

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

PARAISSANT LE 1<sup>er</sup> ET LE 16 DE CHAQUE MOIS A LOME

## TARIF

ACHAT	ABONNEMENT ANNUEL	ANNONCES
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 à 12 pages..... 200 F</li> <li>● 16 à 28 pages ..... 600 F</li> <li>● 32 à 44 pages ..... 1000 F</li> <li>● 48 à 60 pages ..... 1500 F</li> <li>● Plus de 60 pages ..... 2 000 F</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● TOGO..... 20 000 F</li> <li>● AFRIQUE..... 28 000 F</li> <li>● HORS AFRIQUE ..... 40 000 F</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Récépissé de déclaration d'associations .. 10 000 F</li> <li>● Avis de perte de titre foncier (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> insertions) ..... 20 000 F</li> <li>● Avis d'immatriculation ..... 10 000 F</li> <li>● Certification du JO ..... 500 F</li> </ul>

*NB. Le paiement à l'avance est la seule garantie pour être bien servi.*

*Pour tout renseignement complémentaire, s'adresser à l'EDITOGO. Tél. : (228) 22 21 3 18 / 22 21 61 07 / 08 Fax : (228) 22 22 14 89 B.P. : 891 - LOME*

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

CABINET DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE - TEL. : 22 21 27 01 - LOME

### SOMMAIRE

#### PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS,  
ARRETES ET DECISIONS

#### LOIS

**2016**

11 octobre - Loi n° 2016-028 portant code de la marine  
marchande ..... 1

#### PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA  
REPUBLIQUE TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS,  
ARRETES ET DECISIONS

#### LOIS

LOI N° 2016-028 DU 11/10/16

PORTANT CODE DE LA MARINE MARCHANDE

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;

Le président de la République promulgue la loi dont  
la teneur suit :

LIVRE 1<sup>er</sup> : DISPOSITIONS GENERALES

TITRE 1<sup>er</sup> - CHAMP D'APPLICATION ET  
DEFINITIONS

**Article premier** : Les dispositions du présent code sont applicables à toutes les activités se déroulant dans les eaux maritimes, les lagunes, fleuves et plans d'eau dans les ports.

Les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés sous pavillon togolais, aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, présentes ou non à bord.

Les dispositions du présent code s'appliquent également aux équipages, passagers et navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction togolaise en application des conventions internationales en vigueur.

**Art. 2 :** Les dispositions du présent code s'appliquent également aux manquements résultant des activités maritimes, fluviales, lagunaires constatés dans les eaux sous juridiction nationale.

Toutefois, les infractions aux règles prescrites par le présent code ainsi que ses textes d'application, sont prévues, poursuivies et punies conformément aux dispositions du code pénal et du code de procédure pénale.

**Art. 3 :** Aux fins du présent code, on entend par :

1) « accord de réciprocité » : accord par lequel un Etat reconnaît des avantages à un autre Etat, à condition que l'autre Etat lui accorde les mêmes avantages ;

2) « action de l'Etat en mer » : missions d'intérêt public que l'Etat exécute en mer, à l'exclusion des missions de défense ;

3) « accident de mer » : un événement ayant entraîné :

- la mort d'une personne ou des blessures graves causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci ;

- la perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations ;

- la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire ;

- des dommages matériels subis par un navire ;

- l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage ;

- des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci ;

- des atteintes graves à l'environnement qui résultent des dommages subis par un navire ou qui sont causées par l'exploitation du navire en danger.

4) « administration maritime » : ensemble des services et affaires maritimes placés sous la tutelle du ministre chargé des Affaires maritimes ;

5) « affrètement » : la mise à la disposition par un armateur (le fréteur) d'un navire, à un utilisateur (l'affréteur) qui s'en servira à son profit, moyennant paiement d'un loyer :

- affrètement au voyage : consenti sur tout ou partie du navire pour un voyage ;

- affrètement à temps : consenti pour une période déterminée ;

- affrètement coque-nue : sans armement ;

6) « affréteur » : toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle un navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport des marchandises, d'une personne moyennant paiement d'un loyer ;

7) « agent maritime » : toute personne physique ou morale chargée par un mandant de représenter, au sens le plus large, les intérêts du navire ou de l'armateur ;

8) « agrément » : l'autorisation administrative accordée par l'autorité maritime à une personne physique ou morale pour exercer l'activité maritime ;

9) « armateur » : toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé. Le propriétaire ou les copropriétaires d'un navire sont présumés en être l'armateur ; en cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié ;

10) « armement national » : une ou plusieurs compagnies maritimes du Togo reconnue(s) comme telle(s) par l'autorité maritime ;

11) « autorité compétente chargée des arts et de la culture » : le ministre chargé des Arts et de la Culture, et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses prérogatives ;

12) « autorité compétente chargée de l'environnement marin » : le Conseiller pour la mer, le ministre chargé des Affaires maritimes, le ministre chargé de l'Environnement, le préfet maritime et les fonctionnaires d'autorité auxquels est délégué tout ou partie de leurs prérogatives ;

13) « autorité compétente chargée des hydrocarbures » : le Conseiller pour la mer, le ministre chargé des Affaires maritimes, le ministre chargé des Hydrocarbures, le Préfet maritime et les fonctionnaires d'autorité auxquels est délégué tout ou partie de leurs prérogatives ;

14) « autorité compétente chargée de la Pêche » : le Conseiller pour la mer, le ministre chargé des Affaires maritimes, le ministre chargé de la Pêche et les fonctionnaires d'autorité auxquels est délégué tout ou partie de leurs prérogatives ;

15) « autorité maritime » : le ministre chargé des Affaires maritimes et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs. A l'étranger l'autorité maritime désigne l'ambassade ou l'autorité consulaire ; cependant dans les ports étrangers où le Togo n'a pas

d'ambassade ni de consulat, l'autorité maritime peut déléguer ses pouvoirs conformément aux conventions internationales en vigueur.

16) « autorité compétente » : le Conseiller pour la mer, le ministre chargé des Affaires maritimes, le Préfet maritime.

17) « autorité portuaire » : le directeur général du port, le Préfet maritime ou les fonctionnaires ou agents d'autorité auxquels est délégué tout ou partie de ses prérogatives, notamment le commandant du port ou le chef du service de la capitainerie pour tout ce qui concerne la police portuaire ;

18) « auxiliaire de transport maritime » : toute personne physique ou morale qui concourt à la réalisation des opérations connexes aux transports maritimes ;

19) « avitailleur de navire ou Shipchandler » : toute personne physique ou morale, agréée par l'autorité maritime, fournisseur de combustibles, de vivres et de produits nécessaires à bord d'un navire ;

20) « bagage » : tout objet transporté à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport à l'exclusion :

- des objets transportés en vertu d'un contrat intéressant à titre principal le transport de marchandises ;

- des animaux vivants.

21) « bagage de cabine » : tout objet que le passager a dans sa cabine, ou qu'il a en sa possession, sa garde ou son contrôle, y compris ceux qu'il a dans ou sur son véhicule transporté à bord du navire ;

22) « cabotage national » : transport maritime intérieur de personnes ou de marchandises entre des ports togolais ;

23) « cabotage international » : transport maritime international de personnes ou de marchandises entre un port togolais et un autre port voisin ;

24) « capitaine » : toute personne qui exerce régulièrement le commandement d'un navire ;

25) « chargeur » : tout exportateur ou importateur de marchandises par mer, ou encore toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer ;

26) « commissaire aux avaries » : toute personne physique ou morale chargée par les assurances ou parties au contrat de transport de constater et d'évaluer à l'arrivée tous les

dommages subis par un navire ou par la cargaison à la suite d'une fortune de mer, avarie ou naufrage du navire, perte totale ou partielle de la marchandise ;

27) « commissionnaire agréé en douane » : toute personne physique ou morale agréée par l'administration des douanes et faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration en détail des marchandises que cette profession soit exercée à titre principal ou qu'elle constitue le complément normal de l'activité principale ;

28) « commissionnaire de transport » : toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou de faire exécuter sous sa responsabilité les opérations d'acheminement de bout en bout des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant et qui est tenue d'une obligation de résultat ;

29) « connaissance » : tout document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge et la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention stipulant que les marchandises doivent être délivrées à une personne dénommée, à ordre ou au porteur ;

30) « conférence maritime » ou « conférence » : organe consultatif chargé d'étudier les questions d'intérêt général posées par l'organisation et la coordination de l'action de l'Etat en mer. Elle est constituée de responsables et de représentants des administrations et services de l'Etat qui exercent des actions dans le domaine maritime ;

31) « consignataire » : tout mandataire selon le cas, de l'armateur du navire ou des ayants droit à la marchandise transportée ;

32) « courtier interprète et conducteur de navire » : toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendant qui, à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de tout autre opérateur maritime, prête des services maritimes ou para-maritimes ; en qualité d'officier public, il doit son ministère à celui qui le requiert. Il exerce ses fonctions de mandataire par privilège sûr les navires effectuant la navigation de tramping ;

33) « courtier maritime » : toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendant qui, à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de tout autre opérateur maritime, prête des services maritimes aux auxiliaires ;

34) « destinataire ou réceptionnaire » : toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

35) « droits de trafic maritime » : la prérogative de jouissance reconnue à un Etat sur le trafic maritime généré par son commerce maritime extérieur ;

36) « eau de ballast » : les eaux et les matières en suspensions prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes ;

37) « échouage » : opération où le navire échoue pour des raisons techniquement justifiées ;

38) « enleveur d'ordures à bord de navire » : toute personne physique ou morale chargée de l'évacuation des ordures à bord des navires pour les déverser sur des sites appropriés désignés par les autorités compétentes ;

39) « entrepreneur de manutention » : toute personne physique ou morale chargée d'accomplir toutes les opérations de mise à bord, arrimage, désarrimage et de déchargement des marchandises y compris les opérations matérielles et juridiques liées à la mise et à la reprise sous hangar, dans les magasins et sur terre-plein ;

40) « expert maritime » : toute personne physique ou morale qualifiée qui a pour mission de faire le contrôle ou l'inspection des services marchands, des biens de production, des navires, des structures maritimes en vue de constater, évaluer, donner un avis technique et/ou éclairer les parties ou le tribunal ;

41) « fréteur » : toute personne physique ou morale propriétaire de navire(s) qui met son ou ses navires ou cellule(s) /espace(s) à la disposition de l'affrètement et qui, en contrepartie, perçoit un loyer ;

42) « gens de mer » : toute personne employée ou engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire ;

43) « incident de mer » : un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement ;

44) « jauge » : mesure du volume des capacités intérieures du navire ;

45) « jauge brute » : mesure du volume de l'ensemble des capacités intérieures du navire calculée selon la règle 3 de l'annexe I à la convention internationale de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;

46) « jauge nette » : mesure du volume des capacités intérieures d'utilisation commerciale du navire calculée

selon la règle 4 de l'Annexe I à la Convention internationale de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;

47) « lamanage » : activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage ;

48) « maître » : tout membre d'équipage porté comme maître sur le rôle d'équipage soit pour le service du pont ou de la machine, soit pour le service général ;

49) « mille marin » : distance en mer équivalant à 1852 mètres linéaires ;

50) « navire » : tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime ;

51) « navire à passagers » : tout navire qui transporte plus de douze (12) passagers ;

52) « navigation maritime » : la navigation pratiquée en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés et dans les estuaires et fleuves fréquentés par les navires jusqu'à la limite du premier obstacle à la navigation maritime, fixée par l'autorité maritime ;

53) « navigation intérieure » : la navigation qui s'effectue à l'intérieure des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs ;

54) « officier » : toute personne titulaire d'un brevet approprié autre que le capitaine, portée en tant que tel sur le rôle d'équipage ;

55) « passager » : toute personne transportée à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport ;

56) « passager clandestin » : toute personne trouvée en mer à bord d'un navire, ne figurant pas sur le rôle d'équipage dudit navire, démunie de titre de transport et n'ayant pas été recueillie à bord à la suite d'une opération d'assistance ou tout autre motif légitime ;

57) « pêche » : acte de capturer ou de chercher à capturer, d'extraire ou de tuer par quelque moyen que ce soit, des espèces biologiques dont le milieu de vie normal ou dominant est l'eau ;

58) « pilotage » : 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, à l'exclusion des dispositifs de séparation de trafic ;

59) « pollution marine » : introduction directe ou indirecte, accidentelle ou volontaire par l'homme de substance ou d'énergie dans le milieu marin, les zones côtières et les

eaux intérieures connexes, lorsqu'elle a des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation du cadre de vie ;

60) « port d'armement » : port où se trouve le service des affaires maritimes qui a procédé à l'établissement des titres de sécurité et de navigation du navire considéré ;

61) « port d'attache » : le port où se trouve le service des affaires maritimes qui, au vu d'une demande d'immatriculation d'un navire, procède à cette immatriculation sur le registre ouvert à cet effet ;

62) « port d'inscription ou d'identification d'un marin » : le lieu où se trouve le service des affaires maritimes chargé de la tenue du registre et du fichier d'identification du marin considéré ;

63) « préfet maritime » : autorité maritime, représentant de l'Etat en ce qui concerne la mise en œuvre de l'action en mer. Il exerce, dans les limites de ses responsabilités, les attributions dévolues aux ministres ayant des attributions en mer ;

64) « relevage » : activité portuaire qui consiste à charger des marchandises dans les camions ou des wagons à partir des magasins ou des terre-pleins, ou à décharger les marchandises des camions ou des wagons en magasin ou sur terre-pleins ;

65) « remorquage » : activité qui consiste à assurer le déplacement et la manœuvre des navires jusqu'à leur poste à quai dans le port ou en mer quand ils ne peuvent y parvenir par leurs propres moyens de propulsion ;

66) « transitaire ou déclarant en douane » : toute personne physique ou morale chargée de l'enlèvement de la marchandise, de son déplacement géographique, de la réservation du fret et de l'accomplissement des formalités douanières, administratives et commerciales, conformément aux instructions reçues de son mandant et qui est tenue d'une obligation de moyen ;

67) « transporteur maritime » : toute personne physique ou morale par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ;

68) « transporteur substitué » : toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doit s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée ;

69) « sécurité maritime » : mesures qu'un gouvernement peut et doit prendre pour prévenir ou atténuer les risques d'incidents maritimes dangereux.

70) « sûreté maritime » : toutes les mesures qui visent à protéger les navires ou les installations maritimes et portuaires, pour éviter qu'ils ne soient la cible d'une attaque ou ne servent de moyens de transporter soit des personnes qui ont l'intention de porter atteinte à la sécurité.

## TITRE II- ORGANISATION DE L'ADMINISTRATION MARITIME

**Art. 4** : L'administration maritime est placée sous le contrôle du ministre chargé des Affaires maritimes.

**Art. 5** : Les missions dévolues à l'administration maritime sont :

- administration des navires, engins flottants, îles artificielles, ouvrages de mer et de lagunes, épaves et hypothèques maritimes ;

- participation à l'administration des plates-formes de forage et de production pétrolière et gazière et autres engins à caractère minier et pétrolier en ce qui concerne les activités maritimes et lagunaires ;

- participation à l'administration des domaines publics maritimes, lagunaires et fluviaux ;

- administration des professions maritimes et des gens de mer ;

- participation à la protection et à la préservation des milieux marins, lagunaires et fluviaux ;

- participation à l'application de la réglementation du travail maritime ;

- règlement des conflits individuels ou collectifs ;

- sécurité et sûreté portuaires ;

- sécurité et sûreté de la navigation ;

- participation à la recherche, à l'assistance et au sauvetage en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves ;

- participation au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes et fluvio-lagunaires.

**Art. 6** : L'organisation et attributions de l'administration maritime sont définies par voie réglementaire.

**Art. 7 :** Il est créé, sous l'autorité du Président de la République, un Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer, ci-après désigné ONAEM.

L'ONAEM est doté d'une autonomie administrative et financière.

Un décret en conseil des ministres détermine les modalités de financement de l'action de l'Etat en mer.

### TITRE III- NAVIGATION MARITIME

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - CLASSIFICATION DES TYPES DE NAVIGATION

**Art. 8 :** La navigation maritime comprend :

- la navigation de commerce relative au transport du fret et des passagers qui englobe la navigation au long cours, le cabotage international et le cabotage national ;

- la navigation de servitude effectuée en mer, dans les ports et rades par des navires affectés particulièrement à un service public à l'exclusion des navires de guerre ;

- la navigation de pêche relative à la capture, à l'élevage des animaux marins et à l'exploitation des ressources halieutiques d'une manière générale ;

- la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que 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.

#### CHAPITRE II - ZONES DE NAVIGATION

**Art. 9 :** On distingue deux (02) zones de navigation : la zone relative à la navigation de commerce et de plaisance et la zone relative à la navigation de pêche.

1) La zone relative à la navigation de commerce et de plaisance :

La navigation de commerce et de plaisance s'exerce :

- au cabotage national, quand elle s'effectue entre deux ports du Togo ;

- au cabotage sous-régional, quand elle s'effectue entre

deux ou plusieurs ports de la sous-région ;

- au cabotage international, quand elle s'effectue entre un port du Togo et un autre port d'Afrique ;

- au long cours, quand elle s'effectue au-delà des limites du cabotage international.

2) La zone relative à la navigation de pêche

Sont laissées à la discrétion de l'autorité maritime la définition et la réglementation des limites des zones de navigation de pêche, à savoir :

- la petite pêche ;
- la pêche côtière ;
- la pêche au large ;
- la grande pêche.

#### CHAPITRE III - NAVIGATION RESERVEE

**Art. 10 :** La navigation au cabotage national et sous-régional est réservée aux navires battant pavillon togolais, sauf dérogation justifiée, accordée par l'autorité maritime compétente, au cas par cas.

Un texte réglementaire précise les modalités d'application du présent article.

#### CHAPITRE IV - PHARES ET BALISES

**Art. 11 :** Le balisage des côtes du Togo est fixé par l'autorité maritime compétente, conformément à la réglementation internationale en vigueur.

Les opérations matérielles de mise en place et d'entretien du balisage peuvent être concédées à un organisme public ou privé agissant pour le compte et sous le contrôle de l'autorité maritime.

#### CHAPITRE V - POLICE DE LA NAVIGATION

**Art. 12 :** Dans les eaux maritimes, et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ainsi que dans les fleuves jusqu'au premier obstacle à la navigation maritime, la police de la navigation est exercée par l'autorité maritime compétente. Elle a pour but de :

- réglementer la circulation en mer en fonction des conditions nautiques locales et des nécessités du trafic maritime, notamment aux approches des ports ;

- faire assurer le respect des règles nationales et internationales visant la sécurité des navires et de la navigation et la prévention de la pollution par les navires.

Dans les zones maritimes visées au présent article, ainsi qu'en haute mer, la police de la navigation inclut la police du pavillon exercée par l'autorité maritime à l'égard des navires battant son propre pavillon et qui a pour but de faire respecter par ces derniers les règlements nationaux et internationaux en vigueur.

## CHAPITRE VI - FORMALITES D'ARRIVEE ET DE DEPART

### DES NAVIRES DANS LES PORTS AUPRES DE LA CAPITAINERIE

**Art. 13** : Tout navire devant toucher un port togolais adresse à la capitainerie de ce port, au moins soixante-douze (72) heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire, soit par tout autre moyen, un message indiquant :

- le nom du navire ;
- le nom de l'armateur ;
- le pavillon ;
- les caractéristiques techniques du navire ;
- la date et l'heure prévues d'arrivée ;
- le genre de navigation pratiquée ;
- la provenance (dernier port touché) ;
- les titres de sécurité détenus, avec leur date de péremption ;
- la nature et le tonnage de la cargaison, en spécifiant celles qui sont à décharger dans le port ;
- la nature et le tonnage des marchandises qu'il charge dans le port ;
- le cas échéant, la nature, le tonnage et la localisation des matières dangereuses détenues à bord ;
- s'il s'agit d'un navire à passagers, le nombre de passagers à embarquer, en transit, ou devant débarquer ;
- s'il détient d'armes ou dispose d'une sécurité privée armée à bord.

En plus des informations visées ci-dessus, tout navire d'un pays tiers ayant à bord des produits de pêche, fait parvenir à l'autorité de la pêche, au moins trois (03) jours ouvrables avant l'heure estimée d'arrivée dans les ports

togolais, les pièces suivantes:

- le ou les certificats de captures ou, s'il y a lieu, l'autorisation de transborder des produits de la pêche ;
- la ou les autorisations de pêche et le journal de pêche au cas où c'est un navire de pêche.

Les informations visées ci-dessus sont également communiquées à la préfecture maritime.

**Art. 14** : Six (06) heures au moins avant l'heure prévue, le capitaine du navire confirme son arrivée à la capitainerie du port, en demandant l'autorisation d'entrée.

**Art. 15** : Sous réserve des documents et justifications complémentaires qui pourraient être demandés par les autorités maritimes compétentes ou portuaires, pour des raisons de sécurité ou de sûreté seulement, les navires entrant dans un port togolais ou en sortant, sont astreints à la production des documents retenus par la convention de Londres du 9 avril 1965, visant à faciliter le trafic maritime international à savoir :

1) une déclaration générale indiquant les renseignements suivants :

- nom et description du navire ;
- nationalité du navire ;
- numéro d'immatriculation OMI ;
- jauge brute et nette ;
- nom du capitaine ;
- nom et adresse de l'agent consignataire du navire ;
- description de la cargaison ;
- nombre des membres de l'équipage ;
- nombre de passagers ;
- renseignements sommaires relatifs au voyage ;
- date et heure d'arrivée ou date de départ ;
- emplacement du navire dans le port.

2) une déclaration de la cargaison comportant les indications suivantes :

a) à l'arrivée :

- le port de provenance ;
- les marques et numéros, nombre et nature des colis ; les numéros des connaissements ;
- les ports auxquels les marchandises restant à bord sont débarquées ;
- le premier port d'embarquement des marchandises chargées sous connaissement direct.

b) au départ :

- le port de destination ;
- les marques et numéros, nombre et nature des colis chargés au port en question, ainsi que les numéros de leurs connaissements.

3) une liste d'équipage comportant pour chaque membre les renseignements suivants :

- nom, prénoms ;
- nationalité ;
- grade ou fonction à bord ;
- date et lieu de naissance ;
- nature et numéro de la pièce d'identité (ou du livret professionnel maritime) ;
- port et date d'arrivée ;
- port de provenance.

4) une liste des passagers comportant les mêmes renseignements, à l'exception des mentions à caractère professionnel ;

5) la déclaration des provisions de bord. Sont considérées comme provisions de bord, les seuls approvisionnements destinés, dans la mesure du juste nécessaire, à la consommation personnelle des membres de l'équipage et des passagers du navire pendant la durée de l'escale et du séjour du navire en mer ; en aucun cas ces provisions ne quittent le bord ;

6) la déclaration des effets de l'équipage ;

6) la déclaration maritime de santé ;

7) le cas échéant, le bordereau prescrit par la Convention postale universelle si des envois postaux sont acheminés par le navire.

## TITRE IV - ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DOMAINE PUBLIC MARITIME ET PORTUAIRE

#### Section 1<sup>re</sup> : Domaine public maritime

##### *Paragraphe 1<sup>er</sup> : Composition et Délimitation*

**Art. 16** : Le domaine public maritime est composé du domaine public naturel et du domaine public artificiel.

Le domaine public naturel comprend :

- la mer territoriale, son sol et son sous-sol s'étendant à douze (12) milles marins à partir de la laisse de basse mer ainsi que les espaces s'étendant entre la laisse de basse mer et le rivage ;
- les parties du rivage de la mer alternativement couvertes et découvertes par les eaux de la mer ;
- une zone supplémentaire de cent (100) mètres à partir de la laisse de haute mer ;
- les lais et relais de la mer ;
- les lagunes, fleuves, étangs salés, les baies et rivières navigables communiquant avec la mer.

Le domaine public artificiel comprend :

- les ports maritimes ;
- les ouvrages autorisés sur le bord de la mer et d'une manière générale les lieux aménagés en bordure de mer et affectés à l'usage public ;
- les terrains acquis par l'Etat en bordure de mer pour compléter le domaine public maritime à terre.

**Art. 17** : La délimitation du domaine public maritime est fixée par décret en conseil des ministres.

##### *Paragraphe 2 : Gestion*

**Art. 18** : Les titres et autorisations relatifs aux concessions ou aux occupations temporaires sont délivrés en ce qui concerne :

- le domaine public maritime, par le ministre chargé des Affaires maritimes après avis des ministres chargés de l'Environnement, de la Défense, du Tourisme, de l'Administration territoriale et du conseiller pour la mer ;
- le domaine public portuaire, par décision de l'autorité portuaire après avis du préfet maritime ;
- l'extraction de matériaux ou de minerais, par arrêté du ministre chargé des Mines après avis des ministres chargés des Affaires maritimes, de l'environnement et du conseiller pour la mer ;
- l'établissement de pêche, par arrêté du ministre chargé des Pêches après avis du ministre chargé des Affaires maritimes et du conseiller pour la mer.

## Section 2 : Domaine public portuaire

### Paragraphe 1<sup>er</sup> : Composition et Délimitation

**Art. 19** : Le domaine public portuaire comprend :

- un plan d'eau abrité délimité par des protections naturelles ou artificielles ;
- un chenal d'accès éventuellement lié à une zone de mouillage ;
- des quais, des môles, des rampes immergées et autres installations d'accostage spécialisées ;
- des terre-pleins permettant la circulation routière et ferroviaire et le stockage. Certains de ces terre-pleins peuvent être acquis hors du domaine public ;
- des entrepôts ou hangars en zone portuaire ;
- un outillage lourd public ou privé, essentiellement de manutention.

Les installations portuaires visées à l'alinéa précédent sont conformes aux prescriptions du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Les limites des zones portuaires sont fixées par voie réglementaire.

