

(c) Décret N° 82-182/PR du 8 juillet 1982 portant institution d'une Charte Maritime

Article 1er - La présente Charte régit la navigation des navires inscrits au registre public, tel que défini à l'article 3 ci-dessous, et détenteurs du permis de navigation.

Les usages et les conventions à caractère international auxquels la République du Togo a adhéré sont applicables.

Les dispositions disciplinaires et pénales du titre V du Code de la Marine Marchande demeurent en vigueur.

En attendant la prise de dispositions complémentaires, on se référera, pour les points non traités par la présente Charte, aux Conventions de l'Organisation Mondiale Consultative Intergouvernementale de la Navigation Maritime.

Article 2 - L'organisation administrative de la navigation régie par la présente charte ainsi que les activités des organes d'exploitation et de gestion sont placées sous l'autorité d'un Haut Commissaire autonome nommé par décret. Il édicte les prescriptions nécessaires et veille à leur application.

Il se sert, pour l'accomplissement de ses activités à l'étranger, d'une agence maritime exclusive liée au Gouvernement togolais par une convention. L'agence pourra confier, sous son contrôle direct, l'exercice de ses activités à des sociétés nationales ou étrangères habilitées.

Les infractions pénales, prévues par la présente Charte, ne peuvent être poursuivies qu'avec l'accord du Haut Commissaire.

Le Haut Commissaire est assisté d'un Haut Commissaire Adjoint.

Article 3 - Les navires visés par la présente charte sont ceux habilités à la navigation en mer et immatriculés sous la surveillance de l'autorité consulaire. par l'Agence Maritime ou par l'un de ses représentants. L'immatriculation se fait aux conditions fiscales fixées à l'article 5, sur un registre public des inscriptions maritimes dont l'original est détenu au siège de l'agence maritime.

Copie dudit registre est gardée par le Haut Commissaire.

Ont droit d'inscription au registre les navires d'une jauge nette supérieure à vingt tonnaux, quel que soit leur lieu de construction, et armés à l'étranger, appartenant à des personnes physiques ou morales togolaises pour une valeur minimum de trois quirats ou bien appartenant à des sociétés étrangères contrôlées à cinq pour cent au minimum par des personnes physiques ou morales togolaises.

Ont également droit à l'inscription, les navires ci-dessus définis, appartenant à des personnes physiques ou morales togolaises pour une valeur d'un quirat inférieur à celles prévues à l'alinéa précédent, ou bien appartenant à des sociétés étrangères contrôlées par des personnes physiques ou morales togolaises à un pourcentage inférieur à celui prévu au même alinéa lorsque, sur instruction appropriée de l'autorité consulaire, après avis du Haut Commissaire, il est notifié à l'Agence qu'une telle immatriculation est d'intérêt public. Le cas échéant, le Haut Commissaire peut ordonner directement l'immatriculation.

Dans certains cas, pouvoir est donné à l'Agence d'accorder directement l'inscription, sous réserve de ratification par le Haut Commissaire.

Le Haut Commissaire adjoint ne peut exercer les pouvoirs prévus par l'alinéa 3 de l'article 2 de la Charte.

Article 4 - Un permis approprié habilite à la navigation les navires inscrits au registre public visé à l'article précédent.

Le permis de navigation indique le nom, le type et les caractéristiques principales, la jauge brute et nette du navire, le nom du propriétaire, le bureau de l'Agence auprès duquel l'inscription a eu lieu et le numéro d'ordre d'inscription.

Il est délivré pour un an directement par l'Agence ou par son représentant au port d'armement et sa validité peut être reconduite pour trois nouvelles périodes successives d'un an.

Le permis de navigation doit être renouvelé lorsqu'il y a changement de nom et de jauge, ou encore du type et des caractéristiques du navire. Il doit dans tous les cas être renouvelé après expiration d'une période de quatre ans.

TOG 16

En cas d'urgence, l'Agence ou son représentant sur le lieu de la requête est habilitée à délivrer un permis provisoire de navigation, dont la validité ne saurait excéder un an, aux navires de construction récente inscrits au registre public.

Le permis provisoire est par ailleurs délivré aux navires inscrits en cas de perte ou de destruction du permis de navigation.

Le permis de navigation doit être renouvelé en cas de changement total ou partiel de propriété d'un navire inscrit au registre public. Il sera alors demandé la production de l'acte de cession ou de transfert approprié.

Au cas où le navire peut être utilisé pour des chargements tant solides que liquides, il n'y a pas lieu de demander le renouvellement du permis de navigation, à chaque changement de l'utilisation ; le permis devra dans ce cas comporter mention des caractéristiques et de la jauge brute et nette du navire pour les deux utilisations.

Article 5 - L'inscription au registre public implique le versement d'une taxe initiale.

Une taxe annuelle, à caractère de paiement anticipé, doit être également versée au plus tard le 1er Janvier de l'année de référence.

L'Agence est autorisée à percevoir les taxes définies à la jauge par les Conventions de l'O M C I.

La validité du permis de navigation et son renouvellement sont subordonnés au paiement de la taxe initiale d'inscription et de la taxe annuelle.

Les paiements perçus par l'Agence doivent être consignés sur le permis de navigation au lieu d'inscription ou au premier port pourvu d'un représentant de l'Agence.

Les crédits relatifs aux sommes dues aux termes de l'alinéa précédent sont privilégiés sur le navire et prennent rang après les crédits concernant le salaire de l'équipage, les indemnités et les compensations pour assistance et sauvetage.

