

La gestion de la sécurité du navire en mer au Port Autonome de Cotonou¹

Amour ZINSOU²

Le Port Autonome de Cotonou (PAC) est situé le long du Golfe de Guinée. Il est le point de départ du dénommé «*Railway Bénin-Niger*» qui s'étend jusqu'à 439 km à l'intérieur du pays pour atteindre le centre du Bénin à Parakou. Les marchandises peuvent être encore déplacées sur 322 Km sur la route navigable du fleuve Niger. Grâce à son avantageuse position géographique, le PAC est donc une des principales artères maritimes les plus importantes de l'Afrique de l'Ouest. Il bénéficie d'une situation géographique qui lui permet de rayonner sur un large territoire. En effet, le port se situe à 801 km de Fada-N'Gourma au Burkina-Faso à 801 Km, à 1.417 km de Assongo au Mali, à 115 Km Lagos qui est l'ancienne capitale du Nigeria et à 135 km de Lomé au Togo. C'est ainsi que plusieurs pays africains tels que le Burkina Faso, le Niger ou encore le Mali l'utilisent pour importer, exporter et entreposer leurs marchandises.

Créé le 31 décembre 1964³ par la loi n° 64-39, modifiée par l'ordonnance n° 76-55 du 11 octobre 1976, le Port Autonome de Cotonou est une Société d'Etat à caractère industriel et commercial, régie par le décret n°89-306 du 22 juillet 1989. La cérémonie officielle de son inauguration a eu lieu le 1^{er} août 1965⁴. Dès 1972, des travaux d'agrandissement ont été mis à l'étude, compte tenu de l'accroissement constant du trafic. Le Bureau Central d'Etudes des Equipements d'Outre mer (BCEOM) a été chargé de cette mission. Les travaux d'extension ont été réalisés entre 1979 et 1983⁵.

Toutes sortes de marchandises passent par le Port Autonome de Cotonou. Les principaux flux sont toutefois représentés par les importations de céréales et du «GYPSUM» qui sert à la construction et aux industries agricoles, des produits alimentaires, des produits pétroliers, des engrais, des matériaux de construction, des véhicules et des lubrifiants qui sont destinés au marché local et aux pays voisins. Quant aux exportations, elles concernent essentiellement le coton, le beurre de karité, l'huile de palme et les noix de cajou.

Le Port Autonome de Cotonou est chargé de :

¹ Dans le cadre de notre thèse de doctorat sur « *le Memorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports en Afrique* », nous avons effectué après le stage de Pointe Noire au Congo, un second stage au Port Autonome de Cotonou (PAC) afin de voir sur le terrain comment la sécurité s'organisait. Le stage a eu lieu au PAC en Janvier 2008 auprès deux directions à savoir : la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité (DOMS) et la Direction de l'Action Commerciale et de la Coopération (DACC). Dans cette dernière, la sécurité a une incidence notamment concernant l'évolution constante et qualitative du trafic portuaire.

² Doctorant au Centre de Droit Maritime Océanique de l'Université de Nantes. Pour tout contact, écrire à : amourzinsou@yahoo.fr

³ La construction du Port de Cotonou avait fait auparavant l'objet d'une Convention de financement entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Dahomey. Voir la Convention dans le Journal Officiel du Dahomey, n° 39 du 31 décembre 1959, pp. 888-891.

⁴ « *Port de Cotonou : Il y a 40 ans aujourd'hui* » in Port Info, Magazine d'information du Port Autonome de Cotonou, n° 002, 4^{ème} Trimestre 2005, 32 pages, p. 27

⁵ BENFRECH (A. G.): « *Le Port de Cotonou, d'hier à aujourd'hui, Cotonou harbour, since yesterday to nowadays* », in Revue Officielle Port Autonome de Cotonou, , Octobre 2007, 122 pages, pp. 110-112.

- l'exploitation, la gestion et l'entretien des installations portuaires,
- l'assistance de la navigation,
- la surveillance et la sécurité des personnes et des biens,
- l'élaboration et le suivi de l'application des règlements de police et d'exploitation du port,
- la mise en œuvre des politiques maritimes et portuaires définies par le gouvernement.

