

L'IMPUISSANCE DU DROIT FACE AU NAUFRAGE D'UN NAVIRE (La tragédie du Joola)

Robert REZENTHEL
Docteur en droit
Avocat au barreau de Montpellier

Ni l'existence de règles de droit, ni les prières des fidèles n'ont permis d'éviter le naufrage du navire Joola et ses conséquences humaines et sociales. Une telle tragédie résulte d'une succession de carences dans les décisions des pouvoirs publics et dans le contrôle de leur application, d'erreurs d'appréciation, d'absence d'anticipation de ce type d'événement et de volonté d'agir... La fatalité étant définie comme une situation inévitable, elle ne saurait servir de prétexte, pas plus que la spécificité culturelle d'une population, pour occulter les fautes humaines !

On ne peut être qu'accablé par le nombre de victimes directes et indirectes, les appels au secours de certains naufragés prisonniers de la coque du navire et leur longue agonie sont gravés dans nos mémoires, de même que l'extrême inquiétude des familles parcourant du regard la liste des victimes sans cesse remise à jour. La disparition d'une mère, d'un père, d'un frère, d'une soeur ou d'autres proches de la famille est un événement sentimentalement bouleversant, auquel s'ajoute souvent une rupture du lien de dépendance économique.

Le naufrage du Joola le 26 septembre 2002 au large des côtes Gambiennes a provoqué la mort de 1863 personnes, selon les statistiques officielles, c'est un bilan tragiquement plus lourd que celui du naufrage du TITANIC en 1912 au large de Terre-Neuve, dont la médiatisation demeure encore très forte un siècle après l'événement, alors que la catastrophe Joola sombre peu à peu dans l'oubli médiatique après la décision de classement du dossier par la justice sénégalaise en 2003 ayant conclu à la seule responsabilité du capitaine du navire disparu dans le naufrage. La ville de Ziguinchor a toutefois dédié une place et érigé un moment à la mémoire des victimes du Joola.

Il ne s'agit pas de désigner les responsables du naufrage, mais face à une telle tragédie humaine, il y a lieu d'examiner sur le plan juridique les conditions d'exploitation du navire, les modalités de coopération dans l'intervention des secours, et l'ordonnancement juridique eu égard aux intérêts fondamentaux en jeu.

I – Le désenclavement de la Casamance et la mission de service public

A la suite du classement du dossier par la justice sénégalaise, certaines familles de victimes ont déposé des plaintes en France contre certaines personnalités politiques et hauts fonctionnaires sénégalais. Il résulte d'un arrêt¹ de la Cour de cassation française que le ministère Sénégalais des forces armées avait confié à la marine nationale la gestion de ce navire, lequel aurait été exposé à des attaques, et que pour cette raison, il était armé par un équipage militaire et avait le statut de navire militaire, alors qu'il ne pouvait être qualifié de navire de guerre au sens de l'article 29 de la Convention sur le droit de la mer. Il était précisé en outre, que le Joola avait pour fonction de contribuer au désenclavement de la Casamance, et qu'il remplissait ainsi une mission de service public non commercial. La justification du caractère militaire est surprenante, car le Joola fut remplacé trois ans après le naufrage par le navire « Willis » qui avait un statut civil, puis par le navire « Anamcara » de la société maritime de l'Atlantique (SOMAT). On peut toutefois reconnaître que la situation politique en Casamance s'était apaisée.

L'organisation de la continuité territoriale entre deux zones d'un même Etat séparées par la mer peut

¹ Cass crim 19 janvier 2010, association Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs « FENVAC SOS catastrophe » et association des familles de victimes du Joola, pourvoi n° 09-84818.

constituer une mission de service public à caractère administratif², qui en principe ne donne lieu à rémunération par les usagers qu'à titre exceptionnel. Il s'agit d'un service à but non lucratif. En revanche, l'exploitation économique³ d'une activité de transport maritime sous le contrôle d'une personne publique peut être confiée à un concessionnaire privé appliquant un tarif susceptible de générer pour lui des bénéfices. En règle générale, l'exploitation d'un service public de transport constitue une mission à caractère industriel et commercial⁴. On rappellera ici l'exemple du bac d'Eloka qui assurait le passage de personnes et de véhicules d'une rive à l'autre de la lagune Grand Bassam en Côte d'Ivoire dans les mêmes conditions qu'un « industriel ordinaire »⁵. Il revient aux pouvoirs publics, lorsque l'offre de transport par les entreprises du secteur privé est insuffisante⁶ ou inexistante, de créer un service public ou d'imposer des obligations de service public⁷. Toutes les activités de transport maritime ne relèvent pas du service public⁸.