TOG 17

La demande d'inscription au registre public ainsi que la demande du permis de navigation doivent être présentées par le propriétaire du navire ou par l'un de ses représentants, par lettre adressée au siège de l'Agence ou déposée à l'un des bureaux de représentation de cette dernière. Ces demandes doivent être obligatoirement accompagnées des documents attestant :

- a) la propriété du navire et son armement à l'étranger ;
- b) que tout éventuel document de bord étranger a été radié avec le consentement des autorités qui l'ont émis ou en tous cas qu'il a été légalement annulé ;
- c) que le navire répond aux conditions de navigabilité et de sécurité prescrites par les Conventions de l'O M C I (à justifier par la production de copies certifiées conformes du certificat de construction, du certificat de jauge, du certificat de franc-bord, des certificats de sécurité du navire, du rôle d'équipage, etc...)
- d) la conformité du navire en ce qui concerne le nom, le numéro officiel, la jauge nette, le type de navigation, le lieu et la date de construction ;
- e) que les taxes visées aux deux premiers alinéas du présent article ont été payées.

A la documentation doit être jointe un acte de propriété authentifié indiquant notamment le nom, le lieu de résidence et la nationalité du propriétaire et éventuellement l'identité du représentant et sa nationalité.

Si le navire appartient à une société, les noms des actionnaires ne doivent pas être nécessairement indiqués sauf en ce qui concerne les attestations relatives aux alinéas 3 et 4 de l'article 3.

En cas d'acquisition récente du navire, le nouveau propriétaire ou son représentant légal doit communiquer à l'Agence la preuve de régularité de cette cession.

Article 6 - Tout navire doit détenir à son bord les documents ci-après :

- / - le permis de navigation,
- / - le rôle d'équipage ainsi que les autres documents annexés généralement requis,
- / - le certificat de jaugeage,
- la/certificat/ attestant les conditions de navigabilité requises mentionnées à l'alinéa c de l'article 5 ;
- les certificats de franc-bord et de flottaison,
- les certificats sanitaires,
- les documents sanitaires et douaniers,
- le journal de bord,
- tous autres documents éventuellement requis.

Les Conventions de l'OMCIP fixent les modalités pour la délivrance des documents et des certificats susmentionnés.

Les dispositions de la Convention internationale de Londres du 5 Avril 1966 sur les lignes de charge sont applicables.

Les navires doivent être obligatoirement munis des documents de bord prescrits. Au cas où cette obligation ne serait pas respectée, en plus de la sanction prévue par l'article 125 du code de la Marine Marchande, l'Agence suspendra le permis de navigation par mesure de précaution.

Les navires se distinguent par un nom et un numéro.

Les dispositions concernant les navires s'appliquent également aux engins flottants mobiles destinés à tout usage lié à la navigation ou au trafic par voie maritime.

Article 7 - Les navires inscrits au registre public peuvent être radiés sur la demande du propriétaire ayant sollicité l'inscription audit registre, à condition que toutes les obligations du navire envers la République Togolaise aient été préalablement respectées.

La radiation ne peut avoir lieu avant la restitution par le propriétaire des documents délivrés par l'Agence, par l'un de ses représentants autorisés ou par un officier consulaire ou diplomatique de la République du Togo.

Le non respect, dans les délais prescrits, des conditions édictées à l'inscription entraîne la radiation d'office.

La radiation du registre public est en outre prévue dans les cas suivants : perte du navire, capture, incendie ou destruction, et dans tous les cas où le retour au port d'armement est impossible.

Les modalités spécifiques de radiation sont celles indiquées dans les Conventions de l'OMCI.

Article 8 - Au mouillage dans un port étranger pourvu d'une représentation consulaire du Togo ou d'un représentant de l'Agence, le capitaine d'un navire inscrit au registre public ou toute autre personne autorisée, est tenue de présenter durant les heures normales de travail, sur demande du consul, du vice-consul ou du représentant compétent de l'Agence, le permis de navigation du navire ainsi que les reçus éventuels attestant le paiement des taxes requises.

Article 9 - La vente, le transfert, l'hypothèque, le mort-gage ou la cession du mort-gage d'un navire ne sont pas opposables excepté à l'égard des parties, de leurs héritiers ou légataires et de quiconque en aurait eu connaissance, tant qu'un document prouvant les actes cités n'a pas été enregistré auprès des bureaux compétents de l'Agence.

L'Agence ou l'un de ses représentants autorisés inscrira les actes susmentionnés dans un registre spécial où seront indiqués :

- a) les caractéristiques du navire telles qu'indiquées dans l'acte d'immatriculation ;
- b) le nom des parties ;
- c) la date d'enregistrement ;

- d) l'objet de l'enregistrement ;
- e) le montant et la date d'échéance du mort-gage éventuel.

L'enregistrement sera ensuite reporté sur le registre public.

Article 10 - Les crédits garantis par un mort-gage établi sur un navire entier sont privilégiés sur ce même navire à partir de l'enregistrement du mort-gage qui devient privilégié si :

a) l'enregistrement du mort-gage est conforme aux modalités indiquées par la présente Charte ;

b) le mort-gage est mentionné sur le permis de navigation ;

c) une déclaration écrite sous serment est déposée, attestant que le mort-gage a été stipulé de bonne foi et sans aucune intention de repousser ou encore d'imposer des échéances, ou bien de frauder tout créancier actuel ou futur de la personne qui accorde le mort-gage ou autre garantie sur le navire, et que le créancier en faveur duquel est établi le mort-gage à titre de garantie ne renonce pas au privilège.

Article 11 - Le droit du créancier, en garantie duquel est établi le mort-gage privilégié, subsiste même après confiscation éventuelle du navire pour violation des lois togolaises, à moins que le créancier n'ait autorisé, consenti ou participé à l'acte ou à la défaillance ou à la négligence, source de cette violation.

Article 12 - Aucun acte de vente, de transfert ou de mort-gage d'un navire ne peut être enregistré s'il ne mentionne les qualités de l'aliénateur ou de la personne qui accorde le mort-gage et les droits ainsi cédés, transférés ou objet du mort-gage.