Le PAC compte à ce jour cinq Directions⁶ :

- La Direction de l'Administration générale et des Ressources Humaines (DAGRH) ;
- La Direction Financière et Comptable (DFC) ;
- La Direction de l'Action Commerciale et de la Coopération (DACC) ;
- La Direction Technique (DT) et enfin ;
- La Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité (DOMS)

Le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port, est de la compétence de la Direction de la Marine Marchande (DMM) dont les missions sont :

- Représenter l'Autorité maritime nationale du Bénin ;
- Veiller au respect des dispositions du Code maritime du Bénin ;
- Mettre en œuvre la politique nationale en matière de transport maritime et fluvial, de formation et d'emploi maritime ;
- Contrôler la sécurité des navires, de la navigation maritime et sur les cours d'eau continentale ;
- Veiller à l'organisation de l'assistance et du sauvetage en mer, à la sûreté des navires et des installations portuaires et à la préservation du milieu marin, fluvial et lagunaire ;
- Participer à la gestion du domaine public maritime en relation avec les autres structures ;
- Mettre en œuvre les mesures de prévention et de lutte contre la pollution marine et côtière et sur le plan d'eau continentale ;
- Contrôler la gestion des droits de trafic du Bénin ;
- Faire respecter les cahiers de charges relatifs aux concessions accordées par l'Etat à certaines sociétés dans les domaines des activités maritimes et portuaires ; et enfin
- Représenter le Bénin dans les instances régionales et internationales liées au transport maritime.

La Direction générale du PAC travaille également avec les auxiliaires des transports maritimes que sont : les manutentionnaires et aconiers, les transitaires, les commissionnaires agréés en douanes, les consignataires du navire, etc. Au sein du Port, la gestion de la sécurité en général est confiée à la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité qui comporte cinq services :

- le Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN) ;
- le Service Matériel Flottant (SMF) ;
- le Service Police Sécurité et Sûreté (SPSS) ;
- le Service Environnement, Accidents et Calamités (SEAC) ; et enfin
- le Service des Formalités et d'Accès (SFA).

Quel est le degré de sécurité dans ce port ? Les cinq services de la DOMS⁷ que nous avons visités nous permettent d'affirmer que ce port gère assez bien la sécurité et met correctement en œuvre le code ISPS⁸, même si beaucoup de difficultés restent à résoudre. Dans un souci de clarté nous regrouperons selon leur finalité respective, les différents services de la DOMS en

⁶ Organigramme du PAC in Revue Officielle du Port de Cotonou, op. cit. p. 11.

⁷ La DOMS est la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité anciennement appelée Direction de la Capitainerie et de la Sécurité. Le volet sûreté est renforcé dans les attributions de la nouvelle Direction à travers les services l'ayant pris en charge et qui sont le Service Police, Sécurité et Sûreté et le Service de l'Environnement, des Accidents et Calamités.

deux rubriques : la gestion de la sécurité en mer assurée par le SMF et le SAPN et la sécurité au port effectuée par le SFA, le SPSS et le SEAC. Le présent article est consacré à la gestion de la sécurité du navire en mer au Port Autonome de Cotonou. Dans la prochaine édition, la seconde partie fera l'objet d'un autre article. La définition de la sécurité maritime et sa réglementation par les Conventions internationales de l'OMI et de l'OIT démontrent que sa mise en œuvre relève conjointement des compétences de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port. Dans les eaux sous juridiction étatique, notamment au Port de Cotonou, les opérations de manœuvre du navire pour l'amener à quai ou en mer dans les meilleures conditions de sécurité sont du ressort du Service Matériel Flottant (SMF) et du Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN).

I- Le concept de sécurité maritime et sa réglementation au plan international

La sécurité maritime, c'est-à-dire la sécurité des personnes et des biens transportés sans occulter la protection de l'environnement marin, regroupe plusieurs aspects indissociables à savoir :

- la sécurité et la sûreté du navire (navire, équipage et passagers),
- la sécurité de la navigation,
- la facilitation du trafic maritime dans les meilleures conditions de sécurité.

