

UNIVERSITÉ ASSANE SECK DE ZIGUINCHOR
UFR SCIENCES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES
DÉPARTEMENT DES SCIENCES JURIDIQUES



MÉMOIRE DE MASTER EN DROIT PRIVÉ

Spécialité : Droit des Activités Économiques

RAPPORT présenté pour l'obtention du diplôme de Master II

THÈME

LE STATUT DES PIROGUES EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS
ENTRE INCERTITUDES ET INCOMPRÉHENSIONS

Présenté par :

Alphonse PRÉIRA

Membre de jury :

Dr. Philippe K. BASSÈNE

Dr. Khalifa A. KANE

M. Ibrahima DIA

Encadreur pédagogique :

Dr. Khalifa Ababacar KANE

Maître de stage :

Cnt. Mandiaye Demba FALL

ANNÉE ACADÉMIQUE 2023/2024

« L'université Assane Seck de Ziguinchor (UASZ) n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire ; ces opinions devant être considérées comme propres à leur auteur. »

DÉDICACES

Avec toute ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail à ceux envers qui les mots, aussi soigneusement choisis soient-ils, ne suffiront jamais à exprimer la profondeur de mon amour sincère.

A mes très chers parents qui n'ont ménagé aucun effort pour notre réussite,

A mon tuteur David Diatta et à sa femme Adèle Diédhiou,

A mes sœurs Germaine, Monique et Angélique,

A mes frères Papis, François, Jean Claude et Raoul,

A toute ma famille

A tous mes camarades de promotion

A mes amis.

REMERCIEMENTS

La rédaction de ce rapport, bien qu'issue d'un travail personnel, n'aurait pu aboutir sans le soutien, l'accompagnement et l'implication de plusieurs personnes que je tiens ici à remercier sincèrement. Je voudrais tout d'abord exprimer ma profonde gratitude à mon encadreur pédagogique, Docteur Khalifa Ababacar KANE, Chef du département des sciences juridiques de l'Université Assane Seck de Ziguinchor, pour sa disponibilité, ses orientations précieuses et son encadrement constant tout au long de l'élaboration de ce travail.

Je tiens également à remercier le Coordonnateur du master de droit privé le Docteur Thomas DIATTA ainsi qu'à tout le corps professoral du Département pour leur contribution majeure à notre formation, votre rigueur et votre sens de la responsabilité font de vous une référence. Monsieur le Coordonnateur, soyez assuré de notre profonde gratitude.

Mes remerciements chaleureux vont également à mon maître de stage, le Capitaine M. Mandiaye Demba FALL, pour son soutien indéfectible, sa bienveillance, sa disponibilité et son expertise, qui ont grandement contribué à la réussite de ce rapport.

Je remercie tout particulièrement le Commandant du port de Ziguinchor, M. Mamadou Moustapha NIANG, pour ses conseils avisés, son soutien constant et ses encouragements, qui m'ont été d'une aide inestimable.

Ma reconnaissance s'étend à l'ensemble du personnel de la Circonscription Maritime Sud, pour leur accueil, leur collaboration et la richesse des connaissances qu'ils ont bien voulu partager avec nous.

Enfin, je tiens à remercier mes collègues de l'ANAM pour leurs échanges constructifs, leurs conseils et leur précieuse contribution à la réflexion menée dans le cadre de ce travail.

LISTE DES SIGLES, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Al.	: Alinéa
ANAM	: Agence Nationale des Affaires Maritimes
Art.	: Article
CCJA	: Cour Commune de la Justice et d'Arbitrage
CEDEAO	: Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	: Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
Cf.	: Confer
CIJ	: Cour Internationale de Justice
CMM	: Code de la Marine Marchande
Cnt	: Capitaine
CNUDM	: Conventions des Nations Unies sur le Droit de la Mer
COCC	: Code des Obligations Civiles et Commerciales
COLREG	: Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer
DAJC	: Direction des Affaires Juridiques et de la Coopération
DGM	: Direction des gens de mer du travail maritime et de la formation
DMM	: Direction de la Marine Marchande
DOM	: Direction des opérations maritimes
DP	: Direction des projets
DPTMI	: Direction des Ports et des Transports Maritimes Intérieurs
DSM	: Direction de la sécurité maritime et prévention de la pollution marine
DTP	: Direction des transports maritimes fluviaux et des ports
Ed.	: Edition
FAO	: Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
IRD	: Institut de Recherche pour le Développement
MARPOL	: Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MPEM	: Ministère des Pêches et des Infrastructures Maritimes et Portuaires
OHADA	: Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OMI	: Organisation Maritime Internationale
ONG	: Organisation non gouvernementale
P.	: Page
PAD	: Port Autonome de Dakar
PNI	: Programme national d'immatriculation

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
PTF : Partenaires Techniques et Financiers
S. : Suivant
SOLAS : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
UEMOA : Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
Vol. : Volume

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
TITRE I : L'INCERTITUDE JURIDIQUE AUTOUR DE LA QUALIFICATION DE LA PIROGUE EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS	9
CHAPITRE I : LA PIROGUE FACE AUX DÉFINITIONS CLASSIQUES DU DROIT MARITIME	9
SECTION I : La notion de navire dans le droit sénégalais à la lumière du droit international.....	9
SECTION II : Les difficultés d'intégration de la pirogue dans la définition juridique existante ...	17
CHAPITRE II : LES CONSÉQUENCES DE LA CLASSIFICATION AMBIGUË SUR LE RÉGIME JURIDIQUE APPLICABLE	25
SECTION I : Une formalisation mal adaptée du régime de propriété et d'immatriculation	25
SECTION II : Le régime juridique précaire en matière de sécurité maritime, notamment la responsabilité.....	30
TITRE II : LA NÉCESSITE D'UNE RÉFORME POUR UNE RECONNAISSANCE EFFECTIVE DES PIROGUES EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS	38
CHAPITRE I : LES EFFETS NÉGATIFS D'UNE RECONNAISSANCE JURIDIQUE INSUFFISANTE SUR LES ACTEURS TRADITIONNELS	38
SECTION I : L'incertitude juridique aux conséquences multiples pour le secteur artisanal.	39
SECTION II : Les paradoxes de la gestion administrative des pirogues.....	43
CHAPITRE II : PERSPECTIVES DE RÉFORME POUR UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE JURIDIQUES DES PIROGUES	50
SECTION I : Perspectives d'amélioration par des mesures juridiques adaptées.....	50
SECTION II : Renforcement des capacités institutionnelles et mesures d'appui.....	56
CONCLUSION	64

INTRODUCTION

La fin du Master en Droit des affaires, spécialité Droit des Activités Économiques, représente une étape décisive permettant de mobiliser l'ensemble des connaissances transversales acquises au cours de la formation.

Le stage de fin d'études s'inscrit dans cette logique, en offrant l'opportunité de faire le point sur les compétences développées en cours et de préciser ses choix professionnels en lien avec le secteur d'activité ciblé. C'est dans ce contexte, et animé par un intérêt particulier pour le droit maritime, que nous souhaitons découvrir concrètement le fonctionnement du secteur maritime à travers une immersion en entreprise. Notre choix s'est ainsi naturellement porté sur le port de Ziguinchor¹ pour la réalisation de ce stage obligatoire dans le cadre de la validation du Master. En effet, le choix du lieu de stage, laissé à la discrétion de l'étudiant, doit répondre à ses aspirations professionnelles. C'est dans cette perspective que j'ai opté pour l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) de Ziguinchor, structure répondant à la fois à nos attentes académiques et à notre projet professionnel.

Avant le naufrage tragique du bateau *Le Joola*, survenu le 26 septembre 2002 et ayant entraîné la perte de nombreuses vies humaines², la mise en œuvre de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine Marchande³, ainsi que l'application des autres textes législatifs et réglementaires relatifs aux activités maritimes, relevait de deux entités principales : la Direction des Ports et des Transports Maritimes Intérieurs (DPTMI) et la Direction de la Marine Marchande (DMM).

Cette répartition des compétences entre plusieurs structures administratives entraînait une dispersion des responsabilités, sources de dysfonctionnements majeurs dans la gestion du secteur. Dans un souci de cohérence, d'efficacité et de renforcement de la gouvernance maritime, l'Etat sénégalais a alors opté pour la création d'une structure unique, dotée de moyens

¹ Le port de Ziguinchor est délimité à l'Est par le pont Emile Badiane et à l'Ouest par un débarcadère situé à proximité du marché aux poissons de Boudody. Au Nord (rive droite), il est abordé par une mangrove et par le pont de Tobor, qui enjambe le marigot du même nom. Au Sud, il est limité par la Rue du commerce. Le plan d'eau du port est encadré par le pont Emile Badiane, le pont de Tobor, et le rivage situé à environ 500 mètres du quai. Le port se compose de deux principales installations : le port de commerce et la gare maritime.

² Cour de cassation, chambre criminelle, 16 octobre 2018, n°16-84.436, publié au Bulletin criminel 2018, n°221, p.1108 (ECLI:CCASS:2018:CR02127). Dans cette affaire la Cour de cassation a jugé que les juridictions françaises ne pouvaient pas instruire une affaire mettant en cause des agents de l'Etat sénégalais, au motif que les faits reprochés relevaient de l'exercice de la souveraineté de cet Etat. Elle a ainsi confirmé l'immunité de juridiction reconnue en droit international public et a rejeté le pouvoir formé par les parties civiles contre l'ordonnance de non-lieu. En effet, la chambre de l'instruction a justifié sa décision de non-lieu en retenant que les autorités sénégalaises bénéficiaient de l'immunité de juridiction prévue par l'article 96 de la CNUDM, le bateau *Le Joola* étant affecté à un service public non commercial.

³ C'est cette loi qui a abrogé et remplacé la loi n°62-32 du 22 mars portant Code de la Marine Marchande.

autonomes, capable de répondre efficacement aux exigences croissantes de sécurité et de sûreté maritimes.

C'est dans ce cadre qu'une mission de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)⁴, effectuée en 2004, a formulé une recommandation allant dans le sens de cette centralisation des compétences. Cette orientation a été confortée par l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UÉMOA)⁵, qui a émis une directive incitant ses Etats membres à mettre en place des structures similaires. Ces démarches ont abouti à la création de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes(ANAM).

L'ANAM est un service administratif de l'Etat institué par le décret n°2009-583 du 18 juin 2009, fixant sa création, son organisation et son fonctionnement⁶. Elle se substitue à la DPTMI et à la DMM, et bénéficie d'une autonomie de gestion. Elle est placée sous la tutelle technique du ministère chargé de la Marine marchande actuellement le ministère des Pêches et de l'Économie maritime, et sous la tutelle financière du ministère chargé des finances⁷.

Les missions de l'ANAM, telles définies par le décret susmentionné, couvrent la gestion, le contrôle et la régularisation des activités maritimes. Elle est notamment chargée de la mise en œuvre des dispositions de la loi n°2002-22 du 16 Août 2002 portant code de la marine marchande, de l'application des conventions maritimes internationales ratifiées par le Sénégal, ainsi que des autres textes législatifs et réglementaires en vigueur. Ses domaines de compétence englobent la sécurité de la navigation, l'emploi maritime, le développement des ports et du transport maritime, l'aménagement du littoral, le marquage et l'identification des occupations du domaine public maritime et fluvial. L'ANAM participe également, lorsque nécessaire, aux

⁴ L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de la sécurité et de la sûreté des transports maritimes et de la prévention de la pollution des mers par les navires. Créée par la convention de Genève de 1948, elle est à la source de plus de 70 conventions internationales depuis 50 ans. Ses conventions ont pour objectif de mettre en œuvre une réglementation maritime commune à tous les Etats membres de l'OMI, afin de favoriser la coopération internationale et l'harmonisation vers le haut des normes. Après le naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967. En effet, le 18 mars 1967, le pétrolier *Torrey Canyon* s'est échoué sur les récifs des Seven Stones, au large de la pointe ouest de l'Angleterre. Ce naufrage a entraîné le déversement de 120 000 tonnes de pétrole brut, causant la première grande marée noire de l'histoire à toucher les côtes britanniques et françaises. La catastrophe a provoqué une prise de conscience écologique majeure et a mené à la création de réglementations internationales, comme le Fipol (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) Ainsi, les Etats confièrent à l'OMI l'ensemble des questions juridiques posées par la matière.

⁵ RÉGLEMENT N°04/2008/CM/UÉMOA relatif à la sécurité et la sûreté maritimes au sein de l'UÉMOA.

⁶ DÉCRET N°2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des affaires maritimes (ANAM).

⁷ La direction générale de l'ANAM s'articule autour de plusieurs directions spécialisées, réparties comme suit :

- Direction des Affaires Juridiques et de la Coopération (DAJC)
- Direction de la sécurité maritime et prévention de la pollution marine (DSM)
- Direction des gens de mer du travail maritime et de la formation (DGM)
- Direction des transports maritimes fluviaux et des ports (DTP)
- Direction des opérations maritimes(DOM)
- Direction des projets (DP)

travaux des commissions de l'UÉMOA et de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CÉDEAO).

En application de l'Art.3 de la loi n°2002-22 du 16 Août 2002 portant code de la marine marchande, le territoire sénégalais est divisé en quatre zones maritimes dont les limites sont fixées aux articles 2 à 5 du décret fixant le nombre et les limites territoriales des zones ainsi que les règles d'organisation et les missions des circonscriptions maritimes. Ces zones sont les suivantes : la zone maritime Nord, la zone maritime Ouest, la zone maritime Centre et la zone maritime Sud. Ce rapport s'intéresse plus spécifiquement à cette dernière.

Les localités abritant les sièges des zones maritimes sont fixées par arrêté ministériel. La circonscription maritime Sud, lieu de réalisation de notre stage, est située à proximité du port de Ziguinchor, dans le quartier Boudody Escale, plus précisément à la rue du Commerce de ce quartier. Elle a été créée par le décret n°2012-1507 du 31 décembre 2012, conformément aux dispositions de l'art.3 de la loi n°2002-22 du 16 Août 2002 portant code de la marine marchande. Il s'agit d'un service administratif et technique déconcentré de l'ANAM, ayant pour mission principale de rapprocher l'administration des usagers de la mer afin d'améliorer la qualité du service public maritime.

La circonscription maritime Sud⁸ est compétente sur une zone s'étendant de la frontière Sud de la Gambie à la frontière Nord de la Guinée-Bissau. Elle assure la gestion des affaires maritimes dans cette zone, notamment en matière de régulation, de sécurité, de surveillance des navires et de contrôle du respect des normes environnementales. Elle est composée de 24 agents, répartis comme suit :

- 1 Chef de circonscription, responsable de la gestion générale de la zone sud, de l'application de la réglementation maritime, de la sécurité et du suivi des opérations de navigation ;
- 2 Capitaines (affectés à Ziguinchor et Carabane), chargés de la supervision des ports, de l'accueil et de la gestion des mouvements de navires, ainsi que de la mise en œuvre des mesures de sécurité portuaire ;
- 6 Pilotes rivières, qui assistent les commandants de navires lors des manœuvres d'entrée et de sortie des ports, veillent au respect des normes de sécurité et de protection de l'environnement, et signalent les infractions liées à la pollution maritime ;

⁸ Conformément aux dispositions de l'article 5 du décret relatif à la délimitation et à l'organisation des zones maritimes, la zone maritime Sud s'étend de la latitude correspondant à la frontière sud de la Gambie jusqu'à la frontière nord de la Guinée-Bissau.

Les limites maritimes de cette zone sont définies notamment par la latitude L4 :13° 04' N, suivant un Azimut de 240° à partir du cap Roxo.

- 1 Agent administratif facturier, chargé de l'établissement des factures et de la gestion des paiements liés aux services portuaires ;
- 1 Comptable, en charge de la gestion financière de la circonscription, notamment la comptabilité, le suivi budgétaire et les opérations de paiement ;
- 1 Secrétaire, assurant le soutien administratif et logistique quotidien et la structure ;
- 10 Lamaneurs, responsables des opérations de lamanage (accostage, amarrage et appareillage des navires dans le port) ;
- 2 Chauffeurs, affectés aux déplacements du chef de circonscription dans le cadre des activités de services.

Cette organisation permet à la circonscription maritime sud d'assurer efficacement ses missions de service public maritime au niveau local, dans le respect des standards nationaux et internationaux en matière de sécurité, de sûreté et de gestion du domaine maritime⁹.

Au cours de ce stage, plusieurs responsabilités nous ont été confiées. Nous allons ici présenter les deux missions principales qui ont structuré notre apprentissage.

La première mission consiste le traitement des dossiers d'immatriculation des pirogues. Cette première mission avait plusieurs objectifs : familiariser avec la réglementation maritime sénégalaise ; participer aux procédures administratives d'immatriculation ; contribuer au contrôle et l'identification des embarcations et développer une expérience pratique en gestion de dossiers.

Pour réaliser ce travail, nous avons utilisé différents outils et méthodes : des supports physiques tels que les registres et dossiers d'immatriculation ; des outils informatiques, dont Excel et les bases de données internes et des outils de terrain, comme les carnets d'observation, lors de la vérification d'informations auprès des acteurs locaux.

Cette mission nous a permis de comprendre la logique et les exigences de l'administration maritime : vérification des dossiers, conformité des pièces, mise à jour des registres et observations des normes juridiques applicables.

En parallèle, la seconde mission, plus technique, concernait les inspections de sécurité destinées à vérifier la conformité des pirogues aux normes en vigueur. Cette activité est essentielle pour garantir la sécurité des usagers en mer et prévenir les accidents. Elle comportait notamment :

⁹ Le domaine maritime désigne soit l'ensemble des espaces maritime d'un Etat, incluant la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et plateau continental, soit le domaine public maritime, une partie spécifique du rivage de la mer et de ses dépendances, accessible au public pour des activités récréatives et balnéaires. Une autre acception est la reconnaissance du domaine maritime, qui se réfère à la compréhension des activités et des entités présentes dans les espaces maritimes.

l'examen de l'état général des embarcations ; le contrôle des équipements de sécurité obligatoires et la sensibilisation des pêcheurs aux bonnes pratiques maritimes.

Ces inspections nous ont confronté à plusieurs difficultés : des conditions parfois rudes sur le terrain ; un manque d'expérience pratique au début et la complexité de certaines situations nécessitant une grande rigueur.

Grâce à l'encadrement des agents de l'ANAM, à l'utilisation d'outils administratifs adaptés et à une planification rigoureuse, nous avons pu surmonter ces obstacles.

Cette mission nous a aussi enseigné l'importance du contact humain, de l'adaptation et du dialogue avec les acteurs locaux.

Depuis toujours, les sociétés littorales ont entretenu un rapport étroit avec la mer, tantôt source de richesses, tantôt espace de défis. Ce lien s'incarne notamment à travers les embarcations utilisées pour l'exploitation des ressources marines. Dans les Etats à forte tradition maritime, la réglementation de ces moyens de navigation s'est peu à peu imposée comme une nécessité pour encadrer les activités économiques, garantir la sécurité et prévenir les conflits en mer. Au Sénégal, la pirogue artisanale représente plus qu'un simple outil de travail, elle est un pilier de l'économie locale, un marqueur culturel fort et le principal vecteur de la pêche artisanale, qui alimente une part importante de la consommation nationale de produits halieutiques. Toutefois, cette réalité socio-économique contraste fortement avec un cadre juridique souvent inadaptée, voire absent. Tandis que le droit maritime sénégalais repose en grande partie sur des normes inspirées du droit international ou pensées pour les navires de commerce, il semble peiner à intégrer pleinement ces embarcations traditionnelles dans son champ d'application.

C'est d'ailleurs compte tenu des constats ci-dessus que nous nous intéresserons à la question du statut des pirogues en droit maritime sénégalais.

Le lexique des termes juridiques définit "statut", un ensemble de dispositions contractuelles, légales ou réglementaires qui définissent les règles impersonnelles et objectives applicables à une situation déterminée. Par extension, lorsqu'un bien se voit conférer certaines des propriétés qui caractérisent la personnalité juridique, on utilise le mot « statut » pour désigner sa situation juridique particulière. Ainsi, dans un contexte juridique, le terme statut désigne l'ensemble des règles qui définissent la nature juridique, les droits, les obligations et le régime applicable à une personne ou à un objet. Dans le cas présent, il s'agit d'interroger l'existence ou non d'un cadre juridique spécifique applicable aux pirogues dans le droit maritime sénégalais à savoir si elles sont reconnues comme des navires ou si elles sont soumises à des obligations d'immatriculation, de sécurité, de responsabilité ou bien si elles bénéficient d'un encadrement juridique cohérent et effectif. Quant à le terme pirogues renvoie ici aux embarcations

traditionnelles artisanales, utilisées majoritairement par les pêcheurs sénégalais dans le cadre de la pêche artisanale. Elles peuvent être en bois ou en matériaux composites, motorisées ou non, et leur construction est souvent le fruit de savoirs coutumiers. Par conséquent, si on s'en tient à l'arrêté fixant les normes applicables aux embarcations non pontées¹⁰, la pirogue est une embarcation non pontée, définie à l'art.2 de cet arrêté comme : « toute embarcation non pourvue d'un pont étanche continu de l'avant à l'arrière ». Ainsi, le mot pirogue est différent des navires industriels ; les embarcations destinées à la plaisance ou au transport commercial classique. Cependant, contrairement au droit de la mer¹¹, le droit maritime, quant à lui, est le droit des activités humaines en mer, le droit des activités privées en mer. Le droit maritime¹² désignerait cette branche du Droit qui a pour objet l'étude des relations de toute nature qui se nouent en mer ou s'exécutent en mer. Ainsi, le droit maritime sénégalais, il s'agit de l'ensemble des normes juridiques nationales qui régissent la navigation en mer et dans les eaux territoriales, le statut des navires et embarcations, la sécurité maritime, la responsabilité civile en mer et les obligations des armateurs, marins et autorités compétentes. Ce droit comprend des textes nationaux (Code de la marine marchande, Code des ports, Code de la pêche maritime, arrêtés et décrets) mais aussi des conventions internationales ratifiées par le Sénégal et intégrées à son ordre juridique.

Ce sujet s'inscrit dans le cadre du droit maritime¹³ sénégalais, entendu ici comme l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités maritimes, à la navigation, aux navires, ainsi qu'à la sécurité en mer sur le territoire sénégalais. Vu la multitude des usages des pirogues, l'analyse portera spécifiquement sur les pirogues artisanales de pêche maritime sénégalaises, c'est-à-dire les embarcations non pontées de type artisanal. Par conséquent, ne seront pas abordés dans ce travail : les navires de pêche industrielle immatriculés au registre maritime sénégalais ou étrangers, les embarcations de plaisance ou les navires de commerce au sens classique. Ainsi, le sujet se limitera principalement aux textes législatifs et réglementaires sénégalais en vigueur, tout en tenant compte de l'influence du droit international maritime, notamment lorsqu'il sert de fondement ou de point de comparaison à la législation nationale.