En raison de l'enclavement de la Casamance située au Sud de la Gambie, l'exploitation d'une ligne maritime pouvait donner lieu à l'organisation d'un service public, sans que celui-ci soit géré par le ministère des armées. En cas de troubles graves menaçant la navigation maritime, une intervention militaire peut être envisagée sans qu'elle ait un impact sur le régime juridique du service public de transport maritime.

Au regard du droit de l'Union européenne, l'existence d'un service public ne saurait restreindre une liberté fondamentale que s'il existe une raison impérieuse d'intérêt général⁹. Selon la Cour de justice : « *des mesures restrictives d'une liberté fondamentale, telle que celle prévue à l'article 21 TFUE, ne peuvent, toutefois, être justifiées par des considérations objectives que si elles sont nécessaires pour la protection des intérêts qu'elles visent à garantir et seulement dans la mesure où ces objectifs ne peuvent être atteints par des mesures moins restrictives* »¹⁰. Dès lors, la sécurité des passagers d'un navire constituant une raison impérieuse d'intérêt général, l'exploitant du navire ne saurait invoquer l'existence d'une mission de service public pour échapper aux mesures de contrôle de sécurité imposées par le droit interne et les conventions internationales.

Ce raisonnement logique devrait s'appliquer dans les Etats africains littoraux, l'article 29 f de l'Accord de Cotonou révisé¹¹ de partenariat entre l'Union européenne et les pays Afrique, Caraïbes, Pacifique (A.C.P) prévoit à propos de l'intégration économique régionale une coopération tendant à « *renforcer les infrastructures, notamment en matière de transport et de communication, ainsi que les aspects de sécurité y relatifs et les services, y compris le développement de potentialités au niveau régional dans le domaine des technologies de l'information et de la communication* ».

La sécurité maritime est également une préoccupation importante de l'Union Economique et Monétaire

2 CE 10 juillet 1989, Régie départementale des passages d'eau de Charente-Maritime, req. n° 77006. Il résulte de l'article 19 de la loi du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la région de Corse que "l'Etat et la REGION DE CORSE définissent, dans une convention révisée tous les cinq ans, sur la base notamment du principe de continuité territoriale, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et le continent, en particulier en matière de desserte et de tarifs" (CE 7 février 1986, Assemblée de Corse, req. n° 55239).

3 CE 13 juillet 2012, Compagnie méridionale de navigation, req. n° 355616).

4 CE 21 décembre 2007, Mme Colette C..., req. n° 305966 ; CE 23 février 1977, M. Jean-Henry Z..., req. n° 01995 ; Trib. Confl. 19 janvier 2004, société CLPK Aircraft Funding, req. n° 3386. Le transport scolaire est une mission de service public à caractère administratif (Trib. Confl. 23 juin 2003, société GAN Eurocourtage, req. n° 3360).

5 Trib. Confl. 22 janvier 1921, société commerciale de l'Ouest Africain, req. n° 00706. Rec. p. 91, S. 1924, 3, p. 34 concl. Matter.

6 CJCE 10 mai 2005, Italie c/ Commission, aff. n° C-400/99.

7 CE 5 juin 2007, société Corsica Ferries, req. n° 305280 ; CE 30 juin 2004, département de la Vendée, req. n° 250124, DMF 2004 p. 956 note R. Rézenthel ; CE 21 juin 1996, M. Jean-Paul X..., req. n° 171155 ; CE 18 juin 1982, société Sud-Pacifique navigation, req. n° 10156.

8 CE 27 octobre 2009, société Trans Côte d'Azur, req. n° 297960.

9 CJUE 3 mars 2011, Commission c/Belgique, aff. n° C-134/10 ; CJUE 17 mars 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou AE, aff. n° C-128/10 et C-129/10.

10 CJUE 12 mai 2011, Malgožata Runevič-Vardyn, aff. n° C-391/09 point 88 ; CJCE 10 mars 2009, aff. n° C-169/07, Rec. p. I-1721, point 64.

11 Accord de Cotonou du 23 juin 2000 (JOCE n° L 317 du 15 décembre 2000) modifié à Luxembourg le 25 juin 2005 (JOCE n° L 287 du 28 octobre 2005) et à Ouagadougou le 22 juin 2010 (JOCE n° L 287 du 4 novembre 2010).