Le navire est appelé à voguer sur les mers et c'est la raison pour laquelle le commerce maritime est par essence international. Etant donné le caractère international des transports maritimes, en matière de sécurité maritime, compétence est reconnue au plan mondial à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ⁹ soutenue notamment par l'Organisation Internationale du Travail (OIT), en ce qui concerne les normes du travail maritime, pour édicter et faire appliquer des conventions internationales. Dès lors le transport maritime implique l'élaboration de normes internationales. Dans ce domaine, l'OMI est spécifiquement dédiée à la sécurité maritime et l'OIT veille au développement de normes relatives au travail maritime. De nombreuses conventions ont été adoptées parmi lesquelles : la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS), la *Convention pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL), le *Code International sur les Normes de Formation, de Certification et de Quart pour les marins* STCW, les règles de collision (COLREG), la Convention n° 147 de l'OIT¹⁰. Leur respect scrupuleux devrait permettre d'atteindre un niveau de sécurité satisfaisant. Devant les défaillances de certains Etats du pavillon, les Etats du port cherchent à combler leurs lacunes. Certains forment des groupements régionaux afin de mieux contrôler les navires visitant ou faisant escale dans leurs ports. Le *Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du Port dans la*

⁸ Afin de renforcer la sécurité et la sûreté maritime surtout après les événements du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale a adopté le 12 décembre 2002 des amendements à la Convention SOLAS 74 Safe of Live at Sea en y introduisant un nouveau chapitre XI-2 intitulé « Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires » Code ISPS (International Ships and ports facilities Code). Ce Code est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 et comprend deux parties : la Partie A comportant les prescriptions obligatoires que doivent respecter les navires, les compagnies et les installations portuaires, la Partie B contient les recommandations pour l'application des dispositions obligatoires de la Partie A. Le Code ISPS s'applique aux navires à passagers, aux navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux de jauge brute et plus, aux unités mobiles de forage au large et aux installations portuaires fournissant des services aux navires effectuant des voyages internationaux.

⁹ SUDRE (Frédéric.) : « *L'OMI : institution spécialisée des Nations Unies* », Thèse de droit public, Université de Montpellier, 1973, p. 15. Créée par une convention internationale adoptée le 6 mars 1948 à Genève et entrée en vigueur 10 ans plus tard le 17 mars 1958, l'OMI est rattachée à l'Organisation des Nations Unies (ONU) « *en tant qu'institution spécialisée dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin* ».

¹⁰ Section 2 du MOU d'Abuja

région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dit MOU d'Abuja¹¹ signé le 22 octobre 1999 par certains Etats africains¹² répond à ce schéma. D'autres comme la France mettent en place des systèmes complexes de « sécurité de la navigation maritime ». Ces services remplissent des missions consistant à assurer, du point de vue des occupants de la passerelle d'un navire, la sécurité (action préventive) et à participer aux opérations de sauvetage et de lutte contre la pollution maritime (action curative). Ces missions sont assurées par deux services : la signalisation maritime¹³ et les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (C.R.O.S.S.)¹⁴.

En général la navigation maritime comprend¹⁵ :

- la navigation de commerce relative au transport de fret et des passagers qui englobe la navigation au long cours, le cabotage international et national ;
- la navigation de servitude effectuée en mer, dans les ports et rades par les navires affectés à un service public sauf les navires de guerre ;
- la navigation de pêche relative à la capture, à l'élevage des animaux marins et à l'exploitation des ressources halieutiques ;
- la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, le chalutage, le dragage, le sondage et la recherche scientifique en mer ;
- la navigation de circulation relative à l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime ;
- la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément.

En ce qui concerne la facilitation du trafic, elle dépend du Port Autonome de Cotonou qui met à la disposition des navires des pilotes, soit pour le pilotage ou le remorquage à l'entrée et à la sortie du port. Il faut ajouter que le PAC s'est récemment doté d'un système informatique connu sous le nom de programme *PORTWARE* et le *Vessel Traffic Security* (Système de Surveillance des Installations Portuaires et de leurs abords par radar avec des faisceaux hertziens). Le *PORTWARE* facture automatiquement les prestations fournies aux navires et aux marchandises, produit les statistiques à la demande, intègre la communauté portuaire dans un système d'information global. Quant au *Vessel Traffic System* (VTS), il permet de réguler le trafic maritime et d'assurer sa sécurité dans la rade et dans le bassin du port, de même qu'il permet de surveiller les eaux territoriales et de prémunir le port contre tous les problèmes

¹¹ Sur l'application de cet accord administratif dans la région, voir ZINSOU (Amour) : « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* » in RAMATRANS, n°1, juillet 2009, pp.25-36 et Annuaire de Droit Maritime et Océanique (ADMO), Tome XXVII-2009, pp. 353-377.