¹⁰ Arrêté n°012984 du 23 novembre 2011 fixant les normes applicables aux embarcations non pontées de type artisanal.

¹¹ Le droit de la mer fixe le régime juridique et politique des mers et océans pour permettre de connaître les droits des Etats sur ses espaces océaniques. Ce droit est aujourd'hui formalisé dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) du 10 décembre 1982 appelée convention de Montégo Bay.

¹² Philippe DELBECQUES, *Droit maritime*, 14 éditions, Paris, Dalloz, 2020, p.1-2.

¹³ Ibrahima Khalil DIALLO, *Cours de droit maritime*, Université Cheikh Anta DIOP, 2011-2012.

Eu égard à ces considérations, il convient de nous poser la question suivante : Existe-t-il un statut juridique des pirogues en droit maritime sénégalais ?

Le sujet du statut des pirogues en droit maritime sénégalais présente un double intérêt, à la fois théorique et pratique, qui justifie pleinement son exploration. Sur le plan théorique, il invite à une remise en question des concepts fondamentaux du droit maritime, notamment la définition classique de la notion de « navire », qui peine à englober les embarcations artisanales traditionnelles comme les pirogues. Il soulève la problématique de la confrontation entre un droit étatique formel, largement inspiré des normes internationales, et les réalités locales régies par des usages coutumiers, souvent informels. Cette situation offre un terrain d'analyse privilégié sur la capacité du droit à s'adapter des contextes socio-économiques spécifiques, tout en interrogeant la portée et l'effectivité des normes juridiques dans un environnement marqué par des pratiques traditionnelles. Ainsi, le sujet enrichit la réflexion scientifique sur la pluralité des normes, la qualification juridique des objets hybrides, et l'interaction entre le droit positif et le droit coutumier. Sur le plan pratique, ce travail répond à des enjeux concrets cruciaux pour les acteurs du secteur artisanal. L'absence d'un statut juridique clair fragilise les pêcheurs artisans qui utilisent les pirogues, en compliquant la preuve de propriété, l'accès à la sécurité juridique, ainsi que les dispositifs d'assurance et de protection contre les risques liés à la navigation. Par ailleurs, il met en lumière les dysfonctionnements de la gouvernance maritime, marquée par une gestion éclatée et souvent incohérente des pirogues par plusieurs administrations. En clarifiant ce cadre, le travail permettrait d'orienter les réformes nécessaires, en proposant des mesures adaptées aux réalités locales : simplification des procédures d'immatriculation, adaptation des normes de sécurité et mise en place de mécanismes de soutien financier. Par conséquent, ce sujet contribue directement à la construction d'une politique maritime inclusive, respectueuse des pratiques traditionnelles et protectrices des acteurs vulnérables.

Par ailleurs, l'ambiguïté juridique concernant la qualification de la pirogue en droit maritime sénégalais, permet d'analyser en profondeur les fondements de la problématique. Il s'agit d'abord, de comprendre pourquoi la pirogue échappe à une qualification juridique claire au sein du droit maritime sénégalais. Cette partie s'attache à confronter la notion classique de navire, issue des conventions internationales et intégrée dans la législation nationale, à la réalité spécifique des pirogues artisanales sénégalaises, caractérisées par leur diversité et leurs usages. Elle met également en lumière les conséquences concrètes de cette ambiguïté : difficultés liées à l'immatriculation, à la propriété, aux normes de sécurité, ainsi qu'à la responsabilité. Cette analyse permet ainsi de saisir les limites du cadre juridique actuel et les incompréhensions qui

en découlent. Toutefois, l'urgence d'adapter le droit maritime sénégalais afin d'y intégrer pleinement les pirogues, répond aux enjeux soulevés dans la première partie. En effet, après avoir démontré les insuffisances du régime juridique actuel, cette partie explore les effets négatifs de cette situation sur les acteurs traditionnels et la gouvernance maritime. Elle ouvre ensuite, la voie à des propositions concrètes de réformes, qu'il s'agisse d'instaurer un statut juridique spécifique « sui generis », d'adapter les procédures administratives, ou encore de renforcer les capacités institutionnelles et les dispositifs d'appui. Cette démarche vise à contribuer à une meilleure reconnaissance et régulation des pirogues, en conciliant modernité juridique et réalités locales. Ainsi, ce sujet permettra d'aborder différents aspects autour de la qualification des pirogues de manière progressive et cohérente en décrivant la situation problématique existante, en envisageant les solutions possibles pour y remédier, offrant ainsi une analyse complète et équilibrée du statut des pirogues dans le droit maritime sénégalais.

Dès lors, nous nous intéresserons d'une part à l'étude de l'incertitude juridique autour de la qualification de la pirogue en droit maritime sénégalais (**TITRE I**) et d'autre part à la nécessité d'une réforme pour une reconnaissance effective des pirogues en droit maritime sénégalais (**TITRE II**).

TITRE I : L'INCERTITUDE JURIDIQUE AUTOUR DE LA QUALIFICATION DE LA PIROGUE EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS

Le statut juridique des pirogues au Sénégal est marqué par une ambiguïté profonde, reflet d'un décalage entre les définitions classiques du droit maritime et la réalité locale. Cette incertitude découle principalement de la difficulté à qualifier juridiquement la pirogue, objet pluriel par excellence, oscillant entre simple embarcation artisanale et navire à part entière. Ce titre proposera d'analyser les fondements de cette incertitude à travers une double approche, d'une part, l'étude des définitions juridiques classiques et leur application dans le droit sénégalais (Chapitre I), et, d'autre part, les conséquences pratiques de cette ambiguïté sur le régime juridique applicable au Sénégal (Chapitre II).

CHAPITRE I : LA PIROGUE FACE AUX DÉFINITIONS CLASSIQUES DU DROIT MARITIME

En droit maritime classique, la pirogue, en raison de sa construction et de ses capacités limitées, est souvent considérée comme ne remplissant pas les critères d'un "navire". Cependant, l'intégration des pirogues dans le système juridique maritime sénégalais soulève des interrogations fondamentales quant à leur nature juridique. Embarcations non pontées de type artisanal, emblématiques au Sénégal, les pirogues jouent un rôle socio-économique crucial, tout échappant, pour une large part, aux catégories juridiques classiques définies par le droit maritime. Ce chapitre visera à confronter ces embarcations traditionnelles aux définitions existantes du navire, aussi bien en droit international qu'en droit sénégalais (Section I), afin de mettre en lumière les zones d'incertitude (Section II).

SECTION I : La notion de navire dans le droit sénégalais à la lumière du droit international

La définition juridique du « navire »¹⁴ constitue une pierre angulaire du droit maritime, car elle détermine le champ d'application des règles relatives à la navigation, à la sécurité en mer, à la responsabilité, ou encore à l'immatriculation. Cependant, cette notion a été historiquement conçue pour des unités maritimes modernes, motorisées, et orientées vers des usages commerciaux ou militaires. Dès lors, elle pose un problème d'adaptabilité lorsqu'il s'agit de prendre en compte des embarcations traditionnelles comme la pirogue, largement utilisée au Sénégal dans le cadre de la pêche artisanale. Cette section examinera la définition du navire en

¹⁴ Arnaud MONTAS, *Droit maritime*, Vuibert, 2^e éd., 2015, p.39 : « *Le navire porte en lui le droit maritime. Bien tout à la fois fondamental et structurant de la manière, le navire est, sauf exception, l'objet autour duquel s'organisent les règles particulières du droit maritime : il n'est pas de droit maritime sans navire* ».

droit international (Paragrahe1), puis observera comment celle-ci est reprise ou écartée dans la législation sénégalaise (Paragraphe 2).

Paragraphe 1: L'influence des conventions internationales sur la qualification juridique du navire

Le droit maritime international constitue le socle des régulations encadrant l'usage des espaces maritimes et la circulation des navires. Toutefois, ce corpus normatif, historiquement conçu pour des navires commerciaux ou industriels, se révèle souvent inadapté aux réalités des embarcations artisanales, telles que les pirogues sénégalaises. La qualification juridique du navire en droit maritime trouve ses fondements dans les grandes conventions internationales en l'occurrence la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer et sa portée sur la notion de navire (A) et les conventions sectorielles pertinentes (SOLAS, MARPOL, etc.) et leurs limites face aux embarcations traditionnelles (B).

A. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) et sa portée sur la notion de « navire »

Adoptée en 1982, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) constitue la pierre angulaire du droit maritime international, encadrant la souveraineté, la juridiction, la navigation et la gestion des espaces maritimes. Cependant, malgré son importance, la CNUDM ne fournit pas de définition explicite du terme « navire » ou « bâtiment », ce qui constitue une lacune majeure dans son cadre normatif.

Le texte de la convention emploie le terme « navire » dans un sens large, désignant implicitement tout moyen de transport maritime ou tout engin flottant capable de se déplacer sur l'eau. Cette absence de définition précise vise sans doute à offrir une flexibilité d'interprétation aux Etats parties, afin que ceux-ci adaptent la qualification juridique des embarcations en fonction de leurs contextes nationaux et des usages locaux. Toutefois, ce choix génère une zone d'incertitude juridique.

Par exemple, dans le cas du Sénégal, où la pêche artisanale repose sur environ 19000 pirogues artisanales, dont une part significative échappe à l'immatriculation officielle¹⁵, cette absence de définition claire complique leur intégration juridique au sein du cadre réglementaire national. En effet, sans critères objectifs de taille, propulsion, usage ou construction, il est difficile pour les autorités d'appliquer uniformément les règles de navigation, de sécurité et de protection de l'environnement aux pirogues artisanales.

¹⁵ En 2020, dans le cadre de Programme National d'Immatriculation (PNI), le GERARD a mis en œuvre un plan de communication et d'information dans les régions de pêche, visant à sensibiliser les pêcheurs à l'immatriculation physique et électronique des pirogues et au respect des conditions de sécurité.

Cette lacune a également été soulignée par la doctrine et plusieurs études. Par exemple, le rapport de l'OMI en 2014 précise que la « CNUDM n'offre pas de cadre clair pour la qualification des petites embarcations artisanales, ce qui laisse un vide normatif préjudiciable à la gestion durable des pêches artisanales ». Par ailleurs, dans sa jurisprudence, la Cour Internationale de Justice¹⁶(CIJ) a souvent relevé l'importance de l'interprétation nationale de ce terme, reflétant la diversité des traditions maritimes. L'absence d'une définition standardisée complique en particulier l'application des autres conventions sectorielles internationales, qui, elles, définissent plus précisément le navire mais reste souvent inadaptées aux embarcations artisanales¹⁷.

Ainsi, si la CNUDM offre un cadre général influent et unifié pour la régulation des espaces maritimes, son silence sur la définition du navire fragilise la reconnaissance juridique des petites embarcations traditionnelles comme les pirogues sénégalaises. Ce vide pousse ainsi les Etats à combler cette lacune dans leurs législations internes, mais sans bénéficier d'orientations internationales claires, ce qui contribue à une hétérogénéité des régimes juridiques nationaux et à une certaine précarité juridique des acteurs artisanaux.

Toutefois, l'appréciation internationale du navire ne se limite pas aux dispositions de la CNUDM, elle se prolonge dans les conceptions techniques qui approfondissent les critères applicables, tout en laissant apparaître leurs propres limites faces aux embarcations traditionnelles.

B. Les conventions sectorielles pertinentes (SOLAS, MARPOL, etc.) et leurs limites face aux embarcations traditionnelles

Au-delà du cadre général de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), le droit maritime international repose sur plusieurs conventions sectorielles majeures qui règlementent des aspects spécifiques de la navigation, notamment la sécurité, la protection de l'environnement et la prévention des collisions. Parmi celles-ci, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹⁸, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires¹⁹ et la Convention sur le règlement international pour prévenir

¹⁶ La CIJ développe une jurisprudence en droit de la mer, comme le témoignent les affaires Gabon/Guinée Equatoriale (disputant la souveraineté sur les îles Mbanies) et l'affaire du Plateau continental entre le Pérou et le Chili, qui éclairent les Etats sur la manière de délimiter les zones maritimes et de résoudre les conflits territoriaux via des principes juridiques.

¹⁷ Cf. COLREG, règle 3, définition large mais exigences techniques rigoureuses.

¹⁸ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Conclue en Londres le 1 novembre 1974.

¹⁹ Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif.

les abordages en mer²⁰ occupent une place centrale. Ces conventions ont été principalement conçues pour les navires commerciaux, industriels ou de grande taille, équipées de technologies avancées. Elles imposent des normes rigoureuses et uniformes, souvent inadaptées aux embarcations artisanales comme les pirogues sénégalaises. SOLAS, par exemple, impose des exigences strictes en matière de construction, d'équipement de sécurité (gilets de sauvetage homologués, radeaux de survie, moyens de communication radio VHF) et procédures d'urgence.

Par contre, les pirogues sénégalaises, généralement construites en bois, sans compartimentation étanche ni équipements sophistiqués, ne peuvent satisfaire ces normes. Une étude menée en 2020 par le programme national d'immatriculation des pirogues a montré que moins de 40% des pirogues étaient équipées de gilets de sauvetage homologués, et encore moins disposaient de dispositifs de communication conforme aux standards SOLAS. Le coût, la disponibilité technique et le manque de sensibilisation sont autant de freins à l'adoption de ces équipements²¹. De même, MARPOL établit des règles contraignantes pour la gestion et la prévention des rejets polluants en mer, notamment des hydrocarbures, les substances nocives, les eaux usées et les déchets. Les navires doivent être équipés de systèmes de traitement ou de stockage spécifiques. Or, les pirogues artisanales, souvent motorisées par des moteurs hors-bords légers ou propulsées à la rame, ne disposent ni de réservoirs adaptés ni de systèmes anti-pollution. Leur usage strict des ressources naturelles et la faible échelle de leurs activités ne correspondent pas aux standards MARPOL, ce qui entraîne un vide réglementaire ou une application difficile. Par ailleurs, la Convention COLREG définit une notion large de navire : « tout engin flottant utilisé comme moyen de transport sur l'eau »²², ce qui pourrait inclure les pirogues. Cependant, la mise en œuvre des règles relatives aux feux de navigation, signaux sonores, manœuvres et limitations de vitesse suppose que les embarcations soient équipées d'appareils techniques adaptés. Or, les pirogues artisanales sont souvent dépourvues de feux de navigation normalisés, ne disposent pas de signaux sonores (corne de brume, klaxon) et leur maniabilité est limitée. Cette inadéquation conduit souvent à une exemption de fait ou à une adaptation informelle des règles, ce qui génère des risques accrus d'accidents, surtout dans des zones de pêche où coexistent les navires modernes et embarcations artisanales. Aussi bien que,

²⁰ Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), adoptée le 20 octobre 1972 à Londres et entrée en vigueur le 15 juillet 1977.

²¹ Lors de notre stage nous avons participé à des missions de contrôle. Ainsi, dans la mission de contrôle fluvial du mois de Mai 2025 par la Circonscription maritime nous avons pu constater à ces manquements énumérés.

²² Selon la règle 3 de la COLREG, le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

sur le plan juridique, cette inadéquation provoque une marginalisation des pirogues dans les systèmes règlementaires internationaux.

Dès lors, le statut ambigu des pirogues nuit à la mise en œuvre efficace des normes de sécurité et de protection environnementale, et complique la détermination des responsabilités en cas d'incident maritime. Par exemple, les études réalisées par l'IRD²³ et la FAO²⁴ ont mis en lumière que les accidents impliquant des pirogues restent sous-déclarés et rarement sanctionnés en raison d'un vide juridique persistant.

Toutefois, ces conventions, bien qu'essentielles pour la sécurité maritime globale, reflètent un décalage important entre les normes internationales et les réalités locales des embarcations artisanales. D'où, la notion de navire est omniprésente dans notre législation nationale.

Paragraphe 2 : La réception de la notion du navire dans la législation sénégalaise, notamment à travers le Code des ports et autres textes

En droit sénégalais, la notion de navire est omniprésente dans plusieurs législatifs et règlementaires, mais elle ne bénéficie pas d'une définition unique, claire et adaptée aux spécificités locales. Cette absence d'un cadre normatif précis entraîne une conception éclatée, voir implicite, de la notion, qui fragilise la prise en compte juridique des embarcations artisanales, notamment des pirogues, qui constituent pourtant un élément central de la vie maritime sénégalaise. Cette fragmentation des définitions complique non seulement leur intégration dans le droit maritime général, mais pose également un défi quant à la reconnaissance et à la protection juridique de ces embarcations au sein du système légal national. Pour saisir la manière dont le droit sénégalais conçoit la notion de navire, il importe d'examiner, d'une part, la définition donnée par le code des ports et textes règlementaires (A), et, d'autre part, les critères techniques et juridiques retenus par le législateur, tels que le tonnage, l'usage ou la propulsion (B).

A. La définition du navire dans le Code des ports et les textes règlementaires

La législation sénégalaise, en s'inspirant des standards du droit maritime international propose une définition du navire principalement axée sur des critères fonctionnels et techniques.

Le Code des ports²⁵, qui constitue un pilier essentiel de la réglementation portuaire sénégalaise, adopte une approche fonctionnelle et contextuelle de la notion de navire. Dans ce cadre, le terme

²³ Institut de recherche pour le développement (IRD) est un établissement public à caractère scientifique et technologique français sous la tutelle des ministères chargés de la recherche et de la coopération, remplaçant l'office de la recherche scientifique et technique outre-mer. L'IRD, créé en 1944.

²⁴ Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) est une organisation spécialisée du système des nations unies, créée en 1945 à Québec. Son siège est à Rome, au Palazzo FAO, depuis 1951.

²⁵ Les principaux ports maritimes du Sénégal, ainsi que leurs identifiants UN/LOCODE standard. Ces codes sont utilisés internationalement à des fins logistiques, maritimes et commerciales Port de Dakar SNDKR,

« navire » est utilisé dans le contexte des activités portuaires telles que l'escale, le pilotage, le remorquage, ou le stationnement. Toutefois, ce code ne fournit pas de définition formelle et précise du navire, se limitant à envisager les unités maritimes sous l'angle de leur interaction avec les services portuaires. Cette vision présuppose l'existence de navires structurés et techniquement équipés, capables de répondre aux exigences portuaires modernes. Khalifa Ababacar Kane, par exemple, analyse dans son ouvrage²⁶ la manière dont le droit organise les activités portuaires, comment il encadre les opérateurs et quelles tensions apparaissent entre service public, exigences économiques, modernisation et attractivité internationale. De facto, les pirogues artisanales, qui opèrent souvent à l'écart des grands ports et dans des espaces maritimes peu réglementés, se trouvent exclues de cette catégorisation et, par conséquent, hors du champ d'application des règles portuaires spécifiques.

Toutefois, le Code de la marine marchande de 2002 propose une définition à son art.1 plus large en qualifiant de navire « tout bâtiment ou engin flottant ou submersible, quel que soit son tonnage et sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, immatriculé par les soins de l'autorité compétente, qui effectue à titre principale une navigation maritime »²⁷. Cette définition apparaît plus inclusive à première vue. Cependant, dans la pratique, elle est assortie de critères techniques et administratifs restrictifs notamment en matière de tonnage, d'usage commercial, de motorisation et d'immatriculation qui finissent par exclure de nombreuses pirogues. En effet, la plupart de ces embarcations, qui sont souvent propulsées manuellement (à la rame ou la voile) ou équipées de moteurs hors-bord artisanaux, ne sont ni immatriculées ni enregistrées officiellement, et sont utilisées principalement dans un cadre familial ou communautaire. Cette exclusion technique et administrative creuse un fossé entre le droit formel, fondé sur normes internationales adaptées aux navires classiques, et les réalités des pratiques artisanales locales. En outre, les textes réglementaires encadrant l'immatriculation des navires exigent la production de documents formels tels que le certificat de construction, l'acte d'achat ou la déclaration d'armement²⁸. Ces pièces sont souvent difficiles, voire impossibles, à obtenir pour les acteurs du secteur artisanal. La construction manuelle des pirogues, la nature informelle des transactions et la faible inscription des embarcations des registres officiels accentuent cette

Ziguinchor SNZIG, Kaolack SNKNC, saint louis SNXSL, Foudiougne SNFOU, Lydiane SNLYN, M'bao Terminal SN MBA.

²⁶ Khalifa Ababacar KANE, *Droit portuaire en Afrique : Aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaires au Sénégal*, Paris, L' Harmattan, 2012.

²⁷ Cette définition est plus complète que celle donnée par le code communautaire de la marine marchande CEMAC dont l'art.2-47 dispose que : « tout engin utilisé pour transporter des marchandises en mer ». A noter que l'alinéa 48 du même concerne le navire à passager.

²⁸ Voir les dispositions de l'art. 3 suivants de l'arrêté n°1718 du 19 mars 2007 portant immatriculation et marquage des embarcations de type artisanal.

difficulté. Cette exigence documentaire constitue un obstacle majeur à l'intégration des pirogues dans le système juridique formel, accentuant l'écart entre le droit positif et les usages coutumiers locaux. Dans le domaine spécifique de la pêche, le code de la pêche maritime²⁹ distingue explicitement « les navires de pêche »³⁰ « des pirogues ». Cette distinction terminologique, bien qu'omettant toute définition précise, traduit une hiérarchie implicitement dans laquelle les navires sont associés à la pêche industrielle ou semi-industrielle, tandis que les pirogues sont reléguées au rang d'embarcations artisanales, sans cadre juridique clair ni protection spécifique. Cette différenciation institutionnalise de fait la marginalisation juridique des pirogues, pourtant au cœur de la pêche artisanale sénégalaise, pilier économique et social des communautés côtières.

Ainsi, les textes sénégalais, largement inspirés du droit maritime classique, négligent la particularité des embarcations artisanales, qui se retrouve dans un vide juridique. Elles ne sont ni pleinement reconnues comme navire, ni régies par un régime spécifique. Cette situation fragilise leur statut juridique, notamment en ce qui concerne la sécurité en mer, la responsabilité civile et pénale, ainsi que la gouvernance des espaces maritimes. En pratique, ce vide juridique expose les usagers de ces embarcations à des risques importants, car ils évoluent en marge des dispositifs officiels de contrôle, d'assurance ou d'aide publique. Toutefois, suite à la présentation de la définition du navire dans le code des ports et les textes réglementaires, il convient désormais d'examiner les critères techniques de qualification et la distinction entre navires de commerce, de pêche industrielle et embarcations artisanales.

B. Les critères techniques et juridiques retenus (tonnage, usage, propulsion....)

Faute de la définition centrale, la notion de navire peut néanmoins être cernée à travers l'examen des critères juridiques utilisés dans le droit international, que le droit sénégalais reprend implicitement³¹. Ces critères principaux sont le tonnage, l'usage et le mode de propulsion.

