

BIBLIOTHÈQUE DES ACTES

Sous la direction de

*Kuassi DECKON, Akodah AYEWOUDAN,
Komlanvi Issifou AGBAM, Kokougan Désiré AGBAVON*

ASSOCIATION TOGOLAISE DE DROIT MARITIME

LE CODE TOGOLAIS DE LA MARINE MARCHANDE SEPT ANS APRÈS

BILAN, ENJEUX ET PERSPECTIVES NOUVELLES

LES ACTES

du Colloque international des 2 et 3 novembre 2023

Avant-propos

Philippe DELEBECQUE

Préface

Kokou Edem TENGUE

LES AUTEURS

ABOBOYAYA Kodjovi Edem, Docteur en droit privé et sciences criminelles (Université de Bordeaux), Chargé d'enseignement des Universités de Bordeaux et de Poitiers, Diplômé magistrat du CFPJ

AGBAM Komlanvi Issifou, Docteur en droit privé (Nantes Université), docteur en droit (Université Laval), Enseignant-chercheur de droit privé à l'Université de Caen Normandie, Président de l'Association Togolaise de Droit Maritime

AGBAVON Kokougan Désiré, Docteur en droit privé (Université du Littoral Côte d'Opale) ; Docteur en droit (Université Laval), Enseignant-chercheur à l'Université du Littoral Côte d'Opale, Vice-président de l'Association Togolaise de Droit Maritime

AKUATSE Amenyo Kudzo, Président du Tribunal de commerce de Lomé

ALI Maliza-Leleng, Docteur en droit, droit international, droit de la mer et activités maritimes (Université de Poitiers)

AMENYINU Godwin Têko Seyram, Docteur en droit (Université de Lomé), Avocat au barreau du Togo

AMOZOU Komivi Maruis, Doctorant en droit privé et sciences criminelles à l'Université de Bordeaux, Attaché temporaire d'enseignement et de recherche, Membre de l'Association Togolaise de Droit Maritime

AYEWOUADAN Akodah, Agrégé des facultés de droit, Professeur à l'Université de Lomé

BARTENSTEIN Kristin, Professeure titulaire à la Faculté de droit de l'Université Laval

CHAUMETTE Patrick, Professeur émérite à la Faculté de droit et des sciences politiques de Nantes Université

DELEBECQUE Philippe, Professeur émérite à la Faculté de droit de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Président de l'Association française de droit maritime, Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

DIA Ibrahima Fedior, Docteur en droit maritime à Nantes Université, Spécialiste du droit social des gens de mer

FAVAREL Béatrice, Avocat associé au barreau de Marseille et au barreau de Paris

LES ACTES
du Colloque international des 2 et 3 novembre 2023

GBADOE-DECKON Ayélé, Avocate au barreau du Togo

JOHNSON-ANSAH Ampah, Enseignant-chercheur à la Faculté de droit de l'Université de Lomé, Chef du Département de droit privé

KANE Khalifa Ababacar, Docteur en droit, Enseignant-chercheur à l'Université Assane Seck de Ziguinchor

KAO Essohanam Kadanga, Chef division Législation et Réglementation au Haut conseil pour la mer

KPEGBA Akpéné, Avocate associée à la SCP Eli et Pierre

LUQUIAU Antoine, Président de Adam Assurances

NGAMKAN Gaston, Docteur en droit des transports et maritime (Université d'Aix-Marseille), Avocat au barreau du Cameroun – Arbitre, ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, Président-fondateur de l'Association Camerounaise du Droit Maritime

RÉZENTHEL Robert, Docteur en droit, Avocat au barreau de Montpellier, ancien Secrétaire général du port autonome de Dunkerque, ancien Secrétaire général de l'Association internationale des juristes portuaires

SOYIZOU Isaac, Doctorant en droit privé et sciences criminelles à l'Université de Bordeaux, Chargé de compte indemnisation chez Willis Tower Watson-Puteaux

SYMENOUH José Kwassi, Président directeur général de la Protectrice Assurances, Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Togo