¹² Dix neuf (19) Etats ont participé aux travaux préparatoires. A la réunion d'Abuja, seize (16) l'avaient signé à savoir : Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo. L'Angola, le Cameroun et la Guinée Equatoriale ne l'ont pas signé. Neuf (9) l'ont ratifié dont quatre (4) sont plus ou moins à jour de leurs obligations financières. Ce sont: le Nigeria, la Sierra Leone, le Congo-Brazzaville et le Ghana. L'Afrique du Sud, le Nigeria et le Congo sont les trois Etats actifs au sein de l'Organisation concernant le « *port state control* ». En 2006, la Gambie a rejoint ce groupe des trois actifs en contrôlant une dizaine de navires. Voir Rapport annuel 2006 du MOU d'Abuja, p.10.

¹³ La signalisation maritime est un élément primordial de la sécurité maritime, permettant à tous les navigateurs, de se positionner et d'éviter les dangers. Comme le stipule la règle n°14 du chapitre V de la Convention SOLAS, relative aux aides à la navigation, les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque.

¹⁴ L'Union Européenne participe au financement du projet de suivi de la navigation maritime (TRAFIC 2000) et en particulier des marchandises dangereuses.

Voir site du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. http://www.mer.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2427

¹⁵ Article 3 du Code révisé de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

d'insécurité. Il est envisagé que le VTS sera bientôt doublé d'installations de télédétection grâce auxquelles une surveillance performante et des interventions pourront être commandées à partir d'une centrale de convergence des informations visualisées par des caméras installées à divers points du port de Cotonou. Au Port de Cotonou, le Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN) et le Service Matériel Flottant (SMF) sont responsables de la sécurité du navire jusqu'à quai ou en mer et en cas de survenance d'accidents ou d'incidents la responsabilité des pilotes peut être engagée dans certaines conditions.

II- Les services de la DOMS s'occupant de la sécurité du navire en mer au Port Autonome de Cotonou

Le Service Matériel Flottant (SMF) et le Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN) travaillent en parfaite collaboration et ont pour point commun les opérations de manœuvre du navire pour l'amener à quai ou en mer dans les meilleures conditions de sécurité. Ces opérations concernent donc le remorquage et l'assistance (A), tout comme le pilotage (B).

A- Remorquage et assistance

Concernant le SMF, les Services des remorqueurs du Port autonome de Cotonou (PAC) étaient appelés Station de Remorquage. Avec la restructuration du Port en 1991, la Station de Remorquage a pris la dénomination de Service Matériel Flottant (SMF) et dispose de trois remorqueurs que sont : Kondo, Bosro et Bopessi. Deux d'entre eux sont armés en permanence pour les manœuvres. Le SMF est divisé en deux départements : le département pilotine et celui des remorqueurs. Le département pilotine consiste en un ralliement et permet aux vedettes de liaison d'embarquer le pilote pour les navires à leur entrée et le débarquer à leur sortie du port. Le remorquage est une activité qui consiste à assurer le déplacement et la manœuvre des navires jusqu'à leur poste à quai dans le port de Cotonou ou en mer quand ils ne peuvent y parvenir par leur propres moyens de propulsion.