Le premier critère, le tonnage, est utilisé dans les textes sénégalais pour fixer des seuils exprimés en jauge³² brute ou UMS qui détermine l'applicabilité de certaines règles. Or, les

²⁹ Loi n°2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime.

³⁰ Aux termes des dispositions de l'art.10 la loi 2015 portant code de la pêche maritime, on entend par navire de pêche, toute embarcation, y compris de pêche artisanale, utilisée ou équipée pour la pêche ou pour les opérations connexes à la pêche, telles que définies par les articles 7 et 8 de la présente loi. Les navires de pêche maritime sont soumis à la législation sur les navires de mer.

³¹ La définition donnée par le Code de la marine marchande à son art.1 permet de dégager un certain nombre de critères qui permettent de cerner la notion de navire. On perçoit trois à quatre critères qui ressortent de cette définition. Le premier tient à la flottabilité, le deuxième tient à l'immatriculation, le troisième à la navigation maritime et éventuellement un quatrième critère qui tient aux caractéristiques techniques, étant entendu que ces critères n'ont pas la même valeur juridique.

³² L'art.1 du Code de la marine marchande dispose que « Volume des capacités intérieures du navire. Elle s'exprime en tonnes du jauge brute ou en UMS (Universal Measure of Ships) ».

pirogues artisanales affichent des tonnages très faibles, souvent inférieurs à 5 tonnes, ce qui les exclut mécaniquement des régimes liés à l'immatriculation, à la sécurité maritime ou la classification. Ce seuil technique, bien qu'efficace pour distinguer les grandes unités des petites embarcations, ne prend pas en compte l'importance économique et sociale des pirogues, et entraîne une exclusion systématique des règles protectrices.

Le second critère, l'usage, permet de distinguer les embarcations selon leur fonction : transport maritime, pêche industrielle ou artisanale, activités spéciales telles que la plaisance ou la surveillance maritime. Cependant, l'usage des pirogues artisanales, souvent limité à la pêche de subsistance ou de proximité, échappe aux catégories normatives établies, qui privilégient les activités commerciales ou industrielles. Cette ambiguïté crée un flou juridique où les pirogues oscillent entre le statut du bien meuble non enregistré et celui d'engin de pêche non réglementé, les privant ainsi des protections et obligations afférentes.

Le troisième critère, la propulsion, est déterminant en matière de sécurité et de la régulation. La plupart des textes législatifs et réglementaires visent principalement les navires motorisés, en raison des risques accrus liés à la motorisation et des exigences techniques qu'elle implique. Or, de nombreuses pirogues fonctionnent encore à la rame, à la voile ou utilisent des moteurs hors-bords artisanaux, souvent non homologués ni contrôlés. Cette réalité technique les place en marge des régimes juridiques standards, qui ne tiennent pas compte des spécificités de l'artisanat maritime sénégalais. Ces critères, bien que pertinents pour le droit maritime classique, apparaissent ainsi peu adaptés à l'univers artisanal. Ce décalage entre le droit positif³³ et les pratiques locales génère un déséquilibre juridique profond, qui nuit à la reconnaissance et la valorisation des pirogues dans le système législatif national.

Dans la pratique, le droit sénégalais distingue trois catégories d'embarcations maritimes: les navires de commerce, les navires de pêche industrielle, et les embarcations artisanales. Les navires de commerce, utilisés pour le transport des biens ou de passagers, sont soumis à un encadrement rigoureux. Ils doivent respecter des obligations d'immatriculation, de conformité technique, de sécurité, de fiscalité et d'assurance. Ces navires disposent de documents de bord complets et sont inscrits dans des registres publics, garantissant ainsi leur traçabilité et leur contrôle administratif. Les navires de pêche industrielle, quant à eux, bénéficient d'un régime clair et structuré. Ils doivent obtenir des licences délivrées par l'administration, subir des inspections techniques régulières, et respecter des obligations strictes de captures et de

³³ Le droit positif désigne le droit applicable en vigueur, au moment où on parle. Les textes obsolètes, abolis ou modifiés font partie du droit général mais pas du droit positif.

traçabilité. Ces navires sont souvent exploités par des sociétés à capitaux industriels, soumises à un suivi administratif rigoureux.

Enfin, les embarcations artisanales, principalement constituées de pirogues, ne bénéficient d'aucune reconnaissance juridique cohérente. Ni pleinement considérées comme navires, ni encadrées par un statut particulier, elles restent invisibles dans les registres officiels. Leur fonctionnement repose largement sur des logiques coutumières: construction manuelle, propriété familiale et marquage traditionnel. Cette situation rend leur intégration dans les systèmes officiels d'enregistrement, de sécurité ou d'aide publique extrêmement difficile. Cette hiérarchisation juridique, fondée sur les critères techniques et économiques, crée une inégalité structurelle entre les différentes catégories d'embarcations. Les pirogues, bien qu'essentielles sur les plans économique, social, et culturel, sont les grandes oubliées du droit maritime sénégalais, ce qui limite leur développement, leur protection et leur sécurité.

Ainsi, le droit maritime sénégalais, tel qu'il est aujourd'hui structuré, repose sur des normes juridiques et techniques largement inadaptées aux réalités des embarcations artisanales. Cette inadéquation contribue à leur marginalisation juridique, malgré leur rôle central dans l'économie et la société sénégalaise. Face à ce constat, l'intégration des pirogues dans notre architecture juridique du droit maritime soulève à des difficultés.

SECTION II : Les difficultés d'intégration de la pirogue dans la définition juridique existante

L'intégration des pirogues dans l'architecture juridique du droit maritime sénégalais soulève des difficultés à la fois conceptuelles et opérationnelles. Bien qu'elles constituent le socle du secteur de la pêche artisanale et jouent un rôle économique et social fondamental, les pirogues demeurent sans véritable reconnaissance juridique explicite dans les textes en vigueur. Cette lacune s'explique, d'une part, par la grande hétérogénéité de leurs formes et usages (Paragraphe 1), et, d'autre part, par l'inadéquation des définitions juridiques existantes (Paragraphe 2), souvent claquées sur des critères techniques ou commerciaux inadaptés aux réalités de ces embarcations traditionnelles.

Paragraphe 1 : La diversité polymorphe des pirogues sénégalaises

La pirogue occupe une place essentielle dans l'économie et le mode de vie des communautés côtières et fluviales du Sénégal, où elle représente bien plus qu'un simple moyen de transport ou de pêche. Loin de constituer une entité homogène, elle se manifeste sous des formes variées, répondant à des usages multiples et à des configurations techniques diverses. Cette hétérogénéité, nourrie par des dynamiques socio-économiques et technologiques en constante évolution, rend son encadrement juridique particulièrement délicat. Elle se traduit notamment

par la diversité des types d'embarcations (A), des matériaux de fabrication, des zones d'exploitation, ainsi que la pluralité des fonctions attribuées à la pirogue dans les pratiques locales (B).

A. Typologie des pirogues selon leur motorisation et leur usage

La typologie des pirogues sénégalaises illustre la richesse et la connexité des pratiques maritimes traditionnelles³⁴, qui se sont développées en fonction des besoins économiques, sociaux, et environnementaux des communautés côtières. Cette variété morphologique et fonctionnelle reflète une adoption constante à des contextes locaux diversifiés, rendant toute tentative d'uniformisation difficile dans le cadre du droit maritime.

A cet effet, les pirogues non motorisées, dites aussi « pirogues traditionnelles », représentent la forme la plus ancienne et la plus symbolique des embarcations sénégalaises. Elles sont principalement monoxyles, c'est-à-dire sculptées dans un seul tronc d'arbre, une technique artisanale ancestrale héritée des premiers habitants des côtes. Ces pirogues sont propulsées à la pagaie ou, parfois, à la voile, bien que cette dernière soit aujourd'hui relativement rare. L'usage principal de ces pirogues est la pêche artisanale de proximité, dans les lagunes, estuaires et zones côtières calmes. Leur faible taille (souvent entre 4 et 7 mètres) et leur légèreté permettent une grande maniabilité, essentielle pour pêcher au filet, à la ligne ou l'épervier dans des eaux peu profondes. Outre la pêche, ces pirogues non motorisées sont également utilisées pour le transport informel des personnes, notamment dans les zones insulaires et riveraines, ainsi que pour le ravitaillement en vivres³⁵ ou en eau potable. Ces usages, souvent non commerciaux, illustrent la fonction sociale et communautaire des pirogues dans les villages côtiers.

Cependant, l'introduction des moteurs hors-bords dans les années 1960-1970 a profondément transformé le paysage maritime sénégalais. Les pirogues motorisées ont permis d'accroître la portée des activités de pêche, autorisant la navigation en haut mer et l'exploitation de nouvelles ressources halieutiques. C'est dans cette logique, Marie-Christine Cormier-Salem, montre dans son ouvrage³⁶ que l'introduction du moteur hors-bord a profondément transformé les systèmes de pêche artisanale, les mobilités, les stratégies économiques et la gestion des ressources.

Les pirogues motorisées sont généralement plus grandes (entre 7 et 12 mètres) et plus robustes que leurs homologues non motorisées, souvent équipées de renforcement structurels pour

³⁴ Jean-Pierre CHAUVEAU, « La pêche piroguière sénégalaise : les leçons de l'histoire », *Revue de la MER*, 1984, p.11 et s.

³⁵ Denrées destinées à l'approvisionnement alimentaire.

³⁶ Marie-Christine Cormier-Salem, *Motorisation des pirogues et nouveaux espaces halieutiques en Afrique de l'ouest*, Montpellier, CIRAD, 1995.

supporter le poids du moteur et équipements modernes tels que les sondeurs ou les réservoirs à la glace. La motorisation accroît non seulement la productivité, en réduisant les temps de trajet vers les zones de pêche éloignées, mais améliore aussi la sécurité des pêcheurs, bien que celle-ci reste insuffisante en raison du manque d'équipement de sécurité adaptés. Sur le plan économique, l'investissement dans un moteur hors-bord est significatif et constitue souvent un facteur limitant l'accès à cette catégorie de pirogues pour les pêcheurs les plus modestes.

Toutefois, une catégorie intermédiaire émerge, que l'on pourrait qualifier de « pirogues hybrides », qui associe des éléments traditionnels à des innovations techniques. Ces embarcations intègrent parfois des matériaux modernes comme la fibre de verre ou le plastique, utilisés pour renforcer la coque ou réduire son poids.

Elles peuvent également comporter des équipements électroniques simples, tels que des GPS portables ou des radios VHF, permettant d'améliorer la navigation et la communication en mer. Ces hybrides traduisent la recherche d'un compromis entre maintien des savoir-faire ancestraux et adaptation aux exigences économiques contemporaines.

Au-delà de la pêche, certaines pirogues sont spécifiquement aménagées pour le transport de passagers ou de marchandises légères. Ces embarcations, souvent plus larges et stables, circulent particulièrement dans les zones insulaires ou dans les estuaires où les infrastructures terrestres sont peu développées. Elles jouent un rôle essentiel dans la vie sociale et économique des populations, assurant le lien entre les îles, la circulation des biens de consommation et la mobilité des habitants. Ces pirogues de transport sont en général exploitées de façon collective ou familiale, avec une organisation souvent informelle. Ainsi, les pirogues non motorisées, utilisées pour des activités informelles ou traditionnelles, échappent fréquemment à la réglementation, tandis que les motorisées, plus visibles, sont soumises à des exigences parfois inaccessibles.

Toutefois, la typologie seule ne permet pas de saisir toutes les réalités pratiques des pirogues. Une analyse des matériaux, de leur évolution technologique et de la diversité de leurs usages est donc nécessaire pour appréhender pleinement leur spécificité.

B. Caractéristiques matérielles et technologiques des pirogues et diversités de leurs usages au sein des communautés côtières

La diversité des pirogues sénégalaises ne se limite pas à leur typologie fonctionnelle, mais s'exprime aussi dans les matériaux utilisés, les dimensions variées des embarcations, ainsi que les zones spécifiques de navigation auxquelles elles sont adaptées. Ces facteurs techniques et environnementaux participent directement à la complexité de leur intégration dans le cadre juridique maritime sénégalais.

Historiquement, les pirogues sénégalaises sont fabriquées à partir des matériaux locaux, principalement le bois. Le choix du bois repose sur critères liés à la flottabilité, la résistance aux chocs, la durabilité, mais aussi sur des savoir-faire transmis oralement et empiriquement à travers les générations. Parmi les essences de bois les plus utilisées figurent le teck, l'acajou, le bois rouge ou bois « samba » etc. Le teck, par exemple, est prisé pour sa robustesse et sa résistance naturelle à l'eau salée. La sélection du bois est une étape cruciale, réalisée par des artisans expérimentés qui combinent connaissance du milieu et les techniques ancestrales. La construction artisanale se fait souvent à partir d'un tronc unique (pirogue monoxyle) creusé, une technique qui garantit une solidarité homogène et une certaine légèreté. Dans certains cas, plusieurs planches peuvent être assemblées pour créer des pirogues plus larges ou plus longues, bien que cela soit moins fréquent.

Toutefois, les évolutions technologiques récentes ont introduit l'usage de matériaux modernes. La fibre de verre, le plastique ou même l'aluminium sont utilisés pour renforcer la coque ou pour construire entièrement certaines pirogues hybrides. Ces matériaux offrent des avantages comme une meilleure résistance à l'usure, un entretien réduit et une plus grande légèreté, mais ils sont aussi plus coûteux et requièrent des savoir-faire spécifiques. Par ailleurs, les réparations fréquentes des pirogues en bois, soumises à une usure constante due au sel et aux chocs, utilisent des matériaux de fortune comme les planches récupérées, les toiles plastiques ou les résines synthétiques, traduisant une adaptation pragmatique des pêcheurs aux contraintes économiques. Les dimensions des pirogues varient considérablement selon leur usage, leur classification juridique, car les textes tendent à imposer des seuils minimaux ou maximaux liés à la taille pour la qualification d'un navire.

Ainsi, les pirogues traditionnelles non motorisées, elles mesurent généralement jusqu'à 7 mètres. Leur petite taille facilite la manipulation à la pagaie ou à la voile et leur permet de naviguer dans des eaux peu profondes. Cette taille réduit également les coûts de construction et d'entretien, ce qui correspond aux capacités économiques des pêcheurs artisanaux.

En outre, les pirogues motorisées artisanales, ces embarcations peuvent atteindre jusqu'à 12 mètres de long, voire légèrement plus dans certains cas. La motorisation exige une coque plus robuste et souvent plus grande pour assurer la stabilité en haute mer, ainsi que pour supporter le poids du moteur et des équipements supplémentaires. Et de même les pirogues de transport, d'où certaines pirogues, destinées au transport de passagers ou de marchandises légères dans les zones insulaires ou fluviales peuvent dépasser 10 mètres, avec des largeurs plus importantes pour assurer la stabilité nécessaire au transport.

Cependant, la répartition géographique des pirogues sénégalaises influence grandement leur morphologie et leurs caractéristiques techniques. Le Sénégal possède une façade maritime de plus de 700 Km, comprenant une diversité de milieux aquatiques : mer ouverte, lagunes, estuaires, fleuves et zones insulaires.

Ainsi, dans la navigation côtière et lagunaire, les pirogues traditionnelles à pagaie sont adaptées à la pêche et aux déplacements dans des zones calmes, comme les lagunes de la Somone ou les estuaires du fleuve Casamance. Leur faible tirant d'eau permet de naviguer dans des eaux peu profondes et encombrées de végétation aquatique. Mais, en haute mer, les pirogues motorisées sont conçues pour affronter des conditions plus difficiles en haute mer, notamment au large de Dakar, Saint-Louis ou encore dans les eaux de la petite côte. Leur robustesse et leur motorisation leur permettent de couvrir des distances plus longues, avec capacité de charge supérieure. Et dans les zones insulaires, dans l'archipel Joal-Fadiouth, les îles du Saloum³⁷, le fleuve de Casamance³⁸, certaines pirogues spécifiques assurent le transport de personnes et des marchandises entre les îles et le continent. Ces embarcations doivent être stables, maniables, et adaptées aux conditions souvent changeantes des eaux insulaires.

Parallèlement à cette modernisation technique, les pirogues connaissent une diversification fonctionnelle. Outre leur usage principal dans la pêche, elles sont mobilisées pour le transport fluvial et lagunaire de personnes et de biens, l'écotourisme dans des zones protégées comme le delta du Saloum. Certaines associations de pêcheurs utilisent également les pirogues pour des actions de sensibilisation environnementale, témoignant ainsi d'une appropriation sociale élargie au-delà de leur fonction économique première.

Cette évolution, bien que porteuse de potentiel, renforce la complexité juridique entourant la pirogue. A mesure que ses fonctions se multiplient, elle échappe de plus en plus à une qualification univoque, oscillant entre embarcation de pêche, navire de transport léger et outil communautaire polyvalent. Ce qui entraîne les limites des définitions actuelles face à l'usage non commercial stricto sensu.

Paragraphe 2 : Les limites des définitions actuelles face à l'usage non commercial "stricto sensu"

Les cadres juridiques régissant les navires, tant en droit maritime international que dans la législation sénégalaise, ont été initialement élaborés pour encadrer des activités maritimes à

³⁷ Tidiane BOUSSO, « Typologie des engins et techniques de pêche artisanale utilisés dans l'estuaire du Sine-Saloum (Sénégal) », *CRORT/ISRA*, Dakar, Sénégal, 1994, p.11 et s.

³⁸ À titre d'illustration, on peut citer plusieurs pirogues assurant la liaison entre Ziguinchor et diverses îles ou villages d'origine. C'est notamment le cas des pirogues de Niomoune, Diatock, Affiniam et Bodé. Ces embarcations assurent le transport de passagers ainsi que de marchandises.

finalité commerciale. Cette approche, centrée sur l'exploitation économique, se révèle difficilement transposable à la réalité des pirogues artisanales, dont les usages dépassent largement les seules logiques marchandes. Utilisées à des fins domestiques, communautaires ou de subsistance, ces embarcations traditionnelles échappent aux catégories juridiques classiques, soulevant ainsi des enjeux importants en matière de reconnaissance et d'intégration dans le droit positif.

L'étude des limites des définitions actuelles de la notion de navire conduit, d'une part, à s'interroger sur la place accordée aux usages familiaux, communautaires ou non lucratifs, notamment ceux liés aux pirogues (A), et, d'autre part, sur les difficultés que soulève la qualification juridique des activités de simple subsistance face aux réalités socio-économiques (B).

A. L'usage familial, communautaire et non lucratif des pirogues

Dans le contexte sénégalais, la pirogue ne constitue uniquement un outil de production halieutique, mais revêt également une forte dimension sociale et culturelle. Elle est fréquemment utilisée dans un cadre familial ou communautaire, en dehors de toute logique entrepreneuriale ou commerciale formalisée. Dans de nombreux villages côtiers, les pirogues appartiennent à des familles ou à des clans, qui les utilisent collectivement pour assurer leur subsistance, nourrir la communauté ou participer à des rituels traditionnels liés à la mer. Cette utilisation communautaire repose sur des mécanismes de solidarité et de partage, où la pêche n'est pas nécessairement destinée à la vente, mais à la consommation locale ou à l'échange non monétaire.

Ce type d'usage, bien qu'économiquement vital pour les communautés concernées, ne correspond pas aux critères habituels de reconnaissance juridique d'un navire. En effet, les textes juridiques actuels, qu'ils soient d'inspiration internationale ou issus du droit interne, envisagent principalement le navire comme un instrument d'exploitation commerciale ou de transport. Dès lors, les pirogues à vocation non lucrative ne sont ni intégrées aux systèmes d'immatriculation de manière systématique, ni prises en compte dans les régimes d'assurance, de sécurité, ou de responsabilité civile applicables aux navires immatriculés. Cette invisibilité juridique a pour conséquence de priver les usagers de certains droits fondamentaux, notamment en matière d'assistance en mer, de protection sociale ou de compensation en cas d'accident. Elle révèle aussi une inadéquation structurelle entre les normes en vigueur et les pratiques socio-économiques locales, qui appellent une révision des critères d'intégration des embarcations traditionnelles dans le champ du droit maritime.

Ainsi, la pêche artisanale pratiquée à bord des pirogues sénégalaises relève souvent d'une activité de subsistance, caractérisée par une production destinée principalement à l'autoconsommation ou à un commerce informel à petite échelle. Cette forme d'exploitation hybride, située entre usage non commercial et activité économique, soulève des difficultés juridiques majeures quant à sa qualification.

B. Les difficultés de la qualification juridique des activités de substances face aux réalités socio-économiques

Bien que la qualification juridique vise à encadrer les activités de substances de manière cohérente, son application pratique se heurte à de nombreuses difficultés face aux réalités socio-économiques. Le droit maritime traditionnel, centré sur des activités commerciales formalisées, établit des critères précis pour définir les navires et leurs usages, fondés notamment sur la régularité des opérations, la recherche de profit et la structure organisationnelle. Or, ces critères sont peu adaptés pour appréhender les réalités des pêcheurs artisanaux, les pratiques se fondent souvent sur des relations sociales et économiques informelles, où la vente n'est qu'une composante secondaire ou occasionnelle. Cette absence de reconnaissance claire engendre un vide juridique, laissant les pêcheurs en marge du système normatif et privé des protections associées au statut. En outre, cette ambiguïté complique l'application des règles relatives à la responsabilité, à la sécurité et à la couverture assurantielle, accentuant la vulnérabilité des acteurs de la pêche artisanale.

L'un des obstacles majeurs à l'intégration juridique des pirogues artisanales réside dans l'inadéquation des critères juridiques existants avec les réalités socio-économiques des communautés littorales sénégalaises. Le cadre normatif en vigueur s'appuie sur des standards inspirés du droit maritime international³⁹, conçus pour encadrer des navires de commerce dotés de structures institutionnelles, de moyens financiers, et d'un accès aux procédures administratives formelles. Or, ces exigences sont difficilement transportables aux embarcations traditionnelles, souvent fabriquées localement, utilisées à des fins multiples, et gérées selon des logiques coutumières.

A cet effet, l'immatriculation des pirogues, bien qu'obligatoire, demeure largement inopérante dans les faits. Les démarches exigées telles que la présentation de documents d'identité, de titre de propriété ou le paiement de frais s'avèrent inaccessibles pour de nombreux pêcheurs, en

³⁹ Le droit maritime international se divise en deux grandes branches : le droit de la mer, qui relève du droit public et établit le statut des espaces maritimes et leur utilisation par les Etats, et le droit maritime privé, qui régit les activités commerciales et les litiges liés à la navigation et aux transports sur les navires. La CNUDM est le texte fondateur du droit de la mer, définissant les zones de juridictions des Etats et la haute mer, et son application est complétée par des conventions sur le transport maritime et la protection de l'environnement.

particulier ceux vivant dans des zones rurales ou reculées. De plus, la propriété de la pirogue repose fréquemment sur des mécanismes informels de transmission orale ou d'héritage collectif, que les procédures juridiques classiques ne reconnaissent pas. Par ailleurs, les normes de sécurité maritime imposées aux navires marchands (gilets de sauvetage normalisés, équipements de communication, certificats techniques, etc.) ne tiennent pas compte des contraintes économiques des pêcheurs artisanaux, ni de la configuration même des pirogues. Cette approche techniciste, déconnectée des réalités du terrain, crée une forme d'exclusion structurelle, où la loi existe sans être applicable, ni appliquée.

