HAL
open science

La qualification du navire en droit togolais est-elle satisfaisante ?

Yaovi Jean-Pierre Adjikpo

To cite this version:

Yaovi Jean-Pierre Adjikpo. La qualification du navire en droit togolais est-elle satisfaisante ?. Neptunus, 2021, 27 (2), pp.1-12. hal-03824303

HAL Id: hal-03824303

https://hal.science/hal-03824303v1

Submitted on 21 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Neptunus, e.revue,
Université de Nantes,
Vol. 27, 2021/2
www.cdmo.univ-nantes.fr

La qualification du navire en droit togolais est-elle satisfaisante ?

Yaovi Jean-Pierre ADJIKPO
Doctorant contractuel en droit de la mer / Chargé d'enseignements
Université de Bretagne Occidentale/ IUEM/ UMR 6308 AMURE
Membre de l'Association Togolaise de Droit Maritime (www.atdm.fr)

1. Avant-hier, c'était à la voile, avec des rames, hier c'était à l'aide d'une roue, mais aujourd'hui, les navires se déplacent sur toutes les mers du globe grâce à un moteur. Essentiel au commerce international, le navire est aussi au cœur de la branche du droit[1] qui s'intéresse à la mer et aux activités qu'elle détermine[2] : le droit maritime[3].

2. De ce fait, lors d'événements de mer[4] par exemple, l'implication d'un navire déclenche l'application des règles originales du droit maritime[5] comme la limitation de responsabilité du propriétaire de navire[6]. En effet, cette règle déroge au principe de la réparation intégrale du préjudice que connait le droit commun et consacre une réparation limitée[7]. Par ailleurs, les règles de l'abordage[8] en droit maritime déroge également au droit commun de la responsabilité du fait des choses en permettant de rechercher la faute d'une chose, notamment celle du navire lorsque la faute du capitaine ou d'un membre d'équipage n'a pu être mise en évidence lors d'un heurt des bords fautif en mer. Fruit du génie humain pour dompter la mer, il n'est pas aisé à l'heure actuelle de déterminer ce qu'est un navire à partir uniquement des caractéristiques techniques ou matérielles de l'engin considéré. Car, les engins qui vont ou se croisent en mer de nos jours sont multiples et variés. Dans ces conditions, il est indispensable de préciser les critères de qualification des engins nautiques en définissant juridiquement le navire.

---

[1] A. MONTAS, *Droit maritime*, Vuibert, 2e éd., 2015, p. 39 : *« Le navire porte en lui le droit maritime. Bien tout à la fois fondamental et structurant de la matière, le navire est, sauf exception, l'objet autour duquel s'organisent les règles particulières du droit maritime : il n'est pas de droit maritime sans navire »* ; S. MIRIBEL, « Qu'est-ce qu'un navire ? » in *Mélanges en l'honneur de Christian SCAPEL*, PUAM, 2013, p. 279.
[2] P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime,* LGDJ, 3e éd., 2016, p. 13.
[3] A. MONTAS, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF*, 2008, p. 307.
[4] Abordage, assistance, sauvetage maritime, avaries communes.
[5] Y. TASSEL, « La spécificité du droit maritime », *Neptunus e-revue,* vol. 6.2, 2000.
[6] W. MULLER, « Obligation restreinte ou responsabilité limitée ? », *DMF,* 1964, p. 195 ; R. RODIERE, « La limitation de responsabilité du propriétaire de navire, passé, présent et avenir », *DMF,* 1973, p. 259 ; I. K. AGBAM, « La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le nouveau Code togolais de la marine marchande de 2016 », *Neptunus e-revue,* vol. 26, 2020.
[7] A. MONTAS, *Droit maritime*, *op. cit.* p. 124.
[8] I. BOURBONNAIS-JACQUARD, *L'abordage,* PUAM, Aix-en-Provence, 2012.

3. Il n'existe pas de définition universelle du navire[9], elle diffère d'une convention internationale à une autre[10] et d'une législation nationale à une autre[11]. Toutefois, la doctrine maritimiste s'accorde sur un certain nombre de critères de définition du navire, notamment l'aptitude à affronter le risque de mer, la flottabilité, l'autonomie et la navigation maritime[12]. Pour les besoins de cette étude, le cadre juridique qui retiendra l'attention est principalement celui du Code togolais de la marine marchande (ci-après CTMM) issu de la Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016[13]. À titre de comparaison, il sera fait référence au droit français, notamment à sa jurisprudence, compte tenu des difficultés d'accès à la jurisprudence togolaise en la matière. Par deux dispositions presque identiques, précisément les articles 3 §5 et 42, le CTMM propose une définition juridique de la notion de navire. Nous ne nous intéresserons qu'à l'article 42 du CTMM, qui dispose qu'« *est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime* ». Cette définition du navire n'a pas changé depuis le CTMM de 1971[14]. Or, le Code a été mis à jour en 2016. Doit-on conclure que cette longévité est le fruit de la pertinence de cette définition du navire ? En d'autres termes, la formule de l'article 42 du CTMM permet-elle de bien cerner malgré le temps la notion de navire ?

4. L'étude de cette définition de navire en droit togolais a un double objectif. D'une part, elle vise à s'assurer si la notion a été bien appréhendée par le législateur au regard des critères habituellement retenus par la jurisprudence et la doctrine maritimiste. D'autre part, il s'agit de faire ressortir toutes les ambiguïtés et difficultés qui peuvent se poser en pratique dans l'application de cette définition. Pour ce faire, il convient dans un premier temps d'analyser le contenu de la définition du navire en droit togolais (I) et dans un deuxième temps, de mettre l'accent sur les améliorations à y apporter pour faciliter la qualification des objets en mer (II).

