

---

# Un premier pas vers la représentation de la nature devant le juge sénégalais : la reconnaissance des dommages à l'environnement marin

Marie Bonnin, Ibrahima Ly et Mohamed Diedhiou

---

## Introduction

- 1 Un jugement<sup>1</sup> condamnant les auteurs d'une pollution de l'environnement marin à de la prison ferme et à des dommages et intérêts<sup>2</sup> a été rendu récemment au Sénégal. L'audace<sup>3</sup> des juges dakarois dans un contexte où l'environnement est très peu appréhendé par la jurisprudence ouest-africaine doit être soulignée, rendue publique, et commentée<sup>4</sup> ! Il est vrai que la jurisprudence environnementale des pays africains est jeune et quantitativement faible. Différentes raisons justifient cet état de fait. Il faut d'abord considérer les difficultés inhérentes à la condition du juge en Afrique et plus particulièrement au Sénégal. Le Professeur D. Sy<sup>5</sup> a eu l'occasion de souligner les difficultés des juges liées à la fois à un manque de formation, au manque de moyens matériels et humains et au faible niveau financier de leur traitement, ce dernier élément pouvant favoriser la corruption.
- 2 En ce qui concerne plus spécifiquement le contentieux du droit de l'environnement, il n'est pas encore développé au Sénégal et le juge sénégalais n'a pas eu beaucoup d'occasions d'appliquer les dispositions protectrices de l'environnement ni de contribuer à leur élaboration<sup>6</sup>. La plupart des décisions prennent la forme de contentieux en matière de troubles de voisinage<sup>7</sup>. Le jugement que l'on va commenter ici s'en distingue en ce que les juges retiennent la qualification de dommage à la nature et plus globalement à l'environnement marin. En cela on peut considérer que ce jugement constitue une des

premières représentations de la nature devant le juge sénégalais. De nombreux contentieux ont été jugés en droit maritime mais ces jugements relèvent plus de contentieux commerciaux et n'abordent pas la question de l'environnement<sup>8</sup>. Dans le cadre spécifique de l'environnement marin qui nous concerne ici, il importe de noter l'absence de pollutions accidentelles par hydrocarbures importantes en Afrique de l'Ouest<sup>9</sup>, ce qui participe également à la faiblesse du contentieux en la matière. Le niveau de pollution peut être important, et c'est le cas notamment à Dakar dans la baie de Hann mais il s'agit le plus souvent de pollution diffuse difficilement sanctionnable. En l'espèce le caractère accidentel de l'événement, sa situation au cœur d'un parc national et le contexte politique a permis une intervention du juge. En effet, ce jugement intervient à un moment où la condamnation des atteintes à l'environnement commence à être de plus en plus prégnante à différentes échelles. A l'échelle régionale, dans l'affaire SERAP contre Nigeria, la Cour<sup>10</sup> de la CEDEAO<sup>11</sup> a ordonné au gouvernement du Nigéria de sanctionner les compagnies pétrolières responsables de pollution<sup>12</sup>. A l'échelle nationale, une telle dynamique s'est traduite par l'arraisonnement de plusieurs navires étrangers dont l'Oleg NAIDANOV<sup>13</sup> pour pêche illégale dans les eaux sous juridiction sénégalaise. A ce contexte favorable de prise de conscience de la nécessité de modérer les atteintes à l'environnement, il faut ajouter l'effervescence liée à la réforme judiciaire en cours au Sénégal.

- 3 Dans le jugement que nous commenterons ici, les atteintes à l'environnement résultent d'un nombre important de manquements aux obligations en termes de navigation et sécurité maritime. L'Almadraba Uno est un navire de pêche<sup>14</sup>, battant pavillon espagnol, qui se trouvait le jour du naufrage au Sénégal pour des raisons de déchargement et d'avitaillement. Une fois arrivé au port de Dakar, le navire a rempli ses réservoirs, mais également ses ballasts, par une quantité importante de gasoil. En partance vers ses zones de pêche, le capitaine avait mis le pilotage automatique en marche avant de descendre en soute. Le maître de pêche était en passerelle mais occupé à la reconnaissance des balises de pêche. Et ce n'est que lorsqu'ils ont entendu un gros bruit qu'ils se sont rendus compte que le navire s'était échoué sur les rochers du Parc national des îles de la Madeleine situé au large de Dakar. Les tentatives pour dégager le navire restant vaines, les autorités ont été prévenues mais face à l'ampleur des dégâts causés par le déversement des 310 000 litres d'hydrocarbures que contenait le navire, il a été nécessaire de faire intervenir des entreprises spécialisées dans les opérations de nettoyage. Le Tribunal régional de Dakar s'est distingué en reconnaissant l'importance des atteintes à l'environnement mais également en sanctionnant les préjudices causés à l'environnement marin.

## La reconnaissance par le juge d'atteintes à l'environnement

- 4 En reconnaissant ces atteintes à l'environnement, le juge de droit commun a souligné l'importance du système judiciaire au Sénégal malgré la faible jurisprudence existant jusque-là, d'autant plus que plusieurs catégories de préjudices environnementaux ont été reconnues.

## L'importance du rôle du juge de droit commun

- 5 Au Sénégal, il n'y a pas de juridiction spécialisée en matière d'environnement. Le système consacré depuis 1960 est celui de l'unité de juridiction à la base et de la dualité du contentieux au sommet. Cela facilite la répartition des compétences en ce qu'il ne distingue pas le droit public du droit privé. Le Tribunal régional est compétent en toutes matières<sup>15</sup> sauf en matière d'annulation des actes administratifs qui relève de la compétence de la Cour Suprême<sup>16</sup> (Voir Tableau 1). Partant, en dehors des contentieux où un acte administratif unilatéral portant sur la protection de l'environnement est mis en cause, l'affaire sera portée devant le Tribunal régional compétent<sup>17</sup>. En l'espèce, il s'agit du Tribunal régional de Dakar.

Tableau 1. Les compétences des juridictions au Sénégal<sup>18</sup>.

	1 <sup>er</sup> ressort	Appel	Cassation
<b>Cour suprême</b>	Annulation des actes administratifs		Pourvois en cassation en toutes matières
<b>Cour d'Appel</b>	1 <sup>er</sup> et dernier ressort pour les litiges relatifs aux opérations électorales (sauf Assemblée Nationale et Président de la République)	Appel des décisions rendues par les TR en matière civile, commerciale, pénale, administrative et fiscale ainsi que des affaires jugées en matière correctionnelle par le TD	-
<b>Tribunal régional (TR)</b>	Compétent pour tous les litiges autres que ceux pour lesquels la loi attribue compétence au TD	Appel des décisions rendues par les TD	-
<b>Tribunal départemental (TD)</b>	Compétent en matière civile et commerciale pour actions personnelles en dernier ressort jusqu'à 200 000 FCFA et en 1 <sup>er</sup> ressort jusqu'à la valeur de 1 000 000 FCFA.  Compétent en matière de contravention et pour juger certains petits délits.	-	-

- 6 Le Ministère public<sup>19</sup> est investi par le Code de procédure pénale du pouvoir de mettre en mouvement l'action publique. En l'espèce, le Procureur de la République, estimant que les eaux étaient atteintes d'une pollution s'est autosaisi de cette affaire. Plusieurs autres services de l'Etat, parce qu'ils étaient concernés par la pollution engendrée par le naufrage, se sont associés au Ministère public et se sont constitués demandeurs à l'action.

