participer avec la plus grande responsabilité des acteurs dans le fonctionnement de l'exécution du transport maritime de nos jours.

La réalité dans la gestion des ports en Afrique et au Sénégal en particulier, à travers la gestion des terminaux par des concessionnaires qui doivent se conformer aux exigences relatives à la sûreté portuaire (§ 2) à l'aide des installations portuaires dont ils disposent, montre l'importance des normes garantissant l'intérêt général.

§ 1. Les règles relatives à la sécurité portuaire pour le port de Dakar

L'enjeu sécuritaire est un élément clé pour la stratégie portuaire. D'amples dispositions réglementaires ont été prises pour garantir la sécurité au niveau des ports, surtout ceux d'Afrique pour pallier aux manquements liés à un phénomène de déstabilisation de la structure portuaire en termes de biens et de services. Des soucis majeurs ont été détectés dans l'appréciation des normes sécuritaires relatives au port ou à ses activités connexes permettant une meilleure traçabilité dans les échanges. La fragilité de la sécurité dans cette région du monde a toujours été une préoccupation phare dans la mise en œuvre des normes de réglementation et de régulation. Il faut, en effet, rappeler à travers cette étude la dépendance ou l'existence même des conventions internationales ou communautaires qui jouent un rôle très important dans l'élaboration des questions sécuritaires, tant sur l'aspect maritime que portuaire. Cette compréhension permettra de saisir les fondements juridiques édictés en la matière et de cerner leur lien de parenté avec les lois nationales mises en œuvre sur la sécurité. Ces dispositions internationales ou communautaires restent des recommandations faites par l'autorité internationale ou régionale pour les États comme le Sénégal, désireux de s'approprier un cadre juridique fiable et efficace afin de faire face à ces enjeux sécuritaires.

La question de sécurité pour le port de Dakar telle qu'elle peut être conçue sous ce volet dressera l'aspect de sécurité de navigation portuaire qui prendra en compte les navires de mer ainsi que tout bâtiment ou engin flottant¹⁹¹. C'est ce que semble d'ailleurs souligner Kh. A. Kane : « *Même si le*

191 Perçue comme, selon l'art. 1-a du code de la marine marchande : « Tout bâtiment ou engin ou submersible, quel

port ne se trouve pas réellement en mer, la navigation s'exerçant dans les ports maritimes demeure une navigation maritime. »¹⁹² Une telle hypothèse se confirmera d'ailleurs dans la loi n° 65-342 du 19 mai 1965 approuvant le règlement d'exploitation du PAD dans son article 2-5-58, qui précise : « *Les mesures de sécurité sont applicables à tous les navires et bateaux...* » De ce fait, il faut retenir derrière cette qualification le champ d'action prévu par la loi pour définir le caractère concret pour l'application de la sécurité à Dakar. Il est évident qu'il faudra sous cet angle cibler les normes ou conventions internationales dessinant un travail d'élaboration et d'extension sur la question sécuritaire. Il faut entendre par cet ordre d'idées deux conventions majeures comme celle de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹⁹³ et le Mémoire de Paris dans son adaptation au Sénégal, le cas du Mémoire d'Abuja.

Le Sénégal n'est pas forcément signataire du Mémoire de Paris de 1982, comme beaucoup de pays africains qui ont préféré s'appuyer sur les règles du Mémoire pour signer le Mou d'Abuja. Cependant, plus de 140 pays¹⁹⁴ ont ratifié la convention *SOLAS* qui instaure une sécurité convenable en privilégiant la concurrence entre armateurs sans paralyser la sécurité. Elle passe par des recommandations sécuritaires maintenant un niveau de sécurité à bord de tout navire battant pavillon sénégalais, d'où la sécurité de la navigation, la veille aussi sur le transport des marchandises dangereuses, en colis ou en vrac solide. La révision de la convention *SOLAS*, visant une nouvelle obligation qui pose des enjeux certains de responsabilité et une adaptation nécessaire de la part des professionnels, est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2016¹⁹⁵, permettant alors aux États de faire face aux

que soit son tonnage ou sa forme avec ou sans propulsion mécanique, immatriculé par les soins de l'Autorité compétente et qui effectue à titre principal une navigation maritime ».

192 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 268.

193 Première convention internationale concernant la sécurité en mer appelée *SOLAS (Safety of Life at Sea)*, élaborée à la suite du naufrage du *Titanic* en 1911. Elle a d'abord été adoptée en 1914 avec des modifications en 1929, 1948 puis en 1960, deux années après la création de l'O.M.I., puis révisée régulièrement.

194 Parmi eux, 33 sont africains : Afrique du Sud, Algérie, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Gabon, Gambie, Niger, Guinée, Kenya, Madagascar, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Togo, Tunisie, Tanzanie, Zaïre, Zambie. Voir annuaire CMI, 1999, p. 464.

195 L'échouage du MSC NAPOLI en 2007 et le naufrage du MOL COMFORT en 2013 ont entraîné une réflexion au sein de l'Organisation Maritime Internationale concernant l'obligation de transmettre en avance le poids des conteneurs pour permettre aux compagnies maritimes d'adapter leurs plans d'arrimage. En effet, les expertises à la suite de ces avaries concluaient que la surcharge des conteneurs, parmi d'autres causes, avait pu diminuer la marge de sécurité.

autres défis liés à la sécurité de la navigation. Ainsi, la règle 19 de la convention relative au contrôle de navire préconise : « *Tout navire est sujet, dans un port d'une autre partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier la validité des certificats délivrés.* » Comme le souligne Kh. A. Kane¹⁹⁶, il y a un certain lien avec l'article 62 du code de la marine marchande du Sénégal de 2002, énonçant en ses alinéas 1 et 4 que : « *Tout navire sénégalais est soumis à des inspections et visites destinées à vérifier qu'il remplit les conditions de sécurité, d'hygiène et d'habitabilité exigées compte tenu de la nature de son affectation et du type de navigation pratiquée. Tout navire étranger peut être soumis, dans un port sénégalais, au contrôle prévu à l'alinéa précédent à la condition que ce navire entre dans le champ d'application du principe annoncé.* » Remarquons, en effet, un certain parallélisme dans la lecture des règles internationales et nationales. D'ailleurs, force est de constater le caractère non contraignant de la vérification du navire alors que ce contrôle devrait être obligatoire pour tout navire. Il convient sans doute de comprendre les dispositions internationales conformes aux lois nationales, mais si ces dernières peuvent être plus contraignantes, elles seront plus efficaces pour garantir la sécurité de la navigation. L'intégration ou la ratification du code international de gestion de la sécurité (ISM) pour le Sénégal dans ses dispositions réglementaires relatives à la sécurité de la navigation et applicables au transport maritime permettraient à l'État du port de généraliser ces contrôles du port, comme l'ont adopté les pays du CEMAC. La vérification de la conformité de l'état des navires pourrait aider le Sénégal à endiguer ou prévenir certaines catastrophes naturelles, comme le naufrage du *Joola*, avec plus de 1870 morts en septembre 2002, sur les côtes gambiennes. Ce type de transport de passagers était une alternative considérable mais manquait de suivi et de contrôle sur la sécurité de la navigation.

Quant aux dispositions relatives au transport des marchandises, la convention *SOLAS* se rapproche évidemment du code *IMDG*¹⁹⁷ dans la nomenclature des marchandises. D'ailleurs, en ce sens le règlement d'exploitation du port de Dakar dans sa classification des marchandises montre le rapprochement ou la similitude avec la convention en termes de différents types de produits classés

Fin 2013, un premier projet d'amendement de *SOLAS* aboutissait à la suite d'un compromis entre armateurs et gouvernement. La convention *SOLAS* révisée impose au chargeur une obligation de pesage des conteneurs avant embarquement.

196 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 269.

197 *International Maritime Dangerous Goods* constitue le texte de référence en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, publié en 1965.

ainsi dans ses articles 2-5-1 :

« *Classe 1 – Matières et objets explosifs*

Classe 2 – Gaz, comprimés et liquides sous pression

Classe 3 – Matières liquides inflammables

Classe 4 – Matières solides inflammables

Classe 5.1 – Matières carburantes

Classe 5.2 – Peroxydes organiques

Classe 6.1 – Matières toxiques

Classe 6.2 – Matières infectieuses

Classe 7 – Matières radioactives

Classe 8 – Matières corrosives

Classe 9 – Matières dangereuses. »

Cette classification permet au port de Dakar de déceler tous les types de marchandises considérées dangereuses et de veiller à la sécurisation des navires et de la navigation, car un manque de contrôle et de vérification conformément aux dispositions réglementaires peut induire des dommages collatéraux relatifs à l'environnement marin ou maritime. Cette nomenclature répond aux principes liés à l'emballage, au marquage, à l'étiquetage des colis et au transport des matières explosibles. Au port de Dakar, vu sa position géographique au cœur de la capitale économique et administrative, la prévention stricte et le contrôle efficace des navires et de la navigation doivent être une priorité prise au sérieux par l'autorité compétente afin de prévenir les risques environnementaux. Le respect du cadre juridique et le parallélisme de dispositions internationales et nationales¹⁹⁸ doivent aider l'État du port à faire respecter les normes par les différents acteurs du transport maritime. Toutefois, de par ces marchandises dangereuses, la référence revient au code *IMDG* qui sert de source au port de Dakar pour contrôler les navires ayant l'accès au port et aux eaux navigables. Ce code permet au port d'avoir une connaissance précise des marchandises. C'est dans ce sens que l'article 2-5-5 précise : « *Les capitaines, armateurs ou consignataires des navires transportant des matières dangereuses ou infectes sont tenus de déclarer à la capitainerie du port, au moins, vingt-quatre (24) heures avant l'arrivée du navire, la nature, la quantité et le conditionnement de ces matières ainsi que les conditions d'arrimage.* »¹⁹⁹ Ceci explique le rôle d'une capitainerie portuaire qui a une

198 Loi n° 65-342 du 1er mai 1965 portant Règlement d'exploitation du port autonome de Dakar, pp. 22-56.

199 Loi de 1965, *supra. cit.*

mission sensible quant au suivi de ces déclarations. Pour autant, comme le souligne P. Chaumette : « *Les navires transportant ou non des matières dangereuses, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes, restent concernés, bien évidemment à l'exception des navires de guerre, de pêche, des bateaux traditionnels, de soutes de moins de 5 000 tonnes. L'exploitant du navire qui fait route vers le port d'un État membre doit notifier à l'autorité portuaire concernée une série d'informations (identification du navire, nombre de passagers, ports de destination, heure probable d'arrivée) au moins vingt-quatre heures à l'avance quand cela est possible.* »²⁰⁰ Ces dispositions restent d'ordre communautaire, relatives à l'espace européen, et doivent sensibiliser l'espace ouest-africain pour faire face aux éventuels dangers naturels que le transport maritime peut causer.

Quant au Mou d'Abuja du 25 octobre 1999 au Nigeria, ratifié par le Sénégal en juin 2001, il faut comprendre que cet accord est né à la suite de la non-ratification par le Sénégal du Mémorandum de Paris en 1982, comme beaucoup de pays africains, lesquels se sont toutefois inspirés des questions normatives soulevées par ce Mémorandum pour conclure des accords bilatéraux en un partenariat multilatéral des différents pays concernés. Il n'est pas considéré, comme le souligne Kh. A. Kane, comme « *une convention internationale, encore moins une organisation internationale. C'est un accord administratif entre les différentes administrations maritimes de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et il est dénué de caractère obligatoire.* »²⁰¹

Encore faut-il souligner que l'aspect matériel conséquent pour contrôler les navires semble être une limite pour les ports africains, relevant d'obstacles matériels pouvant valoriser ce Mou d'Abuja, par l'insuffisance des inspections de navires. Cependant, le respect d'un tel Mou d'Abuja, dans toutes ses dispositions de prévention et de signalisation en cas de non-respect des règles conformes, aurait peut-être permis d'éviter la catastrophe « *Probo Koala* » survenue en Côte d'Ivoire et qui est passé par Dakar sans dispositif de signalement du navire dans les ports de la sous-région.

Parallèlement, il faut rappeler les prémisses relatives à la sécurité maritime dans la Communauté européenne pour comprendre les enjeux majeurs que doit relever l'Afrique de l'Ouest sur la question sécuritaire en harmonisant les directives communautaires. De ce fait, contextuellement, P. Chaumette évoque : « *À la suite du naufrage pétrolier Amoco Cadiz, en 1978,*

200 P. Chaumette, *Droits maritimes*, Dalloz, 3^eéd., 2014, p. 257.

201 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 272.

et des nombreuses pollutions par hydrocarbures dues à des pétroliers, la Communauté européenne a suivi des travaux de l'Organisation maritime internationale et s'est efforcée d'accélérer la ratification par les États membres des conventions adoptées. Il s'agit de "communautariser" ces conventions internationales. »²⁰² Il faut comprendre alors la réactivité des autorités européennes prenant au sérieux les effets néfastes causés par des catastrophes naturelles liées au transport maritime en adoptant des dispositions communautaires²⁰³ pour mettre en garde les États maritimes de l'aspect sécuritaire. Les États de l'espace U.E.M.O.A ont tenté toutefois de mettre en œuvre certaines directives communautaires²⁰⁴ pour garantir la sécurité maritime dans les États concernés. Il est alors pertinent de souligner que des textes réglementaires en Afrique de l'Ouest existent en ce sens, mais que leur application demeure loin d'être facile. En effet, la question du suivi des navires et des éventuelles interventions en cas d'accident en mer ou d'incidents reste peu maîtrisées dans la région ouest-africaine en termes de professionnels, de matériels pouvant faire face aux pollutions de l'environnement marin. Une politique de sensibilisation quant aux risques de pollution des navires doit être conduite pour protéger davantage le milieu marin contre ce fléau.

Ces aspects de prévention entrent dans le cadre du protocole du 17 février 1978, MARPOL 73/78, même si la Communauté européenne n'est pas partie contractante, et son application va directement et immédiatement aux particuliers. Comme il convient de constater que *« toutes les normes qui relèvent de la sécurité du navire sont avant tout élaborées par l'OMI. On peut citer les deux plus grandes conventions : la SOLAS et la Marpol. Toutes les deux sont extrêmement intéressantes, d'une part parce qu'elles sont continuellement en refonte, s'enrichissant constamment des expériences et intégrant continuellement des dispositions nouvelles qui s'adaptent aux réalités, et, d'autre part, parce qu'elles sont l'œuvre de l'organisation internationale »*²⁰⁵.

202 P. Chaumette, ouvr. cit., p, 256.

203 Trois directives techniques communautaires relatives à la sécurité ont été adoptées, le 21 décembre 1978. S'agissant de la directive n° 79/114 du 21 décembre 1978 imposant la ratification de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens en mer, la délivrance des brevets et la veille ; de la directive n° 79/115 du 21 décembre 1978 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers ; de la directive n° 79/116 du 21 décembre 1978 relative aux navires citernes entrant dans les ports de la communauté ou en sortant.

204 Règlement n° 14/2008/CM/UEMOA, portant sur les règles et les conditions de constitution, de concession, d'installation et d'exploitation de la zone franche.

205 F. Odier, « Des Transports maritimes sûrs, Fédération française des sociétés d'assurance », *Les Entretiens de l'assurance*, 1999, Atelier 13, « La Sécurité des transports maritimes ».

Ainsi il faudrait remarquer que l'inspiration des sources internationales a permis aux pays africains de se pencher sur la question sécuritaire en communauté régionale pour répondre aux exigences normatives liées à la sécurité. Cependant, il paraît que la sécurité peut être cernée comme la quintessence de mise à l'abri face aux risques éventuels découlant sur une prévention pouvant concerner la chose (le navire et les biens), les personnes et l'environnement, comprenant toutefois des principes juridiques et des méthodes techniques. C'est ce qui permet de lire que « *la sécurité maritime est comme la situation dans laquelle le navire, les biens et les personnes qu'il transporte, sans oublier le milieu marin, sont placés à l'abri de tout risque. Il s'agit d'éviter tout dommage corporel, matériel et environnemental. Cela englobe les mécanismes juridiques et techniques de prévention des dommages pouvant toucher le navire, les biens et les personnes transportées ainsi que le milieu marin* »²⁰⁶.

Toujours dans cette disposition réglementaire, les catastrophes maritimes survenues en Afrique en l'espace de quatre ans dont le ferry *Joola* au Sénégal en 2002 et celle du ferry *Al-Salam 98* en 2006 au large des côtes égyptiennes avec près de 1400 morts ou disparus permettent de comprendre l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud. L'existence de ces catastrophes maritimes en Afrique suscite des réflexions relatives au contrôle des navires par l'État du port ou à la gestion et à l'exploitation de ces navires. Le respect de telles règles normatives relatives à la sécurité permettrait au moins d'éviter ces catastrophes au regard de l'incompatibilité de la navigation maritime de ces ferries, menant même vers des immobilisations afin que les armateurs puissent se conformer aux normes internationales de sécurité. Ainsi, il convient de noter qu'« *il ressort de ces deux tragédies que les contextes socio et géopolitiques avaient favorisé des situations de monopole de certaines compagnies de transport maritime. Fort de leur monopole, ces compagnies sont en général peu soucieuses de la réglementation internationale, seul importe le profit* »²⁰⁷.

Autrement dit, force est de constater que la gestion nébuleuse des navires dans le continent africain conduit à des catastrophes maritimes frappantes où la quête vers le profit demeure la clé de

206 A. C. Zinsou, « Le MOU d'Abuja : un accord difficilement appliqué en Afrique », *RAMATRANS*, juillet 2009, p. 27.

207 P. N. Mbogba, « De l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud », *RAMATRANS*, juillet 2009, p. 20.

performance de l'entreprise gestionnaire au détriment du respect des normes de sécurité. De même, l'État échoue dans son rôle régalien consistant à préserver l'intérêt général en bafouant les garanties sécuritaires quant à l'inspection de la navigabilité des navires. Fort conscient que le défi à relever reste énorme, les pays du Sud ont tout intérêt à veiller au respect et à l'application des réglementations internationales et communautaires des transports maritimes, car des contextes socio-économiques et géopolitiques restent en jeu dans les régions d'Afrique liées au transport maritime. Cependant, il faut envisager la rigueur totale quant à la nécessité du contrôle obligatoire des navires dans les ports pour les pays signataires du Mou d'Abuja pour contrecarrer le laxisme persistant des États, frein au développement et à la garantie sécuritaire du transport maritime. Loin de cette fatalité meurtrière consistant à remarquer que « *certaines régions d'Afrique, totalement tributaires du transport maritime dans leur vie quotidienne, sont économiquement et socialement menacées à l'allure où se multiplient les catastrophes maritimes meurtrières. Il est donc du devoir de la communauté internationale et maritime en particulier de rappeler que l'homme doit être au centre de tout progrès et non l'inverse ; il ne saurait exister de développement économique sans ou contre l'espèce humaine* »²⁰⁸. Il faut alors souligner que, malgré l'importance du cadre réglementaire international, il est de toute nature de grandeur pour les pays africains dans les fédérations régionales de s'atteler sur cette question en définissant un cadre normatif contraignant pour ces questions de puissance publique. En effet, il conviendrait d'accepter et de comprendre encore davantage, pour le Sénégal et les pays africains, la nécessité de l'application des règles établies pour une meilleure performance dans le transport maritime.

Au-delà de l'aspect réglementaire, une meilleure coopération entre les ports permettrait sans doute d'échanger des informations sur la navigabilité des navires et les éventuels risques pour certains qui mettraient en cause l'environnement maritime et humain à travers le renforcement du contrôle des navires par les États du port. Il serait dommage de constater que « *le paradoxe qu'il faut relever tout de même est que ce sont ceux qui connaissent mieux les aléas de la mer qui, les premiers, contournent et violent la réglementation et les normes techniques obligatoires* »²⁰⁹. À cela s'ajoute la course vers le profit au détriment de la valeur humaine et de l'environnement. Il serait néanmoins préférable pour le Sénégal de montrer l'exemple sur cette question pour peser dans l'élaboration des futures règles internationales et monter sa place dans le respect des réglementations internationales

208 *Ibidem*, p. 22.

209 P. N. Mbogba, ouvr. cit., p. 24.

maritimes afin de consolider sa position géostratégique dans le monde maritime africain et international. Il faut sans cesse renouveler la culture de rappel pour les pays d'Afrique qu'une loi ou une règle internationale n'est rien sans son application même contraignante, elle doit être dans son exercice efficace, effective et fiable. Il serait cruel de condamner les potentialités des pays africains et du Sénégal dans cette mondialisation économique à cause du laxisme, d'une défaillance de suivi, du laisser-aller, d'une corruption ou de la simple quête du profit au détriment de la valeur ajoutée humaine.

Toutefois, le MOU d'Abuja étant un accord administratif, serait-il difficilement applicable dans la région de l'Afrique de l'Ouest ? Telle est la question juridique dans son application. Il convient sans doute de constater l'effort des Africains dans l'élaboration d'une telle réglementation sécuritaire, tant dans la pertinence de l'accord que dans son objet en soi-même. En effet, son importance se trouve doublement dans le fait qu'il « *institue clairement le contrôle des navires par l'État du port dans la sous-région et puis de son intérêt juridique qui se dégage de la référence aux instruments pertinents qui ont une force obligatoire, sans oublier la procédure d'amendement du MOU d'Abuja* »²¹⁰. Alors l'arsenal juridique est-il présent dans l'arbre sécuritaire des zones maritimes africaines et ce, malgré la question de son ampleur, tant dans son application que dans son interprétation dans les affaires qui demeurent de loin inefficaces. La souscription de l'État sénégalais dans cette approche s'inscrit dans une dynamique de renouveau et de garantie de l'intérêt général, mais l'accompagnement des mesures juridiques laisse à désirer. Toutefois, la complexité de la mise en œuvre de ce MOU repose sur des aspects juridique et structurel dus au manque de caractère contraignant et à la liberté des États. C'est ainsi que M. Ndende souligne qu'il « *se présente, en effet, comme de la soft law, du droit mou qui laisse aux États trop de latitude par son manque de coercition* »²¹¹.

Les dispositions réglementaires retenues dans cet axe de recherche permettent de mesurer l'incidence de telles conventions sur la gestion portuaire sénégalaise, ce qui doit aboutir à mesurer leur impact dans le souci de mieux opérer en ce sens. L'applicabilité et l'effectivité des textes internationaux, communautaires et nationaux restent un vrai débat dans la gestion portuaire ouest-africaine, sénégalaise en particulier. Il faut néanmoins se conformer aux réalités de la mondialisation,

210 A. C. Zinsou, ouvr. cit., p. 27.

211 M. Ndende, préface de P. Mbogba, *La Protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémoire d'Abuja*, Presses de l'UCAC, Yaoundé, 2005, p. 15.

avec les phénomènes dévastateurs de l'environnement portuaire, pour mieux garantir la sécurité portuaire dans son sens large, sans oublier les phénomènes impliquant directement les installations portuaires, surtout au port de Dakar avec la question des terminaux concédés à des partenaires privés qui doivent appliquer les dispositions réglementaires relatives à la sûreté portuaire par le biais des installations portuaires. Encore faut-il souligner le respect de l'environnement au Sénégal avec une politique maîtrisée relativement au code de l'environnement sénégalais de la loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001, pourvu que les intérêts économiques et écologiques soient préservés. Il faut constater que la question environnementale est une partie intégrante des aspects de développement de nos jours, avec des enjeux portuaires manifestes en termes de dragage, d'extension de quais et d'endigage. En matière de sécurité maritime, l'exemple du *Probo Koala*, vraquier battant pavillon du Panama, illustre le mieux le danger couru par le continent africain en matière de transport d'hydrocarbures, entraînant l'empoisonnement de milliers d'habitants et le décès de seize d'entre eux²¹². Force est d'admettre qu'à l'issue d'une procédure complexe et lourde de conséquences de ladite catastrophe, s'explique une conciliation matérielle entre l'État ivoirien et la société PUMA ENERGY, filiale de TRAFIGURA (affréteur). Toutefois, il convient sans doute, face aux dégâts causés, de souligner le non-respect de l'obligation de réception portuaire des résidus de cargaison du navire au transfert manifestement illicite des déchets, du fait de la nature particulière des déchets du navire et de l'articulation défailante et lacunaire du système de responsabilité relatif au transfert illicite de déchets, causant alors une réparation et sanction des comportements illicites. Comme le constate M. Bourrel : « *L'affaire Probo Koala a non seulement mis en évidence que le trafic de déchets dangereux vers les pays en développement est une réalité et ce, malgré les efforts réalisés par la Communauté internationale et l'Union européenne, mais aussi qu'il existe une faille entre l'articulation des différents instruments juridiques pertinents. Force est d'admettre qu'il est et restera difficile pour les victimes de ce genre de catastrophe d'obtenir une indemnisation des préjudices dont elles souffrent et ce, sans que des modifications des systèmes de prévention et de sanction ne soient envisagées sur les plans national, régional et international.* »²¹³ De telles réflexions montrent la latence des États africains dans la surveillance de l'application des règles relatives à la sécurité maritime et, pire, dans la sauvegarde de la santé publique et la garantie de l'intérêt général. Le refus des pays en voie de développement d'accepter les résidus d'hydrocarbures néfastes à l'environnement doit être une réponse face aux *lobbies* mal intentionnés et soucieux des gains financiers à travers le

212 M. Bourrel, J. Breham, « L'Affaire du *Probo Koala* », *RAMATRANS*, juillet 2010, p. 19.

213 *Ibidem*, p. 32.

transport maritime. Et ce, pour autant, malgré l'existence de la convention de Bamako²¹⁴ visant à pallier aux manquements de la convention de Bâle ; aussi le continent africain a-t-il essayé de répondre d'une manière plus contraignante juridiquement à l'importation des déchets dangereux. Cependant, les effets néfastes du *Probo Koala* ont affecté la Côte d'Ivoire, causant ainsi la pire catastrophe sanitaire et environnementale du pays depuis sa souveraineté. Il convient alors de constater une illégalité dans l'acheminement des marchandises dites dangereuses, traversant ainsi les eaux européennes puis africaines avec la plus grande bienveillance et/ou complicité des États africains, en contrepartie de la loi de l'omerta pour ne pas répondre juridiquement aux torts de ces multinationales de l'affrètement et, encore pire, préférer une réparation de la faute de l'affréteur par un volet financier qui cependant n'effacera jamais la douleur des victimes. Ainsi faut-il remarquer dans cette affaire une certaine corruption dans les instances juridiques africaines, voire un défaut d'indépendance de la justice ivoirienne pour aller au bout de la mise sous mandat de dépôt des parties responsables de la faute. C'est ainsi qu'il est pertinent de noter que « *cette immixtion du politique dans le judiciaire a convaincu les différents observateurs qu'il ne serait pas possible d'obtenir que la justice ivoirienne se penche sereinement sur les responsabilités dans cette catastrophe* »²¹⁵. Ce mal qui gangrène les pays en voie de développement reste une réalité toujours d'actualité dans les pays africains, ce qui explique parfois la mise à l'abri des sociétés étrangères dans le circuit maritime africain sans réel souci, même en cas de violation des règles juridiques, au détriment des victimes qui demeurent le peuple. Encore faut-il réécrire l'interdiction des conflits d'intérêts dans le domaine portuaire pour défendre l'intérêt général. Le chemin vers l'exemplarité reste illusoire, le bal des grandes puissances en infraction est toujours aussi festif.

§ 2. Les questions relatives à la sûreté au port de Dakar

Il faut convenir que, dans le langage maritime, les notions de sécurité et de sûreté portuaire restent bien distinctes. Elles sont deux éléments essentiels qui se rejoignent dans les dispositions réglementaires témoignant un prolongement conceptuel pour la bonne gestion portuaire. La convention *SOLAS* de 1974 appuie cette idée dès lors que le code ISPS²¹⁶ s'y intègre pour mettre en

214 Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer les déchets dangereux en Afrique et le contrôle des mouvements transfrontières, en vigueur le 30 mars 1996, puis signée par 12 pays dont le Bénin, le Sénégal, la Côte d'Ivoire, le Burundi, le Burkina Faso, la Centrafrique, l'Égypte, le Mali, la Guinée, le Niger, le Togo et la Libye.

215 M. Bourrel, ouvr. cit., p. 29.

216 Le code ISPS comprend deux parties :

œuvre les normes réglementaires disposant à garantir la sûreté portuaire. Dans le langage anglo-saxon, « *security* » renvoie au terme de sûreté tandis que « *safety* » explique la notion de sécurité. Ainsi, comme le rappelle P. Chaumette : « *Le passé récent (paquebot Aquille Lauro en 1985, pétrolier Limbourg en 2002), a démontré qu'aucun pays au monde n'est à l'abri d'actions terroristes, et le transport maritime n'échappe pas à la règle. Il est nécessaire de garantir à tout moment la sûreté du transport maritime, celle des citoyens qui l'utilisent et celle de l'environnement, face à des menaces d'actions illicites internationales.* »²¹⁷

Ce phénomène ainsi décrit montre à quel point, de nos jours, avec le fléau du terrorisme et les instabilités géopolitiques que traverse le monde, la question de sûreté reste essentielle pour accompagner le développement du transport maritime. Cet aspect demeure une préoccupation majeure en Afrique, surtout sur la corne africaine où les questions de piraterie sont souvent abordées. La menace de plus en plus accrue du terrorisme dans toutes les régions du monde doit pousser le port de Dakar, ainsi que tous les ports de la sous-région, à se pencher davantage sur la question de la sûreté maritime et portuaire. C'est ainsi que pour le renforcement et le contrôle de la sûreté portuaire, des mesures importantes ont été prises par l'OMI en 2002, modifiant la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer (*SOLAS*) en y instaurant un code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (*International Ship and Port Facility Security Code : ISPS*), entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. En effet, il convient de souligner le rôle de l'État du Sénégal dans la mise en œuvre du code ISPS en matière de sûreté portuaire. Il est évident de noter que l'État ou le gouvernement national sera le principal axe de référence et qu'il devra assumer l'obligation de rendre compte de ce qui a trait aux nouvelles mesures de sûreté prises dans le cadre du processus du code ISPS de l'OMI. Il est évident que l'enclenchement et le maintien des mécanismes requis pour la mise en œuvre des éléments applicables du code ISPS relèvent de l'État, membre de l'OMI et signataire du code et des conventions associées²¹⁸. La compréhension de la mise

Une partie A d'application obligatoire, constituée par les amendements de la convention *SOLAS* ;

Une partie B, d'application facultative, qui est un guide de l'application de la partie A.

Il faut remarquer que l'Union européenne a « communautarisé » ce code et l'a rendu obligatoire dans ses deux parties (A et B) pour tous ses membres à travers le règlement CE 725/2004 du Parlement européen et le Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, de même que les États-Unis, contrairement à l'Afrique.

217 P. Chaumette, *ouvr. cit.*, p. 261.

218 Code ISPS, décembre 2002, annexe 1, partie A, sections 1 et suivantes.

en œuvre du code ISPS pour l'État concerné passe par un organigramme stipulant la maîtrise de la gestion dudit code, afin de mettre en exergue qu'il constitue un programme exhaustif visant à rehausser le profil de sûreté global de l'industrie internationale du transport maritime commercial. Ce code repose sur un ensemble de méthodologies axées sur la détermination des biens et d'éléments d'infrastructure essentiels pour garantir la sûreté et le fonctionnement ou le déroulement ininterrompu des activités commerciales, tenant compte du fait que ces éléments pourraient comporter des notions ou aspects vulnérables. C'est sous cet angle que réside la pertinence du code ISPS pour les ports maritimes, en veillant sur la sûreté portuaire, en fournissant des directives appropriées sur les plans de sûreté dans le but d'éliminer ces aspects vulnérables. L'élaboration du code ISPS au port de Dakar s'accompagne de la vérification de la conformité des règles appliquées par les concessionnaires dans leur champ d'intervention en tant qu'opérateurs privés devant veiller au respect des règles internationales et nationales relatives à la sûreté portuaire. L'aspect pratique de cette partie de recherche réside dans l'élaboration d'une mission d'audit juridique effectuée au cours de l'année 2016 pour Dubaï Port World, relative à la conformité des dispositions réglementaires internationales, communautaires et nationales sur la question de sécurité et de sûreté maritime et portuaire (*voir Annexe n° 1*). Toutefois, il faut souligner la particularité du code ISPS qui intègre la notion de sûreté dans les conventions, absente des conventions précédentes. C'est ainsi que Kh. A. Kane définit cette notion de sûreté comme « *l'ensemble des mesures et des moyens de protection contre les actes de malveillance* »²¹⁹. Cette définition peut être mesurée au sens large du terme. Quant à la sûreté maritime, elle se définit comme « *l'ensemble des mesures que les propriétaires, exploitants et administrateurs de navires, d'installations portuaires, d'installations au sens large et autres organisations ou établissements marins utilisent pour se prémunir contre le terrorisme, le sabotage, les passagers clandestins, immigrants illégaux ou demandeurs d'asile, les actes de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires, la capture, la nuisance ou l'attaque par surprise* »²²⁰. Autrement dit, la sûreté bien renforcée endiguerait tout acte illicite en utilisant les moyens et mesures nécessaires humainement et matériellement pour préserver le transport maritime international.

Cette question est plus préoccupante au niveau de la côte qu'elle l'est en pleine mer car le risque

219 Kh. A. Kane, *ouvr. cit.*, p. 246.

220 G. M. Madoungou Ndjeunda, *Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaires dans les pays de la côte ouest-africaine*, thèse de Lettres et Sciences Humaines, Nantes, 2009, p. 25.

semble plus élevé. C'est sans doute ce qui explique la réalisation, conformément aux dispositions de l'organigramme de la mise en œuvre du code ISPS, d'un plan de sûreté portuaire à tous les niveaux importants. Il s'agit, avec celui-ci, « *de garantir la sûreté et l'efficacité du transport maritime international en établissant et en appliquant les procédures nécessaires, conformément aux dispositions du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, afin de assurer la protection contre les actes d'interventions illicites dirigés contre des personnes, des ports, des installations de navigation maritime, des navires et des équipements* »²²¹. En effet, le port de Dakar, avec ses positions stratégiques de sites comme le *wharf* pétrolier et/ou le terminal à conteneurs, se conforme aux dispositions internationales vis-à-vis des recommandations de l'OMI, en s'assurant d'une politique de sûreté fiable conférant aux autorités responsables de s'atteler à la question. C'est ainsi que la 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)²²² et de l'agence des affaires maritimes (ANAM)²²³ entre dans cette optique.

Toutefois, force est de constater le progrès du Sénégal à mettre en œuvre ces recommandations sur la sûreté, même s'il faut rappeler que le code ISPS²²⁴ ne vise pas les ports et installations au sens large, mais les installations en étroite relation avec le navire. Cette notion a été comprise par l'État sénégalais en créant le plan national d'intervention d'urgence en mer (PNIUM)²²⁵, en parfaite collaboration avec le HASSMAR. De ce fait, malgré les dispositions réglementaires prises par le Sénégal, faut-il s'interroger davantage sur les moyens alloués aux instances administratives pour mener à bien ce dispositif en cas de besoins. La position du port de Dakar au cœur de la capitale doit être davantage prise en compte dans les dispositions de sûreté car des difficultés majeures peuvent être soulignées quant à l'accessibilité rapide pour toute intervention. La responsabilité des gestionnaires de terminaux sur la question de la sûreté portuaire doit également être prise en compte dans l'application des directives et dispositions mises pour garantir la sûreté portuaire, à défaut de les soumettre à des sanctions contraignantes lourdes de sens. Il faut surtout prendre en compte les

221 Oyame Obame, cité par G. M. Madoungou Ndjeunda, ouvr, cit., p. 25.

222 Décret n° 2006-322 du 7 avril 2006 portant création de HASSMAR, JOS n° 6296, 9 septembre 2006.

223 Décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des affaires maritimes, JOS, juin 2009.

224 N. Mahamoud Nour, *Le code ISPS et ses incidences dans le transport maritime et les ports*, Mémoire Master II, Nantes, 2005, p. 5.

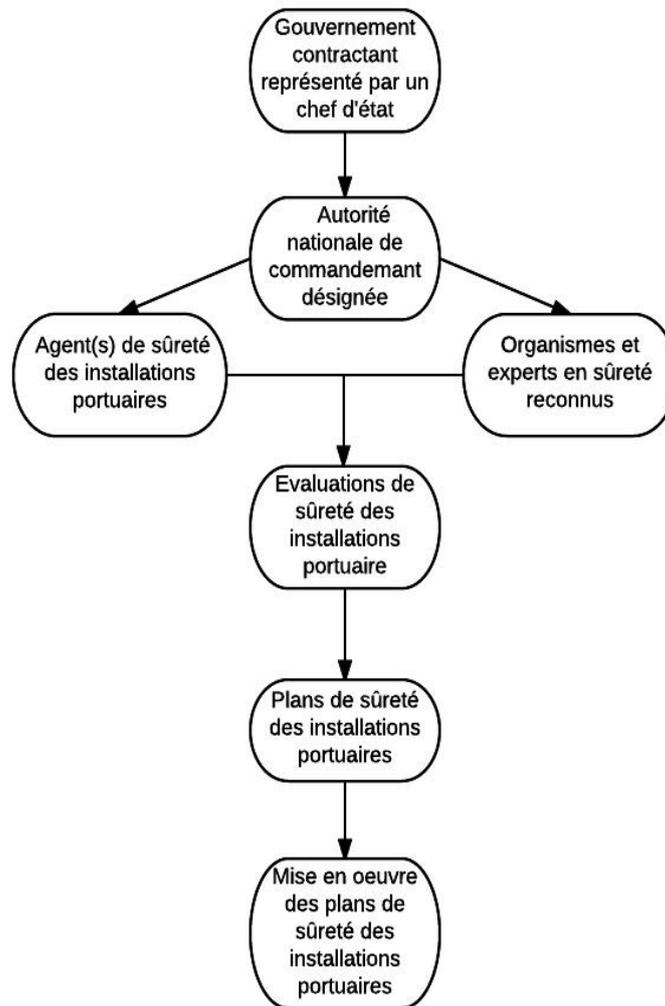
225 Décret n° 2006-323 du 7 avril 2006 portant création du PNIUM, JOS, 30 avril 2006.

questions vulnérables dans un monde en perpétuels bouleversements, marqué par un terrorisme des quatre coins du monde, le Sénégal n'en étant pas épargné au regard de la progression des activistes dans la région ouest-africaine. Le suivi des recommandations internationales par le Sénégal sur cet aspect montre le souhait de l'État à se conformer de plus en plus aux dispositions internationales afin de montrer sa place dans le commerce international où l'industrie internationale du transport maritime reste importante, d'une part, et de pouvoir offrir des garanties juridiques et économiques sur les plans de sécurité et de sûreté aux éventuels investisseurs privés et acteurs du marché, d'autre part. La mise en œuvre d'un plan de sûreté au port de Dakar reste un atout pour l'industrie portuaire sénégalaise à montrer son impact sur le transport maritime en Afrique de l'Ouest. Ainsi, au regard des dispositions internationales relatives à la sûreté maritime et portuaire, l'organigramme²²⁶ suivant illustre la manière de mettre en œuvre le code et la gestion pour la sûreté portuaire des navires et des installations portuaires, afin d'évaluer tous les paramètres concernant cet aspect servant de guide et de référence.

Organigramme pour la gestion et la mise en œuvre du code international pour la sûreté

226 Guide pour le savoir et l'implémentation du code international de sécurité maritime et portuaire pour la protection des bateaux et des installations portuaires (OMI ISPS), préparé par l'Organisation des États Américains (OEA) et l'Administration maritime des États-Unis (MARAD), décembre 2004, p. 3.

des navires et des installations portuaires



Conclusion

L'analyse de l'état actuel de la situation portuaire de l'espace ouest-africain, et plus particulièrement celle du Sénégal, permet d'évaluer l'importance du secteur maritime dans l'économie nationale, avec ses impacts positifs et négatifs. La présente étude montre le cadre juridique relatif aux structures portuaires se penchant sur un aspect public, mais sa valorisation et son exploitation relevant de la présence d'acteurs privés illustrent la complexité et le particularisme du domaine dans la politique de « légifération ». En effet, au regard d'une telle confrontation entre le secteur privé et public, la bonne maîtrise de la gestion portuaire prenant en compte l'ouverture du marché devient une priorité pour le Sénégal. Les enjeux majeurs liés à l'exploitation du domaine portuaire ainsi que l'ensemble des normes juridiques sur l'échelle planétaire, communautaire et nationale expliquent la prise de conscience de la juste importance du développement socio-économique que le secteur portuaire peut engendrer. Les dispositions devant faciliter les échanges permettent de réglementer et de réguler le secteur pour une meilleure productivité. Une telle réglementation juridique de la sphère maritimo-portuaire est accompagnée par la prise en considération des réalités mercantiles que la libéralisation impose à travers la concurrence, la compétitivité et la performance du secteur. Toutefois, la position géostratégique du Sénégal dans le domaine maritime et portuaire en Afrique de l'Ouest demeure avantageuse et fluctuante, d'autant plus que 80 à 90 % des échanges passent par ce canal de distribution. Son poids socio-économique reste important pour le décollage vers l'émergence du pays et du continent. Les politiques entreprises durant ces dernières décennies en matière maritime et portuaire laissent à penser que la prise en compte du nouveau portuaire de dernière génération permettrait sans doute de mesurer l'expansion du commerce maritime international. En effet, force est de constater que le continent africain en général, et le Sénégal en particulier, accordent une grande importance à l'accroissement des transports maritimes dans le monde afin de se pencher encore davantage sur la juste importance de ce secteur.

La revue littéraire et juridique de cette partie a permis, d'une part, de faire l'état des lieux dans une approche certes comparative à l'échelle internationale et communautaire entre les différentes contrées maritimes concurrentielles, de dessiner le cadre commercial, technique, juridique et politique du secteur et, d'autre part, d'essayer d'apporter des réponses tendant à développer encore davantage le volet maritime et portuaire sur tous les plans du Sénégal à travers une approche prospective.

Cependant, le transport maritime valorisant et exploitant la structure portuaire permet de comprendre la nécessité juridique face à la dualité entre les secteurs privé et public. Une telle conception du transport maritime aboutit à l'étude de l'uniformisation des dispositions maritimes qui relèvent d'un particularisme et d'une spécificité. Cet enjeu démontre les règles spécifiques du secteur du transport maritime des marchandises et des passagers. Il convient aussi de cerner encore davantage l'implication du Sénégal permettant de trouver sa place au niveau international et régional dans les échanges liés au commerce maritime mondial. Encore faut-il remarquer qu'une telle réussite du secteur maritimo-portuaire sénégalais passe par une capacité de réponse vis-à-vis des normes standardisées du secteur sur le plan international en facilitant l'accès au port, en diversifiant ses activités et en se dotant d'instruments techniques, juridiques et visionnaires en matière de politique stratégique maritime et portuaire. Ainsi, l'arsenal juridique international lié au transport maritime montre sans doute que les échanges maritimes internationaux restent confrontés à des risques fréquents qui anéantiraient son décollage socio-économique. De ce fait, comme le souligne M. Ndende : « *L'Afrique n'a jamais échappé à ces dangers... Ce sont autant de situations qui ont, par la force des choses, placé les Nations Unies en première ligne d'un long combat.* »²²⁷ Fort de ce constat, il convient de comprendre que les éventuels risques liés à la navigation maritime commerciale internationale demeurent présents et ce, malgré son importance pour une mondialisation vertueuse. Néanmoins, il est tout de même important de s'interroger sur l'efficacité et l'effectivité de tout un panel juridique international pour ces pays en voie de développement. Ainsi est-il remarquable de constater qu'au regard du nombre de dispositions normatives, la question de son « *application* », voire une certaine « *hibernation juridique* »²²⁸ en matière commerciale reste toutefois à conjuguer.

Pour ce faire, il serait évident de repenser un nouvel ordre maritime international qui ne

227 M. Ndende, « L'Activité normative des Nations Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux », *RAMATRANS*, juillet 2009, p. 8.

228 *Ibidem*, p. 13.

laisserait aucune contrée maritime en arrière, en prenant en compte l'importance des pays en voie de développement, qui ont un impact soit direct soit indirect sur les croissances occidentales. La présence de plus en plus forte des Chinois en Afrique tente de changer la donne dans les partenariats économiques. La question juridique permettra sans doute alors de réguler la position économique et commerciale du Sénégal dans les échanges maritimes internationaux et régionaux.

Deuxième Partie

Aspect de la valorisation du domaine portuaire et source de régulation économique par le transport maritime

Il sera important de cerner sous ce second registre la question principale du transport maritime dans son aspect de valorisation du domaine portuaire et sa capacité de réguler l'activité économique d'une manière générale. En d'autres termes, le transport maritime reste une des activités les plus génératrices de profit dans le secteur portuaire, au regard de son rôle de facilitateur des échanges commerciaux dont dépend tout pays. L'ère de la mondialisation montre la pertinence d'une telle activité dans un secteur en pleine expansion, marquant ainsi l'ouverture des frontières sur le plan économique tout en promouvant la compétition et la concurrence, tant dans l'offre que dans la demande, éléments relevant du marché. Le transport maritime, comme la croisière, la pêche, la plaisance, reste un domaine maritime privilégié dans un monde qui tend de plus en plus vers une croissance bleue. L'innovation technique dans les outils de transport maritime de marchandises et de passagers marque le degré de décollage économique du domaine qui se compare avec les autres modes de transport ferroviaire, aérien, routier. Les questions environnementales liées aux risques climatiques et de pollution, de plus en plus discutées et mises en œuvre sous forme de pacte ou d'accord, illustrent le niveau remarquable du transport maritime comme une alternative qui permettra de mieux opérer face à de tels fléaux.

Les structures portuaires de dernière génération, les superstructures et infrastructures de renommée du domaine portuaire expliquent le niveau d'implication du transport maritime dans les économies locales, régionales et internationales. Il est assez fréquent de constater les aménagements portuaires dans les différentes zones d'exploitation permettant de capter plus de parts que procure le transport maritime en se dotant d'équipements techniques, nautiques et matériels. L'Afrique de l'Ouest reste une région du monde dépendante de ce commerce maritime pour s'assurer d'une économie pérenne et montrer son existence, son implication dans les échanges internationaux. La position stratégique du port de Dakar sur cette côte ouest-africaine reste un élément phare dans son rôle de carrefour des routes maritimes et sa capacité d'assurer le relais avec les pays sans bordure maritime, comme le Mali.

Le transport maritime n'est pas un phénomène de mode au Sénégal car, depuis très longtemps, l'histoire de ce pays est totalement assimilée aux questions maritimes et ce, depuis le commerce triangulaire, l'esclavage, la colonisation.

La pertinence du transport maritime réside dans le rôle que joue le domaine portuaire conjointement pour s'assurer des éventuels avantages économiques et permettre un développement

sur le plan socio-économique. Toutefois, il est remarquable, face à la dualité entre le secteur public et le secteur privé dont relève le transport maritime avec l'ensemble des acteurs qui y opèrent, de mesurer son impact pour le Sénégal avec un cadre réglementaire adéquat permettant de cerner la juste importance d'une telle activité dans un commerce international. Sur le plan juridique, il est intéressant de comprendre le transport maritime dans ses diverses formes en cernant le cadre réglementaire du droit maritime dans son particularisme et le phénomène de responsabilité des transporteurs.

Ainsi le transport maritime, élément de valorisation et d'exploitation du domaine portuaire, est-il un élément essentiel du droit maritime qui doit dresser un cadre réglementaire uniforme conciliant les différentes sources de réglementation (*Titre I*). La revue du transport maritime dans son ensemble en échanges de marchandises et moyens de transport de passagers permet de mesurer les approches commerciale, économique et juridique du transport maritime au Sénégal afin de mieux comprendre la réglementation du transport maritime dans l'espace ouest-africain à travers un cadre comparatif des règles spécifiques et une étude prospective de cet aspect (*Titre II*), d'où l'importance d'étudier la complexité des règles pléthoriques définissant le champ du transport maritime.

Titre I. Uniformisation et conciliation des sources réglementaires

La pluralité des règles en matière de droit maritime réside dans le fait qu'elles sont d'ordre international, relevant certes de l'espace privé mais aussi public, du moins par l'idée selon laquelle la nature du droit maritime participe tour à tour au droit privé et au droit public. C'est dans ce sens que l'uniformisation et la conciliation des règles maritimes passent par l'unification de l'ensemble des règles de droit international privé, s'agissant ainsi des conventions internationales qui proposent des règles de solution de conflits de lois, découlant par ailleurs de l'intervention de plusieurs ordres juridiques pour résoudre le rapport de droit visé. En matière de droit maritime, l'unification des règles visant le fond relève d'un degré exclusivement conventionnel. C'est ainsi que M. Rimaboschi souligne : « *L'absence de toute construction systématique, faute d'un manque de tradition juridique et doctrinale commune entre les États, surtout entre ceux qui relèvent de la culture de Civil Law et de ceux de Common Law, reste la conséquence de l'histoire de l'unification conventionnelle du droit maritime, qui a été créée sur l'insistance des praticiens et pour leurs exigences.* »²²⁹ Pour ce faire, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 relative aux questions de connaissements reste sans doute la réglementation uniforme la plus importante dans le domaine du transport maritime de marchandises. Pour autant, il faut comprendre que le droit maritime touchait particulièrement les relations entre particuliers, donc du droit privé, car ultérieurement ces particuliers concernaient les professionnels du commerce et des transporteurs relevant du commerce international. Cependant, l'enrichissement de ce droit maritime repose sur l'évolution et l'envergure du transport maritime, qui nécessite de la puissance publique ou de la communauté publique pour répondre aux exigences relevant des questions environnementales et de la sûreté maritime. Ces dernières règles de puissance publique s'inscrivent dans le respect des intérêts publics, d'où la concomitance entre les domaines privé et public fortifiant le droit maritime. L'unification des règles en droit maritime reste l'œuvre du Comité Maritime International (CMI)²³⁰ qui dispose d'une vision comparée des différents systèmes nationaux, facilitant ainsi la rédaction du droit uniforme. Dans cette même perspective, il faut souligner le travail de l'OMI, de la CNUCED et de la CNUDCI, qui ont poursuivi ce travail

229 M. Rimaboschi, *L'Unification du droit maritime*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2006, p. 20.

230 Organisation non étatique fondée en 1896 à Anvers regroupant les individus mais aussi des associations nationales de droit maritime de différents pays, cf. le site du CMI.

d'unification du droit maritime en essayant d'uniformiser et de concilier ces règles. La diversité des sources relevant de la souveraineté des États a permis de se pencher sur cette question grâce à l'élaboration des règles à travers un procédé d'analyse des usages et de la pratique du commerce maritime. Toutefois, il est important de souligner le caractère plus « législatif » des conventions des Nations Unies, car elles sont imposées par la volonté des États²³¹. Cette notion d'unification des sources réglementaires du droit maritime sera comprise par le biais de l'étude du cas assez particulier du droit maritime par rapport aux autres formes de droit relevant du pénal ou du civil, d'où la notion du particularisme à travers le cadre général du droit maritime (*Chapitre 1*), puis la conception proprement dite du cadre du transport maritime comme élément favorisant le commerce maritime (*Chapitre 2*).

Chapitre 1. Cadre général des règles du droit maritime

Le droit maritime peut être défini comme l'ensemble des règles juridiques spécifiques « *directement applicables aux activités que la mer détermine* »²³². Autrement dit, le droit maritime s'applique aux entreprises et aux personnes contrairement au droit de la mer, dont les règles trouvent leurs sources dans les procédures normatives du droit international public, définissant ainsi les compétences respectives des États sur les espaces maritimes. Toutefois, il est pertinent de souligner que le droit maritime ne peut nullement, de nos jours moins encore qu'hier, laisser de côté le droit de la mer, car par essence la vie maritime est internationale et sensible aux règles qui régissent le domaine international. La différence entre ces droits peut reposer sur leurs sources mais leur influence mutuelle reste présente, bien que le droit maritime repose sur un système normatif. Il est alors important de comprendre que définir le droit maritime n'est pas chose aisée puisqu'il s'agit « *d'un droit qui participe tour à tour au droit privé et au droit public* »²³³. En effet, le commerce maritime visant les relations entre des particuliers, il relève sans doute ou est fortement marqué par des traits de droit privé. Cependant, par coutume, la protection de la vie humaine en mer ou les principes généraux du droit maritime montre les éléments concourant à souligner le degré international quant au volet public.