I. I - L'adéquation de la définition du navire en droit togolais avec les critères classiques de qualification du navire

5. Classiquement, dans la jurisprudence française comme dans la doctrine maritimiste, plusieurs critères sont souvent retenus pour caractériser un navire : la flottabilité, l'autonomie, la navigation maritime et l'aptitude au risque de mer[15]. En droit togolais, la définition de l'article 42 du CTMM, aussi, consacre à sa manière ces quatre critères de qualification du navire. Tandis que certains critères apparaissent de manière explicite dans la définition (A), d'autres transparaissent plutôt derrière certains mots et expressions (B).

A. La flottabilité de l'engin et la pratique de la navigation maritime : deux critères explicitement mentionnés

6. À la lecture de l'article 42 du CTMM, les deux critères qui retiennent l'attention sont la flottabilité de l'engin et son affectation à la navigation maritime à titre principal.

---

[9] Fl. THOMAS, « Le statut du navire et le Comité Maritime International », *Human Sea*, 2016, [En ligne] Disponible sur : https://humansea.hypotheses.org/443 (Consulté le 10/09/2020).
[10] C. DE CET BERTIN, *Introduction au droit maritime,* Ellipses, 2008, p. 13.
[11] D. BILONG BILONG, « La notion de navire en droit camerounais et CEMAC », *Neptunus e-revue,* vol. 26, 2020.
[12] S. MIRIBEL, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *op. cit.*
[13] L. n° 2016-028 du 11 oct. 2016 portant Code de la marine marchande en République Togolaise, *JORT* n° 61 du 11 oct. 2016.
[14] Voir art. 5 Ord. n° 29 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande, *JORT* 461 du 16 sept. 1971.
[15] S. MIRIBEL, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *op. cit.*

7. **Concernant la flottabilité de l'engin en mer**, elle est le critère perceptible de la définition d'un navire[16]. Le législateur togolais ne fait pas exception puisqu'il retient expressément que peut avoir la qualité de navire, « *tout engin flottant […]* ». Une première approche du terme *« flottant »* amène à relever que le droit togolais n'envisage pas le navire comme un objet pouvant flotter (flottable), mais plutôt comme un objet qui flotte (flottant). C'est-à-dire que l'engin susceptible d'être qualifié de navire doit vraiment flotter en mer et faire ses preuves. Le fondement d'une telle approche du mot *« flottant »* est la distinction fondamentale entre un navire et une épave grâce au critère de flottabilité. Par conséquent, un engin nautique qui flotte mais qui n'est plus manœuvrable, n'est pas ou plus un navire. Une deuxième approche, celle du Professeur Philippe DELEBECQUE, considère que le mot *« flottant »* permet de mettre l'accent sur la nature mobilière du navire contrairement aux objets « *amarrés de façon fixe* » en mer[17]. Quoiqu'il en soit, la flottabilité est le critère le plus évident du navire[18], qui détermine si l'engin nautique est apte à effectuer la navigation maritime et affronter les risques inhérents à la mer. Un engin qui ne peut rester à flot sur la mer, ne peut non plus avoir la qualité de navire. Il s'agit désormais d'une épave et c'est en cela que la flottabilité de l'engin trouve toute son importance.

8. Concrètement, la flottabilité d'un engin nautique s'apprécie de deux manières : d'une part, par rapport à son aptitude à « *se déplacer à la surface des mers* »[19] et d'autre part, au regard de la capacité de l'engin à flotter « *en profondeur* »[20], comme c'est le cas précisément des submersibles. En revanche, tout engin qui ne peut se déplacer qu'en étant constamment en contact avec le fond de la mer ne peut être qualifié de navire puisqu'il ne flotte pas[21]. Il en est ainsi des engins destinés à l'ensouillage des câbles sous-marins.

9. De manière générale, il faut relever que d'un point de vue matériel, le législateur togolais en retenant comme critère *« tout engin flottant »*, a adopté une approche assez extensive de la notion de la flottabilité. Dans ces conditions, il est possible de se demander si des engins qui ne flottent pas à proprement parler à la surface de la mer, comme les aéroglisseurs et les hydroglisseurs, peuvent aussi recevoir la qualification d' « *engin flottant* »[22]. En droit français par exemple, le Conseil d'Etat a pu qualifier de navire un aéroglisseur évoluant sur des coussins d'air[23]. La Haute juridiction a retenu que l'engin « *se déplace en prenant appui sur l'eau* » et l'a de ce fait considéré comme un « *engin flottant* ». Au regard de l'approche extensive de la flottabilité par le législateur togolais, il nous semble possible qu'un aéroglisseur puisse être considéré comme flottant. Au demeurant, ce critère de flottabilité ne suffit pas, à lui seul, pour qualifier un engin de navire, il faut que cet engin accomplisse une activité maritime spécifique liée à la navigation maritime.

10. **S'agissant à présent de la navigation maritime**, l'article 42 du CTMM requiert que l'engin flottant susceptible d'être qualifié de navire, doive exercer principalement la navigation maritime. À ce sujet, l'article 3 §52 CTMM précise que la navigation maritime est celle *« pratiquée en mer, dans les ports*

---

[16] P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n° 148, p. 155 ; A. VIALARD, *Droit maritime,* PUF, 1997, n° 275.
[17] Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime,* Dalloz, 14e éd., 2020, n° 81, p. 77.
[18] G. PIETTE, *Droit maritime, op. cit.*, n° 68, p. 45.
[19] A. MONTAS, *Droit maritime, op .cit.*, p. 41.
[20] G. PIETTE, *Droit maritime, op. cit.*, p. 44.
[21] P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n° 148, p. 155.
[22] À ce sujet, voir P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n° 149, p. 156.
[23] CE 19 déc. 1979, *Hoverlloyd*, *DMF,* 1980, p. 231, note R. REZENTHEL.