TOITRE Labékoua, Substitut du procureur de la République, près le Tribunal de Grande Instance de Lomé

SOMMAIRE

LES AUTEURS	3
AVANT-PROPOS	5
PRÉFACE	9
TITRE I : DROIT PORTUAIRE ET CONTRÔLE DE L'ÉTAT DU PORT	11
TITRE II : PÊCHE ILLICITE ET POLLUTION MARINE	53
TITRE III : DROIT PROCESSUEL	99
TITRE IV : GENS DE MER	111
TITRE V : RESPONSABILITÉ DES ACTEURS DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES	157
TITRE VI : LES ASSURANCES MARITIMES	199
TITRE VII : ARBITRAGE ET DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME	217
TITRE VIII : RÉPRESSION DES INFRACTIONS EN MER	261
PROPOS SYNTHÉTIQUES AUTOUR DES SEPT (7) ANS DU CODE DE LA MARINE MARCHANDE DU TOGO	291

AVANT-PROPOS

Nous avons l'honneur et le plaisir de présenter les importants travaux du colloque de Lomé les 2 et 3 novembre 2023 relevant de la responsabilité de la jeune et dynamique Association Togolaise de Droit Maritime. A notre connaissance, c'est la première fois qu'une aussi récente association organise avec autant de succès une conférence internationale. Qu'elle en soit félicitée, avec le souhait que cette première soit suivie de nombreuses autres conférences à la fois scientifique, académique et pratique.

Ce premier colloque était ambitieux, car il se proposait d'embrasser l'ensemble des questions maritimes contemporaines, aussi bien de droit public que de droit commercial. Mais ce, à juste titre, car le droit maritime s'articule nécessairement sur le droit de la mer qui est du droit international public, mais aussi sur le droit public interne et ses diverses branches : que l'on pense au droit portuaire, au droit du domaine public, au droit du littoral ou encore et plus largement à tout ce qui concerne le droit administratif des biens dont on mesure tous les jours l'importance. Au demeurant, derrière de nombreuses règles du droit maritime commercial, se dissimule une idée de service public qui se traduit par des dispositions souvent impératives et fondées sur l'intérêt général.

Il n'est donc pas étonnant que les travaux du présent colloque se soient ouverts sur les aspects de droit public et plus précisément sur cette question essentielle du contrôle de l'Etat du port sur les navires appelés à le fréquenter ou le desservir. Ce contrôle est déterminant : il se fait au détriment de la loi du pavillon, mais c'est pour de bonnes raisons. La sécurité prime et c'est bien le message que nous ont transmis très clairement K. Bartenstein et K.D. Agbavon dans leur communication sur la situation au port de Lomé, devenu l'un des plus modernes de la côte d'Afrique. Il est revenu ensuite à l'un des plus grands spécialistes de droit portuaire, Robert Rézenthel, d'exposer la condition juridique et l'état des ports au Togo. K. Kane a très logiquement poursuivi ces développements en montrant l'évolution du statut des ports, une évolution vers un certain désengagement de l'Etat, cependant très relatif.

Les questions de droit pénal ont été ensuite traitées dans le prolongement des aspects de droit public, ce qui ne manque pas de logique, car le droit pénal se rattache davantage au droit public qu'au droit privé, même si dans la tradition romano germanique les pénalistes ont plutôt une formation de droit privé. En tout cas, les orateurs se sont concentrés sur deux thèmes majeurs, celui de la pêche illicite, avec les présentations de A. Johnson-Ansah sur le droit des pêches et la crise de ressources halieutiques et de M.-L. Ali sur la pollution par le plastique, pollution qui ne cesse malheureusement de se propager et contre laquelle la

communauté internationale a toujours du mal à lutter. Là encore, ce qui a été dit et maintenant écrit doit être retenu.

