



La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le nouveau Code togolais de la marine marchande de 2016

Komlanvi Issifou Agbam

► To cite this version:

Komlanvi Issifou Agbam. La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le nouveau Code togolais de la marine marchande de 2016. *Neptunus*, 2020, 26 (3), pp.1-6. hal-03832579

HAL Id: hal-03832579

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03832579>

Submitted on 27 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.

La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le nouveau Code togolais de la marine marchande de 2016.

Komlanvi Issifou Agbam

Doctorant en droit privé
Président de l'Association Togolaise de Droit Maritime
(ATDM <https://www.atdm.fr/>)

Au Togo, un nouveau Code de la marine marchande (ci-après NCTMM) est applicable depuis octobre 2016. Il y souffle depuis lors un vent de modernité sur le droit du transport maritime de marchandises et encore sur d'autres aspects du droit maritime. Ce nouveau Code est venu remplacer celui du 12 août 1971 qui ne répondait plus à l'ampleur des activités maritimes et à l'évolution technologique enregistrées dans le secteur maritime. Le chapitre IV de ce nouveau Code adopté le 11 octobre 2016 comporte des règles qui régissent la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire au Togo. Avant de clarifier le régime de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire dans ce nouveau Code, il importe de s'attarder sur la définition des expressions ou mots clés.

L'expression « Propriétaire de navire » s'entend dans le NCTMM au sens large. Il désigne le propriétaire, l'affréteur¹, l'armateur² et l'armateur-gérant d'un navire³. Le navire lui-même est défini à l'article 3 du NCTMM comme étant tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime. Rentre dans cette définition deux critères essentiels. Le premier critère est : **la flottabilité**. Le navire est un engin flottant. Ce critère permet de distinguer le navire des épaves. Toutefois, il ne permet pas de distinguer facilement le navire de l'hydravion qui est alternativement un navire, quand il flotte, et un aéronef quand il quitte la mer. Le second critère est celui de **la navigation maritime à titre principal**. Il s'agit là, de l'emploi habituel de l'engin dans les eaux maritimes. Cela permet de distinguer le navire (qui navigue dans des eaux salées) du bateau (qui navigue dans des eaux claires). L'on remarquera que le critère de l'aptitude à affronter les 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. Il fait souvent partie de la définition prétorienne du navire.

La limitation de responsabilité du propriétaire du navire, sujet très classique en droit maritime, est traditionnellement présentée comme *la clé de voûte*⁴ du droit maritime international et national. C'est un privilège incontesté qui permet à son bénéficiaire d'opposer à la personne à qui elle a causé un dommage, le droit de ne pas l'indemniser entièrement, c'est-à-dire à hauteur du préjudice réellement

¹ L'affréteur désigne toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle un navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport des marchandises, d'une personne moyennant paiement d'un loyer. Article 3, point 6.

² L'armateur désigne toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé. Le propriétaire ou les copropriétaires d'un navire sont présumés en être l'armateur ; en cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié. Article 3, point 9.

³ Article 113 du Code.

⁴ Affirmation du Doyen Ripert cité par M. NDENDE, in « La limitation de responsabilité des propriétaires de navires et autres opérateurs en présence de créances maritimes » *Droits Maritimes* ouvrage collectif sous la direction de J-P Beurrier, éditions Dalloz 2015-2016, page 683, n° 364.11.

subi. Sous cet angle, la limitation de responsabilité apparaît comme une règle très originale, en tous cas dérogatoire au droit commun, qui érige en principe la réparation intégrale du préjudice. Historiquement, ce privilège maritime, *a priori* défavorable à la victime, était réservé à ceux qui affrontaient le risque de mer dans le cadre d'une activité d'intérêt général (c'est-à-dire à titre professionnel : pêche, navigation commerciale) et qui devaient à ce titre être protégés par le droit maritime, applicable en milieu hostile. Il était initialement prévu au profit quasi exclusif des armateurs propriétaires de navires. Aujourd'hui, le constat est implacable de l'ouverture ou l'élargissement des conditions et des bénéficiaires de la limitation de responsabilité à d'autres acteurs⁵.

A l'échelle internationale, cette limitation de responsabilité est régie par convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976 (*Limitation of Liability for Maritime Claims, dite LLMC 1976*). Le Code togolais de la marine marchande de 1971 ne contenait aucune disposition sur la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Ceci se comprend dans la mesure où la convention LLMC n'a été signée qu'en 1976 (5 ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande en République togolaise). En droit positif togolais, la limitation de responsabilité du propriétaire de navire est régie par la Convention LLMC et le NCTMM de 2016.

Qui sont les bénéficiaires de cette limitation de responsabilité dans le NCTMM ? Quelles sont les créances concernées par cette limitation ? Comment est déterminé le montant de cette limitation ? Voici entre autres, des questionnements qui guideront cette étude. Pour y répondre, il nous revient d'élucider non seulement les conditions de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire dans le NCTMM (I), mais aussi les limites et la mise en œuvre de cette institution (II).