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 ». En complément, le législateur togolais a prévu six types de navigation (article 8 CTMM), notamment la navigation de commerce, de servitude effectuée en mer[24], de pêche, la navigation auxiliaire[25], navigation de circulation[26] et la navigation de plaisance. Cette liste des types de navigation est exhaustive, puisque la formulation de l'article 8 CTMM ne contient aucun mot pouvant laisser croire qu'elle est simplement indicative. Par conséquent, toute forme de navigation qui ne rentre pas dans les six hypothèses retenues par le législateur ne saurait être qualifiée de navigation maritime.

Dans ces conditions, *quid* de la navigation sous-marine en droit togolais ? Contrairement au droit français qui a défini la navigation maritime en incluant celle pratiquée par les sous-marins[27], le CTMM ne fait aucune mention d'un tel type de navigation. Il ne consacre pas non plus des dispositions particulières encadrant cette forme de navigation[28] et qui laisserait croire que la navigation sous-marine est prise en compte par le droit togolais. Oubli ou limitation volontaire du législateur à la navigation maritime de surface ? Le mystère reste entier. Seul un recours aux travaux préparatoires du code, auxquels nous n'avons malheureusement pas accès, permettrait de comprendre les choix du législateur.

11. Au demeurant, le critère de pratique de la navigation maritime permet tout de même de distinguer le navire du bateau. En effet, contrairement au navire, qui selon la définition même de la navigation maritime par le législateur togolais, peut évoluer dans les étangs et fleuves jusqu'à une certaine limite, les bateaux, eux, ne peuvent que se limiter à la navigation intérieure. En d'autres termes, il s'agit de la « *la navigation qui s'effectue à l'intérieur des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs* » (Art.169 CTMM). Pour bien établir la distinction entre le navire et le bateau, le législateur togolais a rajouté dans sa définition que la pratique de la navigation maritime doit être « *à titre principal* ». Même si cette expression est ambigüe comme nous le démontrerons plus loin, elle permet tout de même de refuser la qualité de navire à tout engin flottant qui ne peut effectuer majoritairement la navigation maritime. En outre, cette nécessité d'exercice de la navigation maritime à titre principal permet de qualifier de navire ou non un engin qui effectue une navigation mixte. En d'autres termes, un engin qui effectue une navigation en partie maritime et en partie intérieure.

12. Le CTMM retient de manière expresse deux des critères nécessaires à la qualification du navire. En revanche, il mentionne les deux autres critères tenant à l'autonomie et l'aptitude à affronter le risque de mer en filigrane des deux premiers.

---

[24] 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.

[25] La navigation auxiliaire est relative aux activités comme le pilotage, le remorquage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que la recherche scientifique en mer.

[26] La navigation de circulation se rapporte à l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime.

[27] Art. L. 5000-1 C. Transp. : *« Est considérée comme maritime pour l'application du présent code la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires. La liste de ces obstacles est fixée par voie réglementaire ».*

[28] Comme par exemple, l'article L. 5211-2 al. 1er du code des transports français qui dispose : *« Dans les eaux territoriales, les sous-marins et autres engins submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon ».*

B. L'autonomie et l'aptitude à affronter le risque de mer : deux critères implicitement consacrés

13. À titre de rappel, « *est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, la navigation maritime* » (Art. 42 CTMM). À première vue, cette définition ne fait aucunement mention de manière explicite des critères d'« *autonomie de propulsion* » et « *d'aptitude à affronter le risque de mer* ». Or, l'aptitude au risque de mer est le critère fondamental de qualification du navire. Une conclusion trop hâtive pourrait donc laisser croire que la définition du législateur togolais est incomplète. Mais, dans le cadre d'une analyse plus approfondie, l'un et l'autre de ces deux critères seront mis en évidence.

14. **Concernant le critère d'autonomie de l'engin flottant**, il suppose que l'engin puisse être mobile en mer étant propulsé par ses propres moyens. Tout engin inapte à se déplacer de manière autonome en mer, ne peut avoir la qualité de navire[29]. En revanche, est pourvu de moyen de propulsion, l'engin flottant qui dispose soit de rames, de moteur ou de voile pour se déplacer en mer. La définition du navire en droit togolais, fait-t-elle référence à l'aptitude de l'engin flottant de se déplacer par lui-même en mer ?

15. Aussi bien par le verbe choisi que par la formulation de la définition, elle-même, le législateur togolais a fait référence à l'autonomie de conduite de l'engin flottant.

16. Pour ce qui est du verbe, dans sa définition, le législateur togolais a fait le choix d'employer le verbe d'action « *effectuer* », pour décrire l'activité de l'engin flottant. Cet emploi a une double implication. D'une part, le recours au verbe « *effectuer* » dans la définition permet d'exclure de la qualification, tout engin parfaitement flottant mais passif. Cette passivité n'est pas liée au fait que l'engin soit en panne, mais plutôt au fait que cet engin soit stationnaire ou fixe. C'est le cas par exemple des éoliennes ou encore des plateformes flottantes. D'autre part, l'emploi du verbe « *effectuer* » permet de caractériser une activité positive de l'engin. Cette activité consiste à naviguer sur les mers et océans du globe. Ainsi, tout engin flottant apte à se déplacer d'un point A à un point B en surface ou sous la mer, par ses propres moyens de propulsion, peut être considéré comme un navire.