L'accostage et l'appareillage des navires se font par les amarreurs¹⁶ ou lamaneurs appelés autrefois canotiers. Ils sont soutenus par l'équipe du SMF, composée des patrons des remorqueurs, de l'officier mécanicien, de matelots et le pilote de service. Tout ce monde assiste le capitaine de bord conformément aux règlements de pilotage. Selon ces règlements, à partir d'une certaine longueur (180 m), les navires sont tenus de se faire assister par les remorqueurs à l'entrée et à la sortie du port. Une manœuvre d'accostage d'un navire de 200 m dure entre 45 et 1h 30 mn ; mais le désamarrage est plus rapide. Le SMF intervient en temps normal à partir du planning quotidien établi à la réunion hebdomadaire de placement des navires à laquelle participent aussi les représentants de sociétés de consignation de navires. Les demandes de sortie, de déhalage ou d'entrée de navires qui proviennent des consignataires ne peuvent être prises en compte qu'en fonction d'un certain nombre de paramètres tels que : la disponibilité des quais, la nature des marchandises transportées (marchandises en vrac, pétroliers, etc ...), et l'ordre d'arrivée des navires en rade. Le SMF est le plus souvent informé à l'avance des mouvements des navires par la capitainerie par l'intermédiaire de la Vigie de la capitainerie, c'est-à-dire la tour de contrôle du port chargée de surveiller le trafic des navires à proximité du port et sur la côte béninoise. Le remorquage

¹⁶ PAC INTER, n° 2 juillet-août 2005 : « *Un clin d'œil aux métiers portuaires , l'amarreur : un métier attachant* », 8 pages , p. 6. L'amarrage ou le lamanage consiste en une opération destinée à amarrer et à désamarrer le navire; un écheveau de cordages qui s'entrecroisent et qu'il faut tendre en prenant en compte certaines données comme le courant, la marée mais aussi la taille et le type du navire.

est une opération d'anticipation aux impératifs sécuritaires. Les manœuvres de nuit par exemple lorsque les conditions météorologiques ne sont pas bonnes peuvent s'avérer difficiles à cause des forts courants, de la marée haute ou des vents. L'équipage des remorqueurs doit faire de son mieux les manœuvres nécessaires pour faire accoster le navire sans danger ou risque. La présence du pilote à bord des navires contribue au bon déroulement des opérations. Le service de remorquage travaille tous les jours de la semaine. Les services de nuit sont en revanche de moins en moins fréquents pour des raisons de sécurité. L'équipage de garde est toutefois consigné à bord 24 heures sur 24.

Le SMF (remorquage) peut aussi intervenir pour les cas d'assistance ou de détresse au large du Port de Cotonou. L'assistance en mer est le fait de porter secours à un navire en danger. « *Obligatoire mais bénévole s'agissant des personnes où elle s'appelle sauvetage*¹⁷, *elle est facultative mais susceptible de donner lieu à une rémunération très élevée si elle concerne des choses* »¹⁸. A la différence du sauvetage, qui est le fait de porter secours exclusivement à des personnes, sans obligation de secours au navire, l'assistance intègre le sauvetage des personnes et le secours du navire. Rappelons que le refus d'un capitaine de porter assistance à une personne en mer « *en danger de se perdre* » est puni d'une amende et/ou d'une peine d'emprisonnement.

Dans ses missions, le SMF rencontre toutefois des difficultés qui sont de deux ordres : la réduction des effectifs et le manque de moyen. Tout comme les amarreurs, le service du remorquage est touché par les départs à la retraite et le non renouvellement de l'effectif en personnel jeune et qualifié alors qu'il y a au moins une dizaine de manœuvres à faire par jour au PAC. Sur ce point, on peut noter l'effort de la Direction Générale qui a recruté des officiers mécaniciens et qui met tout en œuvre pour former certains jeunes aux postes d'échelons supérieurs. Au niveau du matériel, la maintenance des remorqueurs est une véritable préoccupation pour les responsables du SMF. En effet, le PAC ne dispose pas d'un chantier naval de réparation et s'adresse le plus souvent au Nigeria. Les remorqueurs sont vieux et il faudra en acquérir d'autres. Les officiers pont et mécaniciens (moteur) doivent aussi recevoir des cours de perfectionnement et participer à des stages pratiques. Le métier de remorquage évolue très vite dans le monde à tel point qu'aujourd'hui certains navires peuvent se passer de leur service. Il s'agit des navires dotés de propulseurs d'étrave. Le pilotage est l'objet du SAPN.