Les actes de vente, de transfert ou de mort-gage, les demandes d'inscription de privilèges et garanties et les attestations de libération de celles-ci peuvent être enregistrés uniquement après que leur conformité à la loi ait été établie devant l'Agence, ou son représentant autorisé, ou un consul, ou un agent consulaire, ou encore devant un notaire ou autre officier public autorisé à cet effet par les lois du lieu où le contrôle est requis.

Article 13 - L'acte de vente des navires inscrits au registre public doit être enregistré auprès de l'Agence ou de l'un de ses représentants autorisés contre-paiement d'un droit dont le montant est fixé par la Convention.

• • •

Article 16 - Le mort-gage privilégié donne naissance à un privilège maritime sur le navire. Ce privilège couvre la part du montant de la créance en garantie de laquelle le mort-gage a été établi.

Les parties peuvent s'accorder sur le taux d'intérêt de la créance pour laquelle la validité du mort-gage privilégié est reconnue.

Article 17 - La personne qui accorde le mort-gage privilégié devra mentionner par écrit, l'existence à sa connaissance de privilèges maritimes éventuels, mort-gages ou autres obligations ou responsabilités concernant le navire objet du mort-gage.

Après conclusion du mort-gage, le concédant de celui-ci ne peut, avant que le créancier n'ait eu le temps nécessaire de procéder à son enregistrement et obtenir l'inscription correspondante sur le permis de navigation du navire, assumer aucune obligation, sans autorisation dudit créancier, qui impliquerait un privilège sur le navire, sauf s'il s'agit de privilèges concernant les salaires des dockers employés directement par le propriétaire, par l'opérateur, par le capitaine, par l'économiste de bord ou par l'agent du navire, et sauf également s'il s'agit de privilèges relatifs aux taxes concernant le navire et à toute autre somme due à l'Agence ou à l'Administration.

Toute personne qui, accordant un mort-gage, soit en tant que personne physique soit en tant que président ou représentant légal d'une société, viole à des fins frauduleuses les dispositions du présent article, est punie d'une amende de 200.000 à 2.000.000 francs CFA ou d'un emprisonnement de six mois à deux ans. En pareil cas, la dette en garantie de laquelle le mort-gage a été établi voit son échéance expirer immédiatement et son paiement sera exigible sur demande du créancier.

Article 18 - L'Agence ou son représentant autorisé pourvoit à l'enregistrement des privilèges sur les navires inscrits au registre public, sur demande des intéressés, lesquels devront indiquer leur nom et leur domicile, conformément aux modalités prévues aux articles 12 et 15.

Les personnes qui ont présenté cette demande sont tenues de procéder à l'enregistrement immédiat des documents attestant l'acquittement total ou partiel de la créance pour laquelle le privilège a été enregistré. Toute personne intéressée, peut en faire autant

Après l'acquittement total ou partiel de la créance en garantie de laquelle a été établi le mort-gage, le concédant dudit mort-gage est tenu de procéder à l'enregistrement immédiat de l'attestation libératoire correspondante, signés par le créancier ou par ses ayants-cause, auprès de l'Agence ou de son représentant autorisé.

L'acquittement de la créance pour laquelle le mort-gage ou tout autre privilège a été enregistré doit être mentionné sur le permis de navigation.

Article 19 - Au cas, où par défaut d'acquittement de la créance garantie par mort-gage privilégié, il est fait recours au juge pour obtenir la vente de la chose, objet du mort-gage, le requérant devra immédiatement notifier le fait, conformément aux modalités prescrites par le juge, au capitaine, ou à un officier exerçant ces fonctions, ou au gardien du navire ou à toute autre personne à qui l'échéance de la dette aurait été notifiée, à moins que les recherches visant à trouver telle personne ne s'avèrent vaines malgré les prescriptions du juge auquel il a été fait recours.

La procédure d'exécution prévue par l'alinéa précédent peut être instaurée même devant le juge du lieu où se trouve le navire.

Le créancier, en faveur duquel le mort-gage a été établi à titre de garantie, peut intenter l'action ordinaire même devant le juge du lieu où le débiteur réside et exerce une partie de ses activités.

Après accord entre les intéressés, les dispositions précédentes s'appliquent également aux mort-gages, hypothèques ou garanties similaires valablement établis, conformément aux dispositions respectives du pays d'origine, sur des navires déjà inscrits sur registres étrangers.

Article 20 - Toute garantie préexistante s'éteint à la vente du navire, par suite de la procédure mentionnée au premier alinéa de l'article précédent.

Seuls les privilèges classés avant ceux pour lesquels la procédure de vente forcée s'est instaurée subsistent

Article 21 - Sont privilégiées sur tout navire les créances dérivant de réparations, de ravitaillement, d'opérations de remorquage, d'utilisation de bassins de radoub, d'opérations anti-pollution, ou de toute autre activité nécessaire au maintien de l'état de navigabilité, à condition que le propriétaire ou l'un de ses représentants en ait donné autorisation ou bien à condition que les fournisseurs des services et marchandises susmentionnés aient cru de bonne foi le requérant autorisé,

Sont présumés autorisés le propriétaire qui administre directement le navire, l'économiste de bord, le capitaine et toute autre personne à qui aurait été confiée l'administration du navire.

CHAPITRE II - DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

Article 22 - Dans la présente Charte, le mot "transporteur" s'applique au propriétaire du navire, l'armateur ou l'affrèteur, qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.

"Contrat de transport" s'applique au contrat de transport maritime de marchandises constaté par un connaissement ou par tout titre similaire, y compris les connaissements ou titres similaires émis comme les précédents en vertu ou conformément à une charte-partie.

"Marchandises" se réfère aux biens, aux objets, aux produits et articles de nature quelconque, à l'exclusion des animaux vivants.

Le contrat de transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement au port de destination desdites marchandises.