### Paragraphe 2 : Gestion

**Art. 20** : La gestion du port est assurée par l'autorité portuaire qui perçoit des redevances fixées par voie réglementaire.

Le régime juridique des ports maritimes de la République togolaise est fixé par voie réglementaire.

**Art. 21** : La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est réglementée par l'autorité maritime compétente.

L'autorité maritime compétente peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès, ainsi que l'entrée et la sortie des navires, lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques présentent un danger, s'il existe des obstacles à la navigation ou pour des raisons d'ordre public ou lorsque le navire présente un état de navigabilité défectueux susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes et des biens se trouvant à son bord, pour celle des tiers et pour la protection de l'environnement.

**Art. 22** : Le capitaine du navire doit présenter à l'autorité portuaire, lors de l'entrée dans le port, ou à tout autre moment fixé par cette autorité, les documents usuels concernant le navire.

Si un navire est obligé de faire une relâche forcée dans un port de la République togolaise, l'accomplissement des prescriptions relatives à l'entrée et à la sortie du port est adapté aux circonstances particulières de l'espèce.

**Art. 23** : Les autorisations d'entrée et de sortie du port sont données par l'autorité portuaire, à la demande des armateurs, de leurs agents maritimes ou du capitaine du navire.

Les autorisations sont subordonnées au respect de la réglementation relative à la sécurité de la navigation, à l'accomplissement des prescriptions sanitaires et douanières et à l'observation de règlements portuaires, de l'immigration et de l'environnement.

**Art. 24** : En cas de dommages causés à des bâtiments, à des quais publics ou privés, à des installations et équipements portuaires, ou à des installations et équipements servant à la navigation dans les eaux portuaires, l'autorité portuaire procède à une estimation du montant des dommages et en informe l'auteur desdits dommages.

Si l'autorité portuaire considère qu'il y a urgence, la réparation des dommages peut être demandée à l'auteur responsable, dans un délai fixé. S'il n'exécute pas ses obligations dans le délai imparti, l'autorité portuaire peut faire procéder aux réparations ou autoriser les victimes à les effectuer aux frais de l'auteur responsable.

**Art. 25** : Lorsque les dommages à des bâtiments, quais, installations ou équipements visés à l'article précédent, ont été causés par un navire ou un engin flottant utilisé dans la navigation, l'autorité portuaire peut exiger du propriétaire, de l'armateur, de l'agent maritime ou du capitaine du navire, une garantie pour le montant des frais de réparation prévisibles.

Une telle garantie est maintenue jusqu'à ce que les frais de réparation aient été payés ou que l'absence de responsabilité du navire ait été établie.

Si la garantie précitée n'est pas fournie, l'autorité portuaire saisit l'autorité maritime compétente qui peut ordonner la détention du navire ou de l'engin flottant, jusqu'au moment du paiement des frais de réparation ou de la constatation de l'absence de toute responsabilité à sa charge.

**Art. 26** : Le commandant du port, chargé des mouvements des navires a aussi la responsabilité de l'ordre public tel qu'il est réglementé dans les limites du port et de ses accès.

Dans le domaine de l'ordre public maritime, le commandant du port a la double tutelle de l'autorité portuaire et du préfet maritime pour ce qui concerne les injonctions administratives.

Le commandant du port doit signaler à l'autorité maritime compétente les anomalies en matière de sécurité, en particulier les surcharges des navires par rapport à l'enfoncement maximal, et d'une façon générale, toutes les observations des officiers de port ayant un rapport avec le contrôle de sécurité de l'Etat du port, soit à propos des titres de sécurité, soit de l'état réel des navires.

Le commandant du port participe à l'application du règlement de transport des marchandises dangereuses et des passagers en liaison avec l'autorité maritime compétente.

Le commandant du port tient également compte des injonctions d'autres autorités administratives compétentes ou judiciaires visant à suspendre les mouvements des navires.

## CHAPITRE II - EAUX SOUS JURIDICTION NATIONALE

### Section 1<sup>re</sup> : Eaux territoriales

**Art. 27 :** Les eaux territoriales du Togo s'étendent jusqu'à une limite fixée à douze (12) milles marins à partir des lignes de base telles que définies dans la partie II section 2 de la convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982.

**Art. 28 :** Les lignes de base visées à l'article précédent sont normalement constituées par la laisse de basse mer.

Une carte marine, mentionnant les lignes de base droites, est publiée par l'autorité maritime compétente. Cette carte marine tient dûment compte du passage du gazoduc dans les eaux territoriales protégées de part et d'autre par une distance définie par voie réglementaire.

**Art. 29 :** Les frontières maritimes entre Etats sont déterminées conformément aux règles et procédures de la Convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982. Toutefois, en cas de litige en la matière entre Etats, l'affaire est réglée à l'amiable conformément à la partie xv de la convention précitée. En cas d'échec du règlement à l'amiable, l'affaire est portée devant un tribunal compétent.

### Section 2 : Zone contiguë

**Art. 30 :** La zone contiguë s'étend jusqu'à vingt-quatre (24) milles marins de la laisse de basse mer à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.

Dans cette zone, la République togolaise peut exercer les actions et contrôles nécessaires en vue de :

- prévenir et réprimer les infractions maritimes, douanières, fiscales, sanitaires, d'immigration ou d'atteinte à l'environnement ;
- organiser la circulation sans discrimination entre les pavillons conformément à la réglementation internationale.

### Section 3 : Zone économique exclusive

**Art. 31 :** Il est institué une zone maritime dénommée « zone économique exclusive », située au-delà des eaux territoriales et adjacentes à celles-ci, et s'étendant jusqu'à une limite fixée à deux cent (200) milles marins à partir des lignes de base telles que définies dans la partie II section II de la Convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982.

Les Etats sans littoral de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de Ouest (CEDEAO) peuvent pratiquer la pêche maritime dans la zone économique exclusive, après accords bilatéraux, conformément aux dispositions de la Convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982.

**Art. 32 :** La République togolaise a également juridiction exclusive, dans la zone économique exclusive prévue à l'article précédent, en ce qui concerne :

- la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ;
- la recherche scientifique marine ;
- la protection et la préservation du milieu marin ;
- la surveillance et la police du trafic maritime ;
- la protection de la zone d'exclusion du gazoduc.

La République togolaise se réserve le droit de créer par voie réglementaire des zones de protection des pipelines et autres infrastructures économiques en mer.

**Art. 33 :** Les Etats étrangers jouissent dans la zone économique exclusive de liberté en matière de navigation, survol, pose de câbles, d'oléoducs sous-marins sans toutefois porter atteinte à l'écosystème marin, conformément à la convention sur le droit de la mer et aux autres règles de droit international.

Toutefois, la pose de câbles et d'oléoducs sous-marins fait l'objet d'une autorisation de l'autorité maritime compétente.

### Section 4 : Plateau continental

**Art. 34 :** Le plateau continental comprend, conformément aux définitions de la convention des nations unies sur le droit de la mer, les fonds marins et leur sous-sol jusqu'à la marge continentale qui est au Togo incluse dans la zone économique exclusive.

**Art. 35 :** La République togolaise exerce des droits souverains sur son plateau continental aux fins de son exploitation et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

**Art. 36 :** L'exercice des droits souverains du Togo sur son plateau continental, tel qu'il est prévu à l'article précédent, comporte, notamment le droit exclusif de procéder à la construction de tous dispositifs et installations et d'en assurer le fonctionnement et l'utilisation.

## CHAPITRE III - DOMAINES PUBLICS LAGUNAIRES ET FLUVIAUX

### Section 1<sup>re</sup> : Composition

**Art. 37 :** Les domaines publics lagunaires et fluviaux sont composés des domaines publics naturels et artificiels à l'intérieur des lignes de base des accès à la mer.

Le domaine public naturel comprend :

- les lagunes classées dans les limites de leurs eaux mesurées à partir de la plus haute marée ainsi qu'une zone de vingt-cinq (25) mètres de large mesurée à partir de ces limites sur chaque rive ;
- les cours d'eau navigables ou flottants classés dans les limites de leurs eaux coulant à plein bord avant de déborder ainsi qu'une zone de vingt-cinq (25) mètres de large mesurée à partir de ces limites sur chaque rive ;
- les étangs en communication ou non avec les lagunes, les lacs navigables ou flottants classés dans les limites de leurs eaux coulant à plein bord avant de déborder ainsi qu'une zone de vingt-cinq (25) mètres de large mesurée à partir de ces limites sur chaque rive ;
- une zone de vingt-cinq (25) mètres de large de bord autour des îles et îlots qui dorment dans le lit de ces cours d'eau, de ces lagunes, de ces lacs ou de ces étangs.

Le domaine artificiel comprend :

- les ports lagunaires et fluviaux ;
- les ouvrages publics et, d'une manière générale, les lieux aménagés en bordure des lagunes, fleuves, lacs ou étangs et affectés à l'usage public.

### Section 2 : Délimitation et gestion

**Art. 38 :** La délimitation des domaines publics lagunaires et fluviaux est fixée par voie réglementaire.

**Art. 39 :** L'exploitation des domaines publics lagunaires et fluviaux est soumise à une autorisation de l'autorité maritime compétente.

La délivrance de l'autorisation visée à l'alinéa précédent est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Art. 40 :** L'autorité maritime compétente fixe les modalités de concession ou d'autorisation d'occupation.

**Art. 41 :** Les domaines publics lagunaires et fluviaux peuvent également faire l'objet de concession aux collectivités territoriales. Celles-ci peuvent à leur tour accorder des concessions ou autorisations d'occupation à des particuliers.

Les collectivités territoriales ayant obtenu des concessions en ce qui concerne les rivages des lagunes, fleuves et autres cours d'eau, à des fins balnéaires, de loisirs ou d'aquaculture, peuvent à leur tour, accorder des concessions ou autorisations à des particuliers, dans les domaines précités. La collectivité territoriale concessionnaire conserve cependant dans tous les cas, la responsabilité de la sécurité et de la salubrité du rivage.

## LIVRE II - LE NAVIRE

### TITRE I<sup>er</sup> - STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DEFINITION ET INDIVIDUALISATION

**Art. 42 :** Est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime.

**Art. 43 :** Les éléments d'individualisation du navire sont :

- le nom ;
- le port d'attache ;
- la nationalité ;
- le tonnage ;
- le numéro d'immatriculation ;
- le numéro d'identification OMI.

#### CHAPITRE II - TOGOLISATION D'UN NAVIRE

**Art. 44 :** La togolisation est l'acte administratif qui confère à un navire le droit de battre le pavillon togolais avec les privilèges et obligations qui s'y rattachent.

Cette opération administrative est constatée par l'acte de nationalité togolaise.

Un décret en conseil des ministres fixe les catégories de navire et d'embarcation dispensées du titre de nationalité. A cet effet, il leur est délivré par l'autorité maritime compétente un certificat d'exemption qui fait foi de titre de nationalité.

La nationalité provisoire ne peut être accordée que pour une durée de six (06) mois renouvelable une fois.

Par dérogation à l'alinéa précédent, la nationalité provisoire peut être accordée aux navires de commerce étrangers affrétés coque-nue par un armateur ayant son siège social au Togo pour une durée inférieure ou égale à deux (02) ans et dont la charte-partie a été publiée, conformément aux lois et à la réglementation nationales.

Les navires construits ou achetés hors du territoire national sont munis, pour entreprendre un premier voyage pour se rendre au Togo, d'un titre de nationalité provisoire délivré par l'autorité maritime compétente, par les ambassades ou consulats togolais dans les pays où il en existe ou par les autorités qui les suppléent.

**Art. 45 :** Tout navire togolais prenant la mer a à son bord son titre de nationalité délivré par l'autorité maritime compétente.

Les navires d'Etat et les navires armés pour le compte de la République togolaise reçoivent une lettre de nationalité qui leur confère le droit d'arborer le pavillon togolais.

**Art. 46 :** Les conditions suivantes sont requises d'un navire de commerce pour obtenir un titre de nationalité togolaise :

1. soit appartenir pour moitié au moins de sa valeur à des togolais ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO et avoir satisfait aux formalités qui ont pour objet de :

- lui donner un nom après accord de l'autorité maritime compétente ;
- le faire jaugeer par l'autorité maritime compétente ;
- l'immatriculer au service de la marine marchande togolaise.

2. soit appartenir à une société :

- ayant 51 % au moins du capital social détenu par des nationaux togolais ou ressortissants d'un des pays de la CEDEAO ;

- ayant son siège social au Togo ;

- disposant d'un conseil d'administration ou de surveillance dont le président et la majorité des membres sont togolais ou des ressortissants d'un des pays de la CEDEAO ;

- ayant un directeur général ou gérant de nationalité togolaise ou ressortissant d'un des pays de la CEDEAO et avoir satisfait aux formalités qui ont pour objet de :

- lui donner un nom après accord de l'autorité maritime compétente ;
- le faire jaugeer par l'autorité maritime compétente ;
- l'immatriculer au service de la marine marchande togolaise.

**Art. 47 :** Pour obtenir la nationalité togolaise, tout navire de pêche doit remplir les conditions suivantes :

1. soit appartenir pour moitié au moins de sa valeur à des togolais ou ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO et avoir satisfait aux formalités d'immatriculation ;

2. soit appartenir à une société ayant son siège social au Togo et dont le contrôle, au sens du droit commun des sociétés, est assuré par des togolais ou ressortissants d'un des pays de la CEDEAO et avoir satisfait aux formalités d'immatriculation.

L'autorité maritime compétente se réserve le droit de déroger aux conditions prévues par les alinéas 1 et 2 du présent article.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont fixées par décret en conseil des ministres.

**Art. 48 :** Tout navire perd sa nationalité dans les conditions ci-après :

- manquement aux obligations relatives à son obtention ;
- suppression de l'une quelconque des conditions requises pour son obtention ;
- tout changement de nom d'un navire, sans déclaration préalable, dans sa forme ou de toute autre manière ;
- naturalisation frauduleuse d'un navire étranger ;
- double nationalité ;
- à la demande de l'armateur après avis de l'administration maritime ;
- pratique de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche INN) dans les eaux sous juridiction togolaise ou en dehors de ces eaux.

### CHAPITRE III - IMMATRICULATION

**Art. 49 :** Les navires, les embarcations et les pirogues sont immatriculés par les soins de l'autorité maritime compétente.

L'immatriculation des navires, embarcations et pirogues de pêche est assujettie à l'autorisation préalable du ministre chargé de la Pêche.

L'administration maritime tient un registre des navires battant pavillon togolais.

Le contenu dudit registre est fixé par voie réglementaire.

**Art. 50 :** Les conditions d'immatriculation des navires sont fixées par décret en conseil des ministres.

Un décret détermine éventuellement les catégories d'embarcations non soumises à l'immatriculation.

**Art. 51 :** Tout navire immatriculé ne remplissant plus les conditions prévues à l'article 48 du présent code peut faire l'objet de radiation.

La radiation est effectuée par l'autorité compétente.

#### CHAPITRE IV - PAVILLON

**Art. 52 :** Le pavillon est le signe extérieur de la nationalité du navire. Il se porte à la poupe ou à la corne et est arboré obligatoirement et de manière permanente.

A l'entrée des eaux territoriales dans les ports et rades, le pavillon national du pays d'escale est arboré durant l'escale.

En mer, le pavillon national est hissé sur toute réquisition d'un bâtiment de guerre quelle que soit sa nationalité.

Dans les ports et rades, le petit et le grand pavois sont hissés à la demande de l'administration maritime.

**Art. 53 :** Les infractions nées de l'inobservation de la police du pavillon sont constatées, conformément aux dispositions du code pénal et du code de procédure pénale.

#### CHAPITRE V - SIGNALLEMENT

**Art. 54 :** Pour permettre leur identification, les navires et leurs annexes doivent porter à la poupe leur nom et celui du port d'immatriculation peints en lettres de couleur claire sur fond foncé, ayant au moins huit (08) centimètres de haut et quatre (04) centimètres de large et éventuellement leur numéro d'immatriculation.

**Art. 55 :** En outre, les navires de commerce sont astreints à porter leur nom inscrit de chaque côté de l'étrave dans les mêmes conditions que sur la poupe.

**Art. 56 :** De même, les navires de pêche sont astreints à porter leur nom de chaque côté de l'étrave dans les mêmes conditions que sur la poupe, les initiales de leur port et numéro d'immatriculation peints dans les mêmes conditions que la poupe, ces marques ayant au moins quarante-cinq (45) centimètres de haut sur six (06) centimètres de large.

### TITRE II - TITRES DE NAVIGATION ET DE SECURITE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - TITRES DE NAVIGATION

**Art. 57 :** Les navires pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime délivré par l'administration maritime.

**Art. 58 :** Sont considérés comme titres de navigation :

- le rôle d'équipage ;
- le permis de circulation ;
- la carte de circulation.

**Art. 59 :** Le rôle d'équipage est délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels ou des agents du service général. Il fait mention des noms des membres de l'équipage et doit être certifié exact par l'armateur ou son représentant.

Le rôle d'équipage, établi en double exemplaire, mentionne obligatoirement :

- les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire ;
- le nom et l'adresse de l'armateur responsable ;
- les noms et identité complète des membres de l'équipage avec indication de la fonction exercée à bord ;
- l'engagement formel du capitaine de se soumettre à la réglementation nationale.

Le rôle d'équipage mentionne également les conditions d'engagement des gens de mer (celles-ci peuvent y être annexées).

Ces énonciations font foi en justice. Il permet l'établissement des actes d'état civil. Il tient lieu de preuve de la navigation effectuée par l'équipage, tant pour l'obtention des pensions que des prestations à caractère social ou familial.

**Art. 60 :** Tout embarquement, tout débarquement d'un membre de l'équipage fait l'objet d'une mention au rôle indiquant la date, le lieu et le motif de l'embarquement ou du débarquement.

A l'étranger, les consuls du Togo ou, à défaut, les consuls ou les autorités maritimes d'autres pays dûment mandatés, sont habilités à effectuer ces mouvements qu'ils signalent immédiatement au port d'armement et au port d'immatriculation du navire.

**Art. 61 :** Reçoivent un rôle d'équipage :

- les navires qui pratiquent la navigation dite de commerce qui a pour but le transport des passagers et des marchandises ;
- les navires qui assurent des services de pilotage, de remorquage et d'assistance des navires en mer ;
- les navires qui pratiquent la pêche maritime ;
- les navires qui pratiquent la navigation de plaisance ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ;
- les chalands de mer remorqués ;
- les bateaux baliseurs, les bateaux-feux et les bateaux automoteurs de l'administration qui opèrent dans les eaux maritimes, ainsi que les engins effectuant dans les ports maritimes des opérations de dragage et de sondage ;
- les unités mobiles de forage en mer.

Le rôle d'équipage est délivré et renouvelé annuellement par l'administration maritime.

Les conditions de délivrance et de renouvellement du rôle d'équipage ainsi que la liste des navires dispensés de l'obligation de ce titre sont fixées par voie réglementaire.

La délivrance et le renouvellement du rôle d'équipage sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

Le rôle d'équipage peut être complété :

- 1) des informations supplémentaires ;
- 2) de la feuille particulière d'enregistrement des actes d'état civil.

L'extrait du rôle d'équipage est la liste d'équipage permettant de vérifier l'application de la décision d'effectif.

Toutefois, l'autorité maritime fixe les diverses catégories de navigation de commerce, de pêche maritime, de navigation de plaisance, les catégories de rôles d'équipage correspondants et le caractère collectif ou individuel du rôle.

**Art. 62 :** Reçoivent obligatoirement un permis de circulation ou une carte de circulation, les embarcations non pontées utilisées par des entreprises industrielles ou agricoles. Les bâtiments de plaisance ou de servitude peuvent aussi recevoir un permis de circulation.

Un texte réglementaire fixe par ailleurs les catégories d'embarcations susceptibles de recevoir une carte de circulation.

**Art. 63 :** Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation sont fixées par voie réglementaire.

**Art. 64 :** Sont dispensés d'un titre de navigation les pirogues non motorisées ainsi que les engins de sport de jauge brute inférieure à deux (02).

L'autorité maritime précise les modalités d'application du présent article.

## CHAPITRE II - TITRES DE SECURITE

**Art. 65 :** Tout navire est muni des titres de sécurité et de sûreté requis, notamment :

- un permis de navigation ;
- un certificat de franc bord ;
- un certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- un certificat de prévention contre la pollution ;
- un certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- un certificat de sécurité de construction ;
- un certificat de sécurité radiotélégraphique ou autre ;
- un certificat de jauge ;
- un certificat de gestion de la sécurité ;
- un document de conformité au code international de gestion de la sécurité des navires (code ISM) ;
- un certificat d'assurance en matière de responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures (CLC) ;
- un certificat international de sûreté du navire, délivré conformément au code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).

Toutefois, d'autres titres de sécurité prévus par les conventions internationales peuvent être exigés par les services de l'administration maritime.

### CHAPITRE III - JAUGEAGE

**Art. 66 :** L'administration maritime délivre aux navires des certificats de jauge conformes aux prescriptions des conventions internationales en vigueur, notamment la convention de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

La délivrance du certificat de jaugeage donne lieu au paiement d'une redevance dont le montant est fixé par voie réglementaire.

### CHAPITRE IV - ACHATS ET VENTES DES NAVIRES

**Art. 67 :** Toute vente ou achat de navire fait l'objet d'un acte écrit énonçant au minimum :

- les caractéristiques du navire telles que décrites au titre de nationalité ;
- le numéro et la date de ce titre ;
- le numéro d'immatriculation du navire ;
- l'identité complète des parties contractantes et la propriété de chacune d'elles en cas de pluralité d'acheteurs et de vendeurs ;
- l'indication du prix, les conditions et modalités de paiement ;
- la date et le lieu de transfert de la propriété.

En cas de copropriété et sauf convention contraire, la licitation du navire ne peut être accordée que sur demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire.

Au cas où l'un des copropriétaires voudrait vendre sa part, il ne peut le faire qu'avec l'autorisation de la majorité.

**Art. 68 :** Tout achat, vente ou construction de navire est soumis au visa de l'administration maritime. Il fait en outre, l'objet d'un dépôt au rang des minutes d'un notaire lorsque le contrat porte sur un navire de jauge brute de plus de dix.

Les ventes et transferts de navires hors du Togo sont soumis à l'autorisation de l'administration maritime qui délivre un certificat de radiation.

Le visa est accordé après paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Art. 69 :** L'autorité maritime compétente sursoit à l'enregistrement de l'acte de vente lorsque des hypothèques ont été prises sur le navire vendu ou sur les parts ou quirts vendus, antérieurement à la date de l'acte de vente.

**Art. 70 :** La mutation en douane ne peut se faire qu'après exécution des formalités prévues à l'article 68.

Le changement de propriété ne devient définitif qu'à l'expiration d'un délai de deux (02) mois à compter de la publication dans le journal d'annonces légales.

**Art. 71 :** Les navires peuvent être saisis et vendus par les autorités de justice après avis de l'administration maritime.

Les privilèges des créanciers sont purgés dans des conditions prévues par l'Acte Uniforme de l'OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution.

**Art. 72 :** Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre sont, sous peine de nullité, rédigées par écrit.

## TITRE III - PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS COMMUNES

**Art. 73 :** Les hypothèques et privilèges maritimes sont des sûretés conférant à un créancier les droits réels suivants :

- 1) le droit de suivre le navire en quelque main qu'il passe, nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon. En vertu de ce droit de suite, le créancier peut procéder à la saisie conservatoire du navire dans les conditions prévues par les dispositions du présent code. Le créancier privilégié peut également, en vertu des dispositions du présent code, procéder à la saisie-exécution du navire à condition que le débiteur en soit le propriétaire. Le même droit peut être exercé par le créancier hypothécaire sur le navire hypothéqué, que le débiteur en soit ou non propriétaire.
- 2) le droit d'être payé par préférence avant tout créancier sur le produit de la vente du navire pour garantir le principal, les frais et intérêts au même rang.

**Art. 74 :** Les sûretés maritimes priment sur toutes sûretés.

Les créances du trésor et les privilèges maritimes prennent rang avant les hypothèques maritimes, quelle que soit la date de leur inscription.

**Art. 75 :** Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, aux plates-formes de forage, aux bateaux de navigation intérieure et de plaisance.

## CHAPITRE II - PRIVILEGES MARITIMES

**Art. 76 :** Le privilège maritime est une sûreté réelle légale qui confère à un créancier un droit de préférence sur les autres créanciers, à raison de la nature de sa créance sur le navire, le fret et les accessoires.

**Art. 77 :** Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affrèteur principal, soit par toute autre personne exploitant le navire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi pour un acte illicite, et qu'en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

**Art. 78 :** Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée, sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

- 1) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;
- 2) les créanciers pour gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte, ainsi que les indemnités et rémunérations dues en cas de perte ou de naufrage du navire ;
- 3) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- 4) les créances exigibles pour assistance, sauvetage et la contribution du navire aux avaries communes ;
- 5) les créances du chef des droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage, les autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 6) les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de pertes ou de dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire ;
- 7) les créances de contrat passé ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances visées aux points 3 et 6 du présent article qui proviennent ou résultent :

- de dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité civile et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantir les créanciers ;

- des dommages résultant des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

**Art. 79 :** Les créances privilégiées énumérées ci-dessus sont préférées à toute hypothèque quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Tous les autres privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques.

**Art. 80 :** Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 78 sont :

- les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;

- les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des parts de fret ;

- les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et aux personnes au service du navire.

Sont assimilés au fret le prix du passage et, éventuellement la somme forfaitaire représentant le fret, prévue par la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques.

Cependant, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frais dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement y compris sur les primes ou subventions de l'Etat ou des collectivités et les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance.