Il en est ainsi de la Direction des parcs nationaux, 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)<sup>20</sup> et de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)<sup>21</sup>. Cette dernière en tant que personne morale de droit public a la possibilité d'ester en justice. Elle a ainsi pu se constituer partie civile en plus de l'Etat du Sénégal dans le cadre de cette affaire.

- 7 En cas de dommage écologique résultant d'une infraction pénale, les particuliers, comme les associations<sup>22</sup>, peuvent agir devant le juge répressif, si l'atteinte à l'environnement leur cause un préjudice direct et certain. La procédure engagée dans cette affaire est pénale mais, comme prévu par le Code de procédure pénale, la juridiction statuant au pénal est compétente pour statuer sur les intérêts au civil<sup>23</sup>. En fait lorsqu'une action civile est intentée devant le juge répressif, celle-ci fait naître l'action en réparation. C'est pourquoi, dans cette affaire, le Tribunal Régional de Dakar statue à la fois sur l'action publique et sur les intérêts civils.

## Les reconnaissances antérieures d'atteintes à l'environnement

- 8 Cette affaire est importante pour le droit de l'environnement au Sénégal ne serait-ce que par sa seule existence. Il est vrai qu'il existe peu de jugements au Sénégal en matière d'environnement. Plusieurs raisons expliquent cet état de fait. Nous en avons déjà évoqué certaines<sup>24</sup> et, notamment, la faible formation en droit de l'environnement des juges, les difficultés liées à leur faible traitement et à leur statut. Mais il importe également de souligner la prégnance de la procédure dite de transaction<sup>25</sup> au Sénégal. En matière environnementale, comme en matière de pêche, les autorités administratives compétentes, face au non-respect de la règle de droit, ont la possibilité de transiger<sup>26</sup>. Cette procédure implique l'établissement d'un procès-verbal<sup>27</sup> et d'une demande de transaction adressée au ministre concerné. Celui-ci fixe alors, en cas d'acceptation de la transaction, le montant à régler en accord avec le Ministre des finances. Dans la majorité des cas, cette procédure va être utilisée et de fait les affaires relatives à la protection de l'environnement ne passent alors pas par les juridictions<sup>28</sup> car cette procédure éteint l'action publique.
- 9 Pourtant, la doctrine a pu souligner à quelques reprises des arrêts intéressant la protection de l'environnement<sup>29</sup>. Ainsi en 1971, la Cour d'appel de Dakar<sup>30</sup> à propos d'une installation d'usine de fabrication de farine de poisson avait affirmé que l'autorisation de cette installation ne mettait nullement son titulaire à l'abri du recours des propriétaires voisins. En l'occurrence, les inconvénients constatés constituaient bien des troubles de voisinage même pour une propriété située en zone industrielle. Cependant, la cour s'était limitée à reconnaître les troubles de voisinage<sup>31</sup> sans s'attacher aux dommages causés à l'environnement. D'autres arrêts peuvent être cités en ce qui concerne les troubles de voisinage comme par exemple celui de la Cour d'appel de Dakar Aidara contre Mbaye<sup>32</sup> mais aucun n'identifie de dommages à l'environnement. C'est pourquoi la reconnaissance des préjudices environnementaux par les juges dakarois suite au naufrage de l'Almadraba Uno revêt une importance particulière.

## La nature des préjudices environnementaux reconnus par le juge

- 10 Avant tout développement, il importe de souligner qu'il n'existe pas d'encadrement juridique du contentieux du dommage écologique au Sénégal<sup>33</sup>. Les seules traces que l'on peut noter résident dans la définition du dommage écologique dans le Code de l'environnement de 2001. L'article L2 le définit comme : « (t)out dommage subi par le milieu naturel, les personnes et les biens, et affectant l'équilibre écologique. Ce peut être : des dommages de pollution causés par l'homme et subis par des patrimoines identifiables et particuliers ; des dommages subis par des éléments inappropriés du milieu naturel ; des dommages causés aux récoltes et aux biens par le gibier ». Cette définition souligne l'importance de l'environnement et on peut y voir les prémisses d'une traduction juridique de ces dommages.
- 11 En l'espèce, les juges du Tribunal régional ont reconnu plusieurs dommages environnementaux qu'il est possible de relier à la nomenclature élaborée par les Professeurs Neyret et Martin (voir tableau ci-dessous)<sup>34</sup>. Cette nomenclature a pour objectif de « dépasser le désordre relatif à l'identification et à la délimitation des préjudices liés au dommage environnemental »<sup>35</sup> en définissant clairement le dommage<sup>36</sup> et le préjudice à l'environnement et en distinguant différentes formes de préjudice. C'est ainsi que les auteurs distinguent les préjudices causés à l'environnement des préjudices causés à l'homme. Or, les juges du Tribunal régional de Dakar ont bien reconnu des préjudices relevant de chacune de ces catégories (voir tableau 2).

Tableau 2. Lien entre le jugement et la nomenclature en ce qui concerne la nature juridique des préjudices.

Extraits du jugement n° 5424/2013 <sup>37</sup>	Correspondance avec la nomenclature des préjudices environnementaux	
	<i>Préjudice causé à l'environnement</i>	<i>Préjudice causé à l'homme</i>
« l'endroit regorge dans sa partie marine, de ressources halieutiques et constitue une zone de frayère pour les poissons mollusques et autres crustacés »	Atteintes aux espèces et plus spécialement aux fonctions écologiques des espèces Atteintes aux milieux aquatiques et à leurs fonctions	Préjudices collectifs : atteintes aux services d'approvisionnement
« Qu'avec la quantité de gasoil déversée (...) il y a nécessairement des conséquences sur l'écosystème, notamment la pollution des zones de frayère » .	Atteintes aux espèces et plus spécialement aux fonctions écologiques des espèces Atteintes aux milieux aquatiques et à leurs fonctions.	Préjudices collectifs : atteintes aux services d'approvisionnement

« La présence continue du navire sur la plage des tortues marines empêche la remontée de celles-ci ».	Atteintes aux espèces	
« La présence de l'Almadraba Uno perturbe la quiétude des oiseaux qui ne sont pas habitués à un tel décor ».		
« Les opérations de remorquage et de dépollution du navire ont nécessité des moyens colossaux »		Préjudices individuels ; préjudices économiques : coûts des mesures de limitation, coûts des mesures de réparation, coûts additionnels.