Ouest Africains (UEMOA) qui a adopté un règlement spécifique¹² à cette fin. L'article 2 de ce texte est clair, il dispose qu'il s'applique : « à tous les navires d'au moins cinq cents (500) tonneaux de jauge brute effectuant une navigation maritime », et ne prévoit aucune dispense pour les navires assurant une mission de service public.

II – La coopération régionale et internationale et la sécurité du transport maritime

Lors du naufrage du Joola, le directeur général du port autonome de Dakar a proposé la mise à disposition des autorités militaires d'un ponton-grue permettant d'intervenir sur l'épave du navire. Cet outillage fort utile n'était pas cependant suffisant pour répondre aux besoins d'intervention eu égard à l'ampleur de la catastrophe. Aucun moyen de levage puissant n'était disponible au Sénégal ou en Gambie pour assurer le relevage de l'épave, laquelle gît toujours sur le fond de la mer dans la zone où s'est déroulé le sinistre.

Alors qu'elle contient plus de dispositions pour la protection du milieu marin que pour la sauvegarde de la vie humaine, il convient cependant de relever que l'article 98-2 de la Convention sur le droit de la mer¹³ signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 dispose que : « Tous les Etats côtiers facilitent la création d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux ».

La mise en oeuvre de cette prescription est plus difficile à réaliser par les États en développement pour des raisons financières, plutôt que par les pays industrialisés. Des accords régionaux existent, c'est le cas de la Convention du 11 mars 1972 relative au statut de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (O.M.V.S) signée entre le Mali, la Mauritanie et le Sénégal. L'Institution chargée d'appliquer la convention envisage de développer la navigation sur le fleuve Sénégal et d'en permettre la pratique jusqu'au Mali. Un projet de Code international de la navigation sur le fleuve a été élaboré, mais se heurte notamment à plusieurs handicaps, l'un d'ordre juridique, dans la mesure où la Mauritanie refuse de se conformer aux règles des conventions de l'U.E.M.O.A et de l'O.H.A.D.A dont les deux autres Etats sont membres, un second inconvénient est d'ordre financier en raison du désaccord entre les parties sur les modalités de financement des travaux d'aménagement et de gestion des ouvrages communs. Enfin, il est difficile de mettre en place une structure internationale ayant pour mission d'assurer la surveillance de la navigation sur le fleuve Sénégal, l'OMVS n'ayant pas compétence pour l'exercer. Outre l'exercice d'une mission de police de la navigation, la mise en place de juridictions internationales, à l'instar de celles créées par la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 concernant la navigation sur le Rhin ne semble pas envisageable pour l'instant en l'absence d'accord entre les Etats membres de l'OMVS.

Les difficultés de la navigation sur le fleuve Sénégal résultant notamment l'existence de courants parfois puissants, de l'état des profondeurs, des conditions météorologiques... peuvent engendrer des accidents comme des abordages, des échouements, des naufrages, des pollutions...

L'existence d'une structure commune d'assistance et de sauvetage pourrait constituer une solution car elle éviterait une difficile coordination des services qui ne relèveraient pas d'une seule autorité. Cependant, afin de ne pas mobiliser des moyens importants face à des risques d'accidents d'une ampleur souvent limitée, il faudrait que chaque Etat s'engage à disposer de moyens propres d'intervention et de les mettre à la disposition des autres Etats en tant que de besoins et selon des modalités définies par un accord inter-étatique.

Pour l'instant, c'est le statu quo à l'égard de la sécurité nautique sur le fleuve, les risques semblent limités au trajet entre les villes de Saint-Louis et de Podor emprunté par des navires de croisières. En cas de naufrage dans cette région, il ne semble pas établi que la coopération Sénégal-Mauritanienne soit suffisamment organisée pour assurer une intervention efficace des services de secours des deux Etats.

Dans le cas du navire Joola, celui-ci pratiquait une navigation fluvio-maritime, c'est-à-dire à la fois en mer et dans le fleuve Casamance. Si elle présente l'avantage d'éviter une rupture de charges (à supposer qu'elle soit

12 Règlement n° 04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA.

13 Cette convention a été publiée par le décret n° 96-774 du 30 août 1996, JO 7 septembre 1996 p. 13307.

possible en l'espèce), le tirant d'eau disponible le long du trajet ne permet pas toujours le chargement du navire au maximum de sa capacité. Or, ainsi que l'atteste des photographies publiées dans la presse, le Joola connaissait fréquemment une situation de surcharge qui pouvait s'expliquer par une desserte maritime insuffisante entre Dakar et la Casamance.