17. Quant à la formulation retenue par le législateur togolais, il est expressément prévu qu'est considéré comme navire, un engin flottant « *qui effectue, à titre principal, la navigation maritime* ». Par cette phrase, le législateur considère que l'engin flottant est le « *sujet* » ou « *l'acteur principal* » qui réalise la navigation maritime. En d'autres termes, il ne faut pas que l'engin soit inapte à se déplacer tout seul en mer, à l'instar des barges. Par voie de conséquence, cette définition légale fait référence de manière implicite au critère d'autonomie de propulsion de l'engin[30]. Sur ce point, il faut préciser qu'étant donné que le législateur togolais fait de l'engin flottant le sujet qui effectue la navigation, la présence humaine (capitaine ou équipage) comme étant celui qui permet à l'engin d'effectuer la navigation, n'est pas mise en avant en tant que condition de qualification. Il en serait autrement si le législateur togolais avait ajouté l'adjectif « *armé* »[31] à la formule « *tout engin flottant* » (art.42 CTMM). Mis à

[29] Cass. civ., 22 déc. 1958, *DMF*, 1959, p. 217.

[30] Le critère d'autonomie de propulsion de l'engin est discuté en doctrine. Tandis que certains soutiennent que le navire doit pouvoir se déplacer tout seul de manière autonome, d'autres comme MM. BONNASSIES et SCAPEL font valoir qu'il n'est pas nécessaire que l'engin soit totalement autonome mais qu'il dispose seulement d'un minimum d'autonomie.

[31] Selon l'art. 159 §2 CTMM : « *Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée* ».

part l'autonomie, l'aptitude de l'engin à affronter les risques de la mer est l'autre critère que nous mettrons en évidence dans la définition du législateur togolais.

18. **Le risque de mer ou encore « *fortune de mer* »** occupe une place fondamentale en droit maritime[32]. De ce fait, la jurisprudence française[33] et la doctrine maritimiste considèrent l'aptitude à affronter le risque de mer comme le critère déterminant de définition d'un navire[34]. En effet, est apte à faire face aux risques de mer, l'engin qui résiste aux vagues déchainées, aux remous de la mer et surtout qui en triomphe à en croire le Professeur Antoine VIALARD[35]. Dans le même sens, le Professeur Martin NDENDE considère qu'une chose est apte à faire face au risque de mer lorsqu'elle « *survit au fait qui s'abat sur elle* »[36]. Toutefois, l'engin qui a affronté les dangers de la navigation maritime avant de succomber, n'a pas moins été un navire. Le cas du *Titanic* est évocateur.

19. Qu'elle est la position du CTMM au sujet de l'aptitude à faire face aux risques de mer ? Aux termes de l'article 42 CTMM : « *est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime* ». Comme l'a relevé un auteur, l'aptitude aux périls de la mer « *brille par son absence dans la définition du navire proposée par le législateur togolais alors même qu'il est un critère très important* »[37]. Nous ne partageons ce point de vue qu'en partie.

20. En effet, il est évident que dans sa formulation de définition du navire, le législateur togolais n'a pas mentionné clairement « *l'aptitude de l'engin flottant à faire face aux risques de la mer* ». Néanmoins, à notre avis, il en fait référence de manière implicite à travers l'exigence d'effectuer la navigation maritime à titre principal, puisque « *la navigation maritime est une navigation soumise aux risques de la mer* »[38] par nature. En d'autres termes, il ne peut y avoir de navigation maritime sans risques de mer. Il en résulte qu'un engin flottant qui effectue à titre principal la navigation maritime, doit naturellement être aussi apte à affronter les périls inhérents à la mer. Ainsi, si le législateur togolais ne l'a pas expressément mentionnée, l'aptitude à faire face aux risques de mer apparait en filigrane dans la définition. À titre de comparaison, en droit français aussi la définition légale du navire figurant à l'article L. 5000-2 § I du Code des transports ne mentionne pas expressément la notion de risque de mer. Il dispose en effet : *« I. - Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code : 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ; 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et*

---

[32] A. MONTAS et A. ORTIZ DE ZARATE, « La force créatrice de droit du fait de la nature - Le risque de mer, fondement du droit maritime », *Revue de la Recherche Juridique - Droit prospectif*, PUAM, 2010, pp. 2081-2112.

[33] Cass. req. 12 janv. 1919, *S.* 1920. 1. 340; Cass. com. 27 nov. 1972, *GIPSY II, DMF*, 1973, p. 160; Cass. com. 6 déc. 1976, *Canot POUPIN SPORT*, *DMF*, 1977, p. 513; Rouen, 30 nov. 2000, *DMF,* 2001, p. 470, obs. C. NAVARRE-LAROCHE; Aix-en-Provence, 4 déc. 2007, *DMF*, 2008, p. 730, obs. Y. TASSEL.

[34] G. RIPERT, *Traité de droit maritime,* 3ème éd., Rousseau, 1929, t. 1, n° 172. ; P. CHAUVEAU, *Traité de droit maritime,* Librairies techniques, 1958, n° 151 ; R. RODIERE, *Traité général de droit maritime, Le navire*, Dalloz, 1980, n° 5 ; A. VIALARD, *Droit maritime, op.cit*., n° 275 ; P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime, op.cit*., n° 151, p. 158 ; Ph. DELEBECQUE, Rép. Com. Dalloz, *V° Navire* n° 61 ; C. DE CET BERTIN, *Introduction au droit maritime, op. cit.,* p. 17.