- 12 Par préjudices causés à l'environnement, il faut entendre selon les Professeurs Neyret et Martin « l'ensemble des atteintes causées aux écosystèmes dans leur composition, leurs structures et/ou leur fonctionnement ». Dans cette catégorie, le jugement relève deux sortes d'atteintes à l'environnement. La première concerne l'atteinte aux milieux aquatiques et à ses fonctions. Le jugement précise qu'avec « la quantité de gasoil déversée (...) il y a nécessairement des conséquences sur l'écosystème » et souligne également que l'espace naturel atteint constitue une « zone de frayère pour les poissons mollusques et autres crustacés ». La deuxième forme d'atteinte porte sur les espèces et leurs fonctions. Si l'on suit la nomenclature, « ces atteintes peuvent se manifester, à l'échelon de l'espèce, de la sous-espèce, de la population, de l'individu ou des habitats et peuvent prendre la forme de : la mutilation, la destruction, la perturbation d'animaux ; (...) l'éradication, l'affaiblissement, la diminution ou la raréfaction d'une espèce, d'une sous-espèce ou d'une population ; la destruction, l'altération, la dégradation d'un habitat ». Le jugement identifie plusieurs atteintes aux espèces sans toutefois leur associer de degré de gravité. La pollution par l'ammoniac qui s'est répandu et par le déversement de gasoil est ainsi mise au même niveau que la présence du navire échoué qui perturbe la quiétude des oiseaux, ou que la présence de l'épave qui empêche la remontée des tortues.
- 13 Par ailleurs, le jugement identifie des préjudices qui relèvent des préjudices collectifs causés à l'homme identifiés par la nomenclature comme « les atteintes portées à des intérêts humains dépassant la somme des intérêts individuels et qui affectent les bénéfices collectifs procurés par l'environnement ou qui nuisent à la défense de l'environnement sous différents aspects ». Les juges dakarois en identifiant le préjudice causé aux ressources halieutiques pointent du doigt l'impact économique de la pollution due au naufrage.
- 14 Ils soulignent également une autre forme de préjudice économique liée au coût des mesures de réparation en précisant que les opérations de remorquage et de dépollution du navire ont nécessité des moyens colossaux.

## L'évaluation et la sanction judiciaires des préjudices causés à l'environnement.

- 15 Ainsi, le Tribunal régional a bien reconnu des atteintes à l'environnement. L'absence d'encadrement juridique du préjudice écologique au Sénégal, et plus globalement en Afrique de l'Ouest, ne l'obligeait pas, comme cela aurait été le cas en France ou dans l'Union Européenne, à qualifier ou évaluer le préjudice. Le préjudice à l'environnement a été caractérisé du fait des atteintes au milieu marin mais les comportements fautifs des prévenus paraissent avoir influencé les juges. Par ailleurs, le Tribunal n'utilise pas de méthode particulière pour évaluer les dommages et intérêts et se base principalement sur le chef de préjudice de pollution marine.

### La qualification du préjudice

- 16 Le terme de préjudice environnemental n'est pas utilisé par le jugement du Tribunal de Dakar mais le jugement précise expressément que la condamnation intervient pour « toutes causes de préjudices confondues ». L'absence de cadre juridique sur la réparation et la sanction du dommage écologique dispense bien entendu le pouvoir judiciaire de respecter une grille de gravité des dommages, et la distinction faite par M. Boutonnet<sup>38</sup> entre l'état de gravité et le seuil de gravité n'a pas été utilisée en l'espèce<sup>39</sup>. Par contre, il semble que deux points ont particulièrement contribué à établir la conviction de la nécessité de sanctionner et d'indemniser les préjudices. Il s'agit tant du lieu du naufrage en plein cœur d'un espace naturel protégé que de l'accumulation de fautes par les membres de l'équipage.
- 17 Le lieu du naufrage n'est pas anodin puisque le navire s'est échoué en plein cœur d'un espace naturel protégé depuis le milieu des années 50 comme réserve ornithologique puis comme parc national depuis 1976<sup>40</sup> du fait de son importance pour la protection des oiseaux. Ce groupe d'îles se situe à environ 4 km à l'ouest du centre de Dakar. Le règlement intérieur du parc interdit la pêche et le mouillage dans le parc national et soumet l'accès à autorisation<sup>41</sup>. C'est ainsi que le navire se trouve, de fait, immobilisé dans une zone qui lui était interdite d'accès. Le juge, en assimilant mouillage et naufrage, utilise les moyens issus du règlement intérieur du parc pour sanctionner le fait que le navire ne devrait pas être à l'intérieur du périmètre de la zone protégée<sup>42</sup> et pour souligner l'importance de cet espace comme des espèces qui s'y trouvent.
- 18 Par ailleurs, et sans lien avec le lieu du naufrage, un autre point a certainement poussé le juge à intervenir et à sanctionner les préjudices environnementaux. Il s'agit des comportements fautifs de l'équipage. En effet, les réquisitions du parquet ont permis de déceler dans les agissements des membres de l'équipage la violation de nombreuses règles issues de différents textes juridiques (voir tableau 3). Et il est vrai que l'accumulation d'infractions a certainement favorisé le choix du juge de sanctionner et d'indemniser les préjudices subis.

Tableau 3. Récapitulatif des infractions.

Nature de l'infraction	Référence du texte
------------------------	--------------------

Violation du règlement intérieur du Parc	Article 10 de l'arrêté n° 7164 <sup>43</sup> : Sont et demeurent interdits sauf autorisation préalable, le débarquement sur les îles, le stationnement en bateau, dans un abri de camping ou tous autres moyens
Dommages de pollution	Art. R 69 décret n° 2001-282 <sup>44</sup> : « Dans tous les cas (...) de dommages de pollution commis par un navire, ce dernier peut être retenu au port jusqu'à fourniture d'une caution ou acquittement d'une consignation garantissant le paiement des pénalités encourues ou des réparations prévisibles.
Rejet en mer d'hydrocarbures, ou d'autres substances liquides nocives pour le milieu marin	Art. L 98 de la loi portant Code de l'environnement <sup>45</sup> : Est punie d'une amende (..) et d'une peine d'emprisonnement (...), tout capitaine (...) qui se rend coupable d'un rejet en mer d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives pour le milieu marin.
Exercice illégal de la profession de marin	Article 287 de la loi portant Code de la marine marchande <sup>46</sup>
Absence du Capitaine à la passerelle à l'entrée et à la sortie des ports	Art. 626 de la loi portant Code de la marine marchande
Usurpation de commandement	Art. 630 de la loi portant Code de la marine marchande
Abordage - Négligence - défaut de vigilance autres personnes	Art 668 de la loi portant Code de la marine marchande