231 M. Rimaboschi, *ouvr. cit.*, p. 24.

232 P. Bonassies, C. Scapel, *Droit maritime*, LGDJ, 2e éd., 2010.

233 M. Rimaboschi, *ouvr. cit.*, p. 25.

Ainsi la question du droit maritime reste-t-elle large au sens international mais spécifique sous certains aspects. Il regroupe dans la normativité de son système un ensemble de règles pléthoriques découlant sur la pluralité des normes pouvant mener vers une unification (*Section 1*) puis un frein à cette dernière du fait que le transport maritime relève des domaines privé et public (*Section 2*).

Section 1. La pluralité des règles

Le droit maritime regorge de sources réglementaires variées selon les problématiques. Une kyrielle de normes sur le plan international, communautaire et national fait que cette matière reste une des plus complexes mais aussi pertinente pour l'amélioration des conditions de l'ensemble des activités de la mer. La discipline maritime sous son aspect juridique se veut uniforme et conciliante sur le fond, malgré les différentes règles internationales qui définissent le champ d'action. Il est toutefois important de souligner l'envol historique du contexte juridique du droit maritime ; depuis l'avènement du volet coutumier du champ d'action, le droit maritime s'est internationalisé et tend vers une uniformité qui découle de la nature des choses. Comme l'ont rappelé P. Bonassies et C. Scapel : « *La mer, à l'inverse des frontières terrestres qui divisent les systèmes juridiques comme elles divisent les peuples, a toujours été un trait d'union entre les cultures juridiques, comme elle est un lieu de rencontre privilégié entre les hommes... Les contacts multiples entre les membres de la communauté maritime, la solidarité qui s'est créée entre eux, ont fait que les réglementations maritimes ont tendu à s'harmoniser et à s'unifier dans une dialectique permanente du national et de l'international.* »²³⁴ Ainsi paraît-il que l'essence même du droit international maritime s'explique à travers cette rencontre, ces échanges planétaires entre les peuples nourrissant de nos jours le phénomène de la mondialisation. Le caractère fondamental du droit maritime justifie la diversité des règles juridiques internationales, régionales et nationales, les unes et les autres contraignantes. L'ensemble des règles normatives relevant du droit maritime joue donc le rôle de régulateur des activités maritimes de plus en plus motrices pour le développement des États et, face à une mondialisation des échanges, le cadre législatif du droit maritime est d'autant plus important pour une économie en concurrence pure et parfaite, plus harmonieuse entre les pays. La matérialisation des règles juridiques, source de conventions internationales, est la plus déterminante en droit maritime, bien qu'elle ne découle pas seulement de ces traités internationaux. Cette pluralité des

234 P. Bonassies, C. Scapel, *ouvr. cit.*, p. 10.

règles internationales montre le degré d'internationalisation du droit maritime, mais aussi la diversité des institutions internationales et nationales qui le régissent au regard de leur rôle croissant en matière maritime.

La cohabitation occasionnelle du droit maritime et du droit de la mer en terme de confrontation du sort juridique des entreprises maritimes justifie sans doute ce panel de sources réglementaires émanant des institutions internationales. En outre, la spécialisation des institutions internationales et communautaires ou nationales participent au concours de la réglementation et de la régulation du domaine maritime, qui est un élément remarquable voire incontournable en termes de rapidité et d'efficacité des activités maritimes, surtout celui du transport. Cependant, il sera pertinent de comprendre le cadre juridique maritime dans sa pléthore de sources en s'arrêtant d'abord sur le caractère spécifique des normes du droit maritime (§ 1), puis de s'orienter vers le caractère international des règles ainsi que des institutions mettant en œuvre la « législation » (§ 2).

§ 1. Le particularisme du droit maritime, caractère spécifique

Avant de comprendre comment le droit maritime envisagerait toute uniformité ou harmonisation des règles, il est préférable de souligner son caractère aussi spécifique qu'est le particularisme de la matière. Sans doute cette spécificité n'a-t-elle rien de complexe, mais reste plus vaste au regard des autres formes de droit comme le commercial ou celui du travail. En effet, l'invocation de la limitation de responsabilité de l'armateur²³⁵ semble l'exemple le plus convaincant et remarquable en droit maritime pour étayer ce particularisme.

D'un point de vue juridique, ce particularisme du droit maritime s'est accentué dans les pratiques commerciales incombant à l'entrepreneur maritime, contrairement aux autres entrepreneurs²³⁶. En l'espèce, cette limitation de l'entrepreneur maritime conçu comme l'armateur

235 *Ibidem*, p. 4.

236 Comprendre ici qu'en droit commun, tout entrepreneur, s'il peut parfois protéger sa responsabilité par des clauses contractuelles, est en revanche totalement responsable à l'égard des tiers du dommage causé par son activité, dès lors que peut être relevé quelque élément source de responsabilité (faute personnelle, faute d'un préposé, fait d'une chose sous la garde de l'entreprise). Par exemple, l'entrepreneur dont un véhicule cause un dommage par la faute du conducteur de celui-ci, est tenu de réparer intégralement ce dommage. Aussi en est-il ainsi de toute personne, même non engagée dans une activité professionnelle.

dont le navire a causé un dommage à la suite de la faute du capitaine ou d'un marin justifie cette limitation, bien que cette dernière se réalise par la constitution d'un fonds proportionnel au tonnage du navire, d'où la limitation en valeur, attribué aux victimes. Par conséquent, la disparition de cette limitation est évoquée en cas de faute personnelle qui entraîne la déchéance du droit à la limitation, des conséquences considérables²³⁷ en découlant. Il faut toutefois comprendre la nature des choses pour appréhender ce caractère spécifique du droit maritime. Ce phénomène se justifie en cernant les rapports existants entre l'armateur et le corps navigateur (le capitaine et l'équipage) ou encore le caractère réel et dévolu du navire conçu comme un patrimoine créancier. Une telle conception du navire trouve son importance en matière de gage concernant le pays ou le port étranger. Le champ vaste des connexions entre les activités maritimes et les services évoquant les risques de la mer souligne l'incontournable question relative au particularisme du droit maritime. Comme le soulignent MM. Bonassies et Scapel : « *La mer n'est pas le milieu humain naturel. Sans être absolument hostile à l'homme, elle ne lui est pas particulièrement accueillante, et, même aujourd'hui, toute activité maritime est dangereuse.* »²³⁸ Il faudra toutefois admettre que les risques de la mer sont toujours présents, même si, de nos jours, contrairement au siècle des Lumières, ils sont moindres grâce aux technologies révolutionnaires du transport maritime et à l'encadrement juridique approprié répondant aux normes que soulèvent les activités maritimes sur l'échiquier international. Les divers exemples de sinistre maritime sont à l'origine de plusieurs conventions internationales ou de textes réglementant les activités maritimes. C'est d'ailleurs le cas en 1914 avec la première convention sur la sécurité de la vie en mer, issue du sinistre maritime avec le naufrage du *Titanic*, ou encore des conventions sur la prévention ou la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures, à la suite du sinistre de *Torrey Canyon* en 1967, puis celui de l'*Erika* faisant l'objet dans le droit européen de textes sous formes de directives, le 13 mai 2009.

Toutefois, le sinistre ayant touché le Sénégal en 2002, avec le naufrage du navire *Joola*, reliant Dakar et le sud du pays avec près de 2 000 personnes à son bord, causant plus de 1 800 morts, semble illustrer pour la côte ouest-africaine les risques de la mer les plus catastrophiques de ce millénaire.

237 P. Bonassies et C. Scapel soulignent : « Malgré une réévaluation sensible du montant du fonds de limitation, après un abordage ayant entraîné la mort de plusieurs personnes ou de dizaines de personnes, le propriétaire du navire abordeur en faute pourra limiter sa responsabilité à une somme qui ne dépassera pas 2 millions d'euros, pour peu que son navire ait un tonnage inférieur à 2 000 unités de jauge », ouvr. cit., p. 5.

238 *Ibidem*, p. 6.

Ainsi, malgré les interminables audiences judiciaires, il est désolant de constater qu'aucune réglementation sur le plan communautaire ou international n'a pu être rédigée pour prévenir ces risques de la mer relativement au transport de passagers dans la sous-région. D'autres sinistres aussi alarmants, comme le *Probo Koala*, l'*Amoco Cadiz* en 1978, le *Tanio* en 1980, en 2002 le *Prestige* sombrant au large des côtes espagnoles polluant durant de nombreuses années les côtes portugaises et espagnoles, les côtes atlantiques et bretonnes marquent l'attention du monde maritime quant aux risques éventuels et perpétuels de la mer, justifiant ainsi l'importance assez particulière du droit maritime à statuer ou à réglementer le secteur des activités pouvant engendrer des conséquences manifestes à la matière à travers les institutions et l'ensemble des règles qui lui sont propres.

Les valeurs coutumières anciennes en droit maritime relatives à la question de solidarité en mer entre les hommes ou des intérêts soulignent l'importance du particularisme de ce droit maritime, qui a longtemps suscité l'envie pour les autres modes de transport comme le terrestre. Cette thématique de solidarité est souvent valorisée, d'autant plus qu'elle participe à la conception des avaries communes. C'est dans ce sens encore que MM. Bonassies et Scapel notent : « *Solidarité des intérêts, l'assurance, institution qui rend celui qui n'a pas subi de dommage solidaire de celui qui en a supporté, est née en droit maritime. Plus originale encore est, là aussi expression de la solidarité, l'institution des avaries communes qui veut que la marchandise chargée à bord d'un navire contribue aux dépenses engagées par le capitaine dans l'intérêt commun, et, par exemple, au paiement de l'indemnité d'assistance versée au remorqueur qui aura porté secours au navire.* »²³⁹ Là, encore une fois, le nœud du droit maritime lie l'aspect des activités maritimes relevant du champ privé et celui de l'intérêt général pour répondre aux exigences internationales reliant mondialisation et compétition. Ainsi, force est d'admettre, comme le souligne I. Kh. Diallo, que « *l'essentiel c'est que la mer est le théâtre des opérations* »²⁴⁰. Derrière une telle approche, les relations de droit privé et public se retrouvent dans ce concept maritime. Autrement dit, le droit maritime au sens strict est cerné, mais aussi le droit de la mer impliquant les relations entre les États, puis les particuliers et l'État.

L'ensemble des risques de la mer relatifs au particularisme du droit maritime reprenant des critères coutumiers justifie le caractère spécifique du champ maritime. Cependant, il faut prendre totalement en compte la notion d'intérêt général que le transport maritime suscite incontestablement.

239 *Ibidem*, p. 7.

240 I. Kh. Diallo, *Droit maritime*, cours magistral à la FSJP de Dakar, Sénégal, 2010-2011.

C'est d'ailleurs sous ce volet que MM. Bonassies et Scapel exposent ce rôle en qualifiant ainsi cette activité : « *Sans le transport maritime, le monde fût demeuré un ensemble d'agréats isolés.* »²⁴¹ La notion de service public est ancrée dans les réalités de la mondialisation, comme le précise la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, aux termes de son article premier : « *Le système de transports intérieurs (...) concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement social et économique.* » Cette connotation exigeante du système de transports l'est, certes, en mode terrestre, mais encore davantage en matière de transport maritime, car il participe à la fois aux rôles des acteurs directs et à la communauté humaine. En effet, au Sénégal, la notion assez particulière de droit maritime peut être étrange au peuple qui méconnaît le cadre réglementaire régissant cette activité ; nul ne doute pour autant que son apport socio-économique reste manifeste pour le décollage du secteur portuaire. Dans la lignée internationaliste de ce droit, l'article 97 de la convention de Montego Bay accorde un véritable privilège de juridiction au capitaine pour les fautes nautiques commises en haute mer, qui ne peut se justifier que par le caractère d'intérêt général de la navigation maritime. Il est préférable de souligner aussi le rôle significatif du transport maritime dans l'économie planétaire pour mieux cerner ce particularisme au sens de l'intérêt général. Ainsi convient-il d'admettre que le droit maritime, jouissant certes d'un particularisme inédit, ne peut en aucun cas être une matière à part entière, se réclamant même d'une réelle autonomie relativement aux règles, car il est soumis aux principes généraux du droit commun et particulièrement aux principes des contrats et des obligations. Autrement dit, la théorie générale relative aux affaires ne peut être écartée en droit maritime, même si le caractère spécifique reste un élément phare. Cette limite d'autonomie tend vers l'affaiblissement de ce caractère spécifique, car le particularisme s'est généralisé sur le droit du transport terrestre en adoptant la limitation de la responsabilité sous certains secteurs, comme celui du nucléaire. Pire encore, il faut comprendre que le particularisme était plus présent avant les refontes technologiques qui participent au développement des activités maritimes. Néanmoins, force est d'admettre que le droit maritime est une branche assez particulière du droit, à telle enseigne que certains anciens auteurs défendaient brillamment la thèse de son autonomie par rapport aux autres formes de droit. Il faut sans doute comprendre l'idée qu'avance I. Kh. Diallo reposant sur le fait que « *malgré une telle opinion, aussi rigoureuse qu'elle fut et ce malgré l'autorité de ses auteurs dont le doyen Georges Ripert, ne put prospérer et s'imposer. En effet, la tendance majoritaire convenait plutôt, tout en reconnaissant la très grande particularité de la matière, qu'il s'agit d'une sous branche du droit commercial pour ne pas dire que c'est du droit commercial*

241 *Ibidem*, p. 7.

maritime, appellation souvent d'ailleurs utilisée par certains »²⁴². Ainsi faut-il noter que la particularité du droit maritime fait que l'ensemble des questions relatives en la matière requiert une certaine spécialité des domaines commerciaux sur l'échiquier international, mais aussi purement et simplement une connaissance parfaite des notions liées aux activités maritimes. Il serait alors un droit commercial des activités maritimes. Il est important de noter son caractère spécifique reliant aspects public et privé dans un monde de plus en plus mondialisé.

Sans aucun doute, comme le disait Pardessus, « *le droit maritime est une matière qui a traversé tous les âges sans vieillir* ». La notion du particularisme, de la manière la plus simple, fait qu'il est caractérisé par certaines règles qui n'existent nulle part ailleurs qu'en droit maritime, ainsi de :

- L'avarie commune ;
- L'assistance maritime qui, bien que très comparable au secours porté à une personne en danger en droit terrestre, s'en distingue à plusieurs égards ;
- Le prêt à la grosse aventure ;

D'autres règles reprises par le droit commun n'existaient alors qu'en droit maritime, comme :

- La violence morale comme vice du consentement dans le droit des contrats ;
- L'assurance maritime ;
- L'hypothèque maritime ;
- L'obligation de résultat en matière de transport ;
- Etc.

En effet, l'ensemble de séries de mesures élaborées peut ainsi conforter l'idée selon laquelle, vu sous cet angle, comme l'a dit un auteur : « *La mer est la mère du droit.* »²⁴³ Il faut constater que nombre de principes juridiques maritimes ont influencé incontestablement des normes de droit commun.

De nos jours, au regard de la mondialisation et des échanges entre tous les ports du monde, la connexion entre les acteurs, plus précisément entre l'armateur et le capitaine, voire les services

242 I. Kh. Diallo, *Le Contentieux maritime*, École Régionale Supérieure de la Magistrature, OHADA, janvier 2009, p. 1.

243 I. Kh. Diallo, *Le Contentieux maritime devant le juge*, 2009, L'Harmattan, t. I, p. 19.

déconcentrés représentant les armateurs, ont favorisé l'affaiblissement du particularisme. De même, la limitation des risques de la mer, grâce aux supports technologiques des différentes formes de transport de marchandises en mer et le développement de la conteneurisation, participe à la limitation de ce caractère spécifique. Plus encore, le sursaut des pays en voie de développement, comme l'ensemble des pays ouest-africains avec l'instauration des règles de Hambourg en 1978 faisant abroger l'irresponsabilité du transporteur en cas de faute nautique du capitaine, repose sur la dénonciation des avantages accordés aux pays développés spécialement transporteurs contre eux, plutôt chargeurs. Il faut souligner que les signataires dans leur majorité restent les pays en voie de développement ; la France n'en est pas signataire, de plus elle l'est aussi pour la nouvelle convention appelée « les règles de Rotterdam », conçue à l'ONU en 2008 puis ratifiée. La prise de conscience de ces États comme le Sénégal dans la législation maritime sur le plan international explique l'importance des règles du droit maritime, certes particulières, mais essentielles pour mieux encadrer les activités maritimes en défendant les intérêts nationaux et internationaux. Ce sursaut remet ainsi en cause la notion d'« avaries communes » au profit des « avaries particulières »²⁴⁴ du transport maritime. Le calcul en valeur proportionnée est aussi revu en cas de dommages pour la qualification des avaries. Toutefois, il est judicieux de penser que le droit maritime jouit d'un particularisme sensé, malgré son affaiblissement et la position plus que consciente des États africains comme le Sénégal dans la rédaction des textes légiférant sur le champ maritime, et *de facto* tend vers un destin plus harmonieux au regard des moyens de transport de marchandises plus sophistiqués répondant efficacement aux souhaits des chargeurs. Néanmoins, les risques de la mer demeurent présents étant donné la taille des navires et les produits transportés comme les hydrocarbures, les produits chimiques... La politique de prévention et de sensibilisation auprès des acteurs et de la communauté internationale reste un atout pour endiguer les conséquences des risques de la mer. En effet, au-delà de la prise de conscience des États concernés sur l'importance du droit maritime et de son caractère spécifique purement particulariste en amont, puis atténué vis-à-vis de la place qu'il occupe sur l'économie planétaire et nationale, les réglementations peuvent certes être l'objet de règles nationales ou communautaires mais le droit maritime repose sans doute sur un caractère international, de par sa genèse.

244 Désignent des dommages survenus par accident au moyen de transport en mer de marchandises ou par cargaison, appelées aussi avaries simples.

§ 2. *Le caractère des règles internationales du droit maritime*

« Les règles du droit maritime ont tendu à s'harmoniser et à s'unifier dans une dialectique permanente du national et de l'international. »²⁴⁵ Le cadre internationaliste du droit maritime se traduit dans la nature des choses. Il se poursuit conjointement en trois phases²⁴⁶. Historiquement, les règles coutumières faisaient l'objet d'un consensus commun pour réduire le particularisme national des règles maritimes. Mises à part des règles coutumières émanant des *Rôles d'Oléron* et du *Consulat de la mer*, le droit musulman a beaucoup influencé les règles du droit maritime relatives à l'assistance maritime et à l'abordage. Mais l'*Ordonnance de la Marine* de Colbert en 1681 semble illustrer au mieux la genèse du droit maritime, du moins des règles nationales spécifiques pour répondre aux attentes du secteur maritime. La conscientisation de l'internationalisation du droit maritime fut apparente à la fin du XIX^e siècle pour faire cesser si possible tous les clivages entre les États de leurs règles établies.

Les règles internationales sont étymologiquement de sources associatives avec les premières règles d'York et d'Anvers par le biais de l'*International Law Association*. S'ensuit alors la mise en place du Comité maritime international²⁴⁷, qui se penche sur les questions de droit privé relatives aux sujets maritimes. Son objectif est alors « de contribuer à l'unification du droit maritime ou commercial tant par la voie de traités ou d'accords internationaux que par la mise en concordance des législations internes, des usages, des coutumes et des pratiques ». Autrement dit, le souhait d'internationaliser les règles maritimes est, depuis ces groupements associatifs, devenu une question primordiale afin d'harmoniser les pratiques et les règles internes en accords multilatéraux. Le rôle des pays en voie de développement comme le Sénégal fut à l'époque de cerner le bénéfice des activités maritimes sur le champ économique et social, en créant juste après l'ère des indépendances la CNUCED en 1964 (Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement), pour éviter le monopole par les pays occidentaux développés de trancher seuls sur les questions juridiques maritimes. Ce fut alors sur le caractère proprement dit des règles internationales du droit maritime l'un des premiers jalons que ces derniers ont su poser pour montrer leur place dans les échanges

245 P. Bonassies, C. Scapel, ouvr. cit., p. 10.

246 Ph. Jean-Hesse, « Rappel historique sur les droits maritimes », *Droits maritimes*, pp. 17 et s.

247 Connue sous le sigle de CMI, elle est créée en 1897 en Belgique à Bruxelles, puis transférée à Anvers. Le rôle participatif et important du gouvernement belge devient alors nécessaire en servant d'intermédiaire entre les États.

commerciaux, source de développement de leurs contrées. Quoique ces pays du Sud aient tendance à être plutôt des chargeurs que des transporteurs eu égard aux différentes ressources et matières premières possédées, ils participent sans doute alors à l'élaboration des textes réglementant la sphère maritime. La pertinence d'une telle entité, certes internationalement étatique, remet en place l'aspect privé tel que conçu par l'OMI. C'est dans ce sens que nombre de conventions ont vu le jour grâce aux travaux réalisés au sein de la CNUCED, avec la participation massive des États africains, surtout ceux de la côte ouest-africaine. Ainsi, d'une manière directe ou indirecte, relativement aux questions du droit maritime, les accords tels que la convention sur le transport multimodal en 1980, des règles de Hambourg de 1978 (à l'initiative des pays chargeurs), la convention sur les hypothèques et privilèges maritimes en 1993, la convention en 1999 sur la saisie conservatoire des navires, les règles de Rotterdam entamées depuis 2001 et entrées en vigueur depuis 2009 sur le transport de marchandises en mer ou encore les règles de Dakar de 2008 (à l'initiative des pays africains dont le Sénégal en est le porte-parole) montrent toutefois l'importance et le rôle que jouent ces États sur les questions maritimes pour plus d'équilibre et d'efficacité dans les échanges internationaux. Cependant, force est de constater encore une fois que les questions du droit maritime, longtemps menées par des associations privées comme le CMI, ont tendance à découler, certes, sur des questions internationales mais d'ordre étatique, du moins censées être rédigées par des institutions internationales étatiques. Ces deux entités forment sans doute les institutions majeures spécialisées du droit maritime. L'OMI, quant à elle, est administrée par un conseil composé des représentants de 32 États maritimes ou de bordure portuaire avec un classement de catégories²⁴⁸ supervisé au besoin par un conseil d'administration de l'institution. La première tâche de cette institution réside dans les questions de sécurité de la navigation maritime avec l'instauration de la convention *SOLAS* en 1974 avec l'ensemble des amendements apportés à celle-ci, le Sénégal en étant signataire. Une telle convention est sans doute l'œuvre la plus protectrice en matière de sécurité de la navigation maritime, ainsi que les textes complémentaires tels que le code ISM en 1993, qui prévoit les plans d'action en cas d'urgence, ou le code ISPS de 2002 avec une révision de 2014 intégrant des chapitres IX-2. De

248 La première catégorie regroupe les États ayant les marines les plus puissantes : Chine, Grèce, Liberia, Japon, Panama, États-Unis, Royaume-Uni.

La deuxième catégorie concerne les plus intéressés dans le commerce international maritime : France, Espagne, Brésil, Inde.

La dernière catégorie est composée de ceux qui ont un intérêt particulier dans le transport maritime ou la navigation : Australie, Égypte, Chypre, Malte, Turquie.

telles mesures relatives à la sécurité de la navigation maritime poussent les acteurs et les entrepreneurs maritimes à situer leur responsabilité en matière de plan ou de système de sécurité, de navigabilité des navires conformément aux textes susvisés de cette institution. Ainsi faut-il noter en ce sens la vérification des navires conformes aux recommandations de l'OMI par l'autorité de l'État du pavillon ou par délégation à une administration déléguée telle que la France, avec le contrôle des navires par l'administration des affaires maritimes, ou encore le Sénégal, avec l'Agence des affaires et des activités maritimes (ANAM). L'élaboration de l'OMI repose aussi sur la prévention et la protection des dégâts environnementaux tels que la pollution avec, en 1973, la convention MARPOL pour lutter contre la pollution des mers. Dans une perspective naissante au Sénégal, avec la découverte de gisements pétroliers, la question relative aux hydrocarbures et les risques liés à la pollution de la mer devient incontournable pour faire face aux nouveaux défis du commerce international. Toutefois, il faut admettre que les questions de sécurité et de sûreté maritimes deviennent essentielles au sein de cette institution. Le Sénégal, avec la gestion des terminaux par concessions portuaires, a fréquemment recours aux audits mettant l'accent sur le respect et la vérification de la réglementation tant internationale, communautaire que nationale des installations portuaires des partenaires économiques pour plus de rigueur dans l'application des textes²⁴⁹. Cette mission de l'OMI, aussi structurée pour la rédaction des textes réglementant la sphère maritime, a des incidences plus ou moins directes sur le droit maritime, car l'ensemble des activités maritimes relevant de ce dernier est concerné. Le transport maritime a suscité un champ juridique approprié pour répondre à la flotte exponentielle du commerce international, en mettant en œuvre des règles spécifiques relatives à la sécurité, à la sûreté ainsi qu'à la prévention de la pollution des mers au regard du nombre de sinistres maritimes et de leurs dégâts.

Pour sa part, la CNUCED est l'organe le plus décisif en matière de droit maritime, du fait qu'elle a été l'auteur de la Commission des transports maritimes mettant l'accent sur les conférences maritimes et l'activité du transport en tant que tel. Son rôle reste sensé sur la rédaction de certaines conventions importantes comme les règles de Hambourg en 1978 et sur le transport multimodal en 1980. Cette dernière convention est d'empreinte importante pour les États africains comme le Sénégal, qui tendent à développer le secteur multimodal au sein de la CEDEAO afin de capter plus d'économies avec les pays sans bordure maritime, comme le Burkina Faso ou encore le Mali, où le Sénégal déploie beaucoup d'investissements pour se doter d'infrastructures représentatives du cercle

249 Audit réalisé en décembre 2015 relatif à Dubaï Port World, pour le terminal à conteneurs, Cabinet EAS associés, le volet pratique des travaux de recherche sous forme de questionnaire (cf. Annexe 1).

portuaire et du Conseil des chargeurs. Grâce aux travaux de la CNUCED en 1984 et 1985, une partie du travail se consacrait sur le lien entre les navires et leur État de pavillon ainsi que leurs immatriculations s'intéressant au problème de la fraude maritime, puis s'ensuivaient les questions relatives aux contrats d'assurance maritime.

C'est ainsi que dans le même état d'esprit, d'autres organisations internationales, à l'instar de l'OIT ou de la *FAO*, ont pu, de par certaines règles, s'attacher sur des points relatifs du droit maritime avec les questions concernant le travail maritime. De même, la CNUDCI a par ailleurs favorisé la mise en place des textes de Rotterdam en 2009, ou encore la mise en œuvre de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport pour le commerce international. Sur cette question, il est d'autant plus important pour le Sénégal, ainsi que la plupart des pays africains comme la Côte d'Ivoire, de nouer des contrats d'exploitation de terminaux avec des sociétés certes étrangères comme Nécotrans, Bolloré ou encore Grimaldi en veillant sur l'application des règles internationales afin de mesurer leur responsabilité, tant sur l'ordre privé que public, impliquant le statut des manutentionnaires.

En effet, il faut comprendre sous ce registre que le caractère des règles internationales entraîne une internationalisation des questions pour s'éloigner du particularisme tant décrié du droit maritime. Le travail sur l'échiquier international des institutions montre l'efficacité et la pertinence des règles relatives au droit maritime afin de répondre aux attentes juridiques des activités maritimes, et surtout celles du transport. Les questions, certes internationales, du droit maritime restent importantes car elles statuent de temps à autre d'une manière plus contraignante pour les États signataires et montrent la place qu'occupent ces derniers sur l'échiquier planétaire en participant à l'élaboration des chartes régissant le cadre réglementaire reflétant le caractère international du droit maritime. Toutefois, il faut se rappeler, comme le soulignent MM. Scapel et Bonassies : « *L'ère de l'initiative privée dans le développement de l'internationalisme du droit maritime est ainsi close. Certes, le CMI, lequel a su tirer les conséquences de l'évolution qui s'est produite en modifiant ses statuts, pour se donner comme objectif de contribuer à l'unification du droit maritime, non plus par la voie de traités ou d'accords internationaux, mais seulement par tous travaux et moyens appropriés.* »²⁵⁰ Ainsi, l'émergence des institutions internationales aboutissant sur un travail d'étude des marchés du secteur portuaire dans toutes les régions du monde contribue au développement enrichissant du droit maritime

250 P. Bonassies, C. Scapel, *ouvr. cit.*, p. 14.

harmonisé et unifié sur le plan international. Cependant, la place incontournable du transport maritime dans le monde et surtout en Afrique pour pérenniser le développement socio-économique semble, de nos jours, au regard de la complexité des différents types de transport de marchandises par mer, du développement des techniques de transport, de la libéralisation du marché et de la défense des intérêts publics, remettre en cause l'unification du droit maritime tant souhaité par les institutions internationales et le dépassement du particularisme inouï du droit maritime. Le transport maritime reste le rempart qui concilie l'intérêt privé et l'intérêt public tout en maintenant un niveau de *satisfecit* soutenable du commerce international. Néanmoins, admettre le droit maritime sans le transport maritime serait une erreur de jugement de l'activité phare qui le nourrit. Le transport maritime reste l'activité la plus génératrice de profits et favorisant les échanges à travers le monde grâce aux technologies d'innovation des systèmes de transports multiples et variés. L'ouverture des frontières et la dépendance des États en matière de commerce international ont suscité un grand engouement dans la dynamique de réaménagement des structures portuaires, afin de pouvoir faire face aux gigantesques offres navales qui rendent rapides et efficaces le transport maritime avec une technicité de dernière génération.

Toutefois, force est d'admettre que le droit maritime est un droit essentiellement internationaliste. C'est une matière qui, comme la mer, a horreur des frontières, ce qui fait que c'est un droit essentiellement international. S'il est vrai qu'il existe des lois internes en droit maritime, ces lois sont toutes les mêmes car elles reprennent toutes les lois internationales. Très souvent, il s'agit d'usages internationaux. Mais c'est un secteur où existent également beaucoup de conventions internationales. Ce qui peut sans doute poser le problème des sources du droit maritime.

D'un point de vue synthétique, les sources du droit maritime s'illustrent ainsi :

- Les sources internationales, qui sont de deux ordres émanant des Nations Unies, à savoir sources intergouvernementales et non gouvernementales faisant allusion aux ONG.

S'agissant des Nations Unies, elles ont élaboré nombre de conventions internationales avec notamment :

- L'OMI (Organisation Maritime Internationale), anciennement appelée OMCI, basée à Londres, créée en 1982, qui s'occupe spécialement et en particulier de sécurité maritime ;
- La CNUDCI (Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International), basée à Vienne, qui s'occupe de l'élaboration des conventions maritimes en matière de transport.

La dernière est celle du 11 décembre 2008, appelée règles de Rotterdam ;

- La CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement), qui a pour rôle de réduire les inégalités entre le Nord et le Sud en matière commerciale.

Puis s'ensuivent les sources non gouvernementales (ONG), qui regroupent entre autres :

- Le CMI (Comité Maritime International) comprenant ainsi deux catégories de membres : les personnes physiques cooptées en tant que membres titulaires et des personnes morales composées d'associations nationales de droit maritime. Il intervient en tant qu'expert au niveau des Nations Unies pour aider à l'élaboration des conventions, ayant aussi élaboré les règles d'York et d'Anvers qui régissent les avaries communes mais ne sont pas des conventions.

Il y a aussi des sources régionales qui caractérisent le droit communautaire. En Afrique, des structures sous-régionales sont, par exemple :

- L'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation Africaine du Droit des Affaires), qui peut élaborer des textes en matière de transport maritime en vertu de l'article 2 du traité de l'OHADA mais, à ce jour, aucun texte proprement dit n'existe dans l'OHADA en matière de transport maritime ;
- L'UEMOA (Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine), qui a adopté, surtout en 2008, beaucoup de textes dont trois règlements et trois directives relatifs au transport maritime.

Cependant, comme en France avec la loi de 1966 concernant le transport maritime, des lois peuvent être soulignées sur le plan interne, particulièrement au Sénégal. Ces lois régissent le secteur maritime. En général, c'est une loi portant code de la marine marchande datant de 2002 qui embrasse tout le secteur maritime, mais souvent il est dissocié d'une autre loi portant code de la pêche. Le code de la marine marchande aborde ainsi les questions des navires, de la navigation, des espaces maritimes, des gens de la mer, des garanties maritimes, des problèmes de saisie de navires, des contrats de transport, etc....

Section 2. Le transport maritime : domaine du droit privé et application sur un espace public (limites à l'unification)

Le transport maritime conçu comme une activité du droit maritime entre dans le cercle innovant

du commerce maritime. Il est l'élément le plus déterminant dans la phase de valorisation et d'exploitation du secteur portuaire. Le transport est à la genèse du développement économique du secteur maritime mais, pour autant, reste un phénomène très ancien. Le continent africain, longtemps sous la domination coloniale, de l'esclavage et du commerce triangulaire, a toujours connu le phénomène de transport dans ces zones en bordure maritime. La position géostratégique du Sénégal, carrefour de la côte ouest-africaine, était et reste encore un point culminant dans les échanges internationaux et régionaux. Le transport maritime est fortement marqué par des traits de droit privé, s'il n'est d'ailleurs entièrement source de droit privé. Mais du fait de son côté valorisant la structure portuaire, élément de rencontre d'acteurs et de biens publics, de gestion relevant de la défense de l'intérêt public sans laisser de côté l'intérêt privé du marché, il semble justifier sa concomitance entre ces deux champs. En effet, comme le constate M. Rimaboschi : « *Le commerce maritime international relie par des lignes de trafics, devenues aujourd'hui des lignes régulières, les bouts opposés du monde en fonction de la circulation des marchandises. La navigation est, aujourd'hui plus qu'hier, fonction du commerce international. C'est en fonction des relations commerciales que vit une ligne de transport maritime. De ce fait, les relations commerciales se sont fortifiées grâce à la multiplication des lignes de transports et une diminution des coûts allié à une régularité de services.* »²⁵¹ À cela s'ajoute actuellement la sophistication et les variétés de transport faisant face aux dégâts que ce transport peut induire. Le phénomène de conteneurisation, les normes liées aux produits pétroliers et hydrocarbures, ont permis aux structures portuaires de faire face à des réajustements technologiques et opérationnels pour mieux capter cette part. La rapidité et l'efficacité dans les transmissions de marchandises font que le transport maritime reste un atout privilégié dans une « globalisation ». Cette dernière est certes récente, mais son contenu n'est pas nouveau car le commerce maritime a toujours voulu un échange global. L'état actuel de la « globalisation » longtemps songée devient aujourd'hui une réalité pour le commerce maritime de par sa dimension mondiale. Cependant, malgré les tendances politiques actuelles de certains États visant un protectionnisme face à une mondialisation apparemment malsaine, le transport maritime sera dans l'exception protectionniste car son objectif essentiel réside dans les échanges internationaux de biens et de services. Son unification, reposant sur son caractère privatiste pur et simple, est loin d'être acquise, d'autant plus que partout et en Afrique en particulier son apport socio-économique ne doit pas permettre au domaine privé d'oublier l'importance du champ public, tant dans le service public rendu, que dans la défense des intérêts nationaux et la protection de l'espace domanial et des

251 M. Rimaboschi, ouvr. cit., p. 25.

outillages publics. Le transport maritime reste dès à présent le dénominateur commun du succès et de l'importance que procure la mer à travers son potentiel économique. Son application sur un espace d'ordre public justifie le degré de valorisation et d'exploitation du domaine maritime et portuaire. Ainsi le monde du transport est-il un champ très large, d'autant plus que les acteurs deviennent de plus en plus importants dans le rôle de régulation et de réglementation du champ d'action. Le mode de transport reste cependant varié mais interdépendant avec le concept maritime du fait de leur interconnexion. Le transport maritime demeure en grande partie le domaine de prédilection du commerce maritime, certes, d'ordre international mais son développement continental au regard des besoins des pays africains reste un secteur en suspens. C'est d'autant plus vrai que certains ports jouant le rôle de relais ou de transit marquent leur importance dans l'acheminement des marchandises *via* le routier ou l'aérien. Autrement dit, les échanges entre les pays portuaires restent très faibles au sein de la sous-région. Ces derniers sont fréquemment en concurrence pour la desserte des pays sans bordure maritime. Il est toutefois aussi question pour le développement du secteur de transport maritime de favoriser le transport des passagers dans le continent afin d'alterner les modes de transport que connaissent les peuples.

En matière de sécurité, d'obligations de moyens et de résultats, il est assez pressant pour les pouvoirs publics communautaires de se pencher sur la question du transport des passagers encadrés par une réglementation des règles de l'OHADA et/ou de l'UEMOA. Le transport maritime des passagers ne doit pas être un fléau qui expose à un mal gangrenant le continent sur les questions migratoires. Il doit être un moyen de circulation aussi bien des produits que des services à la hauteur de mouvements migratoires, tant sur le plan économique que social, une source de plaisir nouant voyage en mer et retombées économiques pour les États côtiers. En effet, la question du transport maritime est, de nos jours, marquée par des traits relatifs au secteur public et privé, même si la matière reste purement étudiée en droit privé. La question de l'intérêt général est souvent évoquée pour éviter que le marché dicte ses propres règles, telle une économie de marchés. La vigilance du pouvoir public sur le potentiel que procure le marché du transport maritime dans une économie nationale et internationale explique les politiques stratégiques et opérationnelles des États en matière de réglementation des structures portuaires capable de répondre à l'offre du marché avec ses innovations gigantesques au regard des capacités de mode de transport. Ainsi l'unification du volet maritime reposant purement sur le champ privé connaît-il alors des freins vis-à-vis de l'espace public où s'opèrent échanges et transactions. En effet, force est de constater que le transport maritime repose de plus en plus sur des traits de biens relatifs aux marchandises échangées à travers le monde (§ 1).

C'est aussi un élément internationaliste du droit privé, tant dans son particularisme que de par l'ensemble des règles internationales sous forme conventionnelle par lesquelles il est régi, mais aussi de sources internes. La notion de la mise en œuvre de ces questions réglementaires (§ 2) permet de mieux comprendre ce volet du commerce maritime international.

§ 1. Le transport de marchandises par voie maritime

L'exploitation et la valorisation portuaires sont remarquables partout à travers le monde, surtout en Afrique par le biais du poids du transport maritime des marchandises. C'est un secteur qui génère une forte productivité du fait de son apport socio-économique manifeste sur la côte ouest-africaine. La diversité des marchandises transportées selon leur importance et les besoins pour les zones maritimes participe à la fois au développement et à la solidarité économique des échanges effectués à travers le monde. La balance commerciale telle qu'elle est conçue économiquement prend en compte l'avantage exponentiel du transport maritime pour quantifier la stratégie économique à définir au regard des importations et exportations. L'Afrique dans toutes ses contrées maritimes joue un rôle essentiel dans le commerce maritime planétaire. L'équilibre tant souhaité au regard des richesses importées et exportées reste cependant une équation à résoudre. Il faut toutefois remarquer que certains pays, comme la Côte d'Ivoire avec ses matières premières tel le cacao, ou encore le Nigeria avec ses capacités pétrolières, jouent quant à eux un rôle essentiel dans cette problématique d'exportation et d'importation pour faciliter encore davantage l'équilibre dans les échanges. En effet, la question du droit maritime trouve son originalité dans le secteur des transports de biens et de services par mer. Il est l'élément central permettant de comprendre non seulement l'internationalisation de la matière, l'ancienneté du secteur, le particularisme d'un tel domaine, mais encore la valorisation et la richesse sur tous les plans (économique, social, juridique et commercial) de la sphère dans une mondialisation où l'ouverture des frontières et la dépendance économique ont leur sens. C'est dans cette même lancée qu'il convient de cerner ces lignes : « *La mer est la matrice originelle. Les acquisitions les plus récentes de la science tendent à confirmer l'adage. De même que les plus audacieuses avancées de la technologie moderne conduisent à un corollaire : la mer est l'avenir de la terre. Entre ces deux constatations, de l'abîme du passé au vertige du futur, s'enserme l'histoire de l'humanité, inséparable du destin des océans.* »²⁵² Toutefois, force est d'admettre que l'ère de la mondialisation a favorisé l'envol technologique de la « maritimisation ». Les sources

252 E. Descleves, « Enjeux et perspectives de la mondialisation », *Revue Maritime*, n° 495, décembre 2012, p. 18.

anciennes du transport maritime montrent aussi bien que les routes maritimes ne furent pas que commerciales. Elles permirent la diffusion des religions, des écrits, des cultures et des modèles politiques. De telles hypothèses, par essence même, ont marqué l'Afrique et le Sénégal durant des siècles. En effet, il convient de lire le rapport du Sénat français n° 674/2012 sur la question maritime pour comprendre non seulement que la question de la mondialisation rime avec l'envol du transport des marchandises par voie maritime, mais qu'y repose aussi toute une stratégie politique pour un État au regard de son poids sur la scène continentale et internationale : « *La mondialisation s'est traduite par une montée en puissance des enjeux maritimes aussi bien en termes de flux que de ressources. L'importance économique, diplomatique, écologique croissante des espaces maritimes dans la mondialisation fait plus que jamais de la mer un enjeu politique grâce auquel un État peut rayonner et affirmer sa puissance sur la scène internationale.* »²⁵³ Ainsi, le Sénégal, de par sa position géostratégique et géopolitique, entend bien concilier ces atouts que forment la mondialisation et le transport maritime, quoiqu'il semble encore que d'énormes progrès soient à mettre en œuvre. La question du transport des marchandises par voie maritime illustre la mondialisation économique, mais aussi démontre qu'à travers l'interdépendance économique et juridique du domaine, le droit maritime reste sans doute une richesse sur la scène juridique de par son particularisme et son évolution. En outre, il convient de noter qu'une bonne politique du transport des marchandises par voie maritime nécessite d'énormes éléments d'aménagements portuaires et de dernière génération liés à une globalisation. De ce fait, les routes maritimes bien définies ont toujours constitué un élément essentiel dans la mondialisation, donnant lieu à un lien entre les différents pôles de civilisation et de peuplement humain²⁵⁴. Le transport maritime reste un secteur majeur en pleine expansion partout dans le monde, surtout pour les pays comme le Sénégal, afin de montrer leur existence dans ces échanges mondialisés. Cependant, le transport maritime est signe de croissance vertigineuse à deux chiffres, appuyé par le secteur agroalimentaire. Il faut dès lors convenir que l'apport du transport maritime a, certes, cette dimension économique, mais aussi que son potentiel sociologique, politique et réglementaire a sa place au Sénégal. D'énormes enjeux sont liés à la dimension économique du transport de marchandises diverses vis-à-vis des phénomènes climatiques, environnementaux mettant en danger ce secteur. Cependant, la mise en œuvre des dispositions réglementaires strictes et internationales permet aux ports internationaux et à la navigation de mener des politiques de sécurité et de sûreté maximales pour sauvegarder le joyau de la nature.

253 *Revue Maritime*, n° 494, décembre 2011.

254 E. Descleves, *ouvr. cit.*, p. 18.

La complexité du transport maritime et la réglementation harmonieuse du système permettent, de nos jours encore plus qu'hier, de consolider certains manquements en vue, pour des pays comme le Sénégal où la dépendance économique du transport maritime reste liée au développement des pays. Ainsi, il est d'autant plus important de souligner que la question du transport maritime des marchandises est, de par son particularisme, une illustration des limites d'unification du droit maritime qui est, certes, internationalement privé mais dont la mise en œuvre et l'application au domaine portuaire relèvent par essence même de l'espace public. L'Afrique en général, le Sénégal en particulier, essaient de définir clairement ce cadre portuaire où s'effectuent les échanges, afin de souligner l'importance de la cohabitation des deux champs juridiques. Afin de mieux comprendre le droit maritime dans cette dualité entre le privé et le public, l'activité du transport des marchandises semble la plus pertinente pour étayer une telle confrontation, voire une complémentarité plus que déterminante dans ce secteur. L'illustration d'une telle limite à l'unification du droit maritime renvoie *in fine* au caractère particulier de l'ensemble des activités complexes du transport maritime. Ce dernier, non seulement reste un champ à part entière de par les biens divers qui s'échangent avec leur moyen de transport propre affrété, mais les acteurs multiples qui s'y rattachent montrent évidemment la présence de personnalités morales jouissant de la puissance publique. La nature du transport maritime des marchandises semble même plus évocatrice en se fixant sur un ordre de droit privé devant concilier avec une puissance publique présente. Malgré le souhait relatif des États africains de plus en plus vif de libéraliser le secteur portuaire, avec la loi de 1987, par exemple, relative au port de Dakar, considéré comme une société nationale de droit privé, la pratique et l'organigramme tels que déclinés dans la stratégie portuaire de Dakar laissent à penser que la puissance publique reste de mise. Le panel d'acteurs opérant dans les transactions d'échanges illustre bien la présence d'acteurs publics pour mener à terme la chaîne logistique. Il faut toutefois comprendre que l'opposition entre le droit maritime et le droit commun n'est pas du goût de plusieurs juristes, quoique le particularisme ou l'autonomie dont jouissait le droit maritime a tendance à s'émettre du fait de son rattachement au commerce maritime qui s'inscrit dans la lignée du droit commercial international. Il paraît alors important de comprendre que le commerce maritime est un phénomène international. Cependant, il en découle le constat selon lequel, de nos jours, la question du transport maritime est souvent rattachée au droit commercial maritime ou encore à une branche du droit commercial international appelé le droit des activités maritimes. D'autres préfèrent même une notion de droit des transports maritimes à échelle internationale. Toutefois, il convient de comprendre que, malgré les différentes appellations, la question du transport maritime participe à la fois au droit privé et au droit public international.

Ainsi, le transport maritime des marchandises semble clarifier la position de l'interdépendance des droits privé et public sur l'échelle planétaire pour renouer avec l'impact d'antan d'une telle activité malgré les crises économiques répétitives. La richesse d'une telle thématique reposant sur la question du transport par mer des marchandises reste très large au regard de son cadre. Les innovations technologiques comme moyen de transport et les structures portuaires de dernière génération pouvant accueillir tous les types de navire dans les ports commerciaux du monde expliquent largement l'impact du transport maritime dans le décollage économique des États. Le caractère riche et varié du transport participe aux moyens et aléas d'un tel domaine que diverses réglementations nationales, communautaires et internationales tentent de résoudre. La thématique du transport maritime tire son essence de la définition du cadre juridique du navire dans son affrètement allant jusqu'à la livraison des marchandises au destinataire, régie par un cadre contractuel de l'exécution du transport des marchandises avec le sens de responsabilité des différents acteurs. La chaîne logistique du transport des marchandises par mer reste alors différente des autres modes de transports ferroviaire, routier ou aérien. Son avantage au niveau du gain, de la sécurité, de la rapidité, de la capacité à contenir montre sa prédominance dans les échanges internationaux de bout en bout, de contrées les plus reculées aux façades maritimes les plus exposées. C'est ainsi qu'Emmanuel Desclèves souligne : « *L'avenir du monde va largement se jouer sur les océans avec leurs ressources incommensurables, mais aussi sur le modèle maritime, principale clé de la mondialisation.* » Dès lors, avec une croissance de nos jours exponentielle, une démographie toujours accrue, des avantages d'implantation économique et fiscale, le continent africain dans son ensemble et le Sénégal en particulier doivent prendre en main cette opportunité pour maintenir l'initiative et la direction de la formidable aventure qui s'ouvre et dans laquelle la plupart des nations émergentes se sont engagées, du moins montrer pleinement et résolument l'impact de l'État dans les questions maritimes sur le plan international. Le Sénégal a la qualité, dans les résolutions réglementaires maritimes, de faire valoir son expérience dans les échanges maritimes pour peser sur les différentes organisations qui régulent le droit maritime. La part du transport maritime dans l'économie sénégalaise reste conséquente tant localement que « continentalement », relativement aux dessertes des *hinterlands* reposant sur son savoir-faire dans la sous-région. Face à la recrudescence des questions climatiques, il faut noter que le maritime ne génère qu'environ 3 % des émissions de CO² pour plus de 90 % de marchandises transportées. L'effort consenti dans le monde maritime sur ces questions reste sans doute manifeste. Les politiques de sécurité mises en place par les conventions internationales pour encadrer le transport maritime des marchandises ont porté leurs fruits pour répondre aux dégâts qu'il peut causer. Ces préventions ont participé de nos jours au gigantisme du transport maritime à travers le monde. À vrai dire, le monde

du transport maritime est régulé par des questions essentiellement internationales à travers des dispositions réglementaires certes de plus en plus évolutives, mais aussi de normes communautaires et de règles nationales très contraignantes pour l'élaboration et la conclusion de bout en bout des contrats de transport. La mise en œuvre de ces règles nationales, communautaires et internationales permet de mieux comprendre l'essai d'unification du droit maritime à travers la participation du transport maritime dans les droits privé et public internationaux.

§ 2. *La mise en œuvre des sources internes et les conventions internationales*

La question du droit maritime est régie dans la plupart des cas par des conventions internationales, mais aussi par un ensemble de règles d'ordre communautaire et interne qui précisent parfois des normes plus contraignantes que les accords ou traités internationaux. Face à une mondialisation des échanges de biens et de services, le continent africain est plus que présent dans l'exécution des transactions, mais aussi dans l'élaboration d'un cadre juridique bien défini pour défendre ses intérêts. La question maritime est non seulement définie par un cadre réglementaire juridique approprié à la transversalité des échanges, mais son impact économique et social reste toutefois essentiel. Il faut sans doute se rappeler que le transport maritime est particulièrement lié aux questions relatives à une économie de marché. C'est dans ce sens que Y. Tandon, économiste ougandais, observe : « *L'économie n'est pas une science mais une idéologie... Le libre échange est un mythe. Le commerce, certes, n'a pas toujours été une guerre. L'Afrique et l'Asie ont échangé pendant des siècles sans exprimer le besoin de se coloniser l'une et l'autre.* »²⁵⁵ Autrement dit, les rapports d'échanges entre les États ne sont point une source d'ingérence, encore moins une question de domination, mais plutôt une faveur économique résultant de partenariats gagnant-gagnant entre différents pays. Par ailleurs, il faut remarquer que, depuis des temps immémoriaux, la domination des pays du Nord dans le transport maritime reflétait leur puissance économique, au plan de l'innovation. Les Occidentaux ont eu la mainmise sur le transport des biens en acquérant durant les années d'indépendance les matières premières des pays africains. La théorie de Colbert semble bien illustrer de telles pratiques. C'est dans ce sillage qu'il convient de comprendre le rôle des pays développés dans l'élaboration du cadre juridique du droit maritime en établissant des accords internationaux qui semblent bien défendre leurs intérêts dans l'exécution du transport en général. Historiquement, le

255 Yash Tandon, économiste ougandais, à l'occasion de l'hommage rendu à l'ambassade de Burkina Faso, 3-4 décembre 2016, Paris.

champ maritime fut coutumier, mais depuis le XIII^e siècle, avec l'apparition des règles d'Oléron et du Consulat de la mer, les premiers jalons définissant le cadre juridique maritime ont été plantés.

Cependant, il faut souligner que l'œuvre de Colbert relative à l'Ordonnance de la Marine de 1681 semble définir le cadre législatif du domaine maritime, inspirant sans doute le droit anglais et américain. Son impact sur le continent européen reste remarquable. L'évolution du monde maritime a fait naître sans cesse le déploiement d'œuvres législatives nationales qui se multipliaient. C'est ainsi que MM. Scapel et Bonassies soulignent : « À la fin du XVIII^e siècle, le droit maritime allait subir le même phénomène de nationalisation que les autres branches du droit. Les législations nationales se multipliaient, tant en Europe qu'en Amérique du Sud, s'inspirant sans doute de la tradition commune, mais brisant son unité pour la promulgation de règles spécifiques à chaque État. »²⁵⁶ Par conséquent, la législation nationale, tant portuaire que maritime, a débuté en Afrique dans les années 1960, à la suite de la décolonisation des pays. Longtemps sous l'emprise des Occidentaux, les États côtiers, considérés comme des départements, dépendaient de la législation de la « mère patrie », celle de la France ou de l'Angleterre. Dès lors, il est assez fréquent de constater que la majeure partie des législations de la marine marchande sénégalaise, ivoirienne ou autre faisait référence aux règles telles que définies par les lois internes françaises. Fort conscient de l'importance des questions liées au transport maritime, les pays de la côte ouest-africaine ont su prendre en main les questions essentielles afin de mieux défendre leurs intérêts, d'autant plus qu'ils sont considérés pour la plupart comme des pays chargeurs. Toutefois, avec la régionalisation des questions économiques, l'unité de l'espace ouest-africain a toujours voulu, comme le pratique l'Union européenne, s'atteler aux questions du transport en général. C'est dans ce sens que les travaux de l'UEMOA et de l'OHADA sur le transport maritime seraient un atout pour la communautarisation des impacts économiques du transport mais aussi la définition d'un cadre législatif approprié pour la sous-région. Il convient néanmoins de souligner la perte de vitesse des entités communautaires à définir un cadre normatif dans cette zone. Depuis 2008, seulement trois règlements de l'UEMOA ont vu le jour relativement aux questions de sécurité maritime, tandis que l'OHADA a plus statué sur les questions relatives au transport terrestre, aérien et multimodal en laissant de côté spécifiquement le transport maritime, faute de quoi les États dessinent leur cadre législatif.