[35] A. VIALARD, *Droit maritime*, *op.cit*., n° 275, p. 236.

[36] M. NDENDE, S*tatut des navires*, in J.-P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes,* Dalloz, Action, Paris, 3e éd., 2015/2016, n° 321.71, p. 356.

[37] I. K. AGBAM, « La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le nouveau Code togolais de la marine marchande de 2016 », *loc. cit*. p. 1.

[38] Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime, op. cit*. n° 81, p. 77.

commercial ». En cas de contentieux, dans le silence de la loi, l'aptitude aux risques de mer sera comme bien souvent *« relevé par les juges qui ont à statuer sur la qualification »*[39] du navire.

21. Somme toute, la définition légale du navire en droit togolais est satisfaisante en ce qui concerne les critères de qualification d'un navire. Malgré son mérite, la définition du navire en droit togolais a quelques lacunes qu'il faut nécessairement corriger.

II. II - L'indispensable amélioration de la définition légale du navire pour une meilleure qualification des différents engins en mer

22. Comme toute entreprise humaine, aucune œuvre du législateur n'est parfaite. C'est pourquoi, la définition légale du navire en droit togolais doit être épurée de ses ambigüités (A), tout en évoluant vers une prise en compte des formes existantes ou récentes mutations technologiques du navire (B).

A. La nécessaire clarification des ambiguïtés terminologiques dans la définition légale du navire

23. Dans sa définition du navire, le législateur togolais a opéré des choix qui lui sont propres. Malheureusement, certaines des expressions choisies ne sont pas tout à fait claires d'un point de vue pratique. Il en est ainsi de la formule « *tout engin* » et de l'expression « *à titre principal* ».

24. Tout d'abord, l'ambigüité de l'expression « *tout engin* » se trouve dans la formule consacrée par l'article 42 du CTMM : « *Est considéré comme navire tout engin flottant […]* ». Pourquoi le choix du terme « *engin* » et que faut-il entendre par ce terme ? Que traduit l'emploi de l'adverbe « *tout* » devant le mot « *engin* » ?

25. Pour répondre à la première question sur le choix du terme « *engin* », il faut relever que le législateur togolais n'en précise pas le sens dans le CTMM. Dans ce cas, faut-il prendre « *engin* » au sens courant du terme ? À quel moment sommes-nous en face d'un engin au sens de l'article 42 du CTMM ? Selon la doctrine, l'expression « engin » renvoie à « *l'idée d'une construction, d'un assemblage de pièces »*[40]. Elle précise que cette construction a pour objectif *«de constituer un bâtiment de mer* »[41]. Or, la notion de bâtiment de mer recouvre une diversité d'engins nautiques, notamment les navires, les plateformes pétrolières, les usines flottantes, etc.[42]. L'expression « *bâtiment de mer* » ne permet donc pas de cerner la singularité de la notion de navire.

26. Étant plus précis que bâtiment de mer, le législateur togolais a donc préféré employer la notion d'engin, qui permet d'exclure de la qualification de navire tout ce qui n'est pas construction comme les amas de bois[43] et autres débris qui peuvent se trouver en mer[44]. Toutefois, le terme engin ne permet pas de circonscrire, de manière précise, quel type de construction entre dans la définition du navire. En effet, il existe actuellement plusieurs engins flottant en mer, notamment les engins dits « de

[39] C. DE CET BERTIN, *Introduction au droit maritime, op. cit.* p. 17.
[40] Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime, op. cit.*, n° 81, p. 77.
[41] *Ibid.*
[42] Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime, op. cit.*, n° 85, p. 81.
[43] *Ibid.*
[44] Notamment les agrès, apparaux d'un navire, conteneurs, épaves d'aéronefs, etc.

plage » comme la planche à voile qui ont été assimilées au navire[45], sans véritablement remplir les critères de navire[46]. Il existe aussi d'autres engins de plage comme les « *surfs, body-boards ou autres skimbords* »[47] qui ne sont pas de toute évidence un navire. Par conséquent, il est clair que le terme « *engin* » contenu dans la définition est imprécis d'un point de vue pratique.

27. En réponse à la seconde question posée plus haut, il faut dire qu'en employant l'adverbe « *tout* » devant le mot « *engin* » dans sa définition, le législateur démontre qu'il n'accorde aucune importance aux aspects techniques de l'engin flottant. En d'autres termes, que l'engin soit construit ou assemblé à base de bois, en acier, en caoutchouc etc., il s'agit d'un critère inopérant dans la qualification du navire. Cette indifférence du législateur aux aspects techniques du navire peut aussi s'analyser par rapport à la dimension de l'engin et à ses moyens de propulsion. Il importe donc peu que l'engin se déplace à la surface de la mer à l'aide d'une voile, à la force des bras ou avec un moteur. Vu sous cet angle, on peut avoir l'impression que la formule « *tout engin flottant* » est assez claire et large pour encadrer diverses situations.

28. À ce propos, une pirogue peut-elle être qualifiée de navire en droit togolais ? La pirogue est un engin nautique, courant au Togo, construit avec des planches ou des troncs d'arbre et utilisé pour le transport de personnes et de marchandises dans les eaux intérieures et essentiellement pour la pêche artisanale en mer. Si on s'en tient à la définition du législateur togolais, la pirogue est une construction flottante affectée à la pêche, qui constitue l'une des six formes de navigation maritime retenues par le Code. De ce fait, il fait souvent face aux risques inhérents à la mer. Par ailleurs, elle est autonome puisqu'elle navigue soit à la force des bras, soit grâce à un moteur. Par conséquent, dès lors que les critères requis sont réunis, rien ne s'oppose, selon nous, à sa qualification de navire.