**Art. 81 :** Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 78. Les créances comprises dans le même rang viennent en concurrence au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux points 3), 4) et 5) dudit article sont, dans chacune de ces catégories, pavées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

**Art. 82 :** Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

**Art. 83 :** Les privilèges prévus à l'article 78 suivent le navire en quelque main qu'il passe. Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un (01) an pour toutes créances autres que les créances de fourniture : dans ce dernier cas le délai est réduit à six (06) mois.

**Art. 84 :** Les délais prévus à l'article précédent courent :

- pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordages et autres accidents et pour les lésions corporelles, du jour où le dommage est causé ;

- pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ;

- pour les privilèges garantissant les créances pour petites avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ;

- pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures et autres cas visés au point 7) de l'article 78, à partir du jour de la naissance de la créance.

Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

Toutefois, la créance du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire, n'est pas rendue exigible au sens de l'alinéa précédent par la demande d'avances ou d'acomptes.

**Art. 85 :** Les privilèges sont éteints indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

1) par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douanes, de police ou de sûreté ;

2) par la vente du navire en justice ;

3) en cas de vente ou le transfert volontaire de la propriété deux (02) mois après la publication de l'acte de transfert.

**Art. 86 :** Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

### CHAPITRE III - HYPOTHEQUES MARITIMES

**Art. 87 :** L'hypothèque maritime est une sûreté conventionnelle conférant un droit de suite et de préférence dans les conditions fixées à l'article 73 du présent code.

Aucune hypothèque ne peut être consentie sur les navires, les bateaux de navigation intérieure et de plaisance appartenant à des collectivités locales, à des organismes ou entreprises publics de la République togolaise, sans l'accord express de l'autorité maritime et sous réserve que ces engins soient exploités à des fins commerciales.

**Art. 88 :** L'hypothèque maritime constitue une sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur le navire.

L'hypothèque est inscrite sur chaque registre national d'hypothèque maritime par l'administration maritime qui en assure la conservation et la publicité.

**Art. 89 :** L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date de publication. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre de l'autorité maritime.

L'inscription garantit deux (02) années d'intérêts en sus de l'année en cours au même rang que le capital.

**Art. 90 :** Les navires et autres bâtiments de mer immatriculés sous pavillon togolais sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par le consentement des parties. L'hypothèque doit sous peine de nullité, être constituée par écrit.

**Art. 91 :** L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du navire ou par son mandataire muni d'un mandat spécial à cet effet.

**Art. 92 :** L'hypothèque maritime consentie sur un navire ou une part indivise du navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux.

Lorsque l'hypothèque porte sur un navire en construction, elle s'étend aux matériaux, machines et appareils se trouvant dans l'enceinte du chantier du constructeur et qui sont distinctement identifiés comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

**Art. 93 :** L'hypothèque maritime ne porte pas sur le fret, les approvisionnements, les soutes et tous biens consommables se trouvant à bord du navire.

L'hypothèque ne porte pas, de même, sur les équipements, installations ou appareils à bord du navire hypothéqué, appartenant à des tiers, et qui ont été loués par le propriétaire du navire.

**Art. 94 :** L'hypothèque est inscrite par l'administration maritime, par mention sur le registre d'immatriculation des navires. Elle est effectuée à la demande du requérant qui présente deux (02) copies certifiées conformes à l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque.

**Art. 95 :** L'administration maritime mentionne sur le registre d'immatriculation des navires :

- la date de l'acte constitutif de l'hypothèque ;
- les noms, prénoms, professions et domiciles des parties ;
- la date et la nature du titre ;
- le montant de la créance pour laquelle l'hypothèque a été constituée ainsi que les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ;
- le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date et l'acte de togolisation ou de la déclaration de mise en construction.

**Art. 96 :** Après avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque, le conservateur restitue au requérant une des copies certifiées conformes à l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque. Il certifie au bas de cette copie avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque et indique la date et les références de cette inscription. La seconde copie certifiée conforme reste déposée près de l'administration maritime.

Tout navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèque(s) doit obligatoirement avoir, dans les documents de bord, un état des inscriptions hypothécaires mis à jour à la date de son départ d'un port togolais.

**Art. 97 :** L'hypothèque maritime est rendue publique par son inscription sur le registre d'immatriculation des navires par l'administration maritime. Le registre d'immatriculation est accessible au public.

Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe les conditions de fonctionnement du service de la conservation des hypothèques maritimes et les modalités de constitution et de conservation de ces hypothèques.

**Art. 98 :** Les hypothèques maritimes prennent rang dans l'ordre de leur inscription au registre d'immatriculation des navires, après les privilèges maritimes.

En cas de constitution de deux (02) ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété ou le même quirat du navire, leur rang est déterminé par l'ordre chronologique des dates de leur inscription au registre d'immatriculation des navires.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de leurs inscriptions respectives.

**Art. 99 :** Les tarifs des droits à percevoir, à l'occasion de la constitution de telles hypothèques, sont fixés par voie réglementaire.

**Art. 100 :** L'administration maritime est tenue de délivrer, à toute personne qui le demande, un état des hypothèques grevant le navire ou un certificat attestant qu'aucune hypothèque ne grève le navire moyennant le paiement d'une redevance dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Art. 101 :** La radiation des inscriptions hypothécaires est effectuée soit avec le consentement des parties ayant pouvoir à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Dans le cas de la radiation des inscriptions par consentement des parties, l'administration maritime ne peut procéder à une telle radiation qu'après avoir reçu une copie certifiée conforme de l'acte par lequel le créancier hypothécaire consent à la radiation.

**Art. 102 :** Une hypothèque maritime constituée sur un navire sous pavillon togolais ou sur une part ou quirat d'un tel navire, peut être transférée à toute personne en vertu d'un document de transfert.

Le ministre chargé des affaires maritimes fixe les conditions dans lesquelles un document de transfert peut être établi ainsi que les mentions devant figurer dans ce document.

Sur présentation du document de transfert visé à l'alinéa précédent, l'administration maritime est tenue d'inscrire le transfert de l'hypothèque maritime dans le registre d'immatriculation des navires, en mentionnant le nom du cessionnaire comme créancier hypothécaire, ainsi que la date de l'inscription du transfert.

**Art. 103** : Si un navire immatriculé au Togo est autorisé à battre temporairement pavillon d'un autre Etat, il reste soumis aux dispositions du présent code relatives aux hypothèques.

Dans ce cas, une mention est portée dans le registre d'immatriculation des navires, indiquant le nom de l'Etat dont le navire est autorisé à battre temporairement pavillon.

**Art. 104** : L'administration maritime ne peut autoriser un navire immatriculé au Togo à battre pavillon d'un autre Etat à moins que la totalité des hypothèques grevant ce navire n'ait été préalablement purgée ou que les titulaires de ces hypothèques n'aient donné leur consentement que par écrit.

Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la nationalité togolaise d'un navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèques maritimes est interdite.

**Art. 105** : En cas de perte du navire hypothéqué ou en cas d'avarie grave le rendant innavigable, les créanciers hypothécaires peuvent exercer leurs droits sur les indemnités ou les sommes subrogées au navire et à ses accessoires.

Sont subrogées au navire et accessoires :

- 1) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire hypothéqué ;
- 2) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire hypothéqué ;
- 3) les indemnités dues au propriétaire du navire hypothéqué pour assistance prêtée ou le sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;
- 4) les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

**Art. 106** : En cas de vente forcée d'un navire échoué ou coulé dans les eaux territoriales de la République togolaise, et suite à l'enlèvement de celui-ci par l'autorité maritime compétente ou des personnes ou organisme agissant en leur nom, aux fins de la sécurité de la navigation ou de la protection du milieu marin, les frais de cet enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente par préférence à toutes les autres créances garanties par un privilège maritime sur le navire.

Si, au moment de la vente forcée, le navire est en possession d'un chantier naval constructeur ou d'un réparateur de navires qui, en vertu des dispositions du présent code, jouit d'un droit de rétention, le constructeur

ou le réparateur de navires abandonne la possession du navire à l'acheteur, mais il est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente.

**Art. 107** : La procédure de vente forcée et les notifications aux créanciers sont fixées par voie réglementaire.

**Art. 108** : Les frais et les dépenses provoqués par la saisie conservatoire ou par des mesures d'exécution et par la vente qui les a suivies sont payés les premiers par prélèvement sur le produit de la vente. Ces frais et dépenses comprennent notamment les frais de conservation du navire et d'entretien de l'équipage ainsi que les gages.

Le solde du produit de la vente est distribué conformément aux dispositions du présent chapitre à concurrence des créances respectives. Après désintéressement de tous les créanciers, le reliquat éventuel du produit de la vente est versé au propriétaire et peut être librement transféré.

**Art. 109** : Si l'hypothèque ne grève qu'une partie du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la partie du navire sur laquelle porte son hypothèque. Toutefois, si plus de la moitié des parts ou des quirats du navire sont hypothéqués, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

**Art. 110** : Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs copropriétaires, sur une portion du navire continuent de subsister après le partage ou la vente.

Toutefois, si la vente s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

**Art. 111** : Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la nationalité grevée d'une hypothèque est interdite.

Si cette opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues par le nouveau code pénal.

**Art. 112** : La vente volontaire du navire grevé d'hypothèque à un tiers soit au Togo, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible des peines prévues par le code pénal.

Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres tenus par l'administration maritime.

Sont néanmoins valables, les hypothèques constituées sur le navire acheté hors du Togo avant son immatriculation dans un autre pays si elles ont été régulièrement inscrites par le consul sur les titres de nationalité provisoires et reportés sur les registres tenus par l'administration maritime lors de l'établissement des titres de nationalité et de l'immatriculation du bâtiment.

Ce rapport n'est effectué que sur réquisition du créancier.

#### CHAPITRE IV - LIMITATION DE RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE

##### Section 1<sup>re</sup> : Principes et conditions de la limitation

**Art. 113** : L'expression « Propriétaire de navire » désigne le propriétaire, l'affrèteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire.

Par « Assistant », on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage.

**Art. 114** : Toute personne visée à l'article 113 ci-dessus peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers les contractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire, ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au paragraphe précédent ou pour les dommages causés par ces mesures.

Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

**Art. 115** : Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, en lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

**Art. 116** : La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnités d'assistance, de protection de l'environnement, de sauvetage ou de contribution aux avaries communes ;

- aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;

- aux créances de toute personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

**Art. 117** : Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire résultant de l'application des dispositions de la présente section sont celles établies par la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, amendée en 1996.

**Art. 118** : Les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité :

1) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tout bien (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art de ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que tout autre préjudice en résultant ;

2) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages.

##### Section 2 : Fonds de limitation

**Art. 119** : Conformément aux dispositions de la convention internationale de 1976 précitée, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité visées à l'article 121 ci-dessous, le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

**Art. 120** : Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

**Art. 121** : La limite de responsabilité à l'égard des créances autres que les créances des passagers, nées d'un même événement, est calculée comme suit :

1) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

a) deux millions (2 000 000) d'unités de compte pour un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à deux mille (2 000) ;

b) pour un navire dont la jauge brute est supérieure ou égale à deux mille (2 000), le montant suivant vient s'ajouter au montant indiqué au paragraphe 1 de l'alinéa 1 :

- pour chaque unité de jauge de deux mille un (2 001) à trente mille (30 000), huit cent (800) unités de compte ;

- pour chaque unité de jauge de trente mille un (30 001) à soixante-dix mille (70 000), six cent (600) unités de compte ;

- pour chaque unité de jauge au-dessus de soixante-dix mille (70 000), quatre cent (400) unités de compte.

2) à l'égard de toutes les autres créances :

- un million (1 000 000) d'unités de compte pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas deux mille (2 000) ;

- pour un navire dont la jauge brute est supérieure ou égale à deux mille (2 000), le montant suivant vient s'ajouter au montant indiqué au paragraphe 1 de l'alinéa 2 :

- pour chaque unité de jauge de deux mille un (2 001) à trente mille (30 000), quatre cent (400) unités de compte ;

- pour chaque unité de jauge de trente mille un (30 001) à soixante-dix mille (70 000), trois cent (300) unités de compte ;

- et pour chaque unité de jauge au-dessus de soixante-dix mille (70 000), deux cent (200) unités de compte.

3) lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa 2 du paragraphe 1.

4) Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 de l'alinéa 1, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, voies navigables, et aides à la navigation ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa 2 paragraphe 1 ci-dessus.

5) Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant

uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de mille cinq cent (1500).

6) Aux fins du présent code, le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'annexe 1 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

**Art. 122 :** Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé tout ou partie d'une des créances indiquées aux articles 114, 115 et 116, il est autorisé à prendre part, à une concurrence, en lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

**Art. 123 :** Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par le présent code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données.

Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge tient compte, pour l'application de la disposition du paragraphe précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire togolais mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

**Art. 124 :** Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

**Art. 125 :** La présente section ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire du navire.

**Art. 126 :** Les dispositions spéciales visées à l'article 125 ci-dessus concernent les limitations de responsabilité pour :

- les créances nées des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ;

- les créances soumises à la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;

- les créances nées des dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

## TITRE IV - SAISIE DES NAVIRES

### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES

**Art. 127** : Lorsqu'elles reçoivent notification de la saisie du navire par décision de justice, l'autorité maritime, l'autorité portuaire, l'autorité douanière et l'autorité de police, chacune en ce qui la concerne, prend la décision nécessaire aux fins d'exécution de ladite décision.

**Art. 128** : Nonobstant les dispositions de l'article 127 ci-dessus, le débiteur peut demander, conformément à l'alinéa 1 de l'article 49 de l'Acte Uniforme de l'OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, au président de la juridiction compétente ou au juge délégué par lui, l'autorisation d'appareiller et d'effectuer un ou plusieurs voyages.

Le juge compétent peut subordonner la mesure sollicitée à la constitution d'une garantie dont il fixe la nature et/ou le montant. Il peut requérir l'avis de l'autorité maritime.

**Art. 129** : Le juge compétent fixe le délai dans lequel le navire regagne le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et le cas échéant, autoriser le navire à faire d'autres voyages.

Si à l'expiration du délai fixé le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistres couverts par la police.

### CHAPITRE II - SAISIE CONSERVATOIRE

**Art. 130** : Par saisie conservatoire du navire, on entend au sens des dispositions du présent code, son immobilisation avec l'autorisation de la juridiction compétente en garantie d'une créance maritime.

La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire sur le navire objet de la saisie.

**Art. 131** : Un navire ne peut être saisi à titre conservatoire qu'en vertu d'une créance maritime et sur autorisation préalable de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire.

Le créancier qui se prévaut d'un titre exécutoire constatant une des créances maritimes visées à l'article 132 ci-dessus est dispensé de l'autorisation préalable de la juridiction compétente.

Un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une garantie malgré l'existence, dans tout contrat considéré, d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale, ou de toute autre disposition, prévoyant de soumettre la créance maritime à l'origine de la saisie à l'examen au fond d'une juridiction autre que celle dans le ressort de laquelle la saisie est autorisée, ou d'un tribunal arbitral.

La règle précitée s'applique également en cas de compromis ou de clause prévoyant l'application de la loi d'un autre Etat au contrat litigieux.

**Art. 132** : Par créance maritime, il faut entendre, à titre exclusif, une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes :

- 1) pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire ;
- 2) mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- 3) opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- 4) dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu marin, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages ; indemnisation de ces dommages ; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le sont ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués au présent point (4) ;
- 5) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;
- 6) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement ;
- 7) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;
- 8) pertes ou dommages subis par, ou en relation avec, les biens, y compris les bagages transportés par le navire ;
- 9) avarie commune ;

- 10) remorquage ;
- 11) pilotage ;
- 12) marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements, y compris les conteneurs fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ;
- 13) construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire ;
- 14) droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;
- 15) rémunérations et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;
- 16) paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;
- 17) par le propriétaire du navire ou par l'affrèteur ou primes d'assurance, y compris cotisations d'assurance mutuelle en relation avec le navire, payables pour leur compte, ainsi que les indemnités et rémunérations dues en cas de perte ou de naufrage du navire ;
- 18) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrèteur en dévolution ou pour leur compte ;
- 19) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ;
- 20) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ;
- 21) hypothèque maritime ou toute sûreté de même nature remplissant les conditions fixées à l'article 96 du présent code ;
- 22) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

**Art. 133** : La saisie conservatoire peut être pratiquée sur tout navire dont le débiteur, au moment de la saisie, est propriétaire.

La saisie conservatoire du navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si :

- 1) la personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée ;
- 2) l'affrèteur, le gérant ou l'exploitant du navire au moment où la créance maritime est née est obligé à raison de cette créance et est affrèteur, gérant ou exploitant du navire au moment où la saisie est pratiquée ;
- 3) la créance repose sur une hypothèque ou tout autre droit de même nature inscrit à l'étranger lorsqu'il répond aux conditions fixées par l'article 96 du présent code ;
- 4) la créance est relative à la propriété ou à la possession du navire ;
- 5) il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affrèteur, l'armateur, gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime.

**Art. 134** : Lorsque des personnes exploitent plusieurs navires et qu'il en résulte une communauté d'intérêts et/ou de gestion, le juge compétent peut autoriser la saisie conservatoire d'un de ces navires pour garantir le recouvrement de toutes créances maritimes alléguées contre l'une de ses personnes.

**Art. 135** : Toute personne justifiant d'une créance maritime peut par requête, solliciter de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire, l'autorisation de procéder à la saisie conservatoire du navire.

**Art. 136** : La décision autorisant la saisie conservatoire, à peine de nullité, précise le montant de la somme pour la garantie de laquelle la mesure conservatoire est autorisée et indique le nom du navire.

**Art. 137** : L'ordonnance autorisant la saisie est caduque si la saisie conservatoire n'a pas été pratiquée dans un délai d'un (01) mois à compter de la date de la décision.

**Art. 138** : La saisie conservatoire est pratiquée entre les mains du capitaine par huissier de justice qui dresse procès-verbal.

Le procès-verbal, à peine de nullité, mentionne :

- la décision de la juridiction compétente ayant autorisé la saisie ou le titre exécutoire constatant une créance maritime en vertu duquel la mesure conservatoire est pratiquée; ces documents sont annexés à l'acte en original ou en copie certifiée conforme ;

- les noms, prénoms et domicile du saisi et du saisissant ou, s'il s'agit de personnes morales, leurs forme, dénomination et siège social ou domicile élu ;

- élection de domicile par le créancier dans le ressort territorial de la juridiction ayant autorisé la saisie si le créancier n'y demeure pas ;

- le nom, type et tonnage du navire, la mention en caractères très apparents que le navire est indisponible, qu'il ne peut pas quitter le port et qu'il est sous la garde du débiteur lequel ne peut ni l'aliéner ni le déplacer, sous peine de sanction pénale ;

- la déclaration du capitaine sur toute saisie antérieure du navire depuis son arrivée et la mention de son obligation de faire connaître la présente saisie à tout créancier qui procéderait à une nouvelle saisie sur le navire ;

- la mention en caractères très apparents du droit pour le débiteur de demander la mainlevée de la saisie soit contre une garantie soit en démontrant que les conditions de validité de la saisie ne sont pas réunies ;

- l'indication selon laquelle la juridiction qui a autorisé la saisie est compétente pour connaître des demandes de mainlevée et de toutes autres contestations.

**Art. 139 :** Une fois la saisie conservatoire pratiquée, l'huissier de justice la notifie à l'autorité portuaire.

Le consignataire et le capitaine du navire sont tenus d'assurer la garde du navire.

Toutefois, la saisie n'empêche pas l'autorité portuaire de mettre en rade un navire saisi en cas d'encombrement des quais.

**Art. 140 :** Conformément aux dispositions de l'article 49 de l'Acte Uniforme de l'OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, la juridiction compétente pour statuer sur tout litige ou toutes demandes relatives à une mesure d'exécution forcée ou à une mesure de saisie conservatoire relatives à un navire, est le président de la juridiction du lieu de la mesure ou de la saisie, statuant en matière d'urgence ou le magistrat délégué par lui.

Si les parties conviennent ou se sont convenues de soumettre leur litige au fond à une juridiction arbitrale, la juridiction compétente doit se déclarer incompétente au fond, conformément aux dispositions de l'article 13 de l'Acte Uniforme de l'OHADA du 11 mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage.

Dans le délai d'un (01) mois à compter de la date de la saisie conservatoire du navire, le créancier engage la procédure au fond en obtention d'un titre exécutoire, devant la juridiction compétente ou devant la juridiction arbitrale.

Si au terme du délai précité, la procédure au fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la garantie est ordonnée par la juridiction compétente ci-dessus précisée, sur saisine du débiteur ou du propriétaire du navire.

**Art. 141 :** Un navire qui a été saisi est libéré lorsqu'une garantie d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée, sauf dans les cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées aux points (19) et (20) de l'article 132 du présent code. En ce cas, la juridiction compétente qui a autorisé la saisie peut permettre l'exploitation du navire par la personne qui en a la possession, lorsque celle-ci constitue une garantie d'un montant suffisant, ou règle de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur la garantie, la juridiction compétente qui autorise la saisie, statuant en matière d'urgence sur la demande de mainlevée de la mesure conservatoire, en fixe la nature et le montant qui ne peut excéder la valeur du navire saisi.

La demande de mainlevée de la saisie en contrepartie d'une garantie suffisante ne peut être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou tout droit de limiter la responsabilité.

La juridiction compétente qui a autorisé la saisie peut, statuant en matière d'urgence, donner également mainlevée de la saisie conservatoire en cas de violation des articles 127 à 143 du présent code.

La demande de mainlevée et toutes les autres contestations, notamment celles relatives à l'exécution de la mesure, sont portées devant la juridiction compétente.

**Art. 142 :** Un navire ne peut être saisi et une garantie donnée plus d'une fois pour la même créance maritime et pour le même demandeur.

Si un navire est saisi et qu'une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou d'un autre navire appartenant au même propriétaire, par le même demandeur et pour la même créance maritime, est levée et le navire est libéré par la juridiction compétente, à moins que le demandeur ne prouve que la garantie a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou que la personne qui a déjà constitué la sûreté ne soit ou ne paraisse pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations.

**Art. 143 :** La personne qui demande la saisie d'un navire est responsable de tout préjudice causé à la suite d'une saisie revêtant un caractère fautif.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du requérant pour les dommages causés à la suite d'une saisie sont de la compétence de la juridiction qui a autorisé la mesure conservatoire.

**Art. 144 :** Toute personne qui a constitué une garantie en vertu des dispositions du présent code peut à tout moment, demander à la juridiction compétente de réduire, modifier ou annuler cette sûreté sans préjudice de l'application de l'article précédent.

### CHAPITRE III - SAISIE EXECUTION

**Art. 145 :** La saisie vente est une procédure d'exécution forcée qui permet à un créancier muni d'un titre exécutoire de faire procéder après un commandement de payer, à la saisie et à la vente d'un navire appartenant à son débiteur et de se faire payer sur le prix.

**Art. 146 :** Il ne peut être procédé à la saisie vente que vingt-quatre (24) heures après le commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement peut être fait au capitaine du navire, s'il s'agit d'une créance privilégiée au sens de l'article 78 du présent code.

Le commandement de payer est caduc s'il n'est pas suivi de saisie dans les six (06) jours.

**Art. 147 :** La saisie est faite par un huissier de justice. Le procès-verbal établi à cet effet énonce :

- les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;
- le titre exécutoire en vertu duquel il procède ;
- la somme dont il poursuit le paiement ;
- la date du commandement de payer ;
- l'élection de domicile faite par le créancier dans le ressort de la juridiction compétente devant laquelle la vente est poursuivie et au lieu où le navire est amarré ;
- les noms du propriétaire et du capitaine ;
- les noms, espèce, tonnage et nationalité du navire.

Il fait l'exécution et la description des chaloupes, canots, agrès et apparaux du navire, provisions et soutes.

Il constitue comme gardien le capitaine ou le consignataire du navire.

**Art. 148 :** Le saisissant, dans le délai de huit (08) jours, notifie au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le fait citer devant la juridiction compétente du lieu de la saisie, pour faire dire qu'il est procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort de la juridiction compétente, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du navire saisi ou en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

Le délai de huit (08) jours visé ci-dessus est porté à trente (30) jours si le destinataire demeure hors du territoire togolais.

S'il est établi hors du territoire togolais et non représenté, les citations et significations sont données dans les formes prescrites en matière de procédure civile.

**Art. 149 :** Le procès-verbal de saisie est inscrit, si le navire bat pavillon togolais, sur le registre d'immatriculation des navires et sur la fiche matricule du navire. Si le navire bat pavillon étranger, le procès-verbal de saisie est inscrit sur une fiche spéciale tenue par l'administration maritime au port du lieu de saisie.

L'inscription du procès-verbal dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, est effectuée dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date d'établissement dudit procès-verbal.

**Art. 150 :** Lorsque le navire bat pavillon togolais, le conservateur des hypothèques maritimes délivre un état des inscriptions hypothécaires sur le navire. La saisie est dénoncée dans un délai de quinze (15) jours, aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de la comparution devant la juridiction compétente. Ce délai est augmenté de quinze (15) jours si les lieux de saisie et de la juridiction compétente se trouvent l'un ou l'autre hors du Togo.

Lorsque le navire bat pavillon étranger, la dénonciation de la saisie est faite dans les formes prévues à l'article 147 du présent code et relatives aux notifications et citations.

En aucun cas, le délai de comparution ne peut excéder trente (30) jours. Toutefois, il peut être porté à soixante (60) jours si le lieu de la saisie se trouve à l'étranger.

**Art. 151** : Les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe de la juridiction compétente avant l'adjudication.

Si des demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles sont converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

**Art. 152** : Le demandeur à l'opposition a trois (03) jours pour fournir ses moyens ; le défendeur a trois (03) jours pour répliquer.

La cause est portée à l'audience sur simple citation.

**Art. 153** : Les oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente ne sont reçues que pendant un délai de trois (03) jours à compter de la date de l'adjudication. Passé ce délai, elles sont irrecevables.