Devant un tel constat, on peut s'interroger sur la volonté des pouvoirs publics sénégalais à l'époque du naufrage pour améliorer le désenclavement de sa région. Il convient de rappeler que le Sénégal fait partie des Etats A.C.P signataires de l'Accord de Cotonou du 23 juin 2000 qui avait été précédé par les Accords de Lomé. Il résulte du Préambule de ce traité que les parties expriment : « leur détermination à apporter par leur coopération une contribution significative au développement économique, social et culturel des États ACP et au mieux-être de leurs populations, à les aider à relever les défis de la mondialisation et à renforcer le partenariat ACP-UE dans un effort visant à donner au processus de mondialisation une dimension sociale plus forte ». L'article 42 de l'Accord précise que les parties reconnaissent : « l'importance de services de transport maritime rentables et efficaces dans un environnement marin sûr et propre en tant que principal mode de transport facilitant les échanges Internationaux et constituant, de ce fait, l'un des moteurs du développement économique et de la promotion du commerce », et que « La Communauté soutiendra, par le biais de stratégies de développement nationales et régionales..., les efforts accomplis par les États ACP pour développer et promouvoir des services de transport maritime rentables et efficaces dans les États ACP ».

Afin de concrétiser le soutien de l'Union européenne, l'article 55 de l'Accord de Cotonou énonce que : « La coopération pour le financement du développement a pour objectif, par l'octroi de moyens de financement suffisants et une assistance technique appropriée, d'appuyer et de favoriser les efforts des États ACP, visant à atteindre les objectifs définis dans le présent accord sur la base de l'intérêt mutuel et dans un esprit d'interdépendance ».

Ainsi, la possibilité d'assurer, avec le concours de l'Union européenne et de ses Etats membres une liaison maritime sûre permettant le désenclavement de la Casamance existaient potentiellement avant le naufrage du Joola, toutes les démarches ne semblent donc pas avoir été tentées pour y parvenir. Certes, l'Accord de Cotonou ne se suffit pas à lui-même pour obtenir des aides financières, leur obtention dépend de la détermination politique à soutenir efficacement les projets de desserte maritime.

A l'instar de la recommandation¹⁴ du Conseil de sécurité des Nations Unies en matière de lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée engageant les États concernés à coordonner leurs efforts pour combattre ce fléau, la même démarche pourrait être engagée pour organiser les secours en cas de naufrage dans les eaux territoriales d'un État ou en haute mer.

S'agissant du contexte dans lequel était exploiter le navire « Joola », confier la gestion du désenclavement maritime d'une région aux forces armées ne constitue peut-être pas une stratégie efficace pour l'octroi d'aides financières significatives dans le cadre de la coopération internationale civile. Elle présente par ailleurs un autre inconvénient, à savoir l'application d'un régime juridique dérogoire en matière de responsabilité.

III – La mise en cause de la responsabilité des personnes publiques

La Cour de cassation française, dans un arrêt rendu sur le pourvoi des familles de victimes du Joola, considère que « la coutume internationale qui s'oppose à la poursuite des Etats devant les juridictions pénales d'un Etat étranger s'étend aux organes et entités qui constituent l'émanation de l'Etat ainsi qu'à leurs agents en raison d'actes qui, comme en l'espèce, relèvent de la souveraineté de l'Etat concerné »¹⁵.

La Cour reconnaît donc aux agents publics étrangers une immunité à l'égard des juridictions répressives, au nom du respect de la souveraineté de l'Etat. Une telle doctrine peut se concevoir lorsque les infractions

¹⁴ Recommandation du Conseil de sécurité des Nations Unies du 25 avril 2016, CS/12236.

¹⁵ Cass crim 19 janvier 2010, association Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs « FENVAC SOS catastrophe » et association des familles de victimes du Joola, pourvoi n° 09-84818. La Cour a jugé que l'immunité de juridiction peut être opposée dès lors que « la nature criminelle d'un acte de terrorisme ne permet pas, à elle seule, d'écartier une prérogative de souveraineté » (Cass Ière ch civ 9 mars 2011, pourvoi n° 09-14743).

reprochées aux intéressés ont été commises dans le cadre de leurs missions originelles. Cependant, dans le cas du Joola, le ministère sénégalais des armées se comportait à l'instar d'un transporteur maritime ordinaire, même si certains membres de l'équipage avaient pour fonction de défendre les passagers en cas d'attaque. Une telle situation se rencontre à bord de certains navires marchands menacés par des actes de piraterie dans le golfe Persique ou de Guinée qui ne perdent pas pour autant leur statut.