B- Le pilotage des navires et la responsabilité des pilotes

Comme son nom l'indique, le SAPN (Service Accueil et Pilotage des Navires) s'occupe de l'accueil et surtout du pilotage des navires. Depuis toujours les capitaines dans certaines eaux dangereuses ou à l'entrée des ports ont besoin des services des pilotes pour les guider. Au XVI^{ème} siècle en France, Henri VIII rendit officielle la formation de corporations de pilotes et les a réglementées afin d'assurer des normes de compétence homogènes. Les lois maritimes françaises promulguées par l'Ordonnance de Louis XIV en 1681 furent élaborées sur le modèle des lois de Rhodes, d'Oléron, de Visby et de la Ligue hanséatique. Elles contenaient un grand nombre d'affaires maritimes et une section des clauses de réglementation qui couvrait dix huit articles détaillés sur le pilotage local. Selon l'article 1^{er} de cette section, « *là, où il apparaît nécessaire d'établir des pilotes pour la conduite des navires, à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et fleuves navigables, leur nombre devra être*

¹⁷ TA Rennes, 28 février 1985, chalutier Aravis, DMF 1986, p. 150.

¹⁸ NDENDE (Martin) : « *Assistance maritime* », Chap. 362, in Jean-Pierre BEURIER (Dir), « *Droits maritimes* », Dalloz Action, 2009-2010, 1216 pages, pp.507 et s.

réglémenté par les officiers de l'Amirauté sur les conseils des échevins et des plus éminents marchands du lieu ». Au XIX^e siècle, la majorité des nations maritimes du monde avaient instauré le pilotage obligatoire pour protéger leurs chenaux et leurs ports afin d'assurer la sécurité de la navigation et d'améliorer l'efficacité du commerce international par voie d'eau.

Du point de vue juridique, qu'est ce que le pilotage et en quoi consiste t-il ? Selon le Code de la marine marchande du Bénin, « *le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, rades ou autres eaux maritimes* »¹⁹. Autrement dit, le pilotage est une activité de la navigation maritime par laquelle sont guidés les navires à l'entrée et à la sortie des ports, chenaux d'accès et des passes. Les mots « *Aux ordres du capitaine sur les conseils du pilote* » apparaissant dans le journal de bord font établir la relation juridique entre le pilote et le capitaine. Aux abords des rades, des fleuves, des ports et des bassins, les pilotes offrent une connaissance locale et une expérience pour assurer la sécurité de la navigation et protéger l'environnement. Ils ont une appréciation d'ensemble sur les réglementations locales et les conditions uniques existant dans la zone portuaire que ne peut appréhender normalement un capitaine. Les pilotes sont au courant des activités des ferries, des opérations de dragage, des pontons-grues, des mouvements locaux, et également de tous les autres facteurs qui peuvent occasionner des risques pour la navigation. Ils assurent la communication avec les autorités portuaires, les services de trafic maritime, les remorqueurs et les autres navires. A travers une pratique quotidienne, les pilotes développent des qualités spécifiques et des techniques pour manœuvrer des navires dans des eaux étroites et des zones restreintes entourées d'installations portuaires. Ils naviguent jour et nuit, à travers un brouillard épais ou par grand vent, évitant ainsi des retards ou transportant la capacité de chargement maximum à travers les profondeurs utilisables du chenal dans l'intérêt du port et du navire. Le rôle des pilotes consiste donc à assister le capitaine en apportant une compétence locale et offrant un conseil et une expertise opportuns pendant le passage du navire. Le *Code International sur les Normes de Formation, de Certification et de Veille pour les marins* de 1995 (STCW 95), précise que la présence d'un pilote à bord ne décharge pas en théorie le capitaine de ses fonctions et de ses obligations en ce qui concerne la sécurité du navire. Mais en pratique, c'est le pilote qui assure la conduite du navire, après avoir échangé des informations avec le capitaine sur les procédures de navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire.