Article 23 - Le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, non seulement de contrôler les conditions de navigabilité du navire et de s'assurer qu'il est convenablement armé et équipé, mais aussi de contrôler que les cales, les chambres froides et frigorifiques ainsi que toutes autres parties du navire destinées au transport sont en parfaites conditions de réception, de conservation et de transport des marchandises.

Le transporteur procédera également, de façon appropriée et avec soins, aux opérations de chargement, de manutention, de transport, de garde et de déchargement desdites marchandises.

Après avoir reçu les marchandises à transporter, le transporteur, un de ses agents ou le capitaine devra, sur demande du chargeur, délivrer un connaissement où devront figurer, entre autres :

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises, apposées de manière à ce qu'elles restent lisibles jusqu'à la fin du voyage :

b) le nombre de colis ou de pièces, la quantité ou le poids selon le cas, tels qu'ils sont indiqués par écrits par le chargeur ;

c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises, à condition que le transporteur, son agent ou le capitaine n'aient pas à reporter dans le connaissement des déclarations ou des indications concernant le nombre, la quantité ou le poids des marchandises dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

Un tel connaissement vaudra présomption de la réception par le transporteur des marchandises indiquées à l'alinéa précédent.

Le chargeur devra garantir au transporteur l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids des marchandises chargées et répondre des pertes, des dommages des dépenses ou de toute autre conséquence résultant d'inexactitudes sur ces points.

Le droit du transporteur à une telle indemnisation ne limite pas sa propre responsabilité, sous l'empire du contrat de transport, vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

A moins qu'un avis des pertes ou dommages précisant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent dans le port de chargement avant ou au moment du retrait des marchandises et leur remise à la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, ce retrait constituera une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Cet avis peut être mentionné dans le connaissement que remettra la personne qui a pris en charge les marchandises.

TOG 25

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Cet avis écrit s'avère inutile en cas d'inspection et vérification de l'état des marchandises au moment de leur réception.

En tous cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour les pertes ou les dommages éventuels, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou à la date à laquelle elles auraient dû être délivrées. Si l'avis de perte ou de dommage, apparent ou caché, a été formulé conformément aux alinéas précédents, le chargeur pourra tenter l'action dans l'année de l'avis.

En cas de perte ou de dommage le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection et la vérification des marchandises.

Lorsque les marchandises auront été chargées, sur ordre du chargeur, le transporteur, son agent ou le capitaine remettra un connaissement libellé "Embarqué" signé au port d'embarquement par, au choix du transporteur, ce dernier directement ou son agent ou le capitaine et dans lequel connaissement seront mentionnés le nom du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées ainsi que la date ou les dates de l'embarquement.

A ces fins, si le chargeur a auparavant reçu quelque récépissé donnant droit à ces marchandises, il devra le restituer contre remise d'un connaissement libellé "Embarqué" attestant l'expédition. Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté de mentionner au port d'embarquement, sur le récépissé remis en premier lieu, le nom du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement.

Toute clause ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans ce chapitre ou bien règlementant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente charte, sera nulle.

Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 24 - Ni le transporteur ni le navire ne seront tenus pour responsables des pertes ou dommages de marchandises transportées qui résulteraient, directement ou indirectement, de l'état d'innavigabilité, du navire, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur dans l'accomplissement des obligations lui incombant conformément au premier alinéa de l'article précédent.

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage des marchandises transportées aura résulté de l'état d'innavigabilité du navire, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable incombera au transporteur ou à toute autre personne se prévalant de l'exonération des responsabilités visées à l'alinéa précédent.

C'est à la personne ayant droit à la délivrance des marchandises transportées qu'incombera le fardeau de prouver que le transporteur ou ses agents ou ses préposés sont responsables de la perte ou du dommage subi, lorsque cette perte ou ce dommage résulte d'une faute ou d'une négligence des agents ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire, des infortunes ou des dangers de la mer, d'un incendie n'impliquant pas la responsabilité du transporteur, d'actes de piraterie, de faits de guerre, d'émeutes et de troubles civils, d'actes d'autorité en droit ou en fait, même pour motifs sanitaires, de saisies judiciaires, de grèves ou lock-outs, d'entraves apportées au travail, partielles ou totales, d'actes ou tentatives d'assistance ou de sauvetage ou bien de déroutement au cours du voyage effectué dans un tel but, d'arrimage défectueux, de vice propre à la marchandise, d'une baisse de volume ou de poids, d'un emballage insuffisant, d'une insuffisance ou imperfection des marques, d'actes ou d'omissions en général du chargeur ou de ses agents ou de ses préposés.

Le transporteur est responsable de la perte ou du dommage des marchandises transportées, à moins qu'il ne prouve que la cause de cette perte ou de ce dommage est attribuable, en partie ou totalement, au chargeur, à ses agents ou à ses préposés.

Le transporteur n'est pas responsable lorsque la perte ou le dommage des marchandises transportées a résulté de la nécessité de sauver des vies ou des biens en mer.

Le montant de l'indemnité due par le transporteur ne peut dépasser l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité, ou bien de 30 francs par kilo brut, avec application dans tous les cas de la limite la plus élevée. La somme à verser sera calculée en fonction de la valeur des marchandises au lieu et au jour du déchargement, conformément au contrat de transport ou au lieu et au jour où elles auraient dû être déchargées.

Dans l'alinéa précédent, le terme "franc" s'applique à l'unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin dont la conversion en monnaie nationale sera déterminée en fonction de la date où les marchandises, objet de l'indemnité, ont été ou auraient dû être déchargées. En tous cas, la conversion ne peut pas dépasser l'équivalent de 57 dollars U.S. par 1000 francs à la date sus-indiquée.

Si la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées avant le chargement et indiquées dans le connaissement, le transporteur est autorisé à prouver l'éventuelle inexactitude de la déclaration.