- 19 Il ressort du jugement que les fonctions de Commandant de l'Almadraba Uno n'étaient pas assurées par la personne qui devait l'être en réalité au moment du naufrage<sup>47</sup> alors que le droit sénégalais n'autorise pas cet échange des rôles et surtout dispose que le capitaine est seul habilité à piloter le navire de pêche en zone portuaire<sup>48</sup>. Ce qui a conduit le juge à reconnaître une infraction pour exercice illégal de la profession de marin. Il faut souligner qu'en ce qui concerne le respect des règles de navigation, l'équipage n'a pas fait preuve de beaucoup de diligence. Le capitaine a mis le pilotage automatique dès la sortie du port de Dakar « dans une direction qui n'était pas la bonne avec une vitesse de 10 nœuds alors que celle autorisée dans les eaux où a eu lieu l'accident était de trois nœuds ». De plus, le jugement souligne que « le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ou ColReg 72 (*Collision Regulations 1972* en anglais) - ratifié par le Sénégal le 27 octobre 1978<sup>49</sup> - fait obligation aux navigateurs d'utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer, s'il existe, un risque d'abordage ». Parmi ces moyens figurent les radars. Or, le navire Almadraba Uno possédait un radar ARPA (*Automatic Radar Plotting Aid*) qui n'a pas été allumé et encore moins utilisé par l'équipage alors que la règle 7 du RIPAM rend obligatoire son utilisation. Toujours dans les moyens pour éviter les abordages, le jugement souligne que la vitesse était bien au-delà de la vitesse autorisée et



qu'une telle vitesse constitue une méconnaissance de la convention ColReg (précitée) « qui impose à tout navire de maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances ». D'autant plus, que le lieu du naufrage se situe dans les eaux intérieures puisqu'à l'intérieur des lignes de bases droites<sup>50</sup> et que, dans cette zone maritime, le trafic est particulièrement important.

- 20 Par ailleurs, une perquisition effectuée sur les lieux a permis de trouver à bord du navire des explosifs. Or, l'importation, la fabrication, la détention et le transport des explosifs ainsi que la possession de tous engins meurtriers ou incendiaires sont interdits par la loi<sup>51</sup>.
- 21 L'accumulation d'infractions n'est pas démentie par les trois défendeurs, c'est-à-dire le capitaine, le patron de pêche<sup>52</sup> et le mécanicien. Ils ont été accusés de ces différentes violations des règles mais n'ont pratiquement développé aucun moyen de défense. Ils ont juste prétendu que les explosifs avaient été mis à bord par l'équipage qu'ils ont remplacé et leur défense repose principalement sur l'absence de préjudice subi par l'Etat sénégalais mais ce moyen n'est pas accompagné d'arguments.

### L'absence de référence à des méthodes de calcul

- 22 Dans cette affaire, plusieurs infractions ont donc été relevées. Partant, la confusion des peines s'appliquait obligatoirement<sup>53</sup> en ce qui concerne l'action publique ; et les prévenus ont été condamnés à une peine d'emprisonnement de 6 mois dont un mois ferme. Cependant cette condamnation pénale se fait sans préjudice des dommages et intérêts civils qui peuvent être dus aux parties<sup>54</sup>. Or c'est par l'attribution de dommages et intérêts que les juges ont reconnu des préjudices écologiques. Peu de règles pouvaient être utilisées en l'espèce. L'article 134 du Code des obligations civiles et commerciales dispose simplement que « les dommages et intérêts doivent être fixés de telle sorte qu'ils soient pour la victime la réparation intégrale du préjudice subi »<sup>55</sup> mais ne comporte aucune disposition spécifique aux préjudices environnementaux.
- 23 Or, l'évaluation de ces préjudices est particulièrement complexe. Les études réalisées sur cette question montrent la diversité des méthodes utilisables et utilisées tant aux Etats-Unis<sup>56</sup> qu'en Europe ou à l'échelle internationale dans le cadre du système CLC/FIPOL. En droit sénégalais, la distinction réparation par équivalent en nature et réparation compensatoire n'existe pas plus que la distinction entre réparation primaire et réparation compensatoire<sup>57</sup>. Les juges se sont donc, à l'instar de ce que préconisait P.-A. Deetjen<sup>58</sup> en 2009 en l'absence de devis établissant le coût de la nature, ralliés à la théorie de Starck<sup>59</sup> qui affirmait que « toutes ces choses qui n'ont pas de prix en auront un : celui que le juge fixe souverainement ».
- 24 L'absence d'encadrement juridique du préjudice écologique aurait pu induire une démarche créatrice du juge. Mais, en Afrique, la jurisprudence a du mal à se positionner parmi les sources de droit. Il a été écrit qu'en « Afrique, il y a des obstacles à la production du droit administratif par le juge qui entraînent des conséquences sur le rôle du juge »<sup>60</sup>. C'est également vrai en droit de l'environnement, d'autant plus que la formation des juges est basée principalement sur le droit privé. A cet élément, il faut ajouter que le juge sénégalais ne dispose pas du pouvoir d'injonction, ni du pouvoir d'obliger à la remise en état du site<sup>61</sup>. C'est pourquoi la réparation en nature du préjudice écologique n'a pas été envisagée par les juges.

25 Partant, les juges dakarois ont choisi d'attribuer des indemnités-réparation<sup>62</sup> et ont rendu une décision qui cumule l'ensemble des préjudices. Les prévenus sont ainsi condamnés à verser à l'Etat du Sénégal 100 millions de FCFA à titre de réparation et pour toutes causes de préjudices confondues. L'ANAM se voit verser une caution de 2 milliards de FCFA (3 millions d'euros) pour couvrir les dommages causés par l'abordage du navire *Almadraba Uno*<sup>63</sup>. Pour autant, la décision ne détaille pas ces chiffres et surtout l'Etat n'a pas l'obligation d'affecter les sommes obtenues à la réparation de l'environnement même si elles lui ont été attribuées à titre de réparation. Ceci limite l'efficacité du jugement d'autant plus, qu'en l'espèce, aucune modalité de réparation pratique n'est envisagée par l'Etat<sup>64</sup>.

## La pollution : principal fondement de la responsabilité

26 La pollution est le principal fondement de la responsabilité utilisé dans ce jugement. Le tribunal s'est basé sur l'article L. 98<sup>65</sup> du Code de l'environnement qui punit le rejet en mer d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives pour l'environnement. Le jugement rappelle la définition de la pollution du milieu marin établie par l'article 1<sup>er</sup> du même code<sup>66</sup> et se base sur les analyses réalisées par le Laboratoire d'Analyses et d'Essais de l'Ecole Supérieure Polytechnique de l'Université Cheikh Anta DIOP de Dakar<sup>67</sup>. Ces analyses corroborent la présence d'hydrocarbures et d'ammoniac en mer. D'ailleurs, le juge sanctionne fort logiquement la pollution des eaux par les hydrocarbures, qui a été aggravée par le choix du capitaine de remplir ses ballasts de gasoil en lieu et place de l'eau.