Autre thème majeur du droit maritime : c'est bien entendu le droit des gens de mer. Les organisateurs ne pouvaient pas ne pas en traiter. Le chapitre a été ouvert par un autre grand spécialiste du droit maritime : le Professeur Chaumette. Ce dernier a rappelé le cadre juridique international du travail des gens de mer et présenté les conventions de l'OIT, dont, naturellement la fameuse Convention de 2006. Les bases du droit social maritime contemporain ont été ainsi posées. Le lecteur ne pourra pas ne pas s'y référer. Après cette ouverture, il fallait décrire le droit positif togolais et connaître la manière dont le législateur local a mis en œuvre la Convention précitée, ce dont I.F. Dia a parfaitement rendu compte. De son côté, G.T. Amenyinu est venu traiter plus particulièrement du droit social maritime togolais en insistant sur les spécificités qu'il conserve dans le Code de la marine marchande.

Le colloque ne pouvait pas, bien entendu, ignorer l'un des chapitres les plus pratiques et les plus importants du droit maritime : le droit du transport. Après une communication sur les documents électroniques, sur ce qu'il est convenu d'appeler l'*e. B/L*, K.I. Agbam est venu développer une question très concrète, celle de la loi applicable au contrat de transport et plus précisément celle de la loi applicable à la prescription de l'action en responsabilité, et ce, à l'aune d'un arrêt de la Cour d'appel de Lomé en date du 3 février 2021. L'occasion a été donnée de réfléchir à nouveau sur l'institution de la prescription et ses vertus, dont celle de l'oubli, et de s'interroger une fois encore, mais très utilement, sur sa qualification, étant rappelé que dans la *common law*, la prescription relève de la procédure, de l'*adjective law*, alors que dans le droit civil, la prescription est considérée comme relevant du fond, de la *substantive law*. Cela dit, le transport ne se limite pas, comme on le sait, au déplacement de la marchandise : le transporteur comme le chargeur du reste font appel à des nombreux intermédiaires, dont l'activité est tantôt matérielle, tantôt juridique. Parmi ces intermédiaires, Me A. Kpegba est venue nous rappeler que le commissionnaire, homme-orchestre du transport, a un rôle déterminant. On lira donc avec grand intérêt cette étude sur le commissionnaire de transport maritime dans le nouveau code togolais. Rappelons aussi que le transporteur est souvent en même temps armateur, même si ces deux qualités sont différentes et ne doivent pas être confondues. En tout cas, la limitation de responsabilité demeure une protection essentielle et nécessaire de tout armateur, comme l'a parfaitement relevé Me Ngamkan, fin connaisseur de la « chose » ou du « fait » maritime. Du reste, la limitation de responsabilité que de nombreuses raisons tant juridiques qu'économiques justifient, doit être défendue, même si son acceptabilité sociale est parfois prise en défaut, comme la récente catastrophe du *mega* porte-conteneur *Bali* à Baltimore aux Etats-Unis l'atteste.

Après le droit des transports, on ne pouvait que s'attendre à des développements sur les assurances maritimes. Faut-il dire et redire que l'on ne peut concevoir d'activités maritimes sans assurance, tant facultés que corps ou même responsabilité ? Faut-il répéter que tous les armateurs sont couverts par des mutuelles d'assurances proposées et gérées par les fameux *P and I Clubs*, lesquels échappent encore aux affres du droit de la concurrence ? Deux spécialistes sont intervenus pour en parler : A. Luquiau en traitant plus particulièrement des assurances dans le cadre d'un transport conteneurisé multimodal et le Président José Symenouh qui s'en est tenu à des considérations de caractère plus économique que juridique, au demeurant fondamentales, en faisant état de la pratique et du marché des assurances au Togo.