**Art. 154** : La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire de navire.

**Art. 155** : L'adjudicataire est tenu de payer le prix, sans frais, au greffe, dans les vingt-quatre (24) heures sous peine de folle enchère.

A défaut de paiement ou de consignation, le navire est remis en vente et adjugé trois (03) jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui sont également tenus du paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

#### CHAPITRE IV - VENTE DES NAVIRES SAISIS

**Art. 156** : La juridiction compétente fixe dans son jugement la mise à prix et les conditions de vente du navire saisi.

Si au jour fixé pour celle-ci, il n'est pas fait d'offre, la juridiction compétente détermine par jugement le jour auquel les enchères ont lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première.

La vente se fait à l'audience des criées de la juridiction compétente quinze (15) jours après une apposition d'affiche dans un journal d'annonces légales, sans préjudice de toutes autres publications qui peuvent être autorisées par la juridiction compétente.

Néanmoins, le juge compétent peut ordonner que la vente soit faite, soit devant un autre tribunal, soit par un commissaire-priseur, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi.

Dans ces divers cas, le jugement règle la publicité locale.

**Art. 157** : La procédure de mise en vente ainsi que les modalités de la vente sont fixées par voie réglementaire.

#### LIVRE III - LA NAVIGATION MARITIME

##### TITRE I<sup>er</sup> - SECURITE DE LA NAVIGATION

##### CHAPITRE I<sup>er</sup> - CHAMP D'APPLICATION

**Art. 158** : Les dispositions du présent livre s'appliquent, sous réserve des engagements internationaux du Togo et des compétences reconnues aux Etats par le droit international :

- aux navires battant pavillon togolais ;
- aux navires étrangers dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté togolaise.

**Art. 159** : Elles ne s'appliquent pas aux navires de guerre ou aux navires affectés aux transports maritimes de défense ou armés par des personnels militaires.

Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée.

##### CHAPITRE II - REGLES DE SECURITE

**Art. 160** : Tout navire tel que défini dans le présent code satisfait aux règles relatives à la sécurité de la navigation maritime, conformément aux conventions internationales.

L'administration maritime peut faire appliquer, au besoin, des règles pertinentes desdites conventions.

L'autorité maritime compétente prend les règlements techniques de sécurité applicable aux navires nationaux qui ne sont pas soumis aux conventions internationales.

**Art. 161** : Tout navire étranger faisant escale dans un port togolais est soumis au contrôle de l'administration maritime dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port.

##### CHAPITRE III - VISITES DE SECURITE ET DE SURETE

##### Section 1<sup>re</sup> : Différentes visites de sécurité et de sûreté

**Art. 162** : Les différentes visites auxquelles sont astreints les navires sont :

- la visite avant la mise en service ;
- les visites annuelles ;
- les visites périodiques ;

- les visites de partance ;
- les visites sur réclamation d'équipage ;
- les visites exceptionnelles ;
- les visites occasionnelles ;
- les visites inopinées ;
- les visites de sûreté ;
- les visites sur réquisition de l'administration maritime.

### Section 2 : Commission de sécurité

**Art. 163** : Il est créé une commission de sécurité composée d'experts de l'administration maritime et d'experts privés désignés par l'autorité maritime compétente.

**Art. 164** : La commission est saisie par l'administration maritime de toute demande d'autorisation d'achat d'un navire étranger, de construction, de refonte et de transformation de navire.

Elle émet un avis sur les plans et documents déposés par l'armateur intéressé.

Elle juge si le navire considéré répond aux conditions de sécurité exigées par les conventions.

La commission de sécurité est également habilitée à procéder à l'homologation de tout dispositif, appareil de sécurité et documents relatifs aux navires concernés.

La commission de sécurité soumet, après examen, les plans et documents à l'administration maritime ou à toute autre société de classification reconnue par l'Etat et désignée par l'armateur.

**Art. 165** : Un décret en conseil des ministres détermine la composition et le fonctionnement de la commission de sécurité.

### Section 3 : Commission de visites de sécurité

**Art. 166** : Il est créé une commission de visite de sécurité chargée de procéder aux visites des navires battant pavillon togolais en vue de délivrer ou de renouveler les titres de sécurité.

Des experts privés peuvent être désignés pour siéger au sein des commissions de visite, sous réserve qu'ils n'aient pas d'intérêt dans l'armement des navires à visiter.

**Art. 167** : La composition et le fonctionnement de la commission de visite de sécurité sont déterminés par décret en conseil des ministres.

### Section 4 : Visites de sûreté

**Art. 168** : L'administration maritime suit l'application du Code ISPS dans les installations portuaires.

A ce titre, elle élabore les plans de sûreté des installations portuaires.

Toutefois, elle peut proposer un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour élaborer les plans de sûreté qui sont approuvés par le ministre chargé des Affaires maritimes.

### Section 5 : Navigation intérieure

**Art. 169** : La navigation intérieure est la navigation qui s'effectue à l'intérieur des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs.

**Art. 170** : Les navigations maritimes et intérieures comprennent :

- la navigation de commerce relative au transport de marchandises et de passagers ;
- la navigation de servitude ;
- la navigation de pêche ;
- la navigation de plaisance ;
- la navigation offshore.

**Art. 171** : Les limites des différentes zones de navigation, bornage, cabotage, long cours et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut être pratiquée sont fixées par voie réglementaire.

**Art. 172** : Les dispositions de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, s'appliquent à tous les navires togolais, en haute mer, dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales et les eaux intérieures de la République togolaise accessible aux navires.

**Art. 173** : Les conditions de navigation dans les ports, rades, lagunes, sur les fleuves ou les voies de navigation intérieure attenantes à la mer sont fixées par voie réglementaire.

### Section 6 : Formalités d'arrivée et de départ auprès de l'administration maritime

**Art. 174** : Tout capitaine de navire touchant un port togolais dépose auprès de l'administration maritime les documents ci-après :

- 1) dès son arrivée, une déclaration d'arrivée devant indiquer entre autres :

- le nom du navire ;
- le nom du capitaine ;
- le nom de l'armateur ;
- le pavillon ;
- les caractéristiques du navire ;
- la longueur hors tout ;
- la jauge brute ;
- la jauge nette ;
- le tirant d'eau ;
- le genre de navigation ;
- la provenance ;
- l'année de construction ;
- le nombre de passagers ;
- le tonnage des marchandises :
  - à embarquer ;
  - à débarquer.
- les matières dangereuses :
  - à décharger ;
  - en transit ;
  - en transbordement.

2) avant d'appareiller, une déclaration de départ conformément aux usages.

#### **Section 7 : Interdiction d'appareiller**

**Art. 175 :** Après inspection ou visite, le départ de tout navire peut être interdit ou ajourné au cas où celui-ci ne pourrait prendre la mer sans danger pour son équipage, sa cargaison ou le milieu marin et ses intérêts connexes, tels que définis par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.

**Art. 176 :** Les inspections et visites prévues par les présentes dispositions donnent lieu à la perception de taxe à la charge de l'armateur conformément aux prescriptions de l'autorité maritime compétente.

#### **Section 8 : Exécution des prescriptions des visites de sécurité**

**Art. 177 :** L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner, jusqu'à exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou tout autre motif, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées.

L'autorité maritime compétente prend, dans ce cas, toutes les dispositions convenables pour empêcher le départ du navire. S'il s'agit d'un navire étranger, il informe, par écrit, le consignataire, le consul ou la représentation diplomatique de l'Etat du pavillon.

#### **Section 9 : Recours**

**Art. 178 :** Les décisions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime, du fonctionnaire ou de l'expert désigné sont susceptibles de recours dans un délai de vingt-quatre (24) heures suivant leur notification.

Sont habilités à formuler ou exercer un recours :

- le capitaine auquel l'autorisation de départ a été refusée ;
- le capitaine ou l'armateur qui juge excessive les prescriptions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime.

Le recours est formulé auprès de l'administration maritime. Celle-ci prescrit une visite du navire par une commission présidée par elle-même ou son délégué et en fixe, par ailleurs, la composition.

La commission entend le directeur des affaires maritimes et l'inspecteur de la navigation avant de statuer.

**Art. 179 :** Après les conclusions de la commission de recours, le directeur des affaires maritimes peut décider, sous sa responsabilité, d'autoriser le départ du navire ou de surseoir à l'exécution de la décision prise sur avis de la commission de recours.

#### **Section 10 : Police des visites de sécurité**

**Art. 180 :** Les infractions nées de l'inobservation de la police des visites de sécurité sont constatées dans les formes prévues par les dispositions du livre VII du présent code.

#### **TITRE II - SOCIETES DE CLASSIFICATION**

**Art. 181 :** Est considérée comme société de classification toute personne morale dont les activités consistent, notamment à :

- suivre la construction de navires neufs, de leur conception à leur mise en service ;
- suivre les travaux de réparation des navires existants ;
- vérifier la conformité des navires et leurs démembrements aux normes de sécurité internationales et attribuer une côte aux navires en fonction de leur âge et de leur état ;
- délivrer des titres et certificats nationaux ou internationaux en matière de sécurité des navires et de la protection du milieu marin ;
- réaliser des études et recherches en matière de construction et d'équipement des navires.

**Art. 182 :** Les sociétés de classification sont agréées par l'autorité maritime compétente.

Les conditions de délivrance et de renouvellement de l'agrément sont fixées par décret en conseil des ministres.

L'autorité maritime compétente communique à l'OMI la liste des sociétés de classification agréées au Togo.

**Art. 183 :** L'autorité maritime compétente peut donner mandat à une société de classification agréée pour délivrer et renouveler les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution aux navires nationaux qui en sont assujettis.

**Art. 184 :** Le mandat donné à la société de classification agréée ne décharge pas l'autorité maritime compétente de sa responsabilité dans l'exercice du contrôle des navires par l'Etat du pavillon.

Toutefois, l'autorité maritime compétente se réserve le droit de suspendre ou de retirer l'agrément en cas de non-respect des obligations.

### TITRE III - ACCIDENT ET INCIDENT DE MER

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES

**Art. 185 :** Les dispositions du présent titre ont pour objet de réduire les risques d'accidents ou d'incidents, conformément aux résolutions de l'OMI en :

- facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse des accidents et incidents de mer, afin d'en déterminer les causes ;
- veillant à ce qu'il soit rendu compte, de manière précise et en temps opportun, des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives.

**Art. 186 :** Les enquêtes effectuées en vertu des dispositions du présent titre n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

**Art. 187 :** Le présent titre s'applique aux accidents et aux incidents de mer qui :

- impliquent des navires battant pavillon togolais ;
- surviennent dans la mer territoriale ou les eaux sous juridiction nationale, telles que définies par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;
- mettent en jeu d'autres intérêts nationaux importants.

Le présent titre ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement :

- des navires de guerre ou destinés au transport de troupes ou utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales ;
- des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive ;
- unités fixes de forage au large.

### CHAPITRE II - ORGANISATION DE L'ENQUETE DE SECURITE MARITIME

**Art. 188 :** Il est créé, sous l'autorité compétente chargée des affaires maritimes, un bureau d'enquête de sécurité maritime ayant pour mission de rechercher et déterminer les causes des accidents ou incidents de mer.

Le bureau d'enquête de sécurité maritime est un organisme permanent et indépendant dont les attributions et l'organisation sont définies par décret en conseil des ministres.

Le bureau d'enquête de sécurité maritime est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.

Les enquêteurs bénéficient d'un statut fixé par décret en conseil des ministres.

Les résultats de l'enquête sont communiqués à l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de la convention MARPOL 73/78.

**Art. 189 :** Le financement des activités du bureau d'enquête de sécurité maritime est assuré par :

- une dotation budgétaire allouée par l'Etat ;
- les subventions des partenaires au développement ;
- les subventions du fonds de financement de l'action de l'Etat en mer ;
- les dons et legs ;
- toute autre ressource légalement autorisée.

### TITRE IV - ASSISTANCE ET SAUVETAGE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES

**Art. 190 :** Est considérée comme une assistance maritime tout secours ou tout acte de sauvetage apporté à des navires se trouvant en danger ou aux biens se trouvant à leur bord, ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure, sans

qu'il soit tenu compte des eaux où le secours ou l'acte de sauvetage a été apporté.

En vue de l'application de l'alinéa précédent du présent article, tous engins flottants sont assimilés suivant le cas, soit aux navires, soit aux bateaux de navigation intérieure.

**Art. 191 :** Tout capitaine est tenu, pour autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, trouvée en mer en danger de se perdre.

**Art. 192 :** La préfecture maritime assure la coordination des moyens susceptibles de participer aux opérations de sauvetage maritime, en application des conventions internationales en vigueur dont celle de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime signée à Hambourg le 27 avril 1979.

**Art. 193 :** Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Toutefois, les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit, à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de ses accessoires et de la cargaison.

**Art. 194 :** Il est créé un centre de sauvetage et d'assistance maritime.

Les attributions, l'organisation et le fonctionnement du centre de sauvetage et d'assistance maritime sont déterminés par décret en conseil des ministres.

## CHAPITRE II - ACTIONS EN PAIEMENT DE LA REMUNERATION DE L'ASSISTANCE OU DU SAUVETAGE

**Art. 195 :** Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une rémunération équitable.

Aucune rémunération n'est due si l'assistance apportée reste sans résultat. Sauf le cas où l'assistant a pu, par son action, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, conformément à la convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires.

En aucun cas, le montant des sommes à payer au titre de l'assistance ne peut dépasser la valeur des biens qui ont été sauvés, y compris le montant du fret et du prix de passage, déduction faite des droits de douane et autres taxes publiques, ainsi que des dépenses relatives à la conservation, à l'évaluation et à la vente des biens sauvés.

**Art. 196 :** L'équipage et les passagers du navire assisté ne peuvent prétendre à aucune rémunération. De même, n'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations d'assistance malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Le remorqueur ne peut prétendre à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire qu'il remorque, ou de sa cargaison, à moins qu'il ait rendu des services exceptionnels, ne pouvant pas être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

La même disposition est applicable par analogie au pilote du navire.

**Art. 197 :** L'action en paiement de la rémunération d'assurance ou de sauvetage est prescrite après deux (02) ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

**Art. 198 :** La responsabilité de l'assistant à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, ainsi qu'à raison de tout autre préjudice résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire.

Les préposés de l'assistant ont le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que l'assistant lui-même.

**Art. 199 :** L'action en paiement de la rémunération d'assistance due au propriétaire du navire à l'armateur non propriétaire, au capitaine, à l'équipage ou au pilote appartient au propriétaire du navire assistant.

L'action est intentée contre le propriétaire ou l'armateur du navire assisté.

Elle ne peut être intentée que contre les propriétaires des marchandises sauvées ou de tous les autres biens se trouvant à bord du navire assisté et qui ont été sauvés.

**Art. 200 :** Les conflits relatifs à des opérations d'assistance sont régis :

- par la loi du Togo si les opérations d'assistance ont lieu dans les eaux territoriales togolaises ;

- par la loi de la juridiction à laquelle le conflit est soumis, si les opérations d'assistance n'ont pas eu lieu dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures togolaises ;

- par la loi du pavillon, si le navire assistant et le navire assisté battent le même pavillon quelles que soient les eaux dans lesquelles les opérations d'assistance ont eu lieu ;

- par la loi du pavillon du navire assistant si le conflit porte uniquement sur la répartition de la rémunération d'assistance entre le propriétaire, le capitaine, les membres de l'équipage et le pilote du navire assistant.

## TITRE V - EPAVES MARITIMES

**Art. 201** : Sous réserve des dispositions des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code :

- les bâtiments de mer et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et de leurs cargaisons ;

- les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;

- les marchandises jetées ou tombées en mer et, généralement tous les objets, y compris ceux d'origine antique dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fonds de la mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent code, les marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

**Art. 202** : Le propriétaire d'une épave échouée sur le rivage ou se trouvant sur le fond de la mer, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures togolaises, qui a l'intention de sauver cette épave, en informe l'autorité maritime compétente dans le délai d'un an à compter de la date à laquelle a eu lieu l'événement ayant entraîné la perte de l'épave.

Dans les trois (03) mois suivant la réception de la demande faite par le propriétaire de l'épave, l'autorité maritime compétente lui fait connaître le délai dans lequel il est procédé au sauvetage de l'épave, ainsi que les mesures particulières qui sont, le cas échéant, prises lors des opérations et travaux de sauvetage. Le délai accordé au propriétaire de l'épave n'est pas inférieur à un (01) an.

**Art. 203** : Si le propriétaire d'une épave a informé l'autorité maritime compétente de son intention de la sauver et s'il n'a pas achevé le sauvetage de l'épave dans les délais prévus à l'alinéa 2 de l'article précédent, l'épave devient la propriété de l'Etat.

**Art. 204** : Si l'épave entrave la navigation maritime ou la navigation fluviale, la pêche ou l'environnement marin et intérêts connexes en mer et sur le littoral, ou constitue un obstacle à l'exécution de travaux dans un port, une rade ou sur une voie navigable, ou si elle constitue un danger pour la navigation, l'autorité maritime compétente peut ordonner au propriétaire d'enlever l'épave dans un délai déterminé. Il est tenu compte à la fois de la nature du danger ou de l'entrave à la navigation et des caractéristiques des travaux à entreprendre.

Si le propriétaire ne procède pas à l'enlèvement de l'épave dans les délais prévus à l'alinéa précédent, l'autorité maritime compétente peut prendre les mesures nécessaires pour faire enlever l'épave du rivage ou du fond de la mer, aux frais et risques du propriétaire.

Toute personne ayant abandonné une épave sur le domaine public maritime et dans le bassin portuaire, s'expose à des poursuites pénales.

**Art. 205** : Des décrets en conseil des ministres précisent, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent titre, notamment celles relatives :

- à la découverte et au sauvetage des épaves ;
- à la vente ou à la concession des épaves ;
- aux épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique.

## LIVRE IV - LES GENS DE MER

### TITRE 1<sup>er</sup> - STATUT PROFESSIONNEL DU MARIN

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup> - REGIME ADMINISTRATIF ET PROFESSIONNEL

**Art. 206** : Toute personne salariée engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire de commerce ou de servitude, de pêche motorisée, de navigation intérieure ou de plaisance un emploi relatif à la marche, à la conduite et à l'exploitation du navire, est considérée comme exerçant la profession de gens de mer.

Cette disposition s'applique également aux marins qui exercent sur les plates-formes offshore.

La qualité de marin est constatée par l'inscription sur le registre d'identification des marins, tenu par l'administration maritime.

**Art. 207 :** Toute personne désirant exercer la profession de gens de mer doit remplir les conditions suivantes :

- 1) être de nationalité togolaise ;
- 2) être âgée de dix-huit (18) ans au moins ;
- 3) être apte physiquement pour l'emploi envisagé ;
- 4) satisfaire aux conditions de qualifications professionnelles exigées ;
- 5) ne pas avoir été condamnée à une peine criminelle ou correctionnelle.

Par dérogation aux conditions visées au point 2) de l'alinéa précédent, l'autorité maritime compétente peut autoriser l'embarquement de mineurs âgés d'au moins seize (16) ans aux fins d'apprentissage ou comme stagiaires.

**Art. 208 :** Avant que le travail à bord ne commence, les gens de mer sont en possession d'un certificat médical valide, délivré par l'autorité maritime compétente, attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions envisagées.

Un décret en conseil des ministres précise les modalités d'application de l'alinéa ci-dessus, notamment le contenu et la durée de validité du certificat médical, conformément aux prescriptions de la convention STCW.

**Art. 209 :** Hormis les emplois de matelot non qualifié, tout emploi à bord ne peut être occupé que par des marins ayant suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Les fonctions de capitaine, de patron ou d'officier à bord des navires de commerce et de pêche ne peuvent être exercées que par des marins titulaires du brevet ou certificat exigible au titre de la convention internationale en vigueur.

**Art. 210 :** Les gens de mer occupant à bord des emplois qui ne sont pas directement liés à la conduite ou à l'exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent avoir le titre de formation professionnelle correspondant normalement à leur spécialité.

**Art. 211 :** Les programmes des examens et les conditions de délivrance des brevets et certificats mentionnés à l'article 209 sont fixés par décision de l'autorité maritime compétente, en conformité avec les règles des annexes à la convention STCW précitée.

L'autorité maritime compétente peut reconnaître comme équivalents les titres de formation professionnelle maritime

délivrés dans des Etats tiers, sous réserve que ces derniers aient ratifié la convention STCW précitée et qu'ils soient inscrits sur la liste blanche de l'OMI.

**Art. 212 :** Les titres de qualification professionnelle requis pour occuper des fonctions à bord des navires de pêche sont définis par l'autorité maritime en tenant compte des dispositions de la convention internationale STCW-F en vigueur.

Sont définies de la même façon les conditions de délivrance de ces brevets et certificats, ainsi que les programmes des examens permettant leur obtention.

**Art. 213 :** L'administration maritime délivre à toute personne ayant la qualité de marin un livret professionnel maritime. Il est interdit d'y porter une appréciation sur le marin.

A l'étranger, un livret professionnel maritime provisoire peut être établi par le consul ou le représentant diplomatique de la République togolaise, à la demande du capitaine. Le document ainsi délivré reste valable jusqu'à l'arrivée du marin au Togo.

La forme, les caractéristiques générales, la durée de validité, les conditions de délivrance et de retrait du livret professionnel maritime sont fixées par décret en conseil des ministres.

La délivrance et le renouvellement du livret professionnel maritime sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Art. 214 :** L'autorité maritime compétente peut également délivrer des autorisations d'embarquement dont la validité est limitée à une durée déterminée à des :

- personnes compétentes en matière de navigation maritime, de construction navale ou de pêche se rendant à bord d'un navire à des fins d'inscription, de recherche scientifique ou pour tout autre motif similaire ;
- personnes employées par des entreprises de navigation, portuaire ou de pêche maritime, effectuant à bord du navire un stage nautique ;
- ouvriers achevant à bord pendant la navigation des travaux pour le compte d'une entreprise terrestre ;
- employés d'entreprises terrestres sans rapport avec la conduite du navire et ayant à bord une fonction d'animation relevant du tourisme.

**Art. 215** : La radiation du marin au registre peut être prononcée dans les cas suivants :

- à la demande du marin lui-même, à condition qu'il soit déchargé de tout engagement maritime ;
- lorsqu'il cesse de remplir l'une des conditions exigées à l'article 207 du présent code ;
- lorsqu'il est privé du droit d'exercer la profession de marin, à la suite d'une décision judiciaire ou par décision disciplinaire de l'autorité maritime ;
- en cas de décès.

**Art. 216** : Tous les navires battant pavillon togolais sont dotés d'un équipage adéquat, en termes d'effectifs et de qualifications, de manière à :

- garantir la sécurité du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation et conformément au visa de l'autorité maritime compétente ;
- satisfaire aux normes prévues par la présente loi, notamment aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

**Art. 217** : L'autorité maritime compétente, pour approuver ou réviser les effectifs d'un navire, tient compte de la nécessité d'éviter une durée du travail excessive et d'assurer un repos suffisant évitant la fatigue, et en se fondant sur les principes fixés en la matière par les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'organisation maritime internationale. Les règles relatives à l'alimentation et au service de table sont également prises en compte et respectées.

## CHAPITRE II - CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

### Section 1<sup>re</sup> : Formation du contrat

**Art. 218** : Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux marins engagés au Togo en vue d'un service à effectuer à bord d'un navire sous pavillon d'un Etat étranger, sauf si le contrat d'engagement le prévoit, ou s'il existe des accords de réciprocité entre la République togolaise et cet Etat étranger.

**Art. 219** : Est considéré comme contrat d'engagement maritime et régi par les dispositions du présent code, tout contrat conclu entre un armateur ou son représentant et un marin ayant pour objet l'accomplissement d'un service à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime.

La conclusion du contrat d'engagement maritime, les modifications éventuelles, sa dénonciation et sa résiliation sont, sous peine de nullité, effectuées par écrit.

Le contrat d'engagement maritime est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin ou son représentant. Un exemplaire du contrat dûment visé par l'administration maritime est remis au marin.

L'administration maritime peut refuser son visa si le contrat comporte des stipulations contraires aux prescriptions du présent code et des textes pris pour leur application ou à des dispositions d'ordre public.

**Article 220** : Le contrat d'engagement maritime comporte dans tous les cas les mentions suivantes :

- 1) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance ;
- 2) le nom et l'adresse de l'armateur ;
- 3) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
- 4) la fonction à laquelle le marin est affecté ;
- 5) le montant du salaire du marin ou la formule utilisée pour le calculer ;
- 6) le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer ;
- 7) les termes et les conditions relatives à la cessation de l'engagement, notamment :
  - a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions auxquelles chacune des parties peut y mettre fin, y compris le délai de préavis, qui n'est plus court pour l'armateur que pour le marin ;
  - b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, sa date d'expiration ;
  - c) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination, ainsi que le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination ;
- 8) les prestations de santé et de sécurité sociale devant être assurées au marin par l'armateur, avec, le cas échéant, mention de toutes cotisations de sécurité sociale obligatoires ;
- 9) le droit du marin au rapatriement ;

10) la référence à la convention collective applicable, s'il y a lieu ;

11) toutes autres mentions que l'autorité maritime compétente peut exiger, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

**Art. 221** : Un mineur de seize (16) ans révolus non émancipé ne peut contracter un engagement maritime sans l'autorisation de la personne ou de l'autorité investie du droit de garde à son égard.

Cependant, aucun marin de moins de dix-huit (18) ans n'est employé ou engagé pour travailler comme cuisinier de navire.

**Art. 222** : L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité visée à l'article précédent confère au mineur la capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à un engagement maritime, notamment pour percevoir ses salaires.