La participation à des activités militaires ne doit pas à elle seule justifier un régime dérogatoire du droit commun. C'est ainsi que la Cour de justice a jugé que le principe général de non discrimination entre les hommes et les femmes en matière d'emploi s'applique au personnel des forces armées, dès lors que les intéressés n'assurent pas des missions de combat¹⁶.

En France, la loi n° 57 – 1424 du 31 décembre 1957 attribuant compétence aux tribunaux judiciaires pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne de droit public, soumet les litiges consécutifs aux accidents occasionnés par des véhicules militaires¹⁷ aux règles de la responsabilité civile dès lors que l'événement ne trouve pas son origine dans une organisation défectueuse des manoeuvres militaires¹⁸. Il y a lieu d'ajouter que la notion de véhicule est interprétée au sens large, et que les navires disposant de moyens de propulsion doivent être qualifiés de véhicules¹⁹ au sens de la loi visée ci-dessus.

Sur le plan pénal, des marins étrangers²⁰ peuvent être condamnés en France pour des infractions commises à bord de navires étrangers. S'agissant du naufrage du Joola, la Cour de cassation se fonde sur la coutume internationale pour considérer que les organes d'un Etat étranger et leurs agents ne peuvent être poursuivis devant les juridictions pénales françaises en raison d'actes relevant de la souveraineté de l'Etat concerné.

Tout acte émanant d'un représentant d'un Etat étranger ne constitue pas une prérogative de souveraineté. C'est ce qui a été jugé pour l'acquisition d'un bien immobilier pour loger un officier supérieur²¹, pour l'exercice des fonctions de comptable chargé d'assurer la rémunération du personnel d'un service diplomatique²², ou de chauffeur²³ de diplomates. Les intéressés assurent de simples actes de gestion dont les litiges ne bénéficient pas de l'immunité de juridiction.

En revanche, à la suite du naufrage du navire Erika, la Malta Maritime Authority était poursuivie devant les juridictions répressives françaises pour mise en danger de la vie d'autrui, complicité de pollution et délivrance de certificats d'immatriculation et de navigabilité en méconnaissance de la législation internationale en vigueur. La Cour de Cassation a confirmé²⁴ l'arrêt de la Cour d'appel qui avait annulé tous les actes d'instruction relatifs à sa mise en examen, en se fondant sur l'immunité de juridiction dont bénéficie l'Etat Maltais.

Les conditions dans lesquelles était exploité le Joola étaient différentes. Malgré la gestion du navire par l'autorité militaire sénégalaise, celui-ci assurait le transport maritime de passagers en temps de paix²⁵. En outre, la surcharge et les conditions défectueuses du chargement du navire à l'origine du naufrage n'avaient aucune justification militaire, ses modalités d'exploitation constituaient des actes détachables des prérogatives de souveraineté exercées par l'Etat Sénégalais.

Si l'on peut admettre que des poursuites pénales ne puissent pas être engagées contre le Premier ministre et le

16 CJCE 26 octobre 1999, Angela Maria Sirdar, aff. n° C-27397, Rec. p. I-7403 ; CJCE 11 janvier 2000, Tanja Kreil, aff. n° C-285/98, Rec. p. I-94.

17 Cass 2 ème ch civ 5 juin 1962, Bull Civ II n° 492.

18 Trib. Confl. 20 juin 2005, M.Alain X... c/ Etat, pourvoi n° 05-03478, Bull. Confl. n° 19 p. 25.

19 Cass 1 ère ch civ 8 juillet 1968, Bull Civ I n° 203 p. 152.

20 Cass crim 13 mars 2003, X... Aliman, pourvoi n° 06-86210 ; Cass. crim 13 mars 2007, pourvoi n° 06-80922, Bull Crim n° 80 p. 397 ; Cass Crim 16 janvier 2007, pourvoi n° 05-84690.

21 Cass 1ère ch civ 19 novembre 2008, pourvoi n° 07-10570, Bull. Civ I n° 266.

22 Cass Soc 9 juillet 2008, pourvoi n° 07-43753.

23 Cass Soc 9 juillet 2008, pourvoi n° 07-43754.

24 Cass Crim 23 novembre 2004, pourvoi n° 04-84265, Bull. Crim n° 292 p. 1096.

25 Il s'agissait d'une activité commerciale privée qui ne justifiait pas le bénéfice d'une immunité (Cass 1ère ch civ 19 novembre 2008, pourvoi n° 07-10570).

ministre des forces armées d'un Etat souverain à la suite du naufrage d'un navire, et ce en raison d'un risque d'immixtion dans les affaires intérieures de cet Etat, en revanche, l'appréciation de la protection de sa souveraineté devrait se faire à l'aune du respect des droits de l'homme.