Ainsi, la question de l'internationalisation du droit maritime n'est plus à débattre. La mise en

256 P. Bonassies, C. Scapel, ouvr. cit., p. 10.

place des conventions internationales, grâce aux travaux des institutions internationales et non gouvernementales, et plusieurs traités ont pris acte de l'envol du transport maritime pour dresser un champ réglementaire et réguler la sphère mercantile du transport, sans oublier l'importance de la puissance publique qui doit en tirer profit.

En effet, longtemps sous l'emprise de l'étiquette de transporteurs, les Occidentaux, avec la convention de Bruxelles de 1924²⁵⁷ relative au transport maritime, ont essayé de dessiner un cadre législatif conforme à l'unification de certaines règles en matière de connaissement, dite aussi les règles de la Haye. Cette convention de 1924 avec les deux protocoles de 1968²⁵⁸ et de 1979²⁵⁹ a fortifié le cadre réglementaire en renforçant les limites de garanties des pays transporteurs en matière de transport de marchandises. Ainsi, ladite convention a été ratifiée en France le 25 mars 1937. Il faut toutefois noter historiquement les contextes hostiles de l'époque coïncidant ainsi à la fin de la Première Guerre mondiale pour les États occidentaux désireux de marquer juridiquement ces actes. De par sa genèse, il faut noter qu'au début du XX^e siècle, la flotte du commerce international appartient aux compagnies européennes ou d'Amérique du Nord (USA), pratiquant une tacite entente protectrice de leurs intérêts par rapport aux chargeurs en imposant leurs connaissements²⁶⁰, lesquels sont volontairement imprécis et favorisant l'irresponsabilité des transporteurs. C'est dans ce sens que la réaction des pays chargeurs contre de tels abus mène vers la production des règles de Hambourg. L'interprétation d'une telle convention de Bruxelles s'applique exclusivement au transport maritime international de sous-palan à sous-palan, autrement dit le connaissement établi par un État contractant ou le port de chargement d'un État contractant prévaut avec la clause « Paramount »²⁶¹ ou « dominante ». Toutefois, de par les obligations du transporteur et du fondement de sa responsabilité, la convention évoque la diligence raisonnable, « due diligence », sous forme de mesures majeures comme :

257 Convention du 25 août 1924, signée à Bruxelles.

258 Protocole signé le 23 février 1968, ratifié par la France le 10 mars 1977, appelé aussi les règles de la Haye et de Visby.

259 Ratifié par la France le 3 juillet 1987.

260 Document de transport, appelé en anglais « *Bill of Lading* ».

261 Cette clause explique que les parties vont imposer la convention de Bruxelles. En d'autres termes, c'est le choix de ladite convention par les parties applicable devant un tribunal d'un État signataire de la convention même si le B/L n'a pas été émis dans un État contractant ou si le port de chargement n'est pas d'un tel pays, à l'exclusion de transport d'animaux vivants et de marchandise en pontée.

- Le bon état de navigabilité : navire armé, équipé et approvisionné ;
- Veiller aux opérations lui incombant ;
- Arrimage de la marchandise, garde de la marchandise, soin de la marchandise à bord ;
- Veiller scrupuleusement au déchargement jusqu'au sous-palan.

Ainsi, la convention de Bruxelles souligne la présomption de responsabilité consistant à la perte et au dommage des marchandises et au retard. Sauf que la convention ne détermine pas un délai de retard et qu'il reste entièrement à la disposition du tribunal saisi de retenir le délai prévu par le connaissement, même si ce n'est pas toujours le cas. Il en va ainsi pour les causes exonératoires de la responsabilité du transporteur par l'illustration des cas exceptés²⁶², au nombre de dix-sept, tenant compte alors du navire, de la cargaison ou des événements majeurs. Il faut néanmoins remarquer que le transporteur étant présumé responsable de perte, de dommage ou de retard, devra prouver le cas excepté et le rapport de causalité. En outre, il convient de noter que la convention de 1924 a prévu des limites en plafonnant la responsabilité du transporteur sauf faute du bord. Ce plafonnement était de l'ordre de 100 livres sterling / colis ou unité, puis de 10 000 francs-or-Poincaré par bien ou colis avec le protocole de 1968, équivalent de 30 francs par kg. Avec la précision du protocole de 1979, le plafond est fixé à 667,67 DTS²⁶³ / colis ou 2 DTS / kg. Sans doute, le transporteur a la possibilité de fixer un plafond plus élevé et non l'inverse, autrement dit la possibilité de déclarer la valeur de la marchandise sur le *B/L* fera foi et à défaut la valeur de la marchandise est celle du prix du marché au jour du chargement. Cependant, avec l'avènement de la conteneurisation, un sérieux problème s'impose car un EVP déclaré vide équivaut à 1 colis et plein à 2 colis, dès lors qu'un nombre *x* de colis chargé dans un EVP se calcule par $x \text{ colis} + 1 \text{ colis}$. Or, il faut souligner que dans les dispositions relatives à la convention de 1924, les délais d'action contre le transporteur sont de trois jours calendaires, par écrit du réceptionnaire lors du déchargement. L'action en justice cesse un an après la date de réception. Donc, les obligations et la responsabilité du chargeur tendent vers une approche

262 Innavigabilité par cas fortuit (vice caché du navire), incendie (sauf faute du bord), événement de la mer (tempête), l'acte de Dieu, les faits de guerre, faits d'ennemis publics (pirates), arrêt du navire par fait du prince ou saisie judiciaire sous créance maritime ou par autorité portuaire, la quarantaine du navire (retard, malade à bord), omission du chargeur au chargement, grève, « *lock-out* » (fermeture du port), émeutes et troubles civils, détournement pour sauvetage, freinte (perte d'une infime partie de la marchandise tolérée du fait de sa nature), insuffisance d'emballage, insuffisance de marque sur le fret, vice caché de la marchandise, toute autre cause ne provenant pas de la faute du transporteur donc la charge du transporteur de prouver sa due diligence.

263 Droit de Tirage Spécial.

minimaliste dans la convention de Bruxelles, car aucune obligation détaillée n'est prévue dans la convention, mais rien n'oblige cependant les parties de modifier le *B/L* si un accord est trouvé. La responsabilité du chargeur pour faute prouvée n'est pas limitée. Quant à la liberté contractuelle, elle reste limitée dans les dispositions de la convention car ces dernières restent impératives. Face à de telles dispositions communément appelées convention de Bruxelles, les pays chargeurs, la plupart étant les pays en voie de développement comme le Sénégal ou ses voisins de la côte atlantique, ont essayé de diminuer la mainmise des Occidentaux sur le champ législatif du transport maritime en faisant valoir leurs droits et mieux défendre leurs intérêts dans les échanges de bien.

Quant aux règles de Hambourg de 1978 sur le transport des marchandises par mer, la revanche sur les normes de réglementation et de régulation du transport maritime naît avec la volonté des pays devenus indépendants comme le Sénégal, le Maroc, le Liban de se protéger contre les faveurs accordées aux transporteurs par la convention de Bruxelles. En effet, son champ d'application permet au transport maritime d'équilibrer la balance entre les transporteurs et les chargeurs, tant dans la responsabilité qu'à l'égard des obligations. Certaines dispositions, comme la clause « Paramount », restent intactes dans les chartes internationales comme dans la convention de Bruxelles.

L'apparition du transport d'animaux vivants dans ses dispositions souligne le fait que le bord n'est pas présumé responsable et le transport en pontée requiert la nécessité de son indication sur le *B/L* bien qu'à défaut, le bord soit responsable à charge de prouver que le chargeur a donné son accord. Il en va de même avec les obligations du transporteur et le fondement de sa responsabilité car, au vu des règles de Hambourg, le transporteur fait valoir sa « due diligence » sur deux plans :

- Le bon état de navigabilité ;
- Veiller aux opérations lui incombant de la prise en charge à la livraison.

S'agissant alors d'une présomption de responsabilité, en cas de faute, de négligence ou de perte, le délai de retard est prévu par le *B/L* ou estimé dans la mesure du « raisonnable ». La présomption de responsabilité du bord n'existe pas, ce qui suscite la preuve du retard et du rapport de causalité par le destinataire. Peu de cas exceptés sont énumérés relatifs à l'incendie, au détournement pour assistance (mort et/ou blessure d'animaux). Pareillement, le plafond de responsabilité est revu à la hausse à hauteur de 835 DTS / colis et de 2,5 DTS / kg. Mais les dispositions de plafonnement restent similaires à la convention de Bruxelles. Pour le retard, le plafond est fixé à 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi un retard mais n'excédant pas le montant total du fret total en vertu

du *B/L*. Toutefois, l'approche relative aux obligations et responsabilités du chargeur reste médiane, c'est-à-dire qu'il doit globalement informer le bord sur les caractéristiques des marchandises, car les informations doivent être précises sur les marchandises dangereuses.

Ainsi, la liberté contractuelle est très limitée, si bien que les règles deviennent impératives. Toutes clauses contraires et nulles vont induire une possibilité de clauses supplétives, autrement dit le compromis de juridiction ou d'arbitrage est évoqué dès lors qu'à la suite d'un litige une clause paraît contraire aux règles. Les règles de Hambourg s'appliquent si les ports de chargement ou de déchargement sont des pays signataires.

Exemple 1 : Chargement au Sénégal

- Litige devant un tribunal sénégalais = application des règles de Hambourg ;
- Litige devant un tribunal français = application de la loi française de 1966.

Exemple 2 : Chargement en France

- Litige devant un tribunal français = la convention de Bruxelles ;
- Litige devant un tribunal sénégalais = les règles de Hambourg.

De par ces exemples, il convient de comprendre la particularité et la complexité du champ d'application des mesures conventionnelles internationales dans leur interprétation. Naturellement, l'adhésion d'un État dans une quelconque convention reflète la compréhension des mesures juridiques à mettre en œuvre pour trancher un litige. Tel est le cas de la plupart des pays africains considérés comme chargeurs, comme le Sénégal qui a ratifié les règles de Hambourg le 17 mars 1986, entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1992. Néanmoins, force est de constater que la mise en œuvre des conventions internationales sous cet angle reflète exclusivement le champ du transport maritime des marchandises comme activité phare du commerce maritime.

Ainsi, le 11 décembre 2008 sous l'égide des Nations Unies, les règles de Rotterdam portant sur le contrat de transport international des marchandises effectué partiellement ou entièrement par mer, adoptées par une vingtaine de pays dont le Sénégal et beaucoup de pays africains, ainsi que la France, la Norvège, les Pays-Bas... On peut constater que la plupart des pays à façade maritime de l'Afrique

de l'Ouest ont adopté ses mesures de Rotterdam et ont joué un rôle essentiel quant à son élaboration. Ces règles de Rotterdam tendent à uniformiser, à synthétiser la convention de Bruxelles et les règles de Hambourg, à élargir au-delà du transport maritime strict, à faciliter la liberté contractuelle et moderniser les législations antérieures en tenant compte de la pratique des avancées technologiques. En effet, l'apparition des documents de transport informatisés a joué un rôle prépondérant dans la mise en place de ces règles.

Cependant, le constat n'est tout de même pas positif quant à l'appropriation de telles règles car, comme le souligne une association des utilisateurs de transport de fret : « *L'AUTF a eu l'occasion durant les travaux du groupe de travail III de la CNUDCI de donner son appréciation sur les versions intermédiaires du projet de "convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer". Le régime juridique actuel fondé en 1924 est progressivement devenu obsolète en raison des innovations technologiques et de l'évolution des modèles économiques. Les règles de La Haye-Visby ont longtemps été considérées comme fortement déséquilibrées en défaveur des chargeurs, en permettant notamment aux transporteurs de limiter la portée de leur responsabilité ainsi que les montants d'indemnisation. Ces règles ne concernent en outre que la phase maritime du transport alors que depuis les années 1960, la conteneurisation n'a cessé de se développer, tout comme le concept de transport de porte à porte, ainsi que plus récemment, le transport par mer de véhicules de transport terrestre ou d'unités de charges multimodales. Cette obsolescence du régime juridique explique pourquoi les chargeurs ont accueilli favorablement l'idée d'une nouvelle convention destinée à simplifier et moderniser le droit maritime et c'est pour les mêmes raisons qu'ils sont finalement déçus par le résultat final. Les chargeurs ayant quelques connaissances sur les règles de Rotterdam considèrent en effet que la convention proposée à la ratification a raté une occasion historique. Les règles auraient pu en effet proposer les dispositions nécessaires pour rééquilibrer les droits et les obligations des chargeurs et des transporteurs. Force est de constater qu'elles ne l'ont pas fait, préservant ainsi les avantages historiques accordés à l'industrie maritime. Les règles auraient également pu moderniser la législation maritime en intégrant pleinement et clairement dans la convention, les conséquences de 50 années de conteneurisation ainsi que le développement de la multimodalité et des transports de porte à porte en établissant une règle simple : les transporteurs sont responsables de ce qu'ils commercialisent ! Elles n'ont malheureusement pas saisi cette opportunité. Au lieu de cela, les règles mettent en danger un grand nombre de chargeurs inexpérimentés qui pourraient se trouver dans une position bien pire qu'avant 1924, avec la résurgence de clauses de non-responsabilité permises par*

une liberté contractuelle quasi illimitée, principalement au bénéfice du transporteur, sacrifiant également la position juridique des destinataires. Enfin, les règles de Rotterdam auraient pu être l'outil idéal pour promouvoir le développement du transport multimodal et du transport maritime à courte distance dont l'Europe a cruellement besoin. Là encore, elles ne seront pas au rendez-vous. Bien au contraire, les règles de Rotterdam ne sont qu'un instrument essentiellement maritime qui ne répond ni aux attentes des chargeurs, ni à leurs souhaits de développer le transport multimodal incluant un segment maritime. Cet échec rend nécessaire le développement d'une réglementation européenne visant à faciliter l'émergence du transport maritime intra-européen à courte distance. Les chargeurs considèrent qu'un système juridique régional qui fonctionne et contribue à la réalisation de cet objectif est bien préférable à un hypothétique instrument harmonisé certes, mais totalement inadapté. C'est aussi ce que semble avoir récemment décidé la Commission européenne qui a jugé que les règles de Rotterdam ne répondaient pas à ses attentes pour le développement du multimodalisme. Pour toutes ces raisons, l'AUTF considère que les règles de Rotterdam ne méritent pas d'être ratifiées. »²⁶⁴

Cependant, il est assez remarquable de constater la démarche des pays africains dans la mise en œuvre de telles règles à travers le dynamisme des conseils de chargeurs, comme le COSEC au Sénégal. La polémique entamée pour la ratification de ces règles est loin d'être terminée dès lors que la primauté réside sur les intérêts des uns et des autres. C'est ainsi que le professeur I. Kh. Diallo souligne, à l'opposé de telles diatribes, les avantages d'une telle règle :

- « La suppression de la notion d'expéditeur qui devra être distinguée assez curieusement, de la notion de chargeur ;
- L'allongement du délai pour agir en responsabilité d'un à deux ans ;
- La suppression de la présomption de faute comme fondement de la responsabilité du chargeur et le retour à l'orthodoxie, retenant plutôt, contre ce dernier, la responsabilité pour faute prouvée ;
- L'allongement du délai d'envoi de l'avis du dommage au transporteur ;
- Le maintien de la règle sur le retard (cf. art. 21) et non à la soumission à la loi nationale comme le préconisaient les USA et les États armateurs ;
- Les précisions sur le régime des règles applicables au pré- et post-acheminement ;

264 Mémoire des chargeurs français sur la convention de Rotterdam, Paris, 2009.

- *Les précisions de données dans les contrats de transport (nom, prénom, adresse du destinataire) ;*
- *L'augmentation des quantum de l'indemnité de réparations, alors que les USA, la Corée et autres demandaient un montant inférieur à celui des règles de la Haye ;*
- *La liberté au demandeur de réparation quant à la juridiction compétente dans le cadre de transport de lignes régulières... »²⁶⁵*

L'ensemble des dispositions prévues par les règles de Rotterdam a le mérite de souligner la participation massive des chargeurs africains, d'autant plus que beaucoup d'interrogations peuvent être soulevées dans le contenu des règles, car la liberté contractuelle semble être une solution aux problèmes dans les dispositions de Rotterdam.

Ainsi, en Afrique, il est assez pressant que le droit communautaire se saisisse aussi d'une manière plus efficace des questions relatives au transport maritime et multimodal, or tel n'est pas le cas sur la côte ouest-africaine. Il est alors temps que les orientations vers un livre bleu soient mises en place. Il en est de même de cette latence au niveau des lois nationales avec le code de la marine marchande sénégalaise qui dresse un cadre réglementaire simultanément en matière portuaire et maritime, contrairement à la France qui a initié la loi de 1966 relative au transport de marchandises par mer et aux contrats d'affrètement pour compenser les manquements de certaines règles internationales, modifiée par un décret de 1987 portant sur les réserves de transporteur. Les lois internes doivent se rapprocher des sources internationales en privilégiant le transport national (le cabotage), les transports internationaux au départ et à destination du Sénégal, sauf s'il est soumis à l'application d'une convention internationale soit de Hambourg, soit de Rotterdam. En effet, le commerce maritime, régi en grande partie par des textes internationaux du fait de la globalisation des échanges, doit permettre à chaque État de mesurer ses capacités commerciales et juridiques pour répondre aux exigences d'un marché de plus en plus concurrentiel.

La part du Sénégal dans les échanges mondiaux doit refléter non seulement la dépendance forte sur le plan socio-économique de la « maritimisation » du commerce, mais aussi de la posture géostratégique de la sous-région. De même, le cadre opérationnel et juridique du transport des

265 I. Kh. Diallo, « Le Transport maritime des marchandises par mer entièrement ou partiellement », *Revue du COSEC*, 22 février 2016.

marchandises reste déterminant pour comprendre le souhait d'une réglementation et de la valorisation de ce dernier face à l'intérêt général.

Chapitre 2. Le cadre du transport maritime de marchandises

La spécificité et l'internationalisation du champ maritime font que toutes les activités connexes du secteur ont une importance toute particulière du fait de leur impact, tant dans l'aspect privé que public. Le transport des marchandises par mer reste un élément déterminant dans la pluralité des services du commerce maritime. Toutes les activités maritimes demeurent cependant importantes pour le monde au vu des enjeux économiques, politiques, commerciaux et juridiques. Ainsi, la quasi-totalité des pays en ont fait un levier socio-économique pour mesurer leur impact dans les échanges internationaux. Les pays africains, avec en général une façade maritime, l'espace UEMOA et en particulier le Sénégal ont pris connaissance depuis la souveraineté nationale des défis du monde maritime pour prétendre à une implication future dans les relations bilatérales et multilatérales du secteur de la mer. La complexité et la difficulté dans les pays en voie de développement pour une politique d'accroissement d'infrastructures routières, aériennes et ferroviaires ont poussé le Sénégal à optimiser ces eaux maritimes pour répondre aux exigences des échanges mondiaux. La rapidité et la capacité exponentielle de transporter des marchandises par mer de contrée en contrée, grâce à la vulgarisation d'innovations technologiques telles que la conteneurisation, font de nos jours la mer un lieu de rencontre pour un meilleur gain des échanges dans la mondialisation. La part du tonnage des marchandises par mer avoisinerait, rappelons-le, les 90 % des marchandises échangées à travers le monde.

Grâce à l'envol des innovations technologiques telles que la conteneurisation et le gigantisme des navires, les États font face à un marché de plus en plus accru, poussant ainsi à réadapter leurs structures portuaires pour pouvoir accueillir tout type de navires et de marchandises. En effet, au vu des conventions internationales (protocoles compris) de Bruxelles 1924, Hambourg 1978, Rotterdam 2009, du code de la marine marchande sénégalaise de 2002, de la loi française de 1966 et de toutes les lois internes et communautaires, le cadre du transport maritime des marchandises reste toutefois évolutif, tant dans la réglementation juridique qu'économique, eu égard aux proportions macro-économiques et micro-économiques qu'il génère.

Cependant, la pratique du transport maritime des marchandises au Sénégal est l'un des leviers de développement permettant à la puissance publique de ne pas négliger ce secteur. Le cadre privatiste du transport maritime des marchandises a plus que besoin d'une puissance publique car, prenant en compte l'intérêt général qu'il engendre, la valorisation du secteur portuaire est source de développement du transport maritime. La question du transport maritime rime de plus en plus avec le développement économique des États.

C'est ainsi que le Conseil économique et social pour l'Asie pacifique de l'ONU préconise la notion de ports secs pour ces pays en bordure maritime et ceux des arrière-pays pour profiter pleinement du décollage du secteur et désenclaver certains points ou zones en saturation. Cette nouvelle tendance portuaire appelée « ports secs » reflète des points géographiquement définis en l'absence de tout point d'eau, écartant toute manutention portuaire du fait de l'inexistence des navires dans ces zones. C'est dès lors un lieu donné situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises, comprenant des services de dédouanement, de manutentions terrestres et regroupant des sociétés, des organismes indépendants engendrant aussi des activités modales. C'est dans ce sillage qu'au Sénégal, avec le souhait de la politique étatique vers l'émergence économique instaurée depuis 2013, de nouveaux sites portuaires en sec sont en cours de planification et de mise en œuvre. Néanmoins, il faut comprendre, pour que le Sénégal en profite pleinement, que des facteurs essentiels doivent accompagner ce développement. Pour ce faire, plusieurs facteurs demeurent nécessaires :

- Emplacement à proximité du centre de production ou de consommation existant ou avec un potentiel de développement ;
- Nécessité de pouvoir être desservi par un maximum de moyens de transport ;
- Outil commercial pour l'armateur (politique de marketing).

Autrement dit, il semble opportun de constater que le développement d'un tel réseau de ports secs consiste à développer d'autres modes de transport, d'où la multimodalité. À titre illustratif, en 2005, l'Europe comptait 200 ports secs et avoisinerait de nos jours 600 ports secs, favorisant ainsi le développement économique des pays. En outre, force est de constater que l'activité du transport maritime dans son particularisme nécessite, pour le bien du commerce maritime international, un cadre de droit applicable pour une meilleure régulation des moyens, services et aléas de la nature d'une telle activité (*Section 1*). De plus, comme toute activité du commerce maritime, le transport maritime est un secteur qui s'inscrit dans l'épreuve de l'exécution proprement dite par le biais d'un

document contractuel reflétant les obligations et les responsabilités des parties (*Section 2*).

Section 1. Le transport de marchandises : vecteur de régulation et applicabilité du droit

La domination du secteur maritime dans les échanges de biens et de services s'est illustrée à travers la variété des types de transport de marchandises. La spécialisation des différents genres de transport a favorisé une offre portuaire plus adéquate pour répondre à la demande du marché. La sphère juridique bien définie par des conventions internationales, communautaires et des lois internes permet de constater la réglementation du transport des marchandises par mer. Son développement économique, avec les innovations technologiques qui l'accompagnent dans cette envergure internationale, permet aux pays de s'orienter dans ce domaine de prédilection. Le continent africain, riche en démographie, avec des prévisions économiques en forte croissance et une géographie accessible, devient de jour en jour le théâtre d'opérations des échanges de la planète. Toutes les sociétés étrangères s'y installent, les politiques ont tendance à repenser la notion de l'intérêt général, quoique certaines instabilités politiques continuent de gangrener l'envol économique, si bien que le transport maritime doit également être repensé pour qu'il soit quantitativement et qualitativement une source de richesse qui doit impacter la population. Le développement de tout mode de transport devra se connecter avec les espaces maritimes pour faire face aux enjeux sociétaux.

Quant au Sénégal, au regard de la concurrence assez rude et féroce en transport maritime avec ses voisins de la côte ouest-africaine, la politique de substitution des eaux profondes en transport maritime dans un espace commercial aussi saturé qu'est le port de Dakar, le relais vers l'instauration et la mise en circulation des ports secs, au vu de l'importance de la densité quantitative, doit être la clé de voûte pour une spécialisation plus généralisée. Toutefois, comme le transport maritime est de l'ordre du droit privé, sa valorisation dans l'espace portuaire intègre sans doute la question du droit public.

De même, la notion de port sec s'inscrit dans ce rapport entre les secteurs privé et public comme dans les ports maritimes. Ainsi, le succès des ports secs dépend fortement pour le Sénégal d'une coopération entre les autorités locales et internationales, d'un environnement commercial favorable aux entreprises, d'une fluidité importante entre le port sec et maritime, des marchandises, d'une facilité bancaire et financière et plus généralement d'un succès des produits locaux à l'étranger. Il est

néanmoins pressant pour le Sénégal de se focaliser plus efficacement vers ces nouveaux relais, d'autant plus que le seul port de commerce opérationnel crie à la saturation et à la non-fluidité des transferts de biens aux destinataires. C'est dans ce sens que le développement des autres zones secondaires reste d'actualité en tant que ports de commerce maritime ou ports secs.

De plus, pour favoriser le développement de toutes les zones liées au transport maritime de marchandises, le « *feederling* »²⁶⁶ semble un atout phare pour le continent africain, par exemple la Côte d'Ivoire. C'est un concept qui permet d'assurer la couverture de nombreuses régions du monde et accentue ainsi la globalisation totale des échanges de biens manufacturés, opéré par les armements spécialisés, par les « *global carriers* ». Le *feederling* reste pour le Sénégal une expérience à étudier car c'est un secteur évident avec le marché important de la conteneurisation, mais bien spécifique avec sa logique propre en termes de port, de navire et d'acteur. La position du port de Dakar au centre de la ville devrait permettre de réfléchir aux aménagements des eaux de Bargny, de Rufisque, situées à 40 km du port de Dakar. Il convient alors de constater que ces *feeders* touchent des ports de transbordement, de commerce. En outre, il faut remarquer que la massification sur les grandes lignes océaniques réduirait les capacités de navigation, favorisant même des limites économiques, quoique le choix des ports reste sous l'autorité de l'armateur.

Fort conscient des dialogues entre l'autorité publique et les acteurs du marché, le Sénégal doit comprendre que le *feederling* permet aux petits ports de participer à l'échange et d'accéder aux grands trafics mondiaux, représentant ainsi pour le trafic l'utilisant près de 30 millions de conteneurs en Asie pacifique et 9 millions en Europe²⁶⁷. Le cadre du transport maritime est assez large, son envol économique rime avec l'innovation des moyens et modes de transport divers. Il est difficile, toutefois, de ne pas noter dans la corne de l'Afrique, surtout avec l'évolution du transport maritime, le développement de la piraterie qui sévit à 95 % par voie maritime. Certes, des mesures de sécurité sont entreprises par les États, mais le risque demeure élevé.

Cependant, la richesse et la spécificité du transport maritime ont participé à l'enrichissement

266 Processus de collecte et de distribution des conteneurs dans les ports secondaires délaissés par l'organisation des lignes océaniques autour de quelques grands ports desservis par des navires de plus en plus importants. Il y en a deux sortes : le « *feederling* » dédié (fret inclus dans le fret) et indépendant (pré-acheminement).

267 Site du port de Rotterdam, 2014.

juridique du droit maritime. C'est ainsi qu'au port de Dakar, avec la concession des terminaux par des entreprises privées comme Bolloré ou DPW, la notoriété et la rigueur dans l'exécution du transport maritime s'étend significativement avec le respect des normes réglementaires, qui font office de conformité aux chartes relatives à la sûreté portuaire, conformément aux dispositions réglementaires selon la réglementation sénégalaise, les conventions régionales et internationales ratifiées par le Sénégal, les exigences du PAD et de toutes autres exigences applicables dont celles des bailleurs de fond. Il convient alors d'imaginer que le transport maritime s'inscrit, malgré une bonne régulation économique, dans une perspective d'application des textes (§ 1). S'ensuit sans doute l'hypothèse selon laquelle le cadre normatif du transport maritime des marchandises s'étend vers l'existence réelle de moyens susceptibles de mener à terme le contrat de transport, nonobstant les variables aléas qui peuvent surgir (§ 2).

§ 1. Les textes applicables

La question du transport maritime, par essence internationaliste, est régie par un ensemble de règles juridiques applicables aux échanges commerciaux. Le sens particulier et spécifique du droit maritime repose sur cet ensemble de sources conventionnelles internationales, communautaires et internes. Les perspectives de développement socio-économique du transport maritime sont réglementées par ce panel de sources juridiques ratifiées par un ensemble d'États au regard de l'importance des façades maritimes valorisant le secteur portuaire et de l'impact du secteur maritime dans l'émergence des pays africains en particulier. Le secteur du transport maritime dans la région ouest-africaine, et particulièrement au Sénégal, est en forte croissance. En l'absence d'une politique de plaisance durable, d'une stratégie commune de pêche de la région et au regard des dispositions commerciales du secteur portuaire sénégalais, le transport maritime est plus que déterminant dans la valorisation et l'exploitation des outillages portuaires.

Au Sénégal, la notion de port est directement ou indirectement liée à la question des flux d'échanges impliquant la mesure des capacités d'importation et d'exportation du pays. Son apport socio-économique demeure *in fine* la clé de voûte du succès maritime au Sénégal. La forte dépendance économique du pays dans ce domaine montre la place du Sénégal dans l'élaboration et la mise en œuvre du cadre juridique maritime international et communautaire. La participation déterminante du Sénégal dans l'exercice de négociations des règles de Rotterdam de 2009 reste une illustration de l'intangibilité d'un État à concourir à la définition d'un cadre juridique approprié pour la maîtrise de

l'évolution du transport maritime international, expliquant la libéralisation et la mondialisation du monde des affaires.

La convention de Bruxelles en 1924, les règles de Hambourg en 1978 ainsi que les protocoles, les règles de Rotterdam en 2009, l'ensemble des dispositions communautaires quoique peu en Afrique de l'ouest et les normes internes comme celle de la marine marchande de 2002 au Sénégal ou la loi française de 1966, essaient de dessiner le cadre législatif du champ maritime en application du respect des intérêts divers de toutes les composantes du monde maritime. La lecture juridique du transport maritime est essentielle dans les échanges commerciaux au regard des responsabilités et obligations des parties contractantes. Le transport maritime regroupe un monde divers dans le fonctionnement des échanges commerciaux et l'ouverture des frontières demeure un atout pour le développement socio-économique du secteur maritime. Les dispositions juridiques restent cependant source de droit privé par essence ; néanmoins, la confrontation et la complémentarité du champ public semble participer au décollage du secteur et de la défense ou de la protection de l'intérêt général. Le transport maritime, certes élément du marché, ne doit en aucun cas délaissier la puissance publique sous le signe de la mise en relief de l'intérêt général. Par conséquent, il est normal de cerner le transport maritime ainsi que l'ensemble des règles auxquelles il est assujéti à travers l'applicabilité des sources qui permettent de dessiner le cadre juridique. Pour ce faire, force est de constater que le transport de marchandises par mer représente la réalité des échanges commerciaux, surtout dans les pays en voie de développement à l'instar du Sénégal. L'appropriation de certaines conventions comme celle de Hambourg ou encore de Rotterdam illustre tant bien que mal le champ juridique du théâtre des opérations concernant les façades maritimes de l'Afrique de l'Ouest en général et du Sénégal en particulier. Il n'en demeure pas moins que la convention de Bruxelles de 1924 a favorisé sur le plan juridique les pays transporteurs relativement aux clauses Paramount au détriment des pays chargeurs comme le Sénégal, à l'époque territoire d'outre-mer.

Afin de mieux comprendre ce champ juridique reposant sur l'applicabilité des textes selon le cas, il convient de souligner que la présentation du contrat de transport de marchandises par mer s'inscrit dans une dynamique de dualité entre transporteur et chargeur. C'est ainsi que l'article L.5422-1 du code des transports énonce : « *Le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Ce contrat s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.* » Autrement dit, la relation devient tripartite entre le chargeur qui expédie, le transporteur qui déplace la marchandise et le destinataire qui

réceptionne et accuse livraison, quoique tiers au contrat. Ainsi, ce dernier peut prétendre à une action contractuelle contre le transporteur en cas de dommages ou d'avaries de marchandises. En effet, au regard des dispositions juridiques, le transport maritime par essence repose sur cette relation tripartite, censée respecter et constituer la sphère juridique qui régit cette mouvance contractuelle entre les parties. C'est dans ce sens que A. Montas explique : « *Économiquement, le contrat de transport de marchandises par mer est étroitement lié au contrat de vente maritime. Une vente maritime est une vente commerciale de marchandises qui sont expédiées par mer par un vendeur vers un acheteur. Notamment, parce que ces deux figures sont juridiquement indépendantes, les parties au contrat de vente maritime ne sont pas fondées à invoquer les clauses de cette convention à l'encontre du transporteur*²⁶⁸ ; à l'inverse, le transporteur ne peut se prévaloir d'une clause de contrat de vente maritime. »²⁶⁹ Toutefois, il convient sans doute de noter la différence sur le plan juridique de la notion du transport maritime et celle de l'affrètement au voyage qui repose sur le fait que « *le contenu du contrat est le produit de la volonté totalement libre des contractants ; là il est pour l'essentiel la reprise des règles légales d'application impérative* »²⁷⁰.

Ainsi, force est d'admettre que le transport maritime dans son contrat « *porte sur un contenu, ces marchandises même* », tandis que le contrat d'affrètement au voyage « *porte sur un contenant, volume destiné à recevoir des marchandises à transporter* »²⁷¹. Dès lors, l'application des textes en droit maritime relativement au transport maritime nécessite d'emblée de souligner ce qui peut le différencier du contrat d'affrètement, d'autant plus qu'une telle différence reste toutefois nuancée car, comme s'interroge encore A. Montas : « *Dans les deux cas, ne s'agit-il pas d'une prestation de services : une personne (fréteur ou transporteur) s'oblige envers une autre (affréteur ou chargeur) à accomplir une prestation (mise à disposition d'un navire pour une expédition maritime et déplacement d'une chose).* »²⁷² Néanmoins, à la suite d'une réaction des pays africains, principalement chargeurs comme le Sénégal, une telle différence demeure évidente pour dénoncer certaines stipulations unilatérales et injustes que leur imposaient les armateurs, d'où l'instauration de la convention de transport sous connaissement qui semble régir les dispositions juridiques du

268 Com. du 17 février 1979, *RD eur. transp.*, 1980, p. 184 – Com. du 26 mai 1992, *DMF*, 1992, p. 489.

269 A. Montas, « Transport maritime de marchandises par mer », *Droit maritime*, 2014, p. 496.

270 *Ibidem*, p. 499.

271 R. Gouilloud, *Droit maritime*, n° 461, p. 243.

272 A. Montas, *ouvr. cit.*, p. 500.

transport de nos jours. Pour ce faire, la compréhension du transport maritime sur le plan juridique repose sur une kyrielle de sources internationales, communautaires mais aussi internes. *De facto*, le transport maritime est par essence internationaliste bien qu'au regard de l'évolution du monde des échanges, le succès de certaines conventions reste à qualifier. Cependant, la diversité des mesures juridiques maritimes montre la richesse du secteur aux dépens des aléas liés au domaine.

En l'espèce, les conventions internationales relatives aux règles de Hambourg, aux règles de Rotterdam, aux dispositions de l'UEMOA et du code de la marine marchande sénégalaise semblent poser les jalons pour examiner l'applicabilité des règles du transport maritime. Cela justifie l'appartenance du Sénégal à la ratification de ces règles pour réglementer et réguler le transport maritime. En outre, les textes dont l'application s'impose au juge sénégalais sont ces textes internationaux susmentionnés, la loi sénégalaise, ainsi que les dispositions communautaires certes insuffisantes pour un transport maritime qui est un levier socio-économique phare dans le décollage de cette région du monde. Il est intéressant de remarquer la primauté des sources internationales sur la législation interne, si le transport maritime relève toutefois d'un échange international. Cependant, on constate que dans un contrat de transport entre deux ports sénégalais, le code de la marine marchande s'impose, ce qui est loin d'être un acquis au vu de la monopolisation du port de Dakar comme seul port de commerce capable d'accueillir différents types de marchandises. Ainsi, il n'est pas non plus fréquent de constater des échanges entre les différents ports africains pour que le juge puisse statuer en cas de pertes de marchandises ou d'avaries avec une législation africaine, comme cela peut arriver dans l'espace européen où le droit communautaire s'est enrichi sur la question maritime.

Certes, l'OHADA essaie d'harmoniser les questions juridiques relatives aux affaires commerciales, mais la sphère maritime reste néanmoins appauvrie. Encore n'est-il pas chose aisée d'identifier l'application d'une quelconque convention lorsque le transport s'inscrit dans la dynamique d'un contrat de transport maritime international (départ d'un port signataire de Bruxelles à destination d'un port signataire d'un protocole ou d'une convention différente). C'est dans ce sens que A. Montas souligne : « *Compte tenu de l'enchevêtrement des textes ayant vocation à régir le contrat dans sa dimension internationale, la loi française a un temps essayé de participer à l'uniformisation du droit maritime mais a dû s'effacer devant l'émergence du droit international puis du droit de l'UE. Avant la codification du droit maritime par le code des transports, l'alinéa 1 de l'article 16 de la loi du 31 décembre 1966 prévoyait en effet son application aux transports qui,*

effectués au départ et à destination d'un port français, n'étant pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie. Elle était également rendue applicable, en raison de son caractère subsidiaire, au litige qui, par suite de la défaillance de la loi étrangère, ne trouve pas de règle à appliquer. »²⁷³

C'est dans ce même ordre d'idées que l'exigence de l'harmonisation des règles juridiques maritimes doit permettre de développer le transport à l'intérieur et vers la région, non seulement pour le Sénégal mais aussi pour l'Afrique de l'Ouest, favorisant ainsi le développement de structures portuaires de second plan. Le code de la marine marchande, faisant aussi office de loi de police dans son application, reste aussi subsidiairement caractérisé car l'importance du transport maritime au Sénégal est de niveau international, avec un impact socio-économique important. Cependant, au vu des règles de Hambourg et de Rotterdam dont le Sénégal est signataire, la disposition du code de la marine marchande, au titre de loi de police, fait-elle l'objet de controverses. Il convient toutefois de cerner, à travers ces dispositions internationales qui régissent le transport maritime dont le Sénégal est signataire, non seulement l'application des textes mais aussi l'apparition de règles de conflits de lois.

Toutefois, la présence éventuelle de la convention de Bruxelles de 1924 et ses protocoles, au cœur des règlements de conflits du contrat de transport, auxquels certains partenaires commerciaux sont soumis, comme la France, n'ayant pas ratifié les règles de Hambourg ou encore de Rotterdam, dévoile de temps en temps la complexité de la loi applicable pour trancher un litige. Néanmoins, la révolution juridique découle depuis 2009 des règles de Rotterdam qui favorisent une définition juridique de l'application des textes en matière de transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer. C'est dans ce sens qu'il convient d'admettre les propos de A. Montas : « À leur entrée en vigueur, les règles de Rotterdam bénéficieront d'un large champ d'application ; elles s'appliqueront aux transports comportant nécessairement et au minimum²⁷⁴ un segment maritime international si le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison de la marchandise, les ports de chargement ou de déchargement se situent sur le territoire d'un État contractant, ce qu'elle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des "parties exécutantes", du chargeur, du destinataire ou

273 A. Montas, ouvr. cit., p. 500.

274 Elle s'appliquera donc alors même qu'une partie du transport considéré comprendrait également un segment terrestre, fluvial ou aérien.

de toute autre partie intéressée. Il en sera de même pour un transport entre deux États contractants ou au départ d'un tel État, de même pour un transport au départ d'un État non contractant mais à destination d'un État contractant, à la condition que ces ports se trouvent dans des États différents et dans la mesure où le lieu de réception ou le lieu de livraison se trouve dans un État contractant. »²⁷⁵

Il semble alors que les règles de Rotterdam, surtout dans l'article 5²⁷⁶, jouent un rôle très déterminant dans la complexité de l'applicabilité des textes en matière de transport maritime relativement au contrat de transport. De même, il faut le constater : « *En voulant à tout prix offrir aux transporteurs maritimes la possibilité d'alléger contractuellement leurs obligations contractuelles et leurs responsabilités même les plus fondamentales, cette convention prend un triple risque : celui de déstabiliser profondément la nature du contrat de transport par mer (qui met traditionnellement les obligations concernant le traitement des marchandises à la charge des transporteurs) ; celui d'instaurer à nouveau un risque de déséquilibre entre chargeur et transporteur, à travers le jeu perfide de clauses contractuelles ; et enfin celui de négliger la sécurité maritime, car nul autre opérateur que le transporteur maritime lui-même ne saurait recevoir la charge d'organiser le chargement, le déchargement, et surtout l'arrimage des marchandises à bord. »²⁷⁷ Au demeurant, cela justifie le doute de certains juristes maritimes qui considèrent que : « *la convention n'est pas une convention multimodale et n'a jamais eu l'ambition de l'être et de remplacer la fameuse convention de Genève de 1980 »²⁷⁸.**

Tous les soubresauts ou manquements juridiques en terme de transport maritime constatés durant les années passées pour une meilleure harmonisation des règles ont permis aux États de se diriger vers un consensus juridique facilitant l'application des règles en cas de litiges. Il faut cependant rappeler l'implication du Sénégal dans l'élaboration de cette dernière, initialement prévue sous l'appellation de règles de Dakar, à la suite des propositions du COSEC.

De ce fait, face aux nombreuses perspectives et une idéale prospection, les règles de Rotterdam

275 A. Montas, *ouvr. cit.*, p. 501.

276 Composées de 96 articles contre 8 pour la convention de Bruxelles de 1924 et 26 pour les règles de Hambourg.

277 M. Ndende, « L'Activité normative des Nations Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux », *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, juillet 2009, p. 18.

278 Ph. Delebecque, « Le Projet CNUDCI, suite et fin », 2008, p. 211.

ont permis d'avoir, de nos jours, un cadre juridique approprié à l'uniformisation, d'autant plus que les évolutions techniques liées à l'innovation et commerciales à travers la conteneurisation « *door to door* » ou encore l'informatisation des documents et la lutte contre les dégâts environnementaux participent aux nouveaux aspects du monde du transport maritime dans un secteur plus large où l'intégration de la multimodalité du transport est soulignée. Les règles de Rotterdam font l'objet d'un trait d'union au cas où deux conventions devraient s'appliquer. En effet, fort conscient de l'apport juridique de ces règles, la notion de liberté contractuelle auparavant tant décriée devient l'objet consensuel entre les parties contractantes pour statuer sur les obligations et responsabilités des parties. Autrement dit, il y a une liberté totale pour les parties de faire peser sur le chargeur ou le destinataire des obligations habituellement dévolues au transporteur car incombent à ce dernier les opérations de chargement et de déchargement.

Cependant, pour les règles de Hambourg dont le Sénégal est partie signataire, il faut remarquer que le résultat escompté pour répondre aux attentes juridiques n'a pas été au rendez-vous des règlements de conflits, d'autant plus que les pays signataires ne représentent que 5 % de la part du commerce maritime mondial. La situation juridique telle que définie par les textes en matière de transport maritime montre la richesse, la particularité et la spécificité du droit maritime qui régit les échanges commerciaux à travers le monde en intégrant tous types de transport donné, du moins avec les règles de 2009. L'application de la règle juridique au Sénégal comme dans de nombreux pays africains n'est pas chose aisée, car le respect des règles définissant le champ du transport maritime semblerait délicat, tant dans la formation juridique des juges en intégrant ces questions maritimes dans le contentieux judiciaire, que dans l'esprit des parties du commerce maritime. Il paraît néanmoins évident de souligner les efforts consentis dans l'espace de l'OHADA pour la qualification des juges relativement aux questions maritimes dans le contentieux pénal.

Nonobstant le constat sur la nécessité de la prise de conscience des atouts socio-économiques du transport maritime, le Sénégal, comme tout pays en quête d'émergence, doit plus que jamais redoubler d'efforts quant à l'application des règles juridiques et le développement des instances juridiques. C'est ainsi qu'il convient d'admettre que le droit est source de régulation et de réglementation de tout domaine générant des avantages économiques, sociaux, politiques... Toutefois, le transport de marchandises par voie maritime est certes un vecteur de régulation économique, mais aussi un panel de législations juridiques internationales, communautaires et nationales le réglementant afin de nouer les intérêts du marché et de la puissance publique. Le

transport maritime n'est rien de plus que l'outil de valorisation des structures portuaires dont disposent les États pour mener une politique structurelle et conjoncturelle adéquate. De ce fait, le Sénégal, ayant un seul port de commerce à échelle internationale et dépendant de l'économie mondiale, a besoin d'une ouverture des marchés et d'un concours juridique favorisant les bienfaits divers et variés du transport maritime. En effet, la part des échanges de biens et de services à travers le transport maritime et à l'aide des technologies d'innovation comme outils de transport favorise la forte dépendance d'une économie planétaire en ce sens. C'est environ 75 à 90 % du poids des échanges qui se fait par le maritime, grâce au pétrole et grâce aux conteneurs. À peu près 40 000 navires sillonnent les mers au même moment, et sur le plan écologique, un camion pollue cinq fois plus qu'un navire²⁷⁹. C'est d'ailleurs sous cet angle qu'il est important de cerner les moyens et aléas du transport maritime en ce qu'il est source de droit maritime, mais aussi un outil de valorisation du droit public.

§ 2. Moyens et aléas du transport de marchandises

Tous les États sont signataires de conventions internationales, à l'exception de la Libye, donc adhérents aux conventions sur les espaces maritimes qui sont régis par le droit international de la mer. Afin de comprendre le cadre juridique dans lequel s'opère le transport maritime, il est important de souligner en première lecture le cadre juridique tel qu'il est défini pour les espaces maritimes, pour éviter toute incompréhension sur la puissance souveraine des États dans le bon fonctionnement des échanges de biens. Pour ce faire, sans s'attarder sur la question juridique de la mer telle que définie par le droit international de la mer, il convient de comprendre ces notions de délimitation que recouvre la mer pour se fixer sur la question souveraine des États à éventuellement agir lors d'un transport maritime. Ainsi est définie en premier lieu la notion des eaux intérieures²⁸⁰, qui est cette ligne de base servant de référence à toutes les autres lignes. Quand un navire entre dans ces eaux intérieures, il est soumis à la loi du pays dans lequel il entre. C'est dans cette perspective que de réelles problématiques sont soulevées entre le Sénégal et la Mauritanie, surtout en matière de politique halieutique, ces eaux étant considérées pour le Sénégal comme un aspect national relevant ainsi du code des ports maritimes intégré dans le code de la marine marchande de 2002. Ensuite, il est important de cerner les eaux territoriales qui vont jusqu'à 12 milles²⁸¹.

279 Rapport de la CNUDCI, 2013.

280 C'est entre la côte et la ligne de base.

281 1 mille = 1,852 km.

Cet espace de 12 miles a été confirmé par la convention de Montego Bay en 1982, appelé aussi Mémoire de Paris. L'État côtier a un pouvoir concernant les douanes, la fiscalité, la santé, l'espace n'étant pas dans le pays mais le rapprochement étant notoire. Ces eaux protègent l'archéologie sous-marine et s'y appliquent aussi des règles relatives à la pollution ; un régime particulier concerne l'assistance : le commandant du port doit prendre toutes les mesures en liaison avec le préfet maritime, comme en France, pour définir la stratégie maritime. Dans ces eaux encore il y a un droit de visite des navires pour un éventuel trouble à l'ordre public (stupéfiants) ; cependant, la douane peut poursuivre au-delà des 12 miles si le signalement a été donné alors que le navire était encore dans les eaux territoriales.

Pour les détroits²⁸² (Manche, Gibraltar ou Bosphore), ceux-ci ayant moins de 24 miles, les eaux territoriales se chevauchant, un accord est passé entre les deux pays et une ligne tracée au milieu. Dans ces détroits encore, il existe des rails de navigation (en Manche, il y a des rails montants et des rails descendants). Pour le détroit du Bosphore, une convention particulière veut que tout navire de commerce peut passer sans demander l'autorisation, étant donné que le passage est continu et inoffensif, le navire passant « en transit ».

De plus, la zone contiguë s'étend de 12 jusqu'à 24 miles. C'est une zone de compétence résiduelle d'un État contigu, dans un but sanitaire de police maritime. C'est une zone dans laquelle un navire en transit doit se signaler à l'État côtier. Les sous-marins doivent, quand ils entrent dans cette zone, faire surface avant d'entrer dans les zones territoriales. De même, exclusivement pour la France, il faut remarquer la zone de protection écologique qui s'étend à 100 km de la ligne de base, mais n'est que sur la mer Méditerranée grâce à la loi de 2002. Son but est de sanctionner les pollutions dans cette zone. En effet, la Zone économique exclusive (ZEE) s'étend, sauf en Méditerranée et dans les mers intérieures (mer Baltique, mer Caspienne), jusqu'à 200 milles de la ligne de base. La ZEE a été décidée en 1982. Son but est la protection de la pêche, du fond marin et du sous-sol (pétrole éventuel). Cela ne touche pas la navigation commerciale. Enfin, les eaux internationales au sens pur sont le lieu où il n'y a quasiment aucune contrainte. Dans ces eaux prévaut le principe de liberté, venant de l'époque romaine, car la mer en latin est une « *res nullius* »²⁸³. Il y a certes des exceptions

282 Il y a 116 détroits dans le monde.

283 C'est la chose de personne.

à la liberté : lutte contre la piraterie, contre le trafic d'esclave, contre la pollution. Cependant, la saisie du transport maritime des marchandises passe par une compréhension de ces outils de délimitation permettant de juger de la territorialité de l'application des règles propres au transport maritime. Certes, le transport se fait d'un port à un autre, mais son déroulement implique d'appréhender sur le plan juridique l'ensemble des moyens qui interviennent dans le processus des échanges. C'est sous cet angle que la première partie consistant à cerner l'approche juridique des ports a permis de se pencher sur une définition stratégique des structures portuaires telles qu'elles existent en Afrique de l'Ouest en général, et au Sénégal en particulier. Toutefois, d'autres moyens intervenant dans le transport maritime restent multiples, d'autant plus que les acteurs facilitant ces échanges jouent un rôle très déterminant, mettant en pratique une économie de marché propre à la mondialisation. C'est ainsi que dans la seconde partie et d'une manière plus détaillée, l'approche sur la question du navire semble évidente dans la mesure où le Sénégal devra saisir et comprendre les différents enjeux du secteur. De ce fait, les acteurs du transport maritime passant par les grandes compagnies de transport facilitant l'exploitation des concessions portuaires, et les intervenants indirects du secteur permettant d'étudier la question transversale des moyens du transport maritime de marchandises, seront aussi étudiés dans la partie suivante.

Cependant, force est de constater que l'étude sur les moyens qui englobent le transport renvoie aussi aux aléas que le transport peut engendrer, surtout dans le secteur maritime. Certes, l'outil de transport renvoie à une obligation de moyens conduisant à un résultat grâce aux dispositions sûres et efficaces, mais les largesses de la mer ne sont pas toujours au rendez-vous. C'est dans cette perspective que la notion d'avaries est évoquée, marquant ainsi les aléas du transport et renvoyant aux dommages qui doivent être couverts d'une protection et de l'assurance. Ces avaries concernent les dommages commis par le navire ou à la cargaison et sont communes ou particulières. Les premières sont liées aux « événements de la mer » ou « à la fortune de mer », aussi appelées « avaries grosses »²⁸⁴. Toutefois, sur le plan international, les règles d'York et d'Anvers de 1890, modifiées grâce aux évolutions du monde maritime, énumèrent cette première notion tout comme les lois nationales des États maritimes.

La définition des avaries communes relève d'une qualification requérant ainsi des conditions spécifiques pour constater ces dommages. En droit maritime, la question des avaries n'est pas chose

284 Ordonnance de la marine marchande de Colbert en 1681.

fréquente, mais l'anticipation des règles juridiques enrichit la réglementation du transport maritime dans toutes les circonstances pouvant se dérouler lors de la navigation commerciale maritime.

Les conditions requises pour la qualification d'avaries communes :

- Un sacrifice volontaire sur ordre du capitaine après réunion et concertation des principaux l'équipage ;
- Un danger couru par l'expédition selon la conviction du capitaine et de l'équipage²⁸⁵ ;
- Un intérêt commun car le but est de mener à bien une expédition ;
- Un résultat utile qui se fait par une analyse au cas par cas²⁸⁶.