Ainsi, l'absence d'adaptation des critères juridiques aux réalités locales perpétue l'invisibilité juridique des pirogues artisanales et fragilise leurs usagers, en les privant de l'accès aux droits, aux protections institutionnelles, et à une reconnaissance effective dans l'espace maritime national. Cependant, l'incertitude quant à la qualification juridique des pirogues en droit maritime sénégalais entraîne des répercussions importantes sur le régime juridique qui leur est applicable.

CHAPITRE II : LES CONSÉQUENCES DE LA CLASSIFICATION AMBIGUË SUR LE RÉGIME JURIDIQUE APPLICABLE

L'ambiguïté entourant la qualification juridique des pirogues en droit maritime sénégalais engendre des conséquences significatives sur le régime juridique qui leur est applicable. En l'absence d'un statut juridique clairement défini, ces embarcations, pourtant omniprésentes dans la pêche artisanale, se retrouvent soumises à un corpus normatif principalement élaboré pour des navires commerciaux ou industriels. Ce décalage entre les exigences du droit formel et les réalités socio-économiques de pirogues artisanales crée une inadéquation structurelle. Deux domaines en subissent particulièrement les effets, le régime de propriété et d'immatriculation (Section I), d'une part, et la sécurité maritime ainsi que la responsabilité juridique (Section II), d'autre part. Cette dissonance entre la norme et la pratique compromet non seulement l'efficacité du droit dans sa fonction régulatrice, mais fragilise également la sécurité juridique et physique des usagers de ces embarcations.

SECTION I : Une formalisation mal adaptée du régime de propriété et d'immatriculation

La mise en œuvre du régime juridique relatif aux pirogues artisanales au Sénégal, en particulier en matière de propriété et d'immatriculation, met en évidence un important décalage entre les prescriptions du droit positif et les réalités socioculturelles des communautés de pêcheurs. Bien que le droit maritime sénégalais encadre de manière formelle les procédures d'immatriculation et de preuve de propriété des navires, ces dispositifs s'avèrent inadaptés aux modes d'appropriation traditionnels et informels qui prévalent pour les pirogues. Cette inadéquation prive les acteurs du secteur artisanal d'une reconnaissance juridique effective, les expose à une insécurité juridique persistante, et les exclut de nombreux mécanismes de soutien tels que l'accès aux crédits, aux subventions ou à la couverture assurantielle.

Ainsi, il sera question d'aborder les difficultés d'application des règles d'immatriculation et de preuve de propriété en raison des acquisitions coutumières (Paragraphe 1), et la complexité d'étendre l'obligation d'immatriculation à des pirogues artisanales à usages variés (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La difficulté d'application des règles d'immatriculation et de preuve de propriété en raison des acquisitions coutumières

L'un des principaux obstacles à l'encadrement juridique des pirogues artisanales au Sénégal réside dans l'écart entre les exigences du droit moderne et les pratiques sociales en vigueur dans les communautés des pêcheurs. Ce décalage compromet non seulement l'identification formelle

des embarcations, mais aussi la sécurisation des droits de propriété, pourtant essentielle à toute politique de régulation du secteur.

L'examen des difficultés d'application des règles d'immatriculation et de preuve de propriété conduit, d'une part, à mettre en lumière l'inadéquation des procédures modernes avec les pratiques coutumières d'acquisition (A), et d'autre part, à souligner les problèmes liés à l'absence fréquente de titres formels ou d'actes de vente (B).

A. L'inadéquation des procédures modernes aux pratiques coutumières d'acquisition

Le cadre juridique contemporain applicable à la propriété des embarcations repose sur des mécanismes formels hérités du droit administratif et du droit civil : rédaction d'actes de vente, enregistrement auprès d'une autorité compétente, et délivrance d'un certificat d'immatriculation conditionné par la preuve écrite de propriété. Ces procédures, bien que légitimes dans leur logique interne de sécurité juridique, apparaissent inadaptées aux réalités du secteur de la pêche artisanale, profondément ancré dans des logiques coutumières. Dans de nombreuses communautés de pêcheurs au Sénégal, la construction, l'acquisition et la cession des pirogues s'effectuent en dehors de tout formalisme étatique. La parole donnée, le témoignage des anciens ou la reconnaissance communautaire suffisent à consacrer la légitimité d'un transfert de propriété. Ainsi, un artisan peut construire une pirogue sur commande ou offrir son embarcation à un parent, sans qu'aucun acte écrit ne soit produit. Ces pratiques, fondées sur la confiance et les normes sociales locales, fonctionnent efficacement à l'échelle communautaire, mais ne produisent aucun effet dans l'ordre juridique étatique, qui exige des preuves matérielles⁴⁰ pour reconnaître et sécuriser la propriété. Ce décalage structurel entre les procédures modernes et les pratiques coutumières crée une situation de blocage. Les pêcheurs, bien qu'étant de facto propriétaires, ne peuvent satisfaire aux exigences de l'administration pour l'immatriculation de leur pirogue, car ils ne disposent pas des documents requis. De leur côté, les agents de l'administration, formés à appliquer strictement la loi écrite, ne disposent d'aucun outil juridique pour tenir compte de ces réalités sociales. En résulte une marginalisation juridique du secteur artisanal, qui continue d'évoluer à la périphérie du droit, dans une forme de tolérance administrative précaire. Contrairement aux navires commerciaux ou industriels, pour lesquels la preuve de propriété s'appuie sur des titres enregistrés, des factures ou des actes notariés⁴¹, les pirogues artisanales sénégalaises sont le plus souvent acquises ou transmises sans support écrit. Les transactions se font généralement de manière orale, entre membres d'une même communauté, dans une logique de proximité, de confiance et de simplicité. Cette

⁴⁰ Voir l'Art. 12 du COCC.

⁴¹ Voir l'Art. 109 du CMM.

informalité, socialement admise et culturellement ancrée, exclut toute production de preuve juridique au sens strict. En l'absence d'acte de vente ou de certificat de fabrication, l'administration maritime se trouve dans l'incapacité de procéder à l'immatriculation des embarcations. Or, selon la réglementation en vigueur, tout navire, quelle que soit sa taille, doit être immatriculé pour être reconnu et pouvoir naviguer légalement⁴². Ainsi, une grande majorité des pirogues artisanales opèrent en marge du système légal, faute de pouvoir justifier leur propriété par des moyens formellement reconnus.

Cette situation a des répercussions concrètes à savoir les pêcheurs, bien qu'utilisant leur pirogue de manière continue et exclusive, peuvent difficilement faire valoir leurs droits en cas de vol, de litige, de naufrage ou de perte. Cependant, les difficultés majeures apparaissent, d'autre part, l'absence fréquente de titres formels ou d'actes de vente.

B. L'absence de titres formels ou d'actes de vente dans de nombreuses situations

L'absence de titre formel les empêche également d'accéder à certains dispositifs de financement, d'assistance ou d'assurance, qui conditionnent souvent l'éligibilité à la présentation d'un document officiel attestant de la propriété. Elle contribue aussi à maintenir un vide statistique, puisque l'Etat ne peut recenser de manière fiable les embarcations non immatriculées, ce qui nuit à la planification et au contrôle du secteur. Au-delà de l'acquisition initiale, la question de la propriété des pirogues artisanales se complique davantage lorsqu'il s'agit de leur transmission. En effet, dans de nombreuses communautés de pêcheurs au Sénégal, les pirogues sont considérées comme des biens familiaux ou communautaires, transmis de génération en génération sans acte écrit, ni procédure successorale formelle. Cette transmission s'effectue selon des logiques coutumières, fondées sur l'oral, la reconnaissance sociale de l'héritier ou la décision collective de la famille ou du groupe de pêche.

Dans ce contexte, il est fréquent qu'un fils reprenne la pirogue de son père décédé, ou qu'un frère ou un neveu continue à l'utiliser au nom de la famille. Or, en l'absence de titre de propriété individuel et formel, ces modes de transmission ne sont pas reconnus par le droit maritime sénégalais, qui repose sur l'identification précise et officielle du propriétaire. Cette situation engendre une incertitude juridique persistante, notamment lorsqu'un litige survient (accident en mer, saisie, conflit familial) ou lorsqu'une démarche administrative devient nécessaire (immatriculation, demande de subvention, souscription d'une assurance, etc.)⁴³

En outre, certaines pirogues sont gérées collectivement par des groupes de pêche ou des « clans » professionnels, sans qu'un propriétaire unique ne soit désigné. Cela rend encore plus

⁴² Voir l'Art.97 du CMM.

⁴³ Arrêt n°016/2002 du 27 juin 2002, Cour commune de la justice et d'arbitrage(OHADA), première chambre.

complexe la désignation d'un interlocuteur légal responsable aux yeux de l'administration. Le droit maritime classique, en cherchant un titulaire unique et identifiable, se trouve ainsi confronté à des formes de possession partagée ou de responsabilité collective, difficilement conciliables avec ses mécanismes traditionnels.

Ainsi, le silence ou l'inadaptation du droit positif face aux modes coutumiers de transmission et de gestion des pirogues contribue à entretenir une forme d'illisibilité juridique. Cette situation fragilise les droits des usagers traditionnels de la mer, qui se retrouvent dans une position ambivalente, légitimes aux yeux de leurs communautés, mais juridiquement invisibles ou inopérants dans le cadre normatif national. Cependant, on note une difficulté d'imposer l'obligation d'immatriculation aux pirogues artisanales en raison de la diversité de leurs usages.

Paragraphe 2 : La complexité d'étendre l'obligation d'immatriculation à des pirogues artisanales à usages variés

L'immatriculation des embarcations⁴⁴ constitue une exigence réglementaire centrale dans le droit maritime sénégalais, à la fois pour assurer la traçabilité des navires, renforcer la sécurité en mer et encadrer les activités de pêche. Toutefois, cette exigence, pensée selon des standards formels et uniformes, entre en profond décalage avec les capacités administratives réelles des pêcheurs artisans, qui forment pourtant l'épine dorsale du secteur halieutique national.

L'analyse de la complexité liée à l'extension de l'obligation d'immatriculation aux pirogues artisanales conduit, d'une part, à examiner le décalage entre les exigences réglementaires et les capacités administratives des pêcheurs (A), et, d'autre part, à mettre en lumière le faible accès à l'information et aux services publics qui freine cette démarche (B).

A. Le décalage entre l'exigence réglementaire et la capacité administrative des pêcheurs

Nombreux pêcheurs artisanaux n'ont ni les moyens matériels, ni les compétences administratives nécessaires pour accomplir les démarches imposées par le cadre réglementaire. Les procédures d'immatriculation⁴⁵, bien que relativement simples en apparence, nécessitent la production de documents officiels (preuve de propriété, pièce d'identité, formulaire de demande, parfois certificat de conformité), la maîtrise de l'écrit, et l'accès aux services déconcentrés de l'administration maritime ou des autorités portuaires. Or, dans les zones côtières reculées, où les pirogues sont construites et utilisées sans le lien direct avec les institutions étatiques, ces conditions sont rarement réunies. A cela s'ajoute des contraintes financières; bien que les frais d'immatriculation puissent paraître modestes dans l'absolu, ils représentent un coût significatif pour de petits pêcheurs dont les revenus sont précaires et

⁴⁴ <https://www.dpm.gouv.sn>, vu le 14/07/2025.

⁴⁵ Voir l'Art.3 et suivants de l'Arrêté ministériel n°1718 en date du 19 mars 2007.

irréguliers. L'absence de soutien ou de mécanismes d'aide spécifiques aggrave cette inaccessibilité. Par conséquent, beaucoup des pêcheurs choisissent de ne pas immatriculer leur pirogue, non par défiance à l'égard de la loi, mais par impossibilité de s'y conformer. Ainsi, le résultat est une sorte de paradoxe réglementaire dans la mesure où la règle existe, mais sa portée est largement théorique, car elle reste hors de portée d'une majorité d'acteurs concernés. Le droit, conçu comme un outil d'intégration et de régulation, devient dans ce cas un facteur d'exclusion involontaire.

Ce décalage fragilise la légitimité de la norme et alimente une forme de désengagement ou de méfiance à l'égard des institutions publiques. Un autre frein majeur à l'immatriculation des pirogues artisanales réside dans le manque d'information accessible et la faiblesse de la présence des services publics dans les zones de pêche.

B. Le faible accès à l'information et aux services publics

Bien que la réglementation soit formellement en vigueur, sa diffusion reste extrêmement limitée dans les milieux ruraux et côtiers, où se concentre pourtant l'essentiel de l'activité de la pêche artisanale. La majorité des pêcheurs ignorent les procédures à suivre, les documents à fournir, les lieux de dépôt des demandes ou même l'existence de l'obligation d'immatriculation. Ce déficit d'information résulte d'un double déséquilibre, d'une part, l'Etat⁴⁶ ne dispose pas toujours des moyens logistiques, humains ou financiers pour mener des campagnes de sensibilisation efficaces dans toutes les localités concernées ; d'autre part, les relais communautaires (chefs de village, organisations de pêcheurs, artisans constructeurs de pirogues) ne sont ni systématiquement formés, ni institutionnellement associés à cette mission de vulgarisation juridique. Il en découle une situation dans laquelle la norme existe, mais reste invisible pour une grande partie de ses destinataires. Ce manque de diffusion est aggravé par l'insuffisance des infrastructures administratives de proximité. Dans plusieurs zones littorales, les services de l'Etat chargés de la marine, de la pêche, ou de la sécurité maritime sont soit absents, soit trop éloignés pour être accessibles au quotidien. Les pêcheurs doivent parfois parcourir de longues distances pour atteindre un centre administratif, sans garantie d'y trouver un accompagnement adéquat. Cette difficulté logistique décourage toute initiative de régulation, surtout lorsqu'elle s'ajoute à des barrières linguistiques, à l'alphabétisme ou à la méfiance à l'égard de l'administration. Dès lors, garantir un véritable accès à l'information juridique et rapprocher l'administration des usagers apparaît comme une condition essentielle

⁴⁶ Le Sénégal a entrepris un programme national d'immatriculation (PNI) qui a été lancé autour de 2006-2007, avec l'appui de partenaires internationaux (Union européenne, coopération suisse et espagnole, Banque mondiale) pour mieux maîtriser le parc piroguier, assurer un marquage physique, un enregistrement électronique, et renforcer les contrôles.

pour rendre effectif le régime d'immatriculation des pirogues artisanales. Au-delà des obstacles matériels et informationnels, un facteur souvent sous-estimé dans la réticence des pêcheurs à immatriculer leurs pirogues tient à la crainte d'un renforcement du contrôle administratif, souvent perçu comme un prélude à une fiscalisation accrue de leur activité. Pour beaucoup d'acteurs du secteur artisanal, l'immatriculation est associée non pas à une protection ou à une reconnaissance, mais à une perte d'autonomie et à un risque d'assujettissement à de nouvelles charges ou sanctions.

Cette méfiance s'explique d'abord, par l'expérience vécue des pêcheurs face à l'administration : inspections jugées arbitraires, application stricte de normes inadaptées aux réalités locales, amendes disproportionnées, ou encore conflit avec les forces de sécurité maritime. Dans ce contexte, se faire connaître officiellement revient, pour certains, à s'exposer à un régime de contrainte dont ils se sont toujours tenus à l'écart. L'immatriculation est ainsi perçue comme un premier pas vers une forme de "surveillance permanente", voire d'ingérence dans une activité historiquement informelle et communautaire. Par ailleurs, la peur d'une fiscalité nouvelle n'est pas infondée. L'enregistrement officiel d'une pirogue pourrait à terme servir de base à l'instauration de redevances, de taxes sur les captures ou d'autres prélèvements, à l'image de ce qui existe dans le secteur formel. Or, dans un contexte de fragilité économique, où les revenus journaliers sont incertains et invariables, l'idée d'une ponction⁴⁷ fiscale régulière est vécue comme une menace directe sur la survie des pêcheurs et leurs familles.

Ainsi, cette perception négative de l'immatriculation, qu'elle soit fondée ou non, constitue un frein psychologique et social réel, auquel les politiques publiques doivent impérativement répondre. Sans cette pédagogie de la confiance, la généralisation de l'immatriculation restera lettre morte dans une grande partie du secteur artisanal, perçu comme un espace à protéger plutôt qu'à encadrer. Cependant, le manque de reconnaissance juridique explicite des pirogues dans le droit maritime sénégalais engendre des répercussions importantes, tant sur le plan de la sécurité en mer que sur la détermination de la responsabilité juridique des acteurs concernés.

SECTION II : Le régime juridique précaire en matière de sécurité maritime, notamment la responsabilité

L'absence de reconnaissance juridique précise des pirogues dans le droit maritime sénégalais engendre des conséquences notables, tant en matière de sécurité en mer que responsabilité juridique des acteurs impliqués. Dans un pays où la pêche artisanale constitue un pilier économique et social, et où les pirogues ont une place essentielle, les normes actuellement en vigueur apparaissent inadaptées, voir difficilement transposables à cette flotte spécifique. Ce

⁴⁷ Prélèvement douloureux ou néfaste.

décalage normatif fragilise les usagers, tout en exposant l'Etat à un vide juridique aux implications multiples et préoccupantes. Cependant, il sera nécessaire de voir dans cette section l'inadéquation des normes de sécurité aux réalités des pirogues artisanales (Paragraphe 1) et la diffusion de la responsabilité et l'accès quasi inexistant à la couverture assurantielle (Paragraphe 2).

Paragraphe 1: L'inadéquation des normes de sécurité aux réalités des pirogues artisanales

En principe la sécurité maritime s'appuie sur un cadre normatif constitué des règles techniques et réglementaires destinées à prévenir les risques en mer et à garantir la protection des personnes. Toutefois, ces dispositions, majoritairement élaborées pour des navires commerciaux ou industriels, s'avèrent inadaptées aux réalités des pirogues artisanales sénégalaises. Ce décalage profond entre les exigences réglementaires et les conditions concrètes d'exploitation de ces embarcations crée une forte vulnérabilité pour leurs usagers.

L'étude de l'inadéquation des normes de sécurité aux réalités des pirogues artisanales conduit, d'une part, à relever l'inaccessibilité ou l'inadaptation de certains équipements de sécurité (A), et, d'autre part, à souligner l'imprécision des textes concernant les obligations spécifiquement applicables aux pirogues (B).

A. Les équipements de sécurité inaccessibles ou inadaptés

Les normes de sécurité maritime, inspirées des conventions internationales comme SOLAS, imposent des embarcations une série d'équipements obligatoires destinés à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage en mer⁴⁸. Il s'agit, notamment de gilets de sauvetage homologués, de bouées, d'extincteurs, de feux de détresse, de dispositifs de signalisation, de radios VHF ou encore de balises de localisation. Toutefois, l'application de ces exigences techniques aux pirogues artisanales sénégalaises se heurte à deux obstacles majeurs à savoir leur inaccessibilité économique et leur inadaptation technique et contextuelle. Sur le plan économique, ces équipements représentent un coût souvent prohibitif pour les pêcheurs artisans, dont les revenus sont modestes, irréguliers et souvent liés à la pêche de subsistance. Un gilet de sauvetage homologué, par exemple, peut coûter plusieurs milliers de francs CFA, ce qui rend son acquisition difficile lorsqu'il faut équiper une pirogue pouvant transporter plusieurs personnes. L'achat de dispositifs plus complexes, tels que les radios de communication maritime ou les GPS, est encore plus inenvisageable pour la majorité des pêcheurs traditionnels. D'un point de vue technique, ces équipements sont parfois inadaptés aux caractéristiques des pirogues. Celles-ci sont souvent étroites, sans cabine, construites en

⁴⁸ Voir les chapitres III, IV et V du SOLAS.

bois, et ne disposent ni d'espace de rangement, ni de source d'énergie électrique pour alimenter les dispositifs électroniques. Dans certains cas, les matériels standards sont incompatibles avec la structure même de la pirogue ou avec la manière dont elle est exploitée (sorties de pêche de quelques heures à proximité de la côte, par exemple). L'environnement maritime sénégalais chaud, humide, exposé à l'eau salée contribue également à la détérioration rapide des équipements, réduisant leur efficacité et leur durée de vie.

En outre, l'absence de programmes d'accompagnements technique et de sensibilisation au maniement de ces équipements freine leur adoption. Beaucoup de pêcheurs ne sont ni formés à leur utilisation ni convaincus de leur utilité, ce qui alimente une méfiance ou un désintérêt à l'égard de ces normes perçues comme éloignées des réalités locales. Il en résulte une situation paradoxale où des règles de sécurité existent, mais ne sont ni appliquées, ni réellement applicables dans le contexte de la pêche artisanale.

Toutefois, l'application du droit maritime à la sécurité des pirogues artisanales se heurte avant tout au manque de dispositions juridiques claires et adaptées à ces embarcations traditionnelles.

B. L'imprécision des textes sur les obligations spécifiques aux pirogues

L'un des obstacles majeurs à une application efficace du droit maritime en matière de sécurité des pirogues artisanales réside dans l'imprécision, voire l'absence, de dispositions juridiques claires spécifiquement adaptées à ces embarcations traditionnelles. Si le droit sénégalais encadre globalement la sécurité des navires⁴⁹, il reste silencieux ou ambigu dès lors qu'il s'agit de petites unités non conventionnelles, comme les pirogues, qui échappent souvent aux critères techniques formellement définis. Le code de la marine marchande sénégalaise et le code des ports reposent sur une conception du « navire » largement inspirée des standards internationaux. Ces textes se fondent sur des éléments comme le tonnage, la motorisation, la capacité de transport ou l'usage commercial pour qualifier une embarcation. Or, la majorité des pirogues sénégalaises ne répondent à aucun de ces critères de manière systématique. Elles peuvent être non motorisées, utilisées à des fins non commerciales ou communautaires, et construites selon des procédés artisanaux échappant aux normes de certification. Ainsi, elles se retrouvent juridiquement « hors-catégorie ». De plus, les textes réglementaires relatifs à la sécurité maritime ne prévoient pas de régime différencié selon de type d'embarcation ou son usage, ce qui empêche de tenir compte des spécificités de la pêche artisanale. Il n'existe pas, à ce jour, de règlement détaillé définissant les obligations de sécurité minimales (équipements, nombre de personnes autorisées, conditions de sortie en mer) applicables exclusivement aux pirogues. Ce

⁴⁹ Voir les Art. 57 et 58 du CMM du Sénégal.

vide normatif laisse place à des interprétations variables selon les régions, les autorités locales ou les agents chargés du contrôle, contribuant à une insécurité juridique permanente pour les usagers. Par ailleurs, l'imprécision des textes nuit aussi à la politique de prévention. Les campagnes de sensibilisation⁵⁰, lorsqu'elles existent, sont fondées sur les normes générales qui ne correspondent pas aux réalités locales. Faute de cadre claire et compréhensible, les pêcheurs sont souvent dans l'ignorance de leurs obligations exactes, ou bien confrontés à des exigences contradictoires lors des contrôles. Cela fragilise le lien de confiance entre les acteurs du secteur et les institutions, et alimente une forme de tolérance administrative qui, paradoxalement, renforce l'informalité et la vulnérabilité du système.