27 Les juges auraient pu également utiliser d'autres articles du même code, qui interdisent la pollution du milieu marin. Ainsi, les articles L63 et L64 sont aussi relatifs à la pollution des eaux dans les limites territoriales<sup>68</sup>. Or, le navire s'est bien échoué dans les eaux intérieures de l'Etat et la pollution était bien caractérisée. Une référence aurait également pu être faite à l'article R. 56<sup>69</sup> qui, dans le cadre de la police de l'eau interdit également les rejets polluants. La non-invocation de ces articles souligne la formation faible ou insuffisante des juges en matière de droit de l'environnement.

28 Malgré la ratification d'un nombre important de conventions internationales relatives à l'environnement et particulièrement à l'environnement marin<sup>70</sup>, les juges n'ont pas fait référence à ces traités dans le cadre du jugement. Selon la Constitution<sup>71</sup>, ces traités ont une valeur supérieure à celle des lois sous réserve de leur application par l'autre partie<sup>72</sup>. Dès lors, le tribunal avait une très large latitude pour se référer au droit international mais n'a pas utilisé cette possibilité en ce qui concerne la pollution. Cependant, cette absence d'utilisation du droit international relève bien d'un choix des juges puisqu'au cours des entretiens, le substitut du procureur a souligné qu'étant donné que des dispositions nationales existaient, il n'était pas nécessaire d'utiliser des règles de droit international.

29 Par ailleurs ce jugement fournit l'occasion de souligner l'absence de reconnaissance du principe pollueur-payeur dans le droit positif sénégalais. Si l'article L. 26 du Code de l'environnement dispose bien qu'en « cas de pollution constatée par les services compétents du Ministère chargé de l'environnement ou de toute autre structure habilitée, il est procédé à la remise en état des lieux par les soins du ou des pollueurs », son positionnement dans le chapitre des installations classées limite son champ d'application à celles-ci, même si ce n'est pas explicitement mentionné. Le principe

pollueur-payeur n'existe donc qu'en ce qui concerne les installations classées et ne s'applique pas en dehors de ce régime particulier. Ce qui est d'autant plus regrettable que l'article L.4 du Code de l'environnement énonce plusieurs autres principes dont celui de prévention et de précaution.

- 30 La décision des juges aurait peut-être pu mettre plus en valeur les outils juridiques existants en droit de l'environnement sénégalais et être ainsi plus argumentée. Mais au-delà des imperfections de ce jugement, la décision de reconnaître et de condamner les dommages à l'environnement marin suite à l'échouage de l'Almadraba Uno constitue un précédent important pour le développement du droit de l'environnement au Sénégal et une première représentation de la nature devant le juge. Par ce jugement, c'est l'effectivité du droit de l'environnement qui est mise en avant, l'importance du rôle du juge ainsi que la nécessité de sanctionner les préjudices environnementaux.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- AIHJA, 2013, Rapport du Sénégal : Le juge administratif et le droit de l'environnement, Réponses au questionnaire, Congrès de Carthagène : Cour suprême du Sénégal.
- Apostolidis, C., 1997, La protection juridique de l'humanité, p. 155-187, dans : Apostolidis et al. 1997, L'humanité face à la mondialisation, droit des peuples et environnement, L'Harmattan, 230 p.
- Bowman M. et A. Boyle, 2002, Environmental Damage in International and Comparative Law Problems of Definition and Valuation, Oxford University Press, [en ligne] URL : [http://www.research.ed.ac.uk/portal/en/publications/environmental-damage-in-international-and-comparative-law\(a33b65ff-4ac4-4b36-b095-911db12938e4\)/export.html](http://www.research.ed.ac.uk/portal/en/publications/environmental-damage-in-international-and-comparative-law(a33b65ff-4ac4-4b36-b095-911db12938e4)/export.html).
- Camproux Duffrène, M-P. et D. Guihal, 2013, De l'audace, encore de l'audace, toujours de l'audace, et l'environnement sera sauvé, Revue juridique de l'environnement, n° 3, p. 457-480.
- Cornu-Thénard, E., 2008, La réparation du dommage environnemental : étude comparative de la directive n° 2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale et de l'UI Oil Pollution Act, RJE, n° 2, p. 175-189.
- Cornu-Thenard, E., 2009, La restauration du dommage écologique selon l'US Oil Pollution Act, Revue juridique de l'environnement, n° 1, p. 27-37.
- Deetjen, P-A., 2009, La traduction juridique d'un dommage : le préjudice écologique, Revue juridique de l'environnement, n° 1, p. 39-50.
- Diallo, I. K., 1992, Le contentieux maritime devant le juge : étude de droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire et de la France. Dakar : Editions juridiques africaines.
- Kloff, S. et W. Clive, 2005, Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, Fondation internationale du Banc d'Arguin, [en ligne] URL : [http://cmsdata.iucn.org/downloads/offshore\\_oil\\_fr.pdf](http://cmsdata.iucn.org/downloads/offshore_oil_fr.pdf).
- Ly, I., 1994, Problématique du droit de l'environnement dans le processus de développement économique et social en Afrique : l'exemple du Sénégal, Thèse de doctorat en droit, UCAD, 458 p.

Ly, I et P.M. Dieng, 2003, "Le Sénégal", dans Prieur (ed.) La mise en œuvre du droit international de l'environnement dans les pays francophones, PULIM

Neyret L. et G. Martin (Dir.), 2012, Nomenclature des préjudices environnementaux, LGDJ, 434 p.

Ravit, V., 2013, Observations sur les propositions du rapport « pour la réparation du préjudice écologique », Petites affiches, 10 dec. 2013, n° 246, p. 6.

Sy, D., 2003, La condition du juge en Afrique : l'exemple du Sénégal, Revue d'étude et de recherche sur le droit et l'administration dans les pays d'Afrique, n° 3, Université de Bordeaux édition.

Sy, D., 2013, Ecrire, dire et comprendre le droit administratif en Afrique. Une approche juridique et sociologique, Droit sénégalais n° 11-2013, Presses de l'université de Toulouse 1, p. 291-303.

## NOTES

1. Jugement du Tribunal régional hors classe de Dakar n° 5424/2013 du 9 octobre 2013, Ministère public et autres c/ J. A. Azkaraté, J. A. Amparan Cuadra et G. E. Wobenetsi. Il n'existe pas de recueil public des décisions de justice relatives au droit de l'environnement au Sénégal, ce qui rend complexe le travail d'analyse, car il faut faire des entretiens systématiquement.