Force est de remarquer que seuls les avocats et les experts sont tenus d'estimer cette avarie commune par le biais des quatre conditions requises cumulativement. De ce fait, pour une meilleure compréhension de ces dernières, une certaine nomenclature en deux ordres d'idées détaille ainsi ces types d'avaries communes. Pour ce faire, le classement des avaries communes passe par la diversité. Il convient dès lors de cerner d'abord les « avaries matérielles » qui sont causées soit par le navire, soit par la cargaison.

Du navire :

- S'agissant des agrès ou apparaux ;
- Échouage qui est volontaire tandis que l'échouement reste involontaire ;
- Jet des sabords ;
- Forcement de vapeur = forcer le moteur.

De la cargaison :

- Jet à la mer = *lex rhodia de jactu* ;
- Perte sur allège = lors d'un transbordement ;
- Sacrifice à l'ennemi ou aux pirates.

285 Un danger qui n'a pas à être imminent, ni réel mais « pressant ».

286 L'idée générale repose sur le fait que grâce au sacrifice, le navire peut arriver à destination ou parvient dans un port pour y effectuer un transbordement de la marchandise.

Ensuite, interviennent les « avaries frais » relatives aux dépenses qui semblent plus fréquentes, subdivisées en « normales » et « anormales ». Elles sont considérées comme « normales » dès lors qu'il s'agit d'une assistance requise par un autre navire, d'une relâche forcée dans un port, d'une requête de rançon et des frais de renflouement après échouage qui peuvent être très élevés. Ces avaries deviennent « anormales », c'est-à-dire substituées, renvoyant aux frais de remorquage dans un deuxième port après un premier remorquage déclaré en avarie commune, aux frais de règlements des avaries communes comprenant les frais d'experts maritimes corps ou cargaison. Cependant, force est de constater que les avaries communes peuvent être coûteuses et complexes du fait de la qualification juridique et du processus de traitement dans les instances. Ainsi est-il préférable pour les armateurs de s'atteler aux « avaries particulières », dites « simples » dans l'ordonnance de la marine de 1681.

Ces dernières sont toutes celles qui ne remplissent pas les quatre conditions des avaries communes, consistant ainsi par exemple à l'absence d'une des conditions qui reflètent une avarie commune. Il peut y avoir, certes, une combinaison d'avaries dans une même affaire²⁸⁷. La question des avaries n'est pas toujours dans les esprits des chargeurs, surtout africains, pour qui cette réalité extrême demeure rare. Toutefois, certains cas se sont présentés au Sénégal, comme le naufrage du *Joola* avec près de 2 000 personnes. Notons aussi les cas du *Titanic*, de l'*Erika* et bien d'autres qui ont bouleversé le monde maritime et ont permis aux législateurs, face aux risques de la mer, de statuer juridiquement malgré la complexité des effets néfastes du transport maritime.

Au demeurant, la répartition de la réparation des dommages en cas d'avaries communes fait appel à l'application du principe de la contribution²⁸⁸, dont la règle d'opération repose sur l'intervention des sapiteurs²⁸⁹ et des dispatcheurs²⁹⁰ qui répartissent les contributions par le navire et par le chargeur proportionnellement aux valeurs du navire et du fret ainsi que des dommages occasionnés. Au regard d'éventuels événements de mer, la présence des assurances maritimes devient

287 Nous avons un échouement mais sans faute du capitaine comme un récif non répertorié sur les cartes renvoyant alors à une perte du gouvernail. La qualification d'avarie particulière du navire (armateur) s'impose. En même temps, la marchandise est mouillée, cela renvoie à une avarie particulière cargaison (chargeur). Mais le capitaine engage un remorqueur pour sortir le navire et rallier un port afin de réparer ou de transborder la marchandise jusqu'à destination, stipulant de ce fait une avarie commune.

288 Ce principe consiste à la répartition de la valeur des dommages entre le navire et le chargeur.

289 Ce sont les experts qui évaluent les dommages.

290 Ce sont eux qui établissent la valeur du navire et la valeur des marchandises ou du fret.

un élément obligatoire donnant lieu à des garanties apparentées aux risques couverts. De ce fait, l'assurance maritime couvre en principe les dommages qui trouvent leur source dans un événement de mer, autrement dit le péril, l'aléa de la navigation maritime ou de l'exploitation du navire contre lequel l'armateur cherche à protéger son navire ou la marchandise. L'assurance maritime couvre aussi un certain nombre de conséquences liées à cet événement, notamment l'assistance apportée au navire, mais aussi le sacrifice volontaire pour sauver l'expédition en danger, couvrant aussi toutes les réclamations, les procès qui pourront être faits à l'armateur qui sera tenu pour responsable par les tiers victimes.

En maritime, la notion d'assurance navire renvoie aux polices corps tandis que la marchandise s'articule aux polices facultés. C'est dans ce sens que l'article 3 police corps et l'article 7 police facultés excluent pour autant la garantie du risque de guerre. De même, le risque de la pollution par hydrocarbures est exclu car les dommages relèvent de la responsabilité civile de l'armateur, donc en rapport avec les *Protect & Indemnity (P&I) clubs*. L'importance de l'assurance maritime réside dans le fait que : « *Toute marchandise acheminée d'un point à un autre court, du fait même du transport et des opérations accessoires comme les manutentions et les différents entreposages, des risques particuliers (heurt, chute, mouille, vol, etc.).* »²⁹¹

Le régime généralisé de l'assurance est capital dans toute vente maritime du fait de l'utilité remarquable des biens. Force est de noter également que l'assurance maritime est restreinte dans le temps et l'espace ou le lieu géographique. La police est alors généralement destinée à couvrir les risques rencontrés à l'occasion de l'exploitation du navire ou de l'expédition de la marchandise par voie de mer pendant un temps donné et dans une sphère géographique déterminée. C'est dans ce sens que la police détermine les espaces dans lesquels la survenance d'un risque entraînera la garantie de l'assureur. Il convient, de par l'illustration du secteur de l'assurance maritime, de noter que le particularisme du droit maritime reste manifeste. Ainsi, à cela s'ajoute, dans la police corps, le fait que « *largement l'assurance de dommages qu'elle fut à l'origine, couvre aussi certains risques financiers comme certains risques de responsabilité* »²⁹².

Toutefois, la complexité du monde des assurances à faire valoir réparation des dommages

291 *Lamy Transport*, t. II, <http://lamyline.lamy.fr.doc-distant.univ-lille2.fr>.

292 P. Bonassies, C. Scapel, *ouvr. cit.*, p. 892.

semble être vaste dans le cadre du transport maritime. Ainsi : « *Même en cas de condamnation intégrale du transporteur, il est beaucoup plus aisé et rapide pour un chargeur ou un destinataire d'obtenir l'indemnisation du préjudice qu'il a subi de son assureur, quitte pour celui-ci à se retourner ensuite contre le transporteur.* »²⁹³ Cette tentative semble plus opportune en terme d'efficacité de réparation du dommage causé. Il convient aussi de noter que, juridiquement, le fondement des assurances maritimes est la protection des risques et de la responsabilité, concernant à la fois l'armateur et le chargeur, comme il est opportun de remarquer par définition que l'assurance maritime est « *la garantie de la survenance d'un risque* »²⁹⁴. Ainsi, les deux types restent l'assurance corps²⁹⁵ et l'assurance facultés²⁹⁶.

Néanmoins, se pose la question juridique de savoir si les deux polices répondent parfaitement aux exigences actuelles du monde de transport. Ainsi, est-il opportun de penser que : « *Ces différentes polices ne répondent pas aux exigences pour mieux apporter les solutions aux préoccupations précédentes. Cependant, peut-être une distinction notamment en ce qui concerne le point de départ de couverture des risques pourrait apporter un début de solution.* »²⁹⁷ Une telle remarque se justifie avec l'accroissement du transport maritime des marchandises conteneurisées partout à travers le monde et au vu du gigantisme des navires pouvant accueillir 10 000 EVP²⁹⁸ de nos jours et 18 000 à l'avenir de Maersk²⁹⁹ car la question se pose relativement au domaine de l'assurance, d'autant plus que : « *Plusieurs zones d'ombre demeurent toujours sur la question. L'assurance qui devrait éventuellement supporter les dommages causés volontairement (selon les principes de l'avarie commune) ou involontairement (échouement, accident, force majeure), aux tiers par l'usage des conteneurs dans le transport maritime n'est prévue nulle part.* »³⁰⁰

293 P. Bonassies, C. Scapel, *ouvr. cit.*, p. 884.

294 J.-P. Beurier, *ouvr. cit.*, p. 449.

295 Renvoi au navire et donc à l'armateur.

296 Renvoi quant à elle aux marchandises et forcément au chargeur.

297 C. H. Assongba, *Le Transport maritime des marchandises conteneurisées*, thèse soutenue à Lille, 2014, p. 420.

298 M. Hogan, « Hanjin : premier porte-conteneur de 10 000 EVP » : « Cette unité de 349,00 m de longueur et de 45,60 m de largeur, baptisée Hanjin Korea, est la première d'une série de cinq réalisées par le chantier Samsung Heavy Industries. », *JMM* n° 4728 du 2 juillet 2010, p. 8.

299 M. Neumeister, « Restriction de la navigation pour les Triple-E ? », *JMM* n° 4762, 18 mars 2011, p. 8, avait déclaré l'amiral Anne-François de Salvy, préfet de l'Atlantique à Newsletter n° 2 SaferSeas du 1er mars 2011, p. 8.

300 H. C. Assongba, *ouvr. cit.*, p. 422.

Ainsi, encore faut-il que les pays africains et le Sénégal en particulier pensent déjà aux dispositions de couverture d'assurance adaptées aux polices facultés qui garantiraient les marchandises. Des dispositions pures en assurance maritime sont réglementées et codifiées au Sénégal. En tout cas, les dispositions terrestres ne doivent pas s'appliquer aux assurances maritimes. Ainsi l'adaptation des structures portuaires sénégalaises doit-elle suivre le gigantisme des très grands navires qui pourraient causer de multiples dégâts sur tous les plans si jamais une catastrophe naturelle surgissait et au regard de l'absence d'une bonne garantie.

Certes, le transport maritime de demain rime avec gigantisme, mais la participation des États africains dans ce processus est-il garanti, d'autant plus que la position des ports et les outillages de manutention semblent être à la queue du peloton ? C'est ainsi qu'au regard des manquements juridiques appropriés, *« les juristes de l'action de l'État en mer (...) ont donc deux ans pour réfléchir aux voies et moyens d'interdire ou de restreindre la navigation le long des côtes françaises aux Triple-E, ces porte-conteneurs de 18 000 EVP que Maersk vient de commander en Corée »*³⁰¹.

Ce phénomène de défense économique, écologique et environnementale illustre tant bien que mal les atouts du développement du transport maritime et les freins qu'impose la nature en cas de catastrophe. Aussi, le secteur de l'assurance maritime englobe l'exécution d'un tel contrat qui définit les obligations de l'assuré et de l'assureur. La première obligation concerne le paiement de la prime régissant les modalités. C'est un calcul qui repose sur une probabilité dont les deux éléments d'appréciation sont :

- Les dangers et la fréquence de la réalisation des risques ;
- La valeur et la nature de la chose assurée.

Pour les assurances corps, la prime est fixée soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs pour une durée déterminée, tandis que les assurances facultés sont assurées par les polices ayant un seul voyage, soit par polices flottantes. Cette prime reste inchangée et invariable. En effet, des sanctions sont prévues à défaut de paiement de la prime. Il convient aussi de constater les obligations de soins et de sauvetage, de fournir une obligation continue de renseignement, de faire

301 M. Neumeister, ouvr. cit., p. 8.

constater les dommages avec un délai défini par les articles prévus par le code des assurances. Il est de 60 jours, comme le précise l'article 18 de la police sur corps, à compter de l'événement, sauf s'il s'est produit dans un port, le délai est alors de 15 jours ouvrables, tandis que la police sur facultés prévoit un délai de 3 jours à compter de la cessation du risque. Ensuite, les obligations de l'assureur maritime demeurent toutefois identiques à celles de l'assureur terrestre, même si en maritime il y a deux types de règlement qui sont :

- Le règlement d'avaries ;
- Le règlement en délaissement³⁰².

Sans détailler profondément le contenu des assurances maritimes, il convient de comprendre que, derrière tout aléa, la garantie est de mise pour se prévenir des risques de la mer. Le particularisme du droit maritime s'illustre davantage dans ces différences entre les polices, d'autant plus que les *P&I* deviennent une spécificité en matière maritime. Sous forme de clubs, les *P&I*³⁰³ jouent un rôle complémentaire des assurances corps³⁰⁴, facilitant ainsi une protection des armateurs dû aux manquements garantissant l'assurance corps. Les *P&I* deviennent alors une source de garantie en plus pour les armateurs, comme ces notes l'affirment : « *Du fait de la coassurance et de la réassurance, du fait que les entreprises de réassurance elles-mêmes se réassurent réciproquement entre elles, l'ensemble des risques maritimes, comme d'ailleurs l'ensemble des risques terrestres, font l'objet d'une mutualisation au niveau mondial, condition fondamentale du bon fonctionnement du système.* »³⁰⁵ Ainsi faut-il croire que cette formation de *P&I* est une source efficace pour une bonne indemnisation de la victime. Au demeurant, il faut qu'il y ait une présentation juridique appropriée au bénéfice de la victime de recourir à une indemnisation plus efficace, d'autant plus que la juridiction des *P&I* se trouve à l'étranger.

302 Abandon du bien assuré à l'assuré contre le paiement de l'indemnité.

303 Les Clubs de Protection et d'Indemnisation sont d'origine anglaise. Ils couvrent des risques particuliers qui sont prévus par des polices d'assurance propres aux Clubs. Actuellement ces polices d'assurance sont aussi proposées en France dans certains contrats d'assurance maritime. Ces polices définissent un champ de garanties aussi large que possible. En effet, sont englobés dans la couverture les recours pour dommages corporels et matériels exercés contre le navire, soit par des cocontractants, soit par des tiers, à la suite de tout événement. Ces polices de responsabilité présentent l'avantage pour l'armateur d'être des contrats à primes fixes et non pas des contrats à cotisations variables susceptibles de rappels.

304 P. Bonassies, C. Scapel, ouvr. cit., p. 496.

305 P. Bonassies, C. Scapel, ouvr. cit., p. 916.

Cependant, la présentation des moyens et aléas du transport maritime des marchandises permet de dessiner le cadre fonctionnel et les principes qui participent à l'exécution du contrat de transport maritime de marchandises. Il convient toutefois d'admettre qu'au vu des dispositions juridiques apportées pour l'exécution du transport maritime sur le plan international, communautaire et national, le droit maritime demeure, malgré les supputations de certains juristes, particulier. Les événements de mer, le gigantisme des navires, la protection de la nature, les stratégies portuaires ainsi que la forte dépendance socio-économique des États dans le développement du maritime suscitent beaucoup d'intérêt pour le Sénégal qui, en quête de décollage économique, parviendra à reconsidérer les impacts du transport qui demeurent essentiels pour le développement du pays. Ainsi, force est de constater que le transport maritime des marchandises est, sous cet angle, un contrat à valeur exécutoire pour les différents acteurs.

Section 2. L'exécution du contrat de transport maritime

*« Quand on parle du transport, en général, il constitue un élément stratégique du système économique qui met en valeur non seulement la compétitivité du vendeur, mais surtout, détermine le niveau de croissance des échanges commerciaux sur le plan international. »*³⁰⁶ C'est dans cette perspective qu'il faut présager la place motrice du transport dans l'économie de marché, d'autant plus que le transport maritime des marchandises occupe la plus grande part parmi les différents autres moyens de transport, tels l'aérien ou le ferroviaire. Toutefois, le volet juridique reste la valeur régulatrice et réglementaire des intérêts du marché et du secteur public auxquels le transport maritime participe par le développement socio-économique. Ayant un réel besoin de faire assurer le déplacement, le transport maritime se dresse à travers un contrat. Il convient ainsi de souligner la différence réelle entre le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement. Le contrat de transport peut concerner un usager modeste et porter sur une opération de faible importance, d'où sa vocation essentielle. Historiquement, les deux situations ont longtemps été confondues. Pour le contrat d'affrètement, le fréteur (l'armateur) promet de mettre un navire en bon état de navigabilité à la disposition de l'affréteur suivant des modalités variées, soit au voyage, à temps et coque nue. L'accord a donc pour objet un navire.

306 H. C. Assongba, ouvr. cit., p. 3.

À cela s'ajoute le fait que l'affrètement correspond généralement à une opération de masse, l'usager occupant tout ou partie d'un navire. Son envergure explique qu'il soit généralement en mesure de peser dans la discussion des conditions contractuelles, la liberté restant la règle en la matière. Ainsi : « *Le transport maritime a gardé sa prééminence et sa suprématie dans le transport des marchandises, car sur les longues distances, il reste et demeure pour les charges pondérales, le plus économique et parfois le seul disponible. En conséquence, les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction de certains critères qui leur sont souvent propres. Ces critères sont fonction de la disponibilité du mode de transport, du coût du transport, de la capacité et la fiabilité du transport, du délai de livraison et la sécurité du transport. D'autres critères influencent le choix du mode de transport principal. Il s'agit de la nature du produit et de la situation géographique du pays de l'acheteur. Dans cette compétition, le transport maritime occupe l'avant-scène du commerce international.* »³⁰⁷

En outre, le transport maritime reste le domaine de prédilection du commerce mondial au regard des quantités et des diversités de biens à échanger. La mondialisation rime avec l'ouverture des frontières, du moins de la circulation des biens. À travers une telle problématique, le continent africain et le Sénégal en ont plus que jamais besoin, surtout quand le transport est réglementé par des conventions internationales. Face à cette réelle nécessité impactant le décollage des pays ouest-africains à bordure maritime, l'étude réalisée sur le transport maritime par l'Organisation des Nations Unies en date du 8 décembre 2009 montre que, malgré la crise économique récente, les échanges mondiaux passent de plus en plus par voie maritime et parfois beaucoup plus dans le cas des pays en développement³⁰⁸. Dans de telles hypothèses, le Sénégal aurait raison de se donner les meilleurs moyens pour développer le transport maritime des marchandises à échelle internationale, mais aussi régionale et locale. Il est utile de rappeler la place et l'incontournable rôle du Sénégal dans la desserte des arrière-pays, mais aussi que le transport maritime doit être un sursaut d'apport pour l'industrialisation du continent à travers le développement des matières premières en vue de favoriser la concurrence, la compétitivité et/ou la rivalité entre plusieurs secteurs dans un marché. En effet, les agrégats objectifs et subjectifs (satisfaction du client) participent à la mise en œuvre d'une bonne exécution du contrat de transport grâce à l'apport du secteur portuaire.

307 H. C. Assongba, ouvr. cit., p. 4.

308 Groupe de travail, CNUCED, 8 décembre 2009, en ligne, <http://www.unctad.org>, p. 4.

De plus, l'avènement de la conteneurisation a certes marqué le transport maritime, mais il a beaucoup influencé l'exécution du contrat de transport, intégrant ainsi la multimodalité. C'est dans ce sens que : « *Au demeurant, la conteneurisation est devenue donc un fait évident avec tous ces corollaires : l'immensité des navires, l'agrandissement des ports maritimes, la vigilance accrue de service des douanes, etc. D'abord, il faut noter que la primauté du conteneur a été un préalable à l'intégration des régions compte tenu des disparités au sein de l'ensemble des flux, des déséquilibres au niveau des flottes maritimes ainsi que des différences en infrastructures portuaires* »³⁰⁹, autrement dit le contrat du transport maritime doit s'adapter aux exigences de tous les secteurs du transport ainsi qu'aux acteurs directs et indirects. Juridiquement, le contrat de transport est régi par ces conventions internationales mais les lois nationales, à l'instar de la loi de 1966 de la France ou du code de la marine marchande, s'en inspirent. De ce fait, l'exécution du contrat de transport maritime des marchandises s'illustre à travers l'élaboration juridique d'un contrat relevant d'un régime particulier (§ 1) et suscite forcément un champ d'application des obligations et responsabilités des parties contractantes, formant ainsi la délimitation du régime juridique du transport maritime des marchandises (§ 2).

§ 1. La conclusion de l'étendue du contrat de transport maritime

L'étendue du contrat de transport maritime des marchandises est régie par des textes qui s'appliquent selon les cas, s'agissant ainsi des conventions internationales, communautaires ou de la loi nationale. Il semble néanmoins évident que des régimes particuliers³¹⁰ restent assujettis à une réglementation propre. En matière de transport maritime et avec les nouvelles technologies de transport maritime comme la conteneurisation, le document de transport maritime reste toutefois le « connaissance » sous ses multiples formes. C'est dans ce sens qu'il est remarquable de constater que : « *Le connaissance est le support documentaire principal du contrat de transport maritime, dont il prouve le contenu et les modalités en déterminant, notamment, les obligations du transporteur et du chargeur. N'étant soumis à aucun formalisme particulier pour sa validité, le contrat de transport est un contrat consensuel, mais sa conclusion s'accompagne en pratique de l'émission d'un connaissance.* »³¹¹ Pour ce faire, la base du contrat de transport est liée à une délivrance d'un

309 H. C. Assongba, ouvr. cit., p. 12.

310 Il existe des régimes particuliers comme : les transports sous couvert de charte partie ; les transports d'animaux vivants ; les transports de marchandises chargées en pontée ; les transports de marchandises dangereuses.

311 A. Montas, ouvr. cit., p. 509.

connaissance qui présente ainsi une diversité³¹² pour l'expédition des marchandises. Entre ces différents connaissements, la remarque entre deux formes repose sur le fait que le « reçu pour embarquement » est à ce titre provisoire délivré à la remise de la chose à transporter. Néanmoins, dans les fonctions appropriées au transport maritime, le connaissement présente « *en ce sens une importance capitale en matière de transport de marchandises par mer pour les trois fonctions qu'il est susceptible de remplir : preuve du contenu et des modalités du contrat, titre représentatif de la marchandise et preuve de la réception de la marchandise* »³¹³. L'essence du contrat de transport de marchandises se précise dans ses fonctions pour une meilleure expédition.

Toutefois, le caractère tripartite du transport maritime³¹⁴ ne fait pas apparaître le destinataire dans la conclusion du contrat, même si le transporteur est informé de son identité. Malgré le panel de connaissement, tous les documents de transport ne sont pas identiques, à l'instar du connaissement simplifié³¹⁵. Cependant, la jurisprudence reste sévère à l'égard de tels connaissements. Très répandus, les connaissements de charte partie demeurent destinés à un tiers et les marchandises doivent lui être livrées. Le nombre d'exemplaires, comme l'indique l'ordonnance de la marine de 1681, est de trois exemplaires tandis que le code de commerce français en exige quatre. Cependant, avec l'apogée juridique des règles nationales, la loi de 1966 dans son article 37 n'impose plus qu'un minimum de deux. De même, les mentions du connaissement se trouvent dans les dispositions des conventions internationales³¹⁶ et nationales³¹⁷. En effet, le contrat de transport est composé d'éléments auxquels le connaissement a vocation à déterminer les éléments principaux : les parties au contrat, le navire, le voyage maritime, la date, les signatures et le fret. Au vu des parties au contrat, le rôle du connaissement est d'identifier avec exactitude la marchandise.

De même, le plus souvent le connaissement désigne l'identité du transporteur, celle du chargeur et celle du destinataire, ajoutant des notifications, c'est-à-dire la personne que le chargeur ou le

312 Le connaissement présente des formes diverses : le reçu de l'officier « Acconier » ; le *booking note* « réservation de fret » ; le connaissement pour embarquement ; le connaissement dit « embarqué » ou « *shipped* ».

313 A. Montas, ouvr. cit., p. 510.

314 Chargeur < transporteur < destinataire.

315 *Short form* utilisé par les Anglo-Saxons.

316 La convention de Bruxelles dans son art. 3-3 en précise trois tandis que les règles de Hambourg dans leur art. 15 en préconisent quinze.

317 La loi française de 1966 dans son art. 18.

transporteur avise dès l'arrivée de la marchandise lors du déchargement. De ce fait, le connaissement, en particulier de charte partie, entre les mains de l'affréteur ne pose aucun problème, en revanche lorsqu'il se trouve entre les mains du destinataire, ceci est considéré comme un tiers porteur du connaissement qui n'est engagé que dans les liens du contrat de transport, les clauses de la charte partie ne lui sont pas opposables. Autrement dit, si le transport a engendré des dommages, le tiers porteur poursuit le transporteur sur la base du contrat.

En outre, au regard du transporteur apparent, l'expérience montre que lorsque le connaissement indique le nom du transporteur en reproduisant son logo, cette indication ne se révèle pas toujours exacte car il peut s'agir d'un auxiliaire de transport, d'un transitaire ou d'un commissionnaire de transport qui souhaite pour des raisons commerciales apparaître comme autonome. Donc, en réalité, il n'exploite pas le navire mais plutôt la marchandise. Ainsi, selon l'article 19 des règles de Rotterdam, la partie exécutante est placée dans la même condition que le transporteur désigné dans le contrat, relativement à sa fonction de preuve du contenu et des modalités du connaissement. Néanmoins, il est fréquent de constater sur le plan international un transporteur contractuel, appelé NVOCC³¹⁸, relatif au commissionnaire de transport. Il s'agit d'un opérateur qui vend du transport maritime à des clients sans être un armateur, délivrant ainsi un connaissement qui désigne le navire ayant pour tâche d'effectuer le transport maritime. Il en est aussi du transporteur de fait à qui le NVOCC remet la marchandise pour la réalisation du transport. Cette notion se trouve dans les règles de Hambourg. Il convient sans doute de noter que la réalisation d'un tel transport est conclue dans le contrat en désignant ou en indiquant les ports entre lesquels le transport doit s'effectuer sous la responsabilité du transporteur qui acheminera la marchandise entre les deux structures portuaires, ajoutant parfois le lieu de destination finale, d'où le transport multimodal.

Le connaissement prend ainsi trois formes relatives au transport maritime³¹⁹ et relève d'une force probante dans sa conclusion. Néanmoins, sur le plan juridique et en dépit des avancées dans les règles de Rotterdam, certaines difficultés recensées remettaient en cause l'étendue du contrat du

318 *Non Vessel Operating Common Carrier*, d'origine anglo-saxonne.

319 Ses formes sont :

Le connaissement nominatif (à personne dénommée) ;

Le connaissement à ordre (du chargeur ou du réceptionnaire) ;

Le connaissement du porteur sans aucune indication (transmission simple).

transport maritime, bien que ce dernier soit constitué de la prise en charge de la chose et du chargement des marchandises puis de la livraison et du déchargement. C'est en ce sens qu'il convient de signaler certaines situations pouvant rendre difficile la mission de l'étendue du contrat de transport maritime, engendrant ainsi des questions au sens juridique de l'élaboration du contrat de transport maritime des marchandises. Pour ce faire, la clause de prise en charge ou de livraison sous-palan et représentation est une situation difficile d'autant plus que : « *Le transporteur n'agit pas lui-même dans le port. Il est représenté soit par le capitaine du navire, soit par le responsable de son agence ou de sa succursale établie dans ce port, soit par un consignataire du navire.* »³²⁰ À l'ère de la mondialisation et de la compétitivité dans le secteur maritime, de telles situations restent présentes dans tous les ports et notamment en Afrique.

De même, la remise obligatoire entre les mains d'un autre que le destinataire se présente au cas où « *la manutention dans les ports et l'existence dans certains d'entre eux, d'entreprises titulaires du monopole d'État* »³²¹. De telles pratiques restent remarquables dans les structures portuaires africaines dont la gestion économique des ports autonomes est liée à une monopolisation des services portuaires. Cependant, la difficulté qui affecterait autant le Sénégal que les autres ports de la région réside dans l'organisation de la gestion des terminaux, car le développement des ports s'illustre avec la gestion des terminaux par des sociétés privées qui sont les acteurs des outillages publics en contrepartie d'une forme de location gestion. Dans de tels cas, le problème intégrera les fonctions commerciales de base relatives aux incoterms, surtout dans une clause de livraison sous-palan. À ce titre : « *La clause FCL/FCL, signifiant que le transporteur a pris en charge un conteneur complet qu'il doit livrer complet à destination, impose que la livraison soit subordonnée à la possibilité pour le destinataire de vérifier son contenu, laquelle est retardée à l'instant où il est lui-même mis en mesure d'accomplir le dépotage du conteneur qui lui incombe. Il en va de même (...) dans la station d'entreposage, d'emportage, de dépotage, lieu fermé et gardé.* »³²² Face à de telles difficultés, le connaissance limite en quelque sorte certaines obligations du transporteur tenu d'acheminer jusqu'à la livraison de la marchandise au destinataire.

Nonobstant les difficultés énoncées, le contrat de transport maritime de marchandises s'inscrit

320 A. Montas, ouvr. cit., p. 509.

321 *Ibidem*.

322 *Ibidem*, p. 508.

dans sa finalité à la livraison de la chose à transporter. Le document de transport est la preuve tangible de la marchandise et de son état. C'est ainsi que la convention de Bruxelles de 1924, dans son article 3.3, souligne l'importance de l'identification des éléments fondamentaux inscrits dans le connaissement, tels les parties contractantes, la marchandise à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer. C'est dans ce sens qu'il convient de noter que : « *Le connaissement a donc un rôle probatoire majeur. C'est la raison pour laquelle il doit décrire les marques suffisantes destinées à identifier les marchandises, la quantité chargée (en nombre de colis ou de poids) suivant les indications données par le chargeur et l'état et le conditionnement apparent de celles-ci. Cette description de la marchandise présente deux intérêts spécifiques : par comparaison avec son état au port de chargement, on pourra trancher, au déchargement, le point de savoir si le dommage s'est produit pendant son transport ; du fait de cette description, l'acquéreur de la marchandise qui reçoit le connaissement connaît son état. Cette considération est extrêmement importante parce que le connaissement est aussi l'instrument des ventes maritimes. De là vient l'importance des réserves.* »³²³

En effet, l'étendue du contrat de transport s'inscrit dans la réalisation du connaissement en ce qu'il est preuve de la réception des marchandises et ce, malgré d'éventuelles réserves pouvant figurer dans le connaissement pour motif de manquements notés sur la chose. Ces réserves peuvent exister lors du chargement et du déchargement, motivées par le transporteur en précisant les inexactitudes, la raison des soupçons ou l'absence de moyens de contrôle³²⁴. Ainsi, il est assez fréquent de constater au chargement des réserves, mais l'intérêt du chargeur repose sur le connaissement vierge ou le *B/L clean*. Le cas échéant, la lettre de garantie semble passée entre les parties dès lors que le transporteur qui livre sans remise du connaissement est exposé à subir l'action du titulaire du connaissement. Celui-ci lui reprocherait librement la livraison entre les mains d'un tiers sans connaissement. C'est ainsi que le transporteur demandera une garantie pour toute livraison sans connaissement, d'où la lettre de garantie au déchargement. Par conséquent, celle-ci doit être distinguée de la lettre de garantie au chargement qui a souvent un caractère frauduleux. Cette fraude inciterait sans doute à tromper le destinataire ou les assureurs. En droit, cette lettre de garantie au déchargement est considérée comme une garantie autonome. L'absence de telles réserves au chargement peut-elle alors déresponsabiliser le transporteur des dommages apparents au déchargement ? La jurisprudence reste affirmative à

323 *Ibidem*, p. 512.

324 *Ibidem*.

l'instar de la décision rendue eu égard au navire *Bordakébos* ou encore au navire *Gauguin* en 1988³²⁵. Au déchargement, les réserves n'interviennent plus dans le connaissance et ne soulèvent pas les mêmes difficultés³²⁶. Toutefois, la livraison est l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit son obligation fondamentale en remettant au destinataire ou à son représentant la marchandise. C'est sous cet angle que les obligations du chargeur restent définitives à l'issue de la livraison.

Cependant, avec les règles de Rotterdam qui semblent concerner le Sénégal dans sa tradition de chargement, il est remarquable de noter l'appellation d'un nouveau concept relatif au contrat de transport qui est vu comme un document de transport. Les règles de Rotterdam facilitent l'informatisation du document de transport au vu du développement croissant des techniques de transport. Cette nouvelle aboutit à une dématérialisation des documents de transport, car les coûts de la circulation papier représentaient 7 % du coût total d'une opération de transport³²⁷. En outre, les règles de Rotterdam prennent en compte le transport multimodal et prévoient ainsi : « *Tout ce qui doit figurer dans un document de transport (...) peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur.* »³²⁸ Ces règles établissant le transport maritime partiellement et entièrement par mer prennent acte de la dépendance des différents modes de transport et de la place du numérique dans une mondialisation des échanges pour plus de fluidité et d'efficacité en matière contractuelle.

De même, l'article 9 prévoit : « *Les procédures d'utilisation des documents de transport électroniques non négociables.* »³²⁹ Pour ce faire, il convient de comprendre³³⁰ : a) la méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer ; b) les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité ; c) la façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité du porteur ; d) la façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou que le document a cessé d'être valable ou de produire effet. La révolution du contrat de transport maritime de marchandises

325 Com. du 22 février 1983, n° 78-15.841, navire *Bordakébos*, P. Bonassies, Paris, 29 novembre 1984, navire *Gauguin*, *DMF* 1985.469.

326 A. Montas, *ouvr. cit.*, p. 514.

327 *Ibidem*.

328 Règles de Rotterdam, art. 8.

329 Règles de Rotterdam, art. 9.

330 A. Montas, *ouvr. cit.*, p. 515.

est remarquable grâce à l'élaboration des règles de Rotterdam, prenant ainsi en compte l'ascension du transport maritime à travers la conteneurisation, le gigantisme des navires et les transports de bout en bout. Par l'implication significative des pays chargeurs comme le Sénégal, cette dématérialisation du contrat de transport, ce passage du simple connaissance à un document électronique de transport maritime promet une rapidité dans l'exécution du transport, dans le sens où l'une des fonctions essentielles du contrat est la preuve de la livraison. Face aux manques de structures de stockage, d'entreposage, de gardiennage, de paiement de taxes portuaires supplémentaires, ce recours informatique comme valeur juridique simplifie certaines lenteurs administratives fortement fréquentes avec les Africains. Sans doute, dans cette fonction essentielle, aucun autre document ne peut se substituer au document électronique « connaissance ». Les effets qu'il entraîne justifient le souci de sécurité attaché au document et les précautions légales en vue d'assurer la sincérité.

En outre, il faut souligner que dans l'ensemble des conventions internationales de 1924 jusqu'aux règles de Hambourg en 1978, les dispositions classiques sur le connaissance demeurent l'émission d'un titre. En Afrique de l'Ouest, au Sénégal en particulier et dans les pays signataires, les règles de Rotterdam favoriseront et participeront au développement du transport maritime des marchandises en ce qu'il est contractuel. Ainsi, comme dans tout contrat relevant du droit commun et parce que le droit maritime relève d'un domaine particulier, le contrat de transport maritime des marchandises engendre la confrontation juridique entre différentes parties qui doivent respecter les clauses réglementaires et se conformer aux responsabilités légales devant permettre la régulation du transport maritime de marchandises. C'est dans ce sillage que la délimitation des obligations des parties et les responsabilités du transporteur maritime permet de définir et de cerner le cadre réglementaire du transport maritime censé réguler l'activité du commerce international maritime et la valorisation du secteur portuaire.

§ 2. Obligations des parties et responsabilité du transporteur maritime

« Les obligations pesant sur chacun des contractants sont l'épine dorsale du régime juridique du transport. La responsabilité du transporteur et le contentieux en constituent les derniers aspects. »³³¹ En d'autres termes, la relation entre les différentes parties du contrat de transport met en exergue une logique juridique permettant de comprendre le rôle de chacun dans l'exécution du

331 A. Montas, ouvr. cit., p. 510.

transport maritime. Ainsi, cette approche de ce registre permet de comprendre non seulement la finalité du transport qui repose sur la mise à disposition de la marchandise à l'ayant droit, mais aussi incite à comprendre le cadre juridique tel qu'il est défini dans les règles internationales, communautaires ou nationales.

Or, un constat amer pousse à souligner que la plupart des chargeurs africains accordent une importance capitale à la réception de la marchandise sans se conformer aux dispositions réglementaires relatives à la conformité du bien pour sa navigation maritime. Même si tous les pays africains détiennent, en ce sens, des conseils de chargeurs disposés à fournir et à préparer les parties prenantes à l'importance de leurs obligations et responsabilités, la culture juridique reste méconnue, nécessitant alors un éveil de conscience. Une telle remarque se prolonge dans la préparation du juge compétent relativement aux exigences juridiques du transport maritime. Sans doute, la conscientisation au niveau sous-régional des juges aux questions maritimes prend forme au sein de l'OHADA, et ce, malgré la forte domination des questions affairistes liées au transport terrestre et aérien au détriment, pour autant, du transport maritime qui régule tous les échanges dans ce continent dépendant de la maritimisation. Il est assez rare de lire dans l'acte uniforme de l'OHADA des principes relatifs au transport maritime africain, alors que ce dernier représente la plus grande proportion des échanges de biens et de services en Afrique. Encore faut-il rappeler que le droit n'est rien d'autre que la légifération des usages et des actes. Force est de comprendre, toutefois, que le cadre juridique international définit avec exactitude les dispositions nécessaires relatives aux obligations des ayants droit à la marchandise et aux responsabilités qui leur incombent mais aussi celle du transporteur.

Cependant, la loi française de 1966 a participé à la rédaction et à l'encadrement des règles juridiques stipulant les obligations des parties. Toutefois, par ayant droit à la marchandise, il faut entendre principalement le chargeur, mais le destinataire encourt lui aussi des obligations dès lors qu'il s'intègre au contrat de transport. C'est ce qui semble justifier une telle littérature dans ce développement, car les pays africains sont principalement des chargeurs présents dans tous les coins du monde maritime. C'est ainsi que les ayants droit doivent supporter des obligations relatives au transport en présentant la marchandise à l'embarquement, en faisant preuve de sincérité dans la déclaration de la marchandise, en procédant à son retrait et au paiement du fret. En effet, au terme de l'article 39 de la loi de 1966, le chargeur doit présenter la marchandise pour embarquement à bord du navire au temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement. Il est

aussi nécessaire à l'égard des chargeurs africains de comprendre que les marchandises doivent être présentées au transporteur convenablement emballées et marquées. Le conditionnement doit alors respecter les usages du commerce, les règles juridiques ou les prescriptions légales applicables pour le transport des marchandises dangereuses.

C'est à partir de cet état de fait, de la dangerosité de certaines marchandises, que l'article 32 des règles de Rotterdam précise que lorsque la cargaison, par sa nature ou son caractère, présente ou risque raisonnablement de présenter un danger pour les personnes, les biens et l'environnement, le chargeur informe le transporteur de la dangerosité des marchandises et, à défaut, si le transporteur n'est pas au courant, le chargeur est considéré responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage que ce manquement aura causé. Ainsi, il est fréquent de constater dans le chargement à destination de l'Afrique l'embarquement de pièces frigorifiques nuisibles pour l'environnement et répressives par l'autorité du fait de la toxicité du matériel. En outre, le marquage correctement établi reste fondamental en matière de transport maritime permettant d'identifier le port de chargement, de déchargement, l'identité du chargeur, du destinataire, le nom du navire et l'identité du transporteur. Certes, l'absence de prescription directe dans les textes de ces obligations est remarquable, mais en résulte de l'économie des systèmes de responsabilité du transporteur.

Toujours dans l'obligation de sincérité, le chargeur a l'obligation de déclarer avec sincérité la nature et la valeur de la marchandise. L'article 31 de la loi du 18 juin 1966 sanctionne la déclaration sciemment inexacte de la nature et de la valeur de la chose, poussant à l'exonération de toute responsabilité du transporteur pour les pertes survenues à ces marchandises. Cette méconnaissance peut être source de danger pour le navire et l'expédition maritime, relevant même une source de préjudice économique pour le transporteur³³². Ensuite, l'obligation du retrait de la marchandise s'inscrit normalement dans les prérogatives du destinataire, dépendant ainsi et conjointement à l'objet du *B/L* soit au porteur, soit à ordre. Cette forme pousse le destinataire à surveiller l'ordre d'arrivée des navires pour la réception de la marchandise. Par conséquent, le connaissement à personne dénommée permet d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise. Cette pratique semble la plus fréquente de nos jours au port de Dakar, permettant ainsi aux acquéreurs de la chose de participer à l'exécution finale du transport dans un souci de rapidité et d'efficacité. Cette forme d'acheminement permet aussi aux structures de pouvoir désengorger les zones de stockage et de favoriser la fluidité

332 Arrêt de la cour d'appel de Paris, 7 juillet 1978.

commerciale dans les échanges.

Cependant, il faut constater qu'il peut arriver que la marchandise ne soit pas retirée et le transporteur est appelé à sommer le chargeur de le faire. Toutefois, l'article 53 du décret de 1966 donne le droit au transporteur de faire vendre la marchandise par autorité de justice pour s'assurer du paiement du fret et ordonner le dépôt de surplus. Il faut néanmoins penser aux manques pécuniaires relatifs aux frais de dédouanement ou portuaires que peut subir l'autorité portuaire sénégalaise. De plus, l'exécution du transport maritime s'inscrit dans ce champ d'obligations relevant du fret. Il est important de noter que le paiement du fret, en principe, est fixé librement entre les parties, mais en pratique fixé par le transporteur. Il est basé sur un calcul économique visant à la meilleure rentabilité, malgré les paramètres à prendre en compte. Comme le constate A. Montas : « *Le chargeur doit payer le fret (le prix du transport). Si le taux du fret est fixé par les parties en fonction du poids ou volume de la marchandise, il est parfois affecté de divers frais, charges complémentaires et autres accessoires (frais d'embarquement et de débarquement, de dédouanement). Le fret peut être convenu payable d'avance ou payable à destination.* »³³³ Cette contrepartie financière reste l'appropriation importante des secteurs privé et public en ce qu'elle génère pour l'existence manifeste et exponentielle du commerce maritime.

Le port de Dakar reste économiquement performant à travers la régulation de la douane sénégalaise des échanges commerciaux entrant sur le territoire. L'encadrement juridique de paiement du fret donne certaines prérogatives au capitaine de rétention de la chose en cas de manquement ou de non-paiement. Néanmoins, il convient de souligner que l'exigence qui incombe au chargeur de veiller aux obligations semble se justifier, eu égard à la complexité et la diversité des chargeurs dans un moment donné et vers un lieu précis. La protection de l'environnement marin explique davantage l'interdiction formelle de certaines marchandises dangereuses qui affecteraient négativement le commerce maritime, d'autant plus que les ports africains restent un levier socio-économique remarquable pour le décollage des territoires. Force est d'admettre, néanmoins, que les instances représentatives des chargeurs à l'image du COSEC au Sénégal ont ce rôle essentiel et fondamental de mettre en lumière les obligations qui incombent aux chargeurs et le champ d'application nécessaire pour les règles juridiques appropriées.

333 A. Montas, ouvr. cit., p. 522.

L'encadrement des chargeurs sur le volet économique au détriment du cadre juridique, telle est la culture vers le profit de l'africanité, peut s'avérer préjudiciable pour le chargeur en cas de litiges. De même, l'encadrement et la veille sur les marchandises dangereuses doivent permettre à l'État sénégalais de refuser, à cause des chargeurs de la diaspora, l'acheminement de produits dangereux comme des dépôts d'ordures par le biais d'un groupage mal surveillé et avec la plus grande complicité de l'autorité douanière. Les obligations des parties restent en principe l'épine dorsale de l'exécution du transport maritime. Il en découle que la responsabilité du transporteur et le contentieux demeurent des aspects fondamentaux. Il faut rappeler toutefois qu'en cas de faute ou de litige en Afrique, il est fréquent qu'au détriment du tribunal territorialement compétent, les affaires restent tranchées en Occident répondant au pavillon. Il convient sans doute de souligner le déficit d'expertise des juges africains dans les questions relatives au domaine maritime, la prise de conscience de ce retard restant au cœur des démarches scientifiques.

La question du transporteur maritime reste liée aux contrées maritimes occidentales qui sont fréquemment et historiquement les maîtres du domaine. Cette domination est liée aux mutations technologiques et scientifiques depuis l'ère de la révolution industrielle servant d'outil de navigation pour joindre les différentes touchées maritimes. L'accroissement du commerce maritime a besoin plus aujourd'hui qu'hier des mutations réelles en innovations et gigantisme, d'autant plus que l'avenir du commerce maritime international a besoin d'une capacité de transport énorme pour répondre à la demande d'une planète économiquement et culturellement mondialisée au regard de l'avènement de la conteneurisation depuis les années 1950. Dès lors, à la suite de la colonisation des pays africains par les Occidentaux, le transport maritime fut un rempart pour l'acheminement des biens et services nécessaires. L'Afrique, quant à elle, a toujours été un spectateur dans la mouvance créative des technologies innovantes en matière de navire et de consécration d'équipements techniques pour la navigation maritime.

Cependant, la participation des pays africains dans les échanges maritimes se conjugue par la souveraineté des États africains francophones vers les années 1960. Depuis l'accession à l'indépendance et à l'autonomie des anciens territoires occidentaux, la question du développement reste plus que jamais liée à la navigation maritime. Le poids socio-économique du secteur devient alors une alternative pour le décollage économique des pays. La majeure partie des cadres normatifs de la législation internationale a voulu faciliter, encadrer et réguler le marché du commerce maritime afin de mieux en tirer tous les avantages qui permettraient d'accompagner la mondialisation heureuse

sur le plan économique. L'économie de marché planétaire nécessite à la fois un secteur de transport maritime bien réglementé dans le souci d'harmoniser l'offre et la demande sans le déclin de la sauvegarde de l'intérêt général. La déclinaison du cadre normatif des eaux maritimes souveraines à travers le droit de la mer renvoie à la délimitation tant internationale qu'intérieure des eaux maritimes et permet le repérage des zones de navigation participant à l'harmonisation et à l'unification des règles juridiques.

Toutefois, force est d'admettre que le panel de normes juridiques internationales a permis de mieux consolider les acquis du secteur maritime, quoique les échanges maritimes puissent découler sur des risques fréquents avec les naufrages, comme l'ont connu le Sénégal ou la Côte d'Ivoire. Néanmoins, il convient de souligner que « *la sphère des activités purement commerciales semble être celle où les interventions normatives sont les plus nombreuses et parfois conflictuelles entre organisations internationales publiques ou privées, mais aussi entre les États* »³³⁴. Autrement dit, la mise en œuvre de certaines dispositions réglementaires peut aboutir à des dysfonctionnements majeurs dans les relations entre les parties. De là se pose sans doute le problème de la confrontation entre les intérêts privé et public dans les échanges planétaires. Il serait alors préférable pour le législateur que, malgré la complexité et le particularisme du droit maritime, une réelle harmonisation et la prise en considération des pays en voie de développement, chargeurs pour la plupart, dans l'élaboration de l'activité normative internationale deviennent des solutions pour réguler cette dualité entre le marché et la puissance publique. La dépendance des pays transporteurs maritimes vis-à-vis de l'équilibre sociopolitique des contrées maritimes participe à l'émergence des activités commerciales maritimes. L'importance de la revue juridique relative au transport maritime permet, pour une meilleure réglementation du transport maritime, de jauger la capacité des chargeurs en vue de définir le champ d'action des différentes parties intervenant dans les échanges. Malgré la conception des obligations relatives au chargeur, la question de la responsabilité du transporteur maritime est toutefois très importante, surtout en cas de litiges survenus lors d'une expédition maritime.

Le caractère normatif international consistant à favoriser au détriment des chargeurs demeure la convention de 1924 dans ses dispositions, qui prend en compte sur beaucoup de points la limitation de la responsabilité du transporteur. L'éveil fut la prise de conscience des pays chargeurs avec les

334 M. Ndende, ouvr. cit., p. 8.

règles de Hambourg de 1974. Pour autant, une certaine hibernation juridique ou l'état d'un cadre normatif inapplicable demeure dans les pays africains et d'ailleurs partout dans le monde en freinant les activités commerciales. Il faut rappeler que la sphère juridique devrait permettre une meilleure régulation et réglementation du secteur maritime et non être un poids dans son expansion internationale. Les politiques stratégiques en matière portuaire des pays tendent vers ce développement du domaine tout en préconisant un respect des dispositions réglementaires permettant son impact dans la vie quotidienne. Toutes les conventions internationales se sont projetées vers cet idéal pour tous les États. C'est dans cette perspective qu'il convient de comprendre que : « *Est-ce cet idéalisme un peu trop appuyé qui explique l'échec de l'ensemble de cet arsenal juridique des Nations Unies ? La réponse ne saurait être tout à fait affirmative, car en réalité, la raison profonde de l'échec de ces textes onusiens ne repose pas sur de simples niaiseries rédactionnelles. Elle réside essentiellement dans les redoutables conflits d'intérêts qui prévalent sur la scène mondiale, et surtout sur le retour de l'économie maritime vers un libéralisme sauvage et mondialisé qui s'accommode mal, dans la conception des grandes puissances maritimes, des velléités éthiques trop dirigistes des textes internationaux onusiens.* »³³⁵

Il serait fort alarmant de répondre aux manquements onusiens par une fatalité pure et acceptable des règles d'élaboration du cadre normatif, mais il serait conseillé pour les pays comme le Sénégal d'imposer leur vision dans les réglementations internationales car, sans les pays en voie de développement, le commerce maritime international serait une guerre entre grandes puissances et les échanges seraient loin d'être toujours aussi fructueux. De même, la mondialisation a permis l'existence de partenariats interétatiques et non gouvernementaux devant découler sur une mondialisation heureuse en adoptant la théorie des avantages comparatifs sur le plan économique. Elle serait encore plus heureuse et vertueuse si la justice sociale internationale devenait également un idéal dans la sphère maritime. L'encadrement des législations internationales et de leur application doit simplement et purement être à caractère exécutoire pour tous les États signataires.

Concrètement, la responsabilité du transporteur maritime est dotée d'un principe et d'un domaine de responsabilité car ce dernier supporte une responsabilité de plein droit, souvent dénommée présomption de responsabilité, dès lors que la marchandise confiée est l'objet de perte ou d'avarie imputable au transport. Il convient de souligner que pour la majeure partie des textes, sauf

335 M. Ndende, ouvr. cit., p. 14.

cas excepté, le transporteur demeure responsable. Toutefois, malgré le principe de responsabilité de plein droit, la faute du transporteur continue à jouer un rôle important dans le transport maritime. Lorsqu'elle est particulièrement grave, la faute du transporteur devient faute inexcusable qui lui interdit de bénéficier de la limitation légale de responsabilité. Rappelons que les règles de Hambourg ne sont pas aussi nettes que la convention de 1924, car la responsabilité instituée dans son article 5 est caractérisée par une responsabilité de plein droit. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandise ainsi que du retard à la livraison, à moins qu'il ne prouve que lui-même et ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnablement exigées pour éviter les dommages. En effet, dans la convention, des situations d'exonération sont prévues de la responsabilité du transporteur découlant d'un mécanisme de cas exceptés³³⁶, soit d'événements naturels ou politiques, soit du fait du chargeur, restant des circonstances liées à l'exploitation du navire. Il est aussi évident d'assister à un allègement de la responsabilité qui pèse sur le transporteur du fait de la limitation légale de responsabilité. Néanmoins, la pertinence de cette lecture textuelle de la responsabilité du transporteur maritime permet de comprendre la posture des chargeurs vis-à-vis de ce dernier. La position du Sénégal dans le commerce maritime montre que les pays en voie de développement demeurent des chargeurs, bien que les échanges sur le commerce extérieur restent importants. La compréhension de la délimitation juridique des obligations du chargeur et de la responsabilité du transporteur maritime entrent inévitablement dans la définition de la problématique évoquée pour mieux comprendre la réglementation du transport maritime dans les contrées ayant une façade maritime d'importance internationale.