Ainsi, l'absence de dispositions spécifiques et adaptées dans les textes juridiques contribue à entretenir une situation où la sécurité maritime des pirogues est laissée à la discrétion des pratiques locales, sans véritable pilotage normatif cohérent au niveau national.

Enfin, la conjonction entre équipements inadaptés, cadre juridique flou et pratiques traditionnelles expose les pirogues artisanales à un taux élevé d'accidents en mer, dont les conséquences humaines et économiques sont souvent dramatiques. Chaque année, des dizaines de naufrages, de chavirements ou de pertes en mer sont recensés le long des côtes sénégalaises, notamment dans les localités de Saint-Louis, Mbour⁵¹ ou Ziguinchor. Ces incidents sont rarement médiatisés mais affectent profondément les communautés de pêcheurs, qui doivent composer avec des deuils fréquents, des pertes de moyens de subsistance et un sentiment d'abandon institutionnel. Plusieurs facteurs expliquent cette sinistralité : surcharge des embarcations, état vétuste des pirogues, absence d'équipements de sauvetage, mauvaises conditions météorologiques mal anticipées ou encore méconnaissance de règles élémentaires de navigation. Ces facteurs sont renforcés par une prévention institutionnelle largement défailante. En effet, les autorités chargées de la sécurité maritime souvent réparties entre les ministères de la Pêche, des Transports, de l'Intérieur et de la Défense manquent de coordination, de moyens et de présence effective dans les zones côtières reculées.

Les campagnes de sensibilisation à la sécurité en mer, lorsqu'elles existent, restent ponctuelles, mal ciblées ou inadaptées. Très peu de pêcheurs reçoivent une formation minimale sur les risques en mer, sur l'utilisation des équipements de sécurité ou sur les comportements à adopter

⁵⁰ <https://www.dpm.gouv.sn>, vu le 30/08/2025.

⁵¹ Un drame s'est produit au large de Mbour dans la nuit du dimanche à lundi du 29 juin 2025. Une pirogue de pêche a chaviré aux environs de 1h30 du matin, faisant un disparu et quatre rescapés, dont âgés de 10 et 11 ans. Selon les premières informations recueillies, l'embarcation avait quitté le village de Mbaling dimanche à 15h pour une session de pêche sur une distance d'environ 8 kilomètres. Le groupe était composé de pêcheurs, dont un homme de 45 ans, actuellement porté disparu.

en cas d'urgence. L'absence de centre de formation maritime accessible pour les pêcheurs artisans renforce cet écart connaissance et contribue à une forme de normalisation du risque. De plus, aucun mécanisme de suivi statistique fiable sur les accidents impliquant des pirogues n'est systématiquement mis en œuvre, ce qui empêche toute planification efficace des politiques de sécurité. L'Etat, faute de données précises, agit souvent dans la réaction plutôt que dans l'anticipation, et n'investit que peu dans la résilience du secteur artisanal maritime.

Ainsi, la fréquence des accidents et l'insuffisance des mesures préventives révèlent un dysfonctionnement profond du système de sécurité maritime, qui reste inadapté à la réalité des pirogues artisanales. Tant que ces embarcations ne font pas l'objet d'une reconnaissance juridique claire et de dispositifs ciblés, les pertes humaines et matérielles continueront à s'accumuler, dans une indifférence institutionnelle préoccupante. Cependant, la diffusion des responsabilités entre les différents acteurs, conjuguée à l'absence quasi-totale de mécanismes assurantiels accessibles, constitue une entrave au recours effectif.

Paragraphe 2 : La diffusion de la responsabilité et l'accès quasi inexistant à la couverture assurantielle

Au-delà des risques physiques encourus par les utilisateurs des pirogues artisanales, le manque d'un cadre juridique approprié crée une incertitude importante concernant la responsabilité et la couverture assurantielle. Cette insuffisance structurelle du droit maritime sénégalais amplifie les répercussions humaines, sociales et économiques des accidents, laissant les victimes et leurs familles dans une profonde vulnérabilité.

L'analyse de la diffusion de la responsabilité et de la quasi-absence d'accès à la couverture assurantielle met en évidence, d'une part, le manque d'assurance obligatoire ou réellement accessible pour les pirogues (A), et, d'autre part, la difficulté d'imputer la responsabilité en cas de sinistre (B).

A. L'absence d'assurance obligatoire ou accessible pour les pirogues

L'un des aspects les plus préoccupants du vide juridique entourant les pirogues artisanales sénégalaises est l'absence totale d'un régime d'assurance maritime adapté à leur spécificité. A la différence des navires de pêche industrielle, de transport ou de commerce, soumis à des obligations formelles d'assurance⁵² couvrant aussi bien les dommages matériels que les risques pour les personnes à bord, les pirogues artisanales évoluent dans un système totalement dépourvu de mécanismes de protection assurantielle obligatoire. Cette carence trouve son origine dans l'ambiguïté du statut juridique de ces embarcations, n'étant pas systématiquement considérées comme des "navires" au sens du droit maritime, elles échappent de facto aux

⁵² Voir les Art.584 et 585 du CMM du Sénégal.

régimes réglementaires imposant une assurance minimale⁵³. En conséquence, aucun texte national n'oblige formellement les propriétaires ou exploitants de pirogue à souscrire une assurance responsabilité civile, une couverture contre les accidents en mer ou encore une assurance pour les pertes de matériel ou de revenus. A cela s'ajoute un problème d'accessibilité économique et institutionnelle. Même en l'absence d'obligation légale, très peu d'offres d'assurance volontaire sont proposées aux pêcheurs artisans⁵⁴. Les compagnies d'assurance traditionnelles ne disposent généralement ni de produits adaptés à la réalité de pêche artisanale, ni de stratégies de distribution dans les zones côtières reculées. Le coût des primes, jugé élevé au regard des faibles revenus du secteur, constitue un obstacle majeur, tout comme le manque d'information, de confiance dans le système assurantiel et d'accompagnement pour les démarches administratives. En pratique, cette inexistence de filet de sécurité financier place les pêcheurs dans une situation d'extrême vulnérabilité. En cas d'accident, de perte d'une embarcation ou de décès d'un membre d'équipage, aucun mécanisme formel ne permet de couvrir les dommages ou de soutenir les familles affectées. Cette fragilité accentue l'insécurité du métier, tout en dissuadant les usagers de la mer de s'inscrire dans une logique de régularisation ou de modernisation de leurs activités. L'absence d'un régime assurantiel adapté ne constitue donc pas seulement une lacune juridique, mais représente également un frein structurel à la sécurisation, à la professionnalisation et à la résilience du secteur de la pêche artisanale au Sénégal.

Dès lors, l'absence d'assurance ne fait qu'accentuer une difficulté déjà présente, celle de déterminer la responsabilité lorsque survient un sinistre.

B. La difficulté d'imputer la responsabilité en cas de sinistre

L'absence de cadre juridique clair et formalisé pour les pirogues artisanales engendre une complexité importante lorsqu'il s'agit de déterminer la responsabilité en cas d'accident ou de sinistre en mer. En effet, plusieurs facteurs concourent à rendre l'imputation de la responsabilité difficile, voire impossible.

Premièrement, la plupart des pirogues ne sont pas immatriculées, ce qui empêche d'identifier formellement le propriétaire ou l'exploitant responsable en cas de dommage. Cette absence d'enregistrement officialisé limite la traçabilité des embarcations et complique toute démarche juridique visant à désigner un responsable.

⁵³ Voir Art. VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

⁵⁴ <https://www.comhafat.org>, vu le 15/07/2025.

Deuxièmement, la nature communautaire et coutumière des modes d'usage et de propriété des pirogues rend floue la définition des rôles et des obligations. La responsabilité peut être diluée entre plusieurs acteurs : propriété, capitaine, équipage, voire la communauté locale. Ce phénomène de diffusion de la responsabilité fragilise les possibilités de recours et crée un vide juridique.

Troisièmement, le manque de documents formels tels que des contrats, des certificats de navigation, ou des preuves d'entretien et de conformité accentue les difficultés de preuve lors des litiges. Par conséquent, les procédures judiciaires deviennent longues, coûteuses et peu adaptées aux réalités des pêcheurs artisans. Dès lors, le recours fréquent à des modes de règlement traditionnels, informels, et extra-judiciaires, bien que souvent efficaces socialement, ne garantit pas toujours une réparation complète ou équitable des préjudices, surtout lorsqu'il s'agit de dommages corporels ou de pertes matérielles importantes.

Ainsi, cette difficulté d'imputation de la responsabilité en cas de sinistre aggrave l'insécurité juridique du secteur et accentue la vulnérabilité des acteurs, tout en entravant la mise en place d'une politique cohérente de prévention et de sécurité maritime pour les pirogues artisanales. Cependant, si on s'en tient aux dispositions des articles 137⁵⁵, 140⁵⁶, 142⁵⁷ et 149⁵⁸ du COCC, en cas de collision, chaque victime est habilitée à se prévaloir des dispositions légales relatives à la responsabilité du fait des choses ou des animaux placés sous la garde d'autrui, sans préjudice des autres fondements de responsabilités prévus par la loi. La responsabilité civile est engagée non seulement à raison du dommage directement causé par le fait personnel de l'auteur, mais également à raison du dommage résultant du fait des personnes dont il est également tenu de répondre, lorsque ce fait est de nature à engager sa responsabilité, conformément aux règles et conditions établies par la législations en vigueur.

De plus, la responsabilité civile du commettant n'exclut pas celle du préposé. Lorsque le dommage est causé par le fait du préposé dans l'exercice ou à l'occasion de ses fonctions, le commettant et le préposé sont tenus solidairement à la réparation du dommage. Le civilement

⁵⁵ Art. 137 du COCC, toute personne est responsable du dommage causé par le fait de l'animal ou de la chose dont elle a la maîtrise.

⁵⁶ Art. 140 du COCC, en cas de collision, les victimes peuvent chacune invoquer les dispositions de la responsabilité du fait des choses ou des animaux.

⁵⁷ Art. 142 du COCC, on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre.

⁵⁸ Art. 149 du COCC, la responsabilité du commettant n'exclut pas celle du préposé. Tous deux sont solidairement responsables du dommage causé, et le civilement responsable peut exercer un recours contre son préposé.

responsable dispose d'un droit de recours contre le préposé, dans les conditions prévues par la loi.

Donc, l'insuffisance du cadre juridique et assurantiel ne se limite pas à un problème technique ou administratif, elle a des répercussions profondes sur la cohésion sociale et la durabilité des communautés côtières sénégalaises, soulignant l'urgence d'une réforme adaptée.

TITRE II : LA NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME POUR UNE RECONNAISSANCE EFFECTIVE DES PIROGUES EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS

L'examen du statut juridique des pirogues dans le droit maritime sénégalais met en lumière une carence normative significative. Bien qu'elles constituent le fondement de la pêche artisanale, un secteur clé de l'économie nationale et de la vie sociale des communautés littorales ; les pirogues échappent largement aux catégories juridiques classiques applicables aux navires. Ce déficit de reconnaissance engendre une série de difficultés pratiques, il expose les pêcheurs artisans à une insécurité juridique permanente, fragilise leur activité, et nuit à l'efficacité de la régulation du domaine maritime.

Dans ce contexte, une réforme s'impose comme une nécessité incontournable. Celle-ci ne saurait se limiter à un simple ajustement technique des textes existants. Elle doit viser une refonte cohérente du cadre normatif, prenant en compte les spécificités socio-économiques du secteur artisanal, les pratiques coutumières en vigueur et les exigences contemporaines en matière de sécurité maritime et de durabilité. Il s'agit ainsi de concilier tradition et modernité au sein d'un dispositif juridique adapté. Ce deuxième titre s'attachera, dans un premier temps, à étudier les effets négatifs d'une reconnaissance juridique insuffisante sur les secteurs traditionnels (Chapitre I), avant d'explorer, dans un second temps, les perspectives de réforme permettant une meilleure reconnaissance et intégration juridique des pirogues dans l'architecture du droit maritime sénégalais (Chapitre II).

CHAPITRE I : LES EFFETS NÉGATIFS D'UNE RECONNAISSANCE JURIDIQUE INSUFFISANTE SUR LES ACTEURS TRADITIONNELS

L'absence de reconnaissance juridique claire des pirogues dans le droit maritime sénégalais ne relève pas d'un simple défaut conceptuel, elle engendre des répercussions concrètes, souvent lourdes, sur les conditions de vie et de travail des pêcheurs artisans. Ces derniers, acteurs centraux de la pêche maritime nationale, évoluent dans un cadre normatif flou, caractérisé par une incertitude persistante quant à leurs droits et obligations. Cette insécurité juridique affaiblit structurellement les acteurs traditionnels, en les privant de garanties essentielles, notamment en matière de sécurité maritime, de reconnaissance de la propriété, ou encore d'accès aux dispositifs publics d'appui et de financement. Par ailleurs, l'absence d'un cadre cohérent de régulation entraîne une dispersion des compétences entre plusieurs entités administratives, générant une gouvernance fragmentée et peu lisible, souvent source d'incohérence et d'inefficacité.

Le présent chapitre se propose ainsi d'examiner, d'une part, l'incertitude juridique aux conséquences multiples pour le secteur artisanal (Section I), et, d'autre part, les paradoxes de la gestion administrative des pirogues (Section II).

SECTION I : L'incertitude juridique aux conséquences multiples pour le secteur artisanal.

Au Sénégal, la pêche artisanale constitue un pilier fondamental de l'économie littorale et repose majoritairement sur l'utilisation des pirogues traditionnelles. Véritables vecteurs de subsistance pour une large part des communautés côtières, ces embarcations occupent une place stratégique dans la vie socio-économique nationale. Pourtant, en dépit de leur importance, elles évoluent dans une zone d'ombre juridique, caractérisée par une absence de statut clairement défini en droit maritime. Cette situation d'incertitude engendre de nombreuses conséquences, à la fois pour les acteurs de terrain et pour les pouvoirs publics chargés de la régulation du secteur. En effet, l'absence de reconnaissance juridique formelle fragilise non seulement les droits des pêcheurs artisans mais compromet également l'efficacité et la cohérence des politiques publiques. Ces effets se manifestent principalement à travers deux dynamiques à savoir une précarisation croissante des acteurs du secteur en l'absence de statut clair et reconnu (Paragraphe 1) et l'impact d'une gouvernance lacunaire sur la régulation maritime locale et la protection des acteurs (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La précarisation croissante des pêcheurs artisans en l'absence de statut clair et reconnu

L'absence de reconnaissance juridique explicite des pirogues artisanales dans le droit maritime sénégalais affaiblit durablement la position des pêcheurs traditionnels. Reléguées dans une forme d'invisibilité normative, ces embarcations échappent aux dispositifs de protection et aux droits généralement accordés aux autres acteurs maritimes. Cette lacune réglementaire se traduit par une précarité multidimensionnelle juridique, économique, et sociale qui accentue les déséquilibres structurels entre la pêche artisanale⁵⁹ et la pêche industrielle, pourtant censées coexister dans un même espace réglementé.

L'examen de la précarisation croissante des pêcheurs artisans en l'absence de statut clair révèle, d'une part, leur exclusion des droits et protections reconnus aux acteurs maritimes formellement identifiés (A), et, d'autre part, la vulnérabilité économique et sociale qui en découle (B).

⁵⁹ Jacques QUENSIERE, Samba TOUNKARA, « Les pêches artisanales sénégalaises vont-elles disparaître ? », *IRD*, 2025, pp.4 et s.

A. L'exclusion des droits et protections accordés aux acteurs maritimes reconnus

L'absence de reconnaissance formelle des pirogues comme des « navires » au sens du droit maritime sénégalais prive leurs propriétaires et usagers principalement des pêcheurs artisans de l'accès aux droits et protections normalement accordés aux autres acteurs maritimes. En effet, les embarcations industrielles ou commerciales bénéficient d'un statut juridique défini, qui leur confère une série de garanties liées à la sécurité, à la responsabilité, à la protection sociale ou encore à l'assurance maritime. Ces dispositifs restent largement inaccessibles aux pêcheurs artisans, faute d'un encadrement juridique adapté à leurs réalités. En pratique, cette exclusion se manifeste d'abord, par l'impossibilité pour les pêcheurs utilisant des pirogues non immatriculées ou transmises selon les usages coutumiers, de faire valoir un droit de propriété opposable ou d'engager une responsabilité légale clairement définie en cas d'accident en mer. Par ailleurs, ils ne bénéficient pas des régimes de réparation ou d'indemnisation en cas de sinistre, de naufrage ou de perte de matériel. L'absence d'un statut légal empêche également toute reconnaissance officielle de leur activité dans les procédures administratives, ce qui rend difficile, voire impossible, l'accès aux aides publiques, aux formations réglementaires, ou aux mécanismes de représentation professionnelle.

Enfin, sur le plan institutionnel, cette marginalisation juridique contribue à renforcer une forme d'invisibilité réglementaire des pêcheurs artisans dans les politiques publiques maritimes, où les priorités sont souvent orientées vers des acteurs économiquement plus structurés. Ce vide normatif ne fait qu'aggraver leur vulnérabilité dans un espace maritime pourtant de plus en plus convoité et régulé.

B. La vulnérabilité économique et sociale

La non-reconnaissance juridique des pirogues artisanales a pour effet direct de maintenir les pêcheurs dans une situation de grande vulnérabilité économique et sociale. Dépourvus de statut officiel et de garanties légales, ces derniers sont souvent exclus des circuits formels de financement, de soutien public et de protection contre les aléas liés à leur activité. Or, la pêche artisanale est non seulement un métier à hauts risques, mais aussi un levier crucial de survie pour de nombreuses familles établies le long littoral sénégalais. Sur le plan économique, l'absence d'immatriculation et de titres de propriété légalement reconnus empêche les pêcheurs d'accéder aux crédits bancaires ou aux dispositifs de microfinance. En cas de perte d'une pirogue par naufrage, incendie ou vol aucune couverture assurantielle ne peut intervenir, et la charge de remplacement repose entièrement sur l'individu ou la communauté, souvent déjà précarisée. Cette situation limite également les possibilités d'investissement ou de modernisation de l'outil de travail, ce qui réduit la compétitivité des pêcheurs artisans face à la

concurrence. Socialement, l'absence de statut entraîne l'exclusion des régimes de protection sociale, notamment en matière de santé, de retraite ou de sécurité au travail. La pénibilité du métier, les longues périodes passées en mer et les risques d'accident ne sont encadrées par aucune norme spécifique adaptée aux réalités artisanales. Par ailleurs, l'absence de visibilité administrative rend difficile l'organisation des pêcheurs en syndicat ou en structure de représentation reconnue, ce qui les empêche de participer aux décisions politiques qui les concernent directement. Ainsi, cette vulnérabilité, à la fois économique et sociale, est structurellement entretenue par le vide juridique autour des pirogues. Elle perpétue une forme d'exclusion qui empêche les acteurs artisanaux d'évoluer vers un statut professionnel digne et sécurisé, pourtant indispensable au développement durable du secteur.

Par ailleurs, l'incertitude juridique entourant les pirogues artisanales contribue également à aggraver le déséquilibre concurrentiel entre la pêche artisanale et la pêche industrielle, au détriment des petits pêcheurs. En effet, les navires industriels bénéficient d'un cadre légal stable, d'une reconnaissance formelle et d'un accès facilité aux ressources et aux mécanismes de soutien étatiques, les pêcheurs artisans opèrent dans un système juridique flou, où leurs droits sont mal définis, voire ignorés. Les navires industriels sont immatriculés, enregistrés, assurés, et encadrés par des régulations précises qui leur permettent d'accéder à des subventions publiques, à des zones de pêche bien délimitées, et à des mécanismes d'appui technique ou financier. Par contraste, les pêcheurs artisanaux, du fait de l'absence de statut clair de leurs embarcations, ne peuvent bénéficier des mêmes avantages, ce qui réduit considérablement leur capacité à faire face à la concurrence. Ce déséquilibre est d'autant plus marqué que certaines pratiques industrielles, comme la surpêche ou l'intrusion dans les zones réservées à la pêche artisanale, ne sont pas toujours sanctionnées de manière effective, faute de moyens de surveillance et de mécanismes de contrôle adaptés. Les pêcheurs artisans ne disposant ni de représentation institutionnelle solide ni d'un statut juridique défini, ont peu de recours face à ces violations de leurs droits d'accès aux ressources halieutiques.

En définitive, ce rapport inégal accentue la marginalisation des pêcheurs artisanaux dans l'économie maritime sénégalaise. Le vide juridique dans lequel se trouvent leurs embarcations les empêche de défendre leurs intérêts face à des acteurs mieux structurés, et compromet l'équilibre global du secteur halieutique, tant sur le plan économique qu'environnemental. Cependant, on note certains dysfonctionnements dans la gouvernance administrative et réglementaire.

Paragraphe 2 : L'impact d'une gouvernance lacunaire sur la régulation maritime locale et la protection des acteurs

Une gouvernance défaillante dans le secteur maritime artisanal compromet profondément la capacité des communautés littorales à gérer durablement leurs ressources marines.

L'analyse de l'impact d'une gouvernance lacunaire sur la régulation maritime locale met en évidence, d'une part, le manque de pilotage clair des politiques concernant la pêche artisanale (A), et, d'autre part, l'inefficacité des dispositifs de contrôle et d'appui (B).

A. Le manque de pilotage clair des politiques maritimes artisanales

L'absence de pilotage structuré des politiques maritimes artisanales constitue l'un des obstacles majeurs à une régulation efficace et équitable du secteur. Malgré la reconnaissance croissante de l'importance socio-économique de la pêche artisanale dans de nombreuses régions côtières, les cadres institutionnels chargés de la gouverner demeurent fragmentés et mal coordonnés. Les politiques publiques se révèlent souvent réactives plutôt que stratégiques, construites sans réelle concertation avec les acteurs de terrain, et déconnectées des dynamiques locales. Cette situation entraîne une multiplication d'initiatives isolées, portées par différents ministères, agences ou ONG⁶⁰, sans cohérence d'ensemble. Il en résulte un vide en matière de leadership institutionnel, où aucun organe ne semble assumer pleinement la responsabilité de la planification, du suivi et de l'évaluation des politiques maritimes artisanales. Ce flou institutionnel compromet la mise en œuvre de stratégies intégrées, empêche la sécurisation des droits des petits pêcheurs, et rend difficile l'articulation entre savoirs traditionnels et normes réglementaires modernes.