Certes la définition de ces droits et leur application est différente selon qu'il s'agit des Etats africains²⁶ ou des Etats occidentaux. Il est intéressant de relever dans le préambule de la charte africaine des droits de l'homme et des peuples²⁷ que : « *les droits fondamentaux de l'être humain sont fondés sur les attributs de la personne humaine, ce qui justifie leur protection internationale* ». Si la souveraineté est le fondement du droit constitutionnel, elle est souvent partiellement transférée par la voie de Conventions au profit d'institutions internationales²⁸.

Même si les systèmes juridiques des Etats occidentaux ont inspiré l'élaboration de ceux des Etats en développement, on ne peut pas affirmer l'existence d'une universalité des droits de l'homme. Cependant, il existe certains principes communs aux divers systèmes juridiques. Ainsi, l'article 3 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples précise que « *Toutes les personnes bénéficient d'une totale égalité devant la loi* » et ajoute que « *Toutes les personnes ont droit à une égale protection de la loi* », tandis que l'article 6 reconnaît que tout individu a le droit à la sécurité de sa personne.

Les passagers du Joola avaient le droit à la sécurité et à la protection de leurs intérêts sur le fondement de cette Charte signée en 1982 par le Sénégal. Ces droits pouvaient-ils être reconnus par une juridiction française ? S'agissant des intérêts civils, nous avons vu que cette reconnaissance était possible dès lors que des intérêts français sont concernés. L'article 14 du Code civil dispose que : « *L'étranger, même non résidant en France... pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français* ». Pour des infractions commises en haute mer à bord de navires étrangers, des personnes de nationalité étrangère peuvent être arrêtées et jugées par des juridictions françaises²⁹, ce fut le cas³⁰ pour le capitaine et des marins d'un navire qui avaient séquestré et assassiné des passagers clandestins lors d'un voyage entre le Ghana et la France.

Il a été jugé³¹ par la Cour de cassation qu'un délit commis par un étranger dans son pays, mais dont certaines victimes étaient de nationalité française pouvait être réprimé par les juridictions pénales françaises. Dans le cas du naufrage du Joola, il est manifeste que de graves infractions aux règles de sécurité du navire ont été commises, la mise en cause de personnalités gouvernementales aurait pu conduire la justice française à apprécier les modalités de gestion de l'Etat Sénégalais, circonstance qui aurait toutefois affecté sa souveraineté. Cependant, dès lors que le droit à la vie est le premier des droits de l'homme, ne devrait-on pas en privilégier la protection en cas d'atteinte délibérée grave et manifeste fût-ce au détriment de la souveraineté d'un Etat ?

Conclusion

Le Sénégal de même que la communauté internationale ont fait preuve d'impuissance pour éviter le naufrage du Joola et pour assurer une juste et rapide réparation du préjudice subi par les victimes et leur famille.

L'imprudence, la négligence et la violation des règles de droit ont privé la plupart des passagers du principal droit de l'homme : la vie ! Si la justice d'un Etat ne parvient pas à réprimer de tels faits, la Communauté internationale peut-elle rester passive à l'égard de carences pouvant générer d'autres catastrophes dont les victimes peuvent être des ressortissants de divers États ?

26 « Universalité des droits de l'homme et pluralité juridique en Afrique » Alioune B. Fall, in « La Constitution et les valeurs » (Mélanges en l'honneur de Dmitri Georges Lavroff) p. 359 à 380 (Daloz 2005).

27 Charte africaine des droits de l'homme et des peuples du 27 juin 1981 adoptée à Nairobi (Kenya) et entrée en vigueur le 21 octobre 1986.

28 « Que reste-t-il de la souveraineté ? » C. Goyard, in « La Constitution et les valeurs » (Mélanges en l'honneur de Dmitri Georges Lavroff) p. 381 à 389 (Daloz 2005).

29 Cass. crim 29 avril 2009, pourvoi n° 09-80.157, Bull. crim. 2009, n° 83 ; Cass crim 9 mars 1999, pourvoi n° 98-83726.

30 Cass crim 3 décembre 1997, pourvoi n° 96-80843.

31 Cass crim 6 avril 2011, pourvoi n° 10-85955.