Cependant, malgré cette hibernation juridique de l'arsenal international, un sursaut, voire un nouvel élan de participation juridique de toutes les composantes maritimes, reste un chemin pour répondre aux conséquences juridiques qui n'ont pas suivi l'accroissement des transports maritimes. C'est ainsi qu'il convient de constater que : « *Sur le terrain des obligations et des responsabilités, la nouvelle convention offre un cocktail extraordinaire de classicisme et d'innovations. Sur ce dernier point on retiendra par exemple la combinaison extrêmement laborieuse entre le système de présomption de responsabilité (en vigueur dans la convention de Bruxelles de 1924) et celui de la présomption de faute (chère aux règles de Hambourg). De l'avis des auteurs, ce nouveau système, loin d'améliorer la situation existante, la complexifie davantage et contribue à accentuer le phénomène de nid à procès du transport maritime sous connaissance. On retiendra également, dans*

336 Dix-sept cas exceptés sont énumérés dans la convention de 1924.

cette nouvelle convention, la place importante réservée à la liberté contractuelle, notamment en prévoyant que les parties contractantes puissent convenir que le chargement, l'arrimage et le déchargement des marchandises soient exécutés par le chargeur ou toute personne mentionnée, en l'occurrence de la partie dite contrôlante ou le destinataire. En voulant à tout prix offrir aux transporteurs maritimes la possibilité d'alléger contractuellement leurs obligations contractuelles et leurs responsabilités même les plus fondamentales, cette convention prend ainsi un triple risque. »³³⁷

Autrement dit, la question du règlement d'appréciation ou d'interprétation des cadres normatifs internationaux est loin d'arranger les choses. Les imperfections demeurent et les parties prenantes restent le cœur de l'élaboration des textes, voire le moteur de modernisation des réglementations juridiques. Fort de ce constat, la quête vers ce renouveau est loin d'être acquise mais il n'en demeure pas moins que les dispositions existantes sont une fatalité pour les échanges et qu'une amélioration du champ serait essentielle. En effet, les risques³³⁸ encourus dans cette convention sont d'ordre technique, affectant même la sécurité de l'expédition maritime.

La participation du Sénégal dans l'élaboration des textes internationaux doit lui permettre d'être le porte-drapeau des pays en voie de développement dans les négociations de rédaction des textes. La prise en compte des pays chargeurs dans ce monde nouveau et futur, qui se dessine par une mondialisation sans cesse subie par les pays africains, fait que le commerce maritime international est un rempart contre les inégalités sociales et économiques. Tel doit être le *credo* des pays africains pour le développement économique du continent. L'existence des pays africains dans les circuits juridiques internationaux concerne les destinées des Africains, avec une posture économique prévisionnelle au rendez-vous. L'Afrique est et sera la destination vers l'accumulation du capital si elle parvient à combattre certains maux qui la gangrèment en préconisant son système économique qui va de pair avec ses réalités. Mais, pour ce faire, il faut consolider les fédérations sous-régionales existantes qui prennent en compte le secteur du transport maritime en ce qu'il impacte le champ socio-économique. C'est ce que semble noter M. Ndende : « *De toute évidence, en présence d'une*

337 M. Ndende, *ouvr. cit.*, p. 18.

338 Toujours avec M. Ndende, les risques sont : 1° celui de déstabiliser profondément la nature du contrat de transport par mer (qui met traditionnellement les obligations concernant le traitement des marchandises à la charge des transporteurs), 2° celui d'instaurer un nouveau risque de déséquilibre entre chargeurs et transporteurs, à travers le jeu perfide de clauses contractuelles, 3° et enfin celui de développer l'insécurité maritime, car nul autre opérateur que le transporteur maritime lui-même ne saurait recevoir la charge d'organiser le chargement, le déchargement, et surtout l'arrimage des marchandises à bord.

convention comme celle de Rotterdam, l'Afrique, dont la marine marchande se trouve aujourd'hui gravement affaiblie (par un libéralisme maritime trop féroce) et qui a une économie maritime davantage composée de chargeurs, se garderait bien de toute précipitation à son égard. Il est clair, sans rien rejeter d'avance, qu'elle devra privilégier à l'égard de cette nouvelle convention une concertation à grande échelle avant toute ratification, comme ce fut le cas au temps de la convention des Nations Unies de 1974 portant adoption du code de conduite des conférences maritimes. Car ce n'est que dans l'union que l'Afrique devient plus forte et capable de se faire entendre dans le concert des nations. Et il est du devoir des Nations Unies, dans toute initiative normative, de toujours rester fidèles aux principes fondamentaux de sa charte qui se préoccupent du destin des jeunes nations. »³³⁹

À partir de ce constat, il conviendrait sans doute de comprendre le transport maritime comme un outil de développement qui permettrait au Sénégal de voir sa juste importance prise en compte, en mesurant l'approche commerciale du secteur impactant le domaine socio-économique, mais aussi les dispositions relatives à la modernisation du port de Dakar pour concurrencer le secteur. Rappelons que le transport maritime au Sénégal n'est pas que source d'échanges de biens, mais aussi un moyen de substitution de transport de passagers, malgré la catastrophe du *Joola* en 2002.

339 M. Ndende, ouvr. cit., p. 18.

Titre II. Approche commerciale du transport maritime au Sénégal et perspectives de développement

Le transport maritime reste le secteur d'activité économique le plus valorisant, facilitant ainsi les échanges commerciaux à travers le monde. La position stratégique du Sénégal en Afrique de l'Ouest devra permettre de mesurer la juste importance du domaine du transport maritime dans l'économie sénégalaise. C'est dans ce sens qu'il convient de cerner la place que joue la mondialisation des économies pour les pays africains qui demeurent manifestement dépendants des économies occidentales. Ainsi, la nécessité d'une telle approche commerciale justifie l'importance de l'internationalisation du secteur sur le plan économique certes, mais aussi juridique et politique. En effet, la question de la rationalité pour enrichir ce secteur devient toutefois une évidence pour les acteurs directs et indirects. Autrement dit, la réglementation du domaine au regard des besoins actuels aboutirait à une meilleure régulation économique, surtout pour un continent en quête d'émergence voire de développement, et fortement dépendant du secteur maritime.

C'est dans cet ordre d'idées qu'il convient de comprendre que le transport maritime est un atout de développement pour les pays de l'Afrique de l'Ouest, et ce malgré les perpétuels bouleversements que l'économie planétaire peut traverser ou encore les instabilités géopolitiques du continent. Le développement du Sénégal est plus que lié à de meilleures réglementation et régulation du transport maritime des marchandises et des passagers qui s'accompagnent d'une progression des structures portuaires de dernière génération pouvant contenir l'offre du transport maritime de par son gigantisme dans les navires et la libéralisation des échanges.

La situation géostratégique du Sénégal dans le continent africain montre sa capacité à tenir le rôle de *leader* ou de *challenger* dans les échanges maritimes face à la Côte d'Ivoire, tant au niveau des biens que des services. En effet, le transport maritime au Sénégal se dessine dans un cadre certes juridique (qui fut précédemment exposé), mais aussi dans une approche d'économie de marché permettant de comprendre sa place dans le secteur pour conjuguer au mieux les intérêts privé et public. Pour ce faire, il est judicieux de mesurer la nature des importations et exportations du système portuaire sénégalais (*Chapitre 1*) à travers les outils techniques et son impact économique, puis de comprendre l'implication du Sénégal dans les activités maritimes internationales tout en se penchant sur les éventuelles perspectives de développement concernant le recours au transport de passagers

conquérants (*Chapitre 2*).

Chapitre 1. Le marché import / export du transport maritime

Au regard de l'internationalisation du secteur du transport maritime, le marché des importations et exportations du commerce maritime s'inscrit dans la dynamique des échanges commerciaux internationaux. À l'instar de la CNUCED, qui note : « *Dans un contexte marqué par les incertitudes économiques, une demande en berne et le problème du tonnage excédentaire, le secteur des transports maritimes doit faire face à une évolution rapide des conditions d'activité, certaines tendances donnant à entendre que l'avenir sera différent et laissant présager de nouvelles caractéristiques pour le trafic mondial maritime. Le secteur des transports maritimes et de la logistique devra tenir compte de ces évolutions afin de s'adapter aux nouvelles réalités tout en demeurant compétitif et opérationnel.* »³⁴⁰ En effet, force est d'admettre sous ce signe d'alerte que les évolutions sont liées aux risques de changements climatiques, aux coûts d'exploitation et à l'augmentation des prix de carburant de soute, à la piraterie maritime et à la montée en puissance des impératifs de durabilité, que le secteur des transports maritimes devra toutefois prendre en compte car elles restent des défis majeurs à relever pour les sociétés humaines et leurs structures économiques.

Toutefois, face au développement des transports maritimes, il est d'autant plus important pour les économies mondiales de mesurer l'équilibre d'une balance commerciale au profit d'une croissance économique au rendez-vous et un meilleur rapport entre l'offre et la demande. Le cadre réglementaire des transports maritimes concourt sans doute à un meilleur rééquilibrage économique des situations des pays du Nord et ceux du Sud. Néanmoins, il est fréquent de constater le rôle majeur des pays africains dans la distribution des échanges maritimes du fait d'un avenir prometteur dû à une démographie générationnelle prometteuse, d'une croissance à deux chiffres, de matières premières au diapason et d'éventuelles sources de gisements en gaz et en pétrole. Le transport maritime, malgré une internationalisation et une réglementation aussi particulière, s'inscrit dans une approche d'économie de marché.

340 Études sur les transports maritimes, CNUCED, 2012, p. 24.

Pour comprendre cette économie de marché du secteur des transports maritimes, il convient de redéfinir les structures portuaires capables de répondre aux normes internationales du marché du transport (*Section 1*) et de mesurer l'impact économique des transports maritimes pour le Sénégal (*Section 2*) en vue d'un développement sur tous les plans, que ce soit commercial, juridique, politique ou socio-économique.

Section 1. Adéquation ou connexion des capacités nautiques et les types de navires

La conjugaison des structures portuaires et le développement des différents outils de transport maritime, de par leur gigantisme, marquent l'envol commercial des échanges mondiaux de biens et services malgré les réalités conjoncturelles actuelles. Tous les États maritimes accordent une très grande importance au développement des infrastructures et superstructures de dernière génération capables de répondre à l'offre du marché commercial maritime en vue d'une meilleure exploitation du site portuaire. Les ports de commerce restent toutefois variés dans la politique stratégique portuaire entreprise au regard des échanges qui s'y effectuent.

L'importance de l'émergence portuaire se traduit par un cadre juridique approprié aux réalités politico-économiques des pays en vue de marquer au mieux la libéralisation des échanges. Cette dernière se dessine par une approche comparative des besoins qualitatifs et quantitatifs des pays maritimes. Les échanges de matières premières, de gaz et d'hydrocarbures, d'animaux et autres ont fait que la construction navale s'est adaptée aux réalités d'aujourd'hui pour pouvoir diversifier les différents types de navires qui opèrent, participant sans doute aux zones d'échanges spécifiques de chaque type de bien ou de service dans les ports. Le développement de la conteneurisation a poussé les ports, dans leur stratégie managériale, à adopter des terminaux spécifiques aux types de transport souhaité. La rapidité et l'efficacité du transport maritime en terme de volume permettent de constater que le secteur joue un rôle prépondérant dans le commerce mondial. La navigabilité des eaux portuaires repose sur une stratégie entreprise par les États pour marquer leur implication dans les activités maritimes internationales, continentales et régionales.

En terme de volume de marchandises échangées dans le monde, mais aussi dans la construction navale, les ports asiatiques occupent de loin les premiers rôles. S'ensuivent les ports occidentaux comme ceux d'Europe qui, avec une politique communautaire européenne, participent à l'envol

commercial des échanges maritimes. Depuis les dernières décennies, les ports africains, malgré leur dépendance aux situations économiques occidentales, tentent de jouer un rôle essentiel grâce à l'impact socio-économique du transport maritime, mais aussi aux besoins nécessaires dans cette région du monde. La migration des entreprises mondiales vers le continent africain montre le degré de potentialités de cette zone, dans un avenir prospère et ce, malgré la négligence des politiques dans leur action des éventuelles conséquences actuelles, comme le réchauffement climatique.

Les questions de compétitivité et de concurrence expliquent l'importance de la connexion des capacités nautiques pouvant absorber les différents types de navires, justifiant ainsi les réaménagements portuaires en tirant d'eau car les entreprises de transbordement restent dans une position d'efficacité et de rentabilité de leurs actions. De même, grâce aux infrastructures et des technologies en constante amélioration, les ports africains offrent aux armateurs et chargeurs une solution logistique combinant qualité, sécurité et écocitoyenneté. C'est dans ce sens que l'apport entre les secteurs privé et public reste primordial pour une meilleure vision du commerce maritime. Les ports africains et ceux de la région ouest-africaine se sont illustrés par la prise de conscience des politiques du rendement des transports maritimes en favorisant les réaménagements portuaires en vue de mesurer au mieux cet instrument de promotion du développement durable axé sur l'intégration socio-économique et sous-régionale, participant ainsi au développement des pays de l'*hinterland*.

Par conséquent, comme le souligne cette étude : « *Récemment, les armateurs ont cherché à bénéficier d'économies d'échelles en construisant des navires plus longs, plus larges et plus profonds que les navires antérieurs. Pour desservir ces clients, les ports doivent apporter un certain nombre d'améliorations à leur infrastructure (quais, bassins d'évitage, défenses maritimes, etc.), à leur superstructure (grue, entrepôts et bureaux) et à leurs opérations (dragage, ressources humaines, logiciels, etc.). Les autorités portuaires ou les gouvernements doivent faire des choix en connaissance de cause en ce qui concerne les investissements à réaliser, le rendement potentiel de ces investissements et le coût de chaque opportunité. Il faut également prendre en considération les mesures d'adaptation éventuellement négatives des changements climatiques comme l'élévation de la mer et les phénomènes météorologiques extrêmes. Les investissements d'infrastructure doivent être extrêmement viables de manière que les pays puissent rester compétitifs sur les marchés internationaux.* »³⁴¹ En effet, une telle recommandation permettra surtout aux pays africains de mieux

341 *Ibidem*, p. 96.

encadrer ces investissements en terme d'infrastructure souvent entrepris par des partenariats public-privé qui, sauf meilleure définition, peuvent avoir des conséquences majeures dans le processus de développement portuaire en ne répondant pas aux nécessités du commerce maritime dans un monde en concurrence et en compétition.

Certes, l'adéquation des outils nautiques et des navires demeure un préalable fort remarquable pour le commerce maritime international afin de faciliter les échanges commerciaux. Cependant, avec la prééminence de la multiplicité des marchandises échangées dans le monde et le développement de la conteneurisation du transport maritime, les ports maritimes ont su répondre aux exigences du marché avec la dotation des équipements potentiellement favorables à l'exécution des échanges mondiaux. Pour ce faire, les variétés de navires opérationnels (§ 1) capables d'effectuer les transbordements et la navigation du commerce maritime justifient encore une fois les prémices d'un secteur en pleine expansion, puis accompagnées par des infrastructures en évolution (§ 2) pour répondre à cette demande.

§ 1. Les types de navires opérationnels

Le commerce maritime est un marché international qui illustre au mieux l'existence des différents échanges opérés dans le monde. C'est un marché où l'offre et la demande ne cessent d'être importantes au regard des besoins relatifs aux activités maritimes internationales. En effet, il convient de mesurer la croissance mondiale liée à ce domaine pour comprendre la forte demande qui justifie l'amélioration de l'offre tant innovante que progressiste et ce, malgré les défis technologiques auxquels le marché peut être confronté. La diversité des échanges de biens et services montre la grande différence des moyens de transport maritime adéquats afin d'améliorer le système de navigation maritime en vue d'une efficacité et d'une rapidité dans l'acheminement des marchandises.

De nos jours, ce développement des types de navires opérationnels assurant les échanges maritimes de biens illustre tant bien que mal la forte dépendance entre les pays en matière d'échanges économiques en vue d'une croissance positive pour garantir une régulation socio-économique. Le transport maritime demeure un secteur fort nécessaire pour toute économie nationale, communautaire, mais aussi internationale. Ainsi, l'encadrement des innovations technologiques liées à la construction navale permet de souligner la présence d'une réglementation juridique qui non seulement répondrait aux attentes liées au développement durable, à l'écologie, mais qui préviendrait aussi les dangers du

gigantisme naval en cas de dégâts naturels.

Toutefois, il convient de cerner la croissance de la flotte mondiale pour comprendre le rôle des grands navires qui participent à une meilleure optimisation des transports maritimes en termes de quantité (volume) et de qualité (rapidité et efficacité). Le rôle des activités maritimes dans l'économie mondiale reste largement important en vue de pérenniser la stabilité économique mondiale permettant à chaque État côtier de bénéficier des apports socio-économiques, politiques, culturels et commerciaux des transports maritimes, et au-delà même, aux *hinterlands* de jouer aussi pleinement dans ce cadre attractif en vue d'une concurrence et d'une compétition économique impactant la performance des États maritimes dans la politique maritime sous-régionale. Cette dernière s'illustre ainsi dans la politique ouest-africaine entre les États maritimes et les arrière-pays. Ce développement de la flotte mondiale a permis aux États en voie d'émergence de recadrer leur politique portuaire et maritime en répondant mieux aux attentes de dernière génération de l'offre maritime. Les politiques stratégiques et opérationnelles des pays portuaires comme le Sénégal ont vu une amélioration des infrastructures portuaires nécessaires pour mieux faire face aux exigences navales et participer pleinement aux échanges planétaires en tant que *challenger*.

C'est ainsi qu'il convient de comprendre l'évolution juridique de la réglementation des transports maritimes dans le temps et dans l'espace pour mieux encadrer les activités maritimes, surtout avec l'avènement de plus en plus innovant des techniques de conteneurisation diverses et variées. Néanmoins, pour mieux justifier de tels constats, il est intéressant de lire : « *Sous l'effet d'une augmentation de la demande, la flotte mondiale a augmenté de 3,5 % au cours de l'année s'achevant le 1^{er} janvier 2015. C'est le taux de croissance le plus bas depuis plus de dix ans.* »³⁴² Ainsi, de telles remarques justifient sans doute, malgré une nette progression, la persistance de la crise économique impactant le secteur économique mondial pendant longtemps et ce, en dépit d'une nette amélioration du taux de la croissance du tonnage mondial légèrement supérieur à la croissance du commerce maritime et de la croissance du PIB mondial, ou encore du commerce international³⁴³. Force est alors de constater que la construction navale a essayé de suivre la demande des activités maritimes pour répondre aux attentes exigeantes du secteur, avec une prise de conscience des effets liés à l'écologie et au réchauffement climatique en s'adaptant aux normes réglementaires telles que définies par le

342 Études sur les transports maritimes, CNUCED, 2015, p. 36.

343 *Ibidem*, p. 36.

champ juridique.

Toutefois, au regard de l'aspect naval du transport maritime, la mondialisation joue un rôle très déterminant dans l'incitation économique pour mieux opérer dans les échanges maritimes. La part de l'Afrique en général, celle de l'Ouest en particulier, dans la flotte mondiale n'est pas aussi riche en construction, si elle n'est pas inexistante au regard des technologies de nos jours. Ce retard d'innovation pousse à comprendre le rôle du continent asiatique de plus en plus majeur dans ce volet. En outre, au vu de la demande exponentielle, les types de navires opérant pour un transport maritime de renommée se dessinent dans un panel de compréhension qui s'illustre à travers la structure de la flotte mondiale, du régime de propriété et d'exploitation de la flotte mondiale, de l'immatriculation des navires et de la mise en service des porte-conteneurs et de la connectivité des transports maritimes. Tels sont les aspects majeurs permettant de justifier et de cerner l'opérationnalisation des navires qui facilitent le transport maritime.

Ces éléments participent aussi à l'évolution du champ réglementaire des activités maritimes, car ils améliorent l'exploitation et la valorisation des structures portuaires partout à travers le monde et au Sénégal en particulier, au regard des impacts majeurs des transports maritimes dans les économies en voie de développement. De nos jours, tout type de navire peut desservir les localités portuaires, car l'évolution des infrastructures et superstructures portuaires des États maritimes devient de plus en plus importante, sauf en cas de danger naturel lié aux instabilités politiques ou géostratégiques, comme il est fréquent en Afrique avec le fléau de la piraterie dans la corne africaine. Cela explique néanmoins que le Sénégal, avec sa position de carrefour des routes maritimes de l'Atlantique, doit jouer un rôle essentiel dans les activités maritimes régionales, continentales et internationales. Cette nouvelle donne du Sénégal qui, après la découverte de potentiels gisements de gaz et de pétroles au cours de l'année 2016, devra permettre dans l'avenir aux structures portuaires sénégalaises de développer d'importants outils portuaires liés au transport d'hydrocarbures, de gaz et de pétrole, profitant ainsi à la concurrence et à la compétitivité du marché portuaire et maritime dans le continent et dans le monde. De telles avancées aboutissent à lire et à cerner la juste importance du transport maritime pour le Sénégal en vue d'une régulation économique et sociale. En d'autres termes, les différents types de navires opérationnels peuvent, surtout en Afrique, se loger sous ces enseignes majeures que sont les vraquiers secs, les porte-conteneurs, les pétroliers, les navires de charges classiques et autres.

Forts de ce constat, les types de navires montrent la multiplicité et la réponse appropriées des transports maritimes pour le commerce mondial en vue d'en assumer une part importante dans les différents échanges planétaires, malgré les enjeux technologiques et écologiques actuels. La part des différents types de navires qui opèrent dans le monde varie en fonction du niveau économique et des besoins relatifs pour chaque État maritime dont l'importance réside dans le domaine d'activité spécifique. C'est ainsi que dans des ports, tels certains d'Afrique, le type de conteneurisation domine dans les activités maritimes. Force est de comprendre alors, dans le transport au Sénégal, et quasiment en Afrique de l'Ouest, que : « *Des investisseurs hollandais, récemment de passage dans la capitale, l'avaient rappelé aux autorités : le port de Dakar est touché par un nombre important de types de navires du fait de sa position géographique privilégiée. En effet, depuis deux ans maintenant, les types de bateaux ou plutôt les navires qui arrivent au port de Dakar tutoient les 3 000 par an. Il est évident que, comparé au port de Rotterdam, par exemple, ce nombre est ridiculement faible. C'est néanmoins une bonne performance en Afrique de l'Ouest. D'autant plus que ce nombre ne cesse de croître si l'on se base sur l'évolution des escales depuis l'année 2005.* »³⁴⁴. Autrement dit, la capacité au Sénégal demeure conséquente dans la sous-région en matière de transport maritime, malgré la concurrence et la compétitivité qui s'impose dans ce milieu. La position stratégique et la politique portuaire entreprises par le port autonome de Dakar semblent prendre en compte le développement du transport maritime, même si des manquements peuvent être notés dans la gestion d'octroi des terminaux et d'exploitation des outillages publics relativement à la protection de l'intérêt général au profit de l'intérêt privé du marché. Comme le révèlent ces chiffres (*voir tableau ci-dessous*), l'évolution du secteur n'est guère comparable aux mastodontes de la politique maritime internationale comme Rotterdam, Singapour, Hong Kong et autres. Mais dans l'échiquier continental, le port autonome de Dakar entre dans une phase de poids et de contrepoids nourrissant une concurrence qui débouche sur une performance stratégique et opérationnelle.

Cependant, la dépendance économique des territoires en voie de développement des économies internationales justifie un certain ralenti dû aux instabilités financières et économiques de ces derniers. Une lueur d'espoir naît du fait que la réglementation, certes rigoureuse, du transport maritime permet aux pays portuaires de se doter d'aménagements de dernière génération pouvant permettre au Sénégal de participer encore plus efficacement aux activités maritimes internationales dans un souci de mieux impacter les échanges planétaires.

344 A. Ba, blog du Sénégal-logistique.net, septembre 2013.

Tableau³⁴⁵

Rang	Type de navire	Nombre d'escales	Pourcentage
1 ^{er}	Porte-conteneurs	796	28 %
2 nd	Cargos	645	23 %
3 ^e	Pêcheurs	395	14 %
4 ^e	Rouliers	387	14 %
5 ^e	Tankers	291	10 %
6 ^e	Minéraliers	41	1 %
7 ^e	Croisières	32	1 %
	Autres	271	9 %
	Total	2 858	



Ainsi, cette sorte de typologie de navires qui opèrent au Sénégal semble plus importante au regard de la thématique étudiée tout en dressant un aspect comparatif pour mesurer l'impact et analyser l'approche commerciale du transport maritime, certes dans le monde, mais particulièrement au Sénégal. Cela permet, après un constat d'un état des lieux du système portuaire et maritime du

345 Sénégal-logistique.net.

Sénégal, de dresser une approche plus prometteuse dans l'avenir afin de conjuguer développement socio-économique et développement maritime. Il convient alors de comprendre cette note qui résume l'importance des différents types de navires en ce sens :

- « *Les portes conteneurs :*



Sans surprise, ce sont les porte-conteneurs qui naviguent en tête du classement. Et la tendance est certainement la même dans tous les ports de commerce du monde. Ce sont des bateaux rapides et puissants conçus pour transporter exclusivement des conteneurs. Ils sont apparus récemment dans le milieu maritime et constituent aujourd'hui l'un des navires les plus utilisés pour le commerce international. À l'heure actuelle, le plus grand porte-conteneur du monde s'appelle Maersk Mc Kinney-Moller, de l'armateur Maersk, dont le tirant d'eau (distance entre la quille et la ligne de flottaison) dépasse les 16 mètres. Malheureusement, il ne sera jamais à Dakar (pas pour le moment en tout cas), car la profondeur des quais de notre terminal à conteneurs atteint à peine les 12 mètres.

- *Les cargos polyvalents :*



Ce sont des navires polyvalents qui transportent généralement des marchandises en vrac (emballées ou non dans des sacs ou cartons) ou en liquide. Après les porte-conteneurs, ce sont les bateaux qui arrivent le plus fréquemment au port. À bord, ils transportent des marchandises diverses comme les céréales et d'autres types de pondéreux.

- *Les navires de pêche :*

Le Sénégal est un grand pays de pêche. Il est donc logique que les pêcheurs arrivent en 3^e position avec un tonnage de près de 400 000 tonnes de poisson par an. Le plus célèbre parmi les pêcheurs est le chalutier. S'il existe de petits chalutiers artisanaux, il existe également de grands bateaux-usines capables de pêcher des dizaines de tonnes de poissons par jour. Mais depuis quelques mois, ces derniers se font rares à Dakar car le Président Macky Sall a arrêté l'octroi de licence de pêche à ce type de bateaux dès le début de son mandat.

- *Les rouliers :*



Encore appelés Ro-Ro, ce type de navires transporte des marchandises roulantes comme les voitures, les camions, les remorques... Ils sont équipés de rampes et sont pourvus de grands espaces de garage à l'intérieur. Dans certains cas, ils peuvent transporter, en plus, des conteneurs. Le plus célèbre navire roulier à Dakar est le Con-Ro, du géant italien Grimaldi, qui accoste fréquemment au Môle 2, le terminal roulier.

- *Les tankers :*



Par ce nom, on désigne les navires citernes transportant des marchandises liquides : huile, pétrole, gaz liquéfié ou sous pression, acides, vin, jus d'orange... On distingue, parmi eux, les chimiquiers spécialisés, les pétroliers, les gaziers... Au Sénégal, les tankers qui arrivent au port transportent, le plus souvent, soit des produits pétroliers comme les gaz de pétrole liquéfiés (GPL), soit de l'huile.

- *Les minéraliers :*



Ce sont des navires de la trempe des cargos polyvalents mais qui sont spécialisés dans le transport des marchandises plus lourdes et généralement en vrac. C'est le cas des minerais comme le fer, le clinker, phosphate... Ils sont relativement peu fréquents à Dakar, ce qui se comprend car notre pays n'importe pas beaucoup de minerais et n'en exporte également que très peu, comparé à d'autres pays africains.

- *Les croisières :*



Derniers du classement, les croisières sont un type de navires à passagers. Étant donné que le

*voyage transatlantique ou intercontinental par mer est presque abandonné au profit du transport aérien, plus rapide, ce type de navires n'est pas nombreux dans le monde. À ce jour, il n'y a que deux navires transatlantiques en service : le Queen Elizabeth 2 et le Queen Mary 2. Ce dernier a fait sa dernière escale à Dakar le 3 avril 2004. »*³⁴⁶

En somme, une telle étude aboutit à mieux cerner la place du Sénégal dans les différents échanges maritimes. Le commerce maritime étant un levier économique planétaire, il doit permettre aux pays sous-développés de rattraper leur retard de décollage économique en structurant leur politique portuaire et maritime efficacement et en faisant une diversification de l'œuvre portuaire afin de mieux capter les autres types de transport, surtout celui des passagers, ou encore en désengorgeant le port de Dakar au regard de nouveaux relais de croissance en vue de créer d'autres marges de profits. Cependant, de telles perspectives doivent suivre avec une politique de réhabilitation des ports dits secondaires, tant dans les travaux de réaménagement des digues, du balisage, du chenal d'accès, bref de l'autonomisation et de l'harmonisation des outils portuaires capables de répondre à l'offre du transport maritime.

Cette typologie des navires est loin d'être exhaustive au vu de la richesse du secteur car, comme le constate A. Ba : « *Il existe, bien évidemment, d'autres types de navires. En dehors des 7 cités plus haut, les autres représentent environ 9 % du trafic global en 2012. Parmi eux, il y a les navires frigorifiques, les navires de guerre, les navires de service comme les remorqueurs qui aident les gros bateaux à l'entrée des ports, les ravitailleurs qui approvisionnent les navires restés en mer en carburant et nourritures pour l'équipage, les câbliers pour réparer les câbles sous-marins, etc.* »³⁴⁷

En effet, la capacité portuaire de Dakar risque d'être un frein pour le décollage portuaire sénégalais qui, désireux de peser sur la scène internationale dans ce domaine, ferait mieux de décentraliser au profit des collectivités la gestion des nouveaux relais de croissance pour une compétitivité et une performance capables de concurrencer les autres ports de la sous-région comme la Côte d'Ivoire. De même, la diversification des sites portuaires permet de mieux réguler socialement et économiquement la sphère du transport maritime, qui est une source de cohabitation entre le privé et le public. Cette dualité de la sphère fait que le transport maritime est non seulement particulier, mais riche en enseignements théoriques et pratiques. Toutefois, pour mieux comprendre cette approche

346 *Ibidem*, septembre 2013.

347 A. Ba, ouvr. cit., septembre 2013.

commerciale dudit transport, la technicité et la nature des outils portuaires montrent la cohabitation encore plus fréquente entre le secteur privé et public, car la valorisation et l'exploitation portuaire vont de pair pour plus de signification et de sens.

§ 2. *Les outils techniques liés aux capacités nautiques*

Le développement portuaire reste le point culminant qui se conjugue avec les nouvelles tendances accrues du transport maritime. La course vers la compétitivité et la concurrence dans le secteur du transport maritime expliquent la nouvelle donne des stratégies portuaires définies par les politiques publiques en parfaite harmonie avec les investissements privés pouvant supporter les coûts de restructurations et d'aménagements techniques, aboutissant à une forme de réponse face aux nouveaux types de navires actuels. L'accroissement de la conteneurisation, technique de transport qui facilite les échanges en termes de volumes et d'efficacité relativement aux coûts de transport, permet de comprendre la quête des puissances publiques vers une réhabilitation des structures portuaires du 3^e millénaire pouvant contenir et faciliter les échanges partout à travers le monde. C'est ainsi qu'il convient de justifier la quête des pays émergents vers de nouveaux relais de croissance portuaires à la suite de la saturation des sites d'échanges existant depuis les périodes coloniales.

En effet, force est de comprendre les recommandations faites par le programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, qui note : « *Les ports ouest-africains ne peuvent pas rester en marge des tendances mondiales dans les domaines du commerce et du transport maritime. Ils doivent relever le défi de recevoir des navires de plus gros tonnage et assurer la manutention de conteneurs avec rapidité et efficacité. En raison de la durée élevée d'immobilisation et de l'inefficacité de certains ports, les principaux transporteurs maritimes peuvent être peu disposés à y faire escale. Pourtant, ce défi est également une opportunité dans la mesure où, avec le temps, les évolutions en cours devraient se traduire par des activités de transport plus efficaces et susceptibles de faire baisser considérablement les coûts, si elles sont complétées par des gains d'efficacité appropriés au niveau des installations à terre.* »³⁴⁸

Ainsi, de nouvelles orientations stratégiques portuaires permettent de mesurer la capacité des

348 A. Hadling, G. Pallson, G. Rabbaland, « Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne », *document de travail SSATP*, n° 84F, mai 2007, p. 28.

pays d'Afrique de l'Ouest à participer économiquement et juridiquement aux échanges planétaires. Cette ouverture du secteur maritime doit être un signe de développement, d'autant plus que les capacités nautiques le permettent suite à des restructurations et réaménagements du site portuaire. Le port de Dakar semble actuellement en position d'accueillir différents types de navires, malgré les difficultés géographiques relatives à la position du port de Dakar et ce, en dépit des projets d'infrastructures routières qui se combindraient en parfaite harmonie avec la maritimisation des échanges.

C'est dans ce sens qu'il faut « *améliorer l'accès au port afin de promouvoir le transport multimodal. Les alentours des ports étant généralement congestionnés, investir dans l'infrastructure routière pour améliorer l'accès aux ports pourrait par conséquent avoir un impact positif sur l'activité économique des villes et l'efficacité des ports* »³⁴⁹, justifiant ainsi le développement des autoroutes à péages dans la région de Dakar pour rendre fluide le transport et l'accès au port. La politique des infrastructures portuaires tend à poursuivre le développement du gigantisme lié au transport maritime par le biais de la conteneurisation, voire même de se lancer dans le gigantisme de la croisière en diversifiant l'offre portuaire et créer de nouveaux relais capables de répondre aux normes sécuritaires. Telles doivent être les aspirations des pays africains dans le secteur maritime. La participation dans le commerce maritime et dans son évolution passe certes par des capacités nautiques et géographiques, mais aussi par une politique destinée à accueillir des investisseurs privés capables de financer certains travaux d'envergure. Le respect des exigences liées à la sécurité, la sûreté et les installations portuaires, comme la convention ISPS, et de son application sur le terrain semble sans doute requérir une attention particulière et soutenue. De réels progrès doivent être apportés aux structures portuaires africaines dans le développement des capacités et des techniques nautiques accompagnées d'une prise de conscience des normes juridiques qui les définissent, pour au mieux s'accommoder aux réalités sur lesquelles repose le commerce maritime. C'est ainsi qu'en Afrique, et particulièrement à l'ouest, la tendance vers des pratiques informelles dans les mises en œuvre de projet et la corruption qui gangrène l'économie ou la dépendance d'entreprises étrangères ne semblent pas arranger la donne dans les nouvelles perspectives d'émergence portuaire. La quête vers les nouveaux relais de croissance portuaire permettrait au Sénégal de répondre aux structures adéquates qui satisfont aux exigences nautiques et techniques actuelles que nécessitent le commerce et le transport maritime. Les nouvelles dispositions émergentes liées au Plan Sénégal Emergent

349 *Ibidem*, p. 15.

tendraient à délocaliser certains terminaux à conteneurs comme le vraquier et le roulier vers Bargny.

Ce nouveau pôle de développement s'inscrit dans la perspective du développement de Diamnadio avec les autoroutes à péage. Ainsi, il est aussi remarquable de souligner le souhait des autorités étatiques et de gestion de faire de ce port un « port du futur » à l'horizon 2023, qui entrerait dans les perspectives du Plan Sénégal Emergent. Encore faut-il rappeler l'état congestionné du site portuaire de Dakar qui ralentit la productivité en raison de son étranglement et de sa saturation. Cependant, le développement du port de Dakar reste de bon augure au regard de sa position géographique avantageuse et de sa stabilité géopolitique. Ainsi, il faut accompagner ces atouts par la mise en valeur des travaux d'aménagements avec une volonté politique remarquable et remarquée pour le décollage du secteur. Serait-il audacieux de penser qu'un port africain comme Dakar peut accueillir des porte-conteneurs de 16 000 EVP³⁵⁰ à l'horizon 2025, si les besoins du marché demeurent au rendez-vous ? Une telle perspective aboutirait à une forte représentation des pays africains dans la sphère du commerce maritime mondial. Toutefois, la remise à niveau des infrastructures, malgré des progrès notoires au port de Dakar, paraît incontournable au regard de la demande assez forte et exponentielle des transports maritimes. Actuellement, des ports africains arrivent au chevet des 8 000 voire 9 500 EVP en terme de conteneurisation. En effet, la question du développement portuaire se conjugue avec l'amélioration des capacités nautiques portuaires, des infrastructures, des solutions de transbordement et de desserte maritime de l'*hinterland* pouvant alors justifier de telles avancées économiques.

De telles mesures vont sans doute faciliter dans les deux sens l'exportation et l'importation, tandis que la première peine à décoller considérablement eu égard au manque de rotation des transporteurs dû à la saturation et à la rareté des matières premières à exporter, si ce n'est l'arachide, le phosphate... contrairement à la Côte d'Ivoire, pays concurrent en matière portuaire. Les techniques liées aux capacités nautiques demeurent un travail permanent et un suivi des infrastructures existantes au niveau de l'exploitation et des normes à appliquer et à respecter. Il est pressant pour le Sénégal,

350 Les caractéristiques d'un porte-conteneurs de 16 000 EVP • Longueur hors tout : 396 m • Largeur : 53,6 m • Creux sur quille : 29,90 m • Tirant d'eau : 16 m • Port en lourd : 187,626 t • Poids à vide : 54,400 t • Vitesse : 24,1 nœuds Pour accueillir ce type de navires, un port doit avoir des caractéristiques nautiques et techniques adaptés. • Tirant d'eau du chenal : 17 m • Cercle d'évitage : 700 m • Largeur du chenal : 200 m • Linéaire de quai : 400 m • Portée des portiques : 68 m.

ayant la capacité de se faire remarquer dans le domaine maritime, de développer réellement une nouvelle zone portuaire capable de faciliter le secteur multimodal en terme de rapidité, de fluidité et d'efficacité.

Section 2. L'impact économique du transport maritime

Le commerce maritime représente une part importante des échanges planétaires. Le secteur du transport maritime reste un atout pour toutes les économies. Il accompagne le développement socio-économique des pays ayant une façade maritime en vue de participer efficacement aux activités économiques mondiales. Comme l'a souligné le directeur du port de Dakar : « *En agrégeant près de 95 % du commerce extérieur et en contribuant pour plus de 90 % aux recettes douanières, le port de Dakar constitue, à tous les égards, la plateforme logistique de référence au service du développement socio-économique du Sénégal.* »³⁵¹ Au regard d'une telle approche, force est de constater qu'alors le secteur portuaire est un levier incontournable pour tout décollage économique du pays.

Cependant, la réglementation du domaine maritime souple et efficace sur le plan national, communautaire et international aboutit à une meilleure régulation du transport maritime dans toutes ses facettes. La place qu'occupe le Sénégal dans les activités maritimes continentales et internationales permet de mesurer l'impact d'un tel domaine maritime dans la structure socio-économique du pays. C'est un secteur qui s'accompagne des besoins relatifs à une économie de marché qui peut toutefois être cyclique en raison d'éventuels bouleversements économiques. Toutefois, le secteur maritime et portuaire a comme mission principale de réguler la situation socio-économique du pays et, en ce sens, il convient de noter que « *la réduction de la pauvreté dépend principalement de la croissance économique dont l'expansion des échanges commerciaux constitue la cheville ouvrière. Au cours des décennies écoulées, la croissance des échanges commerciaux a été morose en Afrique de l'Ouest* »³⁵². Dès lors, le transport maritime reste un gain de compétitivité malgré la concurrence rude entre les différents pays portuaires de la zone ouest-africaine. La maritimisation des échanges a progressé durant les dernières décennies, car : « *L'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité du secteur des transports maritimes et des ports. Depuis la Deuxième Guerre mondiale, le commerce par voie maritime s'est énormément développé. Le*

351 Portail du port www.portdakar.sn

352 Programme de politiques de transport maritime, ouvr. cit., 2007, p. 12.

transport maritime évolue plus rapidement que les flux commerciaux. »³⁵³

Cette évolution du transport maritime fait que le commerce mondial en dépend fortement pour mieux réguler le secteur économique. Ainsi, la productivité des ports et des structures dépend notamment de la régulation du secteur des transports maritimes en terme d'évolution des tarifs et les conséquences semblent toucher les chargeurs, d'autant plus que les pays africains sont pour la plupart des pays chargeurs. C'est ainsi qu'il est intéressant de souligner que : « *Les économies et les chargeurs se trouvent contraints de payer le prix de l'inefficacité des ports. En conséquence de la mauvaise productivité et de l'inefficacité des ports, les charges directes telles que les taxes portuaires perçues par le trésor et les coûts d'expédition sont élevées. En sus de ces coûts directs, les chargeurs supportent des coûts indirects de logistique liés aux frais prohibitifs prélevés sur le stockage et au temps d'immobilisation, ce qui constitue probablement des surcoûts encore plus importants.* »³⁵⁴ Une telle remarque semble frapper le port de Dakar au regard de sa situation portuaire qui est étranglée du fait de la congestion et des lourdeurs administratives. En effet, le transport maritime est un dénominateur qui permettrait, grâce à son apport socio-économique, de participer à la régulation socio-économique tant voulue par les pays en quête de repères de développement. En outre, la place qu'occupe le Sénégal dans les activités maritimes se mesure par son degré d'impact économique relatif à la régulation des échanges d'une part, et par sa capacité de s'interroger sur les questions liées au multimodal et à l'affrètement en vue de se pencher sur une approche plus soutenable, d'autre part.

Il faut néanmoins rappeler que les pays portuaires de la côte ouest-africaine ont une balance commerciale déséquilibrée au profit d'une importation plus conséquente que l'exportation des matières premières. C'est dans ce sens qu'il faut souligner que, malgré un flux important de transport conteneurisé, le niveau d'exportation demeure faible. La Côte d'Ivoire et le Ghana semblent les premiers exportateurs en termes de quantité et de variétés de matières premières échangées dans le monde. Au Sénégal, le faible niveau des exportations touche les produits halieutiques, l'arachide, les fruits. C'est dans ce sens qu'il faut souligner que la présence des partenaires économiques a même évolué au profit des asiatiques qui détiennent une place relativement importante dans les échanges économiques avec l'Afrique. La part du commerce maritime s'illustre actuellement par une représentation conséquente vers l'axe Asie-Afrique. En outre, force est alors de constater que :

353 *Ibidem*, p. 3.

354 *Ibidem*, p. 6.

« Concernant le marché africain, l'Asie représente 52 % des importations. L'Afrique de l'Ouest, c'est 2,8 MEVP à l'import pour 0,63 MEVP à l'export, soit un rapport de 1 à 4, ce qui montre que la valeur repose sur l'entrée des conteneurs et peut constituer un danger potentiel si trop d'opérateurs sont présents sur ce marché. Il faut aussi noter que 40 % des volumes sortent d'Asie, pour 29 % d'Europe, et que 28 % des volumes sont à destination du Nigeria. L'Afrique de l'Ouest compte 17 pays de la Mauritanie à l'Angola, soit 17 marchés morcelés, plutôt réduits et dotés d'un maillage terrestre insuffisant. »³⁵⁵

Ainsi, les rapports économiques entre l'Afrique et le reste du monde ont évolué au fil des années, certes au détriment de l'Europe, mais les installations et les concessions portuaires demeurent entre les mains d'entreprises européennes, voire françaises, dans la plupart des ports africains. En effet, le développement du port de Dakar se révèle remarquablement à l'observation des activités des deux dernières années. En 2015, le niveau et la capacité du port de Dakar reste un secteur privilégié dans la sous-région, car *« le port de Dakar vient de franchir pour la première fois en 2015 le cap de 15 millions de tonnes. Les trafics concurrentiels baromètres du positionnement concurrentiel affichent des taux de croissance à deux chiffres avec +17 % pour le transit malien, +16 % pour le trafic conteneurisé, et le trafic export qui dépasse pour la première fois la barre de 3 millions de tonnes »³⁵⁶*. Quoiqu'il en soit, il est manifeste que la part des échanges entre les produits importés et exportés demeure significative. Cette tendance risque sans doute de toucher, au regard des besoins socio-économiques, l'intérêt général du pays, car la soumission aux règles du marché devient alors inévitable, affectant la régulation des échanges économiques. Cette dernière se mesure dans les pays africains à leur dépendance avec un système de consommation élevée, des produits importés sur beaucoup de plans. La consommation locale devient alors un signe de pauvreté malgré les politiques publiques stratégiques envisagées pour développer l'agriculture afin de renouer avec l'autosuffisance alimentaire. Par conséquent, les questions de développement socio-économiques tendant vers une meilleure régulation des échanges et un renouveau des autres modes de transport paraissent d'une importance et d'une urgence capitales pour que le Sénégal soit un exemple dans le continent africain sur les plans commercial, économique, politique et juridique en matière d'activités maritimes et portuaires. Nonobstant le plan d'émergence du régime actuel, les atouts stratégiques du Sénégal doivent permettre au secteur portuaire d'être un outil de réglementation et de régulation des échanges

355 M. Friedberg, « La taille des navires en Afrique de l'Ouest », *JMM*, n° 4901, novembre 2013, p. 9.

356 Rapport d'activités du PAD en 2015.

planétaires.

§ 1. La question de la régulation des échanges au profit du Sénégal

La juste importance des activités maritimes se mesure par son degré d'adaptation dans le cercle économique, commercial et juridique. La cohabitation des secteurs privé et public dans le champ maritime et portuaire dans le monde actuel et particulièrement en Afrique revêt un caractère assez particulier du droit maritime internationalement privé. Les investissements privés doivent accompagner la sauvegarde et le développement de la puissance publique au profit de l'intérêt général. À la suite des nombreuses normes juridiques anciennes ou récentes, le droit maritime est un secteur évolutif au regard des progrès scientifiques liés aux techniques de transport qui ne cessent de s'accroître pour répondre aux besoins du marché. Le gigantisme des navires et l'apport du transport maritime en termes de volume et de rapidité participent à la proportion croissante de l'économie maritime. Les pays africains de bordure maritime, ayant développé le secteur portuaire, ont tendance à manifester leur place sur la scène internationale en termes de participation économique et de réponse efficace aux principes de la mondialisation. Les circuits ouverts des économies mondiales ont permis aux pays africains de se pencher sur la refonte plus structurelle et stratégique de la politique portuaire car les autres types de transport demeurent inefficaces et inappropriés au regard des besoins du marché international. Par conséquent, tous les types de transport se combinent pour mener à terme les échanges de bout en bout. Le secteur des transports maritimes, représentant ainsi 90 % des échanges pour les pays maritimes, a d'ores et déjà un atout remarquable permettant de faciliter le transport des marchandises et des personnes.

Ainsi, le domaine du transport des marchandises est un levier économique et stratégique indéniable pour les pays africains afin de franchir le cap de l'émergence et répondre aux attentes du gigantisme maritime avec le reste du monde. Des travaux de réaménagements et de superstructures entamés dans les ports de la côte ouest-africaine, ces dernières années, montrent leur capacité à faire de ce secteur un poumon économique qui aboutirait à un décollage socio-économique du continent. Son impact dans les affaires économiques demeure manifeste. C'est dans ce sens que la réglementation juridique des ports et du secteur maritime en général reste en parfaite évolution avec les nouveautés dans le domaine, car la prise en compte de nouveaux facteurs liés aux transferts de technologies, à l'écologie et à la sécurité accompagne toutes ces mutations pour une meilleure productivité. En effet, force est de comprendre que le rendement des transports maritimes se justifie

par les capacités de transformation socio-économique, d'où la régulation des échanges qui doit être un outil de développement et non pas un frein à l'intérêt général. Les politiques stratégiques des ports africains, tant dans leur gestion que dans leur régime, doivent accompagner la juste importance des activités maritimes en vue de lendemains meilleurs pour les peuples. La politique de consommation est transversale, les produits importés deviennent une réalité dans la consommation africaine.

C'est ainsi qu'un encadrement, tant dans la réglementation que dans la régulation des échanges, devient incontournable pour mesurer son impact socio-économique. C'est dans ce sens qu'il convient de constater qu'au Sénégal : *« Environ 98 % des échanges extérieurs du pays transitent par le port de Dakar. Il constitue un maillon important de la chaîne d'approvisionnement de l'économie nationale et des pays limitrophes, comme le Mali dont 65 % du trafic sont traités sur l'interface portuaire de Dakar. En 2012, 2 858 escales de navires ont été enregistrées au port de Dakar pour le transport dans les deux sens, import / export d'environ 12 millions de tonnes de marchandises. Ce tonnage est réparti comme suit : les produits importés (riz, sucre, blé, lait, gaz butane...) ont atteint plus de 9 millions de tonnes, tandis que 2 millions et demi de tonnes représentent les produits exportés (coton, produits de la pêche, fruits et légumes, arachides...).*

Les principales lignes maritimes chargées de transporter tout ce volume de marchandises sont la ligne Europe du Nord-Dakar, la ligne Méditerranée-Dakar, la ligne Atlantique-Dakar, la ligne Moyen-Orient-Dakar et la ligne Amérique du Sud-Dakar. À côté de ces lignes, il existe d'autres types de services de transport habituellement appelés "tramping" ou navires vagabonds qui desservent le Port Dakar pour le trafic cargo.

Sur ces différentes lignes régulières, les compagnies maritimes opèrent en concurrence et fixent des tarifs de transport plus ou moins élevés en fonction du nombre de concurrents inscrits sur la ligne. Parmi celles-ci, les services Méditerranée-Dakar et Atlantique-Dakar sont les seuls sur lesquelles interviennent plusieurs concurrents. Les autres lignes régulières sont gérées par contre en oligopole ou en monopole de fait. La principale liaison Europe du Nord-Dakar est assurée par deux compagnies maritimes : Delmas et Maersk Line. Ces deux compagnies se retrouvent également sur la ligne Extrême et Moyen-Orient-Dakar accompagnées de MSC (Méditerranéen Shipping Line), tandis que l'armement italien Grimaldi opère seul sur l'axe Amérique du Sud-Dakar. Il y a donc une absence totale de concurrence et donc de compétition sur les prix ou tarifs de transport qui continuent à rester élevés et par conséquent constituent une source de la cherté de la vie. Il faut en plus compter avec le retrait, ces dernières années, de plusieurs compagnies maritimes sur l'axe de Dakar, telles que China Shipping sur le service Asie-Dakar, West Africa Line (WAL) entre l'Europe et Dakar et

CSAV qui avait développé une approche commerciale novatrice sur la ligne Amérique du Sud-Dakar. En définitive, le marché concurrentiel sur le prix du transport maritime se rétrécit et favorise la hausse du coût de fret. Les opérations de rachat de certaines compagnies maritimes qui étaient présentes sur l'axe de Dakar, l'acquisition de Safmarine par Maersk et des Delmas du Groupe Bolloré désormais sous le contrôle de CMA-CGM, ont aussi produit des effets dévastateurs sur le marché concurrentiel des tarifs de transports de plus en plus chers.

Le prix du fret appliqué pour le port de Dakar tient également compte du déséquilibre commercial expliqué par la faiblesse du volume de trafic en import et quasi inexistant en export. Pour faire face à ce déséquilibre permanent entre les importations et les exportations, qui a atteint 75 % en 2012, les compagnies maritimes ont créé des surtaxes portuaires sur lesquelles elles agissent pour manipuler les tarifs de transport. Ces dernières années, elles ont augmenté les tarifs notamment par le biais des "surtaxes de congestion" et de "redressement tarifaire" devenues un moyen de perception systématique pour les armateurs de cargos, tankers et minéraliers dont le retour en chargement de fret n'est guère garanti. L'application de la "surtaxe de congestion" au port de Dakar varie de 25 à 75 euros pour les conteneurs de 20 pieds. Compte tenu de tout ce qui précède, le poids du fret au port de Dakar représenterait facilement 15 à 20 % du prix de vente au consommateur des produits de grande consommation auquel s'ajouteraient ensuite les frais divers liés aux opérations portuaires (manutention et services de livraison).

Le tarif des services portuaires au sens large comprend les "droits de port" et les "coûts de la manutention". Ils sont notoirement les plus significatifs dans les ports en dépit de l'existence d'autres coûts portuaires non moins négligeables.

Les droits de port relèvent de la politique tarifaire générale des pouvoirs publics représentés par l'autorité portuaire qui institue un taux de perception souvent modéré afin d'assurer l'équilibre entre la production locale et les produits importés. Ils sont composés de redevances applicables aux navires (redevances séjour, balisage, amarrage et de remorquage) et des redevances perçues sur toutes les marchandises passant par les installations portuaires. Ces dernières sont perçues sur toute marchandise embarquée, débarquée, en transit ou en transbordement. Il s'y ajoute les redevances d'occupation des terre-pleins de stockage et des hangars ainsi que les redevances perçues sur des prestations diverses fournies par l'administration portuaire (fourniture d'eau, d'énergie électrique et d'autorisation d'accès).