Ainsi, l'absence d'un pilotage cohérent et clairement structuré des politiques maritimes artisanales contribue à maintenir le secteur dans une situation d'incertitude institutionnelle et opérationnelle. Faute d'orientation stratégique, les initiatives publiques demeurent fragmentées, ponctuelles et souvent déconnectées des réalités du terrain, ce qui limite considérablement leur portée et leur efficacité. Ce déficit de gouvernance empêche l'émergence d'un cadre stable, capable d'accompagner durablement les pêcheurs artisans et de sécuriser leurs activités. Cette faiblesse du pilotage administratif se double d'une autre difficulté tout aussi déterminante, l'inefficacité des dispositifs de contrôle d'appui, qui témoigne des limites structurelles de la régulation maritime locale.

B. L'inefficacité des dispositifs de contrôle et d'appui

Les dispositifs de contrôle et d'appui censés encadrer et soutenir les activités maritimes artisanales se révèlent largement inefficaces, tant sur le plan opérationnel qu'institutionnel. Sur

⁶⁰ Organisation Non Gouvernementale est une structure d'intérêt public et à but non lucratif, dont la forme juridique est généralement, selon les pays, une association à but non lucratif ou une fondation à but non lucratif, qui ne relève ni de l'État ni d'institutions internationales.

le terrain, les services chargés de la surveillance maritime manquent cruellement de moyens humains, logistiques et financiers. Cette faiblesse structurelle empêche une présence effective dans les zones côtières reculées, ce qui ouvre la voie à des pratiques non réglementées telles que la pêche illégale, l'utilisation d'engins destructeurs ou encore le non-respect des saisons de repos biologique. Par ailleurs, les dispositifs d'appui technique et organisationnel destinés aux pêcheurs artisanaux sont souvent inadaptés aux réalités locales, mal ciblés ou ponctuels. Les formations, subventions ou programmes de renforcement des capacités, quand ils existent, sont rarement conçus en concertation avec les communautés concernées, ce qui limite leur impact. En outre, le manque de coordination entre les acteurs publics et les partenaires de développement renforce la dispersion des initiatives. Ce déficit d'encadrement et d'accompagnement contribue à la précarisation des filières artisanales, à la dégradation des ressources halieutiques et à l'érosion progressive de la gouvernance locale.

Par ailleurs, dans de nombreuses zones côtières, la régulation des activités maritimes repose depuis des générations sur des normes coutumières, élaborées et appliquées par les communautés locales elles-mêmes. Ces règles traditionnelles encadrent l'accès aux ressources, régulent les techniques de pêche, fixent les périodes de repos et organisent la résolution des conflits. Cependant, en l'absence d'une reconnaissance explicite dans les cadres juridiques formels, ces pratiques coutumières se trouvent fragilisées sur le plan légal. Cette insécurité juridique crée un vide normatif, dans lequel les autorités étatiques ne parviennent ni à faire appliquer les lois modernes, souvent inadaptées aux contextes locaux, ni à valoriser les systèmes traditionnels de gestion.

Ainsi, les pêcheurs artisanaux se trouvent dans une zone grise, où leurs droits d'usage sont incertains, exposés à des conflits d'usage avec d'autres acteurs (pêche industrielle, projets d'aménagement, tourisme côtier), et parfois criminalisés pour des pratiques pourtant historiquement légitimes. Cette fragilisation contribue non seulement à une perte de repères et d'autorité au sein des communautés, mais aussi à une érosion des mécanismes locaux de durabilité, pourtant fondés sur des savoirs écologiques fins et une connaissance intime des écosystèmes marins. Cependant, il y a des dysfonctionnements administratifs et institutionnels résultant de l'absence de statut juridique adapté pour les pirogues.

SECTION II : Les paradoxes de la gestion administrative des pirogues

La gestion administrative des pirogues au Sénégal illustre une complexité institutionnelle persistante, marquée par une application inégale et parfois incohérente des normes juridiques. Bien que ce secteur joue un rôle essentiel dans l'économie nationale et la sécurité alimentaire des populations côtières, il demeure en marge d'un cadre réglementaire clair, cohérent et adapté

à ses spécificités. Cette situation de flou administratif se manifeste à travers deux paradoxes notables, d'une part, la dispersion des compétences entre plusieurs administrations impliquées (Paragraphe 1), et, d'autre part, la cohabitation d'une tolérance administrative de fait avec un corpus juridique formel souvent inadapté aux réalités du terrain (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La gestion éclatée des pirogues relevant de plusieurs administrations (port, maritime, pêche, sécurité)

La gouvernance administrative des pirogues au Sénégal est marquée par un manque de lisibilité dans la répartition des compétences entre les différentes illustrations, entraînant une gestion fragmentée entre plusieurs ministères et structures publiques. Cette dispersion génère des chevauchements de responsabilités, des interventions redondantes et, en définitive, une inefficience notable dans la régulation du secteur.

L'examen de la gestion éclatée des activités maritimes montre, d'une part, les chevauchements entre les compétences du ministère de la Pêche, des Transports, de la Sécurité et d'autres autorités (A), et, d'autre part, l'absence d'un guichet unique ou d'une structure de coordination (B).

A. Le chevauchement entre les compétences du ministère de la pêche, des transports, de la sécurité, etc.

L'un des principaux facteurs de désorganisation dans la gestion des pirogues sénégalaises réside dans les chevauchements de compétences entre plusieurs ministères et institutions publiques. A défaut d'un cadre de coordination clairement défini, chaque entité intervient selon sa logique sectorielle, sans articulation cohérente avec les autres, ce qui crée un environnement administratif confus, voir contradictoire pour les acteurs de terrain. Le ministère des Pêche, des infrastructures maritimes et portuaires⁶¹ assume des responsabilités centrales en matière de gestion des ressources halieutiques, de délivrance des licences de pêche, de suivi des captures et de régulation de l'effort de pêche. Il est également chargé de promouvoir le développement durable du secteur à travers des projets d'appui et d'encadrement des communautés de pêcheurs.

En parallèle, il intervient dans les questions d'immatriculation des embarcations, de sécurité en mer, de respect des normes techniques des navires et régulation de la navigation. Bien que ces prérogatives soient généralement associées aux navires de commerce, elles sont parfois étendues aux pirogues sans adaptation spécifique, ce qui pose problème. A cela s'ajoute les forces de sécurité, telles que la gendarmerie nationale, la police, la douane ou encore la marine nationale, qui participent à la surveillance des eaux territoriales, au contrôle des activités de

⁶¹ <https://mpem.gouv.sn>, vu le 01/09/2025.

pêche et à la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN). Ces forces agissent souvent dans des cadres d'urgence ou de police, en infraction limitée avec les autorités civiles de régulation. Ainsi, Fatou DIOUF dans son ouvrage⁶², montre que malgré un cadre juridique international et national solide, le Sénégal peine à lutter efficacement contre la pêche INN à cause du manque de moyens et de coordination. Elle conclut que seule une gouvernance renforcée et une coopération internationale accrue peuvent rendre cette lutte réellement efficace.

Enfin, dans certaines zones, les autorités portuaires⁶³ peuvent aussi exercer les formes de contrôle, bien que la majorité des pirogues artisanales opèrent hors des infrastructures portuaires formelles. Cette suspension de compétences, exercées de manière autonome, entraîne une confusion chez les usagers et une inefficacité dans l'application des politiques publiques. Elle empêche toute vision unifiée du secteur, fragilise la lisibilité du droit applicable et rend difficile la responsabilité claire d'une autorité en cas de manquement ou de besoin d'intervention. Ce chevauchement institutionnel constitue donc un véritable obstacle à la mise en place d'un encadrement juridique adapté aux réalités du secteur artisanal de la pêche.

Toutefois, ce chevauchement des compétences crée d'autant plus de confusion qu'il ne s'accompagne d'aucun mécanisme centralisé de coordination, notamment en l'absence d'un guichet unique dédié.

B. L'absence d'un guichet unique ou d'une structure de coordination

L'un des effets les plus visibles de la dispersion institutionnelle dans la gestion des pirogues est l'absence d'un guichet unique ou d'une structure de coordination centralisée. Cette carence structurelle empêche une prise en charge cohérente et efficace des démarches administratives liées à l'immatriculation, à l'octroi de permis de pêche, à la conformité des équipements ou encore au suivi des activités de la pêche artisanale. Dans la pratique, les pêcheurs doivent se déplacer entre plusieurs administrations, souvent situées dans des lieux géographiquement dispersés et régis par des procédures différentes. Par exemple, un même acteur peut être tenu de s'adresser le Service des Pêches et de la Surveillance pour son permis de pêche et

⁶² Fatou DIOUF, *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite non déclarée et non règlementée (INN) au Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 2015.

⁶³ Au Sénégal, l'autorité portuaire principale est le Port Autonome de Dakar (PAD), qui gère le principal hub portuaire du pays et a récemment intégré le nouveau port de Ndayane. Le PAD est une société nationale sous tutelle, responsable de l'administration, de l'exploitation et du développement des infrastructures portuaires. D'autres autorités et acteurs jouent également un rôle, dont le Ministère des Pêches et des Infrastructures Maritimes et Portuaires (MPEM), l'organisme de tutelle, et la Capitainerie qui a des responsabilités réglementaires et de police.

l'immatriculation de sa pirogue⁶⁴, à la gendarmerie maritime pour les contrôles, et éventuellement aux services portuaires pour l'accès aux sites de débarquement. Cette multiplication des interlocuteurs entraîne non seulement des pertes de temps et d'énergie, mais expose également les pêcheurs à une incertitude permanente quant à la conformité de leur situation administrative. En l'absence d'un dispositif de coordination institutionnelle, chaque administration agit selon ses propres normes et objectifs, sans cadre unifié de dialogue ou de collaboration. Il en résulte une fragmentation de l'information, une méconnaissance mutuelle des procédures et une faible circulation des données, y compris sur le nombre exacte de pirogues en activité ou leur état de conformité. Cette absence de centralisation des informations complique aussi la mise en œuvre de politiques publiques ciblées, fondées sur des données fiables et actualisées. La création d'un guichet unique physique ou numérique ou, à défaut, d'une instance de coordination multisectorielle regroupant les principales parties prenantes (pêche, transports maritimes, sécurité, collectivités locales) apparaît aujourd'hui comme une nécessité urgente. Une telle structure permettrait de simplifier les démarches, de clarifier les responsabilités institutionnelles et de renforcer l'efficacité de la régulation du secteur des pirogues artisanales, tout en garantissant une meilleure accessibilité administrative aux pêcheurs.

Par ailleurs, la fragmentation bureaucratique dans la gestion des pirogues n'est pas seulement un dysfonctionnement administratif, elle engendre des conséquences juridiques, économiques et sociales profondes. En l'absence d'un système intégré et lisible, les pêcheurs artisanaux se retrouvent confrontés à une multiplication d'obligations imprécises, à des procédures redondantes, et à une incertitude juridique permanente.

Tout d'abord, cette désorganisation favorise une confusion réglementaire généralisée. Les normes et obligations en matière d'immatriculation, de sécurité maritime, de permis de pêche, de licence ou de navigation sont éparpillées entre différents textes, souvent mal vulgarisés, et interprétées de manière variable selon l'administration concernée. Ce manque d'uniformité complique la tâche des pêcheurs, qui ignorent parfois qu'ils sont en infraction ou ne savent pas à quelle autorité s'adresser pour se mettre en conformité. Il en résulte une méfiance croissante envers l'administration, perçue comme inaccessible, incohérente, voire punitive.

Ensuite, cette bureaucratie cloisonnée ralentit ou bloque l'accès aux droits fondamentaux liés à l'exercice légal de la pêche, immatriculer une pirogue peut s'avérer fastidieux, obtenir une aide de l'Etat ou accéder à un financement devient un parcours semé d'embûches. Cela touche

⁶⁴ A titre illustratif, le Service Régional des Pêches et de la Surveillance de Ziguinchor, est compétent à l'octroi des permis de pêche et l'immatriculation des pirogues au niveau de sa compétence.

particulièrement les petits pêcheurs, souvent analphabètes, dépourvus de moyens financiers ou vivants dans des localités éloignées des centres administratifs. Le système actuel accentue ainsi les inégalités d'accès aux services publics, renforçant la marginalisation des acteurs les plus vulnérables du secteur.

Par ailleurs, la fragmentation des services conduit à une dilution des responsabilités administratives. En cas d'incident en mer, de conflit sur la propriété d'une embarcation ou de non-respect d'une norme, il devient difficile de déterminer quelle administration est compétente pour intervenir ou résoudre le litige. Cette absence de recevabilité institutionnelle affaiblit la mise en œuvre des politiques publiques et entrave toute tentative d'amélioration structurelle du secteur.

Enfin, une bureaucratie fragmentée est incompatible avec une gouvernance moderne et efficace. Elle empêche la production de statistiques fiables, la centralisation des informations sur les pirogues en activité, et la mise en place d'un système de suivi durable. Ce dysfonctionnement administratif, loin d'être un simple détail technique, constitue l'un des principaux freins à la reconnaissance juridique pleine et entière des pirogues dans le droit maritime sénégalais. Cependant, la tolérance de l'administration face à des règles strictes entraîne des incohérences.

Paragraphe 2 : La coexistence d'une tolérance administrative face à des exigences juridiques strictes créant incohérences

Un paradoxe important dans la gestion des pirogues au Sénégal tient à la coexistence entre une tolérance administrative de fait et un cadre juridique rigide, souvent inadapté aux réalités concrètes de la pêche artisanale. Cette situation crée une insécurité juridique pour les acteurs, puisque des pratiques habituellement tolérées peuvent brusquement être considérées comme irrégulières en l'absence d'un cadre clair et cohérent.

L'analyse de la coexistence d'une tolérance administrative et d'exigences juridiques strictes met en lumière, d'une part, la reconnaissance tacite des pratiques sans encadrement formel (A), et, d'autre part, le risque de répression soudaine ou arbitraire (B).

A. La reconnaissance tacite des pratiques sans encadrement formel

Dans le contexte sénégalais, l'administration adopte souvent une attitude de tolérance implicite envers les pratiques des pêcheurs artisanaux utilisant des pirogues. Bien que ces embarcations échappent fréquemment aux exigences formelles d'immatriculation, de sécurité ou de conformité technique, elles sont néanmoins acceptées de fait, compte tenu de leur importance économique et sociale. Cette reconnaissance tacite découle d'un pragmatisme administratif qui privilégie le maintien des activités traditionnelles sans imposer des contraintes juridiques lourdes, souvent difficiles à satisfaire par des acteurs aux ressources limitées.

Cependant, cette tolérance ne s'accompagne pas d'un cadre juridique spécifique, laissant ainsi les pirogues dans une zone d'incertitude réglementaire où leur statut reste flou et informel. Ainsi, la reconnaissance tacite des pratiques liées aux pirogues, en l'absence de tout encadrement formel, révèle les limites d'un système administratif qui repose davantage sur la tolérance que sur une véritable approche normative. Cette gestion implicite, bien qu'elle permette une certaine continuité des usages traditionnels, ne garantit ni la sécurité juridique des acteurs ni la cohérence des interventions publiques. Elle met en lumière un déséquilibre profond entre les réalités du terrain et le cadre légal existant, soulignant la nécessité d'une formalisation progressive et adaptée des pratiques pour éviter que cette tolérance ne demeure source d'incertitude et de fragilité pour les communautés concernées.

Toutefois, cette reconnaissance tacite, faute d'être juridiquement encadrée, peut à tout moment se transformer en une répression soudaine ou arbitraire.

B. Le risque de répression soudaine ou d'arbitraire

Malgré cette tolérance de fait, les pêcheurs artisanaux restent exposés à un risque constant de répression brutale ou arbitraire. En effet, les textes juridiques en vigueur imposent des normes strictes concernant l'immatriculation⁶⁵, la sécurité et la navigation⁶⁶, auxquelles les pirogues sont théoriquement soumises. Cette rigidité légale permet aux autorités d'intervenir de manière ponctuelle et parfois sévère, notamment lors des contrôles ou campagnes de régularisation, sans que les acteurs concernés aient toujours la possibilité de s'adapter rapidement. Ce décalage entre la pratique tolérée et la lettre de la loi crée un climat d'insécurité juridique permanente, où les pêcheurs peuvent être pénalisés de façon imprévisible, renforçant leur vulnérabilité et fragilisant leurs activités.

Par ailleurs, la mise en conformité des pirogues artisanales avec les exigences juridiques demeure un défi majeur en raison d'un cadre réglementaire flou, inadapté et peu accessible. Les pêcheurs, souvent peu informés des normes applicables, doivent faire face à des procédures complexes, coûteuses et mal adaptées à leurs réalités socio-économiques. Ainsi, les textes en vigueur, conçus principalement pour des navires commerciaux, ne tiennent pas suffisamment compte des spécificités des pirogues artisanales, ce qui complique leur intégration légale. Ce manque de clarté et d'accompagnement crée un véritable obstacle à la régularisation, alimentant un cercle vicieux d'informalité et de non-respect des règles, et limitant la reconnaissance juridique pleine et entière des pirogues dans le droit maritime sénégalais.

⁶⁵ Arrêté ministériel n° 1718 en date du 19 mars 2007 portant immatriculation et marquage des embarcations de type artisanal.

⁶⁶ Arrêté n°012984 du 23 novembre 2011 fixant les normes applicables aux embarcations non pontées de type artisanal.

L'insuffisante reconnaissance juridique des pirogues plonge les pêcheurs artisans dans un flou normatif qui limite leur accès aux droits et accentue leur précarité face aux acteurs industriels mieux protégés. La gestion administrative éclatée et incohérente renforce l'insécurité juridique et complique la mise en conformité des communautés côtières. En conséquence, l'absence de statut clair constitue un frein majeur au développement du secteur artisanal et menace la stabilité socio-économique des populations littorales.

Face à ces constats, la nécessité de repenser en profondeur le cadre normatif applicable aux pirogues apparaît incontournable. Il convient désormais d'examiner les pistes de réforme susceptibles combler ce vide juridique et d'assurer une meilleure reconnaissance des embarcations traditionnelles dans le droit maritime sénégalais.

CHAPITRE II : PERSPECTIVES DE RÉFORME POUR UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE JURIDIQUES DES PIROGUES

L'incertitude juridique qui entoure le statut des pirogues en droit maritime sénégalais ne relève pas uniquement d'une problématique théorique. Elle entraîne des répercussions tangibles et souvent néfastes sur les conditions d'exploitation de ces embarcations traditionnelles, sur la sécurité des personnes, sur la régulation des activités maritimes, ainsi que sur la connaissance des droits des acteurs de la pêche artisanale. Dans un contexte de renforcement de la gouvernance maritime et de sécurisation des espaces maritimes nationaux, l'élaboration d'un cadre normatif cohérent, spécifique et adapté aux réalités du secteur artisanal apparaît aujourd'hui comme une nécessité urgente. Un tel projet de réforme suppose, au-delà de l'adoption de normes juridiques nouvelles, la mise en place d'un dispositif institutionnel et opérationnel garantissant leur effectivité. Les solutions à envisager doivent répondre à un double impératif, d'une part, assurer les axes d'amélioration envisageables grâce à des mesures juridiques appropriées (Section I), et, d'autre part, intégrer pleinement les spécificités socioculturelles qui caractérisent la pêche artisanale sénégalaise (Section II).

SECTION I : Perspectives d'amélioration par des mesures juridiques adaptées

En raison du vide juridique ou des lacunes normatives entourant le statut des pirogues dans le droit maritime sénégalais, une réforme ciblée s'impose afin de favoriser leur intégration effective dans le système juridique national. Une telle réforme ne saurait consister en une simple extension des normes applicables aux navires conventionnels, dont les caractéristiques diffèrent sensiblement de celles des pirogues artisanales. Elle doit, au contraire, s'appuyer sur des dispositifs spécifiquement adaptés aux réalités techniques, économiques et culturelles du secteur artisanal, tout en assurant un minimum de sécurité juridique, de cohérence réglementaire et d'efficacité administrative.

Dans cette optique, deux axes majeurs de réforme peuvent être envisagés, d'une part, l'introduction d'un statut juridique spécial pour les pirogues dans le système du droit maritime sénégalais (Paragraphe 1), et, d'autre part, l'allègement des procédures d'immatriculation afin qu'elles soient mieux adaptées aux contextes et moyens des acteurs locaux (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'adoption d'un statut juridique « sui generis » spécifiquement dédié aux pirogues dans le droit maritime sénégalais

L'absence d'un cadre juridique spécifiquement dédié aux pirogues dans le droit maritime sénégalais met en évidence un décalage profond entre les normes en vigueur et les réalités pratiques du secteur artisanal. Ni véritablement assimilable à un navire au sens classique, ni

comparable à une embarcation de plaisance⁶⁷ ou de commerce, la pirogue artisanale constitue une entité singulière. Issue d'un savoir-faire ancestral, elle est souvent utilisée de manière communautaire et à des fins qui dépassent les logiques purement économiques. Dans ce contexte, l'instauration d'un statut juridique *sui generis*⁶⁸ autrement dit, un régime autonome et adapté apparaît non seulement légitime, mais également essentielle pour offrir aux usagers une sécurité juridique renforcée, tout en reconnaissant et en protégeant une composante essentielle du patrimoine maritime sénégalais.

L'étude de l'adoption d'un statut juridique *sui generis* pour les pirogues montre, d'une part, l'importance de créer une catégorie autonome dans le droit maritime (A), et, d'autre part, les avantages d'un encadrement sur-mesure en termes de droits, obligations et de protection (B).