2. Au terme de l'action publique, les prévenus ont été condamnés à une peine d'emprisonnement de 6 mois dont 1 ferme ainsi qu'à une amende de 5 millions de Francs de la Communauté Financière Africaine (Francs CFA) ce qui correspond à 7692 euros, de plus ils ont été condamnés à payer à l'Etat du Sénégal la somme de 100 millions de FCFA de dommages et intérêts (env. 154 000 euros) et sont redevables d'une caution de 2 milliards de FCFA à verser à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) (env. 300 000 euros).

3. Référence est faite ici au commentaire de l'arrêt de la Cour de cassation du 25 septembre 2012 : M.-P. Camproux Duffrène, D. Guihal, « De l'audace, encore de l'audace, toujours de l'audace, et l'environnement sera sauvé », *Revue juridique de l'environnement*, n° 3/2013, p. 457-480.

4. Pour la réalisation de ce commentaire, des entretiens ont été réalisés au début de l'année 2014 avec les personnes suivantes : Bassirou Ndiaye, substitut du Procureur de la République près le Tribunal Régional ; Adama Traore, Juge du siège au Tribunal Régional de Dakar ; Birame SENE, substitut du Procureur de la République près le Tribunal ; Bassirou Diarra, Directeur des pêches (DPSP) ; Amadou Khouredia Diop, Conseiller technique à la Haute Autorité chargée de la coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR) ; Ousmane Traore, Capitaine de Vaisseau, (HASSMAR).

5. D. Sy, "La condition du juge en Afrique : l'exemple du Sénégal", *Revue d'étude et de recherche sur le droit et l'administration dans les pays d'Afrique*, n° 3, 2003.

6. AIHJA (2013), Rapport du Sénégal : Le juge administratif et le droit de l'environnement ; I. Ly, *Problématique du droit de l'environnement dans le processus de développement économique et social d'un pays africain : l'exemple du Sénégal*, Thèse de doctorat en droit Université Cheikh Anta Diop, Dakar, 1994.

7. Il importe de souligner que certains rares arrêts concernent le droit de l'environnement (CA Dakar, 19 mars 1971, D. Pizano contre M.B. Bachir, *EJDA* sept./oct. 1987, p. 25 en matière d'installations classées ; CA Dakar 26 juillet 1984, Aidara et Mbaye, *Lex* 27 juillet 1990, p. 1 en matière de troubles de voisinage ; CES n° 1/2001 du 1<sup>er</sup> février 2001 Oumar Gaye c/ Etat du Sénégal non publié).

8. Diallo, I K, *Le contentieux maritime devant le juge : étude de droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire et de la France*. Dakar: Editions juridiques africaines, 1992.

9. Kloff et Wicks, *Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*. Fondation internationale du Banc d'Arguin ([http://cmsdata.iucn.org/downloads/offshore\\_oil\\_fr.pdf](http://cmsdata.iucn.org/downloads/offshore_oil_fr.pdf).)
10. Cour de justice de la Communauté CEDEAO, Affaire SERAP c/ Nigeria, Judgement n° ECW/CCJ/JUD/18/12. Consultable en ligne : [http://www.courtecowas.org/site2012/pdf\\_files/decisions/judgements/2012/SERAP\\_V\\_FEDERAL\\_REPUBLIC\\_OF\\_NIGERIA.pdf](http://www.courtecowas.org/site2012/pdf_files/decisions/judgements/2012/SERAP_V_FEDERAL_REPUBLIC_OF_NIGERIA.pdf)
11. La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est un regroupement régional de 15 pays créé en 1975. Sa mission principale est de promouvoir l'intégration économique. Parmi ses institutions, on compte la Commission, le Parlement de la CEDEAO, la Cour de justice de la CEDEAO et la Banque d'investissement et de développement.
12. Dans ce jugement historique, la Cour de justice de la CEDEAO reconnaît entre autres que le Nigeria a violé les articles 21 et 24 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples, le dernier consacrant le droit à un environnement satisfaisant.
13. Navire russe arraisonné le 23 décembre 2013 pour pêche sans autorisation dans les eaux sous juridiction sénégalaise conformément à l'article 84 du Code de la pêche maritime. Sources : Procès-Verbal d'infraction de la Direction de la protection et de la surveillance des pêches du 5 juillet 2014, Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP)-volet opérationnel.
14. Il s'agissait plus précisément d'un thonier de 45 ans.
15. Le Tribunal régional est juge de droit commun compétent pour les litiges de toutes matières que la loi ne soumet au jugement d'aucune autre juridiction (art 3, loi n° 84-19 du 2 février 1984).
16. Article 1<sup>er</sup> de la loi organique 2008-35 du 8 août 2008 sur la Cour Suprême.
17. Les articles 729 et suivants du Code de procédure civile donnent compétence en premier ressort au Tribunal régional pour toutes matières administratives.
18. Règles fixant l'organisation judiciaire, en particulier la loi n° 84-20 du 2 février 1984 fixant les attributions des tribunaux départementaux en matière correctionnelle.
19. Ce ministère public est composé du Procureur de la République et de ses substituts. Il est intéressant de noter que le substitut en charge du dossier de l'Almadraba Uno, Mamadou Bassirou Ndiaye, est titulaire d'un Master en droit de l'environnement de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD) et que sa formation l'a incité à prendre en compte l'environnement. Entretien du 5 juin 2014, Tribunal régional de Dakar.
20. Cette haute autorité est compétente pour tout ce qui concerne la coordination de l'action de l'Etat en mer (D. n° 2006-322 du 8 avril 2006).
21. Cette agence autonome est, entre autres compétences, active dans la prévention contre la pollution du milieu marin du fait des rejets des navires. Décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.
22. Article L 107 de la Loi 2001-01 du 15 janvier 2001 portant code de l'environnement.
23. Article 3 alinéa 1 du Code de procédure pénale : « L'action civile peut être exercée en même temps que l'action publique et devant la même juridiction » ; Loi n° 65-61 du 21 juillet 1965 portant Code de procédure pénale.
24. On peut également souligner la méconnaissance des procédures à utiliser, la crainte des représailles éventuelles car un recours pour excès de pouvoir contre la décision unilatérale d'une autorité administrative peut être considéré comme une attaque personnelle contre cette autorité, ou encore, comme déjà évoqué, dans l'introduction la méconnaissance des règles environnementales par les juges des juridictions de base.
25. Le Professeur Ly soulignait déjà en 1994 que « les transactions ne sont que le reflet de la société sénégalaise (arrangements, palabres), l'essentiel étant d'éviter l'ébrulement de l'infraction commise (*Problématique du droit de l'environnement dans le processus de développement économique et social d'un pays africain : l'exemple du Sénégal*, thèse de doctorat d'Etat, UCAD (1994), 458 pages).