Organisé différemment dans le monde, le pilotage a pour particularité d'être soumis au contrôle de l'Etat. L'Administration maritime de l'Etat est en principe autorisée à réglementer les services du pilotage, à fixer les qualifications professionnelles des pilotes, à uniformiser les normes de formation, à assurer le pilotage obligatoire et à mettre en place des recherches sur les incidents impliquant le pilotage. Quand il existe, le pilotage est obligatoire pour tous les navires sans distinction de nationalité²⁰. Le pilotage obligatoire est le premier moyen pour protéger les intérêts privés et les intérêts publics des conséquences résultant d'accidents maritimes, tout en améliorant en même temps l'efficacité de la navigation. Les navires d'une certaine taille doivent prendre un pilote et les pilotes ont l'obligation d'assurer leurs services sans choix ou discrimination, sous des termes et conditions juridiquement réglementés. Les pilotes peuvent être des travailleurs indépendants ou être employés par un port, une Administration ou par l'Etat. En fait, la plupart des pilotes dans le monde sont des travailleurs indépendants et les services du pilotage sont organisés en entités économiques indépendantes. Ce système sert les meilleurs intérêts de toutes les parties que sont : l'armateur, le port, les

¹⁹ Article 83 de l'Ordonnance N° 38 P.R./MTPTPT, portant Code de la Marine Marchande du Bénin. Journal Officiel de la République du Dahomey du 15 août 1968, pp. 597-618.

²⁰ Article 84 de la même Ord. portant Code de la marine marchande du Bénin.

pilotes et l'Etat. Le pilotage est obligatoire dans des limites fixées pour chaque port par les réglementations locales de la station de pilotage. Certains navires en sont pourtant exonérés :

- des navires de n'importe quel tonnage affectés exclusivement à l'amélioration, l'entretien et la surveillance des ports, les navires du service des phares et balises et les bateaux de sauvetage,
- des navires d'une longueur inférieure à un minimum fixée par les réglementations locales suivant les conditions locales de la navigation, après avis donné par une commission locale. Cette limite de longueur considérée comme un seuil du pilotage varie de 40 à 70 mètres selon les différents ports,
- des navires pour lesquels le Capitaine a une licence de pilotage. Mais la licence de pilotage n'est pas une dispense de pilotage. Cette licence peut être retirée à tout moment si un accident survient ou si les conditions nécessaires à sa délivrance ne sont plus remplies par le Capitaine.

Avant de piloter un navire, il faut avoir suivi une véritable formation et disposer d'une grande expérience professionnelle. En France par exemple, les pilotes sont recrutés parmi les officiers de la Marine Marchande possédant un brevet de Commandement du plus haut niveau et ayant au moins navigué 72 mois comme officier, dont 48 mois comme officier pont. La commission d'examen est présidée par un officier de la Marine Nationale. Lorsque le nouveau pilote prend son service de pilotage, il doit effectuer une formation pratique de plusieurs mois en accompagnant d'autres pilotes à bord de tout type de navires, de jour comme de nuit. Cette formation représente environ 500 opérations de pilotage. Après ce temps de formation, le nouveau pilote commence progressivement à piloter des navires de plus en plus importants en taille. Il faut environ cinq ans pour former un pilote capable de piloter tout type de navire. Agents du service public, les pilotes ont la responsabilité de la gestion du service public du pilotage. Ils exercent des prérogatives publiques et contribuent à la protection des intérêts généraux de l'Etat. Il faut dire que « *l'organisation du pilotage y compris la détermination des zones où le pilotage est obligatoire, le statut des pilotes, le montant et le mode d'établissement des tarifs de pilotage sont fixés par arrêté de l'autorité portuaire* »²¹.

En cas d'accident au cours d'une manœuvre, la responsabilité des pilotes peut être engagée²² en cas de faute²³ lourde ou inexcusable²⁴. La faute inexcusable est définie comme

²¹ Article 90 du Code de la marine marchande du Bénin. En France, le pilotage est organisé par la loi du 28 mars 1928 et du décret du 19 mai 1969, révisé en 1986 et en 2000. Le fonctionnement des stations de pilotage est sous la tutelle du Ministre des Transports. Après la décentralisation de l'Administration, opérée en France en 1982, l'autorité du Ministre des Transports sur les stations de pilotage a été transférée au Préfet de chaque région qui supervise les questions de pilotage de la région à l'aide du contrôle exercé par le Directeur Régional des Affaires Maritimes.

²² Article 85 du Code de la marine marchande du Bénin.