A. L'importance de créer une catégorie juridique autonome dans le droit maritime

L'importance de créer une catégorie juridique autonome dans le droit maritime sénégalais se justifie par la diversité des pirogues artisanales sénégalaises, tant par leur forme que par leur fonction, rend leur intégration dans les catégories juridiques classiques du droit maritime particulièrement problématique. En effet, les définitions juridiques actuelles du « navire » ou de « l'embarcation » s'appuient principalement sur des critères techniques tels que le tonnage, la motorisation, l'usage commercial ou la navigation en haute mer autant de paramètres inadaptés aux réalités des pirogues locales. Cette inadéquation crée un vide juridique aux conséquences multiples : incertitudes sur le régime de propriété, difficultés d'immatriculation, absence de normes de sécurité adaptées, ou encore exclusion des dispositifs d'appui étatiques. Dans ce contexte, la création d'une catégorie juridique autonome apparaît comme une nécessité. Il ne s'agit pas simplement d'ajouter une nouvelle définition aux textes existants, mais bien de reconnaître juridiquement la spécificité des pirogues en tant qu'instruments à la fois économiques, culturels et sociaux. Une telle reconnaissance permettrait de dissocier les pirogues artisanales des navires de pêche industrielle ou de commerce, tout en leur conférant un statut clair, avec des droits et des obligations proportionnés à leur usage réel. En inscrivant la pirogue dans une catégorie juridique propre, le législateur offrirait ainsi un cadre normatif à la fois plus juste, plus lisible et mieux adapté aux besoins des communautés maritimes sénégalaises. Par ailleurs, une telle approche permettrait de concilier droit positif et pratiques

⁶⁷ Une embarcation de plaisance est celle qui est utilisée pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers; c'est aussi celle qui peut être équipée, en permanence ou provisoirement, d'un moteur dont la puissance totale est d'au moins 7,5 kW (9,9 puissance).

⁶⁸ *Sui generis* est un terme latin de droit, signifiant « de son propre genre » et qualifiant une situation juridique dont la singularité empêche tout classement dans une catégorie déjà répertoriée et nécessite de créer des textes spécifiques.

coutumières⁶⁹, en construisant une norme juridique à partir des réalités vécues, et non contre elles. Ce serait également un pas important vers une gouvernance plus inclusive du secteur maritime, reconnaissant pleinement l'importance des acteurs traditionnels dans l'économie bleue⁷⁰ et la gestion durable des ressources marines.

Ainsi, la création d'une catégorie juridique autonome dédiée aux pirogues apparaît comme une étape incontournable pour combler les lacunes du droit maritime sénégalais. En reconnaissance officiellement des spécificités techniques, culturelles et socio-économiques de ces embarcations, une telle classification permettrait de sortir d'un cadre normatif inadapté et largement hérité de modèles orientés vers la navigation industrielle. Elle offrirait également une base juridique solide pour encadrer les droits et les obligations des usagers, faciliter l'immatriculation, renforcer la sécurité maritime et garantir une meilleure articulation entre les pratiques traditionnelles et exigences contemporaines de gouvernance. Une catégorie *sui generis* constituerait ainsi un instrument essentiel pour assurer à la fois la protection des acteurs artisanaux et la cohérence du système juridique maritime national.

Dès lors que la nécessité d'une catégorie juridique autonome est établie, il convient désormais d'en examiner les retombées concrètes. En effet, au-delà de la reconnaissance formelle, un tel statut ne prend tout son sens qu'à travers les avantages pratiques qu'il offre en terme de droits, d'obligations et de protections adaptés aux réalités propres aux pirogues et à leurs usagers.

B. Les avantages d'un encadrement sur-mesure (droits, obligations, protections)

L'instauration d'un statut juridique *sui generis* pour les pirogues artisanale ne se limite pas à une reconnaissance symbolique, elle permettrait surtout de définir un encadrement juridique sur mesure, c'est-à-dire un ensemble de cohérence de droits, obligations et de protections, adapté aux réalités du terrain. Ce type d'encadrement offrirait l'avantage de s'émanciper des normes maritimes classiques souvent conçues pour des navires commerciaux ou industriels afin de tenir compte des spécificités socio-économiques, techniques et culturelles propres aux pirogues sénégalaises. Sur le plan des droits, un tel cadre permettrait aux usagers de pirogues de bénéficier d'une reconnaissance officielle en tant qu'acteurs légitimes du secteur maritime, leur donnant ainsi accès à divers mécanismes aujourd'hui inaccessibles : immatriculation simplifiée, reconnaissance de la propriété, représentation dans les instances de gouvernance maritime, ou

⁶⁹ Les pratiques coutumières sont définies comme des pratiques héritées du passé qui sont acceptées et respectées par les membres d'une communauté. « En droit, la coutume ou règle coutumière est une règle issue de pratiques traditionnelles et d'usages communs consacrés par le temps et qui constitue une source de droit. Reconnue par les tribunaux, elle peut suppléer la loi ou encore la compléter, à condition de ne pas aller à l'encontre d'une autre loi ».

⁷⁰ L'économie bleue, appelée aussi croissance bleue, économie des océans, économie de l'océan ou économie océanique, est un concept économique relatif à des activités économiques dans les milieux aquatiques marins voire continentaux.

encore accès prioritaire à certaines zones de pêche. Cela renforcerait leur statut vis-à-vis des autorités, tout en facilitant leur intégration dans les politiques publiques de développement du secteur.

Concernant les obligations, un encadrement adapté permettrait d'introduire des exigences réalistes et progressives en matière de sécurité maritime, d'environnement ou de régulation de la pêche⁷¹. Il ne s'agirait pas d'imposer aux pêcheurs artisanaux des normes contraignantes et inapplicables, mais plutôt de fixer des standards minimums accessibles comme la détention d'équipements de sécurité de base, l'enregistrement local ou le respect de périodes de repos biologique tout en accompagnant leur mise en œuvre par des mesures de soutien.

Enfin, un cadre *sui generis* ouvrirait la voie à des protections juridiques ciblées, en particulier face aux risques croissants auxquels sont exposées les usagers de pirogues : insécurité en mer, conflits d'usage avec la pêche industrielle, ou encore précarité économique. Il serait ainsi possible de créer des dispositifs spécifiques tels que des régimes d'assurance adaptés, des mécanismes de compensation en cas de sinistre ou d'accident, ou des programmes d'assistance juridique. Ce cadre offrirait également une meilleure protection face aux abus administratifs, grâce à une clarification des droits et des procédures.

Ainsi, l'adoption d'un statut juridique sur mesure permettrait de sécuriser l'usage des pirogues, de renforcer les capacités des communautés de pêcheurs artisans, et d'intégrer durablement cette forme d'activité dans les stratégies nationales de gouvernance maritime, tout en respectant son identité propre.

Par ailleurs, face aux mêmes défis d'intégration juridique des embarcations traditionnelles dans les systèmes de droit maritime, plusieurs pays côtiers africains ont entrepris des démarches innovantes en matière de reconnaissance juridique des pirogues artisanales. Ces expériences peuvent servir de sources d'inspiration précieuses pour le Sénégal, dans la mesure où elles démontrent qu'il est possible d'adapter le droit à des réalités socio-culturelles spécifiques, sans pour autant compromettre la sécurité juridique ni les obligations internationales de l'Etat. Au Ghana⁷², par exemple, les autorités ont mis en place un cadre juridique distinct pour la pêche artisanale, fondé sur un système de licences délivrées localement, en collaboration avec des conseils de pêche communautaires. Ce modèle reconnaît la légitimité des structures

⁷¹ La régulation de la pêche vise à gérer durablement les ressources halieutiques par diverses mesures, notamment le contrôle de l'effort de pêche (limitation des navires, des jours de pêche) et l'établissement de restrictions sur les captures (quotas de captures, tailles minimales de poisson). Elle inclut aussi des réglementations sur les engins de pêche, les périodes d'ouverture et de fermeture, et des dispositifs de suivi, comme le suivi par satellite des navires. L'objectif est de préserver l'équilibre des écosystèmes aquatiques et d'assurer la pérennité des stocks.

⁷² <https://www.fao.org>, vu le 08/09/2025.

traditionnelles et facilite l'enregistrement des pirogues, tout en limitant la surcapacité dans le secteur. La gestion locale permet une responsabilisation des acteurs et un meilleur contrôle de l'effort de pêche. En Mauritanie, la législation maritime distingue clairement les navires industriels des embarcations artisanales, ces dernières bénéficient d'un régime particulier, notamment en matière d'immatriculation, de fiscalité et d'accès aux ressources. Des mécanismes de cogestion ont également été mis en place, associant l'administration aux communautés de pêcheurs dans la prise de décision. Ce partenariat institutionnalisé favorise une appropriation locale du droit et une meilleure conformité aux règles établies.

De son côté, la Guinée-Bissau a développé un système d'enregistrement simplifié, basé sur les communautés locales, pour les embarcations artisanales, avec des critères souples tenant compte des réalités économiques et sociales. Cette approche favorise l'inclusion de la majorité des pirogues dans les registres officiels, tout en évitant une bureaucratisation excessive. Ainsi, ces exemples montrent qu'il existe plusieurs voies possibles pour formaliser les pirogues artisanales tout en respectant leur particularité. Le dénominateur commun de ces réformes est la volonté d'adapter la norme juridique à la réalité, plutôt, que d'imposer des standards inadaptés. Pour le Sénégal, s'inspirer de ces expériences ne signifie pas importer des solutions étrangères, mais plutôt s'engager dans une démarche comparative intelligente, tenant compte des convergences régionales tout en construisant un modèle propre, enraciné dans le contexte national.

Quid de l'allègement et l'adaptation des procédures d'immatriculation en fonction des contextes locaux et des capacités opérationnelles des acteurs concernés ?

Paragraphe 2 : La simplification des procédures d'immatriculation, adaptées aux réalités et capacités des acteurs locaux

L'immatriculation constitue un levier fondamental pour assurer la reconnaissance juridique des pirogues artisanales. Toutefois, au Sénégal, les mécanismes actuels se révèlent souvent trop complexes, onéreux ou inadaptés aux réalités vécues par la majorité des pêcheurs, notamment dans les zones rurales ou périurbaines⁷³. Ce décalage entre les procédures administratives et pratiques locales contribue à maintenir une grande partie de la flotte artisanale dans une forme d'invisibilité juridique préoccupante. Dès lors, une réforme s'avère nécessaire, fondée sur la mise en place de dispositifs d'immatriculation plus souples, inclusifs et contextualisés. Pour être efficaces, ces dispositifs devraient reposer sur trois piliers essentiels à savoir l'ancrage communautaire, la simplification des démarches administratives, et la reconnaissance formelle des formes de preuve coutumières.

⁷³ Les zones périurbaines sont celles qui se caractérisent par un mélange de caractéristiques rurales et urbaines.

L'analyse de la simplification des procédures d'immatriculation adaptées aux réalités locales met en évidence, d'une part, le développement d'un registre simplifié basé sur les communautés (A), et, d'autre part, l'allègement des conditions d'accès grâce à la numérisation, accompagnement et l'usage des langues locales (B).

A. Le développement d'un registre simplifié basé sur les communautés

Face aux difficultés que rencontrent de nombreux pêcheurs artisans pour immatriculer leurs pirogues dans le système administratif classique, souvent centralisé et rigide, il apparaît nécessaire de repenser le modèle d'enregistrement en misant sur la proximité et l'ancrage local⁷⁴. La mise en place d'un registre simplifié géré au niveau communautaire offrirait une alternative crédible et adaptée, en intégrant les acteurs locaux dans le processus d'identification et d'immatriculation des pirogues. Ce registre pourrait être administré par des organismes de proximité tels que les comités locaux de pêche, les conseils de quartier ou collectivités territoriales, qui connaissent bien les usagers et les réalités locales. Ces structures seraient habilitées à enregistrer les pirogues en se fondant sur des critères souples et contextualisés, sans exiger systématiquement des documents que les pêcheurs ne peuvent produire (certificats de construction, acte de vente formels, etc.).

Un tel dispositif permettrait de rendre le processus plus accessible, de renforcer la légitimité des données collectées, et de favoriser la responsabilisation des communautés dans la gestion du patrimoine maritime local. En outre, il faciliterait la constitution d'une base de données nationale fiable sur la flotte artisanale, tout en instaurant une dynamique de cogestion entre l'Etat et les acteurs de terrain, indispensable à toute politique maritime inclusive et durable.

Toutefois, pour assurer une meilleure accessibilité des procédures d'immatriculation, il est crucial de simplifier et s'adapter les conditions d'accès aux réalités des pêcheurs artisans. Cela passe notamment par une réduction des exigences administratives et par la mise en place de dispositifs modernes⁷⁵ facilitant les démarches.

B. L'allègement des conditions d'accès (numérisation, accompagnement, langues locales)

La numérisation des procédures, via des plateformes accessibles sur smartphones ou dans des points relais locaux, pourrait considérablement faciliter l'inscription des pirogues, surtout dans les zones éloignées des centres administratifs. Ce recours aux technologies numériques permettrait un traitement plus rapide des dossiers et une meilleure traçabilité, tout en réduisant les coûts liés aux déplacements.

⁷⁴ Fait référence au processus de marquage physique et à la tenue d'un registre local des embarcations de pêche artisanale.

⁷⁵ Désignent une vaste gamme de technologies innovantes.

Parallèlement, il est essentiel de prévoir un accompagnement personnalisé, en formant des agents relais au sein des communautés de pêcheurs. Ces agents, maîtrisant les usages locaux, pourraient guider les usagers dans leurs démarches, leur expliquer les formalités, et les aider à remplir les formulaires, contribuant ainsi à renforcer la confiance envers les institutions. Enfin, la prise en compte des langues locales dans les documents administratifs et les communications officielles constitue un facteur clé d'inclusion. La traduction des formulaires et des informations en wolof, pular, sérère, mandingue, soninké, diola et autres langues vernaculaires⁷⁶ faciliterait la compréhension des exigences, réduirait les erreurs et les rejets de dossiers, et favoriserait une plus grande participation des pêcheurs artisans au processus d'immatriculation.

Par ailleurs, dans le contexte des pirogues artisanales sénégalaises, la majorité des embarcations ne disposent pas de titres formels ou de documents officiels attestant leur propriété, en raison de modes traditionnels de transmission fondés sur le patrimoine communautaire ou familial. Cette réalité rend difficile l'application des procédures d'immatriculation classiques, qui exigent généralement des preuves écrites. Il est donc impératif que le droit maritime sénégalais intègre la reconnaissance de la preuve coutumière comme une modalité légitime pour établir la propriété et l'existence des pirogues. Cette reconnaissance pourrait prendre la forme d'attestations délivrées par des autorités coutumières, des témoignages communautaires, ou des enregistrements établis par les comités locaux de pêche. En acceptant ces preuves traditionnelles, le système juridique valoriserait les savoirs locaux et les pratiques ancestrales, tout en offrant aux pêcheurs artisans un moyen réaliste d'inscrire leurs embarcations dans le cadre légal. Cette approche contribuerait également à réduire l'exclusion juridique, à renforcer la sécurité des droits de propriété, et à améliorer la gestion durable des ressources maritimes. D'où la nécessité de la consolidation des capacités institutionnelles accompagnée des mesures d'appui.

SECTION II : Renforcement des capacités institutionnelles et mesures d'appui

Une réforme juridique visant à reconnaître les pirogues artisanales ne saurait produire ses effets sans un appui institutionnel solide et des mesures concrètes d'accompagnement. En effet, un cadre normatif, aussi bien conçu, soit-il demeure inefficace s'il n'est pas relayé par des dispositifs institutionnels et financiers en adéquation avec les réalités du terrain. La reconnaissance juridique des pirogues exige ainsi, au-delà de la seule révision législative, un renforcement des capacités opérationnelles des structures compétentes, tant sur le plan

⁷⁶ Qui est propre à une région ou à un pays ou à ses habitants.

technique que logique. Par ailleurs, cette dynamique de réforme gagnerait à intégrer les savoirs juridiques locaux, tout en s'inscrivant dans une logique de coopération interétatique, afin de promouvoir une gouvernance maritime concertée et adaptée aux spécificités du secteur artisanal.

Ainsi, il sera important d'étudier dans un premier temps, la mise en place de dispositifs financiers et d'assurances adaptés aux spécificités du secteur artisanal (Paragraphe 1) et de voir dans un deuxième temps, la valorisation des savoirs juridiques locaux et la coopération interétatique pour renforcer la reconnaissance et la régulation (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La mise en place de dispositifs financiers et d'assurances adaptés aux spécificités du secteur artisanal

L'absence de dispositifs financiers et assurantiels adaptés constitue un obstacle majeur à l'intégration effective des pirogues artisanales dans un cadre juridique structuré. La précarité économique des pêcheurs, conjuguée à l'inadéquation des produits d'assurance traditionnels, compromet toute tentative d'inclusion formelle dans les mécanismes de régulation. Dès lors, il devient impératif de mettre en place des solutions financières spécifiquement conçues pour le secteur artisanal, qui soient à la fois accessibles, pérennes et en adéquation avec les réalités socio-économiques des communautés concernées.

L'analyse de la mise en place de dispositifs financiers et d'assurances adaptés montre, d'une part, l'instauration de micro-assurances spécifiques aux pêcheurs (A), et, d'autre part, le soutien de l'Etat ou des bailleurs pour le financement des primes et des fonds de garantie (B).

A. L'instauration de micro-assurances spécifiques aux pêcheurs

Dans un contexte marqué par la vulnérabilité économique des pêcheurs artisans, l'instauration de micro-assurances ⁷⁷adaptées apparaît comme une solution pragmatique pour réduire leur exposition aux risques liés à l'exercice de leur activité. En effet, ces acteurs sont confrontés quotidiennement à des aléas tels que les accidents en mer, la perte ou la détérioration des pirogues, ou encore la variabilité des revenus liée aux conditions climatiques et environnementales. Or, les régimes d'assurance classiques, souvent rigides et coûteux, ne répondent ni à leurs besoins ni à leurs capacités financières. Les micro-assurances, par leur souplesse et leur accessibilité, constituent un instrument de protection financière mieux adapté. Elles permettent de proposer des couvertures ciblées, aux primes réduites, avec des modalités simplifiées de souscription et d'indemnisation. De telles formules peuvent inclure, par exemple,

⁷⁷ Louis Magloire FAYE, La Micro-assurance, caractéristiques et impacts économiques dans les pays en développement : Exemple du Sénégal, Université d'Orléans, 2021, p.24 et s.

une couverture pour les engins de pêche, des équipements, les équipements de sécurité, ou une indemnité forfaitaire en cas d'accident du pêcheur.

Le développement de ces produits nécessite toutefois une approche inclusive, fondée sur une connaissance fine des réalités locales. Il importe d'impliquer les organisations communautaires de pêcheurs, les coopératives ou les mutuelles locales dans la conception et la gestion de ces mécanismes, afin d'en garantir la pertinence et l'appropriation. L'expérience d'autres pays africains, notamment au sein de la CÉDÉAO, montre d'ailleurs que de telles solutions peuvent être viables lorsqu'elles sont adossées à des structures communautaires de confiance et accompagnées d'un cadre réglementaire incitatif.

Ainsi, l'instauration de micro-assurances spécifiques aux pêcheurs constituera une avancée majeure vers la sécurisation du secteur artisanal et la consolidation d'un cadre juridique qui tienne compte des réalités socio-économiques du terrain.

Toutefois, si les micro-assurances représentent une réponse adaptée aux besoins des pêcheurs artisans, leur mise en œuvre effective ne saurait reposer uniquement sur les capacités financières de ces derniers, souvent très limitées. D'où la nécessité du soutien de l'Etat et des partenaires techniques et financiers.

B. Le soutien de l'État ou des bailleurs pour le financement des primes et des fonds de garantie

La participation active de l'Etat et des partenaires techniques et financiers (PTF)⁷⁸ s'avère dès lors indispensable pour garantir la viabilité et l'accessibilité de ces dispositifs assurantiels. Cela passe notamment par le soutien au paiement des primes, ainsi que par la création de fonds de garantie solidaires, capables d'absorber les risques les plus lourds.

D'une part, l'Etat peut jouer un rôle structurant en mettant en place des mécanismes de subvention ou financement des primes d'assurance. Ce soutien peut prendre la forme de subventions directes, de crédits d'impôt⁷⁹, ou encore de partenariats avec les collectivités territoriales⁸⁰ pour la couverture partielle des cotisations des pêcheurs les plus vulnérables. Un

⁷⁸ Les partenaires techniques et financiers (PTF) sont des entités, publiques ou privées, qui apportent un soutien sous forme d'expertise technique et/ou de ressources financières à des projets ou programmes de développement économique, social ou environnemental. Leurs rôles incluent l'apport de capitaux, de conseils stratégiques, et de savoir-faire pour favoriser la croissance et améliorer l'offre de services dans divers secteurs. Au Sénégal, des exemples de PTF sont l'Allemagne (KfW, GIZ), le Canada (ACDI), l'Union Européenne, la France (AFD), les Nations Unies (PNUD, UNICEF), et diverses ONG.

⁷⁹ Un crédit d'impôt est une réduction d'impôt pouvant donner lieu à un remboursement.

⁸⁰ Une collectivité territoriale est une autorité publique distincte de l'État. Chaque collectivité (commune, département, région) est dotée d'un exécutif et d'une assemblée délibérante élue au suffrage universel. Elle exerce librement ses prérogatives en complément de l'action de l'État.

Les collectivités territoriales, au même titre que l'État ou les établissements publics, sont des personnes morales de droit public.

tel accompagnement permettrait d'abaisser la barrière financière à l'adhésion tout en favorisant une formalisation progressive du secteur.

D'autres part, la création de fonds de garantie publics ou mixtes, abondés par l'Etat, les bailleurs internationaux ou même certaines entreprises opérant dans le secteur halieutique, renforcerait la résilience du système assurantiel face aux sinistres majeurs (exemple : naufrages multiples dus à une tempête). Ces fonds pourraient également servir à sécuriser les investissements en matériels ou en infrastructures réalisés par les pêcheurs, et ainsi encourager leur engagement dans des pratiques plus durables et sécurisées.

Parallèlement, l'implication des partenaires au développement, qu'ils soient bilatéraux, multilatéraux ou issus de la coopération sud-sud⁸¹, constitue une opportunité stratégique. En effet, plusieurs institutions (FAO, PNUD, etc.) ont déjà expérimenté, dans d'autres contextes, des programmes pilotes de couverture assurantielle en milieu rural ou artisanal. Le Sénégal pourrait s'inspirer de ces expériences et mobiliser ces acteurs pour appuyer techniquement et financièrement la mise en place d'un écosystème assurantiel spécifique à la pêche artisanale. Ainsi, le soutien de l'Etat et des bailleurs ne se limite pas à une logique d'assistance ponctuelle, mais s'inscrit dans une stratégie plus large de construction d'un environnement institutionnel protecteur, moteur d'inclusion économique et de sécurisation juridique du secteur.