Les travaux du colloque de Lomé se sont achevés avec les questions de contentieux au sens large du terme. Me Favarel a largement évoqué et approfondi la question de la saisie conservatoire des navires, technique ô combien précieuses pour les créanciers mais en même temps très intelligente, dans la mesure où ce type de saisie se dénoue rapidement par l'octroi d'une garantie au créancier saisissant, ce qui permet au navire, formant l'objet de la saisie, de poursuivre son ou ses voyages. Ce sont ensuite les modes alternatifs de règlement des litiges qui ont retenu l'attention et plus précisément l'arbitrage dont on connaît la place et l'importance dans le monde maritime. Me A. Gbadoe Deckon nous l'a parfaitement rappelé en insistant sur les dispositions du code la marine marchande, tandis que le soussigné s'est interrogé sur l'existence et la raison d'être de « la jurisprudence arbitrale ».

Le colloque s'est définitivement clos avec la prise de parole, précise et documentée, du Professeur Ayewouadan. Devant de telles contributions, riches, pertinentes et actuelles, on ne peut qu'inviter le lecteur qui n'a pas eu la chance d'être à Lomé en novembre 2023 de se procurer l'ouvrage commenté. Au-delà de son intérêt, cet excellent ouvrage illustre, si besoin était, la vitalité de l'Association Togolaise de Droit Maritime et en même temps la grande actualité du droit togolais.

Philippe DELEBECQUE
Professeur émérite de l'Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne)
Président de l'Association Française du Droit Maritime
Parrain de l'Association Togolaise de Droit Maritime

PRÉFACE

Le monde de la mer baigne dans un cadre de profondes mutations et dans un monde en perpétuelle évolution. Le Code de la marine marchande au Togo subit ces mutations. En effet, adopté en 2016 par l'Assemblée nationale, ce code a subi déjà l'usure du temps et montre quelques insuffisances compte tenu de la complexité du domaine maritime.

L'univers maritime est empreint d'une forte interpénétration des diverses branches du droit, raison pour laquelle il faut une analyse polyvalente pour mieux cerner les enjeux du Code de la marine marchande. C'est ce que le colloque international intitulé *Le nouveau Code togolais de la marine marchande 7 ans après : bilan, enjeux et perspectives nouvelles* a tenté de faire. Ce colloque a permis de diagnostiquer le passé du Code de la marine marchande, de poser les enjeux du présent et de préparer sereinement son futur.

L'histoire de la marine marchande au Togo remonte à l'époque coloniale avec des *wharfs* construits respectivement par les Allemands et les Français pour répondre à leurs besoins de transport des matières premières. Après l'indépendance du Togo en 1960, les autorités togolaises ont décidé de doter le pays d'un port en eau profonde afin de combler l'incapacité du *wharf* français à faire face à l'accroissement du trafic. Le port autonome de Lomé sera alors inauguré le 26 avril 1968, soit plus d'un an après que celui-ci ait accueilli son premier navire le *Birte Hugo Stinnes*. Depuis cette période, tout un arsenal juridique et institutionnel est mis en place pour répondre aux exigences du secteur maritime.

Au cours de la période de 2016 et eu égard aux enjeux du monde océanique, il fallait innover afin de répondre efficacement aux nouvelles réalités de la mer. En effet, au-delà de la marine marchande *stricto sensu*, les questions de lutte contre les trafics illicites, de sécurité et de sûreté maritimes et portuaires ainsi que de la lutte contre la pêche INN apparaissent. Les impératifs d'adaptation aux changements climatiques mettent la conservation de l'environnement marin au premier plan.

C'est sur ces questions fondamentales que les chercheurs et professionnels maritimes se sont penchés lors de ce colloque international. Il s'est agi, entre autres, pour ces acteurs, de partir de la marine marchande vers le contentieux, notamment les modes alternatifs de règlement des litiges maritimes. Ce tour magistral et technique a permis de relever les insuffisances du code tout en mettant en évidence les perspectives.

LES ACTES
du Colloque international des 2 et 3 novembre 2023

L'avenir du Code togolais de la marine marchande exige une réforme profonde en pleine mer d'incertitudes. Toutefois, le pari sera gagné car le diagnostic est fait et les pistes de solutions suggérées.

Kokou Edem TENGUE
Ministre à la Présidence du Togo,
ancien Ministre de l'économie maritime,
de la pêche et de la protection côtière