Quant aux frais de manutention, ils relèvent d'un marché concurrentiel dans la mesure où plusieurs entreprises de manutention agréées sont présentes sur les ports et par conséquent sont en concurrence entre elles. Au port de Dakar, cette concurrence est perceptible sur toutes les zones

d'opération de manutention sauf sur le terminal à conteneurs où la prestation de déchargement et chargement est confiée à un opérateur unique qui exerce un monopole de droit sur cette activité. Le coût de la manutention des conteneurs est devenu plus cher depuis l'avènement de cet opérateur qui applique le plein tarif en lieu et place des tarifs concurrentiels proposés avant par les entreprises intervenant sur le terminal. Ce tarif concurrentiel tournait en moyenne autour de 75 à 80 % du tarif normal édicté par le barème du Syndicat des Entreprises de manutention des Ports du Sénégal (SEMPOS). D'autres redevances portuaires assez substantielles sont aujourd'hui perçues par des organismes publics pour ne pas les citer, sans qu'il y ait aucune contrepartie en terme de services rendus ni pour le navire encore moins la marchandise qui sont les éléments constitutifs de l'assiette de la perception. Approximativement, les estimations du montant des redevances collectées par ces deux entités publiques avoisineraient près de cinquante (50) milliards par an. Dans ce cas de figure, c'est l'importateur sénégalais qui s'acquitte de la facture et le consommateur final qui paie l'addition.

Enfin, les marchandises en transit sur les installations portuaires doivent s'acquitter des droits de douanes qui sont plus ou moins élevés en fonction de la facture commerciale. Cette dernière est très liée au coût de fret appliqué par les compagnies maritimes dont l'analyse a montré la tendance haussière faute de concurrence sur les différentes lignes maritimes reliant Dakar et le reste du monde. »³⁵⁷ Une telle lecture des incidences maritimes et portuaires sur les prix reflète la situation économique du Sénégal, montrant ainsi une inefficacité dans la régulation économique des échanges. En outre, au Sénégal, la quasi-totalité des produits de grande consommation sont issus de l'importation et il en est de même pour les matières premières des produits transformés dans les unités industrielles nationales. Généralement, le niveau des prix de ces produits est la résultante d'un processus de formation des prix en trois étapes. Le transport (terrestre, maritime et opérations portuaires) de ces produits ou matières premières vers un importateur-grossiste ou industriel local ; le transfert de ces produits vers un grossiste ou détaillant ; la revente de ces produits au consommateur. S'ajoute aussi la TVA, d'où la politique ou la législation fiscale et/ou les droits de douanes à l'entrée.

De même, le rôle du fret maritime dans la formation des produits de consommation devient alors inévitable au regard de la proportion du tonnage des marchandises transportées. Le rôle de l'État dans cette politique de régulation reste déterminant bien qu'au vu des éléments, les mécanismes ont

357 A. Sogue, « Les incidences des coûts maritimes et portuaires sur les prix », *Le Soleil*, août 2013, p. 2-4.

quasiment cessé de fonctionner car les règles de droit commun sur la liberté des prix et la concurrence ne s'appliquent plus et ne permettent pas une modération des prix. Face à cette situation alarmante, il est imminent que l'État puisse participer efficacement à la politique de régulation des échanges en regardant certaines taxes ou redevances perçues indûment au port de Dakar et/ou aux coûts de manutention à hauteur d'une proportion qui diminuerait efficacement le coût des produits, comme l'a fait la Côte d'Ivoire car le port autonome d'Abidjan a contribué à la baisse des prix des denrées de première nécessité en procédant à des réductions substantielles des coûts portuaires. Entre autres, les ports ivoiriens ont procédé à une réduction de 50 % sur la redevance CPA (riz, poisson, viande) et les produits de conservation, la réduction du coût de connaissance à 40 000 FCFA pour les produits de grande consommation et enfin la baisse de 20 % sur les opérations de manutention. Encore faudrait-il que l'État accompagne les chargeurs dans les pouvoirs de négociation avec les compagnies maritimes ou organise lui-même l'approvisionnement ou l'importation de certains produits essentiels à travers des appels d'offres pour l'attribution d'une délégation de service public au profit d'une compagnie maritime opérant sur une ligne desservant le port de Dakar.

Il est fréquent de constater dans les pays africains l'inaccessibilité des biens et services au profit de l'intérêt général favorisant ainsi une situation de monopole de certains acteurs sur la chaîne économique. Le transport maritime doit être un vecteur de profit sur les plans socio-économique et politique. Son rendement se mesure par une sensation d'émergence, de gain de productivité, malgré toute concurrence portuaire régionale et continentale. L'impact économique du transport maritime doit être une source d'assurance dans la croissance positive et remédier aux éventuelles inégalités économiques. L'économie du marché mène certes vers une politique de valeur ajoutée pour les investisseurs privés, mais la sauvegarde de l'intérêt général doit être mise en valeur pour un meilleur service public et une meilleure régulation économique après une refonte réglementaire du champ juridique qui se veut applicable et appliquée.

§ 2. La combinaison des types de transport : le multimodal

L'évolution du transport maritime partout à travers le monde a engendré de nouvelles mutations dans le service des transports dans son ensemble. Le développement de la conteneurisation et sa croissante progression qui s'accompagne d'un gigantisme des navires en capacité de volume de transport traduit une interdépendance des différents types de transport pouvant exister. L'acheminement des marchandises jusqu'à sa livraison nécessite actuellement des progrès dans tous

les domaines : aérien, maritime, routier et ferroviaire. Les entreprises de transport semblent pratiquer sur cet ordre d'idées en diversifiant leurs activités et en obtenant des partenariats avec des entreprises agréées. Le service de la manutention portuaire demeure un maillon important dans l'intermodalité du transport. Par conséquent, les pays portuaires occidentaux ont une large avancée sur leurs semblables africains, car les dotations en infrastructures terrestres, ferroviaires et aériennes demeurent efficaces.

Toutefois, le recours vers de nouveaux relais de croissance comme la mise à disposition des ports secs favorise cette multimodalité des transports. C'est ce que semblent comprendre les pays de l'espace de la CEDEAO et de l'UEMOA en se penchant sur des perspectives de corridor économique. À titre d'exemple, le plan relatif sur le corridor Dakar-Lagos avec des touchées vers douze autres capitales à vocation maritime explique la prise en conscience des pays africains sur le système multimodal. En effet, ce système de transport combiné est à la fois remarquable et efficace sur le plan de la concurrence et de la compétitivité portuaires du fait de la fluidité et de la rapidité que cela engendre. Il se justifie aussi par une perte de connexion entre les structures portuaires et les zones de relais car, comme le port de Dakar, vu son état de congestion et d'étranglement, ce système de transport combiné est à la fois un outil de désengorgement et de facilitateur des transports. Il convient sans doute alors de comprendre que juridiquement et conformément à la loi, le transport multimodal à l'international semble définir le champ du domaine de conception en fonction d'au moins deux types de transport différents.

De même, force est de constater que le champ juridique a prévu des dispositions relatives à ce type de transport pour étayer toutes les éventuelles difficultés en le réglementant depuis la convention de 1979. Néanmoins paraît-elle efficace et contraignante au regard de l'évolution du domaine maritime, surtout en Afrique et dans le monde. La mise en pratique du transport multimodal semble davantage être d'ordre économique et relativement opérationnel pour les acteurs du transport. Les dispositions réglementaires attestent de l'importance du suivi des marchandises à transporter jusqu'à leur livraison. Il est logique de souligner que le transport multimodal se développe avec pour objectif le désenclavement des régions intérieures, la réduction de la pauvreté et l'amélioration de la compétitivité et de la concurrence portuaire.

Toutefois, l'importance du transport maritime multimodal a son sens dans la politique de désenclavement des régions intérieures et le reste du continent à travers des corridors. Force est de

constater *in fine* qu'au niveau de la chaîne de transport multimodal en Afrique, le transport par route est de loin le plus important pour les pays de la sous-région, surtout pour les pays de l'*hinterland* que sont le Niger, le Burkina et le Mali. Le transport multimodal a été organisé dans la sous-région suivant ces corridors. Il s'agit des principales voies de passage qui assurent les grandes liaisons transnationales pour lutter contre l'enclavement des pays³⁵⁸. La quête vers de nouveaux relais de croissance économique passe à travers des politiques stratégiques incitant au développement des infrastructures dans la région et au-delà, à l'intérieur des structures portuaires pour faciliter la fluidité et la rapidité des transports régionaux. Un des défis majeurs demeure au niveau de l'encadrement des investissements privés pour accompagner de telles réalisations. En effet, le port de Dakar, avec son projet de « port du futur » à l'horizon 2023 devrait sans doute intégrer ce volet multimodal afin de mieux maîtriser la concurrence et la compétitivité portuaire au niveau de l'Afrique de l'Ouest. En dépit de certains manquements liés au développement des infrastructures, de nouvelles visions stratégiques doivent permettre le développement du transport multimodal qui est *de facto* un outil d'accompagnement primordial pour le décollage du transport maritime, source de productivité pour une meilleure santé économique mondiale.

Le développement des voies ferrées, des routes, des aéroports et des ports permet dans un devenir prospère de faire face aux maux liés à la pauvreté et à la libre circulation des personnes. L'encadrement des politiques régionales en vertu d'une promotion d'infrastructures reste un préalable pour la CEDEAO afin de mieux articuler cette dépendance entre les acteurs du transport. Néanmoins, il suffit pour les ports africains d'enrayer certaines anomalies liées à la productivité portuaire pour prétendre à un développement des infrastructures en général, car encore faut-il comprendre que « *la compétitivité d'un port ne dépend pas seulement de ses infrastructures et de ses services. Elle réside également dans la qualité et la fluidité des réseaux de transport terrestre qui le desservent, c'est-à-dire l'interconnexion régionale. De ce fait, l'ensemble de l'économie africaine supporte le coût de la congestion et de la faible productivité de ces ports. En 2003, au plus fort de la congestion au Nigeria, on a estimé que le coût moyen d'un accostage à Lagos était deux (2) fois plus élevé qu'à Felixstowe (Royaume-Uni)* »³⁵⁹. Encore faut-il comprendre que les coûts liés au transport régional semblent plus élevés par rapport au transport international. En effet, le transport d'une automobile du Japon à Abidjan coûte \$ 1 500 (frais d'assurance inclus) alors que la même opération d'Addis-Abeba à

358 Rapport du groupe Performances Management Consulting de Dakar, 2008, p. 5.

359 *Ibidem*, p. 4.

Abidjan revient à \$ 5 000. Le fret ferroviaire en Afrique est 200 % plus élevé qu'en Asie du Sud³⁶⁰. Les coûts liés aux infrastructures restent élevés en Afrique par rapport au reste du monde.

Il existe cependant une autre forme d'activité portuaire relevant de ports non maritimes ou fluviaux, à laquelle les pays sans littoral recourent habituellement pour pallier les difficultés spécifiques liées au dédouanement des marchandises dans les ports maritimes. Ce sont les dépôts intérieurs de conteneurs ou ports secs qui jouent le rôle d'interface entre transports maritimes et transports terrestres, entre réseaux ferroviaires et réseaux routiers. Il demeure important alors pour les pays du continent de favoriser l'interconnexion des transports car, malgré les politiques entreprises par certains États en matière de transport, la question liée aux coûts et aux investissements mérite d'être plus encadrée pour optimiser son apport dans les économies locale et sous-régionale. En somme, l'interdépendance des transports, source de pérennité des besoins du transport maritime, devrait résoudre les problèmes d'efficacité malgré une exploitation du secteur maritime encore d'actualité et d'une importance capitale. Autrement dit, il n'en demeure pas moins que l'économie mondiale est de plus en plus tributaire de l'efficacité du transport maritime. Ce dernier fait partie des plus importants modes de transport pour les échanges inter et intrarégionaux. Toutefois, l'Afrique est restée à la traîne des transports maritimes au cours des quinze dernières années. L'Afrique compte environ 80 ports importants qui génèrent 95 % du commerce international des 53 pays africains dont la plupart sont confrontés à des problèmes d'équipements, de sécurité, de productivité, d'insuffisance des mesures de facilitation et de capacités techniques. La tendance actuelle montre le souci de ces pays d'y remédier avec des dotations publiques financières relatives aux aménagements des routes, des aéroports et des ports à l'instar du Plan Sénégal Emergent de l'actuel régime. Encore faudrait-il cerner tous les tenants et aboutissants des investissements de ces opérations de renouveau sur les infrastructures.

Par ailleurs, la juste importance des activités maritimes pour le Sénégal réside dans l'impact socio-économique du secteur. Ce dernier, soucieux d'une réglementation appropriée et évolutive doit permettre une régulation sur tous les plans afin que la cohabitation entre les secteurs privé et public demeure bénéfique. Il est opportun pour l'Afrique, et le Sénégal en particulier, de mettre en application toutes les normes conventionnelles permettant le transport maritime d'être un levier pour toutes les économies et de pouvoir répondre aux exigences de la mondialisation des échanges.

360 *Ibidem*, p. 10.

Le Sénégal, naturellement territoire maritime, doit mettre en œuvre des politiques stratégiques portuaires et maritimes efficaces aboutissant à une interconnexion des infrastructures routières, aéroportuaires et ferroviaires afin de faciliter la fluidité et la rapidité des transports. Ainsi, l'étranglement et la saturation au niveau portuaire devraient sans doute amoindrir le ralentissement au niveau des échanges et des coûts liés aux phénomènes de congestion. De nos jours, la performance des ports africains reste capitale, bien qu'il convienne de remarquer que : « *Cette croissance exponentielle du trafic par voie maritime nécessite des investissements massifs sur les infrastructures et une optimisation des pratiques actuelles de gestion observées en Afrique. Malheureusement, la gestion des ports en Afrique reste encore basée, dans la plupart des cas, sur le vieux modèle de port de service où le secteur public est à la fois gestionnaire et exploitant.* »³⁶¹ Cette tendance a certes évolué au port de Dakar et partout en Afrique, car l'exploitation des terminaux par des sociétés privées reste d'actualité. La transparence dans cette gestion et la délivrance des concessions demeurent sans doute une problématique au niveau des procédures d'octroi et du suivi des intérêts du service public.

Néanmoins, il convient de souligner l'importance de la convention des Nations Unies sur le transport multimodal international : « *Adoptée en 1980 sous l'égide de la CNUCED, cette convention vise : la réduction du nombre de documents à traiter (document unique départ / destination) ; la réduction des ruptures de charge et des manutentions (ports, gares...) ; la célérité des opérations de transports impliquant au moins deux modes de transports ; l'optimisation des coûts, délais, procédures administratives et documents sur toute la chaîne de transport et de bout en bout. Bien que non en vigueur, on assiste peu à peu à la consécration des principes directeurs de cette convention à l'ère de l'intermodalité, avec le transport combiné, le connaissance direct et l'émergence de l'Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM).* »³⁶² Autrement dit, le développement du transport maritime entraînerait non seulement le développement de toutes les chaînes du transport combiné mais aussi un accroissement des infrastructures sur le plan régional et communautaire. La mise en application de cette convention des Nations Unies accompagnerait sans doute une politique de renouveau facilitant le transport jusqu'aux arrière-pays.

361 *Ibidem*, p. 4.

362 Nguessan, « Améliorer le transport de transit en Afrique de l'Ouest », Conseil du Commerce Extérieur, sixième réunion intergouvernementale, juin 2003, p. 6.

Chapitre 2. Implication du Sénégal dans l'évolution des activités maritimes communautaires et internationales

« Reconnaissant l'importance croissante du secteur maritime pour une nouvelle dynamique de la construction africaine, la commission de l'Union africaine s'est engagée dans le renforcement d'une politique maritime intégrée, prenant en compte une approche globale de l'ouverture des pays africains sur la mer. Est-il besoin de signaler que la réussite économique de certains continents tels que l'Europe s'est construite avec l'utilisation des transports maritimes pour commercer avec le reste du monde ? Mais fallait-il mettre en place une politique maritime intégrée capable de protéger et de soutenir l'activité économique ? »³⁶³ Autrement dit, la place de l'Afrique en général et du Sénégal en particulier dans le cercle des transports maritimes requiert une concertation et une union de politique communautaire capables de suivre l'envol du secteur afin de participer plus efficacement à l'expansion d'une économie planétaire tributaire de la bonne santé du domaine des transports maritimes. Ainsi, la place du Sénégal dans les échanges planétaires n'en est pas moindre au regard de sa capacité maritime et de son positionnement géostratégique sur l'Atlantique. En outre, il faut sans doute souligner la vieille histoire traditionnellement maritime de cet État pour comprendre le rôle qu'il joue sur la scène communautaire et internationale.

Cependant, au regard de l'hypercompétition des économies maritimes et portuaires de nos jours, l'implication du Sénégal dans les activités maritimes se justifie d'emblée par sa capacité de rendre performante la structure portuaire au niveau de la compétitivité et de la concurrence portuaire. En effet, au vu de la quête d'une réglementation maritime plus pratique, souple et moins obsolète, le rôle de l'État sénégalais dans la traduction normative des textes sur l'échelle planétaire demeure une réalité. C'est d'ailleurs dans ce sens qu'il convient de constater l'apport du Sénégal, à travers le « projet de convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer » appelé règles de Dakar en 2008, puis de Rotterdam afin de remplacer les règles de Hambourg de 1978 en vertu d'une augmentation sensible des limites contenues dans les règles de 1978.

363 J. N. Nteppe, « Créer une industrie du transport maritime sûre, sécurisée et propre en Afrique », revue *Ramatrans*, juillet 2010, p. 71.

Cependant, la place du continent africain dans l'économie mondiale se dessine à travers la capacité de mesurer les économies nationales performantes au sens socio-économique. De plus, le Sénégal, de par son approche émergente, se veut un exemple dans la sous-région en matière de transport maritime. Un tel souhait se traduit par la modernisation des structures portuaires et de l'ensemble des transports qui contribuent à l'essor du multimodal afin de désenclaver certaines zones de l'espace (*Section 1*).

Toutefois, il serait nécessaire de comprendre que l'implication du Sénégal dans les activités maritimes se mesure sans doute par sa capacité d'innovation et de diversification des outils de transports. En cela, il convient, sur une approche prospective, au-delà du seul fait que le transport maritime reflète les marchandises, de cerner le développement du système des transports de personnes quasi inexistant au Sénégal avec des dessertes locales, continentales et mondiales (*Section 2*).

Section 1. Le développement du multimodal et l'accroissement de la desserte des *hinterlands* (arrière-pays ou pays enclavés)

Sous la domination de l'internationalisation du droit maritime, le continent africain comme l'Union européenne se doivent d'harmoniser et d'unifier les règles relatives à la sphère maritime et portuaire, malgré l'existence des fédérations économiques sous-régionales qui semblent inefficaces tant dans l'application que dans l'interprétation des règles. En effet, le transport maritime, élément du droit privé, se valorise à l'aide d'outils portuaires capables de contenir l'expansion et l'envol du secteur qui se veut toujours gigantesque. C'est ainsi que les travaux de réaménagements et les dotations en infrastructures dans le secteur maritime et portuaire demeurent une question primordiale au sein des pays concernés. L'ensemble des règles nationales, communautaires et internationales mérite une application pour un meilleur développement et une garantie du transport maritime, levier de performance économique. Ces règles doivent malgré tout être accompagnées d'une gestion et d'une maîtrise des instances portuaires relativement ancrées par les exigences actuelles de l'économie du marché.

Cependant, le désir vers l'interdépendance des transports justifie la place et l'état des capacités portuaires à assurer le circuit logistique des transports maritimes qui tend vers un aspect multimodal. À travers cela, il convient de comprendre qu'en Afrique de l'Ouest, beaucoup de pays restent dépendants des voisins portuaires capables d'assurer le transport jusqu'à leurs contrées. En effet, le

degré de compétence, de concurrence, de compétitivité des ports se mesure par la capacité à toucher ses arrière-pays. Néanmoins, le développement portuaire s'inscrit sans doute dans la dynamique économique en fonction des coûts de transport qui reflètent et expliquent cette concurrence. En matière de transport maritime, les questions liées à la rapidité, à la fluidité, à la sûreté demeurent une équation pour tous les concurrents portuaires. Forte de ces constats, la dépendance des économies nationales au transport maritime reste conséquente. Encore faut-il convenir que : « *L'approche globale de l'ouverture sur la mer induit nécessairement une ambition multisectorielle qui doit intégrer les moyens de développer et de tirer le meilleur parti d'une économie maritime en pleine expansion, tout en prenant en compte des impératifs de sécurité, de sûreté maritimes et de protection de l'environnement marin.* »³⁶⁴

De plus, l'ensemble de ces prérogatives entre dans l'amélioration des conditions du transport maritime dans toutes les économies africaines désireuses d'un avenir meilleur sur la scène internationale maritime, économique et commerciale. Toutefois, l'approche réglementaire du domaine maritime demeure le cœur en vue d'une régulation socio-économique d'un tel aspect commercial. Pour faire face aux attentes sur le marché international, les pays africains, comme le Sénégal, ont certes contribué à l'essor du développement économique et commercial du domaine maritime et portuaire. Cependant, au regard des éventuelles hypothèses sur le plan démographique, social, culturel et économique, le continent africain serait le point de rencontre des décisions internationales dans de nombreux domaines. C'est ainsi que les pays ayant une façade maritime doivent encore davantage prendre en conséquence l'ensemble des outils capables de participer au rendez-vous des échanges planétaires.

L'implication du Sénégal dans les activités maritimes se mesure par son apport au développement portuaire tant sur le plan juridique qu'économique. La course vers de nouveaux relais de croissance portuaire demeure d'une importance capitale afin de diversifier le champ opérationnel des instances portuaires et de limiter les freins concernant la position géographique du site portuaire de Dakar. Les questions liées à l'étranglement et la saturation au niveau du port semblent profiter aux concurrents comme la Côte d'Ivoire, le Nigeria, le Ghana... De même, le développement portuaire sénégalais doit se mesurer par une augmentation significative du niveau d'exportation des produits afin d'industrialiser le secteur agricole et tertiaire. Une politique commerciale censée apporter une

364 *Ibidem*, p. 71.

vision internationale des matières premières favoriserait un équilibre des échanges, voire développerait la culture des économies comparatives au sein de la zone ouest-africaine. Cette politique d'industrialisation avec une réglementation rigide et efficace permet au port de Dakar de bénéficier d'une représentativité économique dans le circuit logistique des transports. La révision des coûts élevés dans les transactions africaines contribue sans doute au ralentissement de la part des échanges opérés au sein du continent ou d'une région géographique à l'autre.

C'est ainsi qu'il serait fructueux pour l'ensemble des ports ouest-africains de développer une politique régionale capable de répondre aux attentes des *hinterlands*, au regard de la demande sous-régionale. En effet, la capacité dans l'élaboration, l'interprétation et l'application des textes sur le plan commercial devient dès lors une question majeure dans les institutions communautaires africaines. Leur efficacité se mesure aux réponses apportées dans les traitements relatifs au domaine capable de produire et de réguler l'ensemble des systèmes socio-économiques à travers le développement commercial dans les arrière-pays.

§ 1. Sens des organisations régionales sur le transport maritime

Sous la forte dépendance des institutions fédérales comme beaucoup de régions du monde, le continent africain est doté de structures sous-régionales capables de coopérer et d'harmoniser l'ensemble des stratégies politiques, économiques, sociales, commerciales ainsi que juridiques. En effet, au regard de la situation géographique, l'Afrique de l'Ouest, dans sa grande majorité francophone et soucieuse de l'intégration économique à travers des programmes économiques ou monétaires, cherche à montrer une efficacité dans l'unification des normes économiques et juridiques de la sous-région. Toutefois, le rôle de la CEDEAO et de l'UEMOA dans le cercle économique et juridique demeure important dans la prise de conscience de l'efficacité du transport maritime au sein de la côte ouest-africaine. Le transport maritime étant le levier économique des pays maritimes de la zone et l'outil d'intégration des arrière-pays, il repose sur une réglementation internationale et nationale à travers les structures portuaires des États maritimes.

Force est, cependant, de souligner qu'au regard de l'histoire de ces pays, les législations portuaires ont un effet évolutif au vu de l'influence des dispositions coloniales françaises. Cette évolution est marquée par les besoins de la mondialisation qui ont permis à chaque État de participer aux échanges planétaires afin d'être efficace dans les transactions logistiques mondiales. Il suffit de

constater que 2/3 des échanges à travers le monde se font par voie maritime pour comprendre le désir du décollage socio-économique des pays ayant la capacité maritime et portuaire de faire face à l'offre du marché. Les travaux de réaménagements portuaires opérés depuis une dizaine d'années dans les ports ouest-africains marquent l'accompagnement des politiques publiques dans le développement du transport maritime certes, mais aussi une forme de réponse aux attentes du gigantisme maritime en vue d'une valorisation du secteur portuaire performant et productif. La participation des pays africains sur le champ réglementaire des normes juridiques du transport maritime reste significative au regard de leur participation aux règles de Hambourg ainsi qu'aux protocoles puis à la législation relative au transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : règles de Rotterdam. L'apport des pays africains à l'instar du Sénégal dans le processus d'élaboration juridique du transport maritime marque sans doute une implication du continent africain dans les échanges commerciaux par voie maritime. Les politiques portuaires semblent en effet accompagner les normes réglementaires du processus de transport maritime en vue d'une requalification de son apport dans le domaine socio-économique.

En outre, la juste importance du transport maritime pour le Sénégal, vu sa position géostratégique sur le continent africain, demeure dans son rôle de régulateur du vecteur économique aux niveaux national, communautaire et international. L'encadrement des textes juridiques et leur application demeure toutefois une clé de succès pour le transport maritime. Néanmoins, d'énormes progrès restent à réaliser au vu du déséquilibre économique entre le niveau des importations et des exportations, des structures techniques de navigation, des contrats de concessions de terminaux relativement problématiques, des infrastructures limitant le multimodal, d'une gestion portuaire toujours étatique, d'une congestion portuaire, de la lourdeur administrative, des coûts de fret élevés... au détriment de l'intérêt général. Face à ces manquements, il est opportun, dans le but d'une consolidation des capacités de la région, que les instances communautaires comme la CEDEAO et l'UEMOA prennent des dispositions phares pour répondre aux exigences internationales et ce, malgré la libéralisation du marché. Le rôle d'encadrement dans les dispositions juridiques, fiscales et économiques des organisations communautaires dans les affaires du transport maritime doit être un préalable pour le développement du secteur et des pays. D'autant plus qu'il est intéressant que les outils de travail des organisations régionales visent à optimiser les activités commerciales et les transports internationaux en vue de stimuler le développement économique.

Cependant, le constat semble amer quant à l'application des textes réglementaires

communautaires mis en application dans les États où le risque d'efficacité semble se poser. D'autant plus qu'en matière de transport maritime, la réglementation demeure quasiment d'ordre international ou national, régissant ainsi la politique portuaire stratégique à adopter. Toutefois, au sein de la CEDEAO ou de l'UEMOA, la prise en compte des transports combinés ou le transport des marchandises en transit reste un champ réglementaire pour l'harmonie juridique et économique des pays. Ces règles demeurent des conventions multilatérales sur le plan régional mettant l'accent sur l'optimisation des échanges commerciaux. En effet, il convient de noter toute une lenteur dans le processus réglementaire des organisations à cause des ententes bilatérales qui semblent nuire à l'efficacité de la CEDEAO ou de l'UEMOA.

Selon Nguessan : « *La prise en compte d'autres conventions internationales de référence et des rapports de bon voisinage ainsi que d'autres considérations souvent inavouées, ont conduit à une multiplication d'accords et arrangements bilatéraux consécutifs qui ont produit des effets parfois contradictoires dans l'ensemble, quand les réglementations nationales ont pris le relais desdits accords parce qu'ils ont contribué au renforcement du protectionnisme exacerbé des États, des administrations et des opérateurs.* »³⁶⁵ De telles pratiques ralentissent le champ d'action d'une communauté désireuse d'harmoniser des pratiques commerciales au profit d'un décollage socio-économique. De telles conventions bilatérales sur le domaine maritime et portuaire³⁶⁶ se justifient en vue d'une satisfaction des pays sans littoral comme le Mali, le Niger ou le Burkina Faso. En outre, le sens des organisations régionales réside dans le fait qu'elles aient un cahier de charges bien défini pour développer le secteur juridiquement et économiquement.

Comme le constate O. Hartmann : « *Les stratégies de développement adoptées par les communautés économiques régionales d'Afrique reposent sur l'accroissement des échanges, aussi bien à un échelon régional que mondial. Les deux niveaux supposent à la fois une plus grande*

365 Nguessan, ouvr. cit., p. 15.

366 Ces accords sont :

- L'octroi de concession et les facilités portuaires ;
- Les principes pour l'exploitation des espaces et installations de stockage ;
- Les tarifs préférentiels, les délais de franchise par rapport au régime de droit commun ;
- Les avantages fiscaux ;
- L'accès des véhicules et du personnel roulant dans l'enceinte portuaire ;
- L'exploitation logistique des corridors de transit.

intégration régionale et de meilleures connexions avec le reste du monde. Dans ce contexte, le secteur des transports constitue un facteur essentiel, et même critique, pour le succès de cette stratégie, et force est de constater qu'il nécessite une complète refonte pour être en mesure de jouer le rôle que l'on attend de lui. »³⁶⁷ C'est dans ce sens qu'il faut noter que depuis 2008, aucun texte réglementaire émanant de l'UEMOA n'a pu voir le jour et ce, malgré l'évolution constante du monde du transport maritime et multimodal. Il est vrai que la question des institutions régionales dans leur efficacité et le sens même de leur existence méritent d'être cernés dans une région en forte dépendance économique du transport maritime. Le pragmatisme des organisations régionales de l'Afrique de l'Ouest ne peut se mesurer qu'à l'aide des objectifs fixés par ces dernières visant la facilitation des échanges et activités commerciaux de la sous-région. Au fil des dernières décennies, le développement du multimodal semble aller vers une meilleure prise en compte du secteur des transports.

§ 2. La desserte des hinterlands

Le système du transport maritime en Afrique et le développement des structures portuaires passent inéluctablement à travers l'intégration des pays enclavés dits sans littoral comme le Mali, le Niger, le Burkina Faso dans la région ouest-africaine. La place de ces derniers dans les échanges commerciaux internationaux passe par l'aide au développement du multimodal. La refonte vers de nouvelles infrastructures appropriées demeure une urgence en Afrique de l'Ouest. En dépit d'une politique entreprenante des organisations régionales, la quête vers la concurrence saine tendant vers une compétitivité et une performance portuaire pousse les puissances publiques étatiques à déployer des politiques portuaires capables d'assurer l'acheminement des marchandises jusqu'aux contrées sans littoral. De telles perspectives ont mené durant les dix dernières années les pays portuaires comme le Sénégal à entreprendre des réaménagements portuaires, routiers et ferroviaires pour assurer le transit international à l'aide des corridors. Ainsi, le projet du Sénégal visant la modernisation des structures dites « port Vision ou Futur » à l'horizon 2023, semble expliquer la compréhension et la nécessité pour les pays portuaires d'améliorer la qualité des services portuaires tant au niveau de l'emplacement que de la manutention en vue d'une rapidité et d'une fluidité du transport.

Toujours selon O. Hartmann : « *Les corridors en Afrique de l'Ouest sont structurés autour de deux axes principaux : l'un côtier reliant Abidjan à Lagos en passant par Accra, Lomé et Cotonou,*

367 O. Hartmann, *Ports et commerce en Afrique de l'Ouest*, éd. De Boeck Supérieur, 2010, p. 41.

et le second au niveau de la bande du Sahel, reliant Dakar à Niamey, en passant par Bamako et Ouagadougou. Ces deux axes sont reliés entre eux par des axes de transport nord-sud au niveau de chaque port côtier, et ils constituent le réseau stratégique régional, support des échanges communautaires et internationaux : les échanges régionaux correspondent au commerce bilatéral des pays d'Afrique de l'Ouest, dont seule une partie est soumise au contrôle douanier. Ainsi, au sein de ces échanges communautaires (internes à l'UEMOA ou à la CEDEAO), les produits locaux agricoles ne font pas l'objet de déclarations, alors qu'ils représentent l'essentiel des échanges entre pays ; les échanges internationaux passent par les ports de la région, avec au sein de cette catégorie les trafics des pays enclavés (Mali, Burkina Faso et Niger), pour lesquels le pays côtier est un pays de transit. »³⁶⁸ En effet, une telle présentation géographique des *hinterlands* de l'Afrique de l'Ouest permet de comprendre les enjeux majeurs pour chaque pays à développer ses structures au profit de la concurrence portuaire. Il est nécessaire de comprendre qu'à défaut d'une législation sous-régionale efficace, les secteurs agricole et tertiaire, pourtant importants dans les économies africaines, ne se commercialiseront pas au niveau international, afin d'équilibrer le niveau d'exportation.

Ainsi, l'accroissement des transports en transit à destination des arrière-pays de la région a participé efficacement à la performance portuaire du Sénégal. C'est dans cette même lancée qu'il convient de souligner l'émergence affichée par le Sénégal en développant son réseau routier à l'aide d'autoroutes à péage à hauteur de 70 km opérationnels reliant le port de Dakar et la banlieue dakaroise, voire la nouvelle cité d'affaires de Diamniadio. Encore faut-il souligner le projet ferroviaire reliant le corridor Dakar-Bamako pour faciliter le transport. Il suffit sans doute de comprendre que depuis l'AOF, les infrastructures opérationnelles actuelles tentent d'être rénovées ou remises à neuf pour mieux répondre aux défis du marché. Le transport maritime, permettant de rallier les pays sans littoral, se poursuit par une politique terrestre, autrement dit routière, en Afrique de l'Ouest. En effet, dans ce secteur, la présence et l'apport des organisations régionales semblent faire leur effet dans la conduite d'une réglementation de la circulation des biens et des personnes. C'est sous cet ordre d'idées qu'il faut constater que : « *Les textes régissant les transports routiers en Afrique de l'Ouest ont été adoptés par les États membres de la CEDEAO, et la plupart d'entre eux ont fait l'objet d'une reprise dans le cadre de l'UEMOA. Ces textes définissent un cadre harmonisé pour les transports routiers, en termes d'agrément des véhicules, des opérateurs, des normes techniques, des normes de circulation, etc. Parmi tous ces points, les textes définissent notamment les charges à l'essieu*

368 O. Hartmann, *ouvr. cit.*, p. 43.

*admissibles, qui sont harmonisées au niveau de l'ensemble de la CEDEAO (et donc également l'UEMOA), avec une charge maximale à l'essieu de 11,5 tonnes, et un poids total dépendant de la configuration des essieux, mais également le mécanisme de contrôle destiné à s'assurer du respect de ces limites. »*³⁶⁹

Ainsi, il semble que l'organisation communautaire a essayé de mettre toutes les dispositions relatives au transport terrestre sans que le transport maritime ou les conventions signées par les pays soient réellement mises en pratique. De même, l'application des dispositions régionales reste un handicap pour la côte ouest-africaine car elles ont tendance à rester lettre morte. Cependant, l'apport de l'OHADA en matière de transport terrestre semble unifier et harmoniser le champ commercial en Afrique pour les États signataires. De plus, pour mieux cerner le développement de la desserte des *hinterlands*, il convient de faire face à la réorganisation de la gestion portuaire de Dakar. Rappelons que, dans l'ensemble des ports ouest-africains et au Sénégal en particulier, le recours vers la privatisation des terminaux à travers des concessions ont permis aux ports de gagner en terme de productivité et de renouvellement en capacité de besoins de travaux, d'infrastructures et de manutention pour s'assurer de l'acheminement des marchandises de bout en bout. L'exemple du port de Dakar avec la signature en 2008 pour 25 ans avec DPW semble illustrer de tels propos.

Toujours selon O. Hartmann : « *La configuration de ce réseau, dans lequel différents corridors de transit partagent de larges sections communes, permet aux pays enclavés de disposer d'un choix important dans leurs accès maritimes, ce qui devrait en toute logique leur être bénéfique, puisqu'ils seraient ainsi en mesure de faire jouer la concurrence entre corridors pour améliorer leurs conditions de dessertes. Cependant, obtenir ce résultat supposerait une réelle négociation dans laquelle les pays enclavés bénéficieraient de conditions avantageuses en échange d'un engagement de volume, et donc une certaine concentration des trafics sur un nombre plus restreint de corridors sélectionnés. Les différentes structures de contrôle des frets (Conseil de Chargeurs, Entrepôts maliens) se sont bien donné pour objectif de garantir un traitement privilégié de leur transit, par des tarifs, des délais de grâce ou des installations de stockage dédiées, mais ne se sont pas engagées sur des volumes, le choix des corridors relevant des décisions individuelles des acteurs économiques. »*³⁷⁰

369 *Ibidem*, p. 46.

370 *Ibidem*, p. 44.

Le développement des corridors a changé la donne dans l'image portuaire en lui procurant de réelles valeurs mercantiles relatives à la compétition, à la concurrence et à la performance. Le port de Dakar a su mettre une politique de qualité de service malgré cette situation de congestion portuaire qui gangrène quasiment tous les ports ouest-africains, afin de marquer son implication dans les activités commerciales sous-régionales et mondiales. En effet, il s'agit d'une politique de développement structurelle maîtrisée avec des objectifs bien établis au regard de la détérioration ou du manque d'accompagnement des autres secteurs de transport. Ou encore faut-il penser à l'encadrement des financements facilitant l'accès au multimodal pour une pérennité des structures portuaires.

Cependant, cette vision serait à rapprocher de l'interrogation que formule O. Hartmann : *« Ainsi, dans un futur proche, les autorités portuaires et les gouvernements des États de la région vont avoir à se pencher sur des questions importantes pour l'avenir des systèmes de transport en Afrique de l'Ouest : les terminaux mis en concession ont la vocation d'être des terminaux publics et non dédiés, et il est nécessaire de garantir l'égalité de traitement des compagnies maritimes qui les utilisent, pour éviter une cartellisation du marché. Toutefois, cette situation se présente dans d'autres régions du monde, sans que cela pose de problèmes particuliers, mais suppose l'existence de régulateurs publics forts dans une région où notablement, le secteur public manque de capacités ; d'une situation de sous-capacité, les différents projets d'extension risquent de conduire à une surcapacité portuaire, et dans ce cas se posera la question de la pérennité du financement d'investissements élevés pour une base modeste de trafic. Ce risque est cependant à relativiser, les concessions portuaires étant généralement très rentables ; quel arbitrage se fera dans le développement des ports de la région, lorsque les opérateurs portuaires sont présents dans tous ? En effet, de nombreux ports ont l'ambition de devenir une plateforme de transbordement régionale, mais à l'évidence, tous ne le pourront pas, et l'avantage sera donné aux projets les plus avancés, car les autres ports devront se déterminer en fonction des coups partis. Pour l'instant, les lignes maritimes jouent majoritairement la carte d'une desserte globale assurée par de multiples services, plutôt qu'une organisation en services principaux et services d'éclatement régional. »*³⁷¹ Au regard de l'évolution du secteur des transports de marchandises internationaux et du volume d'échanges, il convient de préconiser un meilleur encadrement et une certaine délocalisation dans de nouveaux ports de croissance pour une diversification des services puis d'éviter l'étranglement dans les seuls ports

371 *Ibidem*, p. 49-50.

commerciaux. Le développement des ports demeure une condition *sine qua non* capable d'accompagner le transport en transit. S'ensuit sans doute la véritable politique de développement des organisations régionales tant dans la réglementation que dans la régulation et la prise en compte de l'interdépendance des systèmes de transport par le biais d'infrastructures capables de participer au transport international des biens et services.

Section 2. Le développement du transport des passagers par mer au profit du Sénégal

L'évolution du transport maritime se mesure par la part des marchandises échangées à travers les structures portuaires qui se valorisent de plus en plus à l'aide des nouvelles techniques de transport. La part conséquente du tonnage sur le commerce mondial demeure un atout privilégié pour la mondialisation sur le plan économique. Toutefois, la politique de désenclavement, de libre circulation des personnes, demeure une équation pour le continent africain qui, selon les dernières estimations des organismes, représenterait un tiers de la population mondiale. Le développement des outils de transport des passagers doit cependant accompagner la libre circulation des personnes tant voulue par l'ensemble des organisations communautaires comme l'espace de la CEDEAO. Les freins liés au développement des infrastructures routières, ferroviaires, aériennes doivent pousser la puissance publique à réfléchir à de nouvelles alternatives permettant de développer le transport maritime et fluvial des passagers sur la côte ouest-africaine. D'autant plus que la richesse des pays concernés dans ce domaine reste conséquente au regard de la bordure des pays sur l'océan Atlantique.

Le Sénégal, vitrine maritime de l'Afrique de l'Ouest, doit d'ores et déjà mener des politiques stratégiques efficaces pour renouveler l'offre maritime du transport des passagers. La saturation, l'état dégradé des routes et des voies ferrées et le manque de développement des lignes aériennes sur le plan local et sous-régional doivent conduire à une nouvelle donne afin de valoriser la libre circulation des personnes sur le plan national et continental à travers des ferries ou le développement de la croisière, quasi inexistante en Afrique, n'étant pas de coutume. Les conséquences dues au manque de professionnalisme des autorités publiques concernant l'encadrement des ferries doivent mener vers de nouvelles perspectives afin de faire correspondre la demande aux réalités du secteur. L'histoire liée au naufrage des navires dans le continent africain ne devrait nullement être un frein pour le développement du transport des passagers ; bien au contraire, il doit pousser vers des nouvelles réflexions concernant l'encadrement et la réglementation du domaine. Ainsi, face à une libéralisation

généralisée du secteur économique, le transport maritime des personnes peut être de l'ordre d'une privatisation en Afrique dans un cercle réglementaire rigide permettant à la puissance publique de veiller à l'intérêt général. Au regard de la situation géographique du Sénégal, le transport maritime des personnes serait une révolution permettant une diversification des outils de transport. Pour ce faire, de réelles avancées doivent se produire au niveau de la navigabilité des eaux pouvant supporter le transport des personnes.

Force est de constater que le transport maritime ne doit aucunement se limiter aux marchandises transportées à travers le monde. En effet, la législation relative à ce type de transport propre aux pays et aux organisations communautaires entrerait en parfaite cohabitation avec la réglementation du droit de la mer. Au vu du mode « occidentalisé » de vie de la population sénégalaise, l'instauration de la croisière vers la petite côte et dans le sud du pays vers la Casamance, participe au rayonnement du secteur touristique et au-delà répond aux problèmes liés à la pollution qui gangrène les pays du tiers monde soucieux d'une émergence économique et environnementale. L'apport du secteur privé dans le développement du transport des passagers serait une arme redoutable capable d'accompagner le secteur. Le cadre normatif des règles du transport des personnes ne serait point bafoué en cas de litiges car les terribles conséquences liées aux procès des navires naufragés en sont une parfaite illustration pour bien définir le cadre réglementaire qui doit régir ce type de transport. La concurrence entre les différents types de transport serait une source de compétitivité dans ce secteur, surtout dans une Afrique en quête de repères pour répondre à la demande liée au transport. De plus, de telles alternatives montrent l'implication du Sénégal dans les activités maritimes communautaires et internationales dans le sens des navires battant pavillon de l'État. L'encadrement juridique serait au préalable les tenants et aboutissants d'un tel décollage afin de réguler au mieux le domaine.

§ 1. Les outils juridiques liés au transport de personnes par mer

« Le transport des personnes est une pratique ancienne. On se rappellera la traversée des jeunes gens de l'aristocratie romaine allant faire leurs humanités à Athènes, mais aussi la traversée mouvementée de saint Paul faisant front à la tempête à la suite de l'impétuosité et de la panique des marins »³⁷², autrement dit la pratique du transport des passagers est tellement ancienne qu'il est important de l'assimiler à l'histoire africaine liée à l'époque de la colonisation passant par les

372 E. du Pontavice, P. Cordier, *ouvr. cit.*, p. 198.

moments d'esclavage ou de commerce triangulaire. En effet, face à l'histoire, la réticence des pays africains pour le développement de ce type de transport est vouée à l'assimilation négative des départs sans retour. Ainsi, l'encadrement du secteur repose sur le développement en Occident des transports de passagers qui était une source de régulation et de facilitation de la libre circulation des marchands. Ce transport est d'autant plus ancien au regard de son volume et de sa capacité à améliorer le commerce maritime. Toutefois, le transport des passagers par mer est d'autant plus lié à l'expansion de la navigation de plaisance, de la croisière et des ferries. Cependant, l'élaboration du champ juridique propre au transport maritime des passagers n'est intervenue que bien plus tard dans les dispositions légales qui le régissent. En outre, l'existence du dispositif juridique relatif au transport permet de souligner l'apport de la convention de Bruxelles de 1924 avec les révisions en 1978 et en 1979, puis la convention de Hambourg de 1978 qui ont renforcé la matière.

De même, il convient sans doute de cerner l'intérêt normatif complémentaire pour le transport des passagers grâce aux travaux de la convention de Bruxelles du 29 avril 1961 qui s'applique à certains transports internationaux lorsqu'ils sont effectués par un navire battant pavillon d'un État contractant ou lorsque le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État contractant. Ainsi, ce dispositif n'a été ratifié à l'époque que par onze pays. Malgré tout, ce dispositif s'éloigne de la convention de Bruxelles de 1924 sur les transports de marchandises de par sa restriction sur la seule phase maritime. C'est dans ce sens que son article 1^{er}-e précise que le « *transport comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi les opérations d'embarquement et débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur* ». Force est alors de souligner son caractère définissant son champ d'application tenant compte des limites temporelles. Néanmoins, toutes les dispositions relatives au transport des passagers par mer ont dessiné les champs d'application relatifs au navire, au caractère contractant du transport ainsi qu'au caractère des règles internationale et conventionnelle. Cette convention de 1961 ne concerne pas les bagages, pourtant un outil clé du transport maritime de passagers. Cette défaillance juridique est la source de la convention distincte de celle-ci grâce à la convention de 1967. C'est dans ce sens que la nouvelle convention relative au transport et aux bagages d'Athènes du 13 décembre 1974 demeure la deuxième réglementation internationale relative à la normalisation juridique du domaine. Toutefois, cette dernière ne s'applique pas aux véhicules sur

coussins d'air. Entrée en vigueur dans les pays développés et émergents, la France quant à elle statue sur la question du transport maritime des passagers à l'aide de la loi de juin 1966 car elle n'a pas adhéré aux conventions internationales relatives à la question bien qu'elles aient une valeur sur le cadre international en terme de navigation.

En effet, au Sénégal, l'incidence liée au naufrage du bateau le *Joola* a permis de déceler le cadre juridique du transport des passagers par mer. De telles conséquences ont abouti à s'interroger sur l'ordre public économique du transport des passagers soulignant ainsi le degré de responsabilité du transporteur renvoyant pour autant aux principes généraux de responsabilité du transporteur. Il convient alors de comprendre qu'en matière de transport des passagers par mer, les obligations relatives aux moyens, au résultat et à la sécurité ont une valeur générale. L'application de telles dispositions au Sénégal renvoie pour l'essentiel au code de la marine marchande et de la pêche³⁷³ dans son livre portant obligations commerciales en matière maritime et de la loi³⁷⁴ relative à la partie générale du code des obligations civiles et commerciales. L'exclusivité de cette dernière loi s'apparente aux questions liées au transport terrestre, ferroviaire et fluvial de personnes et de marchandises. Ce dernier type de transport paraît pertinent du fait que la majeure partie des transports de passagers par mer au Sénégal s'effectue par voie fluviale. Le développement des transports par mer passe alors à travers la navigabilité des eaux fluviales sénégalaises. Ces dispositions juridiques sénégalaises renvoient alors à l'importance dudit code des obligations commerciales. Force est de souligner alors qu'en droit sénégalais : « *Le contrat de transport est défini aux articles 639 à 641 du COCC comme le contrat par lequel le transporteur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.* »³⁷⁵ La question du transport des passagers par mer se traduit dès lors par les obligations principales du transporteur maritime de passagers ainsi que leur nature juridique et l'exécution de la transportabilité et de la navigabilité. Face à de tels critères, le sens des réglementations nationales, communautaires et internationales du transport maritime des passagers détermine l'ensemble des principes généraux liés au secteur pour l'accomplissement des obligations nécessaires.

373 Loi n° 62-32 du 22 mars 1962.

374 Loi n° 63-62 du 10 juillet 1963.

375 M. Bouare, « Le transport maritime des passagers à l'épreuve du droit de la responsabilité », *RAMATRANS*, juillet 2010, p. 43.

De plus, le transport maritime des passagers est certes ancien mais évolutif car : « *Le transport maritime de passagers fut jadis une activité florissante. Aujourd'hui, elle ne subsiste plus, de façon générale, que sur des distances assez courtes, telles que la traversée des détroits ou le passage vers les îles, ou sous la forme de croisières maritimes.* »³⁷⁶ Cette caractéristique du transport des personnes par mer semble de loin l'hypothèse phare des pays africains, d'autant plus que le développement dudit transport concerne le déploiement des ferries pour de réelles alternatives face au transport terrestre et ferroviaire. Ainsi faut-il rappeler que le contrat de transport de personnes par mer est communément appelé contrat de passage³⁷⁷ et trouve son application juridique dans les règles internationales, communautaires et internes. Le droit sénégalais est en évolution après le naufrage du navire de 2002, et peine à statuer sur la responsabilité du transporteur maritime du navire battant pavillon sénégalais. Les obligations liées à la sécurité deviennent un outil de responsabilisation de la puissance publique qui assure quasiment ce transport peu développé dans un pays pourtant capable de faire émerger le volet fluvial et touristique et au-delà son apport socio-économique. La réglementation du transport de passagers par mer au Sénégal et partout en Afrique demeure mal encadrée dans le champ juridique. En effet, les dispositions relatives au domaine du transport par mer des passagers restent peu développées du fait de la participation moins significative du Sénégal dans le transport de masse.

§ 2. *Le transport maritime de passagers au Sénégal face aux principes généraux de responsabilité à l'image du Joola*

Au regard d'une perspective de développement, l'accroissement des moyens de transport reste un outil phare permettant non seulement de désenclaver les zones, mais aussi de procurer une variété de transports appropriés d'une zone à une autre. La position géographique de la capitale sénégalaise, regorgeant de près de deux millions et demi de personnes, venant d'un peu partout du territoire sénégalais, doit pousser les autorités à réfléchir au développement du transport des personnes par mer afin de répondre efficacement aux manques liés aux infrastructures routières et ferroviaires. Le développement du commerce local peut expliquer la capacité du secteur maritime à participer à ces échanges au Sénégal. Pour ce faire, l'étude prospective des infrastructures vitales de transport de masse au Sénégal à travers le développement généralisé du transport de passagers par mer semble, en tout état de cause, un préalable qui doit jouer son rôle dans l'essor socio-économique. Certes, la

376 A. Montas, *ouvr. cit.*, p. 530.

377 *Ibidem.*

culture de ce type de transport reste ancrée dans les échanges et les déplacements entre Dakar et le sud du Sénégal : la Casamance. Pour autant, la bordure maritime du pays devrait pousser l'autorité publique à réfléchir à de nouvelles stratégies de transport de masse passant par le biais maritime afin de varier l'offre et de permettre une certaine combinaison des types de transport. Le développement de la navigabilité des eaux joue sur la carte touristique des zones maritimes en favorisant l'accès à la croisière et à la plaisance. De plus, les freins liés au développement des routes et des gares expliquent la nécessité de recourir au transport par mer des passagers, car il est le seul levier capable de combiner transport et capacité à transporter un volume conséquent, tout en procurant un plaisir en mer. Le degré du bien-être et de la découverte doit être la clé du succès de ce type de transport.

Par conséquent, au regard de l'histoire maritime sénégalaise, le transport des passagers par mer n'augure rien de bon face à la responsabilité du transporteur et aux obligations liées à la sécurité des passagers. Le naufrage du *Joola*³⁷⁸ en est la parfaite illustration, devenant ainsi une des catastrophes maritimes les plus dévastatrices dans la navigation sénégalaise, voire africaine et mondiale. Il demeure néanmoins une affaire d'État au regard de la gestion du navire, de la crise casamançaise et de l'accident. La déficience de l'autorité publique explique les dysfonctionnements liés à l'organisation des modes de transports liant toutefois l'intérêt général et l'intérêt privé. Force est de constater que la question ne repose guère sur un récit narratif du naufrage du *Joola* pour mener une étude prospective du transport de masse à travers la mer, mais permet toutefois d'analyser les conséquences d'une telle catastrophe pour des lendemains meilleurs en matière de transport maritime des personnes dans son règlement et son organisation. Comme le souligne J. Lombard, « *l'exemple du Joola invite à répondre à ces questions sur les dérèglements du système des transports au Sénégal. Différents éléments permettent de comprendre pourquoi et comment les normes de fonctionnement du transport sont beaucoup plus calquées sur les pratiques en vigueur que sur des règles admises par tous* »³⁷⁹, autrement dit la réglementation des transports maritimes de passagers est axée sur l'interprétation coutumière et non conventionnelle, tant dans sa pratique que dans son organisation, causant d'énormes catastrophes. La défaillance relative à la mise en application du cadre réglementaire juridique montre bien le laxisme et la déficience de l'autorité publique au profit d'un laisser-aller notoire.