Par ailleurs, au-delà de la création de dispositifs financiers et assurantiels adaptés, l'effectivité de ces mécanismes dépend fortement de la capacité des acteurs à les comprendre, les utiliser et s'y conformer. En ce sens, l'éducation financière et juridique constitue un levier indispensable pour renforcer l'inclusion des pêcheurs artisans dans le cadre juridique formel et leur permettre d'exercer pleinement leurs droits tout en respectant leurs obligations. Sur le plan financier, une meilleure compréhension des outils de gestion, d'épargne, de crédit, et d'assurance est essentielle pour permettre aux pêcheurs de prendre des décisions éclairées, de sécuriser leurs activités et de planifier leurs investissements. Cette éducation financière doit être pensée de manière pragmatique, en tenant compte du faible niveau d'instruction de certains acteurs et en privilégiant des méthodes d'apprentissage participatives, adaptées aux langues locales et au contexte socioculturel des communautés. Sur le plan juridique, l'accès à l'information sur les textes applicables, les procédures d'immatriculation, les régimes de propriété, ou encore les normes de sécurité maritime demeure très limité pour une grande partie des usagers. Beaucoup

⁸¹ La coopération Sud-Sud fait référence à la coopération technique entre pays en développement du Sud. C'est un outil utilisé par les États, les organisations internationales, les universitaires, la société civile et le secteur privé pour collaborer et partager des connaissances, des compétences et des initiatives réussies dans des domaines spécifiques tels que le développement agricole, les droits de l'homme, l'urbanisation, la santé, le changement climatique, etc.

de pêcheurs ignorent les cadres légaux qui encadrent leur activité, faute de sensibilisation ou de vulgarisation suffisante. Il devient donc crucial de renforcer la diffusion des connaissances juridiques de base, notamment à travers des campagnes d'information, des sessions de formation communautaires, ou des outils de médiation juridique de proximité. Ce renforcement des capacités pourrait également s'appuyer sur des partenariats entre les services de l'Etat, les ONG locales, les institutions de microfinance et les organisations professionnelles de pêcheurs⁸². De telles collaborations favoriseraient une approche intégrée, combinant accès au droit, accompagnement administratif, et automatisation des acteurs.

En somme, l'éducation financière et juridique des pêcheurs ne constitue pas seulement un complément aux réformes techniques, elle en est une condition de réussite. Elle permet de consolider l'ancrage institutionnel des mesures proposées, tout en promouvant une culture de la responsabilité, de la transparence et de la sécurisation dans le secteur artisanal. Cependant, le renforcement des capacités institutionnelles et mesures d'appui nécessite la reconnaissance et la régulation juridique peuvent être consolidées par l'intégration des savoirs juridiques locaux dans les cadres normatifs, soutenue par une coopération interétatique structurée.

Paragraphe 2 : La valorisation des savoirs juridiques locaux et la coopération interétatique pour renforcer la reconnaissance et la régulation

L'un des principaux écueils du droit maritime sénégalais dans sa prise en compte des pirogues artisanales réside dans son approche verticalisée et strictement normative, qui tend à marginaliser les savoirs juridiques locaux et les dynamiques communautaires enracinées dans les pratiques traditionnelles. Pourtant, ces normes coutumières, bien qu'oralement transmises et non formalisées, remplissent des fonctions essentielles dans l'organisation de la pêche artisanale, la régulation sociale, et la résolution des conflits en mer. En outre, les défis auxquels le Sénégal est confronté ne sont nullement spécifiques, ils sont largement partagés par ses voisins, également confrontés à la gestion complexe de la pêche artisanale. Dans cette perspective, toute réforme efficace devrait s'inscrire dans une approche à la fois endogène fondée sur la reconnaissance des cadres normatifs locaux et régionale reposant sur une coopération interétatique visant l'harmonisation des pratiques.

L'étude de la valorisation des savoirs juridiques locaux et de la coopération interétatique met évidence, d'une part, l'intégration des normes coutumières dans les réformes (A), et, d'autre part, la coopération avec les pays voisins pour harmoniser les pratiques (B).

⁸² <https://mpem.gouv.sn>, vu le 24/09/2025.

A. L'intégration des normes coutumières dans les réformes

Les normes coutumières jouent un rôle central dans la régulation des activités liées aux pirogues artisanales au Sénégal. Ces règles, souvent transmises oralement de génération en génération, structurent les rapports sociaux, définissent les droits d'accès aux ressources marines, et organisent la gestion collective des zones de pêche. Malgré leur importance, elles demeurent largement méconnues ou non reconnues par le droit positif, ce qui contribue à une certaine dissonance entre les règles formelles et les pratiques effectives des communautés.

L'intégration de ces normes dans le cadre des réformes juridiques représente donc un enjeu crucial pour renforcer la cohérence et l'efficacité du droit maritime sénégalais. En reconnaissant officiellement certaines pratiques coutumières, notamment dans la gestion des conflits, l'attribution des pirogues, ou encore la protection des ressources, le législateur pourrait instaurer un statut hybride qui reflète mieux la réalité locale. Une telle intégration doit toutefois se faire avec prudence, en veillant à préserver les principes fondamentaux du droit étatique, tout en offrant une certaine flexibilité permettant d'adapter les règles aux spécificités des communautés. Cela nécessite un travail concerté avec les acteurs locaux, afin de documenter, formaliser et, le cas échéant, codifier ces normes coutumières dans une perspective de complémentarité. Ainsi, l'intégration des normes coutumières dans les réformes juridiques constitue une condition “sine qua non”⁸³ pour assurer une régulation maritime plus juste, inclusive et respectueuse des dynamiques sociales traditionnelles propres au Sénégal.

Par ailleurs, la réussite de l'intégration des normes coutumières dans le droit positif passe impérativement par un dialogue constructif entre les différents acteurs concernées : les communautés locales, les juristes, décideurs politiques et les administrations. Ce dialogue est essentiel pour combler le fossé qui existe souvent entre les réalités vécues par les pêcheurs artisanaux et les cadres législatifs formels. Les communautés locales, en tant que dépositaires des savoirs traditionnels et premiers concernées par la régulation des pirogues, doivent être activement impliquées dans les processus de réformes. Leur anticipation garantit que les solutions envisagées sont en adéquation avec leurs pratiques et leurs besoins réels, favorisant ainsi l'appropriation et la pérennité des mesures adaptées.

Ainsi, le dialogue avec les juristes et les décideurs permet d'assurer une traduction fidèle et respectueuse des normes coutumières dans le droit écrit, tout en assurant la comptabilité de ces règles avec les principes fondamentaux du droit national et international. Ces échanges favorisent également une meilleure compréhension mutuelle des enjeux techniques, sociaux et

⁸³ Indispensable

culturels inhérents à la gestion des pirogues artisanales. Pour faciliter ce dialogue, il est nécessaire d'établir des espaces de concertation réguliers, tels que des forums, ateliers participatifs ou comités mixtes, où chaque partie peut s'exprimer librement et collaborer à l'élaboration des réformes. Ces cadres favorisent une gouvernance inclusive, renforcent la confiance entre les acteurs, et permettent d'élaborer des solutions adaptées, équilibrées et légitimes.

Toutefois, le dialogue entre communautés, juristes et décideurs constitue un levier indispensable pour assurer une réforme juridique respectueuse des spécificités locales et capable de répondre efficacement aux défis du secteur artisanal.

B. La coopération avec les pays voisins pour harmoniser les pratiques (Mauritanie, Guinée-Bissau, et Gambie)

Les défis liés à la reconnaissance juridique et à la régulation des pirogues artisanales ne connaissent pas de frontières strictes. En effet, les zones maritimes et les espaces de pêche artisanale s'étendent souvent au-delà des limites nationales, impliquant une forte mobilité des pêcheurs et de leurs embarcations entre le Sénégal et ses pays voisins tels que la Mauritanie, la Guinée-Bissau et la Gambie. Cette réalité transfrontalière impose la nécessité d'une coopération régionale⁸⁴ renforcée afin d'assurer une gestion cohérente et efficace des activités maritimes artisanales. A titre comparatif, le livre⁸⁵ d'Éric Dibas-Franck propose une analyse complète et systématique du droit maritime applicable dans la zone CEMAC, qui regroupe le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la Centrafrique et le Tchad. Il examine les cadres juridiques qui régissent les activités maritimes, les transports, les ports, la sûreté et la sécurité, ainsi que les perspectives d'intégration régionale.

Une harmonisation⁸⁶ des cadres juridiques et réglementaires relatifs aux pirogues permettrait non seulement de réduire les conflits d'usage entre pêcheurs des différents pays, mais aussi de lutter plus efficacement contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN).

Cette coopération faciliterait également la reconnaissance mutuelle des statuts, des procédures d'immatriculation et des droits des pêcheurs, contribuant ainsi à une meilleure sécurisation juridique du secteur. Dans cette perspective, le Sénégal pourrait s'appuyer les instances régionales existantes, telles que la Commission Sous Régionale des Pêches (CSR) ⁸⁷et

⁸⁴ <https://www.presidence.sn>, vu le 06/10/2025.

⁸⁵ Éric Dibas-Franck, *Le droit maritime dans la zone CEMAC*, Paris, L'Harmattan, 2018.

⁸⁶ Contrairement, l'uniformisation crée un ensemble unique de règles identiques pour tous, ne laissant aucune place aux variations nationales ; l'harmonisation vise à réduire les différences entre les législations nationales en les rapprochant, tout en permettant aux États de conserver certaines spécificités propres à leurs droits internes. En résumé, l'uniformisation est une application de règles identiques et totales, tandis que l'harmonisation est un rapprochement des règles existantes.

⁸⁷ <https://www.spcsrp.org>, vu le 27/10/2025.

Communauté Economique des Etats de l’Afrique de l’Ouest (CÉDÉAO), qui joue un rôle clé dans la coordination des politiques halieutiques et la promotion de la coopération entre Etats riverains. La mise en place de mécanismes bilatéraux ou multilatéraux, visant à partager les bonnes pratiques, harmoniser les législations et organiser des opérations conjointes de surveillance maritime, contribuerait à renforcer la gouvernance régionale. Ces initiatives permettraient aussi d’améliorer la collecte de données sur les pirogues artisanales et de favoriser une gestion durable des ressources marines, tout en prenant en compte les spécificités culturelles et économiques de chaque pays.

Ainsi, la coopération avec les pays voisins s’impose comme un élément clé pour une régulation plus efficace et harmonieuse des pirogues artisanales dans l’espace maritime ouest-africain, garantissant une meilleure protection des droits des pêcheurs tout en favorisant la durabilité des écosystèmes marins.

CONCLUSION

Le présent travail a permis de mettre en évidence une incertitude juridique majeure concernant le statut des pirogues dans le droit maritime sénégalais. Malgré leur importance économique, sociale et culturelle incontestable, les pirogues restent juridiquement marginalisées, car les cadres légaux existants, largement inspirés par les conventions internationales, ne prennent pas suffisamment en compte leur diversité et leurs usages spécifiques. Ce constat fait ressortir un vide normatif qui a pour conséquence directe, une précarité juridique et sociale pour les pêcheurs artisanaux, souvent exclus des protections et obligations applicables aux autres catégories de navires. L'imprécision des définitions juridiques, le manque d'adaptation des procédures d'immatriculation, ainsi que l'insuffisance des dispositifs en matière de sécurité maritime et de responsabilité, traduisant un décalage manifeste entre la réalité du terrain et le droit formel.

A travers cette analyse, il apparaît clairement que le droit maritime sénégalais, en se conformant trop rigoureusement à des standards internationaux, tend à ignorer les particularités des embarcations artisanales et des communautés qui les utilisent. Ce décalage n'est pas simplement technique, il relève d'une fracture profonde entre un droit normatif standardisé et les pratiques sociales vivantes. En d'autres termes, la non-reconnaissance juridique des pirogues ne constitue pas seulement une lacune réglementaire, mais un véritable enjeu de justice sociale. Les pêcheurs artisans se retrouvent en situation de vulnérabilité accrue, sans sécurité juridique, économique ni sociale, ce qui fragilise à la fois leur activité et leur capacité à contribuer pleinement à la gouvernance durable des ressources marines.

De ce point de vue, il est indispensable de repenser le cadre juridique sénégalais en adoptant une approche plus inclusive et adaptée. Cela passe par la création d'un statut juridique *sui generis* pour les pirogues, reconnaissant leur singularité technique, sociale et culturelle, et encadrant spécifiquement leurs droits et obligations. Une telle reconnaissance devrait être accompagnée d'une simplification des procédures administratives liées à l'immatriculation, tenant compte des réalités locales, notamment les modes traditionnels de propriété et des difficultés d'accès aux services publics. Par ailleurs, le développement de dispositifs d'assurance accessibles et adaptés, ainsi que la mise en place d'un cadre sécurisé en matière de responsabilité, sont des mesures clés pour garantir la protection des pêcheurs et leurs familles. Au-delà des réformes juridiques, il est également nécessaire de renforcer les capacités institutionnelles à travers une meilleure coordination des différentes administrations concernées, afin d'éviter les chevauchements et les lacunes actuels. La valorisation des savoirs coutumiers et le dialogue entre les communautés de pêcheurs, les juristes et les décideurs

publics doivent aussi occuper une place centrale dans ce processus. Enfin, compte tenu de la nature transfrontalière des pratiques de pêche artisanale en Afrique de l'ouest, une coopération régionale renforcée entre pays côtiers comme Mauritanie, la Guinée-Bissau ou la Gambie permettra d'harmoniser les normes et d'assurer une gestion concertée des ressources halieutiques.

En définitive, repenser le statut des pirogues, c'est non seulement moderniser le droit maritime sénégalais, mais surtout construire un système juridique qui soit réellement au service des populations côtières, garantisse leur sécurité, protège leurs droits, et participe à une gestion durable et équitable des espaces maritimes. Ce chantier, à la croisée du droit, de la politique et de la culture, est une condition sine qua non pour promouvoir une gouvernance maritime juste, inclusive et durable au Sénégal.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

- **Philippe DELBECQUES**, Droit maritime, 14 éd., Paris, Dalloz, 2020, p.1-2.
- **Fatou DIOUF**, *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite non déclarée et non règlementée (INN) au Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 2015.
- **Éric Dibas-Franck**, *Le droit maritime dans la zone CEMAC*, Paris, L'Harmattan, 2018.
- **Khalifa Ababacar KANE**, *Droit portuaire en Afrique : Aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaires au Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 2012.
- **Arnaud MONTAS**, *Droit maritime*, Vuibert, 2^e éd., 2015, p.39.
- **Marie-Christine Cormier-Salem**, *Motorisation des pirogues et nouveaux espaces halieutiques en Afrique de l'ouest*, Montpellier, CIRAD, 1995.

II. THÈSE

- **Louis Magloire FAYE**, *La Micro-assurance, caractéristiques et impacts économiques dans les pays en développement : Exemple du Sénégal*, Université d'Orléans, 2021, p.24 et s.

III. ARTICLES

- **Tidiane BOUSSO**, « Typologie des engins et techniques de pêche artisanale utilisés dans l'estuaire du Sine-Saloum (Sénégal) », *CRORT/ISRA*, Dakar, Sénégal, p.11 et s.
- **Jean-Pierre CHAUVEAU**, « La pêche piroguière sénégalaise : les leçons de l'histoire », *Revue de la MER*, 1984, p.11 et s.
- **Jacques QUENSIERE, Samba TOUNKARA**, « Les pêches artisanales sénégalaises vont-elles disparaître ? », *IRD*, 2025, pp.4 et s.

IV. LÉGISLATIONS

IV.1. Nationale

- Arrêté n°012984 du 23 novembre 2011 fixant les normes applicables aux embarcations non pontées de type artisanal.
- Arrêté n°1718 du 19 mars 2007 portant immatriculation et marquage des embarcations de type artisanal.
- Code des Obligations Civiles et Commerciales sénégalais, loi n°1976-6O du 12 Juin 1976 portant Code des obligations civiles et commerciales du Sénégal.
- Décret n°2009-583 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des affaires.

- Loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine Marchande.
- Loi n°2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime.

IV.2. Communautaire

- Code communautaire de la marine marchande CEMAC du 22 juillet 2002.
- Règlement n°04/2008/CM/UEMOA relatif à la sécurité et la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA.

IV.3. Internationale

- Conventions des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 appelée convention de Montégo Bay.
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Conclue à Londres le 1 novembre 1974.
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif.
- Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), adoptée le 20 octobre 1972 à Londres et entrée en vigueur le 15 juillet 1977.
- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

V. JURISPRUDENCES

- Cour de cassation, chambre criminelle, 16 octobre 2018, n°16-84.436, publié au Bulletin criminel 2018, n°221, p.1108 (ECLI:CCASS:2018:CR02127).
- Arrêt n°016/2002 du 27 juin 2002, Cour commune de la justice et d'arbitrage(OHADA), première chambre.

VI. WÉBOGRAPHIE

- <https://www.dpm.gouv.sn>
- <https://www.comhafat.org>
- <https://www.dpm.gouv.sn>
- <https://mpem.gouv.sn>
- <https://www.fao.org>
- <https://mpem.gouv.sn>
- <https://www.presidence.sn>
- <https://www.spcsrp.org>

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACES	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTE DES SIGLES, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	iv
INTRODUCTION.....	1
TITRE I : L'INCERTITUDE JURIDIQUE AUTOUR DE LA QUALIFICATION DE LA PIROGUE EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS	9
CHAPITRE I : LA PIROGUE FACE AUX DÉFINITIONS CLASSIQUES DU DROIT MARITIME	9
SECTION I : La notion de navire dans le droit sénégalais à la lumière du droit international	9
Paragraphe 1: L'influence des conventions internationales sur la qualification juridique du navire.....	10
A. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) et sa portée sur la notion de « navire »	10
B. Les conventions sectorielles pertinentes (SOLAS, MARPOL, etc.) et leurs limites face aux embarcations traditionnelles	11
Paragraphe 2 : La réception de la notion du navire dans la législation sénégalaise, notamment à travers le Code des ports et autres textes	13
A. La définition du navire dans le Code des ports et les textes réglementaires	13
B. Les critères techniques et juridiques retenus (tonnage, usage, propulsion....)	15
SECTION II : Les difficultés d'intégration de la pirogue dans la définition juridique existante	17
Paragraphe 1 : La diversité polymorphe des pirogues sénégalaises	17
A. Typologie des pirogues selon leur motorisation et leur usage	18
B. Caractéristiques matérielles et technologiques des pirogues et diversités de leurs usages au sein des communautés côtières.....	19
Paragraphe 2 : Les limites des définitions actuelles face à l'usage non commercial "stricto sensu"	21
A. L'usage familial, communautaire et non lucratif des pirogues	22
B. Les difficultés de la qualification juridique des activités de substances face aux réalités socio-économiques	23
CHAPITRE II : LES CONSÉQUENCES DE LA CLASSIFICATION AMBIGUË SUR LE RÉGIME JURIDIQUE APPLICABLE.....	25
SECTION I : Une formalisation mal adaptée du régime de propriété et d'immatriculation ..	25
Paragraphe 1 : La difficulté d'application des règles d'immatriculation et de preuve de propriété en raison des acquisitions coutumières.....	25
A. L'inadéquation des procédures modernes aux pratiques coutumières d'acquisition	26

B. L'absence de titres formels ou d'actes de vente dans de nombreuses situations	27
Paragraphe 2 : La complexité d'étendre l'obligation d'immatriculation à des pirogues artisanales à usages variés	28
A. Le décalage entre l'exigence réglementaire et la capacité administrative des pêcheurs ..	28
B. Le faible accès à l'information et aux services publics	29
SECTION II : Le régime juridique précaire en matière de sécurité maritime, notamment la responsabilité	30
Paragraphe 1: L'inadéquation des normes de sécurité aux réalités des pirogues artisanales..	31
A. Les équipements de sécurité inaccessibles ou inadaptés	31
B. L'imprécision des textes sur les obligations spécifiques aux pirogues	32
Paragraphe 2 : La diffusion de la responsabilité et l'accès quasi inexistant à la couverture assurantielle	34
A. L'absence d'assurance obligatoire ou accessible pour les pirogues	34
B. La difficulté d'imputer la responsabilité en cas de sinistre.....	35
TITRE II : LA NÉCESSITE D'UNE RÉFORME POUR UNE RECONNAISSANCE EFFECTIVE DES PIROGUES EN DROIT MARITIME SÉNÉGALAIS	
	38
CHAPITRE I : LES EFFETS NÉGATIFS D'UNE RECONNAISSANCE JURIDIQUE INSUFFISANTE SUR LES ACTEURS TRADITIONNELS	
	38
SECTION I : L'incertitude juridique aux conséquences multiples pour le secteur artisanal..	39
Paragraphe 1 : La précarisation croissante des pêcheurs artisans en l'absence de statut clair et reconnu	39
A. L'exclusion des droits et protections accordés aux acteurs maritimes reconnus	40
B. La vulnérabilité économique et sociale	40
Paragraphe 2 : L'impact d'une gouvernance lacunaire sur la régulation maritime locale et la protection des acteurs	42
A. Le manque de pilotage clair des politiques maritimes artisanales	42
B. L'inefficacité des dispositifs de contrôle et d'appui	42
SECTION II : Les paradoxes de la gestion administrative des pirogues	43
Paragraphe 1 : La gestion éclatée des pirogues relevant de plusieurs administrations (port, maritime, pêche, sécurité).....	44
A. Le chevauchement entre les compétences du ministère de la pêche, des transports, de la sécurité, etc.....	44
B. L'absence d'un guichet unique ou d'une structure de coordination.....	45
Paragraphe 2 : La coexistence d'une tolérance administrative face à des exigences juridiques strictes créant incohérences	47
A. La reconnaissance tacite des pratiques sans encadrement formel	47
B. Le risque de répression soudaine ou d'arbitraire	48

CHAPITRE II : PERSPECTIVES DE RÉFORME POUR UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE JURIDIQUES DES PIROGUES 50

SECTION I : Perspectives d'amélioration par des mesures juridiques adaptées 50

Paragraphe 1 : L'adoption d'un statut juridique « sui generis » spécifiquement dédié aux pirogues dans le droit maritime sénégalais 50

A. L'importance de créer une catégorie juridique autonome dans le droit maritime 51

B. Les avantages d'un encadrement sur-mesure (droits, obligations, protections) 52

Paragraphe 2 : La simplification des procédures d'immatriculation, adaptées aux réalités et capacités des acteurs locaux 54

A. Le développement d'un registre simplifié basé sur les communautés 55

B. L'allègement des conditions d'accès (numérisation, accompagnement, langues locales). 55

SECTION II : Renforcement des capacités institutionnelles et mesures d'appui 56

Paragraphe 1 : La mise en place de dispositifs financiers et d'assurances adaptés aux spécificités du secteur artisanal 57

A. L'instauration de micro-assurances spécifiques aux pêcheurs 57

B. Le soutien de l'État ou des bailleurs pour le financement des primes et des fonds de garantie 58

Paragraphe 2 : La valorisation des savoirs juridiques locaux et la coopération interétatique pour renforcer la reconnaissance et la régulation 60

A. L'intégration des normes coutumières dans les réformes 61

B. La coopération avec les pays voisins pour harmoniser les pratiques (Mauritanie, Guinée-Bissau, et Gambie) 62

CONCLUSION 64

BIBLIOGRAPHIE 66