Le retrait de cette autorisation ne peut être opposé aux tiers, à l'administration maritime notamment, s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la conclusion du contrat d'engagement maritime.

**Art. 223** : Le contrat d'engagement maritime peut être conclu pour une durée déterminée ou indéterminée ou pour un voyage.

Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ne peut excéder douze (12) mois, repos et congés y compris.

Les renouvellements successifs du contrat d'engagement maritime à durée déterminée n'excèdent pas douze (12) mois. Au-delà de cette durée, le contrat est réputé contrat à durée indéterminée.

**Art. 224** : Les armateurs veillent à ce que des informations claires relatives aux conditions d'emploi puissent être aisément obtenues à bord par les gens de mer concernés, et à ce que ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime et des conventions collectives applicables, soient accessibles pour vérification aux fonctionnaires de l'autorité maritime compétente, y compris à ceux de l'autorité des ports d'escale. Ces documents sont annexés au rôle d'équipage, lequel est conservé à bord du navire.

Si les contrats d'engagement maritimes des marins et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, un exemplaire de contrat d'engagement type, ainsi que les clauses des conventions collectives sujettes à contrôle sont conservés à bord en anglais.

Cette disposition ne s'applique pas aux navires affectés uniquement à une navigation dans les eaux nationales.

## Section 2 : Suspension et rupture du contrat

**Art. 225** : Tout contrat d'engagement maritime peut être suspendu par l'armateur ou son représentant.

Les conditions relatives à la suspension ou à la rupture du contrat d'engagement maritime sont fixées par voie réglementaire.

## Section 3 : Placement des marins

**Art. 226** : Le recrutement des marins s'effectue par :

- une embauche directe ;
- des sociétés ou établissements de placement agréés par l'administration maritime ;
- un organisme public ou parapublic.

Un décret en conseil des ministres fixe les modalités d'application de l'alinéa précédent dans le respect des principes énoncés aux articles 227 à 230.

**Art. 227** : Tous les gens de mer ont accès à un système efficient, adéquat et transparent leur permettant de trouver, sans frais pour eux, un emploi à bord d'un navire.

Tout service public de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Togo est géré selon des règles propres à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la convention du travail maritime de 2006, de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

**Art. 228** : Tous les services privés de recrutement et de placement opérant sur le territoire du Togo dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre appréciable de gens de mer ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un agrément.

La délivrance de l'agrément est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Art. 229** : L'autorité maritime compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire national. Elle ne délivre ou ne renouvelle la licence, l'agrément ou toute autre forme d'habilitation dont un tel service privé est détenteur pour opérer sur ce territoire que si elle a pu vérifier que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par le présent code.

**Art. 230** : L'autorité maritime compétente veille à ce qu'il existe des mécanismes et procédures appropriés, associant, comme il convient, des représentants des armateurs et des gens de mer, pour connaître, le cas échéant, des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer.

### CHAPITRE III - CONDITIONS D'EMPLOI DES MARINS

#### Section 1<sup>re</sup> : Obligations du marin

**Art. 231** : Le marin accomplit son service dans les conditions prévues par le contrat d'engagement maritime et conformément aux dispositions législatives et réglementaires et aux usages en vigueur à compter de sa date d'engagement.

Le marin est tenu, notamment d'observer la discrétion professionnelle, de ne pas se livrer à d'autres activités lucratives et de prendre soin du navire et de son équipement.

**Art. 232** : Le marin est tenu de prendre soin des instruments, des outils et de tous les équipements mis à sa disposition par l'armateur et de veiller à leur bonne conservation.

En cas de perte, de destruction ou de détérioration de ces instruments, outils ou équipements par la faute du marin, celui-ci est tenu de réparer le préjudice causé à l'armateur.

**Art. 233** : Les marins engagés pour une durée indéterminée ou pour une durée déterminée ou au voyage et ceux se trouvant en position de réserve sont tenus de :

- se mettre à la disposition de leur armement suivant la notification faite par l'armateur ou son représentant ;
- prendre leur service à bord de tout navire de l'armement suivant leur qualification ou leur grade ;
- exercer, à la demande de l'armement, toutes activités dans des emplois qui correspondent à leur qualification ou à leur grade, à bord ou à terre sur le navire stationné au port ;
- informer dès que possible l'armement de toute maladie ou de toute blessure subie lorsqu'ils se trouvent à terre.

**Art. 234** : Le marin n'est pas tenu, sous réserve d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il a été engagé.

Dans des circonstances de force majeure ou si le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, il peut, cependant, être ordonné au marin d'accomplir un travail autre que celui pour lequel il a été engagé.

**Art. 235** : Lorsqu'il est constaté, pendant la navigation, un manque de qualification requise pour l'exécution du service auquel le marin est affecté, le capitaine peut lui demander d'effectuer tout autre travail qu'il juge pouvoir lui confier. Dans ce cas, le marin est rémunéré d'après son nouvel emploi.

**Art. 236** : Si, pendant la navigation, l'effectif de l'équipage subit une réduction, chaque marin est tenu, à la demande du capitaine, d'accomplir un travail supplémentaire pour lequel il est rémunéré, conformément, s'il y a lieu, aux stipulations contractuelles ou à la convention collective en vigueur.

Lorsque la réduction de l'effectif est de nature à entraîner des difficultés dans la conduite du navire ou un surmenage d'un membre de l'équipage, le capitaine complète l'effectif à la prochaine escale du navire.

**Art. 237** : Le marin est tenu de prendre part à toutes opérations de sauvetage de navire et de personnes se trouvant en danger en cours de navigation.

Il participe également au sauvetage des effets naufragés ou de la cargaison du navire.

**Art. 238** : En l'absence d'une clause du contrat d'engagement maritime l'y autorisant expressément, le marin ne peut embarquer à bord du navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au taux le plus élevé au lieu et à l'époque de leur embarquement, pour des marchandises de même espèce que celles indûment chargées sur le navire et pour le même voyage. Il est également responsable de tous dommages, amendes ou autres sanctions fiscales subies par le navire du fait de l'infraction mentionnée au présent article.

**Art. 239** : En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 238, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou sa cargaison ou à faire encourir des amendes ou des confiscations pour infractions aux lois et règlements maritimes, sanitaires, douaniers ou environnementaux, et ce dans le strict respect de la préservation de l'écosystème marin.

La sauvegarde de la vie humaine en mer prime sur tout.

**Art. 240** : Le marin est tenu de déclarer au capitaine les quantités exactes et la nature des denrées de consommation personnelle et les objets qui sont en sa possession. Il répond de toutes les conséquences pouvant résulter de fausses déclarations, notamment sur le plan douanier ou sanitaire.

## Section 2 : Obligations de l'armateur

### Paragraphe 1<sup>er</sup> : Rémunération du marin

**Art. 241** : Le marin est rémunéré selon sa qualification, la fonction exercée à bord du navire et au travail effectivement accompli, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux (02) modes de rémunération.

Dans tous les cas, les gens de mer sont payés à des intervalles n'excédant pas un (01) mois et proportionnellement à la durée effective des services assurés.

**Art. 242** : Il est remis aux gens de mer un relevé mensuel des paiements qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel figurent les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à taux différents de ceux qui avaient été convenus.

**Art. 243** : Le montant des salaires de base et des suppléments ainsi que les primes et les parts de profits, leur mode de calcul et les conditions de leur paiement sont fixés conformément à la réglementation ou à la convention maritime de 2006 et en tenant compte des dispositions du contrat d'engagement maritime.

**Art. 244** : Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée effective des services assurés.

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation du voyage, et à une indemnité en cas de retardement, à moins que la prolongation ou le retardement soit imputable à un cas de force majeure. Il ne subit aucune réduction du salaire en cas d'abrègement du voyage, quelle qu'en soit la cause.

**Art. 245** : Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit, le marin rémunéré au voyage conserve son droit au salaire stipulé dans le contrat d'engagement maritime, mais sans que ce salaire puisse excéder le montant dû pour un (01) mois de service, à compter du jour de la résiliation du contrat par l'armateur.

**Art. 246** : Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, de prolongation ou d'abrègement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait de ce retardement, de cette prolongation ou de cet abrègement.

**Art. 247** : Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien, a droit à une rémunération équivalente au salaire afférent à cette fonction durant la période d'exercice de celle-ci.

**Art. 248** : Le capitaine du navire, rémunéré sur une base forfaitaire, n'a pas droit à une rémunération supplémentaire pour le travail effectué en dehors des heures normales de service.

**Art. 249** : Lorsque, pour des raisons de sécurité du navire, le capitaine ordonne à un marin de prendre le travail en dehors de ses heures de service, en vue du renforcement d'un poste d'équipage, une rémunération supplémentaire lui est versée pour chaque heure de travail effectuée.

**Art. 250** : Les membres de l'équipage d'un navire, à l'exception de ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage, qui ont assisté un autre navire ou participé à son sauvetage ou prêté assistance avec un résultat utile, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire à bord duquel ils sont embarqués.

**Art. 251** : En cas de perte du navire par naufrage, le marin a droit au salaire payable conformément aux stipulations du contrat d'engagement maritime, pendant une période de deux (02) mois à compter du jour du naufrage du navire, si le contrat d'engagement a été résilié par l'armateur et que le marin est resté sans travail pendant cette période.

En cas de vente, de naufrage ou d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité de chômage pendant une période de deux (02) mois dans les mêmes conditions qu'à l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article.

Le paiement de la rémunération prévu par les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du présent article n'affecte pas les autres droits que les gens de mer peuvent faire valoir suite à des pertes ou des lésions résultant de la perte du navire ou du naufrage. Les gens de mer peuvent mettre en action, pour le recouvrement de ces indemnités, les mêmes voies de droit que pour le recouvrement des arriérés de salaires qui leur sont dus.

**Art. 252** : En cas de rupture du contrat par le fait ou par la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin a droit aux salaires qui lui sont dus pour le temps passé au service de l'armateur, conformément à la législation en vigueur.

Le marin a également droit dans tous les cas :

1) à une indemnité de licenciement équivalent à :

a) 35 % du salaire global moyen par année de présence pour les cinq (05) premières années ;

b) 40 % du salaire global moyen par année, de la 6<sup>e</sup> à la 10<sup>e</sup> année incluse ;

c) 45 % du salaire global moyen par année au-delà de la 10<sup>e</sup> année

2) en outre, à une indemnité compensatrice de préavis.

**Art. 253** : En cas de rupture du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin a également le droit de retenir, à titre d'indemnité, les avances perçues.

Le marin rémunéré au profit a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou, à défaut, par l'administration maritime ou le tribunal compétent.

**Art. 254** : En cas de rupture abusive du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le tribunal saisi peut accorder au marin, en plus de l'indemnité de licenciement, des dommages et intérêts conformément au droit commun.

**Art. 255** : En cas d'inaptitude à la suite d'un accident de travail à bord du navire ou en raison d'un mauvais état de santé du marin dûment constaté, les salaires qui lui sont dus ne peuvent être diminués pendant le voyage.

Si le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage ou en cas de rémunération au profit, la totalité du salaire ou des montants prévus est due à ses ayants cause.

**Art. 256** : En cas de disparition du marin pendant un voyage, ses salaires sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour de la constatation du décès par jugement.

**Art. 257** : Le marin qui s'absente sans justification perd tout droit au salaire pendant la durée de son absence.

**Art. 258** : Le contrat d'engagement du marin est suspendu lorsqu'il est détenu comme suspect en raison d'une infraction à la législation pénale. Il peut réintégrer immédiatement son service en cas de non condamnation.

**Art. 259** : Le marin ne peut déléguer ses salaires ou des parts de profit qu'en faveur d'une personne dûment mandatée. Une telle délégation ne peut dépasser les deux tiers du montant total des salaires ou des parts de profit dus.

La délégation des salaires peut être donnée ou révoquée à tout moment par le marin, soit par écrit, la signature du marin étant dûment certifiée, soit en cours de voyage, par un télégramme ou autre message du même type adressé à l'armateur et confirmé par le capitaine du navire à bord duquel le marin se trouve.

La délégation des salaires et sa révocation prennent effet dès leur notification à l'armateur.

**Art. 260** : Les armateurs établissent un système de délégation par transferts bancaires ou par des moyens similaires. Ces transferts doivent pouvoir s'effectuer en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Tout frais retenu pour le service visé à l'alinéa précédent est d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué doit, conformément à la législation nationale, correspondre aux taux courants du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

**Art. 261** : Le marin a droit à des avances à valoir sur ses salaires. Le montant des avances susceptibles d'être versées ainsi que les conditions de leur paiement sont fixés dans un règlement intérieur établi par l'armateur après avis du délégué du personnel et approuvé par l'administration maritime.

**Art. 262** : Le marin peut également obtenir, en cours de route, un acompte sur ses salaires. Tout versement d'un acompte est mentionné sur le livre de bord et suivi de la signature de deux membres de l'équipage.

Les acomptes versés ne peuvent être supérieurs à un tiers du montant total des salaires dus au marin au moment où un acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

**Art. 263** : Les dispositions légales relatives aux parts de salaires non cessibles et aux parts de salaires ne pouvant être saisies par décision de justice au profit d'une tierce personne, sont applicables au marin. Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- les vêtements du marin ;

- les instruments et autres objets appartenant au marin lorsqu'ils sont utilisés dans l'exercice de sa profession ;

- les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

### **Paragraphe 2 : Approvisionnement du marin**

**Art. 264 :** L'armateur est tenu de fournir aux marins, à titre gratuit et jusqu'à la fin de leur engagement, la nourriture et une eau potable en qualité et quantité suffisante. La nourriture présente une certaine valeur nutritionnelle et tient compte de la diversité des appartenances culturelles et religieuses. La nourriture et l'eau potable répondent en quantité aux besoins des personnes à bord. Sur les navires affectés à la navigation côtière, l'armateur peut verser au marin une allocation équivalente.

**Art. 265 :** L'autorité maritime compétente fixe pour les navires qui n'effectuent pas une navigation internationale :

- 1) la composition de la ration journalière minimum de la nourriture qui, est fournie au marin sur les différentes catégories de navires ;
- 2) le montant de l'allocation équivalente qui peut être versée, le cas échéant, par l'armateur, et les conditions dans lesquelles le marin peut en bénéficier.

**Art. 266 :** Pour les navires effectuant une navigation internationale, l'autorité maritime définit la réglementation applicable à l'approvisionnement des marins en vivres, en eau et au service de table à bord.

**Art. 267 :** Dans le cadre des réglementations visées aux articles 265 et 266, la fourniture de nourriture et d'eau potable respecte les normes minimales suivantes :

- 1) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leurs préceptes religieux et habitudes culturelles touchant à l'alimentation, et de la nature et de la durée du voyage ;
- 2) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;
- 3) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas possèdent la formation et les qualifications requises, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène alimentaire et l'hygiène personnelle, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

**Art. 268 :** N'obtiennent un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes :

- 1) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité maritime et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés ;
- 2) avoir réussi un examen dans les conditions arrêtées par l'autorité maritime compétente.

**Art. 269 :** A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix (10) personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent être dispensés, par l'autorité maritime, d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et l'hygiène personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

**Art. 270 :** Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité maritime compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un (01) mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

**Art. 271 :** L'autorité maritime compétente fixe les conditions dans lesquelles, à des intervalles de temps déterminés, le capitaine ou un officier spécialement désigné par lui à cet effet, accompagné d'un membre de l'équipage du navire, procède à l'inspection des :

- 1) provisions en vivres et en eau ;
- 2) locaux et équipements utilisés pour la réception et la conservation des vivres et de l'eau, ainsi que des locaux, aménagements et équipements utilisés pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit.

**Art. 272 :** Sur plainte écrite d'un quart au moins des membres de l'équipage ou à la suite d'une plainte formulée par une organisation reconnue d'armateurs ou de marins, relative à la fourniture des provisions en vivres et en eau ou au service de cuisine et de table à bord, l'autorité maritime peut procéder à une inspection et faire procéder à l'analyse des prélèvements aux frais de l'armateur.

Afin de ne pas retarder, le cas échéant, le départ du navire, la plainte visée à l'alinéa précédent est formulée dès que possible et au moins vingt-quatre (24) heures avant l'heure fixée pour le départ du navire du port.

**Art. 273** : L'autorité maritime compétente :

1) recueille en coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations sont mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. A cette fin, des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels, sont utilisés ;

2) fait des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, facilite le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et assure une organisation du travail optimale ;

3) élabore en coopération avec des agences et des organisations compétentes, du matériel didactique et diffuse des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants ;

4) coopère étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé, et recourt, au besoin, aux services de ces autorités.

**Art. 274** : Il est interdit à toute personne d'introduire à bord du navire des boissons alcoolisées, sans l'autorisation expresse du capitaine.

Toute boisson alcoolisée introduite à bord du navire, contrairement aux dispositions de l'alinéa précédent, est confisquée par le capitaine sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales.

### **Paragraphe 3 : Logement du marin et loisirs à bord**

**Art. 275** : Des conditions de logement et des lieux de loisirs décentes sont assurés et maintenus à bord des navires pour les gens de mer qui y vivent, y travaillent ou y vivent et y travaillent, afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Les prescriptions du présent code, qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires, ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date du 20 août 2013.

Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

**Art. 276** : Tout navire battant pavillon togolais :

1) est conforme aux normes minimales prévues par le présent code et aux dispositions réglementaires adoptées pour son application quant aux conditions de logement et aux moyens de loisirs assurés aux gens de mer ; il est, notamment, conforme aux dispositions relatives à la protection de la santé, la sécurité et la prévention des accidents, de manière à garantir que tous logements mis à la disposition des gens de mer qui travaillent ou vivent, ou travaillent et vivent à bord soient sûrs, décents, compte tenu de leurs besoins spécifiques ;

2) est soumis à des inspections, conformément aux dispositions relatives aux inspections organisées dans le cadre des responsabilités de la République togolaise au titre de l'Etat du pavillon, et aux règles énoncées ci-dessous, visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

**Art. 277** : Des inspections fréquentes sont menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de manière à assurer que le logement des gens de mer est en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes.

Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

**Art. 278** : Des décrets en conseil des ministres, conformément à la réglementation internationale en vigueur, déterminent les modalités d'application des articles 275 à 277, notamment les prescriptions générales ou normes relatives :

- à la conception et à la construction des locaux de logement ;
- à la ventilation et au chauffage ;
- à l'éclairage ;
- aux cabines ;
- aux réfectoires ;
- aux installations sanitaires à bord ;
- aux installations de blanchisserie ;
- aux installations, commodités et services de loisirs.

### Section 3 : Rapatriement du marin

**Art. 279 :** Les marins ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas suivants :

1) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger ; ou

2) à l'expiration du préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime, lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement du marin ;

a) par l'armateur ; ou

b) par le marin pour des raisons justifiées ;

3) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

**Art. 280 :** Sont réputées couvertes par l'article 279 2) et 3) ci-dessus les circonstances suivantes :

- cas de maladie ou d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager ;

- cas de naufrage ;

- quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue ;

- quand un navire fait route vers une zone de guerre dans laquelle le marin ne veut pas se rendre ;

- cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

**Art. 281 :** Tout membre d'équipage de nationalité togolaise, domicilié au Togo, qui est débarqué à l'étranger en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié à son port togolais d'embarquement.

Ce droit n'est soumis à aucune condition exigeant au préalable une période de service minimum en mer.

Si le port d'embarquement se trouve à l'étranger, le marin togolais est rapatrié à sa demande en République togolaise.

**Art. 282 :** Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du membre de l'équipage durant son retour.

Ils comprennent également les frais médicaux jusqu'au moment fixé pour son départ.

**Art. 283 :** Les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement incluent au moins :

- le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément aux paragraphes ci-dessous ;

- le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

- la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à destination ;

- le transport de trente (30) kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;

- le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

**Art. 284 :** Il est interdit à l'armateur de se faire remettre par le marin, au début de sa période d'emploi, une avance destinée à couvrir les frais de son rapatriement. Il lui est également interdit d'imputer les frais de rapatriement du marin sur le salaire ou les autres prestations dues à celui-ci, sauf lorsque l'intéressé a, au regard de la législation nationale, des autres dispositions pertinentes ou des conventions collectives applicables, manqué gravement aux obligations de son emploi.

**Art. 285 :** Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant au port d'embarquement visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 281.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

**Art. 286 :** S'il apparaît qu'au terme des quatre (04) premiers mois de son premier voyage à l'étranger à bord d'un navire battant pavillon togolais, un marin de moins de dix-huit (18) ans n'est pas apte à la vie en mer, il a la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, à partir du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires du Togo ou de l'Etat dont le jeune marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi

que ses raisons sont notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

**Art. 287 :** Les frais de rapatriement du marin, qui est resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté, sont à la charge de l'armateur s'il a été débarqué ou abandonné à l'étranger en raison :

- d'un accident survenu au service du navire ;
- d'un naufrage ;
- d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part ;
- de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable telle que la saisie du navire ou l'arrêt de son exploitation.

**Art. 288 :** Il incombe à l'armateur d'organiser le rapatriement du marin par des moyens appropriés et rapides. Le mode normal de transport est la voie aérienne. Les destinations vers lesquelles le marin a le droit d'être rapatrié comprennent les pays avec lesquels il est réputé avoir des attaches effectives, y compris :

- le lieu où le marin a accepté de s'engager ;
- le lieu stipulé par convention collective ;
- le pays de résidence du marin ; ou
- tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

L'armateur continue de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée ci-dessus, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un autre navire faisant route vers l'une de ces destinations.

Les droits afférents au rapatriement peuvent devenir caducs si le marin intéressé ne les fait pas valoir dans un délai de deux (02) ans à compter de la date de son rapatriement ou dans un autre délai défini comme raisonnable par la convention collective applicable.

**Art. 289 :** Les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou subir une peine sont à la charge de l'Etat demandeur.

**Art. 290 :** Tout armateur d'un navire battant pavillon togolais souscrit une garantie financière assurant que les gens de mer sont dûment rapatriés.

**Art. 291 :** Les dispositions de la présente section ne font pas obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement par voie d'arrangements contractuels avec une tierce partie.

Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais :

- l'autorité maritime compétente organise le rapatriement du marin ;
- les frais encourus pour le rapatriement du marin sont recouverts auprès de l'armateur concerné ;
- les navires de l'armateur concerné peuvent être immobilisés sur décision de l'autorité maritime jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.

**Art. 292 :** Un membre de l'équipage, de nationalité étrangère débarqué ou abandonné dans un port de la République togolaise en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié, soit dans le pays où il est domicilié, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, à son choix, à moins que le contrat d'engagement ou une convention postérieure en ait convenu autrement.

L'autorité maritime compétente informe immédiatement le représentant diplomatique du marin.

Le rapatriement est effectué soit par le consignataire ou en cas de défaillance de celui-ci, par la représentation diplomatique du marin. Les frais de séjour avant le rapatriement sont à la charge de ces mêmes autorités.

**Art. 293 :** Une copie des présentes dispositions applicables au rapatriement, établies dans la langue appropriée, est conservée à bord des navires battant pavillon togolais et tenue à la disposition des marins.

## TITRE II - TRAVAIL MARITIME

**Art. 294 :** Les dispositions du présent titre sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire, à l'exception :

- du capitaine ;
- du pilote du navire ;
- du médecin et du personnel infirmier exclusivement employé à des travaux d'infirmerie ;
- des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage et qui sont employées, pendant que le navire est au port ou en mer, à des travaux de réparation, de nettoyage, de chargement ou de déchargement du navire ou à des fonctions d'entretien, de surveillance ou de garde.

**Art. 295 :** Le présent code fixe les conditions minimales de travail, le marin pouvant conclure avec l'armateur un contrat à des conditions plus favorables en ce qui concerne l'organisation du travail à bord et les congés.

## CHAPITRE I<sup>er</sup> - ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD

**Art. 296 :** Le capitaine affiche en un lieu accessible à tout le personnel de bord, les instructions relatives à l'organisation du travail à bord. Ces instructions sont soumises au visa de l'administration maritime.

L'affichage comprend un tableau qui indique au moins :

- le programme du service en mer et au port ;
- le nombre maximal d'heures de travail et le nombre minimal d'heures de repos définis conformément à la présente loi.

Le tableau susvisé est établi selon un modèle défini par voie réglementaire, en français et en anglais.

**Art. 297 :** La durée normale du travail des marins ne peut excéder huit (08) heures par jour, soit quarante-huit (48) heures par semaine, avec un (01) jour de repos par semaine, en principe le dimanche, plus le repos correspondant aux jours fériés. Une convention collective précise les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui n'est pas moins favorable que ce qui est prévu par la présente loi.

Est considéré comme temps de travail effectif en plus du temps normal de service ou de veille, le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

A bord des engins de servitude tels que les remorqueurs et les chalands qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie navigable des fleuves et rivières, ainsi qu'à bord des bâtiments et des engins employés aux travaux maritimes, chaque heure de présence à bord à la disposition du capitaine est considérée comme heure de travail effectif.

**Art. 298 :** N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous :

- 1) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

- 2) les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ;

- 3) les appels, exercices d'incendie ou d'abandon et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) ;

- 4) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires.

Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux se déroulent de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

Lorsqu'un marin est à disposition, du fait que, par exemple, les machines dont il a la responsabilité ne requièrent pas sa présence continue, il a droit à une période de repos compensatoire adéquate si sa période normale de repos a été interrompue par des interventions.

Rien dans le présent article n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

Concernant les hypothèses mentionnées aux paragraphes 1) et 2) du présent article, le capitaine peut suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine fait en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

**Art. 299 :** Le marin est tenu, aussi bien au port qu'en cours de navigation, à bord comme à terre, d'exécuter les ordres de ses supérieurs en ce qui concerne le navire et la cargaison.