26. L'article 108 du Code de l'environnement de 2001 dispose que l'administration chargée de l'environnement a plein pouvoir pour transiger sous réserve des dispositions de l'article L. 103 aux termes duquel la transaction est écartée en cas de récidive. L'article 68 du Code de la pêche pose la même règle en matière de pêches.
27. C'est le procès-verbal de constatation de l'infraction qui permet d'entrer en voie de transaction. Celui-ci est établi par des agents verbalisateurs (article 59 et 60 du décret n° 2001-282 du 12 avril 2001 portant application de la loi n° 2001-01). La transaction doit aboutir au paiement immédiat de l'amende. Le défaut de paiement entraîne la saisie de la juridiction répressive compétente.
28. Il importe de noter que, dans certains cas de pollution, la transaction n'est pas autorisée, c'est le cas notamment si l'auteur des faits est un récidiviste, ou dans les cas où la pollution a été délibérée. Dans ces hypothèses, le tribunal compétent est saisi.
29. I. Ly, voir thèse précitée.
30. CA Dakar, 19 mars 1971, D. Pizano c/ M.B. Bachir.
31. Elle avait jugé que « attendu que les inconvénients constatés constituent un trouble anormal de voisinage, même pour une propriété située en zone industrielle, il échet de confirmer la décision du premier juge », extrait de l'arrêt précité, Ly et Dieng, « Le Sénégal », in M. Prieur, *La mise en œuvre du droit international de l'environnement dans les pays francophones*, PULIM, 2003.
32. CA Dakar, 26 juillet 1984, affaire Aidara contre Mbaye.
33. En droit communautaire européen, la Directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale est venue encadrer la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Il n'existe pas d'équivalent de cet encadrement au niveau de la sous-région ouest-africaine.
34. L. Neyret, G. Martin (Dir.), *Nomenclature des préjudices environnementaux*, LGDJ, 2012, 434 p.
35. L. Neyret et G. Martin, « Exposé des motifs » in Neyret et Martin (dir), 2012, précité.
36. Les auteurs définissent le dommage environnemental « comme l'atteinte portée à l'intégrité et/ou à la qualité de l'environnement naturel » (L. Neyret et G. Martin, « Proposition de nomenclature des préjudices liés au dommage environnemental », in Neyret et Martin (dir), 2012, précité.).
37. Ces extraits figurent tous dans la page 19 de la version officielle de l'arrêt.
38. M. Boutonnet, « La qualification du préjudice causé à l'environnement », in Neyret et Martin (dir), 2012, précité.
39. Cet auteur souligne l'importance pour le juge d'apprécier le préjudice selon les différentes échelles ou niveaux de gravité. Il est vrai qu'en vertu de l'application de l'adage de *minimis non curat praetor* ce qui est trop insignifiant ne peut pas ouvrir droit à réparation. Cependant, en l'espèce le niveau de gravité n'est pas pris en compte par les juges.
40. Décret n° 76-0033 du 16 janvier 1976 portant création du Parc national des îles de la Madeleine.
41. Article 10 de l'arrêt n° 7164/PM/DGT du 24 juin 1976 portant règlement intérieur du Parc national de l'île des Madeleines dispose que sont et demeurent interdits, sauf autorisation préalable, le mouillage de bateaux sur l'île.
42. Une décision d'immobilisation du navire a été prise sur cette base pour préserver les intérêts de l'Etat et ceux des intervenants réquisitionnés (p. 5 du jugement).
43. Arrêté n° 7164/PM/DGT du 24 juin 1976 portant règlement intérieur du Parc national de l'île des Madeleines.
44. Décret n° 2001-282 du 12 avril 2001 portant application du Code de l'environnement
45. Loi n° 2001-01 du 15 janvier 2001, modifiée, portant partie législative du Code de l'environnement
46. Loi n° 2002-22 du 16 août 2002.

47. Le patron de pêche avait demandé au capitaine d'aller envoyer des documents à la Société qui les employait et le capitaine a souligné au cours de l'audience que « le patron de pêche, qui était aux commandes du navire au moment du naufrage, est son supérieur hiérarchique sur le navire car il représente la société ».
48. Cette zone est définie par l'article 5 c) du décret n° 87-1552 du 19 décembre 1987 portant approbation des statuts de la société nationale du Port Autonome de Dakar.
49. La Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer a été adoptée en 1972. Signée à Londres le 20 octobre 1972, elle est entrée en vigueur le 15 juillet 1977. Par cette Convention, les États parties s'engagent à donner effet aux dispositions (règles et annexes) du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Ce règlement définit des règles de navigation et, spécialement dans sa règle 10, fournit la base légale et détaille la réglementation des dispositifs de séparation du trafic. Il précise l'usage qui doit être fait des feux, marques, signaux sonores et lumineux.
50. Les lignes de bases droites telles que définies par le décret n° 90-670 du 18 juin 1990 passent par le milieu des îles de la Madeleine.
51. Article 1<sup>er</sup> de la loi n° 64-52 du 10 juillet 1964 réprimant l'importation, la fabrication, la détention et le transport des explosifs ainsi que la possession de tous engins meurtriers ou incendiaires.
52. Etre patron de pêche est une fonction qui existe sur de nombreux bateaux de pêche comme celle de capitaine et de mécanicien. Ce statut s'obtient par le biais d'un diplôme de patron de pêche. Sur ce navire, les rôles avaient l'air d'être inversés en fait. En droit, il y a bien le capitaine, le patron de pêche et le mécanicien qui ont des rôles distincts, et, en droit sénégalais, la fonction de capitaine ne peut pas être exercée par le patron de pêche sur un bateau de cette taille. Or, en l'espèce le patron de pêche était à la barre à la place du capitaine à un endroit où seul le capitaine est autorisé à être à la barre.
53. Article 5 de la loi de base n° 65-60 du 21 juillet 1965 portant Code pénal.
54. Article 10 du Code pénal, précité.
55. Loi n° 63-62 du 10 juillet 1963 portant première partie du Code des Obligations Civiles et Commerciales.
56. E. Cornu-Thenard, « La restauration du dommage écologique selon l'*US Oil Pollution Act* », *Revue juridique de l'environnement* n° 1/2009, p. 27-37.
57. Sur des différents modes de réparation respectivement prévus par la Directive sur la responsabilité environnementale n° 2004/35 du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale (JOUE L 143 du 30 avril 2004, p. 56 et l'*US Oil Pollution Act*, voir E. Cornu-Thenard, « La réparation du dommage environnemental : étude comparative de la directive n° 2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale et de l'*US Oil Pollution Act* », *RJE*, n° 2/2008, p. 175-189.
58. P-A Deetjen. , « La traduction juridique d'un dommage : le préjudice écologique », *Revue juridique de l'environnement*, n° 1/2009, p. 39-50.
59. B. Starck, *Droit civil, Obligations*, Litec, n° 960, p. 326. Cité par C. Apostolidis, « La protection juridique de l'humanité », p. 173, in Apostolidis et al. 1997, *L'humanité face à la mondialisation, droit des peuples et environnement*, L'Harmattan, 230 pages.
60. D. Sy, « Ecrire, dire et comprendre le droit administratif en Afrique. Une approche juridique et sociologique », *Droit sénégalais* n° 11-2013, Presses de l'Université de Toulouse 1, p. 291-303.
61. Rapport de l'AIHJA, précité.
62. Terme utilisé par : V. Ravit, « Observations sur les propositions du rapport « pour la réparation du préjudice écologique » », *Petites affiches*, 10 déc. 2013, n° 246, p. 6.
63. Le juge ne distingue pas l'abordage de l'échouage. Pourtant, en droit, la définition de l'abordage est stabilisée et correspond à la collision entre deux engins flottants.