378 Survenu dans la nuit du 26 au 27 septembre 2002, au large des côtes gambiennes, faisant état de près de 2 000 morts ou disparus, pour une capacité de transport de 500 passagers et appartenant à l'État sénégalais.

379 J. Lombard, *Dérives du système de transport au Sénégal*, éd. De Boeck Supérieur, 2003, p. 27.

Loin de ces manquements juridiques, le rôle de l'État, régulateur et garant du service public, doit montrer la voie réglementaire pour s'assurer de la sécurité, de la maintenance des appareils de navigation. Face à ces obligations générales, la législation applicable au transport de passagers par mer s'inscrit dans le code de la marine marchande et de la pêche du 22 mars 1962 avec les dispositions relatives au cadre du code des obligations civiles et commerciales de juillet 1963 sur le transport terrestre, fluvial et ferroviaire. Ainsi, le *Joola* effectuait une partie de son trajet sur le fleuve sénégalais avant de rejoindre les eaux maritimes. Puis s'ensuivent les dispositions internationales liées au transport de personnes par mer dont le Sénégal, par sa liaison maritime du *Joola*, fait une touchée dans les eaux gambiennes, d'où l'importance du cadre international requis.

Ainsi, au sens propre des obligations de sécurité liées au transport de passagers par mer, il convient de souligner que : « *Le transport fluvial ou maritime de passagers s'inscrit dans le cadre classique des relations contractuelles entre un transporteur et un passager. Il faut de ce fait constater que le passager doit non seulement payer le prix du transport, mais relativement à son comportement être diligent et prudent car pèse sur lui une obligation générale de respect des considérations de sécurité... et aux mesures propres à assurer la sécurité du passager.* »³⁸⁰ En d'autres termes, il incombe au transporteur maritime de dégager sa responsabilité en s'assurant des dispositions relatives à la navigabilité et la transportabilité en vue d'une obligation de sécurité qui recouvre une obligation de moyens et de résultat. Cette disposition semble montrer les lacunes liées au naufrage du *Joola* car, techniquement et matériellement, le navire n'était pas en mesure de répondre aux critères de navigabilité relatifs au tonnage, à l'âge du bateau ou aux révisions essentielles obligatoires et aux conditions météorologiques. De plus, il implique, dès lors, que la question relative à la sécurité des passagers et aux marchandises devient primordiale et entre en conformité dans les dispositions premières du transporteur qui se doit la vérification du navire, car « *la navigabilité et la transportabilité obligent à l'effectivité de la sécurité des passagers et des marchandises, en sus de la confortabilité du voyage* »³⁸¹.

En outre, d'après l'alinéa 2 de l'article 645 du code des obligations civiles et commerciales, « *l'obligation de sécurité pèse sur le transporteur dès l'instant où le voyageur accède au véhicule ou,*

380 M. Bouare, ouvr. cit., p. 43.

381 *Ibidem*, p. 44.

le cas échéant, aux installations spécialement aménagées par le transporteur en vue de transport ».

En d'autres termes, le droit sénégalais s'inscrit dans la même lignée que le droit français, et, de ce fait, le contrat de transport prend effet dans le cadre de l'accès aux quais d'embarquement ou aux navires. Cependant, compte tenu des critères de la responsabilité du transporteur maritime des passagers, il convient de qualifier le rôle du transporteur dans le processus du voyage de bout en bout. C'est dans ce sens que « *la caractérisation des déterminants de la responsabilité peut être recherchée par rapport aux facteurs déclenchants de la mesure, par rapport aux spécificités de l'action en responsabilité* »³⁸², en l'occurrence aux théories relatives à l'obligation de la prudence et de la diligence que l'ayant droit doit prouver conformément au non-respect d'une telle obligation. Au regard d'une telle responsabilité, la question de la faute du transporteur se mesure en cas de litiges car, conformément au naufrage du *Joola*, la question de l'innavigabilité du navire traduit un manquement ou une faute. Il est opportun de souligner que les rapports, à la suite du naufrage, ont décelé des irrégularités³⁸³ quant à la navigabilité du navire dans les eaux maritimes ou fluviales. Toutefois, la question de la navigabilité technique est liée à la navigabilité commerciale car, tenant compte de la capacité des 580 passagers du navire initialement prévue, un nombre de victime avoisinant les 2 000 personnes sont justifiées. Au vu d'un tel laxisme, s'ajoutent des manquements réglementaires relatifs aux normes de sécurité³⁸⁴ du navire pour le transport de passagers pouvant certifier l'ensemble des conditions de navigabilité. Face aux exigences sécuritaires du navire, le *Joola* ne bénéficiait d'aucun certificat conforme pour faire valoir sa navigabilité dans les eaux maritimes ou fluviales.

Ainsi, force est de constater que l'histoire du *Joola* montre l'ampleur des transgressions réglementaires tant dans les dispositions internationales dont le Sénégal est signataire que locales. De telles catastrophes maritimes ont montré le dérèglement et le dysfonctionnement dans la gestion du

382 *Ibidem*, p. 45.

383 Commission d'enquête du 4 novembre 2004.

384 Un acte d'immatriculation qui est en général composé d'un certificat ou titre de nationalité et d'un certificat d'origine ; un rôle d'équipage, un permis de navigation en cours de validité ; les certificats ou brevets de compétences des officiers ; un certificat de franc-bord ou d'exemption ; un certificat de sécurité matériel armement ; un certificat de sécurité incendie ; un certificat de sécurité radio ; un certificat de sécurité construction ; un certificat de sécurité pour navires à passagers ; une licence d'exploitation radio ; un certificat international de jaugeage ; un certificat de classification coque et machine ; un certificat MARPOL ; une patente de santé ; un certificat de dératisation et de désinsectisation.

navire de type transbordeur à passagers³⁸⁵, propriété de l'État du Sénégal dans toute sa responsabilité, car la question pénale de la mise en danger d'autrui apparaît inévitablement dans le processus de règlements de la catastrophe maritime même si la question de la faute civile se pose. Ainsi, la question pour le Sénégal repose sur le plan juridique de statuer sur la délicate question des navires d'État quant à leur mission non commerciale de service public ou sur un statut purement militaire. Encore faut-il rappeler que le navire le *Joola* faisait payer les voyageurs, d'où son statut de service public de type économique qui demeure réel.

En somme, le développement du transport des passagers tel que voulu par le monde des échanges doit se traduire par le développement des contrées coupées avec le reste du monde telle la Casamance, malgré sa richesse agricole, et face aux défis des partisans autonomistes qui avaient accaparé les infrastructures routières. L'avènement des navires nouveaux sénégalais, tels que *Aguene* et *Diambogne* sur le même trajet touchant Foundiougne, ont changé la donne réglementaire et régulatrice de l'économie maritime du pays.

385 Ce type de navires s'inscrit dans la limite des 84 nautiques c'est-à-dire 6 h de la côte.

Conclusion

L'analyse de la structure portuaire africaine et sénégalaise en particulier se dessine par la maîtrise dans la gestion des ports. Les stratégies de l'autorité publique et privée accompagnent l'évolution du commerce maritime international avec un impact socio-économique important. En effet, la valorisation du domaine portuaire se justifie par la capacité de régulation dans le champ économique, d'où sa part importante dans l'économie de marché. Le transport maritime, quant à lui, n'est que l'outil de solidification des techniques appropriées facilitant les échanges dans un monde en quête de croissance, de compétition et de concurrence. Les techniques liées à ce type de transport ne cessent d'évoluer pour répondre aux exigences du marché institutionnel. L'ouverture des frontières, les mutations économiques, techniques, environnementales, politiques et l'adaptation des règles juridiques font que le monde des affaires se fortifie à travers le transport maritime. Les réaménagements et les superstructures portuaires participent à l'essor du commerce maritime international.

Par conséquent, le droit maritime, certes international, tend vers une unification et une harmonisation au regard de la diversité des sources internationales, communautaires et nationales. Le fruit de son application et de son interprétation demeure sur sa pratique dans une double sphère publique et privée. Ainsi, le droit maritime participe à la confrontation des secteurs privé et public que le marché impose. De plus, dans une région du monde dépendante de l'envol du secteur des transports maritimes, les stratégies portuaires ont essayé de répondre au gigantisme du transport maritime avec des navires de tout type. Les aspects liés à la sécurité et à la sûreté demeurent des points qui justifient l'état de performance et de compétitivité dans les échanges. La course vers la rapidité, la fluidité et le volume de transport divers reste un atout phare face aux autres modes de transport tels que les routes, les voies ferrées, les espaces aériens.

La singularité du droit maritime repose toujours, et malgré d'amples améliorations, sur son particularisme qui fait qu'il reste un champ propre au transport maritime. Cerné comme le droit des activités commerciales ou encore le droit des transports maritimes, le secteur du commerce maritime demeure rigide, complexe tant dans son volet technique que son application. Le transport maritime des marchandises et des passagers se dessine dans un cadre contractuel entre des parties régi par des textes internationaux, communautaires et nationaux.

Au Sénégal, comme dans beaucoup de pays africains, la négligence des textes juridiques dans leur application reste une question toujours d'actualité dans le fonctionnement des transports maritimes. Toutefois, l'approche commerciale du transport maritime au Sénégal permet de mesurer la capacité de la juste importance du secteur dans la régulation socio-économique et la mise en application des règles juridiques dont le pays est signataire au niveau international. La latence au niveau régional, dans l'élaboration des normes juridiques du transport maritime, montre l'inefficacité des organisations communautaires dans l'harmonisation des politiques communes sur tous les domaines. La place du port de Dakar dans les activités commerciales internationales, mise à part sa position géographique, se justifie par l'évolution du cadre statutaire du port et l'avènement de plus en plus manifeste partout en Afrique des concessionnaires de niveau planétaire. Faut-il en déduire que ce transfert de compétences est au détriment des entreprises locales ? Force est de constater qu'avec l'ouverture des marchés, le recours à la performance demeure la clé de succès mais doit toutefois montrer le respect dû aux exigences juridiques et leur application.

Les dessertes dans les *hinterlands* ont accompagné le développement du transport multimodal, approuvant ainsi la combinaison de tous les types de transport et ce, malgré des manquements structurels dans les infrastructures africaines. Le souhait d'aller vers des ports « du futur » à l'horizon 2023 pour le Sénégal, montre la capacité du transport maritime qui dépasse l'offre portuaire de Dakar, d'où la création de nouveaux relais de croissance, en passant par de nouveaux ports ou des ports secs. De plus, le rôle des organisations régionales dans le processus des échanges permet d'encadrer la concurrence dans les coûts de fret, de sécurité et de protection.

En outre, au regard des prévisions démographiques et économiques, le continent africain doit réfléchir sur de nouvelles alternatives plus conséquentes pour répondre à la demande de transport de masse. C'est dans ce sens qu'une approche prospective à ce niveau semble justifier les raisons du

développement du transport des passagers maritime ou fluvial. Le fruit des histoires catastrophiques liées au *Joola* doit éclairer le cadre juridique et au mieux libéraliser le secteur de ce transport des passagers au profit du privé afin de développer de nouvelles techniques liées à la croisière et au ferry. Le littoral sénégalais doit faire face aux enjeux liés à l'écologie pour permettre la survie des produits halieutiques et un meilleur cadre touristique et navigable pour ce type de transport des personnes. Le Sénégal ne peut mesurer l'impact du transport maritime que par son apport dans le secteur socio-économique.

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :
Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

Conclusion générale

Le transport maritime est une des activités phares du commerce international facilitant la circulation des biens et des services, un domaine déterminant dans la promotion et la concrétisation de la politique libérale des échanges. Au regard d'une mondialisation enchanteresse qui s'appuie sur un circuit ouvert du marché, le commerce maritime demeure un atout privilégié pour les entreprises et les territoires à façade maritime. En effet, au-delà des aspirations purement mercantiles relatives au transfert des biens, il s'illustre également à travers la circulation des personnes de contrée en contrée en vue de faciliter et de diversifier les besoins du marché dans le secteur des transports de masse. Cependant, la confrontation du transport maritime et des structures portuaires capables de répondre aux attentes du marché reste une question de première importance afin de cerner des parties prenantes sur les plans tant privé que public. C'est en ce sens que cette question permet de comprendre le rôle du droit en tant qu'instrument de régulation et de réglementation pour une meilleure vision prospective manifeste du secteur socio-économique que le transport maritime procure. Ainsi la cohabitation des droits portuaire et maritime se justifie-t-elle par l'apport valorisant du transport maritime dans le secteur portuaire, source d'exploitation des échanges de biens et de services.

Pour ce faire, la présente étude s'est articulée autour de l'analyse de la structure portuaire et de l'enrichissement qu'offre le transport maritime dans le but de favoriser cet apport socio-économique dans une économie en quête d'émergence et de développement, sous une approche certes commerciale, mais aussi politique et juridique. La recherche s'est orientée dans un cadre géographique à base comparative sur l'importance et la dépendance du transport maritime dans l'objectif de mesurer son impact, qui demeure manifeste dans la région ouest-africaine en général, au Sénégal en particulier. La question du transport maritime revêt un caractère incontournable pour le développement socio-économique du pays, d'autant plus que le secteur ne cesse d'évoluer dans un cercle où la compétition, la performance et l'exigence sont mises à rude épreuve. Les prévisions sur les plans démographique et économique à l'horizon 2030 pour le continent africain ont permis de mesurer leur impact dans le rendez-vous du circuit ouvert des échanges de biens et de services. Au regard de la part du tonnage des marchandises circulant à travers le monde et du gigantisme des moyens mis en œuvre, la question du transport maritime reste, en effet, un vivier d'une importance capitale pour répondre à la demande du marché. De nos jours, la mondialisation et la communautarisation ont poussé les États à renouveler leurs stratégies sur les plans portuaire et maritime en favorisant le développement de la technicité juridique, économique et politique du commerce maritime international.

Au vu des axes de recherches dégagés, le transport maritime s'illustre par sa richesse polymorphe et son objectif qui favorisent et facilitent le commerce maritime en termes de volume et de rapidité, tout en garantissant des mesures propres liées actuellement à l'environnement et au développement durable. Ainsi, face à de telles observations, il convient de retenir que l'analyse de la structure portuaire actuelle du Sénégal a permis de comprendre le cadre juridique existant et nécessaire pour qu'aujourd'hui l'impact du transport maritime soit appréhendé en vue d'une régulation socio-économique. Ces ensembles mènent à consolider l'apport du droit, qui tente de concilier en tant qu'instrument de régulation et de réglementation la cohabitation réelle dans le domaine du commerce maritime international entre le droit privé et le droit portuaire. De telles réflexions participent à cerner l'impact dudit transport pour le Sénégal après une revue théorique et pratique du secteur.

Tout d'abord, l'analyse de la structure portuaire actuelle du Sénégal permet de faire un diagnostic stratégique sur des avancées certes notables, bien que de réels progrès demeurent nécessaires sur le plan juridique quant à l'encadrement des différents sites portuaires, tant au niveau de la gestion que du régime statutaire. De nos jours, force est de constater, en effet, que le statut de port autonome n'est d'actualité qu'en Afrique occidentale, alors qu'en réalité l'autonomie même des ports en terme de gestion et d'exploitation peut être remise en cause du fait des réalités de l'économie du marché. La dernière révision statutaire du port de Dakar remonte à l'année 1987 avec le passage à une société nationale. La pratique, même dans la gestion portuaire sénégalaise et dans son organigramme, pire, dans la désignation du directeur général, relève ainsi de l'autorité étatique, expliquant sans doute une application des visions du régime politique en place au détriment de l'idéal qui devrait reposer sur des compétences sûres en la matière. Une telle théorie pourrait, en effet, nuire à la performance stratégique sur le long terme des politiques portuaires publiques mises en œuvre, comparable à une théorie de « *nouveau régime politique = nouveau directeur général* ». Une telle remarque laisse à penser aux pratiques affairistes d'ordre purement politicien au détriment du service public dont est l'objet la structure portuaire. Cela, d'autant plus que le conseil d'administration regroupe, certes, l'ensemble des acteurs du transport maritime privés et publics, mais que le directeur général du port reste la seule instance décisionnelle de la politique stratégique sous la tutelle du ministère de l'Économie maritime.

La question de l'autorité portuaire doit être repensée pour répondre plus efficacement aux attentes de l'intérêt général et limiter les dégâts relatifs au mal qui gangrène l'Afrique, la corruption,

car ce fléau reste le mal des gouvernants et des décideurs publics, de surcroît celle du port dans l'octroi des marchés d'exploitation, de gestion des terminaux, quoiqu'il existe une agence de régulation des marchés publics. Le rôle de l'État dans la gestion du domaine portuaire au Sénégal a, par ailleurs, montré la prise de conscience de la nécessité de diversifier les zones portuaires afin de répondre au mieux aux limites du port de Dakar, qui se justifient par un étranglement et une saturation ralentissant sans aucun doute l'activité. C'est en ce sens que les projets de 2017 du port minéralier et vraquier de Bargny-Sendou répondent à cette perspective. L'encadrement de la domanialité portuaire sénégalaise tend vers une politique émergente en vue de diversifier l'offre portuaire face à une demande exacerbée du transport maritime dans une logique du gigantisme et une concurrence des autres pays comme la Côte d'Ivoire, qui ne détient pas qu'un seul port de commerce, même si Abidjan a un volume plus internationalisé. Cette démarche d'élargissement de zones portuaires montre le besoin de réelles infrastructures et superstructures capables de répondre au phénomène des porte-conteneurs de plus en plus importants. La réhabilitation du port de Dakar en terme de technicité, passant par le dragage ou la révision du chenal d'accès, illustre la capacité normative des tendances actuelles pour accueillir tout type de navire.

Par ailleurs, la place du Sénégal dans les activités maritimes et portuaires sur les plans communautaire et international se justifie à travers les coopérations bilatérales ou multilatérales des acteurs portuaires, la ratification et l'élaboration des conventions internationales régissant le cercle portuaire et maritime. L'action du Sénégal dans les activités maritimes se lit d'emblée par sa position géographique, sa tradition maritime et son rôle dans la normalisation juridique dans les instances communautaires et internationales. Ainsi le marché portuaire se dessine-t-il par une concurrence des acteurs dans la gestion des terminaux qui, au Sénégal, reste la mainmise d'entreprises étrangères, au détriment d'entreprises locales, même dans la manutention. Une telle pratique se justifie par la technicité et les moyens des premières dans les terminaux divers. Ce marché s'illustre néanmoins dans la sauvegarde de la sécurité et de la sûreté portuaire qui permet d'assurer l'acheminement des biens conformément aux dispositions réglementaires. Les dispositions juridiques relatives à cet aspect permettent de cerner l'application des règles au sein des entreprises opératrices dans l'espace portuaire relativement au code ISPS, MARPOL, IMDG, au règlement d'exploitation du port, du code de la marine marchande sénégalaise...

La gestion des terminaux au port de Dakar montre assurément les excès de la mondialisation où la loi du plus fort semble refaire surface et, malgré un souci de transparence au niveau de la gestion,

où un traitement de faveur des acteurs privés se veut justifié par l'intérêt général, mais reflète en réalité de la puissance publique à des fins purement affairistes. C'est ce qu'exprime la concession portuaire octroyée sur une échelle de 25 ans à Dubaï Port World à l'époque de l'ancien régime au détriment des autres opérateurs comme Bolloré, Nécontrans... puis, de nouveau avec le régime actuel depuis 2012, la reprise par l'entreprise Bolloré de certains terminaux portuaires du Sénégal, société présente dans quasiment tous les autres ports ouest-africains. Malheureusement, la corruption mine quoi qu'il en soit le secteur portuaire et maritime en Afrique, dont le Sénégal en particulier, dans l'application de la gestion portuaire. Il convient aussi de remarquer qu'au-delà de la concurrence entre les pays à vocation maritime, la politique tend vers un positionnement intraportuaire, d'où les exigences liées au secteur dans l'acheminement des biens en termes de rapidité et de fluidité. Ensuite, face à une telle problématique, le transport maritime demeure l'outil de valorisation du domaine portuaire et une source de régulation sur le plan socio-économique. C'est sous cet angle qu'il convient, d'ailleurs, de souligner le caractère objectif du droit qui, sans doute, encadre et réglemente le secteur.

Au sortir d'une analyse de la situation actuelle de la structure portuaire où les droits privé et public se confrontent, le transport maritime semble de nos jours être une arme redoutable pour réguler le cycle économique imprévisible, du moins y résister au mieux. Par conséquent, force est d'admettre que le transport maritime, contrairement au cercle portuaire, s'illustre dans un cadre purement privé, international, d'où l'importance du droit maritime dont il est une partie intégrante du droit des activités maritimes. Il suffit de rappeler que le commerce maritime international participe considérablement au commerce mondial devant permettre au Sénégal de contribuer aux activités internationales sur le plan économique, géostratégique, juridique et maritime. De telles ambitions maritimes et portuaires montrent la richesse et l'évolution du droit maritime qui accompagnent l'envol du transport maritime par le biais d'une uniformisation et d'une conciliation des sources réglementaires dues à la complexité de la matière et à l'étendue des règles qui se confrontent sur les plans national, communautaire et international. C'est sans aucun doute sous cet angle qu'il faut souligner le caractère purement particulariste du droit maritime sur l'échelle internationale. Régi généralement par des conventions internationales, le transport maritime est un secteur évolutif au regard des innovations et des besoins du marché expliquant l'évolution du cadre juridique pour une meilleure adaptation aux réalités commerciales.

Depuis Colbert en 1681 et bien au-delà avec les conventions de 1924 ou de 1978 jusqu'à la

nouvelle convention de Rotterdam de 2009, le transport maritime international accompagne la mondialisation de l'économie d'une manière remarquable pour s'affirmer face aux autres modes de transport comme une alternative capable de répondre aux attentes du marché en termes de volume, de rapidité et de fluidité joignant les deux bouts du monde. Nonobstant un désir d'unification, l'application du transport maritime dans un espace public semble poser de réelles limites à cette unification. La complexité dans cette confrontation repose sur la délimitation spécifique des règles pouvant s'appliquer sur une quelconque activité. Toutefois, si le transport maritime de marchandises se dessine dans un cadre purement réglementaire, l'application effective de ce dernier, surtout en Afrique et au Sénégal, reste une question d'actualité du fait du mépris et de l'ignorance des règles juridiques, quoique l'État soit signataire. Comme dans le droit commercial, le transport maritime s'établit dans un cadre contractuel tripartite nouant moyens et aléas relatifs au transport. Encore faudrait-il qu'au Sénégal, les pratiques commerciales du transport maritime intègrent parfaitement les dispositions délimitant le cercle de l'exécution du transport maritime des marchandises.

Au-delà de ces remarques, l'impact du transport maritime se mesure au Sénégal à travers une approche commerciale et d'éventuelles perspectives de développement pouvant permettre au port de Dakar d'être un relais incontournable dans les échanges au niveau de la sous-région et du monde. Une telle hypothèse passe par le biais d'une étude du marché commercial sénégalais relativement aux exportations et aux importations. Au regard du déséquilibre dans les niveaux de la balance commerciale, l'offre technique de la structure portuaire joue indéniablement sur cette question. Ainsi, les divers types de navires opérant au Sénégal poussent à comprendre le degré élevé des importations qui ont une influence remarquable sur la régulation de l'économie nationale. Le montant élevé des taxes portuaires, douanières et des tarifs de police du port de Dakar joue évidemment sur le niveau de vie économique du pays. Face aux pratiques portuaires, l'absence d'une politique communautaire, malgré des organisations régionales, explique l'inefficacité de ces dernières dans leur politique d'harmonisation des stratégies. L'attractivité des ports pour se conjuguer avec le développement du transport maritime reste cependant dans les stratégies du port de Dakar qui, par une politique entrepreneuriale, définit des lignes stratégiques et opérationnelles.

C'est ainsi que l'implication du Sénégal dans les activités maritimes internationales et communautaires se traduit par le développement des *hinterlands* qui occupent une part importante dans l'économie portuaire sénégalaise. La concurrence entre les ports ouest-africains se traduit ainsi à travers les coopérations bilatérales entre les pays portuaires et les arrière-pays. L'inefficacité de

l'OHADA, de la CEDEAO et de l'UEMOA en matière maritime et portuaire reste manifeste, il faut en convenir, car peu de dispositions communautaires semblent s'orienter vers ce secteur. Pour autant, la part du transport maritime est conséquente même si elle se traduit par une interconnexion avec les autres types de transport. Le développement du transport routier et ferroviaire des marchandises se traduit par la santé du transport maritime. Au Sénégal, de nouvelles orientations stratégiques doivent impérativement permettre le développement de tout type de transport car l'émergence socio-économique en dépend fortement. Quoique, au regard des travaux de modernité récemment entamés et mis en œuvre, d'énormes progrès soient à reconnaître, le désengorgement et la fluidité demeurent des défis majeurs à relever. Pire, les financements de nouvelles infrastructures doivent être repensés car le taux d'endettement de l'État reste considérable. De plus, au vu de nouvelles perspectives, le transport maritime des personnes doit être une alternative des maux du transport routier et de l'insuffisance du secteur ferroviaire au Sénégal. Le développement de la culture croisiériste peut sans doute développer le tourisme local et continental. L'histoire du bateau le *Joola*, naufragé en 2002, doit inciter à repenser réellement les principes généraux de responsabilité liés au transport de personnes par mer au Sénégal. La navigabilité des eaux, la maintenance des navires, le respect des dispositions de transportabilité et des conditions de navigabilité doivent concourir à refonder l'esprit du transport de personnes par mer au Sénégal qui, sans aucun doute, demeure un des leviers de développement.

En somme, le transport maritime, activité dominante du commerce maritime international, est un secteur très important qui accompagne le développement socio-économique du Sénégal. L'instrument juridique, riche en normes internationales, moindre sur le plan communautaire et manifeste, du moins en théorie sur le plan interne, pousse à réglementer et à réguler plus encore le secteur afin d'accroître son impact pratique positivement dans l'économie de marché internationale, communautaire et particulièrement sénégalaise. Encore faut-il ne pas perdre de vue que le droit portuaire public tend de plus en plus à évoluer vers le privé avec l'avènement des concessions portuaires.

C'est alors un autre type de droit, hybride, qui se développe dans les espaces portuaires. En effet, le droit portuaire largement influencé par le service public tend à disparaître progressivement. Toutefois, la cohabitation des droits n'est pas forcément un frein au développement tant des structures portuaires que du transport maritime et leur impact semble réellement préoccuper l'État du Sénégal dans son économie nationale à l'aide de l'application des dispositions réglementaires. L'aspect

informel dans le traitement des affaires, du traitement de faveur source de corruption, les lenteurs administratives et l'inadvertance sont au contraire les maux qui ralentissent le décollage socio-économique sénégalais, fruit du développement des transports maritimes, situation regrettable à laquelle il convient de remédier.

Annexes

Annexe 1 : Vérification de la conformité des règles de sûreté portuaire sous forme de questionnaire adressé à DPW

Annexe 2 : Audit d'application des normes maritimes chez DPW

Annexe 3 : Chronogramme de la mission d'audit

Annexe 4 : Tableau 1 : Dates clés des conventions applicables au domaine portuaire
Tableau 2 : Dates clés de quelques conventions maritimes

Annexe 5 : Comparaison des annexes I et II de la CCNUCC et de l'annexe B du protocole de Kyoto

Annexe 6 : Éléments de comparaison entre les conventions de Bruxelles de 1924, de Hambourg de 1978 et de Rotterdam de 2009, Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 3, janvier 2011.

Annexe 7 : L'Afrique : riche en ressources, pauvre en infrastructures

Annexe 8 : Les liaisons transnationales : corridors et routes transafricaines

Annexe 9 : L'intégration régionale et les enjeux des sous-secteurs du transport

Annexe 10 : Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises

Annexe 11 : Liste de quelques pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré

Annexe 12 : Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de l'UEMOA

Annexe 13 : Les voies principales d'accès à l'océan pour les pays sans littoral de la CEDEAO ou corridors de transit

Annexe 1

Vérification de la conformité des règles de sûreté portuaire sous forme de questionnaire adressé à DPW

Exigences	Références	Questions	Réponses	Commentaires
Obligation générale de l'installation portuaire de prendre toutes les mesures de sécurité requises pour prévenir et répondre aux incidents de sûreté.	Réglementations internationales (<i>SOLAS</i> , chap. XI-2) / nationales (loi police des ports, art. 19 / décret sûreté 2015, art. 1 ^{er}).	Pouvez-vous décrire la politique de Dubaï Port World en matière de sûreté ?		
1. Documentation de sûreté 1.1. Évaluations de sûreté	ISPS, parties A.8, A.15, B.8, B.15 / loi police des ports 2010 / décret sûreté, art. 37.	Dubaï Port World dispose-t-il d'une évaluation de sûreté approuvée par l'autorité nationale de sûreté portuaire (ANSP) ?		
1.2. Plan de sûreté	ISPS, parties A.9, A.16, B.9, B.16 / loi police des ports 2010, art. 20 / décret sûreté, art. 38.	Dubaï Port World dispose-t-il d'un plan de sûreté approuvé ?		
1.2.1. Intégrité du plan de sûreté	ISPS, parties A.9.7, A.10.4, A.16.8, B.4.1, B.8.12, B.10.2 / décret sûreté 2015, art. 39.	Dubaï Port World a-t-il pris toutes les mesures pour garantir l'intégrité du plan de sûreté ?		
1.2.2. Déclarations de conformité	ISPS, parties B.16.62, B.16.63 / décret sûreté 2015, art. 40.	Le PFSP a-t-il fait l'objet d'une déclaration de conformité de la part de l'ANSP ?		
1.3. Déclarations de sûreté	ISPS, parties A.5.1, B.4.12, B.4.46, B.5, B.16.57 / décret sûreté, art. 41.	L'installation portuaire a-t-elle élaboré une procédure pour l'établissement d'une déclaration de sûreté ?		

2. Niveaux de sûreté	ISPS, parties A.1.2.4, A.2.9, A.2.10, A.2.11, A.4, A.7, A.14, B.1.6, B.1.8, B.1.11, B.1.19, B.4.8, B.4.9, B.4.13, B.9.2, B.9.7, B.9.8, B.9.50, B.16.9, reg. 3.1, 3.2, 7.1, 8.1, 8 / décret de sûreté, art. 42.	Le PFSP de Dubaï Port World prévoit-il toutes les mesures de sûreté requises pour chacun des niveaux de sûreté ?		
3. Personnel de sûreté		Le choix du personnel de sûreté de Dubaï Port World satisfait-il à l'exigence de la vérification d'antécédents ?		
3.1. Vérifications des antécédents				
3.2. Connaissances fondamentales en matière de sûreté portuaire		Le personnel de sûreté de Dubaï Port World remplit-il les conditions de compétences aux termes des connaissances élémentaires ?		
3.3. Agent de sûreté de l'IP		Dubaï Port World a-t-il un PFSO formellement désigné ?		
3.3.1. Procédures de désignation du PFSO		Le mode de désignation du PFSO a-t-il respecté la procédure d'approbation par l'autorité ?		
3.3.2. Qualifications du PFSO		La désignation du PFSO a-t-elle tenu compte des exigences de qualification de la personne désignée ?		
3.3.3. Fonctions et pouvoirs du PFSO		Les fonctions et les pouvoirs du PFSO dans l'exercice de ses missions de sûreté ont-ils été clairement définis ?		
4. Formation, entraînements et exercices	ISPS, parties A.13, A.18.1, B.13.1-4, B.18 / décret sûreté,	Le PFSO et le personnel de sûreté de l'IP ont-ils reçu une formation		

4.1. Formation	art. 46.	spécifique sur la sûreté des navires, sur la sûreté portuaire et sur la mise en œuvre des mesures de sûreté et la gestion des incidents de sûreté ?		
4.2. Exercices	ISPS, parties A.13.4, A.18.3, B.13.5-6, 18.4-5 / décret sûreté, art. 47.	Combien de fois au bout de l'année votre PFSO fait-il face à des exercices ?		
4.3. Entraînements	ISPS, parties A.13.5, A.18.4, B.13.5, 13.7-8, B.18.4, B.18.6 / décret sûreté, art. 47.	Combien de fois votre PFSO fait-il face aux entraînements, pour une période d'un an ?		
5. Interdictions 5.1. Conflits d'intérêt	ISPS, parties A.9.4.1, A.16.4 / décret sûreté, art. 51.	Quelles dispositions avez-vous entrepris pour faire face aux conflits d'intérêt ?		
6. Registres et vérifications 6.1. Tenue des registres	ISPS, parties A.5.6, A.5.7, A.10.1, B.4.37-39, B.10, B.16.5, B.16.57-59, reg. 9.2.1, 9.2.3 / décret sûreté, art. 52.	Disposez-vous d'un cadre de conservation des registres ? Sur quelle période ?		
6.2. Exigences de vérification	ISPS, parties A.9.4.8, A.11.2.5, A.16.3.13, B.1.12, B.1.20, B.9.2.6, B.9.53, B.16.3.5, B.16.58, B.16.61.5 / décret sûreté, art. 53.	Dubaï Port World satisfait-il les exigences de vérification quinquennale ?		
7. Sûreté de l'installation portuaire 7.1. Sûreté physique 7.1.1. Zones d'accès restreint	ISPS, partie B.16.21-26 / décret sûreté, art. 54.	Dubaï Port World a-t-il désigné des zones d'accès réglementées dans les conditions réglementaires requises ?		
7.1.2. Zones de sûreté fixes et mobiles		L'installation portuaire de Dubaï Port World est-elle conforme aux dispositions réglementaires prévues par le port ?		
7.1.3. Zones réglementées	ISPS, code, parties B.16.22.1,	Dubaï Port World a-t-il défini une		

	B.16.23 / décret sûreté, art. 56.	zone réglementée ?		
7.1.4. Périmètre	ISPS, code, parties B.16.19, B.16.17.1, B.16.22, B.16.23, B.16.27, B.16.28, B.16.29, B.16.52.2, B.16.53, B.16.54 / décret sûreté, art. 57.	Dubaï Port World a-t-il établi un périmètre pour répondre aux exigences des zones réglementées ?		
7.1.5. Signalisation	ISPS, code, partie B.16.23 / décret sûreté, art. 58.	Disposez-vous des panneaux de signalisation conformément aux mesures réglementaires ?		
7.1.6 Points d'accès	ISPS, code, parties B.16.10, 16.11, 16.17.7, 16.19.1-3, 16.20.1-2, 16.27.2, 16.28.2, 16.31, 16.52.2 / décret sûreté, art. 59.	Dubaï Port World dispose-t-il d'une équipe qui contrôle les points d'accès ?		
7.1.7. Communications	ISPS, parties A.1.3.2, A.7.2.7, 11.2.10, 14.2.7, B.4.11, B.4.13, B.5.2.11, B.5.3.5, B.15.4.11, B.15.7.3, B.16.3.2, B.16.8.4-5 / décret sûreté, art. 60.	Quels sont les moyens pris pour la communication avec les autorités de sûreté lors d'une éventuelle modification des mesures de sûreté portuaire ?		
7.1.8. Surveillance	ISPS, parties A.14.2, B.16.27.6, B.16.28.5, B.16.29, B.16.49, B.16.51, B.16.52, B.16.53, B.16.54 / décret sûreté, art. 61.	Quel est le périmètre dégagé conforme aux dispositions réglementaires pour une surveillance ?		
8. Contrôle d'accès 8.1. Contrôle d'accès	ISPS, parties A.14.2.2, A.16.3.2, B.16.8.14, B.16.10-20 / décret sûreté, art. 62.	Dubaï Port World a-t-il mis en place des procédures de contrôle d'accès, relatives à la réglementation ?		
8.1.1. Contrôle d'accès utilisateurs réguliers	- ISPS, parties B.16.12, B.16.17.2, 16.17.4, 16.17.6, 16.18, 16.19.4 / décret sûreté, art. 64.	Avez-vous respecté les mesures réglementaires relatives aux utilisateurs ?		
8.1.2. Contrôle d'accès fournisseurs de service	- ISPS, parties B.16.12, B.16.17.2, B.16.17.3, B.16.17.6, B.16.19.4,	Dubaï Port world dispose-t-il des mesures pour garantir l'accès des		

	B.16.38, B.16.39, B.16.40, B.16.42 / décret sûreté, art. 65.	fournisseurs ?		
8.1.3. Contrôle d'accès - équipage du navire	ISPS, parties A.16.3.15, B.16.8.14, B.16.12, B.16.17.2, 16.17.3, 16.17.6, 16.18, 16.19.4 / décret sûreté, art. 66.	Avez-vous mis en place des mesures relatives à l'équipage du navire pour le contrôle d'accès ?		
8.1.4. Contrôle d'accès - visiteurs	ISPS, code, parties B.16.12, B.16.17.2, 16.17.6, B.16.19.4-5 / décret sûreté, art. 67.	Quelles dispositions réglementaires Dubaï Port World a-t-il adopté pour les visiteurs ?		
8.1.5. Contrôle d'accès - véhicules	ISPS, parties B.16.12, B.16.17.3, B.16.17.6, B.16.19.4, B.16.32.3, B.16.35.3, B.16.38-44 / décret sûreté, art. 68.	Dubaï Port world a-t-il mis en place des dispositions conformes à la réglementation pour les véhicules au contrôle d'accès ?		
8.1.6. Contrôle d'accès - forces de l'ordre et services d'urgence	ISPS, parties B.16.12, B.16.20.2 / décret sûreté, art. 69.	De quelles prérogatives disposez-vous pour l'accès des forces de l'ordre et d'urgence ?		
8.2. Exigences en matière d'identification	ISPS, parties B.4.18, B.16.12 / décret sûreté, art. 63.	Dubaï Port World dispose-t-il des exigences d'identification conformes aux textes réglementaires ?		
9. Contrôle du navire 9.1. Mesures de contrôle du navire	ISPS, parties A.4.3.5, B.1.6, B.1.7, B.1.14, B.1.21, B.4.29, B.4.30, B.4.31, B.4.32, B.4.33, B.4.35, B.4.41, B.4.42, B.4.43, B.4.44, reg. 9 / décret sûreté, art. 71.	Le PFSO dispose-t-il d'une procédure de mise en œuvre de contrôle du navire ?		
9.2. Conditions d'accès	ISPS, parties A.5.1, A.4.1, B.1.14, B.1.21, B.4.31, B.4.37, B.4.38, B.4.39, B.5.1, B.5.2, reg. 9/1.2, 1.3 / décret sûreté, art. 72.	Le PFSO a-t-il délimité des conditions d'accès au navire ?		
9.3. Procédures de communication /	ISPS, parties B.4.11, B.4.14,	Dubaï Port World vérifie-t-il les		

rapports	B.4.38, B.4.39, reg. 3/2, 9/2.1, 9/2.3 / décret sureté, art. 73.	mesures réglementaires relevant de l'information requise du navire ?		
10. Opérations sur une installation portuaire 10.1. Manutention de la cargaison	ISPS, parties A.2.1.5, A.14.2.5, A.17.2.8, A.17.2.10, A.16.3.12, B.16.8.9, B.16.21.6, B.16.22.3, B.16.25.3-4, B.16.30-37, B.18.2.10 / décret sûreté, art. 74.	Dubaï Port World procède-t-il aux mesures réglementaires relatives à la manutention de la cargaison ?		
10.2. Provisions de bord	ISPS, parties A.14.2.6, B.16.8.10, B.16.21.6, B.16.22.3, B.16.25.3, B.16.38-44, B.18.2.10 / décret sûreté, art. 75.	Dubaï Port World vérifie-t-il les dispositions prises pour les provisions ?		
10.3. Procédures pour les passagers	ISPS, parties B.16.15, B.16.21.1, B.16.25.2, B.16.22.4, B.16.45-48, B.16.12, B.16.17.2, B.16.17.6, B.16.19.4 / décret sûreté, art. 76.	Dubaï Port World dispose-t-il d'un cadre réglementaire pour les procédures liées aux passagers ?		
11. Réponse aux incidents 11.1. Incidents de sûreté portuaire	ISPS, partie B.15.11, reg. 1/1.13 / décret sûreté, art. 77.	Avez-vous mis en œuvre toutes les dispositions réglementaires relatives à l'interprétation des incidents ?		
11.2. Menaces à la sûreté	ISPS, parties A.16.3.3, A.16.3.9, B.1.19, B.15.11, B.16.3.6, B.16.8.8, B.17.2.8, reg. 1/1.13 / décret sûreté, art. 78.	Dubaï Port World a-t-il pris toutes les mesures de qualification liées aux menaces de sûreté ?		
11.3. Procédures de déclaration des incidents	ISPS, parties A.1.3.5, A.16.3.9, A.17.2.8, B.16.3.6, B.16.8.8 / décret sûreté, art. 79.	Le PFSO dispose-t-il des procédures de déclarations des incidents ?		
11.4. Réponses aux incidents majeurs	ISPS, parties A.16.3.3, A.16.3.9, A.17.2.8, B.1.19, B.16.3.6, B.16.20, B.16.29, B.16.37, B.16.44, B.16.48, B.16.54 / décret	Le PFSO dispose-t-il des procédures de réponse aux incidents majeurs ?		

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

	sûreté, art. 80.			
11.5. Réponse aux incidents mineurs	ISPS, parties A.16.3.3, A.16.3.9, B.1.19 / décret sûreté, art. 81.	<i>Ibidem.</i>		
11.6. Réponse aux armes de destruction massive	ISPS, parties A.16.3.3, A.16.3.9, A.17.2.8, B.1.19, B.16.3.6, B.16.20, B.16.29, B.16.37, B.16.44, B.16.48, B.16.54 / décret sûreté, art. 82.	Dubaï Port World a-t-il mis en place des procédures de réponse aux armes de destruction ?		
		Quelle est la procédure de partage de l'information portant sur la réglementation entre le service juridique de Dubaï Port World et le personnel de sûreté ?		

Annexe 2

Audit d'application des normes maritimes chez DPW

Réglementation applicable	Exigences	Questions	Commentaires	Réponse DP World Preuve disponible (document, constat terrain...)
Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (<i>SOLAS</i>) et du protocole de 1988.	Convention maritime internationale visant à définir diverses normes relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires. Cette convention s'applique en grande partie aux navires de passagers mais aussi aux cargos de jauge brute supérieure ou égale à 500 UMS qui effectuent des voyages en eaux internationales. La <i>SOLAS</i> est le traité le plus important concernant la sûreté des navires marchands.			
Convention internationale pour la lutte contre la pollution (MARPOL 73/78).	La convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires, élaborée par l'OMI (Organisation maritime internationale) et qui porte sur tout type de pollution marine causée par les navires (le pétrole, les liquides et solides toxiques, les déchets, les gaz d'échappement, etc.) qu'elle soit accidentelle ou fonctionnelle, volontaire ou involontaire.			
Convention de Vienne de 1985 pour la protection de la couche d'ozone, ratifiée le	Convention visant à accroître la coopération internationale en vue de limiter les risques que les activités humaines pouvaient faire courir à			

19 mars 1993.	la couche d'ozone.			
Convention de Espoo (Finlande) de 1991 sur l'évaluation des impacts sur l'environnement dans un contexte transfrontière.	Convention internationale sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) dans les contextes « transfrontière ». Cette évaluation doit précéder toute prise de décision ou autorisation d'entreprendre toute activité (susceptible de générer ces impacts) listée dans l'appendice I de la convention.			
Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, de 1990 (Londres), ratifiée le 24 mars 1994.	Convention internationale relative à l'engagement individuel ou collectif des États membres, à prendre toutes les mesures appropriées, pour se préparer à la lutte et lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures.			
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 1982, ratifiée le 25 août 1984.	Mesures relatives au droit de la mer par la délimitation juridique des espaces maritimes.			
Convention de Genève sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, 1979.	Cette convention internationale porte sur toutes les formes de pollution atmosphérique, mais ne « <i>contient pas de disposition concernant la responsabilité des États en matière de dommages</i> ».			
Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et son protocole de 2006.	Cette convention contrôle de la pollution des mers par immersion de déchets, encourageant les accords régionaux en complément du texte de base. Elle porte sur l'élimination des déchets et autres matériaux en mer, depuis les navires, aéronefs et plateformes.			
Convention de Rome de 1988	Convention relative à la criminalisation des			

pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et ses protocoles de 1988 et de 2005 ; ratifiée par le Sénégal le 9 août 2004.	actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime avec l'obligation pour les États d'adopter un régime pénal répressif pour sanctionner ces actes.			
Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, Bâle, 1989 ; ratifiée par le Sénégal le 10 novembre 1992.	Convention consacrant l'obligation de notification aux États destinataires et aux États de transit ainsi que leur autorisation préalable pour tout mouvement transfrontière de déchets dangereux.			
Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires, ISPS, décembre 2002, entrée en vigueur le 1 ^{er} juillet 2004.	Ce code ayant pour objectif de fournir un cadre cohérent et normatif pour l'évaluation des risques permettant aux gouvernements de compenser l'aggravation des menaces en rendant moins vulnérables les navires et les installations portuaires.			
Code international sur le transport des marchandises dangereuses (IMDG, 2015).	Code portant sur la sûreté du personnel en charge du transport de marchandises dangereuses ainsi que celle du personnel à terre en charge de leur manutention.			
<i>Customs trade partnership against terrorism (C-TPAT)</i>	Le programme <i>C-TPAT</i> est une initiative appariée du secteur privé et du gouvernement américain visant à renforcer la sécurité aux frontières des États-Unis. L'objectif est de créer une ligne de défense pour sécuriser la chaîne internationale d'approvisionnement et d'assurer qu'aucune contrebande ou autre produit dangereux pénètre sur le sol des États-Unis.			

Code international de gestion de la sécurité (ISM), adopté en 2002.	Un code de sécurité applicable aux compagnies maritimes et entré en vigueur au 1 ^{er} juillet 2002 pour tous les navires d'un tonnage supérieur à 500 UMS, se bornant à énoncer des principes et des objectifs en faveur de la promotion de l'engagement des compagnies maritimes à assainir leur système de gestion de la sécurité.			
Conventions régionales				
Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, de 1991.	Convention consacrant le principe de double interdiction, d'une part d'importer des déchets dangereux en Afrique et d'autre part de déverser ces déchets en mer et dans les eaux intérieures.			
La convention d'Abidjan de 1981 pour la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et son protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique ; ratifiée par le Sénégal le 10 mars 1983.	Convention énumérant les sources de pollution qui doivent être maîtrisées et définit les aspects de la gestion de l'environnement qui nécessitent des efforts de coopération de la part des États.			
Mémoire d'entente d'Abuja MOU d'Abuja ; 22/10/1999.	Consacre un système de coopération entre États africains de contrôle des navires par l'état du port.			

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

Règlement n° 04/2008/UEMOA Relatif à la sécurité et à la sûreté au sein de l'UEMOA.	Règlement qui exige des États membres de l'UEMOA de prendre des mesures substantielles pour garantir la sécurité et la sûreté maritime au sein de l'union.			
Lois et réglementations nationales				
Loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001 portant code de l'environnement.	Loi qui régit la protection de l'environnement en général et encadre les activités des établissements classés et édicte des mesures de lutte contre la pollution.			
Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande.	Loi qui réglemente et encadre la navigation maritime, le transport maritime, la protection de l'environnement marin ainsi que l'administration des navires et des gens de mer.			
Loi sur la police des ports de 2010-09 du 23/08/2010.	Dispositions législatives consacrées à la police portuaire tant sur le plan sécurité que sûreté portuaire.			
Décret 2015-91 du 21/01/2015, réglementant la sûreté des navires et des installations portuaires.	Dispositions réglementaires consacrant la transposition du code ISPS au Sénégal.			
Décret 94-814 sur la main d'œuvre portuaire.	Décret réglementant les conditions d'emploi des dockers au port de Dakar.			
Décret n° 2006-322 du 07/08/2006, portant création de la HASSMAR.	L'IP doit prendre en compte les dispositions autoritaires conçues pour la HASSMAR.			
Réglementation interne du Port Autonome de Dakar.				
Règlement d'exploitation du port.				