Les parties peuvent établir une limite d'indemnisation supérieure à celle indiquée dans l'alinéa précédent.

En aucun cas le transporteur ne devra verser une indemnité supérieure à l'étendue des dégâts effectivement vérifiés.

Ni le transporteur ni le navire ne sont responsables de la perte ou du dommage des marchandises dont la nature ou la valeur a été inexactement reportée dans le connaissement pour motifs frauduleux de la part du chargeur.

Les (?) inflammables, explosives ou dangereuses à l'embarquement desquelles le transporteur, son agent ou le capitaine aurait consenti uniquement par manque d'information sur leur nature ou leur caractère, peuvent être débarquées avant l'arrivée au port de débarquement ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité. Le chargeur desdites substances sera responsable de tous les dommages et des dépenses résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

De même, au cas où il y aurait eu consentement au chargement des substances susmentionnées et si leur nature devait se manifester en cours de route, mettant ainsi le navire ou la cargaison en danger, elles pourraient être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur ; sans responsabilité de sa part, dans la mesure où un tel acte a résulté de mesures nécessaires à la sauvegarde d'autres biens, excepté en cas de recours à la contribution aux avaries communes.

Article 25 - Le transporteur peut renoncer, en partie ou totalement à ses droits ou aux éventuelles exonérations ou limitations de responsabilité qui lui sont applicables ou bien augmenter ses responsabilités en faisant mention expresse sur le connaissement délivré au chargeur.

Article 26 - Le transporteur ou l'un de ses agents ou le capitaine et le chargeur peuvent déroger légalement aux dispositions du présent chapitre pour ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour les marchandises transportées, ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire, dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public et le respect de la diligence exercée par les agents ou préposés du transporteur, dans le chargement, manutention, arrimage, transport, garde et déchargement des marchandises. En pareil cas, il sera délivré un récépissé spécial qui aura valeur de document non négociable et dans lequel les dérogations convenues devront figurer.

L'alinéa précédent ne s'applique pas aux transports commerciaux où le transporteur assure le transport pour le compte d'un chargeur quel qu'il soit, mais aux transports où le caractère et la condition des biens à transporter ou bien les circonstances, les conditions et les termes auxquels le transport doit se faire, justifient des dérogations spéciales.

Article 27 - Le transporteur et le chargeur peuvent convenir légalement des responsabilités du transporteur et des limites appliquées aux droits sur le navire en cas de perte ou de dommage relatif à la garde et à la manutention des marchandises avant leur chargement ou après leur déchargement.

Article 28 - Il est interdit au transporteur exerçant le transport de ligne maritime d'accomplir des actes discriminatoires en ce qui concerne les demandes de transport, particulièrement pour ce qui est de l'ordre de priorité, des opérations de chargement et de déchargement et de l'évaluation de la part de responsabilité dudit transporteur.

CHAPITRE III -

DES LIMITATIONS DE RESPONSABILITE

Article 29 - Si, selon les usages commerciaux, le poids d'un chargement en vrac est reporté au connaissement comme poids constaté ou accepte par un tiers par rapport au transporteur ou au chargeur, le connaissement, pour ce qui concerne le poids ainsi indiqué, ne sera pas opposable au transporteur et, pareillement ce poids ne sera pas garanti par le chargeur;

Article 30 - Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas à la charte-partie. Néanmoins, en cas de délivrance d'un connaissement, ce dernier devra être rempli conformément aux dispositions susindiquées.

Article 31 - En ce qui concerne les actions intentées pour les motifs susindiqués, le propriétaire du navire peut maintenir sa responsabilité aux limites indiquées à l'article 33, sauf si lesdites actions renvoient à des faits dont il est personnellement responsable ou en tous cas auxquels il a consenti par violation des devoirs et obligations lui incombant :

a) décès ou accident subis par les personnes transportées et perte ou dommage des marchandises chargées à bord ;

b) décès ou accident subis par toute autre personne sur terre ou en mer, ainsi que perte ou dommage de biens et violation ou perte de droits dus à des actes, négligence ou omission de personnes à bord du navire lorsque le propriétaire est responsable de leurs actes ; par ailleurs, pour ce qui a trait à ces actes, la responsabilité du propriétaire du navire se limite à ceux qui ont été accomplis au cours de la navigation ou de l'administration du navire, du chargement ou de l'embarquement, du transport, ou du déchargement et débarquement des marchandises et des passagers ;

c) obligations ou responsabilités prévues par la loi et concernant les opérations de récupération, remorquage ou destruction de navires coulés, échoués, ou abandonnés ainsi que les obligations ou responsabilité dérivant de dommages causés à des constructions portuaires, à des bassins ou à des canaux navigables.

Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux actions concernant les sauvetages en mer et les contributions aux avaries communes. Elles ne s'appliquent pas non plus aux actions intentées soit par le capitaine, les membres de l'équipage et les agents du propriétaire à bord du navire ou dont les tâches sont de toute façon liées au navire, soit par leurs héritiers, représentants ou personnes à charge, si la loi qui régit le contrat entre le propriétaire et ces subordonnés ne prévoit pas à cet égard des limitations de responsabilité ou si de toute façon elle maintient celle-ci à des limites d'un montant supérieur à ceux indiqués à l'article 33.

En cas d'actions contraires entre le propriétaire du navire et d'autres parties concernant le même fait, les limites de l'article 33 s'appliquent uniquement en fonction du montant différentiel éventuel des différentes requêtes avancées.

L'exception de la limitation de responsabilité ne constitue pas une preuve de la responsabilité elle-même.

Article 32 - Les limites de responsabilité mentionnées dans l'article suivant se réfèrent au montant total des requêtes faisant l'objet d'actions pour dommage aux personnes et aux biens, intentées sur la base d'un fait unique.