29. En résumé, l'expression « *tout engin* » n'est pas aussi évidente à saisir lorsqu'elle est confrontée à la diversité et la pluralité des constructions en mer. Il serait bienvenu que le législateur togolais précise le sens du terme engin contenu dans l'article 42 CTMM et dresse une liste non exhaustive des engins exclus de cette définition. Mis à part cette ambiguïté, le législateur togolais doit également apporter d'autres améliorations à sa définition.

30. Ensuite, l'autre ambiguïté dans la définition légale du navire est relative à l'exigence d'exercice de la navigation maritime à titre principal. En effet, le législateur togolais exige que la navigation maritime soit exercée à titre principal. Or, ce qui est communément admis est la navigation maritime de manière habituelle, car cela suppose une fréquence de la navigation maritime. Pour sa part, l'expression « *à titre principal* » renvoie à l'idée de prioritairement, majoritairement ou de premièrement. Elle suppose donc une hiérarchisation des activités du navire, notamment en termes de navigation. En effet, l'expression « *à titre principal* » qui précède la navigation maritime, permet de distinguer entre la navigation maritime et la navigation intérieure. En fonction du type de navigation qui prédomine, l'engin en cause pourra être qualifié ou non de navire.

31. Néanmoins, cette expression « *à titre principal* » a d'autres implications sur le plan pratique que le législateur togolais n'a peut-être pas envisagées. En effet, cette expression est adaptée aux engins nautiques effectuant une navigation mixte. En revanche, elle ne convient pas à un engin qui effectue exclusivement son activité de navigation en mer. Dans ce cas, la pratique de la navigation maritime

---

[45] CA Rennes, 4 mai 1982, *DMF*, 1983, p. 40, notes Y.- M. LE JEAN et Y. TASSEL.
[46] Cass. com., 6 déc. 1976, Canot Poupin Sport, *DMF,* 1977, p. 513, note R. RODIERE.
[47] A. MONTAS, *Droit maritime, op. cit.* p. 44.

« *à titre principal* » signifie que le navire ne peut être affecté prioritairement à une activité autre que les six formes de navigation maritime prévue par le code[48].

32. Par exemple, des navires à quai convertis en restaurant, hôtel ou musée flottants, peuvent-ils toujours être qualifiés de navire en droit togolais ? En réalité, il s'agit d'un engin flottant apte à la navigation maritime mais temporairement ou définitivement affecté à une activité autre que la navigation maritime. La navigation telle que prévue par le Code comprend : la navigation de commerce, de servitude effectuée en mer[49], de pêche, la navigation auxiliaire[50], navigation de circulation[51] et la navigation de plaisance[52]. L'activité hôtelière ou muséale n'est donc pas visée, sauf à vouloir les rattacher à la navigation de plaisance. Mais dans ce cas de figure, la difficulté persiste car le navire ne pratique pas vraiment de la navigation à ce moment-là. En résumé, si l'on s'en tient au critère d'exercice de navigation maritime à titre principal, il serait difficile de soutenir que cet engin demeure un navire. Il est possible de nuancer tout de même en soulignant que la pratique de la navigation maritime n'est pas « *l'unique critère de qualification* » du navire, encore moins « *le critère déterminant* ». Il reviendra au juge saisi d'un contentieux de se prononcer à ce sujet.

33. Une seconde illustration pourrait être relative à l'application de l'expression « *à titre principal* » au navire remorqué. Peut-on estimer qu'un navire ayant subi une avarie et remorqué par un autre pratique toujours la navigation maritime à titre principal ? En droit français, un engin remorqué dont la structure permet tout de même de faire face au risque de mer, est considéré durant l'opération de remorquage comme un navire[53]. En droit togolais, la solution pourrait être la même, puisqu'une avarie est normale dans l'exploitation d'un navire et de ce fait, elle ne peut, à elle toute seule, priver un engin de sa qualité de navire.

34. Enfin, dans une approche générale de la définition du navire en droit togolais, sur la forme, tel que nous l'avons relevé dans l'introduction, le CTMM comporte deux articles identiques qui définissent le navire, en l'occurrence les articles 3§50 et 42. Or, l'article 42 actuel correspond à l'ancien article 5[54] issu de l'Ordonnance n° 28 du 12 aout 1971 portant code de la marine marchande. Dans un souci de lisibilité du code, il serait préférable d'abroger l'article 3§ 50, introduit lors de la modification de 2016. Sur le fond, la définition du navire en droit togolais est fondée sur une approche fonctionnelle du navire. À titre de rappel, l'article 42 CTMM dispose qu'« *est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime* ». Or, si on ose la comparaison avec l'être humain[55], un navire nait, vit et meurt. Plus clairement, la naissance du navire correspond à sa phase de conception et de construction. La vie du navire est relative à son exploitation sous diverses

---

[48] Art. 8 CTMM.
[49] 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.
[50] La navigation auxiliaire est relative aux activités comme le pilotage, le remorquage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que la recherche scientifique en mer.
[51] La navigation de circulation se rapporte à l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime.
[52] La navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément.
[53] A. MONTAS, *Droit maritime, op. cit.,* p. 42 ; CE, 27 avr. 1988, *DMF,* 1989, p. 94, concl. GUILLAUME et note R. REZENTHEL.
[54] Art. 5 Ord n° 29 du 12 août 1971, portant code de la marine marchande : « *Est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, la navigation maritime* ».
[55] Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime, op. cit.,* n° 77, p. 75 ; contra. P. CHAUMETTE, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF*, 2007, n° 678.