Annexe 3

Chronogramme de la mission d'audit

DATE DE L'AUDIT :

Date / Heure	Lieu	Thèmes	Équipe d'audit	Personnes / Fonctions
Mardi 22/12/15	TERMINAL DPW PAD	REVUE DOCUMENTAIRE ET VÉRIFICATION DE L'APPLICATION - Conventions internationales - Conventions régionales - Réglementation nationale	AUDITEURS	DIRECTION et PILOTES
09h00 - 10h00	TERMINAL DPW PAD	RÉUNION D'OUVERTURE	AUDITEURS	DIRECTION et PILOTES
10h30 - 13h30	TERMINAL DPW PAD	REVUE DOCUMENTAIRE - Conventions internationales - Conventions régionales	AUDITEURS	RESPONSABLE JURIDIQUE et PFSO
14h30 - 17h00	TERMINAL DPW PAD	Exigences légales et réglementaires nationales	AUDITEURS	RESPONSABLE JURIDIQUE et PFSO
Mercredi 23/12/15	TERMINAL DPW PAD	VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ AUX EXIGENCES LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES	AUDITEURS	RESPONSABLE JURIDIQUE et PFSO
10h30 - 13h30	TERMINAL DPW PAD	Conformité aux conventions internationales Conformité aux conventions régionales	AUDITEURS	RESPONSABLE JURIDIQUE et PFSO
14h30 - 17h00	TERMINAL DPW PAD	Conformité aux lois et réglementations nationales Conformité aux légales et réglementaires	AUDITEURS	RESPONSABLE JURIDIQUE et PFSO

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

		régionales		
Lundi 28/12/15	TERMINAL DPW PAD	Identification des exigences normatives en matière de sûreté applicables	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
10h00 – 13h30	TERMINAL DPW PAD	SYSTÈME DOCUMENTAIRE - Politique, objectifs et cibles sûreté - Domaine d'application du SMS - Détermination et maîtrise des processus externalisés ayant une incidence sur le SMS	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
14h30 – 17h00	TERMINAL DPW PAD	Documents et enregistrements jugés nécessaires pour la planification, la mise en œuvre, le contrôle des processus en rapport avec les menaces et risques importants à la sûreté	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
Mardi 29/12/15	TERMINAL DPW PAD	PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
10h30 – 13h30 14h30 – 17h00				
Mercredi 30/12/15	TERMINAL DPW PAD	ORGANIGRAMME, RÔLES, RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉS	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
10h30 – 13h30	TERMINAL DPW PAD	Rôles, responsabilités et autorités liées à la sûreté Rôles, responsabilités et autorité du PFSO Compétence et formation du PFSO	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
14h30 – 17h00	TERMINAL DPW PAD	Compétence, formation et sensibilisation du personnel Sélection et recrutement du personnel	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
Lundi 04/01/16	TERMINAL DPW PAD	ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
10h30 – 13h30	TERMINAL DPW PAD	CONTRÔLE D'ACCÈS DE L'INSTALLATION PORTUAIRE	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
14h30 – 17h00	TERMINAL DPW PAD	CONTRÔLE D'ACCÈS DES ZONES À ACCÈS RESTREINT	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

Mardi 05/01/16 13h30 – 17h00	TERMINAL DPW PAD	SURVEILLANCE DE L'IP, Y COMPRIS LES ZONES DE MOUILLAGE ET D'AMARRAGE	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
10h30 – 13h30	TERMINAL DPW PAD	Dispositifs de surveillance de l'IP Portée de la surveillance Efficacité des dispositifs de surveillance	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
19h30 – 21h30		Éclairage de l'IP (visite nocturne)	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
Mercredi 06/01/16	TERMINAL DPW PAD	SUPERVISION DE LA MANUTENTION DE LA CARGAISON ET DES PROVISIONS DE BORD	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
10h30 – 13h30	TERMINAL DPW PAD	SUPERVISION DE LA MANUTENTION DE LA CARGAISON	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
14h30 – 17h00		SUPERVISION DE LA MANUTENTION DES PROVISIONS DE BORD	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
Jeudi 07/01/16 10h30 – 13h30	TERMINAL DPW PAD	ANALYSE DU SYSTÈME DE COMMUNICATION DE SÛRETÉ	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
14h30 – 17h00	TERMINAL DPW PAD	Identification des différentes mutations intervenues dans les ouvrages, infrastructures, superstructures et outillages, de la configuration et de l'objectif stratégique de spécialisation de Poste à quai	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
Vendredi 08/01/16	TERMINAL DPW PAD	RESTITUTION DES CONSTATS AVEC LES ACTEURS AUDITÉS	AUDITEURS	PFSO et ACTEURS CONCERNÉS
Lundi 11/01/16	TERMINAL DPW PAD	RÉUNION DE CLÔTURE Diagnostic des points de non-conformités	AUDITEURS	DIRECTION et PILOTES
Vendredi 15/01/16	SIÈGE EAS	Proposition d'actions correctives pour se mettre aux normes et d'un système de veille réglementaire	AUDITEURS	
Mercredi 20/01/16	SIÈGE EAS	Rédaction du pré-rapport	AUDITEURS	

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

Mercredi 27/01/16		Transmission du pré-rapport	AUDITEURS	
Vendredi 05/02/16	SIÈGE EAS	Amendement et rédaction du rapport final	AUDITEURS	

Annexe 4

Tableau 1 : Dates clés des conventions applicables au domaine portuaire

Intitulé de la convention	Date d'adoption	Ratification ou adhésion par le Sénégal³⁸⁶	Entrée en vigueur
<i>Convention de Ramsar relative aux zones humides 1971</i>	02/02/1971	25/10/1984	25/01/1999
<i>Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets</i>	29/12/1972	Non ratifiée	30/08/1975
<i>Convention internationale de Londres pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol)</i>	02/11/1973		02/10/1983
<i>Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (Londres)</i>	01/11/1974	16/01/1997	25/05/1980 16/04/1997 pour le Sénégal
<i>Convention Genève 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance</i>	13/11/1979	Sans objet	

386 R. : Ratification ; Ac. : Adhésion ; At. : Acceptation ; Ap. : Approbation ; Sc. : Succession.

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

<i>La convention d'Abidjan de 1981 pour la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et son protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique</i>	20/03/1981	10/03/1983	05/08/1984 (la convention et son protocole sont entrés en vigueur en même temps)
<i>Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay 1982</i>	10/12/1982	25/08/1984	16/11/1994
<i>Convention de Vienne de 1985 pour la protection de la couche d'ozone</i>	22/03/1985	19/03/1993 (Ac.)	22/09/1988
<i>Protocole de Montréal (1987) relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone</i>	16/09/1987	06/05/1993 (R.)	01/01/1989
<i>Convention de Rome 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime</i>	10/03/1988	09/08/2004 (Ac.)	01/03/1992 07/11/2004 (pour le Sénégal)
<i>Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental</i>	10/03/1988	09/08/2004 (Ac.)	01/03/1992 07/11/2004 (pour le Sénégal)
<i>Protocole de 1988 relatif à la convention de Solas</i>	11/11/1988		03/02/2000
<i>Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, Bâle, 1989</i>	22/03/1989	10/11/1992	05/05/1992
<i>Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990 (Londres)</i>	30/11/1990	24/03/1994	13/05/1995
<i>Convention de Bamako de 1991 sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle de leurs mouvements transfrontières en Afrique</i>	30/01/1991	16/02/1994	

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

<i>Convention de Espoo (Finlande) 1991 sur l'évaluation des impacts sur l'environnement dans un contexte transfrontière</i>	25/02/1991	Sans objet	10/09/1997
<i>Convention sur les effets transfrontières des accidents industriels</i>	17/03/1992	Sans objet	19/04/2000
<i>Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, Rio, 1992</i>	09/05/1992	17/10/1994	21/03/1994 (15/01/1995 pour le Sénégal)
<i>Convention de Rio 1992 sur la diversité biologique</i>	05/06/1992	17/10/1994	29/12/1993
<i>Protocole de Kyoto 1997 à la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques</i>	01/12/1997	20/07/2001	16/02/2005
<i>Convention de Rotterdam de 1998 sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international</i>	10/09/1998	20/07/2001	24/02/2004
<i>Protocole à la convention OPRC sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, 2000</i>	15/03/2000	Non ratifiée	14/06/2007
<i>Convention de Stockholm de 2001 sur les polluants organiques persistants</i>	22/05/2001	08/10/2003	17/05/2004
<i>Convention africaine de Maputo de 2003 sur la conservation de la nature et des ressources naturelles</i>	11/07/2003		Au moins 15 ratifications sont requis pour l'entrée en vigueur (5 ratifications au 23/06/2006) Source : tematea.org

Tableau 2 : Dates clés de quelques conventions maritimes³⁸⁷

Convention ou accord	Lieu et date d'adoption	Entrée en vigueur	<i>Date of deposit of instrument</i>	Entrée en vigueur pour le Sénégal
<i>Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969)</i>	Signée à Bruxelles, le 29/11/1969	19/06/1975	27/03/1972	19/06/1975
<i>Protocole à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC PROT 1976)</i>	Signé à Londres, le 19/11/1976	08/04/1981	Non ratifié	
<i>Protocole à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC PROT 1992)</i>	Signé à Londres, le 19/11/1992	30/05/1996	Non ratifié	
<i>Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969</i>	Signée à Bruxelles, le 29/11/1969	06/05/1975	27/03/1972 (Ac.)	06/05/1975
<i>Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures</i>	Signé à Londres, le 02/11/1973	30/03/1983	Non ratifié	

387 Source : http://ozone.unep.org/french/Ratification_status/index.shtml.

Annexe 5**Comparaison des annexes I et II de la CCNUCC et de l'annexe B du protocole de Kyoto**

	Pays annexe I de la CCNUCC	Pays annexe II de la CCNUCC	Pays Annexe B³⁸⁸ du protocole de Kyoto
	Allemagne	Allemagne	Allemagne 92
1	Australie	Australie	Australie 108
2	Autriche	Autriche	Autriche 92
3	Bélarus a/		
4	Belgique	Belgique	Belgique 92
5	Bulgarie a/		Bulgarie* 92
6	Canada	Canada	Canada 94
7	Communauté économique européenne	Communauté économique européenne	Communauté européenne 92
8			
9			Croatie* 95
10	Danemark	Danemark	Danemark 92
11	Espagne	Espagne	Espagne 92
12	Estonie a/		Estonie* 92
13	États-Unis d'Amérique	États-Unis d'Amérique	États-Unis d'Amérique 93
14	Fédération de Russie a/		Fédération de Russie* 100
15	Finlande	Finlande	Finlande 92
16	France	France	France 92
17	Grèce	Grèce	Grèce 92
18	Hongrie a/		Hongrie* 94
19	Irlande	Irlande	Irlande 92
20	Islande	Islande	Islande 110
21	Italie	Italie	Italie 92
22	Japon	Japon	Japon 94
23	Lettonie a/		Lettonie* 92
24			Liechtenstein 92
25	Lituanie a/		Lituanie* 92
26	Luxembourg	Luxembourg	Luxembourg 92
27			Monaco 92
28	Norvège	Norvège	Norvège 101
29	Nouvelle-Zélande	Nouvelle-Zélande	Nouvelle Zélande 100
30	Pays-Bas	Pays-Bas	Pays Bas 92
31	Pologne a/		Pologne* 94
32	Portugal	Portugal	Portugal 92
33			République tchèque* 92
34	Roumanie a/		Roumanie* 92

388 Engagements chiffrés de limitation ou de réduction des émissions (en pourcentage des émissions de l'année ou de la période de référence).

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

35	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord 92
36			
37			Slovaquie* 92
38	Suède	Suède	Slovénie* 92
39	Suisse	Suisse	Suède 92
40	Tchécoslovaquie a/		Suisse 92
41	Turquie	Turquie	
42	Ukraine a/		Ukraine* 100
	a/ Pays en transition vers une économie de marché.		* Pays en transition vers une économie de marché.

Annexe 6

Éléments de comparaison entre les conventions de Bruxelles de 1924, de Hambourg de 1978 et de Rotterdam de 2009, *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, n° 3, janvier 2011.

Régimes juridiques	Convention de Bruxelles de 1924 non modifiée (Règles de La Haye)	Convention de Bruxelles de 1924 telle que modifiée en 1968 (Règles de La Haye-Visby) et en 1979 (protocole DTS)	Règles de Hambourg de 1978	Règles de Rotterdam de 2009
Champ d'application	<ul style="list-style-type: none"> - Phase exclusivement maritime du transport, de sous palan à sous palan (<i>tackle to tackle</i>) - Connaissance émis dans un État contractant (art. 10) - Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art. 1-c) 	<ul style="list-style-type: none"> - Phase exclusivement maritime du transport, de sous palan à sous palan (<i>tackle to tackle</i>) - Connaissance émis dans un État contractant - Port de chargement situé dans un État contractant - Clause attribuant la compétence à la convention (Clause Paramount) - Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art. 1-c) 	<ul style="list-style-type: none"> - Phase exclusivement maritime du transport, de la réception au port à la livraison (<i>port to port</i>) - Port de chargement ou de déchargement situés dans un État contractant - Connaissance émis dans un État contractant - Port à option de déchargement situé dans un État contractant, si déchargement effectif dans ce port - Clause Paramount - Application à tout type de document de transport, y compris les documents électroniques de transport - Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée - Exclusion des affrètements (art. 2 et 4) 	<ul style="list-style-type: none"> - Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal transmaritime (<i>door to door</i>) - Lieu de réception ou port de chargement ou port de déchargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un État contractant - Application à tout type de document de transport, y compris les documents électroniques de transport - Application aux marchandises en pontée - Exclusion des chartes-parties et des contrats de volume (art. 5 et 6)
Sources, fondements et	Sources : <ul style="list-style-type: none"> - Perte de marchandises 	Sources : <ul style="list-style-type: none"> - Perte de marchandises 	Sources : <ul style="list-style-type: none"> - Perte de marchandises 	Sources : <ul style="list-style-type: none"> - Perte de marchandises

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

<p>principes de la responsabilité du transporteur</p>	<p>- Dommages aux marchandises</p> <p>Fondement / principe : Présomption de responsabilité (art. 4-2)</p>	<p>- Dommages aux marchandises</p> <p>Fondement / principe : Présomption de responsabilité (art. 4-2)</p>	<p>- Dommages aux marchandises - Retard à la livraison</p> <p>Fondement / principe : Présomption de faute ou de négligence (art. 5)</p>	<p>- Dommages aux marchandises - Retard à la livraison</p> <p>Fondement / principe : Combinaison des principes suivants : - Présomption de faute - Présomption de responsabilité - Faute prouvée (art. 17)</p>
<p>Causes d'exonération de la responsabilité du transporteur (cas exceptés)</p>	<p>Au moins 17 causes exonératoires (appelées cas exceptés) pouvant être regroupées en 3 catégories : les cas exceptés tenant au navire, ceux liés à la cargaison et ceux tenant à des événements extérieurs (art. 4-2).</p>	<p>Au moins 17 cas exceptés pouvant être regroupés en 3 catégories : les cas exceptés tenant au navire, ceux liés à la cargaison et ceux tenant à des événements extérieurs (art. 4-2).</p>	<p>Suppression de la quasi-totalité des cas exceptés des Règles de La Haye-Visby. Deux cas maintenus : - L'assistance (art. 6-5) - L'incendie non fautive (art. 5-4-a)</p>	<p>Système très proche de celui de la convention de Bruxelles : au moins 15 cas exceptés retenus pouvant également être regroupés en 3 catégories : les cas exceptés tenant au navire, ceux liés à la cargaison et ceux tenant à des événements extérieurs (art. 17-3).</p> <p>NB : Suppression de la faute nautique comme cas excepté.</p>
<p>Limites de la responsabilité du transporteur</p>	<p>- 100 livres sterling par colis ou unité, sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art. 4-5)</p>	<p>- 10.000 F par colis ou unité ou - 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissement (art. 4-5) ou aussi : - 666,67 DTS par colis ou unité, ou - 2 DTS de compte par kilogramme, sauf cas de déclaration de valeur (Protocole modificatif de 1979)</p>	<p>- 835 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou - 2,5 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées - Deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport (art. 6)</p>	<p>- 875 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou - 3 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises objet du litige (art. 59) - Deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées (art. 60)</p>
<p>Délais pour agir contre le transporteur</p>	<p>Délais pour émettre les réserves à la livraison : - Pour les dommages apparents : avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à</p>	<p>Délais pour émettre les réserves à la livraison : - Pour les dommages apparents : avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la</p>	<p>Délais pour émettre les réserves à la livraison : - Pour les dommages apparents : le jour de la livraison ou le premier jour ouvrable suivant ce jour - Pour les dommages non apparents :</p>	<p>Délais pour émettre les réserves à la livraison : - Pour les dommages apparents : avant ou au moment de la livraison - Pour les dommages non apparents : dans les 7 jours suivant la livraison</p>

	<p>la délivrance selon le contrat de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les dommages non apparents : dans les 3 jours de la délivrance (art. 3-6) <p>Délai pour agir en justice : Un an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dû être délivrées (art. 3-6).</p>	<p>délivrance selon le contrat de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les dommages non apparents : dans les 3 jours de la délivrance (art. 3-6) <p>Délai pour agir en justice : Un an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dû être délivrées (art. 3-6).</p>	<p>dans les 15 jours suivant la livraison (art. 19)</p> <p>Délai pour agir en justice : Deux ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dû être délivrées (art. 20).</p>	<p>Délai pour agir en justice : Deux ans suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dû être délivrées.</p>
<p>Obligations et responsabilité du chargeur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur : la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées du les obligations du chargeur. Est globalement envisagée, l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art. 3-5 et 4-6) - Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée (art. 4-3) - La responsabilité du chargeur est illimitée 	<ul style="list-style-type: none"> - Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur : la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées du les obligations du chargeur. Est globalement envisagée, l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art. 3-5 et 4-6) - Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée (art. 4-3) - La responsabilité du chargeur est illimitée 	<ul style="list-style-type: none"> - Approche médiane de la définition des obligations du chargeur : <ul style="list-style-type: none"> · La convention vise globalement l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art. 17) · Elle envisage de manière spéciale le cas des marchandises dangereuses (art. 13) - Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée (art. 12) - La responsabilité du chargeur est illimitée 	<ul style="list-style-type: none"> - Approche maximaliste et extensive de la définition des obligations du chargeur : <ul style="list-style-type: none"> · La convention détaille et renforce les obligations du chargeur (art. 7) · Obligation d'information renforcée, intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport (art. 29) · Possibilité de supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises (art. 13-2) - Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée pour les obligations de remise conforme des marchandises au transporteur, et de transmission des informations et documents nécessaires pour le transport (art. 27 et 29) - Pour l'obligation d'information concernant les marchandises dangereuses, la responsabilité du chargeur est plus stricte, automatique (art. 32) - La responsabilité du chargeur est illimitée

Le transport maritime en Afrique de l'Ouest :

Vecteur de régulation, de réglementation et source de valorisation du domaine portuaire : Cas du Sénégal

Liberté contractuelle / possibilités de déroger aux dispositions conventionnelles	Liberté contractuelle très limitée : Les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire, sous peine de nullité (art. 3-8). Elles peuvent simplement être enrichies par des clauses supplétives (art. 7).	Liberté contractuelle très limitée : Les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire, sous peine de nullité (art. 3-8). Elles peuvent simplement être enrichies par des clauses supplétives (art. 7).	Liberté contractuelle très limitée : Les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire, sous peine de nullité (art. 23). Seules les règles de compétence juridictionnelle et arbitrale peuvent faire l'objet d'une clause contraire, après la naissance d'un litige (compromis d'arbitrage ou de juridiction) (art. 21-5 et 22-6).	Liberté contractuelle très étendue : Les parties peuvent dans certaines circonstances écartier l'application des dispositions de la convention au profit des clauses privées. Le transporteur peut donc déroger à certaines dispositions impératives de la convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur (art. 13-2, art. 80 – contrats de volume).
--	---	---	--	--

Annexe 7

L'Afrique : riche en ressources, pauvre en infrastructures

80 % de la population mondiale en **2030** sera africaine et asiatique

2,7 milliards d'Africains en **2030**

84 % de la population africaine sera urbaine en **2050**

45 milliards de dollars ont été investis sur le continent en **2012-2013** pour les infrastructures

93 milliards de dollars : c'est le besoin annuel d'investissements de l'Afrique pour favoriser et pérenniser son développement

-40 %, c'est la valeur de la perte annuelle du PIB africain due au déficit de transports

2 à 4 points / an, c'est ce que coûte en points de croissance le déficit d'infrastructures sur le continent

6 à 6,8 % en moyenne par an, c'est l'augmentation **entre 2010 et 2040** de la demande de transport en conteneurs

10 à 14, c'est le facteur d'augmentation de la demande de transport intermodal pour les pays africains enclavés

30 à 40 % de la valeur des produits importés correspond au coût de transport en Afrique

Les coûts logistiques sont **4 à 6 fois** plus importants en Afrique subsaharienne que dans les autres pays émergents

750 \$, c'est le coût de déplacement d'un container entre Tokyo et Mombasa (Kenya), soit 11 180 km

750 \$ x 3 !, c'est le coût de déplacement d'un container entre Mombasa et Kigali (Kenya), soit 1 437 km

Annexe 8

Les liaisons transnationales : corridors et routes transafricaines

Les corridors du Burkina Faso	<ul style="list-style-type: none"> - Le chemin de fer Abidjan-Bobo-Ouagadougou-Kaya - La route Abidjan-Bobo-Ouagadougou - La route Lomé-Ouagadougou
Les corridors du Mali	<ul style="list-style-type: none"> - Le chemin de fer Dakar-Bamako - La route Abidjan-Bamako - Le chemin de fer Abidjan-Bamako-Bobo ou Ouagadougou puis route Bobo-Bamako ou Ouagadougou-Bamako
Les corridors du Niger	<ul style="list-style-type: none"> - La liaison combinée rail-route de Cotonou-Parakou-Niamey - La liaison Lagos-Niamey par route de bout en bout soit par combinaison rail-route
Les routes transafricaines	<ul style="list-style-type: none"> - La transcôtère Lagos-Nouakchott - La transahélienne Dakar-Ndjamena

Source : PMC, 2008.

Annexe 9

L'intégration régionale et les enjeux des sous-secteurs du transport

RÉSEAU ROUTIER	<p>La mesure de l'intégration routière repose sur le nombre de tronçons manquants d'une partie de la route transafricaine au niveau d'une sous-région.</p> <p>La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) poursuivent diverses initiatives pour intégrer leur système routier et favoriser la circulation des personnes et des marchandises, mais la progression a été freinée par la lenteur de la mise en œuvre des accords et de l'utilisation des technologies modernes. Ni la convention sur le transport routier inter-États, ni la convention sur le transit routier inter-États des marchandises, toutes deux signées en 1982, n'ont été mises en œuvre.</p> <p>La CEDEAO a également lancé la construction du réseau routier trans-Afrique de l'Ouest. POUR QUE CELA SOIT PERTINENT, IL FAUT TROUVER UN MOYEN DE MONTRER CE QU'EST CE PROJET. L'UEMOA travaille aux côtés de la CEDEAO au renforcement des capacités institutionnelles et à la mise en place de réglementations pour le suivi et la création de couloirs de transport en Afrique de l'Ouest.</p>
RÉSEAU FERROVIAIRE	<p>L'Afrique compte plusieurs types d'écartement des voies : un système ferroviaire régional est considéré comme intégré lorsque les États membres utilisent le même écartement sur l'ensemble du système.</p> <p>La CAE, la SADC et l'UMA utilisent un écartement uniforme et, de ce fait, possèdent le meilleur potentiel d'intégration physique des réseaux ferroviaires.</p> <p>Par contraste, la CEEAC possède le plus faible potentiel d'intégration, faute de plans visant la bonne connexion des réseaux ferroviaires.</p> <p>La CEDEAO, qui n'a accordé que peu d'attention à son système de transport ferroviaire, commence à déployer des efforts pour connecter les lignes nationales de chemin de fer.</p>

RÉSEAU MARITIME	<p>L'intégration du transport maritime et des ports repose sur le nombre de grands ports maritimes desservant les pays enclavés et sur la disponibilité de services de cabotage et de dépôts intérieurs à conteneurs.</p> <p>La CEDEAO est la communauté la mieux intégrée, avec sept ports desservant quatre pays enclavés.</p> <p>La CAE possède quelques connexions entre les ports et l'arrière-pays, avec deux grands ports de transit, à savoir Mombasa, au Kenya, et Dar es-Salaam, en Tanzanie.</p> <p>Avec neuf grands ports de transit desservant dix pays enclavés, le COMESA dispose également de bonnes connexions.</p> <p>La CEEAC, avec deux ports desservant trois de ses quatre pays enclavés, dispose d'un réseau de quelques connexions maritimes entre ses États membres.</p>
------------------------	--

Source : PMC, 2008.

Annexe 10**Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises**

INSTRUMENT LÉGAL	DATE DE LA SIGNATURE (entrée en vigueur)	DOCUMENT OFFICIEL DE TRANSPORT	LIMITES DE RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS			PÉRIODE DE PRESCRIPTION LÉGALE
			PERTE	DOMMAGE	RETARD	
TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL						
Règles CIM	07.02.1970	Lettre de voiture internationale (CIM)	50 francs or/kg de poids brut	Indemnisation équivalant à la dépréciation de la marchandise	1 ou 2 les charges de transport ne dépassant pas 50 francs or par envoi (CIM)	Un an
Convention de Berne	01.01.1975					
COTIF et protocole de Berne de 1990	09.05.1980 (01.05.1985)					
TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL						
Règles CMR	19.05.1956 (02.07.1961)	Lettre de voiture internationale (CMR)	25 francs or/kg de poids brut**	Compensation ne dépassant pas les charges du transport	Un an	
Protocole de Genève	05.07.1978 (28.12.1980)		8,33 DTS/kg de poids brut (pour pays non-membre du FMI)			
TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL						
Règles de La Haye	25.08.1924 (02.08.1931)	Connaissance B/L	100 francs or			Un an
Règles de La Haye-Visby	23.02.1968 (23.06.1977)		10 000 francs or/paquet ou unité ou 30 francs or/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée***			
Protocole de Bruxelles	21.12.1979 (14.02.1984)		666,67 DTS/kg du poids brut, valeur la plus élevée. Pour les pays non-membres du FMI, de même que dans les autres cas			
Règles de Hambourg	30.03.1978 (01.11.1992)		835 DTS/paquet ou unité ou 2,5 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée	2,5 fois le prix à payer pour l'embarquement retardé, sans dépasser le montant total du fret à payer dans le contrat du transport maritime		
TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL						
Règles de Varsovie	12.10.1929 (13.02.1933)	Lettre de transport aérien (AWB) (LTA)	250 francs or/kg (1 F = 65,5 mg d'or 0,900)		Un an	
Protocole de Montréal	25.09.1975*		17 DTS/kg (protocole additionnel n° 4****)		Deux ans	
TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL						
Règles de Genève	24.05.1980*	Document de transport multimodal (DTM)	920 DTS/paquet ou unité ou 2,75 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée, et 8,33 DTS/kg de poids brut (quand le transport maritime ou par voie d'eau intérieure n'est inclus)	2,5 fois le fret pour l'embarquement retardé, sans dépasser le montant total à payer dans le contrat de transport multimodal	Deux ans	

Source : A. R. Handabaka, *Gestion logistique intégrée de la distribution physique internationale*, p. 224.

Annexe 11**Liste de quelques pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré**

Pays / territoires		Instruments de facilitation du commerce								
		OMI	CEE – ONU				CCI	OACI	OMD	
		FAL ¹	TIR ²	HAR ³	CEFACT ONU ⁴	RUU 500 ⁵	6	CCO ⁷	KC ⁸	SH ⁹
Afrique de l'Ouest	Bénin	+								
	Burkina Faso						+			+
	Côte d'Ivoire	+							+	+
	Ghana	+				+	+			
	Guinée	+								+
	Mali					+				+
	Nigeria	+			+	+			+	+
	Niger				+			+		+
	Sénégal	+			+			+	+	+
	Togo									+
Europe	Espagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Suisse	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Source : CNUCED, *Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce*, p. 107-110.

1. Gouvernements contractants au 26 février 2000

2. Parties contractantes à la convention TIR de 1975

3. Parties contractantes à la convention HAR de 1985

4. Pays participants aux travaux du CEFACT-ONU

5. Liste d'adhésions

6. États contractants au 30 août 2000

7. Signatures, ratifications et adhésions au 30 juin 1999

8. Ratifications et adhésions au 30 juin 1999

9. Parties contractantes au 30 juin 1999

CCO : Convention douanière relative au conteneur

KC : Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers

SH (Système harmonisé) : Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises

FAL : Convention visant à faciliter le trafic maritime international

TIR : Transports internationaux routiers

HAR : Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières

CEFACT-ONU : Échange de données informatisées par l'Administration, le Commerce et les Transports

RUU 500 : Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

Annexe 12

Accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux entre les pays de l'UEMOA

	BÉNIN	BURKINA FASO	CÔTE D'IVOIRE	GUINÉE BISSAU	MALI	NIGER	TOGO	SÉNÉGAL
BÉNIN								
BURKINA FASO	AR, AP, AT, AM							
CÔTE D'IVOIRE	AR, AP, AT, AM	AR, AP, AT, AM, AF						
GUINÉE BISSAU	AT	AT	AT					
MALI	AR, AP, AT, AM	AR, AT	AR, AP, AT, AM	AR, AT				
NIGER	AR, AP, AT, AM, AF	AR, AT	AR, AT	AR, AT	AR, AT			
TOGO	AR, AT	AR, AP, AT	AR, AT	AR, AT	AR, AP, AT	AR, AP, AT, AM		
SÉNÉGAL	AR, AT	AR, AT	AR, AT	AR, AT	AR, AP, AT, AF	AR, AT	AR, AT	

Source : Nguessan, Fadika, Étude de facilitation du transport et du transit routiers inter-États de l'UEMOA, décembre 1998.

AR : Accord routier

AM : Accord maritime

AF : Accord ferroviaire

AT : Accord de transit

AP : Accord portuaire

Annexe 13

Les voies principales d'accès à l'océan pour les pays sans littoral de la CEDEAO ou corridors de transit

PAYS	VILLE	PORT	PAYS DE TRANSIT	MODE DE TRANSPORT	DISTANCE (KM)	État de la route le long du corridor
Burkina Faso	Ouagadougou	Abidjan	Côte d'Ivoire	Routier (<i>via</i> Bobo-Dioulasso)	1 176	Bon
				Ferroviaire	1 154	
		Lomé	Togo	Routier	990	Assez bon
		Téma / Takoradi	Ghana	Routier (<i>via</i> Accra)	990 / 1 120	Bon
Mali		Dakar	Sénégal	Ferroviaire (606 km au Mali et 644 km au Sénégal)	1 250	Mauvais
		Abidjan	Côte d'Ivoire	Routier (505 km au Mali et 744 km en Côte d'Ivoire)	1 249	Bon
		Lomé	Burkina Faso / Togo	Routier (<i>via</i> Bobo-Dioulasso / Ouagadougou)	2 071	Assez bon
Niger		Cotonou	Bénin	Routier / ferroviaire (300 km de route au Niger, 324 km de route au Bénin jusqu'à Parakou, puis 438 km de rail)	1 060	Assez bon
		Lomé	Burkina Faso / Togo	Routier (<i>via</i> Koupéla)	1 240	Assez bon
		Lagos	Nigeria	Routier (<i>via</i> Birnin-Konni)	1 525	Assez bon
		Téma / Takoradi	Burkina Faso / Ghana	Routier (<i>via</i> Ouagadougou / Accra)	1 489 / 1 619	Bo,

Source : A. Handabaka, *Gestion intégrée de la distribution physique internationale* ; Nguessan, *La Problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne*.

Bibliographie

A. Les textes juridiques

1. Textes internationaux, sous-régionaux, nationaux étrangers

- Convention de Genève du 9 décembre 1923 portant statut du régime international des ports maritimes.
- Convention de Ramsar relative aux zones humides, 1971.
- Les règles de Hambourg de 1974.
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (Londres).
- Convention d'Abidjan de 1981 pour la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et son protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique.
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 1982.
- Convention de Rome de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.
- Convention sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et leur élimination, Bâle, 1989.
- Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 1990 (Londres).
- Convention de Bamako de 1991 sur l'interdiction d'importer des déchets dangereux et le contrôle de leurs mouvements transfrontaliers en Afrique.
- Convention de Rotterdam de 1998 sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international.
- Code des ports maritimes (Côte d'Ivoire, Guinée, Cameroun).
- Textes afférents à l'OHADA relatifs aux transports.

- Annexe n° 09/2001/CM/UEMOA portant code des douanes l'UEMOA (source : ww.droit-afrique.com).
- Code des transports, art. L 5312-13 et -9, -C, ports maritimes R. 103-1.
- Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil du 22 décembre 1986 relatif aux pratiques déloyales de l'UEMOA dans les transports maritimes.
- CJCE, 9 mars 2006, aff. C.323/03, comm. c/ Espagne : Rec. CJCE, I, p. 2162, point 33.
- CJCE, 21 octobre 2004, aff. C.288/02, comm. c/ Grèce : Rec. CJCE 2004, I, p. 10071, point 46.
- CJCE, 10 décembre 1991, aff. C-179/90, p. 356, note G. Mattei-Dawance et R. Rézenthel.
- Décret n° 95-819 du 30 septembre 1995 portant approbation des statuts du port autonome de San-Pédro, JOCI, octobre 1995.
- Décret n° 2001-143 du 14 mars 2001 portant approbation du port autonome d'Abidjan, JOCI, mars 2001.
- Décret n° 89-306 du 28 juillet 1989, portant approbation des statuts du port autonome de Cotonou, JOB, août 1989.
- Directive n° 03/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008, relative aux fournisseurs de services portuaires sein de l'UEMOA (source : www.uemoa.int).
- Directive n° 03/2002/CM/UEMOA relative à la notification du règlement portant valeur en douane des marchandises à l'organisation mondiale du commerce (OMC) (source : www.uemoa.int).
- Loi n° 91-999 du 27 décembre 1991, relative à la concurrence en Côte d'Ivoire.
- Loi 2001, portant code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.
- Traité du 17 octobre 1993 relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique, JO de l'O.H.A.D.A. n° 4, novembre 1997.
- Traité de l'UEMOA modifié en 2003 (source : www.uemoa.int).
- Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA, relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA.
- Règlement n° 03/2008/CM/UEMOA, relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'UEMOA.
- Règlement n° 02/2008/CM/UEMOA, relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA.

- Décret français n° 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et portant diverses dispositions en matière portuaire, JORF, n° 0165, 19 juillet 2009, p. 12104.
- Décret français approuvant le cahier des charges types applicables aux concessions d'outillage public dans les ports maritimes de commerce, 28 mars 2001 (source : www.gouv.fr).
- Loi française n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritimes, JORF, 30 juin 1966.
- Loi française n° 2008-660 du 4 juillet 2008 relative à la réforme des ports maritimes, JORF, 5 juillet 2008, p. 10817.
- Loi française n° 94-631 du 25 juillet 1994 complétant le code du domaine de l'État et relative à la constitution des droits réels sur le domaine public, JORF, 26 juillet 1994.
- Ordonnance française n° 2004-825 du 19 août 2004 modifiant le code du domaine de l'État, JORF, 22 avril 2006.

Conventions internationales

- Convention de Bruxelles de 1924.
- Convention de Montego Bay, du 10 décembre 1982.
- Règles de Hambourg de 1974.
- SOLAS.
- MARPOL.
- Convention de Lomé IV.
- Règles de Rotterdam de 2009.
- Règles de Dakar de 2008 (en veille).

2. Législation sénégalaise

- Décret n° 60-454 M.T.T du 29 décembre 1960 réglementant les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de transport des marchandises dans les ports et rades au Sénégal, JOS, 5 janvier 1961.
- Décret n° 68-714 du 21 juin 1968 réglementant provisoirement les conditions d'agrément

des entreprises exerçant tout ou partie de leurs activités sur le domaine portuaire et les conditions d'homologation de leurs tarifs, JOS, 13 juin 1968.

- Décret n° 68-774 du 9 juillet 1968, relatif aux amendes forfaitaires, aux cautions et aux consignations, JOS, 20 août 1977.
- Décret n° 86-002 du 2 janvier 1986 portant répartition des services de l'État et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés d'économie mixte entre la présidence de la République et le ministre, JOS, janvier 1986.
- Décret du 19 décembre 1987 portant statuts du port autonome de Dakar, JOS, 19 mars 1988.
- Décret n° 94-814 du 30 juillet 1994 relatif aux procédures administratives et douanières au Sénégal, JOS, août 1994.
- Décret n° 94-814 du 30 juillet 1994 fixant les conditions particulières d'emploi des dockers des ports du Sénégal, JOS, du 10 septembre 1994.
- Décret n° 2005-223 du 8 mars 2005 créant un projet pour le développement du port de Kaolack, JOS, 16 avril 2005.
- Décret n° 2006-322 du 7 avril 2006, portant création de la haute autorité chargée de la sécurité, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin, JOS, n° 6296, 9 septembre 2006.
- Décret n° 2007-545 du 25 avril 2007, portant code des marchés publics, JOS, 10 mai 2007.
- Décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'agence des affaires maritimes, JOS, juin 2009.
- Loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant code de la marine marchande du Sénégal, JOS, 30 mars 1962.
- Loi n° 87-19 du 3 août 1987 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique, JOS, du 10 août 1987.
- Loi n° 87-28 du 18 août 1987 autorisant la création de la société nationale du PAD, JOS, 12 septembre 1987.
- Loi n° 87-47 du 28 décembre 1987 portant code des douanes sénégalaises, JOS, décembre 1987.
- Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande du Sénégal, JOS,

17 août 2002.

- Loi n° 2004 du 6 février 2004, portant code des investissements du Sénégal, JOS, 20 février 2004.
- Loi n° 2004-13 du 1^{er} mars 2004 relative aux contrats de construction, d'exploitation et de transfert des infrastructures, JOS, 10 mars 2004.
- Ordonnance n° 60-09 du 28 août 1960 faisant du port de Dakar un établissement public à caractère industriel et commercial, JOS, 10 septembre 1960.

B. Ouvrages généraux et cours

- J. Baudelaire, *Administration et exploitation portuaires*, coll. « BCEOM », Eyrolles, 1978).
- J. M. Becet et R. Rézenthel, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, coll. « Didact Droit », 2004.
- Ph. Boisson, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998.
- P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2006.
- R. Confavreux, *Le Droit de la concurrence et les transports maritimes*, Paris, Éd. Moreux, coll. « Droit maritime », 2000.
- A. Celerier, « Les Ports maritimes », *PUF*, 1965, coll. « Que sais-je ? ».
- E. Langavant, *Droit de la mer (les moyens de la relation maritime)*, t. III, Cujas, 1983.
- A. Cunnebec, G. Gueguen-Hallouet, *Le Juge communautaire et la mer*, Bruxelles, Bruylant, coll. « Rencontres européennes », n° 2, 2003.
- D. Danjon, *Traité de droit maritime*, Paris, Recueil Sirey, 1926, tome II.
- I. Kh. Diallo, *La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer dite : règles de Rotterdam*, L'Harmattan, 2009.
- E. du Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz, 12^e éd., 1977.
- E. du Pontavice et P. Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, Delmas, 2^e éd., 1990.
- P. M. Eiseman, *L'Intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national*, La Haye-London-Boston, 1996.
- J. Grosdidier de Matons, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presses Ports et Chaussées, 2000.

- P.-M. Juret, *Le Domaine public maritime*, Paris, Dalloz, 1964.
- Kh. A. Kane, *Droit portuaire en Afrique : aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaires au Sénégal*, L'Harmattan, 2012.
- J. Latty, *Traité d'économie maritime*, t. IV, Paris, Imprimerie nationale, 1960.
- M. Leclair, « La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif – MARPOL 73/78 », Cours de réglementations portuaires, Bordeaux I, 1992.
- P. Mayer, *Droit international privé*, Paris, 2001.
- S. Piedelievre et D. Tandonnet Gency, *Droit des Transports*, Lexis, 2013.
- F. X. Pierronnet, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, P.U. Aix-en-Provence, t. 1, 2004.
- M. Rimaboschi, *L'Unification du droit maritime : contribution à la conséquence d'un ordre juridique maritime*, P.U. Aix-en-Provence, 2006.
- G. Ripert, *Droit maritime*, Paris, 1952.
- R. Rodiere et E. du Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz, Paris, 2000.
- R. Rodiere, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1967.
- A. Y. Sarr, *L'intégration juridique dans l'union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et dans l'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires (OHADA)*, Marseille, PUAM, 2008.
- L. Savagado, *Essai sur une théorie générale des États sans littoral : l'expérience africaine*, Paris, LGDJ, 1997.
- Sous la coordination de M.-M. Damien et J. Marcadon, *Les Ports européens et la mondialisation : la réforme française*, Paris, L'Harmattan, 2009.
- Sous la direction de J.-P. Beurier, R. Rézenthel et consorts, *Droits maritimes*, 3^e éd., Dalloz, 2015-2016.
- Sous la direction de P. Guillotreau, *Mare economicum : enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, PUR, juin 2008.

C. Thèses / Mémoires

Thèses

- J. Bethenod, *Le Droit portuaire, instrument de régulation de la compétitivité et de la protection de l'ordre public*, thèse de droit, Nice, 2005.
- L. Bordereaux, *Service public et manutention portuaire*, thèse de droit, Nantes, 1999.
- A. B. Diaw, *La Politique des transports maritimes entre la communauté européenne et les pays*, thèse de droit, Nantes 1996.
- L. Fedi, *Le Cadre juridique de l'exploitation des terminaux pétroliers*, thèse de droit, Aix-Marseille, 2006.
- D. Gaoussou, *L'Expérience maritime d'un pays enclavé : le cas du Mali*, thèse de droit, Aix-Marseille, 1991.
- G. Gueguen-Hallouet, *L'Application du droit communautaire aux ports maritimes*, thèse de droit, Brest, 1999.
- Kh. A. Kane, *Aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaire au Sénégal*, thèse de droit, Nantes, 2011.
- A.-C. Naudin, *Le Régime juridique de l'exploitation portuaire*, thèse de droit, Aix-Marseille, 2013.
- F. Nkounkou, *Législations et politiques portuaires en Afrique francophone : cas de la Côte d'Ivoire, du Sénégal, du Cameroun, du Congo*, thèse de droit, Brest, 2003.
- S. Ranchy, *Le Statut juridique des zones industrielles littorales et la pollution des sols : état de la réglementation et perspectives*, thèse de droit, Lille, 2008.
- R. Rézenthel, *Le Droit de construire sur le domaine maritime*, thèse de droit, Lille II, 1979.
- E. Tierny, *Le Port maritime : lieu d'un pari libéral pour un enjeu régalien*, thèse de droit, Nantes, 2003.

Mémoires

- A. Diop, *Les Problèmes juridiques liés à l'exploitation du PAD*, Mémoire de Maîtrise de droit des affaires, Dakar, 2006.
- O. N.-G. Diop, *Le Naufrage du transbordeur M/S le Joola et les interrogations sur la sécurité des transports maritimes au Sénégal et en Afrique*, mémoire de Master 2, Nantes, 2009.
- N. Mahamoud Nour, *Le Code ISPS et ses incidences dans le transport maritime et les*

ports, mémoire de Master, Nantes, 2005.

- J. Rosgovas, *L'Utilisation du domaine public portuaire*, Aix-Marseille, 2005.

D.°Articles / Chroniques juridiques / Revues

- F. Lafay, « Les Transports maritimes et les infrastructures portuaires », in *Service Public et communauté européenne : entre l'intérêt général et le marché*, t. I : « Introduction et approche sectorielle », Paris, Dalloz, 2000.
- J.-M. Auby, « La Décentralisation des ports maritimes – aspect du droit privé à la fin du XX^e siècle », *LGJD*, Monchrétien, 1986 pp. 299 et s.
- J. Baudelaire, « Ports maritimes, service public et privatisation » *Transports*, n° 329, mai-juin 1988, p. 289.
- Bernier, « Les Ports maritimes et fluviaux, leur place dans l'économie française et leur rôle dans l'aménagement du territoire », rapport présenté les 27 et 28 avril 1993 devant le Conseil économique et social, coll. « Avis et rapports du conseil économique et social », n° 8, JO du 28 mai 1993.
- J. Cathelineau, « L'Autonomie des ports maritimes », *AJDA*, 1966, p. 461.
- Ph. Godfrin, « Le Régime administratif des ports maritimes français de commerce », thèse, Paris, 1967.
- J. Grosdidier de Matons, « La Contravention de grande voirie en matière portuaire », *DMF*, 1968, pp. 31 et 67.
- E. Langavant et R. Rézenthel, « Le Revers de l'autonomie ou la notion de port victime », *DMF*, 1986, pp. 387 et s.
- M. Y. Le Garrec, « Les Sources internationales du droit portuaire », *JMM*, 8 octobre 1993, pp. 2387 et s.
- C. Legendre, *Ports*, Rép. adm., 1^{re} éd, Dalloz.
- M. Ndende, *Les Mécanismes juridiques d'exploitation des terminaux portuaires : essai de synthèse et approches comparées*, t. XXIII, ADMO, 2005, pp. 201 et s.
- D. Ngom et B. Vergobbi, « Le Jumelage : une forme loyale et dynamique de coopération entre les ports », *JMM*, décembre 1994, pp. 3382 et s.
- Sous la direction de M. Ndende, « Articles des sessions 2011-12-13 », sur le transport maritime, *RAMATRANS (Revue Africaine des Affaires et des Transports)*, juillet des

années précitées.

- R. Rézenthel, « Les Assurances portuaires », in les actes du colloque « Droit, littoral et mer » sur « Les Ports maritimes », Sète, 11 et 12 mai 1989, pp. 121 et s.
- R. Rézenthel, « Le Cabotage maritime et la défense des intérêts portuaires », *Quotidien juridique*, 16 juin 1990, pp. 8-13.
- R. Rézenthel, « Le Régime domanial et la police dans les ports », *DMF*, 1991, p. 620.
- R. Rézenthel, « Les Régimes portuaires dans le monde », *Porthus* (Canada), printemps 1992, pp. 40 et s.
- R. Rézenthel, « La Gestion privative des terminaux dans les ports maritimes », *JMM*, 3 décembre 1993, pp. 2969 et s.
- R. Rézenthel, « La Domanialité portuaire et l'évolution du service public », *Navigation, ports et industries*, 30 mars 1994, pp. 179 et s. et *JMM*, 8 avril 1994, pp. 900 et s.
- R. Rézenthel, « Les Ports en Afrique : une chance pour le développement », *Navigation, ports et industries*, 30 juin 1994, pp. 429 et s.
- R. Rézenthel, « Les Ports : une puissance logistique au service de l'économie locale et nationale », *Navigation, ports et industries*, 30 décembre 1994, pp. 704 et s.
- R. Rézenthel, « Le Service public : avantages et inconvénients pour les activités portuaires », *Navigation, ports et industries*, 30 mai 1995, pp. 307 et s., et 30 juin 1995.
- R. Rézenthel, « Une nouvelle stratégie pour le développement des grands ports », *DMF*, 2008, pp. 943 et s.
- Y. Tassel, « Le Régime de la manutention portuaire », fascicule n° 1192, Jurisclasseur commercial.

Presse et webographie

- Anonyme, « Étude de marché sur les terminaux à conteneurs en Afrique de l'Ouest et de l'Est », rapport final, MLTC/CATRAM, 23/01/13.
- D. Ba, A. T. Diaw, G. Leclerc et C. Mering, « Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 à 2009 : enjeux multi-scalaires et aménagements », *Cybergeo : European Journal of Geography* (en ligne), Aménagement, Urbanisme, document 635, mis en ligne le 22 février 2013, <http://cybergeo.revues.org/25773>.
- M. Ciss, « Partenariat Chine-Sénégal : un port à Foundiougne et réhabilitation de celui de

Kaolack », *Le Soleil* (quotidien sénégalais), 5 juin 2010.

- B. Daudet, H. Deiss, J.-C. Cornier, « Dossier sur les ports en Afrique de l'Ouest », compilation des données d'Africapolis et de la fondation Sefacil, *JMM*, juin 2013.
- Diatta, Gueye, Sane, « Port autonome de Dakar : un pôle de compétitivité et d'intégration sous-régionale », *Le Soleil* (quotidien sénégalais), étude n° 6, mars 2007, pp. 7 et s.
- A. Harding, G. Pällsson, G. Raballand, « Ports et transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever », *SSATP*, mai 2007.
- L. E. Ndjambou, « Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou », *Les Cahiers d'Outre-mer* (en ligne), avril-septembre 2004, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 16 novembre 2014, <http://com.revues.org/>.

E.°Communications, colloques, rapports

- CNUCED, « Études sur les transports maritimes », 2011*-2012, <https://unp.un.org/>.
- Commission de l'UEMOA sur le programme de simplification et d'harmonisation des procédures administratives, douanières et de transit portuaire au sein de l'UEMOA, juin 2002, www.uemoa.int.
- Kh. A. Kane, *Études sur les possibilités de développement du commerce maritime entre Dakar et Ports Vendres*, rapport de stage, Master IAE Perpignan, 2005.
- Port Autonome de Dakar, rapport d'activités en 2011 et 2012.
- R. Rézenthel, « Les Ports de commerce : aspect de valorisation du domaine maritime », *Le Juge et la mer*, Nice, septembre 2014.

Table des matières

Remerciements.....	II
Table des abréviations et sigles.....	III
Dédicaces	VI
Sommaire	7
Introduction.....	9
Première Partie : État actuel de la structure portuaire.....	25
Titre I. Approche juridique du port	29
Chapitre 1. Le régime ou statut juridique du port	30
Section 1. La notion de port maritime autonome : entre évolution juridique et adaptation aux réalités du transport	30
§ 1. D'une spécificité à une révolution ou évolution conceptuelle.....	32
§ 2. Le passage d'un établissement public à une société nationale	36
Section 2. L'autorité portuaire	40
§ 1. Nécessité d'une autorité portuaire et recul de l'étatisme au PAD.....	41
§ 2. Organisation, recomposition des organes et responsabilisation de l'autorité dirigeante	46
Chapitre 2. L'État : régulateur du domaine portuaire et garant du service public	53
Section 1. Le régime domanial portuaire sénégalais	54
§ 1. Les normes applicables au domaine portuaire.....	55
§ 2. L'impact des règles domaniales sur la gestion portuaire.....	59
Section 2. Les perspectives d'élargissement de sites portuaires : vecteur d'émergence.....	61
§ 1. La politique monopolistique du port de Dakar, source de spécialité.....	62
§ 2. Les ports secondaires : nouveaux relais de croissance	64
Titre II. Infrastructures et superstructures face à la demande du marché	67

Chapitre 1. Les critères d'aménagements portuaires pour une génération de renommée	67
Section 1. Le rôle de l'État dans sa politique interventionniste	68
§ 1. Les procédures relatives aux travaux portuaires.....	69
§ 2. La question du financement et/ou aides de l'État	73
Section 2. La place portuaire sénégalaise dans l'économie africaine et mondiale	76
§ 1. La portée des accords et instances de coopération : jumelage sur la politique portuaire sénégalaise	78
§ 2. Dispositions internationales relatives aux ports.....	85
Chapitre 2. Le marché portuaire : entre concurrence, services et protection de l'environnement	90
Section 1. La concurrence intraportuaire	91
§ 1. La gestion privative des terminaux et services portuaires	92
§ 2. La question des « 3P » (partenariat public-privé).....	96
Section 2. Règles portuaires relatives à la protection et la prévention	100
§ 1. Les règles relatives à la sécurité portuaire pour le port de Dakar.....	101
§ 2. Les questions relatives à la sûreté au port de Dakar	111
Conclusion	117
Deuxième Partie : Aspect de la valorisation du domaine portuaire et source de régulation économique par le transport maritime	120
Titre I. Uniformisation et conciliation des sources réglementaires.....	123
Chapitre 1. Cadre général des règles du droit maritime.....	124
Section 1. La pluralité des règles	125
§ 1. Le particularisme du droit maritime, caractère spécifique	126
§ 2. Le caractère des règles internationales du droit maritime	132
Section 2. Le transport maritime : domaine du droit privé et application sur un espace public (limites à l'unification)	137
§ 1. Le transport de marchandises par voie maritime	140
§ 2. La mise en œuvre des sources internes et les conventions internationales.....	144

Chapitre 2. Le cadre du transport maritime de marchandises	153
Section 1. Le transport de marchandises : vecteur de régulation et applicabilité du droit	155
§ 1. Les textes applicables	157
§ 2. Moyens et aléas du transport de marchandises	164
Section 2. L'exécution du contrat de transport maritime	173
§ 1. La conclusion de l'étendue du contrat de transport maritime.....	175
§ 2. Obligations des parties et responsabilité du transporteur maritime	181
Titre II. Approche commerciale du transport maritime au Sénégal et perspectives de développement	191
Chapitre 1. Le marché import / export du transport maritime.....	192
Section 1. Adéquation ou connexion des capacités nautiques et les types de navires.....	193
§ 1. Les types de navires opérationnels	195
§ 2. Les outils techniques liés aux capacités nautiques	205
Section 2. L'impact économique du transport maritime	208
§ 1. La question de la régulation des échanges au profit du Sénégal	211
§ 2. La combinaison des types de transport : le multimodal.....	215
Chapitre 2. Implication du Sénégal dans l'évolution des activités maritimes communautaires et internationales	220
Section 1. Le développement du multimodal et l'accroissement de la desserte des <i>hinterlands</i> (arrière-pays ou pays enclavés)	221
§ 1. Sens des organisations régionales sur le transport maritime	223
§ 2. La desserte des <i>hinterlands</i>	226
Section 2. Le développement du transport des passagers par mer au profit du Sénégal	230
§ 1. Les outils juridiques liés au transport de personnes par mer	231
§ 2. Le transport maritime de passagers au Sénégal face aux principes généraux de responsabilité à l'image du Joola.....	234
Conclusion	239

Conclusion générale.....	242
Annexes.....	250
Bibliographie.....	285
Table des matières.....	295
Mots clés	299
Résumé.....	300

Mots clés

Transport maritime – réglementation – régulation – gestion – développement – port – maritime – commerce – conventions internationales – particularisme – domanialités – conteneurisation – concessions portuaires.

Keywords

Maritime transport – regulation – control – management – development – port – maritime – trade – international conventions – particularism – stateownership – containerization – port concessions.

Résumé

Le transport maritime, étant un levier du commerce international, traduit l'expansion du domaine de la commercialisation maritime des biens et services. Ce type de commerce existe depuis des siècles mais il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation économique. Le transit par la mer concerne 80 % à 90 % en tonnage des marchandises échangées dans le monde, autrement dit cette économie représente les 4/5^e de l'ensemble de l'économie planétaire. De ce fait, cette problématique implique une approche théorique et pratique, nationale, certes, mais aussi internationale par l'intérêt de comparaisons avec d'autres pays à vocation maritime dans un contexte qui ne cesse d'évoluer sur les plans économique, technique, commercial ainsi que juridique. Cependant, nombre de questions soulevées avec acuité pour mieux cerner le monde du transport maritime avec l'ensemble des entreprises qui le forment, des services qui s'y rattachent, des moyens et systèmes qui lui sont propres pour effectuer les échanges permanents à travers le monde, participent à la réglementation juridique au vu d'une meilleure régulation socio-économique. En effet, face aux bouleversements phénoménaux liés à ce domaine, cette thématique dessine un cadre comparatif en matière de gestion portuaire, des instances juridiques qui opèrent pour le bon déroulement des lois applicables et des différentes conventions liées au transport maritime. Toutefois, la place du Sénégal en la matière nécessite un travail à la fois théorique et pratique afin de prendre en compte la juste importance du transport maritime à travers une analyse de la situation dans la région et au Sénégal ainsi que d'engager des perspectives pouvant conditionner l'amélioration du secteur.

Summary

Maritime transport, a support of international trade, expresses the expansion of the field of maritime marketing of goods and services. This type of marketing exists centuries ago but it knows a revival because of economic globalization. Maritime transit concerns 80 to 90 percent in tonnage from exchanged goods in the world, in others words, that economy represents the four – fifths of the whole global economy. Therefore, that problematic implies both a theoretical and pratical approach, certainly national but also international by the interest of comparing with other maritime countries in a context which is continually evolving n economic, technical, commercial and legal levels. However, many questions raised with acuity to better define the world of maritime transport with the companies that compose it, services related to it, its own means and systems to carry out permanent exchanges around the world, contribute to the legal regulation in view of a better socio-economic control. In fact, considering the phenomenal upheavals linked with the field, this theme draws a comparative framework regarding port management, judicial instances that work for the smooth progress of applicable laws and different conventions related to maritime transport. However, Senegal's position on the subject needs both a theoretical and pratical work in order to take into account the fair importance of maritime transport through an analysis of the situation in the region and in Senegal, then undertake perspectives that may lead to the improvement of the sector.