Au cas où le montant total des requêtes faisant l'objet d'actions intentées sur la base d'un fait unique dépasse les limites de responsabilité indiquées dans l'article suivant, la somme totale représentant la limite en question pourra être destinée pour satisfaire ces requêtes et ne sera donc utilisable qu'à cet effet.

Les parties en instance pour lesquelles le juge a bloqué la somme citée ne peuvent exercer leurs actions à l'égard d'autres biens du propriétaire du navire.

Article 33 - Aux fins du présent chapitre le propriétaire du navire peut maintenir sa responsabilité aux limites indiquées ci-dessous :

1) quand le fait matériel a entraîné des actions uniquement pour dommages à des biens, la limite globale est de 1.200 francs par tonne de jauge nette ;

2) quand le fait a entraîné des actions pour dommages concernant exclusivement les personnes, la limite globale est de 3.000 francs par tonne de jauge nette ;

3) quand le fait a entraîné des actions pour dommages tant aux personnes qu'aux biens, la limite globale est de 3.600 francs par tonne de jauge nette, dont 2.400 francs sont destinés aux dommages aux personnes et 1.200 francs aux dommages aux biens ; au cas où la première part de la somme s'avère insuffisante à l'indemnisation correspondante, le montant non indemnisé sera pris en considération proportionnellement à sa valeur dans la répartition de la deuxième part de la somme.

Aux fins de l'alinéa précédent, la valeur du franc est fixée conformément au septième alinéa de l'article 24 et la conversion en monnaie nationale effectuera en cas d'instance judiciaire à la date du jugement.

Dans le cadre des limites susindiquées, la répartition des sommes dues aux divers requérants se fait proportionnellement au montant des dommages et intérêts accordés.

Si, avant que les sommes fixées ne soient réparties, le propriétaire a indemnisé totalement ou partiellement l'un des requérants cités à l'alinéa précédent, celui-ci rentrera dans ses droits mais seulement dans les limites fixées par la loi.

Si le propriétaire du navire prouve qu'il est obligé de satisfaire les requêtes de l'une des actions mentionnées au premier alinéa du présent article à l'échéance d'un délai, le juge peut décider de fixer provisoirement une somme dans le but de permettre au propriétaire, à l'échéance du délai, de faire valoir ses droits sur la somme globale limitativement fixée comme prévu dans l'alinéa précédent.

Aux fins de la détermination des limites de responsabilité du propriétaire pour les navires inférieurs à 200 tonnaux de jauge nette, le jaugeage est calculé par 200 tonnaux.

Article 34 - Au cas où le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité aux termes du présent chapitre et où le navire a été mis sous séquestre par une juridiction togolaise, ou bien si une caution ou autre garantie ont été fournies pour éviter le séquestre, le juge peut ordonner la fin du séquestre ou la restitution de la caution ou autres garanties fournies, si le propriétaire démontre qu'il a déjà fourni sur le territoire togolais ou à l'étranger une caution ou garantie adéquate, d'un montant équivalent aux limites de responsabilité indiquées.

dans l'article précédent et que la caution ou garantie est utilisable pour l'indemnisation des requérants dans les limites qui leur sont reconnues par la loi. La caution ou garantie ainsi fournie est exclusivement destinée à la satisfaction des requêtes de toutes les actions dérivant d'un même fait.

La libération du navire séquestré et la restitution de la caution ou autres garanties fournies sont toujours décidées quand, selon les modalités indiquées dans l'alinéa précédent, la caution ou autre garantie a déjà été fournie :

- a) dans le port où s'est déroulé le fait qui a entraîné l'action ;
- b) dans le premier port d'escale si le fait ne s'est pas déroulé dans un port ;
- c) dans le port de débarquement ou de déchargement si l'action a été intentée sur la base de dommages causés aux personnes ou à la cargaison.

Les dispositions énoncées dans les alinéas précédents s'appliquent également si la caution ou garantie déjà fournie est d'un montant inférieur aux limites de responsabilité indiquées à l'article précédent à condition qu'une caution ou autre garantie correspondant à la différence soit fournie.

Article 35 - L'obtention de l'indemnisation aux limites maximum indiquées à l'article 33 empêche le créancier qui serait resté particulièrement insatisfait d'exercer son action à l'égard du navire.

Exception faite de ce qui est précisé dans l'alinéa suivant, les dispositions édictées pour le propriétaire du navire s'appliquent également à l'affrèteur, à l'armateur ou au gérant du navire, au capitaine et aux autres agents et préposés du propriétaire, du locataire, de l'amateur et du gérant dans l'exercice de leurs fonctions. Quoi qu'il en soit, le degré de responsabilité du propriétaire et de tous les autres sujets cités ne peut dépasser dans l'ensemble les limites indiquées à l'article 33.

Lorsque des actions sont intentées contre le capitaine ou autres membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité, même si les faits ayant donné naissance aux actions sont dûs à une faute directe de leur part ou à une violation des devoirs leur incombant.

Si, en outre, les sujets cités ont également la qualité de propriétaire, copropriétaire, affrèteur, armateur ou gérant, les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent uniquement aux actes accomplis explicitement dans leurs fonctions de capitaine ou membre de l'équipage.

Article 35 - Le propriétaire du navire n'est pas considéré comme responsable, et en tous cas n'est tenu à aucune indemnisation, pour la perte ou dommage aux biens chargés à bord, quelle qu'en soit la nature, quand ceux-ci ont été provoqués directement ou indirectement par incendie, sauf si ce dernier s'est déclaré par faute du propriétaire au travers de son action directe ou de son manque de diligence.

CHAPITRE IV

DES ABORDAGES, SAUVEGARDES ET COMMUNICATIONS RADIO

Article 37 - En ce qui concerne la prévention des abordages en mer, la convention internationale de Londres du 17 Juin 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer est applicable.

Les articles 135 à 144 du Code de la Marine Marchande sont également applicables.