**Art. 300 :** La durée du travail, à bord des navires, ne peut excéder, pour les marins de moins de dix-huit (18) ans, six (06) heures par jour et quatre (04) heures le samedi, soit trente-quatre (34) heures par semaine.

Un mineur ne peut être employé à bord qu'à des travaux et services en rapport avec ses capacités physiques, correspondant à l'exercice de ses fonctions. Le capitaine

est tenu de veiller à l'initiation du mineur dans l'exercice de la profession de marin.

**Art. 301** : Sauf dans les cas de nécessité impérieuse prévus aux points 1) et 2) de l'article 298, le marin de moins de dix-huit (18) ans a droit à :

1) une interruption de son travail d'une durée d'une heure, après quatre (04) heures de travail continu ; un repos de quinze (15) minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux (02) heures.

2) un repos complet entre vingt et une (21) heures et six (06) heures.

3) une pause suffisante pour chacun des repas et une pause d'au moins une (01) heure pour prendre le repas principal.

Une dérogation concernant le travail de nuit peut être accordée par l'autorité maritime compétente quand la nature particulière de la tâche ou le programme de formation agréé exige que les gens de mer de moins de dix-huit (18) ans visés par la dérogation accomplissent des tâches de nuit et que l'autorité a déterminé, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne porte pas préjudice à la santé ou au bien-être des intéressés.

**Article 302** : Un marin de moins de dix-huit (18) ans ne peut effectuer d'heures supplémentaires que dans la limite de deux (02) heures par jour, sauf en cas de nécessité impérieuse et notamment pour des raisons de sécurité et l'exécution des travaux prévus à l'article 298 du présent code.

**Article 303** : Le personnel chargé de la sécurité, de la surveillance et de la manutention au port est organisé à la diligence du capitaine en respectant une durée normale de repos et la limite hebdomadaire des heures de travail.

**Art. 304** : Le décompte des heures supplémentaires est tenu sur un cahier spécial sur les navires de jauge brute de plus de cinq cents (500), effectuant une navigation internationale. Cette mesure n'est pas applicable aux capitaines et aux officiers rémunérés au forfait.

Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer sont tenus, selon un modèle approuvé par l'autorité maritime compétente. Il est remis au marin un exemplaire des mentions qui y ont été portées le concernant, signé par le capitaine ou une personne ayant sa délégation, et par le marin.

**Art. 305** : Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer pour leur santé et leur bien-être, sous l'autorité du capitaine, dans la mesure où celles-ci sont compatibles avec les exigences de leurs fonctions.

**Art. 306** : Le jour et l'heure de l'appareillage du navire ou de changement de son lieu de mouillage sont indiqués le plus tôt possible sur le tableau d'affichage à la coupée du navire.

Lorsqu'un marin est absent du bord, sans justification à l'heure d'appel précédent l'appareillage du navire au port d'armement, il peut être remplacé.

**Art. 307** : Sur les navires dont l'équipage hors officiers comporte plus de douze (12) marins, ceux-ci désignent un ou plusieurs délégués de bord, selon les spécialités, chargés de transmettre leurs demandes au capitaine.

**Art. 308** : Les représentants syndicaux officiellement reconnus comme représentant certaines catégories de marins ont libre accès à bord pendant les séjours au port pour se concerter avec les marins ou présenter des demandes au capitaine.

**Article 309** : Tout accord relatif aux conditions de travail intervenu entre l'armateur et une catégorie de personnel est porté à la connaissance de l'administration maritime pour visa et enregistrement.

L'administration maritime peut le transformer en réglementation si la portée de la convention intéresse d'autres personnels.

**Art. 310** : L'armateur est tenu au respect des dispositions établies par l'administration maritime en matière de prévention des accidents de travail. Il est par ailleurs tenu de signaler à l'administration maritime tous les accidents de travail et de fournir à cet égard toutes informations requises, notamment le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents du travail et préciser dans quelle partie du navire et en quel lieu l'accident s'est produit.

**Art. 311** : Les dispositions du présent chapitre relatives à la durée du travail à bord ne sont pas applicables :

- 1) au second capitaine ou au chef mécanicien ;
- 2) à tout autre officier chef de service qui ne prend pas le quart.

**Art. 312** : Le navire en rade ou au port, qui attend un pilote, un poste à quai, un contrôle sanitaire ou douanier ou règlement des formalités requises par autorités administratives, est considéré comme un navire faisant route.

**Art. 313** : L'autorité maritime compétente détermine les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

## CHAPITRE II - REPOS, CONGES ET RETRAITE

**Art. 314** : Les gens de mer ont droit à un congé annuel rémunéré.

Sous réserve de toute convention collective prévoyant une méthode appropriée de calcul prenant en considération les besoins particuliers des gens de mer à cet égard, le droit aux congés payés annuels doit être calculé sur la base d'un minimum de trois (03) jours par mois calendaire d'emploi.

Tout accord portant sur l'abandon par le marin du droit au congé payé annuel ou sur une compensation en espèce, est considéré comme nul.

**Art. 315** : Pour le calcul de la durée du congé, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, sont comptées dans la période d'emploi, ainsi que toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime.

Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

Ne sont pas comptés dans le congé payé annuel :

- 1) les jours fériés officiels, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
- 2) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité ;
- 3) les congés à terre temporaires accordés aux gens de mer pendant le contrat d'engagement dans la limite de six (06) semaines sur une même période de douze (12) mois ;
- 4) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité maritime ou au moyen du processus établi ;
- 5) le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée de ce voyage.

Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable.

Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

**Art. 316** : La période à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans toute la mesure possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire ou par convention collective.

Les gens de mer ont le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

Les gens de mer ne sont pas tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime.

Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent en un lieu autre que le lieu autorisé à l'alinéa précédent ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement ; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage n'est pas déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Les gens de mer en congé annuel ne peuvent être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité maritime compétente.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa précédent, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel consiste en une période ininterrompue.

**Art. 317** : Les marins âgés de moins de dix-huit (18) ans, en service à bord de navires, ont droit à un congé payé annuel de trente (30) jours ouvrables.

Tout marin de moins de dix-huit (18) ans qui a servi sans prendre de congé pendant six (06) mois à bord d'un navire effectuant une navigation internationale et qui n'est pas revenu durant cette période dans le pays où il a son domicile est rapatrié, sans frais pour lui, au lieu de son embarquement, dans le pays de son domicile afin qu'il puisse y prendre les congés pour lesquels il a acquis les droits au cours du voyage.

**Art. 318** : Le marin est admis à la retraite conformément à la réglementation en vigueur au Togo.

**Art. 319** : L'autorité maritime compétente détermine les modalités et conditions spécifiques d'octroi des repos et congés des marins, ainsi que les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

### CHAPITRE III - CONFLITS DU TRAVAIL

**Art. 320** : Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'embarquement maritime entre armateurs, maître et marins sont portés préalablement devant l'administration maritime pour une tentative de conciliation.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, le litige est porté devant le tribunal du travail.

**Art. 321** : Les actions en responsabilité engagées contre le marin pour toutes fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement maritime sont résolues suivant la procédure indiquée à l'article précédent.

**Art. 322** : Toute stipulation ou clause quelconque ayant pour effet de donner compétence en ce qui concerne les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime sur les navires togolais, à un tribunal étranger ou à une juridiction arbitrale statuant à l'étranger, est considérée comme nulle et non avenue.

### TITRE III - REGIME SOCIAL DES MARINS

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES

**Art. 323** : Toute personne de nationalité togolaise ou résident légalement sur le territoire togolais exerçant la profession de marin est obligatoirement affiliée au régime de prévoyance sociale en vigueur au Togo.

Les ressortissants d'autres Etats embarqués sur des navires battant pavillon togolais sont affiliés au régime de prévoyance sociale en vigueur en République togolaise, sauf s'ils relèvent déjà d'autre régime prenant en compte cette période d'emploi.

**Art. 324** : Le bénéfice du régime de prévoyance sociale est accordé aux marins et à leurs ayants droit, sous réserve que les marins réunissent les conditions de navigation, d'affiliation et de cotisation au régime de prévoyance sociale en vigueur au Togo.

**Art. 325** : Les armateurs et tous les autres employeurs bénéficiant des services des marins sont tenus au paiement d'une cotisation calculée en fonction des salaires versés aux marins, conformément aux règles prévues par le régime de prévoyance sociale.

Les armateurs et les marins peuvent améliorer contractuellement ce régime auprès des assurances privées.

**Art. 326** : Les marins qui, à bord des dispositifs et installations en mer et en lagune participent à des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources du plateau continental peuvent, sur demande, rester assujettis au régime d'assurance sociale applicable aux gens de mer et continuer donc à bénéficier des dispositions du présent code relatif aux risques maladie, accident et au rapatriement.

Leur employeur est tenu, dans ce cas, aux obligations prévues à la charge de l'armateur.

### CHAPITRE II - MALADIES, ACCIDENTS ET DECES EN COURS DE NAVIGATION

#### Section 1<sup>re</sup> : Maladies et accidents en cours de navigation

**Art. 327** : Le marin tombé malade ou blessé dans un accident survenu au cours ou à l'occasion du service à bord du navire ou lors d'un travail effectué à terre pour le compte de l'armateur pendant la durée du contrat d'engagement maritime a droit à une assistance à la charge de l'armateur jusqu'à son débarquement.

Après le débarquement le marin blessé ou tombé malade est pris en charge par le régime de prévoyance sociale, nonobstant le délai de quatre (04) mois de soin dû par l'armateur au marin à compter du jour où celui-ci a été débarqué à terre, au Togo.

**Art. 328** : L'accident du travail maritime s'entend d'un événement ayant une cause extérieure ou non, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent à la profession de marin et entraînant, pour la victime, soit la nécessité de soins médicaux, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive.

**Art. 329** : Est assimilé à l'accident du travail maritime, l'accident survenu au marin dans l'une des circonstances suivantes :

- 1) du fait ou à l'occasion d'un travail effectué à terre ou à bord d'un navire, pour le compte de l'armateur, par un marin appartenant au personnel de l'armateur ;
- 2) au cours d'un stage de perfectionnement ou de spécialisation professionnelle ordonnée par l'armateur ;
- 3) pendant le trajet entre la résidence du marin et le lieu de l'embarquement ou du travail, ou inversement, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi.

**Art. 330 :** Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais de l'armateur, s'il est blessé ou contracte une maladie pendant qu'il est au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement. Dans ce dernier cas, il doit être établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit :

- verser la totalité du salaire au malade ou au blessé tant que celui-ci demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ;

- verser la totalité du salaire au malade ou au blessé à compter du rapatriement ou du débarquement de celui-ci au Togo dans la limite de quatre mois (04) suivant la date du débarquement.

**Art. 331 :** Le marin qui est obligé de cesser son travail à la suite de blessures ou de maladie contractée pendant le service à bord du navire est débarqué et hospitalisé au port où se trouve le navire ou au premier port touché par le navire en attendant son rapatriement.

Le débarquement du marin et son hospitalisation sont décidés après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin agréé par l'administration maritime de l'Etat du port déclarant que l'état du malade requiert son débarquement.

**Art. 332 :** Lorsqu'un marin est débarqué dans un port étranger à la suite de blessures ou de maladie contractée à bord du navire, le consul ou le représentant diplomatique de la République togolaise peut exiger du capitaine le dépôt, auprès d'un organisme ou d'une caisse qu'il lui désigne, de la somme présumée nécessaire au traitement et au rapatriement du marin blessé ou malade.

**Art. 333 :** Le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la garde des biens se trouvant à bord et qui appartiennent à un marin blessé ou malade, jusqu'au moment du débarquement du marin.

L'armateur ou son représentant prend des mesures pour les faire parvenir à lui-même ou à ses parents les plus proches.

**Art. 334 :** L'assistance à la charge de l'armateur comprend :

1) le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques en qualité et quantité suffisante ;

2) la nourriture et le logement ;

3) le rapatriement s'il est débarqué hors du port d'embarquement ;

4) le salaire pendant la période de prise en charge médicale, rapatriement compris. Celui-ci n'est pas dû si la maladie ou la blessure a été causée par un fait intentionnel.

**Art. 335 :** Les soins cessent d'être dus par l'armateur lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée.

Ils cessent également d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai de quatre (04) mois à compter du jour où le marin a été débarqué à terre, au Togo.

L'assurance prend en charge le marin à partir du 5<sup>ème</sup> mois jusqu'à consolidation de la blessure.

Toutefois, si le marin a été débarqué hors du Togo les soins sont dus, s'il y a lieu au-delà du délai de quatre (04) mois prévus à l'alinéa précédent, et jusqu'au rapatriement.

## Section 2 : Décès du marin

**Art. 336 :** Les armateurs prennent à leur charge les frais de retour du corps au port de rapatriement et d'inhumation du marin si le décès survient à bord ou s'il survient à terre pendant la période de l'engagement.

**Art. 337 :** En cas de décès ou de disparition d'un marin en cours de navigation, le capitaine est tenu d'effectuer l'inventaire des biens, effets et valeurs laissés par le marin décédé à bord ou disparu en cours de voyage.

Ces biens et effets sont immédiatement mis sous scellés et déposés dans des locaux fermant à clé où leur garde peut être assurée dans des conditions satisfaisantes. Les valeurs sont déposées dans le coffre du bord, dans un contenant scellé.

Ils sont tenus à la disposition de la famille par l'armement ou par l'administration maritime. L'armateur ou ses représentants prend des mesures pour les faire parvenir à ses parents les plus proches.

**Art. 338 :** En cas de décès du marin, l'armateur est tenu de payer aux ayants droit une indemnité dont le montant est égal à un (01) mois de salaire minimum hiérarchisé

de la catégorie du marin pour chaque année passée au service de l'armateur.

**Art. 339** : En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, allocations de congé et les indemnités de toute nature acquise à la date du décès sont dus à ses ayants droit.

**Art. 340** : Sans préjudice du bénéfice des dispositions des articles 338 et 339 ci-dessus, le salaire du marin décédé pendant qu'il accomplissait un acte de dévouement pour la défense ou le salut du navire est dû en entier pour le voyage aux ayants droit, quelle que soit la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu.

### CHAPITRE III - BIEN-ETRE DES GENS DE MER DANS LES PORTS

**Art. 341** : L'administration maritime prend les mesures nécessaires en vue de promouvoir la mise en place de moyens et services portuaires de bien-être aux gens de mer. Les installations de bien-être existant sur le territoire sont accessibles à tous les marins quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leur opinion politique ou leur origine sociale et quel que soit le pavillon du navire à bord duquel ils sont employés. Sans que ce principe ne soit lésé de quelque manière que ce soit, il peut être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins de groupes de gens de mer différents.

Lorsqu'elle prend les mesures visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'administration maritime tient compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

**Art. 342** : Les gens de mer sont assurés de trouver dans des ports d'escale, surtout à l'étranger et dans des zones en proie à des conflits, des installations et services de cet ordre qui répondent à leurs besoins particuliers sur les plans de la sécurité, la santé et les loisirs, notamment :

- des salles de réunion et de détente, selon les besoins ;
- des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions ;
- des moyens éducatifs ;
- le cas échéant, des moyens permettant d'accomplir des rites religieux et des moyens d'obtenir des conseils personnels.

Les installations et services de bien-être sont mis à la disposition des gens de mer par une ou plusieurs des institutions suivantes :

- les pouvoirs publics ;
- les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord ;
- des organisations bénévoles.

Les installations de bien-être qui sont mises à la disposition des gens de mer peuvent être, selon les besoins, des installations destinées à un usage plus général.

**Art. 343** : Les moyens et services de bien-être, ainsi que les modalités et conditions de leur examen régulier sont définis par le ministre chargé des Affaires maritimes, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer.

**Art. 344** : Les moyens et services de bien-être, ainsi que les modalités et conditions de leur examen régulier sont définis par le ministre chargé des Affaires maritimes.

**Art. 345** : Le financement des moyens et services de bien-être en faveur des gens de mer proviennent des sources suivantes :

- subventions diverses ;
- taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes et fixés par voie réglementaire ;
- contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations ;
- contributions volontaires d'autres sources.

Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer des services de bien-être, ils ne sont employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

**Art. 346** : Pour la protection des gens de mer dans les ports du Togo, des mesures réglementaires sont adoptées pour faciliter :

- l'accès au consul de l'Etat dont ils sont ressortissants ou de l'Etat où ils résident ;
- une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

Les gens de mer sous le coup d'une mesure privative de liberté dans un port étranger bénéficient d'une administration prompte et régulière, des procédures légales pertinentes et de la protection consulaire appropriée.

Lorsqu'un marin est, pour quelque raison que ce soit, sous le coup d'une mesure privative de liberté dans un port étranger, le directeur de la marine marchande, en cas de demande, en informe immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. Il l'informe aussi rapidement de son droit de faire une telle demande. Enfin, il autorise les agents consulaires de ces Etats à voir immédiatement le marin et, par la suite, à lui rendre visite régulièrement tant qu'il est sous le coup de cette mesure.

Des mesures réglementaires sont adoptées de manière à assurer la sécurité des gens de mer étrangers contre toute agression ou autre acte illégal tandis que le navire se trouve dans les eaux territoriales et, en particulier, dans les approches portuaires.

Des mesures réglementaires sont adoptées de manière que les personnes responsables, dans les ports et à bord des navires, mettent tout en œuvre pour que les gens de mer puissent débarquer aussi tôt que possible après l'arrivée du navire au port.

La coopération avec les autres pays pour le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports est développée. Cette coopération peut comprendre les mesures suivantes :

- des consultations entre autorités compétentes sur l'offre d'installations et services de bien-être aux gens de mer dans les ports et à bord des navires, ou sur leur amélioration ;

- des accords sur la mise en commun des ressources et celle des installations de bien-être dans les grands ports afin d'éviter les doubles emplois ;

- l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives ;

- l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer en mer et dans les ports.

#### **CHAPITRE IV - PRESTATIONS DE LA SECURITE SOCIALE AUX MARINS ET A LEURS AYANTS DROIT**

**Art. 347 :** Les gens de mer ainsi que les personnes à leur charge sont couverts, en matière de sécurité sociale suivant le régime qui est défini par voie réglementaire et les dispositions du présent chapitre.

#### **Art. 348 :**

1) Sans préjudice de la protection prévue en matière de soins médicaux à bord et d'accident ou de maladie

survenant à bord, les gens de mer bénéficient de la couverture des branches suivantes,

- a) prestations de vieillesse ;
- b) prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle ;
- c) prestations familiales ;
- d) prestations de maternité ;
- e) prestations d'invalidité ;
- f) prestations de survivants.

2) A l'entrée en vigueur de la présente loi :

a) tous les gens de mer habituellement résidents au Togo bénéficient de la protection qui est définie par les textes réglementaires pour les branches de sécurité sociale spécifiées au paragraphe I du présent article ;

b) cette protection bénéficie également aux gens de mers qui sont ressortissants du Togo ;

c) cette protection s'applique également à l'égard des gens de mer qui sont ressortissants des pays avec lesquels des accords ont été conclus en matière de sécurité sociale et conformément à ces accords ; les gens de mer concernés sont avisés des modalités selon lesquelles les différentes branches de sécurité sociale leur sont applicables en ce qui les concerne ;

d) les gens de mer bénéficient également de toutes les prestations de sécurité sociale prévues par la loi qui sont inhérentes aux obligations générales du Togo en vertu du droit international ;

e) les gens de mer visés au point 2 a) à c) bénéficient de toutes conditions plus favorables dont les gens de mer dans leur situation bénéficiaient au regard de la législation du Togo avant l'entrée en vigueur de la présente loi ;

f) les personnes à la charge des gens de mer visés dans le présent paragraphe bénéficient également de la protection prévue en faveur des gens de mer concernés dans la mesure de ce que prévoit la législation en vigueur.

**Art. 349 :** En vue d'atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour tous les gens de mer relevant de la juridiction du Togo, les règles applicables en matière de sécurité sociale font l'objet d'un réexamen régulier, en prenant en considération toute amélioration de la situation nationale survenue entre-temps ainsi que les perspectives offertes par le recours, lorsque cela est possible et indiqué, à des accords bilatéraux ou multilatéraux, à des systèmes basés sur des cotisations, à des assurances ou à tous autres moyens efficaces pour étendre ou renforcer la protection des gens de mer ou faire bénéficier ceux-ci de prestations comparables en l'absence d'une couverture adéquate.

L'autorité maritime compétente coopère par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements pour garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale que ces droits soient assurés au moyen de systèmes basés sur des cotisations ou des systèmes autres acquis ou en cours d'acquisition par tous les gens de mer, indépendamment du lieu de résidence de ces derniers.

Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, des accords sont trouvés afin de déterminer celle des législations qui s'applique, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

L'autorité compétente définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des litiges, pour tous les litiges afférents à des prestations auxquelles les gens de mer prétendent, sans considération de la manière dont le financement de ces prestations est assuré.

**Art. 350 :** Pour avoir droit au bénéfice des prestations sociales, le marin et sa famille répondent aux conditions d'affiliation et de cotisation prévue dans le régime de prévoyance sociale.

**Art. 351 :** Après consolidation de la blessure, ou stabilisation de l'état de santé résultant d'un accident professionnel, le marin qui a été blessé a droit à une pension d'invalidité s'il est atteint d'une incapacité partielle permanente évaluée d'après le barème en vigueur pour les accidents du travail de droit commun.

**Art. 352 :** Le marin a droit à une pension de retraite d'ancienneté lorsqu'il remplit la double condition de soixante (60) ans d'âge et compte au moins quinze (15) années d'activités comprenant les congés et maladies au service du navire.

Si la navigation a été à durée déterminée, la période d'embarquement, et de congé ou maladies afférentes, est prise en compte pour s'ajouter aux autres droits permettant de liquider une pension de droit commun.

**Art. 353 :** Toutefois, si le marin continue après l'âge de cinquante-cinq (55) ans à naviguer ou à accomplir d'autres services dans le cadre de son contrat d'engagement maritime, valables pour les droits à pension, l'entrée en jouissance de la pension de retraite est reportée à l'âge de soixante (60) ans ou à la cessation de l'activité, si celle-ci est antérieure.

#### TITRE IV - MEDECINE DES GENS DE MER

**Art. 354 :** La médecine des gens de mer est pratiquée par le personnel du corps médical ou par le service de santé des gens de mer au sein de la direction des affaires maritimes.

Le personnel du corps médical subit un examen de spécialité les qualifiant en médecine du travail appliquée aux gens de mer ou assimilés.

Aux fins du présent titre, sont assimilés aux gens de mer :

- 1) les agents des affaires maritimes ;
- 2) les élèves et le personnel des établissements d'enseignement maritime ;
- 3) les personnes des plates-formes d'exploration et d'exploitation offshore.

**Art. 355 :** La médecine des gens de mer a pour missions spécifiques :

- 1) le contrôle de l'aptitude physique à l'entrée dans la profession et les contrôles annuels ou périodiques des marins au commerce, à la pêche, des travailleurs offshore, des plates-formes de forage en mer, des élèves et stagiaires des établissements d'enseignement maritime ;
- 2) le contrôle de l'hygiène à bord des navires et sur les plates-formes de forage ;
- 3) la police sanitaire aux frontières maritimes ;
- 4) l'aide médicale d'urgence à bord des navires et sur les plates-formes de forage.

**Art. 356 :** Le personnel est astreint, au service, au port d'un uniforme dont la composition est définie par voie réglementaire.

**Art. 357 :** L'organisation et le fonctionnement du service de santé des gens de mer sont définis par décret en conseil des ministres.

#### TITRE V - DELEGUES D'EQUIPAGE, DIRIGEANTS SYNDICAUX

**Art. 358 :** Sur chaque navire de plus de dix (10) marins, des délégués d'équipage titulaires et des délégués suppléants sont obligatoirement élus dans les conditions fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

**Art. 359 :** Le nombre de délégués du personnel et leur répartition sur le plan professionnel, les conditions exigées pour être électeur ou éligible, les horaires de travail, les

conditions de licenciement et les conditions de révocation des délégués par leurs collègues électeurs sont fixés par voie réglementaire.

**Art. 360 :** Tout licenciement d'un délégué du personnel envisagé par l'employeur ou son représentant est soumis à l'appréciation de l'administration maritime.

La même procédure est applicable au licenciement des anciens délégués du personnel pendant une période d'un(01) an à partir de l'expiration de leur mandat.

## TITRE VI - CONDITIONS DE TRAVAIL DES MARINS A BORD DES NAVIRES

**Art. 361 :** Sous la responsabilité de l'autorité maritime compétente, un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail à bord des navires battant pavillon togolais est établi, conformément à la réglementation internationale en vigueur.

L'autorité maritime compétente détermine les institutions publiques ou autres organismes reconnus par elle comme compétents et indépendants pour procéder aux inspections et délivrer des certificats.

L'autorité maritime compétente définit des objectifs et des normes précis pour l'administration du système d'inspection et de certification, ainsi qu'une procédure générale appropriée qui permet de contrôler et de s'assurer que ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

**Art. 362 :** Tout navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans un port du Togo est susceptible d'être inspecté, par des fonctionnaires habilités, aux fins de la vérification de sa conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer.

**Art. 363 :** Des décrets en conseil des ministres, conformément à la réglementation internationale en vigueur, déterminent les modalités d'application des dispositions du présent titre, notamment :

- la certification des conditions de travail ;
- les inspections ;
- les plaintes traitées à bord.

## LIVRE V - TRANSPORTS MARITIMES ET PROFESSIONS AUXILIAIRES

### TITRE I<sup>er</sup> - ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - STATUT DE COMPAGNIE MARITIME NATIONALE

**Art. 364 :** Le statut de compagnie maritime nationale est fixé par décret en conseil des ministres.

#### CHAPITRE II - GESTION DES DROITS DE TRAFICS MARITIMES TOGOLAIS

**Art. 365 :** La participation à l'exploitation des droits de trafics est soumise à la libre concurrence.

**Art. 366 :** La participation à l'exploitation des droits de trafics togolais donne lieu au paiement par l'armement bénéficiaire d'une commission par tonne métrique de marchandises au départ et à destination des ports togolais et à la charge de l'armateur ou de l'affrèteur du navire. Le montant de cette commission est liquidé par le consignataire du navire ou l'affrèteur sur présentation à l'administration maritime du manifeste douane.