formes et sa mort est relative à son démantèlement par exemple[56]. Par rapport à la définition légale est formulée au temps présent de l'indicatif et non au conditionnel. Dans cette définition, le navire est appréhendé uniquement dans sa phase d'exploitation au détriment des autres phases de son existence. Dans ces conditions, un engin en construction devrait normalement être exclu de la qualification de navire. Car, il n'effectue pas durant la construction de navigation maritime à titre principal. Ce raisonnement peut être nuancé car le législateur togolais a consacré le droit de consentir une hypothèque sur un « *navire en construction* »[57]. S'agissant des engins destinés à être démantelés en ce qu'ils sont devenus vétustes et que pendant longtemps, ils n'ont plus effectué de navigation maritime au sens de l'article 8 du Code, la question du maintien de leur qualité de navire au regard de l'article 42 peut aussi se poser. En effet, compte tenu de leur inactivité, ces engins vétustes ne devraient plus correspondre à la définition du navire donnée par l'article 42, qui met en avant l'activité de l'engin flottant. En définitive, sans qu'il soit nécessaire de modifier la définition existante, le législateur togolais pourrait intégrer dans le code, des dispositions relatives aux fins de vie du navire[58], autres que le statut d'épaves[59]. A même occasion, il pourrait rajeunir la définition du navire pour prendre en compte les récentes évolutions technologiques du navire.

B. L'indispensable évolution de la définition légale du navire vers une prise en compte des sous-marins et engins sans équipage

35. Pour faciliter l'exercice de qualification des différents engins nautiques, il est essentiel que le droit maritime togolais prenne en compte les formes de navigation ancienne et récente qu'il ne vise pas expressément. Deux engins retiendront l'attention dans cette dernière partie de nos développements, notamment les submersibles et les engins sans équipage.

36. **Concernant les submersibles**, ce sont des engins qui effectuent la navigation maritime sous-marine sans être en contact avec le sol de la mer pour se déplacer. En droit français, ils sont qualifiés de navire, tout comme les engins de navigation de surface. Cette qualification se fonde sur l'article L. 5000-1 du code des transports qui considère la navigation de surface ou sous-marine de navigation maritime.

37. En droit positif togolais, une telle qualification est-elle possible ? Tel que nous l'avons évoqué plus haut, la navigation maritime telle que définie à l'article 3 § 52 CTMM ne vise pas expressément la navigation sous-marine. Conformément à cette disposition, la navigation maritime est celle *« pratiquée en mer […] »*, sans autre précision. Les précisions concernant les différentes formes de navigation maritime de l'article 8 CTMM, ne font pas non plus référence à la navigation sous-marine. Elles s'attachent exclusivement aux différentes formes de navigation de surface. Or, la définition de la notion de navigation maritime est essentielle pour la qualification de navire.

38. N'étant pas visée de manière expresse et en l'absence de toute disposition du CTMM qui s'y rapporte, la navigation sous-marine semble inconnue du droit maritime togolais. Par conséquent, il serait difficile de qualifier les submersibles de navire au regard des critères de définition prévus à l'article 42 CTMM. Pour résoudre cette difficulté, il conviendrait de modifier la définition actuelle de la

[56] J. F. DIATTA, *Le bien navire et sa fin : Essai sur l'évolution des différents états du navire*, PUAM, 2020.
[57] Art. 92 CTMM.
[58] J. F. DIATTA, *Le bien navire et sa fin : essai sur l'évolution des différents états du navire, op. cit.*
[59] Art. 201 CTMM.

navigation maritime afin de mentionner clairement la navigation de surface et celle sous-marine, voire celle des engins sans équipage.

39. **S'agissant des engins sans équipage**, ces dernières années, le monde maritime a vu se multiplier des projets liés à l'autonomisation des navires[60] afin de limiter ou de réduire les interventions humaines, considérées comme l'un des facteurs des accidents en mer. Ces différents projets ont conduit à l'apparition de nouvelles formes d'engins flottants, notamment les drones maritimes[61] et les « *navires sans équipage* »[62].

40. Ces engins sans équipage ont la particularité de disposer de différents degrés d'autonomie : soit ils sont totalement autonomes en mer, car ne nécessitant aucune intervention humaine à bord, soit ils sont au contraire pilotés depuis un centre de contrôle situé à terre[63] ou depuis un navire[64].

41. Ces évolutions technologiques posent évidemment de nombreuses questions juridiques au regard du droit maritime classique, au rang desquelles celle de leur qualification juridique[65]. Au niveau international, l'Organisation Maritime Internationale et le Comité Maritime International se sont emparés de ces nouveaux enjeux maritimes[66]. Au niveau français, tandis que la doctrine s'attelle à analyser les multiples questions posées par les engins autonomes[67], le législateur par la loi d'Orientation des mobilités a précisé les compétences du pouvoir exécutif à réglementer l'usage de ces nouveaux engins nautiques autonomes ou commandés à distance[68], sans en proposer une définition. En effet, la loi d'Orientation des mobilités évoque simplement ces nouveaux engins sous le vocable de *« navire autonome ou commandé à distance »*[69]. Elle ne distingue donc pas entre navire « classique » et ces nouveaux engins.

42. Quant au droit positif togolais, la définition du navire est-elle adaptée à ces nouveaux engins, qui sont appelés à se multiplier dans un futur proche ?