Article 38 - Pour l'assistance et la sauvegarde en mer des navires et des équipages, les dispositions des accords internationaux ratifiés à cet effet par le Président de la République sont applicables.

Le Haut Commissaire, le Consul, le Vice-Consul ayant compétence territoriale, ainsi que l'Agence sur autorisation du Haut Commissaire, du Consul ou du Vice-Consul, pourront prendre d'office toutes les mesures jugées nécessaires au sauvetage des navires battant pavillon togolais en difficulté, de leurs chargements et accessoires en stockant et en mettant en sûreté les effets et les marchandises sauvées qui seront mis, ainsi que leur inventaire, à la disposition des propriétaires après que le paiement des dépenses ainsi entreprise ait été effectué.

Les créances relatives aux services d'assistance et de sauvetage sont privilégiées sur le navire qui se prévaut des services en question.

Les personnes qui, prenant part aux services cités, sauvent des vies humaines ou la cargaison ont droit à une part adéquate de la rémunération assignée aux sauveteurs du navire, de sa cargaison ou des accessoires.

L'action relative aux créances mentionnées à l'alinéa précédent se prescrit dans les deux années suivant le moment de l'assistance ou du sauvetage.

Le Haut Commissaire, le Consul, le Vice-Consul l'Agence et ses représentants peuvent se faire rembourser les créances relatives aux services d'assistance et de sauvetage.

Les sommes récupérées par le Haut Commissaire, le Consul ou le Vice-Consul, par l'Agence ou par ses représentants, et non destinés aux équipages des navires utilisés, reviendront au bureau contrôlant les navires qui ont procédé à l'assistance ou au sauvetage.

Si, au cours d'un accident survenu à un navire battant pavillon togolais, il y a décès ou perte ou endommagement de biens pour une valeur supérieure à 5.000 francs, l'unité de compte ayant été déterminée conformément au septième alinéa de l'article 24, le capitaine devra présenter un rapport à l'Agence ou à son représentant compétent. Quiconque ne respecte pas cette disposition est puni d'une amende de 50.000 à 200.000 francs CFA.

Le Haut Commissaire édicte la discipline des enquêtes relatives aux accidents survenus aux navires inscrits au registre public.

Article 39 - En matière de discipline des communications radio, l'Agence veille à l'application des prescriptions édictées par le Haut Commissaire.

CHAPITRE V
DE L'EQUIPAGE

Article 40 - Les droits et les obligations des personnes employées sur les navires inscrits au registre public sont régis par les dispositions qui suivent.

Les dispositions en question ne s'appliquent pas aux personnes qui sont employées exclusivement dans les ports pour des opérations de réparation, nettoyage, arrimage, chargement et déchargement des navires et aux pilotes.

Les pilotes ne font pas partie de l'équipage. Ils suggèrent la route et assistent le capitaine dans le choix des manœuvres nécessaires pour la suivre.

Le travail et les responsabilités des pilotes sont régis par la loi du lieu où le pilotage s'exerce.

Aux fins de l'application des dispositions de la présente Charte, on entend :

a) par "capitaine", celui qui commande le navire, le patron maritime ou toute personne qui exerce ce commandement régulièrement ;

b) par "officier", le second, les lieutenants, le chef mécanicien et les officiers mécaniciens, les radioélectriciens, les commissaires, les médecins, les élèves officiers et toute autre personne portée comme officier sur le rôle d'équipage.

c) par "maître", le maître d'équipage et les maîtres chantiers, les graisseurs, les premiers chauffeurs, les maîtres d'hôtel ou assimilés, ainsi que toute autre personne portée comme maître sur le rôle d'équipage.

d) par "homme d'équipage", toutes les personnes de l'équipage, différentes des précédentes, inscrites au rôle d'équipage.

Article 41 - Aucun navire ne peut naviguer s'il n'a en fonction à bord des officiers et un équipage suffisants qui lui garantissent une navigation sans danger.

Le Haut Commissaire pourra édicter à cet effet toutes prescriptions nécessaires.

Article 42 - Les sujets indiqués au cinquième alinéa de l'article 40 sont inscrits aux bureaux de l'Agence qui garde les matricules générales à son siège. Copie de ces matricules est transmise au Haut Commissaire.

Les citoyens togolais, âgés de 18 ans au moins, peuvent obtenir l'inscription aux matricules pour les catégories respectives.

L'inscription cesse à 60 ans pour les personnes indiquées à la lettre d) de l'article 40 ; à 65 ans pour les autres.

L'immatriculation devient effective au bout de trois ans de navigation, après vérification des aptitudes professionnelles requises.

Les ressortissants étrangers peuvent également être inscrits aux matricules conformément aux modalités susindiquées.

L'Agence dirige le contrôle visant au respect des conditions nécessaires à l'inscription aux différentes catégories, conformément aux principes fixés par la Convention et aux prescriptions du Haut Commissaire.

Conformément à ces principes et à ces prescriptions, l'Agence procédera à la reconnaissance des titres professionnels et certificats d'aptitude obtenus à l'étranger en vue de l'inscription aux matricules.

Les articles 31, 32 et 33 du Code de la Marine Marchande sont applicables.

Article 43 - Les inscrits peuvent être rayés des matricules pour les motifs suivants :

- a) décès de l'inscrit ;
- b) déclaration de l'inscrit mentionnant sa décision de vouloir abandonner l'activité maritime ;
- c) perte permanente de l'aptitude physique à la navigation ;
- d) condamnation, par sentence passée en jugement, pour les délits prévus aux articles 92 et suivant du Code de la Marine Marchande ;

e) violations des règlements prévus aux numéros 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10 de l'article 78 du Code de la Marine Marchande.

f) abandon de l'exercice de navigation.

Dans le cas prévu à la lettre f), la radiation s'effectue après dix ans consécutifs d'interruption de la navigation s'il s'agit d'inscrits détenteurs de diplômes professionnels ; après cinq ans pour les autres.