Le montant de cette commission est fixé par l'autorité maritime compétente.

### TITRE II - EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - CONTRAT D'AFFRETEMENT PAR CHARTE-PARTIE

##### Section 1<sup>re</sup> : Dispositions générales

**Art. 367 :** L'affrètement est un contrat de location par lequel un armateur (fréteur) s'engage à mettre à la disposition d'une personne physique ou morale (affrèteur) un navire en bon état de navigabilité, moyennant paiement d'un loyer.

**Art. 368 :** Les différents types d'affrètement sont :

- l'affrètement au voyage ;
- l'affrètement à temps ;
- l'affrètement coque-nue.

**Art. 369 :** Le contrat d'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

**Art. 370 :** Les opérations d'affrètements au Togo par des compagnies maritimes togolaises ou étrangères ou tout

affréteur sont soumises à l'autorisation de l'administration maritime pour les navires battant pavillon togolais.

**Art. 371 :** Les mentions devant figurer dans la charte-partie sont : l'identité, la nationalité et le domicile ou le siège social du fréteur et de l'affréteur.

**Art. 372 :** Pour être opposable aux tiers, notamment aux créanciers, assureurs ou acquéreurs du navire, la mention de l'affrètement est portée au fichier central de la flotte dont extrait peut être librement délivré.

**Art. 373 :** Le changement du propriétaire, fréteur du navire, au cours de l'affrètement ne produit pas d'effet sur l'exécution de la charte-partie.

Le fréteur qui a vendu le navire demeure responsable conjointement avec le nouveau propriétaire du navire, de toutes les obligations résultant du contrat d'affrètement en cours.

**Art. 374 :** Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le payement d'un loyer.

**Art. 375 :** Le délai de prescription pour les actions nées du contrat d'affrètement est d'un (01) an.

La prescription est interrompue et produit ses effets conformément au droit commun.

### Section 2 : Affrètement au voyage

**Art. 376 :** Par affrètement au voyage, le fréteur met tout ou partie d'un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

**Art. 377 :** L'affréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations d'affréteur, soit que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ses obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

### Section 3 : Affrètement à temps

**Art. 378 :** Dans l'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini. Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

**Art. 379 :** Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à

un manquement à ses obligations. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

**Art. 380 :** L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

### Section 4 : Affrètement coque-nue

**Art. 381 :** Par affrètement coque-nue, le fréteur s'engage contre paiement d'un fret à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire déterminé sans armement, ni équipage ou avec un équipage incomplet.

L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

**Art. 382 :** L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutifs à l'exploitation du navire.

### Section 5 : Sous-affrètement

**Art. 383 :** L'affréteur peut sous affréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

**Art. 384 :** Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affréteur n'établit pas d'autres relations directes avec le fréteur.

## CHAPITRE II - CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

### Section 1<sup>re</sup> : Dispositions générales

**Art. 385 :** Dans un contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et à la livrer en l'état, et le chargeur à en payer le fret.

**Art. 386 :** Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :

- depuis la prise en charge jusqu'à la livraison ;
- à tous les intéressés au transport maritime, en l'absence de charte-partie ;
- dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

**Art. 387** : Hormis le cas de transport sous charte-partie, le transporteur ou son représentant est tenu de délivrer un connaissement au chargeur.

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite au connaissement. Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard des transporteurs.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

**Art. 388** : Tout document écrit dans lequel le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserve, est nul et de nul effet à l'égard des tiers.

Toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

**Art. 389** : Si le transporteur a volontairement omis une réserve relative à un défaut de la marchandise dont il avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne peut pas se prévaloir de ce défaut pour décliner ou éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de limitation de responsabilité prévue par les dispositions de la convention internationale des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 « règles de Rotterdam ».

### Section 3 : Exécution du contrat

**Art. 390** : Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu, au début du voyage, de faire diligence pour :

- mettre le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il effectue, et des marchandises qu'il transporte ;
- armer, équiper et approvisionner convenablement le navire ;
- mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises sont chargées.

**Art. 391** : Le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arme la marchandise sur le pont du navire. Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

**Art. 392** : Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement pendant la quinzaine

après leur délivrance, si elles ne sont pas passées en mains tierces.

**Art. 393** : En cas de liquidation ou de redressement judiciaire des chargeurs ou réclamations avant l'expiration du délai de quinze (15) jours, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui sont dues.

**Art. 394** : Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

**Art. 395** : Le délai de prescription de toutes les actions contre le chargeur ou le destinataire est d'un (01) an.

### Section 4 : Responsabilité du transporteur et du chargeur

**Art. 396** : Dans le cadre du présent code, le régime de responsabilité du transporteur et du chargeur est celui régi par la convention internationale des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 « règles de Rotterdam ».

### CHAPITRE III - CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MER

**Art. 397** : Le présent chapitre fixe les règles particulières du transport par mer des marchandises dangereuses, notamment celles classées selon la nomenclature de la convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974).

**Art. 398** : Le transport des marchandises en colis nécessite :

- 1) un emballage bien adapté, étanche s'il s'agit de transport liquides et résistant pour les gaz sous pression ;
- 2) un étiquetage et des documents déclaratifs normalisés, indiquant la classification précise.

**Art. 399** : Le chargeur est tenu d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur informe le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indique les précautions à prendre.

Si le chargeur manque à cette obligation et si, le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

1) le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises ;

2) les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

Les dispositions ci-dessus ne peuvent pas être invoquées par une personne qui a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

**Art. 400** : Les marchandises y compris les conteneurs sont, chargés, arrimés, et assujettis pendant toute la durée du voyage, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur ou selon les instructions données par le chargeur pour le transport des marchandises.

**Art. 401** : L'administration maritime délivre un visa pour tout embarquement ou tout transbordement de marchandises dangereuses dans les ports togolais.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont déterminées par voie réglementaire.

**Art. 402** : En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant charge du navire envoie sans retard à l'Etat côtier le plus proche un compte rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement.

Ce compte rendu est établi conformément aux directives et principes généraux adoptés par l'Organisation maritime internationale.

Si le navire qui subit l'événement visé à l'alinéa précédent est abandonné ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur-gérant ou l'exploitant du navire ou leur agent, dans toute la mesure du possible, assument les obligations qui incombent au capitaine aux termes du présent code.

## CHAPITRE IV - CONTRAT DE TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

### Section 1<sup>re</sup> : Contrat de passage

**Art. 403** : Par contrat de passage, le transporteur s'oblige à transporter par mer sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix de ce passage.

Les obligations sont constatées dans le billet de passage.

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Cependant, elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport maritime.

Le transport gratuit est celui où une personne est transportée par mer, à la suite d'une offre faite par un transporteur, à titre publicitaire, dans un but social ou pour tout autre motif, qui ne donne pas lieu au paiement d'une rémunération.

Le transport bénévole est le transport d'une personne par voie maritime, ne donnant lieu à aucune rémunération et pour l'exécution duquel le transporteur n'a conclu aucun contrat ou convention quelconque avec le passager.

**Art. 404** : Sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur des zones délimitées par l'autorité maritime compétente, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

### Section 2 : Responsabilité du transporteur de passagers

**Art. 405** : Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité au début et tout au long du voyage, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire diligence pour assurer la parfaite sécurité et sûreté des passagers.

**Art. 406** : La responsabilité du transporteur de passagers par mer est engagée dans les cas suivants :

- manquement aux obligations prescrites à l'article 405 en cas d'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit au port de départ ou de destination, soit aux ports d'escale ;

- mort ou blessure des passagers causée par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur, sauf si l'accident n'est imputable ni au transporteur ni à ses préposés ;

- dommages dus au retard qui tient à l'inobservation des dispositions de l'article 405 ou à la faute commerciale de ses préposés.

**Art. 407** : La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée à un montant fixé par la convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages adoptés le 13 décembre 1974.

Une limite de responsabilité par capital plus élevée peut être fixée par voie réglementaire.

Les limites susvisées ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.

Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

**Art. 408** : L'action en responsabilité pour les dommages causés au passager transporté se prescrit par deux (02) ans.

Le délai ci-dessus court à compter de la date du débarquement du passager.

**Art. 409** : Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

**Art. 410** : Tout armateur de navire à passager est tenu de souscrire à une police d'assurance pour les passagers embarqués.

Il est également tenu de faire viser la liste des passagers par les services de l'administration maritime.

### Section 3 : Bagages

**Art. 411** : Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme transportés.

**Art. 412** : Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie résulte de sa faute ou de celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par voie réglementaire.

Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

**Art. 413** : Les actions nées à l'occasion du transport de bagages se prescrivent par deux (02) ans. Ce délai court à compter de la date d'achèvement du voyage.

### Section 4 : Passagers clandestins

**Art. 414** : Lorsqu'un passager clandestin est découvert, sur un navire en escale dans un port togolais, il est signalé à l'administration maritime pour vérification de sa nationalité. Celle-ci le remet ensuite au service d'immigration pour son rapatriement.

**Art. 415** : Lorsque, aucun Etat ne reconnaît le passager clandestin comme étant son ressortissant, l'administration maritime autorise le renvoi du passager clandestin dans l'Etat dans lequel se trouve le port qu'elle estime être son port d'embarquement.

En cas de doute sur le port d'embarquement, l'administration maritime peut autoriser le renvoi du clandestin dans l'Etat dans lequel se trouve le dernier port d'escale avant qu'il ait été découvert.

Enfin, lorsqu'un passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux paragraphes 1 et 2, l'administration maritime peut autoriser son renvoi dans l'Etat dont le navire bat pavillon quand le passager clandestin fut découvert.

**Art. 416** : Pour l'application des dispositions de l'article 414, l'administration maritime informe les services d'immigration jusqu'à l'aboutissement du rapatriement du passager clandestin.

**Art. 417** : Les frais d'entretien d'un passager clandestin dans un port togolais, ainsi que ceux de son renvoi dans son pays sont à la charge du propriétaire du navire, sans préjudice de son recours éventuel contre l'Etat dont le passager clandestin est un ressortissant.

**Art. 418** : Par souci d'humanisme et conformément à la charte africaine des droits de l'homme, le capitaine et l'administration maritime et ceux de l'immigration tiennent compte des motifs que le passager clandestin invoquerait pour ne pas être débarqué ou renvoyé dans tel port ou tel Etat.

Les dispositions de la présente section ne portent pas en aucune manière atteinte aux droits et obligations de la République togolaise d'accorder l'asile politique.

### Section 5 : Transport de marchandises par voie d'eau intérieure

**Art. 419** : Par le contrat de transport par voie d'eau intérieure le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures d'un port à un autre, d'une gare à une autre ou d'un appontement à un autre.

Le contrat de transport par voies d'eau intérieure peut être verbal ou matérialisé par un document constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur, ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document.

Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises sont délivrées à une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

**Art. 420** : Lorsqu'un contrat prévoit le transport des marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente section régissent chacune de ces expéditions.

**Art. 421** : Les dispositions de la présente section s'appliquent quelle que soit la nationalité du bateau, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de tout autre mandataire.

**Art. 422** : La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au lieu de chargement, durant le transport et au lieu de déchargement.

Les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

1) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

- soit du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte ;

- soit d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises sont remises pour l'expédition.

2) jusqu'au moment où il effectue la livraison :

- soit en remettant les marchandises au destinataire ;

- soit, dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire, conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce applicables au lieu de livraison ;

- soit en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles sont remises.

**Art. 423** : Des clauses limitatives de responsabilité peuvent être inscrites sur le titre de transport prévu à l'article 419 de la présente section.

Cependant, ces clauses ne peuvent avoir pour effet de ramener la réparation due en cas de perte ou avaries des marchandises, à un montant inférieur au minimum fixé par voie réglementaire.

**Art. 424** : Le chargeur engage sa responsabilité envers le transporteur dans les mêmes conditions que dans le transport de marchandises par mer.

### Section 6 : Transport de passagers et bagages par voie d'eau intérieure

**Art. 425** : Toute personne qui est transportée par voie d'eau intérieure en vertu d'un contrat de passage est un passager.

Lors de la conclusion du contrat de passage, le transporteur délivre un ticket ou un billet de passage au passager.

Le ticket de passage est délivré par le transporteur si le transport est effectué dans les zones urbaines et interurbaines.

En cas de transport international de passagers et de bagages, le transporteur délivre un billet de passage conformément aux dispositions du transport par mer.

**Art. 426** : Par le contrat de passage, le transporteur s'engage à transporter par voies d'eau intérieures, contre une rémunération déterminée, un passager et ses bagages et à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution du transport et des prestations contractuelles ou usuelles en matière de contrat de passage.

**Art. 427** : Sont considérés comme bagages :

- les objets dont le passager conserve la garde ou le contrôle ;

- les bagages ou colis contenant des effets personnels du passager enregistrés avant le début du voyage ;

- les véhicules qui les accompagnent.

**Art. 428** : Le contrat de passage international peut être résilié par le transporteur ou par le passager dans les mêmes conditions que pour le contrat de transport de passagers par mer.

En cas d'inexécution du contrat de passage urbain ou interurbain imputable au transporteur, le passager a droit au remboursement du prix du ticket.

**Art. 429** : Le passager est tenu de respecter strictement les règles relatives au maintien de l'ordre et à la sécurité à bord du bateau.

Le transporteur peut faire mettre en dépôt, pour justes motifs, les bagages du passager, et aux frais et risques de celui-ci.

**Art. 430** : Le régime de la responsabilité du transporteur de passagers par mer et les règles relatives aux actions en responsabilité sont applicables au transporteur de passagers par voies d'eau intérieure.

### TITRE III - PROFESSIONS AUXILIAIRES

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup> - AUXILIAIRES DE TRANSPORT

##### Section 1<sup>re</sup> : Consignataires et agents maritimes

###### *Paragraphe 1<sup>er</sup> : Consignataire de navire*

**Art. 431** : Le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine ne peut accomplir.

**Art. 432** : Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire en lieu et place du capitaine sont assorties des privilèges prévus à l'article 78 alinéa 1<sup>er</sup> du présent code.

**Art. 433** : Pour la perte ou avaries subies par la marchandise, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritime.

Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 429 ci-dessus, le consignataire est responsable dans les termes du droit commun.

Les conditions d'exercice de la profession de consignataire de navire sont fixées par voie réglementaire.

La délivrance et le renouvellement de l'agrément de consignation donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

###### *Paragraphe 2 : Consignataire de la cargaison*

**Art. 434** : Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et paie le fret quand il est dû.

**Art. 435** : En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les dispositions relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritime.

###### *Paragraphe 3 : Agent maritime*

**Art. 436** : L'agent maritime peut être l'agent officiel d'une ou de plusieurs compagnies de navigation. Il peut accomplir l'ensemble des opérations complémentaires accessoires du transport maritime.

**Art. 437** : L'agent maritime recherche le fret pour le compte des compagnies de navigation et tient à jour la documentation sur les mouvements des navires, leur capacité et leurs particularités de rendre un service optimal à ses clients.

L'agent maritime peut organiser le transport de personne par voie maritime.

**Art. 438** : En raison de la diversité des fonctions de l'agent maritime, il y a lieu de tenir compte, dans chaque cas, des conditions dans lesquelles il a traité avec son client, de l'initiative qui lui a été laissée, de l'étendue des obligations qu'il a contractées. Selon le cas, l'agent maritime agit notamment en qualité de commissionnaire de transport ou de simple mandataire.

###### *Paragraphe 4 : Dispositions communes*

**Art. 439** : Toute action contre les consignataires se prescrit par un (01) an.

Toute action contre l'agent maritime se prescrit dans les conditions prévues par le régime juridique qui régit son intervention.

###### *Section 2 : Entreprise de manutention*

**Art. 440** : L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent le chargement et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

**Art. 441** : L'entrepreneur de transport multimodal désigne toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution en tant que transporteur. C'est celui qui utilise successivement deux ou plusieurs modes de transport pour réaliser le transport d'une marchandise d'un point d'origine à un point de destination dit transport de bout en bout. Il a une obligation de résultat.

**Art. 442** : Les conditions d'exercice des activités de manutention et de l'entrepreneur de transport multimodal sont fixées par voie réglementaire.

### **Section 3 : Transitaire ou commissionnaire en douane agréé**

**Art. 443** : Le transitaire appelé commissionnaire en douane agréé est la personne physique ou morale agréée par l'administration des douanes pour accomplir les formalités douanières dans le territoire douanier.

Le commissionnaire en douane agréé est le mandataire du chargeur. Il reçoit de celui-ci un ordre de transit écrit précisant les instructions de l'exécution de son mandat.

Toutefois, il joue, à l'acceptation dudit mandat, son rôle de conseil vis-à-vis du mandant.

Il ne répond que de ses fautes propres et n'est tenu que d'une obligation de moyens.

### **Section 4 : commissionnaire de transport**

**Art. 444** : Le commissionnaire de transport est investi du transport dans son ensemble. Il s'engage à faire exécuter le transport d'une marchandise d'un lieu à un autre. Il a une obligation de résultat.

**Art. 445** : Les conditions d'exercice des activités de commissionnaire en douane agréé et du commissionnaire de transport sont fixées par voie réglementaire.

### **Section 5 : Profession d'avitailleur**

**Art. 446** : Les conditions d'exercice de la profession d'avitailleur sont fixées par voie réglementaire.

### **Section 6 : Autres auxiliaires de transport**

**Art. 447** : Les autres auxiliaires de transport maritimes désignent toutes les professions autres que celles précitées et qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport maritime.

**Art. 448** : L'identification et les conditions d'exercice des professions d'auxiliaires de transport visées à l'article précédent sont fixées par voie réglementaire.

## **CHAPITRE II - ACTIVITES TECHNIQUES PORTUAIRES**

### **Section 1<sup>re</sup> : Pilotage**

**Art. 449** : Le pilotage est un service d'assistance à caractère public fourni aux capitaines par un personnel qualifié et commissionné à cet effet pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades et dans les limites de chaque zone de pilotage.

Le pilote n'est que l'assistant du capitaine qui reste seul responsable de la conduite de son navire.

**Art. 450** : Le pilotage est obligatoire pour tous les navires togolais et étrangers sauf exceptions fixées par l'autorité maritime dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local.

**Art. 451** : Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services du moment que ce dernier s'est porté au-devant du navire et a signalé sa présence.

**Art. 452** : Hors le cas de force majeure, tout pilote, nonobstant tout autre service, prête son assistance à un navire en danger, même s'il n'a pas été requis, dès qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire.

Dans ce cas, le pilote a droit à la rémunération fixée par l'autorité maritime.

**Art. 453** : Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Cependant, dans ses rapports avec l'armateur, le pilote procède à la réparation du navire piloté au cas où il est établi que le dommage est dû à une faute du pilote.

**Art. 454** : Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du navire-pilote.

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au navire piloté sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du navire-pilote.

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du navire-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du navire-pilote.

**Art. 455** : Dès que le capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il arbore le signal d'appel du pilote et le maintien jusqu'à l'arrivée de ce dernier.

**Art. 456** : Le capitaine est tenu de prendre toutes les dispositions pour faciliter les opérations d'accostage de l'embarcation de pilotage, d'embarquement et de débarquement du pilote, dans les meilleures conditions de sécurité.

**Art. 457** : En cas d'événement de mer ou autres actes constatés portant préjudice au milieu marin et en cas de défectuosité d'un équipement à bord du navire piloté, le pilote est tenu d'établir un rapport spécial qui est transmis sans délai avec son avis à l'administration maritime par le chef de la station de pilotage.

Ce dernier signale également à l'administration maritime et à la capitainerie du port toutes les fautes d'ordre professionnel commises par le pilote.

Le pilote est soumis au régime disciplinaire du présent code.

**Art. 458** : Les actions nées à l'occasion des opérations de pilotage sont prescrites par deux (02) ans après l'achèvement de ces opérations.

### Section 2 : Remorquage

**Art. 459** : Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tout ordre survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

**Art. 460** : Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur, la direction des opérations, dans ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

**Art. 461** : Toutes les opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation, au régime disciplinaire et pénal de la marine marchande. Tout événement de mer ou autre acte portant préjudice au milieu marin et tout obstacle à la navigation maritime,

constatés pendant les opérations de remorquage, font l'objet d'un rapport spécial qui est transmis sans délai avec un avis à l'administration maritime.

**Art. 462** : Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du remorqueur. Les dommages de tout ordre survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

**Art. 463** : Les parties peuvent par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; dans ce cas les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

**Art. 464** : Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux (02) ans après l'achèvement de ces opérations.

### Section 3 : Lamanage

**Art. 465** : Le lamanage est l'opération qui consiste à assister les navires dans leurs opérations d'amarrage et de largage. Il relève de la prestation de services et est effectué sous la direction du capitaine du navire.

**Art. 466** : L'organisation du lamanage est fixée par l'autorité maritime compétente.

**Art. 467** : Les actions nées à l'occasion des opérations du lamanage sont prescrites deux (02) ans après l'achèvement de ces opérations.

## LIVRE VI - LA POLLUTION MARINE

### TITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES

**Art. 468** : Le présent livre s'applique aux :

- navires battant pavillon togolais, même en haute mer ;
- navires étrangers et aux plateformes se trouvant dans les eaux sous juridiction togolaise ;
- unités mobiles de forage en haute mer.

Sont, en outre, applicables, même au-delà de la limite des eaux sous juridiction nationale les dispositions des règlements nationaux pris en application des conventions internationales auxquelles le Togo est partie, quel que soit le pavillon du navire concerné.

**Art. 469** : Le présent livre ne s'applique ni aux bâtiments de guerre, ni aux autres navires exploités par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales.

Cependant, les Etats prennent des mesures appropriées pour que ces navires agissent d'une manière compatible avec le présent livre.

**Art. 470 :** Les dispositions du présent livre ne préjudicient pas à l'application des règles résultant des :

- conventions internationales de portée générale relatives à la protection de l'environnement ratifiées par le Togo, notamment de celles qui ont une composante ou des incidences maritimes ;

- lois et règlements généraux relatifs à la protection et à l'amélioration de l'environnement en vigueur, notamment la loi n° 2008-005 du 30 mai 2008 portant loi-cadre sur l'environnement ;

- dispositions spécifiques protectrices des ressources biologiques de la mer, prévues dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans le domaine des pêches maritimes.

## **TITRE II - DISPOSITIONS COMMUNES CONCERNANT LA PREVENTION DES DIFFERENTES FORMES DE POLLUTION PAR LES NAVIRES ET AUTRES ENGIN EN MER**

**Art. 471 :** Les dispositions des articles 477 à 486 ci-dessous relatives aux interdictions de rejets ou de jets à la mer des différentes catégories de substances polluantes ne s'appliquent pas :

1) d'une façon générale, lorsque ces jets ou rejets sont effectués pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer, ou lorsqu'ils résultent d'une avarie de l'équipement du navire, dont le capitaine peut justifier qu'il avait pris toute précaution pour l'éviter, ou dans tout autre cas de force majeure dûment prouvé ;

2) s'agissant des substances liquides ou mélanges contenant de telles substances, lorsque leur déversement est effectué pour lutter contre une pollution ;

3) s'agissant des filets en fibre synthétique, lorsque l'abandon à la mer est dû à la perte accidentelle de ces filets, ou de matériaux utilisés pour les réparer, si toutes précautions ont été prises pour empêcher une telle perte.

**Art. 472 :** Les certificats internationaux de prévention de la pollution dont doivent être titulaires les navires et les plates-formes conformément aux règles des Annexes I, II, III, IV, V et VI à la convention MARPOL 73/78, sont délivrés par l'administration maritime après une visite technique passée dans des conditions conformes aux dispositions de ladite convention.

Il en est de même du certificat international de conformité anti-fouling prévu par la convention internationale de 2001 en la matière.

L'autorité maritime compétente peut déléguer à une société de classification agréée le soin de délivrer les certificats.

Dans ce cas, une convention d'agrément conforme au modèle diffusé par l'Organisation maritime internationale est conclue avec ladite société.

**Art. 473 :** L'administration maritime exerce, à l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports togolais, les prérogatives de l'Etat du port prévues par les dispositions de la convention MARPOL 73/78, et celles de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

**Art. 474 :** Tout accident survenu à un navire battant pavillon togolais donne lieu à une enquête spécifique, dans des conditions prévues par le titre III du livre III du présent code, lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes importantes.

Cette enquête est diligentée par le bureau d'enquête de sécurité maritime et les résultats sont communiqués à l'Organisation maritime internationale, conformément aux dispositions de la convention MARPOL 73/78.

**Art. 475 :** Le capitaine de tout navire battant pavillon togolais transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou substances liquides nocives ou substances nuisibles en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions-citernes ou wagons-citernes ou autres substances dangereuses ou potentiellement dangereuses a l'obligation, dès qu'il en a connaissance, de signaler et adresser à l'autorité maritime compétente de l'Etat côtier le plus proche, un compte rendu, aussi détaillé que possible de :

- tout accident de mer, au sens des conventions internationales auxquelles le Togo est partie dont il est victime ;

- tout événement survenu à bord dudit navire qui entraîne ou risque d'entraîner un événement de pollution par les hydrocarbures au sens de la convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures, dite OPRC 90 ;

- tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ;

- toute présence d'hydrocarbures ;

- tout rejet, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant

la quantité ou le taux instantané autorisé aux termes de MARPOL 73/78 ;

- tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions citernes ou des wagons-citernes.

Les dispositions du présent article sont applicables au navire étranger navigant dans les eaux sous juridiction togolaise.