64. La remise en état prévue par l'article L. 26 al. 2 du Code de l'environnement aurait pu être invoquée. Cet article prévoit qu'« (en) cas de pollution constatée par les services compétents du Ministère chargé de l'environnement ou de toute autre structure habilitée, il est procédé à la remise en état des lieux par les soins du ou des pollueurs. En cas de non-identification du responsable de la pollution, la remise en état est effectuée par les services de l'environnement. Dans ce cas, les travaux sont réglés sur le fonds pour la protection de l'environnement ». Cependant, d'après nos informations, ce fonds pour la protection de l'environnement n'a jamais été mis en place.

65. L'alinéa 1 de l'article 98 du Code de l'environnement dispose : « Est punie d'une amende d'un million à 10 millions de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à un an, ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine de navire sous pavillon du Sénégal qui se rend coupable d'un rejet en mer d'hydrocarbures, ou d'autres substances liquides nocives pour le milieu marin, en infraction avec les dispositions du présent Code et des règlements pris pour son application, ou des Conventions internationales relatives à la prévention de la pollution marine auxquelles le Sénégal a adhéré ».

66. «Pollution marine : Introduction directe ou indirecte de substances ou d'énergie dans le milieu marin, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles sur la faune et la flore marines et sur les valeurs d'agrément, lorsqu'elle peut provoquer des risques pour la santé de l'homme ou constituer une entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations normales de la mer ».

67. Il résulte de ces analyses ainsi « que des certificats n° 830, 831, 875 et 876 des 6 et 14 août 2013, que les analyses ont fait ressortir des taux de 87,12 mg/l et 28,8 mg/l d'azote ammoniacal ainsi que des taux de 12,23% et 37,3% d'hydrocarbures » (extrait du jugement).

68. L'article L 63 dispose que « sont interdits tous déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de toute nature susceptibles de provoquer ou d'accroître la pollution des eaux continentales et/ou eaux de mer dans les limites territoriales ». L'article L 64 le complète en stipulant que « sans préjudice des dispositions spéciales des conventions internationales portant prévention et répression de la pollution marine ratifiées par le Sénégal, sont interdits les déversements, les immersions et incinérations dans les eaux marines sous juridiction sénégalaise, de substances de toute nature susceptibles : - de porter atteinte à la santé publique et aux ressources marines biologiques ; - de nuire aux activités maritimes, y compris la navigation et la pêche ; - d'altérer la qualité des eaux marines du point de vue de leur utilisation ; - de dégrader les valeurs d'agrément et le potentiel touristique de la mer et du littoral.

69. Art. R 56 du décret n° 2001-282. « Sont interdits au titre de la police de l'eau: a) tous déversements, écoulements, dépôts directs ou indirects, tout fait en général susceptible de polluer les eaux continentales ou marines; b) tous rejets à partir de la côte d'eaux et de toutes substances usées, de déchets industriels, de toutes substances solides ou liquides toxiques pouvant entraîner la pollution des plages et des zones littorales ».

70. Par exemple : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982, Montego Bay) a été ratifiée par le Sénégal le 25 octobre 1984, la Convention sur la prévention de la pollution par les navires (Londres, MARPOL 73/78) le 16 avril 1997, le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique (Abidjan, 23 mars 1981) le 10 mai 1983 et la Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1992), le 2 août 2012.

71. Constitution du Sénégal du 22 janvier 2001.

72. Art. 98 de la Loi n° 2003-15 du 19 juin 2003 portant révision de la Constitution.



---

## RÉSUMÉS

Les côtes sénégalaises doivent faire face à plusieurs enjeux économiques, environnementaux, sociaux et humains. Les atteintes à l'environnement marin et côtier s'inscrivent dans un cadre juridique et institutionnel jusque-là insuffisant du fait tant de l'imprécision de certains textes juridiques que de leur très relative effectivité. Toutefois, le juge sénégalais par un premier jugement percutant vient contrecarrer cette affirmation et s'instaure comme un nouvel acteur du droit de l'environnement pour faire face à la vulnérabilité du milieu marin. En effet, en condamnant les auteurs d'atteintes à l'environnement, le Tribunal de Dakar s'est distingué en reconnaissant l'importance des atteintes à l'environnement mais également en sanctionnant les préjudices causés à l'environnement marin.

The coasts of Senegal must face several economic, environmental, social and human issues. It's often difficult to punish those responsible for the damage to the coastal and marine environment because of an insufficient legal and institutional framework and its relative application. However, in a first major judgement, a Senegalese judge has challenged this assertion. By doing so, the judge tries to play a new role as an actor in the protection of the marine environment. By sentencing those who damage marine environments, the court of Dakar recognises the importance of the attacks to the environment and has punished the perpetrators of the environmental damage.

## INDEX

**Mots-clés :** droit, environnement, Sénégal, pollution, mer, océan, Afrique

**Index géographique :** Afrique

**Keywords :** environmental law, Senegal, pollution, Africa, sea, ocean

## AUTEURS

### MARIE BONNIN

Institut de Recherche pour le Développement (IRD), UMR LEMAR- Chercheur associé UMR AMURE- Institut Universitaire Européen de la Mer, Rue Dumont d'Urville, Technopole Brest Iroise, 29280 Plouzané, France, courriel : marie.bonnin@ird.fr

### IBRAHIMA LY

Laboratoire d'Etudes et de Recherches en Politiques- Droit de l'environnement et de la santé (LERPDES), Faculté des Sciences Juridiques et Politiques, Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal

**MOHAMED DIEDHIU**

Laboratoire d'Etudes et de Recherches en Politiques- Droit de, l'environnement et de la santé (LERPDES), Faculté des Sciences Juridiques et Politiques, Université Cheikh Anta Diop, Dakar, Sénégal