Les inscrits rayés aux termes des lettres b) et f) peuvent demander à se réinscrire dans les limites d'une période de temps partant du jour de la radiation et égale à la durée effective du temps de navigation accompli.

Article 44 - Pour les services de pont, les titres professionnels sont

- a) capitaine en chef au long cours ;
- b) capitaine au long cours ;
- c) aspirant capitaine au long cours ;
- d) élève capitaine ;
- e) patron maritime ;
- f) marin autorisé ;
- g) chef de barque ;
- h) conducteur.

Pour les services de machinerie, les titres professionnels sont :

- a) capitaine en chef de machinerie ;
- b) capitaine de machinerie ;
- c) aspirant capitaine de machinerie ;
- d) élève capitaine ;
- e) mécanicien naval ;
- f) chauffeur autorisé ;
- g) mécanicien habilité ;
- h) mécanicien marin.

Pour les autres services de bord, les titres professionnels sont :

- a) mécanicien de bord ;
- b) radiotélégraphiste.

Article 45 - En ce qui concerne les contrats d'engagement, les obligations qui en découlent pour les personnes engagées, les salaires, les maladies et infortunes, les articles 34 à 37, 39 à 58, 60 à 67 et 69 du Code de la Marine Marchande sont applicables. Les Conventions n°145 ; 146 et 147, adoptées à Genève les 28 et 29 Octobre 1976 par la 62^{ème} session de la Conférence Internationale du Travail, sont également applicables.

Aux fins de la présente Charte, les règlements prévus par les articles cités émaneront du Haut Commissaire.

Le contrat d'engagement doit être visé par l'Agence ou par son représentant.

Les dispositions du présent article s'appliquent également au capitaine du navire.

Aucun membre de l'équipage ne peut être débarqué hors du port d'embarquement sans autorisation de l'Agence, du Consul ou du Haut Commissaire, excepté les cas visés aux numéros 1, 3, 4, 7, 8, 10 de l'article 78 du Code de la Marine Marchande.

Le congédiement du capitaine n'est pas soumis aux dispositions de l'alinéa précédent.

Article 46 - Le rôle d'équipage doit mentionner :

- 1°) Le nom du navire
- 2°) Le nom du propriétaire et de l'armateur éventuel ;
- 3°) Le nom et la résidence habituelle du représentant du propriétaire.
- 4°) La résidence habituelle du propriétaire dans le cas où il ne serait pas domicilié au lieu où se trouve le bureau de l'Agence auprès duquel l'inscription a eu lieu ;
- 5°) La date d'armement et celle de désarmement ;

6°) La liste des membres de l'équipage et l'indication du contrat individuel d'engagement, ainsi que le titre professionnel, la qualification, les fonctions à remplir à bord et le salaire fixé sur le contrat ;

7°) la description des armes et des munitions dont le navire est doté.

Sur le rôle d'équipage figurent également :

1°) les contrats d'assurance du navire ;

2°) les visites de contrôle de la navigabilité ;

3°) le paiement des taxes et des droits maritimes ;

4°) le visa lors du départ et de l'arrivée du navire ainsi que le nombre de passagers, la nature et la quantité du chargement embarqué ;

5°) les testaments reçus par le capitaine au cours du voyage ;

6°) les autres indications prescrites par la loi et le règlement.

En outre, les actes rédigés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions d'officier de l'Etat Civil sont relevés sur le rôle.

Article 47 - Le journal de bord se subdivise comme suit :

a) inventaire de bord ;

b) journal général et de comptabilité ;

c) journal de navigation ;

d) journal de chargement ou journal de pêche selon l'activité du navire.

Dans l'inventaire de bord, tous les gréments et autre matériel d'équipement et d'armement du navire sont décrits.

Dans le journal général et de comptabilité sont relevés les entrées et les dépenses relatives au navire et à l'équipage, les actions et mesures prescrites par les lois et les règlements visant la sécurité de la navigation, les prêts contractés, les délits commis à bord et les mesures disciplinaires adoptées, les testaments reçus ainsi que les actes et procès-verbaux dressés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions d'officier de l'Etat-Civil, les décisions prises pour le sauvetage du navire et en général les événements extraordinaires constatés au cours du voyage, les autres indications éventuellement prescrites.

Article 48 - L'article 68 du Code de la Marine Marchande est remplacé par le suivant :

"Les fonctions de capitaine, de second, de capitaine de machinerie et d'officier peuvent être exercées uniquement par les personnes titulaires de titres correspondants."

Les dispositions du 4ème alinéa de l'article 42 de la présente Charte sont appliquées.

Article 49 - Le capitaine assume la responsabilité des tâches qui consistent plus particulièrement à :

- a) fixer les dispositions relatives au voyage ;
 - b) prendre en charge la cargaison du navire, l'arrimer de manière à garantir la sécurité de la navigation, et la décharger ;
 - c) assumer l'entière responsabilité des membres de l'équipage et des passagers, et prendre toutes mesures adéquates en ce sens ;
 - d) assumer la gestion des fonds du navire ;
 - f) tenir à jour le journal de bord ;
 - g) garder soigneusement tous les documents de bord ;
 - h) dresser tous les rapports prévus par les lois et règlements de la République Togolaise et, par les règlements des ports où le navire accoste ;
 - i) prêter assistance en vue du sauvetage de personnes et de biens en mer.
- Le capitaine est autorisé au cours de la navigation :
- a) à unir en mariage les passagers ou autres personnes qui se trouvent à bord ;
 - b) à émettre des actes de naissance en cas de naissance à bord ;
 - c) à ensevelir les personnes décédées à bord.

Article 50 - Les membres de l'équipage, sans distinction, ont droit de s'inscrire aux syndicats qui existent à condition de se conformer aux principes édictés par la législation en vigueur./-