**Art. 476** : Tout rapport relatif à un événement, survenu dans les eaux sous juridiction nationale, entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, fait l'objet de la part de l'autorité maritime compétente des notifications et transmissions prévues par les dispositions de la convention MARPOL 73/78.

L'autorité maritime compétente transmet en particulier sans retard lesdits rapports à :

- l'autorité maritime de l'Etat du pavillon ;
- tout autre Etat susceptible d'être touché par l'événement.

### TITRE III - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

**Art. 477** : Sous réserve des dispositions de l'article 471 du présent code, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures dans les eaux maritimes est interdit à tous les navires non pétroliers, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1) le navire effectue un tel rejet en route ;
- 2) le navire effectue une navigation hors des eaux territoriales ;
- 3) la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à cent parts par million ;
- 4) le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite par la règle 16 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

**Art. 478** : Sous réserve des dispositions de l'article 471 du présent code, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans les eaux maritimes est interdit à tout pétrolier, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1) le pétrolier effectue un tel rejet en route ;

- 2) le pétrolier est à plus de cinquante (50) milles marins des lignes de base servant à déterminer la largeur de la mer territoriale ;

- 3) le taux instantané du rejet d'hydrocarbures ne dépasse pas soixante (60) litres par mille marins ;

- 4) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent ;

- 5) le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15 paragraphe 3 de l'annexe I de MARPOL 73/78, un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à cette même règle 15.

**Art. 479** : Les dispositions des articles 473 et 474 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

Les dispositions de l'article 473 ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures inférieure ou égale à quinze (15) parts par million.

**Art. 480** : Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à cent cinquante (150) et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à quatre cent (400) détient un registre des hydrocarbures établi dans les conditions de la règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

Le modèle de registre d'hydrocarbures est conforme au modèle prescrit par la convention MARPOL 73/78, annexe l'appendice III.

**Art. 481** : Tout navire a à son bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures établi conformément aux dispositions adoptées par l'organisation maritime internationale.

### TITRE IV - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NOCIVES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, CONTENEURS, CITERNES MOBILES, CAMIONS OU WAGONS-CITERNES

**Art. 482** : Le jet à la mer des substances nocives transportées en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou wagons-citernes est interdit.

**Art. 483** : Le transport par mer des substances visées à l'article précédent, s'effectue selon la réglementation spécifique, résultant du code international pour le transport des marchandises dangereuses par mer (code IMDG).

## TITRE V - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES

**Art. 484** : Sous réserve des dispositions de l'article 479, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions de broyage, de désinfection et de traitement des effluents prévues à l'annexe IV de MARPOL 73/78 ne soient remplies.

## TITRE VI - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC

**Art. 485** : Sous réserve des dispositions de l'article 479, il est interdit de rejeter à la mer des :

- substances liquides nocives des catégories A, B, C et D, telles que définies à la règle 3, paragraphe 1 de l'annexe II de MARPOL 73/78 et figurant aux appendices I et II de ladite annexe ;
- substances provisoirement classées dans ces catégories ;
- eaux de ballast ;
- eaux de nettoyage de citernes ;
- autres résidus contenant de telles substances.

## TITRE VII - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES

**Art. 486** : Sous réserve des dispositions de l'article 479 :

- l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris, notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matières plastiques, est interdite ;
- l'évacuation dans la mer de fardage et matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient est interdite à moins de vingt-cinq (25) milles marins des lignes de base servant à déterminer la largeur de la mer territoriale ;
- l'évacuation dans la mer des déchets alimentaires et de toutes les autres ordures est interdite à moins de douze (12) milles marins des lignes de base servant à déterminer la largeur de la mer territoriale, ou à moins de trois (03) milles marins s'ils ont été broyés et concassés.

## TITRE VIII - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES IMMERSIONS DE DECHETS A PARTIR DE NAVIRES

**Art. 487** : Les dispositions du présent titre s'appliquent aux opérations d'immersion en mer, et aux opérations

d'embarquement ou de chargement en vue d'une immersion en mer de déchets, substances ou matériaux effectués au moyen d'un navire.

**Art. 488** : Est interdite, conformément aux lois nationales et aux conventions internationales auxquelles le Togo est partie, toute immersion de déchets ou autres matières.

**Art. 489** : L'immersion de déchets ne peut pas être autorisée :

1) dans des zones définies par décret en conseil des ministres pour protéger les intérêts de la défense nationale, des télécommunications et des ressources faunistiques et touristiques ;

2) sauf dérogation particulière accordée par l'autorité maritime compétente après avis du service de l'environnement, à moins de cent cinquante (150) milles marins de la terre la plus proche et à une profondeur suffisante en ce qui concerne les déchets tels que les conteneurs, ferrailles, déchets métalliques ou volumineux, ainsi que les épaves de navires, plates-formes et autres installations en mer.

**Art. 490** : Les permis d'immersion sont délivrés par l'autorité maritime compétente après avis du service de l'environnement suite à une évaluation environnementale sur le site d'immersion proposé.

## TITRE IX - PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES

**Art. 491** : Les navires battant pavillon togolais appelés à fréquenter les zones spéciales de contrôle des émissions d'oxyde de soufre, telles que définies par l'OMI, ne doivent pas avoir des soutes dépassant une teneur de 1,5 % en oxyde de soufre, ou doivent disposer d'un système complet de purification des gaz d'échappement.

**Art. 492** : Le rejet délibéré par les navires de substances destructrices de l'ozone atmosphérique, et notamment les halons et les chlorofluorocarbones, est interdite.

Toutefois, les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones restent autorisés à bord des navires jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

## TITRE X - PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES PEINTURES DE COQUE DES NAVIRES (ANTI-FOULING)

**Art. 493** : L'utilisation de peintures de coque contenant des composés organiques à base d'étain est interdite.

Toutes opérations d'entretien de navire ou d'engin flottant nécessitant l'utilisation de peinture dans le port ou dans les eaux sous juridiction togolaise font objet d'une autorisation préalable de l'administration maritime.

Cette autorisation est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Art. 494** : Les navires de jauge brute égale ou supérieure à quatre cents (400) battant pavillon togolais et effectuant des voyages internationaux subissent une visite passée par l'administration maritime pour s'assurer du respect de l'interdiction visée à l'article précédent.

Un certificat international de conformité anti-fouling leur est délivré à l'issue de cette visite et renouvelé lors de chaque carénage de la coque.

**Art. 495** : Pour les navires de jauge brute inférieure à quatre cents (400), mais de longueur égale ou supérieure à vingt-quatre (24) mètres, effectuant des voyages internationaux, le certificat visé à l'article ci-dessus est remplacé par une déclaration de l'armateur appuyée des justifications nécessaires.

## TITRE XI - DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX PLATES-FORMES EN MER

**Art. 496** : Nonobstant les dispositions spécifiques des articles 497 à 500 ci-après, les plates-formes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales dans les limites de la zone économique exclusive, qu'elles soient fixes ou flottantes, sont soumises aux dispositions des articles 472, 477 479. 480 et 481 du présent livre.

**Art. 497** : Toutes dispositions techniques sont prises pour éviter des pollutions accidentelles au cours de l'exploitation des plates-formes.

Ces dispositions sont précisées dans le cahier des charges annexé au contrat de la société exploitante.

L'administration des mines, en concertation avec l'administration maritime, fait procéder aux inspections techniques nécessaires pour s'assurer du respect de ces dispositions.

En cas d'incident de pollution, une enquête est effectuée à la diligence du bureau d'enquête de sécurité maritime ; les rapports d'enquête sont établis et diffusés, conformément aux règles de la convention MARPOL, dans les mêmes conditions que pour les navires.

**Art. 498** : Conformément à la règle 9 paragraphes 1 (a) et 7 de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78, telle qu'amendée, les rejets à la mer d'hydrocarbures et de mélanges d'eau et d'hydrocarbures par les plates-formes de forage et autres plates-formes, lorsqu'elles sont stationnaires, sont interdits sauf au-delà d'un rayon de douze (12) milles marins de la terre la plus proche lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas cent (100) parts par million.

Les boues de forage ou autres résidus solides d'exploitation sont déchargés au port, dans des installations réservées à cet effet.

**Art. 499** : Les rejets, dépôts ou écoulements visés à l'article 498 ci-dessus ne peuvent être effectués que selon les procédures et modalités fixées par les textes spécifiques réglementant les activités qui les génèrent.

**Art. 500** : Un périmètre de sécurité est établi par l'autorité maritime compétente autour des installations fixes participant à l'exploration ou à l'exploitation du plateau continental.

L'autorité administrative chargée des Mines communique à l'autorité maritime compétente les informations nécessaires à la délimitation du périmètre de sécurité.

En l'absence de telles informations, le périmètre de sécurité est déterminé par un rayon d'un tiers de mille autour de la plate-forme.

Le balisage de ce périmètre est à la charge de l'exploitant.

L'autorité maritime compétente veille à la diffusion des avis aux navigateurs et informations nautiques relatives à la localisation des plates-formes fixes et à leur périmètre de sécurité.

Au même titre que les navires, les plates-formes disposent d'un plan d'urgence en cas de situation critique pour l'environnement.

## TITRE XII - DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX PORTS MARITIMES

**Art. 501** : Les exploitants de ports ou de terminaux portuaires installent et mettent à la disposition des navires les capacités de réception des résidus d'hydrocarbures d'une capacité suffisante au regard des critères énumérés en paragraphe 3 de la règle 12 de l'annexe I, à la convention MARPOL 73/78, pour ce qui concerne les ports et terminaux de chargement.

**Art. 502** : Les exploitants de terminaux privés signalent à la capitainerie du port le plus proche, les mouvements des navires qu'ils opèrent, les quantités et la nature des hydrocarbures à bord, et celles des hydrocarbures chargés.

Comme les terminaux à terre, les terminaux « off-shore » sont tenus de disposer d'un plan d'urgence, et de capacités de réception des résidus appropriés.

Les transbordements d'hydrocarbures dans les eaux sous juridiction togolaise sont réglementés par décret en conseil des ministres.

### TITRE XIII - CONTROLES

**Art. 503** : Le contrôle technique des dispositifs de prévention de la pollution à bord des navires et autres engins en mer est effectué par l'administration maritime, dans des conditions conformes aux Annexes I, II, IV, V et VII de la convention MARPOL 73/78.

Les contrôles sont effectués à bord des navires étrangers dans les eaux et ports togolais, en tenant compte des dispositions de l'article 5 de la convention MARPOL 73/78.

Avant toute intervention à l'encontre d'un navire étranger à bord duquel des déficiences ont été constatées, et notamment en cas d'interdiction d'appareillage de ce navire, l'autorité maritime compétente procède conformément aux dispositions du mémorandum d'Abuja auquel le Togo est partie.

### TITRE XIV - MISE EN DEMEURE DU PROPRIETAIRE, DE L'ARMATEUR OU DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

**Art. 504** : En cas d'accident de mer survenu à tout navire transportant ou ayant à son bord des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte à la faune et à la flore marine, au littoral et à son environnement ou à tout autre intérêt connexe au sens des dispositions des conventions internationales auxquelles le Togo est partie, l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire face à ce danger.

D'office, en cas d'urgence ou si la mise en demeure dont il s'agit à l'alinéa premier reste sans effet ou ne produit pas les effets attendus dans le délai imparti, l'autorité compétente prend toutes les dispositions utiles pour faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et faire recouvrer le montant de leurs coûts auprès de ces derniers.

Les dispositions du présent titre s'appliquent également aux navires accidentés sur le domaine public maritime et dans les ports togolais et leurs accès.

### TITRE XV - OPERATIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NOCIVES

**Art. 505** : Un plan national d'intervention d'urgence de lutte contre la pollution marine est élaboré et approuvé par décret en conseil des ministres.

La préparation et la mise en œuvre de ce plan s'effectuent sous la responsabilité du ministre chargé des Affaires maritimes et du ministre chargé de l'Environnement.

Il est créé sous l'autorité compétente, un fonds de prévention et de lutte contre la pollution marine nommé fonds POLMAR.

Un décret en conseil des ministres détermine les attributions et le fonctionnement du fonds POLMAR.

**Art. 506** : La mise en œuvre du plan national d'intervention d'urgence, respecte les règles et procédures de coopération prévues par la convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures tel que complété par son protocole de 2000 en matière de pollution par les autres substances nocives.

La coopération visée à l'alinéa précédent s'exerce en priorité au plan sous régional.

### TITRE XVI - RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON

**Art. 507** : Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages dus à la pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire dans les conditions et dans les limites fixées par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

**Art. 508** : Aux termes du présent titre, on entend par :

1) « navire » : tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et

d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac ;

2) « dommage par pollution » :

- le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération sont limitées aux coûts des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le sont ;

- le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

**Art. 509** : Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1) aux dommages par pollution survenus :

- sur le territoire, y compris la mer territoriale ;
- et dans la zone économique exclusive togolaise.

2) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

**Art. 510** : Toute demande de réparation de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison ne peut être formulée ni contre le propriétaire du navire, ni contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière que sur la base de la convention CLC 92.

Le propriétaire n'est pas admis à limiter sa responsabilité en vertu du présent titre s'il est prouvé que les dommages dus à la pollution proviennent d'un acte ou omission qu'il a commis personnellement soit avec l'intention de causer le dommage, soit téméairement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les personnes, autres que le propriétaire du navire, qui ont pu concourir à la réalisation des dommages dus à la pollution, ne peuvent être poursuivies en dédommagement que si ces dommages résultent de leur fait ou omission personnel, commis soit avec l'intention de causer le dommage, soit téméairement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Ils ne sont pas admis à limiter leur responsabilité.

**Art. 511** : Aucune disposition ne saurait porter atteinte au droit de recours du propriétaire responsable contre tout tiers ayant contribué au dommage, notamment le chargeur, le propriétaire ou le destinataire de la cargaison.

**Art. 512** : Tout propriétaire d'un navire battant pavillon togolais transportant plus de deux mille (2 000) tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie d'une assurance ou d'une garantie déterminée, en application de la convention CLC 92.

**Art. 513** : Quel que soit son pavillon, aucun navire transportant plus de deux mille (2 000) tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut avoir accès aux ports togolais, ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales s'il n'est muni d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une autre garantie financière, en application de la convention CLC 92.

**Art. 514** : Les demandes en indemnisation présentées au titre de la convention internationale de 1992, telle qu'amendée, sur la responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont portées directement par les parties lésées devant le tribunal dont la compétence est déterminée à raison du lieu de l'accident ayant causé la pollution.

Lorsque le propriétaire a procédé à la constitution du fonds prévu par la convention internationale précitée pour couvrir le montant plafond de sa responsabilité, les règles de répartition de ce fonds entre les demandeurs d'indemnités sont fixées par le tribunal.

Les actions en réparation sont prescrites dans un délai de trois (03) ans à compter du jour de réalisation des dommages ou, lorsque les dommages se réalisent tardivement, dans un délai de six (06) ans à compter de l'accident qui les a provoqués.

**Art. 515** : Les victimes de dommages dus à la pollution causée par un accident de mer qui n'ont pu obtenir entière réparation au titre de l'article précédent peuvent présenter une demande complémentaire auprès du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), dans les limites et les conditions prévues par la convention régissant ce fonds.

Les demandes d'indemnisation au FIPOL sont présentées dans les formes prescrites par cette institution. Elles sont centralisées et transmises dans les meilleurs délais au FIPOL pour le compte des demandeurs par l'autorité maritime compétente.

Au cas où un accord n'est pas trouvé avec le FIPOL sur le montant et les modalités de l'indemnisation par ce dernier, il peut y être procédé par voie judiciaire.

Les délais de prescription des actions contre le FIPOL sont alors les mêmes que ceux des actions contre le propriétaire du navire.

**TITRE XVII - RESPONSABILITE CIVILE ET  
OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE  
DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DE POLLUTION  
AUTRES QUE CEUX PROVOQUES PAR LES  
HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE  
CARGAISON**

**CHAPITRE I<sup>er</sup> - POLLUTION PAR LES SOUTES DES  
NAVIRES**

**Art. 516 :** Le propriétaire de tout navire est responsable des dommages de pollution provoqués par des hydrocarbures provenant des soutes de ce navire. Tout navire d'une jauge brute supérieure à mille (1 000) justifie d'une assurance couvrant cette responsabilité.

**Art. 517 :** La responsabilité visée à l'article précédent est limitée et mise en jeu dans les mêmes conditions et selon les mêmes montants que celle qui découle d'une façon générale des créances maritimes conformément aux conventions internationales auxquelles le Togo est partie.

**CHAPITRE II - POLLUTION PAR LES SUBSTANCES  
DANGEREUSES OU NOCIVES AUTRES QUE LES  
HYDROCARBURES**

**Art. 518 :** Le propriétaire de tout navire transportant en tant que cargaison des substances dangereuses ou nocives, telles que définies par le code IMDG, est responsable des dommages dus à la pollution qui peuvent être causés par lesdites substances, y compris, le cas échéant, les dommages corporels.

Il répond également de tout autre dommage causé par ces substances.

**Art. 519 :** La responsabilité du propriétaire de navire visée à l'article précédent est mise en jeu dans les mêmes conditions que celle qui découle des dommages de pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison, telle qu'elle est prévue au titre XVI du présent livre.

Toutefois, les limites de responsabilités applicables sont fixées aux montants ci-après :

- cent millions (100 000 000) d'unités de compte pour les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à deux mille (2 000) ;

- mille cinq cent (1 500) unités de compte en sus pour chaque unité de jauge brute additionnelle comprise entre deux mille une (2 001) et cinquante mille (50 000) ;

- trois cent soixante (360) unités de compte en sus pour chaque unité de jauge brute additionnelle au-dessus de cinquante mille (50 000).

L'unité de compte visée ci-dessus est le Droit de Tirage Spécial (DTS) du fonds monétaire international.

Le propriétaire de tout navire transportant des substances dangereuses ou nocives, autres que les hydrocarbures, justifie d'une assurance couvrant sa responsabilité à concurrence des montants indiqués ci-dessus.

La limitation de responsabilité visée au présent article est écartée dans les mêmes cas que ceux mentionnés par la convention CLC 92.

**LIVRE VII - REGIME DISCIPLINAIRE DU MARIN**

**Art. 520 :** L'autorité à bord du navire, sur les membres de l'équipage et sur toute autre personne embarquée, appartient au capitaine ou, à défaut, à la personne qui, régulièrement et, en fait, exerce le commandement du navire.

Le capitaine est tenu d'assurer l'ordre et la sécurité à bord et de veiller à la bonne exécution de l'expédition maritime. Il peut employer à cet effet tous les moyens nécessaires, prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

**Art. 521 :** Le capitaine peut faire arrêter, à titre préventif pendant le voyage, toute personne se trouvant à bord du navire dont il considère la conduite comme dangereuse pour la sécurité du navire, des personnes à bord ou de la cargaison transportée.

L'emploi de la force physique ou la détention préventive n'est autorisé que dans les cas où d'autres moyens s'avèrent insuffisants.

**Art. 522 :** L'emploi de la force physique ou la détention préventive ne doit, cependant, être utilisé que si le comportement ou l'attitude d'une personne à bord constitue une menace pour l'ordre et la sécurité du navire ou entrave l'exercice, par le capitaine et les membres de l'équipage, de leurs fonctions.

La détention préventive d'une personne à bord prend fin avec l'arrivée d'un navire au premier port togolais ou dans un port du pays dont la personne détenue a la nationalité. Dans l'un de ces ports, le capitaine est tenu de remettre la personne détenue aux autorités compétentes, avec un rapport relatif à la détention à bord du navire et aux motifs pour lesquels elle a été décidée.

**Art. 523 :** S'il est présumé qu'un membre de l'équipage détient à bord des objets ou des marchandises, en infraction avec des dispositions prévues à l'article 238 du présent code, le capitaine peut ordonner qu'une perquisition soit effectuée.

Si, à la suite de la perquisition ainsi effectuée, des marchandises ou des objets non autorisés appartenant à un marin sont découverts, le capitaine peut décider leur confiscation et mise sous garde.

Si ces objets ou marchandises menacent la santé ou la vie des personnes se trouvant à bord, ou la sécurité du navire et de sa cargaison, ou s'ils sont susceptibles d'entraîner pour le navire des sanctions pour infractions aux lois et règlements applicables en matière maritime, douanière, sanitaire ou environnementale, le capitaine a le droit de faire détruire lesdits objets ou marchandises.

**Art. 524 :** Tous les moyens mis en œuvre par le capitaine et toutes les mesures prises par lui doivent obligatoirement être mentionnés sur le livre de bord.

**Art. 525 :** Tout membre de l'équipage qui, contrairement aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, commet un acte préjudiciable au déroulement normal du service, à bord d'un navire battant pavillon togolais ou à terre, encourt des sanctions disciplinaires pour autant que l'acte incriminé n'est pas de nature à entraîner une responsabilité pénale.

**Art. 526 :** Il est ouvert un livre spécial, appelé « livre de discipline » lors de l'armement du navire. Le capitaine mentionne dans ce livre la nature des fautes disciplinaires ou les circonstances des crimes et délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les sanctions prononcées et les mesures spéciales ordonnées.

**Art. 527 :** Le livre de discipline est présenté au visa de l'autorité compétente toutes les fois où un délit ou un crime a été commis à bord du navire.

**Art. 528 :** Sont considérées comme faute contre la discipline :

1) la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ;

2) l'ivresse à bord, même en dehors des heures de service et sans qu'un désordre ait été causé à bord ;

3) toute faute dans l'exécution du service de nature à nuire à la sécurité du navire et des personnes se trouvant à bord

4) le manque de respect envers un supérieur et/ou le insultes directement adressées à un inférieur à bord ou à terre ;

5) les querelles et disputes, sans voies de fait ;

6) la négligence dans le service de quart ou de garde ;

7) le fait d'avoir allumé du feu sans autorisation ou d'avoir fumé dans une partie du navire où il est interdit de fumer

8) l'emploi non autorisé d'une embarcation du navire lorsqu'il n'y a eu ni perte, ni dégradation, ni abandon de cette embarcation ;

9) l'absence à bord du marin, sans autorisation, lorsqu'elle n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;

10) l'introduction à bord du navire d'objets ou de marchandises susceptibles de nuire à la sécurité du navire des personnes embarquées à bord ou de la cargaison, ou qui sont soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités togolaises ou des autorités des Etats dans les ports desquels le navire fait escale ;

11) l'introduction volontaire, à bord du navire, de personnes non autorisées ;

12) les petits larcins à bord, avec restitution au propriétaire de l'objet volé.

**Art. 529 :** Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il est tenu de procéder immédiatement à une enquête.

Le capitaine interroge celui qui a commis la faute sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

**Art. 530 :** Les résultats de l'enquête visés à l'article précédent sont consignés dans un procès-verbal, signé par les témoins, qui relate la nature de la faute contre la discipline relevée, les noms des témoins et leurs déclarations et les explications de l'auteur de la faute. Les résultats de l'enquête sont également mentionnés au livre de discipline et leur contenu contresigné, après lecture, par la personne à qui la faute contre la discipline est reprochée.

**Art. 531** : Lorsque l'armateur est saisi par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, il est tenu de convoquer immédiatement l'auteur de cette faute, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

**Art. 532** : Les sanctions disciplinaires éventuelles sont prises par l'armateur ou son représentant après que le capitaine et les témoins ont été entendus et que l'auteur de la faute contre la discipline, assisté s'il le désire d'un conseil de son choix, a fourni des explications écrites ou verbales.

Lorsque les explications fournies par l'auteur de la faute sont verbales, elles font l'objet d'un procès-verbal rédigé par l'armateur ou son représentant, contresigné par l'auteur de la faute et le conseil qui, le cas échéant, l'a assisté.

Lorsque l'auteur de la faute n'a pas été assisté par un conseil, mention en est faite dans le procès-verbal.

**Art. 533** : Si les explications fournies par l'auteur de la faute contre la discipline ne sont pas de nature à le disculper, la sanction prononcée lui est signifiée par écrit et copie de la décision prise est envoyée à l'autorité compétente.

La sanction prononcée est également mentionnée dans le livre de discipline.

**Art. 534** : Les sanctions susceptibles d'être prononcées en matière de faute contre la discipline sont les suivantes :

- l'avertissement écrit ;
- la consigne, à bord du navire, pour quatre (04) jours au plus ;
- les arrêts dans la limite de quinze (15) jours avec ou sans suspension de salaire et avec ou sans continuation du service ;
- les arrêts dans la limite de quinze (15) jours avec suspension de salaire et sans continuation de service ;
- le licenciement.

**Art. 535** : L'autorité compétente peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession de marin, ou en cas d'incapacité physique, prononcer à l'encontre de tout marin, ou de tout pilote, soit directement en cas de condamnation définitive à une peine afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas après avoir pris l'avis d'une commission d'enquête ad-hoc, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du diplôme ou du brevet détenu par le marin ou le pilote.

**Art. 536** : La composition et le fonctionnement de la commission d'enquête visée à l'article précédent sont déterminés par arrêté du ministre chargé des Affaires maritimes.

**Art. 537** : Tout marin détenteur d'un brevet ou d'un diplôme et tout pilote, qui comparaît devant la commission d'enquête visée à l'article 535, peut, du simple fait de la citation devant la commission et jusqu'à ce que la commission ait rendu sa décision, être suspendu de l'exercice des droits et obligations afférents au diplôme ou au brevet détenu, par décision de l'autorité compétente.

#### LIVRE VIII - DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

**Art. 538** : La présente loi abroge l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande, ainsi que toutes les dispositions antérieures législatives et réglementaires contraires.

**Art. 539** : La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Lomé, le 11 octobre 2016

Le Président de la République

**Faure Essozimna GNASSINGBE**

Le Premier ministre

**Selom Komi KLASSOU**