²³ La faute est « *l'attitude d'une personne qui par négligence, imprudence ou malveillance ne respecte pas ses engagements contractuels (faute contractuelle) ou son devoir de ne causer aucun dommage à autrui (faute délictuelle ou quasi délictuelle)* ». Le Droit distingue les dommages aux biens et les dommages aux personnes. La réparation d'un dommage consiste dans le versement de dommages-intérêts. Les premiers peuvent être définis comme étant une altération volontaire ou non, causée par un tiers, d'un bien ou d'un droit, ayant pour résultat une perte de valeur ou la perte d'une chance. S'agissant des personnes, les dommages peuvent consister en une atteinte corporelle. Les tribunaux reconnaissent plusieurs types de dommages corporels faisant l'objet d'une réparation distincte. Il en est ainsi de la réparation du dommage corporel proprement dit, de la réparation du dommage provenant de la douleur physique éprouvée dit « *pretium doloris* », de la réparation du préjudice esthétique et de celle du préjudice d'agrément.

²⁴ La faute inexcusable se trouve dans deux textes : l'article L452-1 du Code de la Sécurité sociale relatif à la réparation du dommage causé par les accidents du travail lorsque l'accident est dû à une « *une faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitué* » et, l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 dite Loi Badinter sur la réparation des accidents de la circulation automobile, selon lequel les victimes, hormis les

une faute d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative. Cette définition de la faute inexcusable a évolué depuis 2002, en matière d'accident du travail en France. En effet, la chambre sociale de la Cour de Cassation a rendu le 20 février 2002 des arrêts²⁵ relatifs aux affections pulmonaires à cause de l'utilisation de l'amiante dans lesquels le caractère intentionnel de la faute apparaît nettement. Selon les motivations de la Cour, « *mais attendu qu'en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les maladies professionnelles contractées par ce salarié du fait des produits fabriqués ou utilisés par l'entreprise ; que le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable, au sens de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié, et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver* »²⁶. Précédemment la faute inexcusable était quasi-intentionnelle. Il s'agit donc d'une faute caractéristique, téméraire commise dans l'intention qu'un dommage en résulte. Cependant cette faute est à prouver et la responsabilité du pilote est limitée à un plafond. Selon l'article 87 alinéa 1 du Code de la marine marchande du Bénin, « *la responsabilité civile résultant des fautes commises dans l'exercice des fonctions de pilote est limitée à une somme fixée par arrêté de l'autorité portuaire* ». Aussi, doit-il souscrire à une assurance responsabilité capable de réparer les dommages qui dépasseraient le plafond légal. Mais lorsque c'est le pilote qui subit des dommages corporels dont il n'est pas responsable, la réparation de ceux-ci incombe à l'armateur du navire piloté, encore faudrait-il actionner la procédure devant un Tribunal compétent. Une fois que le navire est à quai, les formalités d'enlèvement des marchandises²⁷ peuvent démarrer.

L'efficacité du Port Autonome de Cotonou (PAC) dépend largement de la rapidité des opérations de chargement, de déchargement et d'embarquement des marchandises ou des passagers en toute sécurité. Ce sont le Service des Formalités et d'Accès (SFA), le Service Police Sécurité et Sûreté (SPSS) et le Service Environnement, Accidents et Calamités (SEAC), qui prennent le relais dans l'enceinte du port et s'occupent de la gestion de la sécurité lors des opérations de débarquement et d'enlèvement des marchandises²⁸ dans les conditions optimales de sécurité²⁹.

conducteurs de véhicules à moteur, sont indemnisées sans que puisse leur être opposées leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.

²⁵ Ch. soc. 28 février 2002, 7 arrêts BICC n°554 - du 15 avril 02

²⁶ LYON-CAEN (A.) : « *Une révolution dans le droit des accidents du travail* », Droit social, n° 4, avril 2002, p. 445-447. Au sujet de : Soc. 28 février 2002, Bulletin, 2002, V, n° 81.

²⁷ Il existe au PAC un ensemble de formalités à accomplir au niveau des différents maillons de la chaîne portuaire en vue de la sortie de l'enceinte portuaire des marchandises débarquées au Port de Cotonou.

²⁸ « *Enlèvement et/ou embarquement des marchandises : procédures* » in Revue Officielle du PAC préc. pp.62-66

²⁹ Voir prochain article sur la sécurité au port de Cotonou