---

[60] G. PIETTE, « Les navires sans équipage », *DMF,* 2017, p. 983.
[61] Ch. DE CORBIERE, « Drones maritimes », *DMF,* 2017, p. 993.
[62] L. TOUSSAINT, « Maritime : place au futur », *BTL,* n° 3652, 2017.
[63] G. PIETTE, « Les navires sans équipage », *loc. cit.* : *« (…) le CMI distingue très clairement (et cette distinction est fondamentale) deux sortes de navires sans équipage : ceux qui sont pilotés depuis la terre, et ceux qui sont véritablement autonomes, grâce à un programme informatique. Dans le premier cas, le pilote se sert de caméras et de micros placés à bord et pilote face à un écran, avec un joystick. Dans le second cas, le navire est préprogrammé, et suivra un itinéraire prédéterminé sans interaction humaine. Ainsi qu'a pu le remarquer le professeur Van Hooydonk, le navire autonome traite lui-même les données collectées par ses capteurs, se forme une opinion, prend des décisions sur la navigation et optimise sa réponse au trafic. »*
[64] Art. L. 5111-1-1 et D. 5111-4 C. TRANS.
[65] G. PIETTE, « Les navires sans équipage », *loc. cit. ;* Ch. DE CORBIERE, « Drones maritimes », *loc. cit.*
[66]OMI, *Autonomous shipping,* [En ligne] disponible sur : http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx (Consulté le 25/09/20) ; CMI, *Maritime Law for MAAS,* [En ligne] disponible sur : https://comitemaritime.org/work/mass/ (Consulté le 25/09/20).
[67] Ph. DELEBECQUE, « La loi sur l'économie bleue : Un îlot plein d'avenir - sur le statut des drones maritimes - au sein d'une mer de mesures disparates », *Gazette CAMP,* n° 41, 2016, p. 1 ; G. PIETTE, « Les conventions internationales maritimes et les navires sans équipage », *Gazette CAMP,* n° 47, 2018, p. 2-3 ; G. PIETTE, « L'affrètement de navires sans équipage », *Gazette CAMP,* n° 48, 2018/2019 ; G. PIETTE, «Navires sans équipage : nouveaux navires, nouvelles responsabilités civiles ? », *Gazette CAMP,* n° 49, 2019, p. 2-3 ; Cdt. Y.-N. MASSAC, « Navires autonomes, point de vue d'un capitaine », *Gazette CAMP,* n° 51, 2019/2020, p. 5-7 ; Académie de Marine, *Vers des navires et des aéronefs sans équipage ? Jusqu'où la machine peut-elle remplacer l'Homme ?* Colloque du 9-10 déc. 2019.
[68] Art. 135, L. n° 2019-1428 du 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités, *JO* n° 0299 du 26 déc. 2019.
[69] *Ibid.*

43. Pour répondre à cette question, l'analyse doit se faire sous deux aspects : le premier est relatif à l'engin sans équipage en soi et le deuxième à l'absence d'équipage à bord. En ce qui concerne, l'engin lui-même, il faut rappeler que l'article 42 du CTMM retient comme critères de qualification d'un navire, la flottabilité de l'engin et son aptitude à effectuer, malgré les risques de mer, la navigation maritime de manière autonome. En application de ces critères, un engin, qui n'est privé que de son équipage et qui est commandé à terre ou navigue de manière totalement autonome, peut, à notre sens, être qualifié de navire au sens de l'article CTMM puisqu'il réunit les critères précités.

44. S'agissant de l'absence d'équipage à bord et le commandement à distance, il faut noter que la définition de l'article 42 du CTMM ne fait en aucun cas mention de la présence d'un équipage à bord comme un critère de qualification du navire. Ainsi, que le navire soit programmé pour naviguer de manière autonome ou qu'il soit sans équipage et piloté à terre voire depuis un autre navire, ces cas de figure sont sans incidence sur la qualité de navire de l'engin. D'ailleurs, l'obligation légale d'avoir un rôle d'équipage à bord de tout navire battant pavillon togolais[70] ne saurait en aucun cas être analysée comme une condition de qualification du navire dès lors que la loi ne dispose pas expressément dans ce sens. Par conséquent, il suffit simplement que l'engin soit flottable et qu'il fasse de la navigation maritime son activité principale en mer pour recevoir la qualification de navire.

45. S'il en est ainsi, pourquoi est-ce nécessaire de faire évoluer le droit togolais vers une prise en compte de ces engins d'un nouveau genre ? En droit, la définition ou du moins la précision d'une notion détermine le régime applicable. En l'état actuel du droit maritime togolais, si la définition du navire peut prendre en compte les engins autonomes ou automatisés, il n'est pas certain que le statut du navire tel que prévu par le CTMM soit totalement en adéquation avec les spécificités de ces engins. Or, très bientôt ces engins vont se généraliser.

46. C'est pourquoi, par anticipation, il est souhaitable que le législateur togolais prenne le devant en initiant des travaux dans le but de prendre en compte ces nouveaux engins. Pour ce faire, il pourra procéder soit à la révision de la définition actuelle du navire, soit à la création de nouvelles dispositions complémentaires consacrées à ces engins d'un nouveau genre, comme en droit français. Dans l'attente et pour conclure, il est possible de soutenir que la définition du navire en droit togolais malgré sa longévité n'est point obsolète. Par conséquent, elle a encore de beaux jours devant elle, même si quelques mises au point sont indispensables.

[70] Art. 57 et 58 CTMM.