I- Les conditions de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire dans le Nouveau Code Togolais de la Marine Marchande

Il faut distinguer dans le NCTMM, les conditions relatives à la créance de réparation (A) de celles liées à la personne pouvant invoquer la limitation de responsabilité (B).

A- Conditions relatives à la créance de réparation

Il faut distinguer les créances concernées par la limitation (1) de celles exclues de cette institution (2).

1- Les créances concernées par la limitation

Toutes les créances ne rentrent pas dans l'assiette des créances soumises à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. L'article 118 du NCTMM précise à ce titre que : « les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité :

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

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

⁵ Elle profite aujourd'hui non seulement à l'armateur propriétaire de navire, mais aussi à l'armateur gérant du navire, à l'affrètement, aux assistants du propriétaire de navire dans une opération de sauvetage ou d'assistance maritime...

Il s'agit d'une reprise des dispositions de l'article 2 de la Convention LLMC de Londres de 1976. S'agissant de la première catégorie de créances, le texte fait référence aux créances pour les dommages :

- survenus soit à bord du navire (perte ou détérioration de la marchandise à bord...)
- en relation directe soit avec l'exploitation du navire (navigation ou utilisation du navire).
- en relation avec les opérations d'assistance ou de sauvetage du navire.

S'agissant de la seconde catégorie, le texte évoque les créances pour des préjudices résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages.

En somme, les créances concernées par la limitation de responsabilité sont « des créances maritimes » par le lieu de survenance du dommage (à bord du navire) ou par le lien de causalité existant entre le dommage et l'exploitation du navire. Il existe également, dans le NCTMM, certaines créances qui échappent à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

2- Les créances exclues de la limitation

L'article 116 du NCTMM énumère trois catégories de créances échappant à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Le texte vise en premier, les « créances d'indemnités d'assistance, de protection de l'environnement, de sauvetage ou de contribution aux avaries communes ». On retrouve cette catégorie de créances exclues dans l'article L.5121-4 du Code des transports français. Cette exclusion s'explique généralement par la nécessité d'indemniser intégralement ces dépenses qui contribuent très efficacement à assurer la sécurité maritime⁶.

La deuxième catégorie de créances échappant à la limitation de responsabilité concerne les « créances des marins résultant du contrat d'engagement ». Il s'agit ici, de la protection des marins en leur garantissant le versement intégral de leur dû. Les marins sont avant tout des personnes particulièrement dignes d'intérêt.

La troisième catégorie vise les « créances de toute personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ». L'on rangera ici les créances invoquées par « les gens de mer » n'ayant pas la qualité de marins, tel que le personnel hôtelier des paquebots ou le personnel de service des yachts de luxe.

Il y a une dernière catégorie de créances échappant à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire. On la retrouve dans l'article 115 qui énonce que : « [l]e propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, en lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord ». Il s'agit ainsi, des créances de refoulement, enlèvement et relèvement du navire invoqué par l'Etat et ses démembrements. Il convient de présenter également les conditions relatives aux personnes pouvant invoquer la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire dans le NCTMM.

B- Conditions relatives aux personnes pouvant invoquer la limitation

Il résulte des dispositions de l'article 114 du NCTMM que : « [t]oute personne visée à l'article 113 [...] peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers les contractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire, ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. Le texte renvoie à l'article 113 qui cite 4 bénéficiaires de la limitation de responsabilité. Il s'agit du propriétaire de navire, de l'affrèteur, l'armateur et enfin de l'armateur-gérant d'un navire.

⁶ M. NDENDE, « La limitation de responsabilité des propriétaires de navires et autres opérateurs en présence de créances maritimes » in *Droits Maritimes* ouvrage collectif sous la direction de J-P Beurrier, éditions Dalloz 2015-2016, page 693, n° 364.42.

Le second alinéa de l'article 113 vise également les « assistants » du propriétaire du navire. Le texte définit l'assistant comme étant, « toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage ». L'extension du bénéfice de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire aux assistants résulte de la conséquence de l'affaire dramatique de l'assistance du *Tojo Maru* (pétrolier en difficulté et qui avait subi de graves avaries en raison de l'échec des opérations de secours)⁷. Le droit français le prévoit également à l'article L. 5121-2 du Code des transports.

La liste visée par l'article 113 est limitative. Sont exclus les chargeurs, les commissionnaires de transport. La jurisprudence avait déjà refusé l'extension de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire, prévue par la convention LLMC aux commissionnaires transport (agissant comme chargeur et n'ayant pas la qualité de propriétaire). La Cour d'appel de Paris retient par exemple dans une affaire du 17 octobre 2007 que la convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes n'est ouverte qu'aux seuls propriétaires de navires qu'elle définit⁸.

Il faut rappeler que l'attitude de ces bénéficiaires peut les priver de la limitation de responsabilité. De quelle attitude s'agit-il ? L'alinéa 3 de l'article 114 prend le soin de les préciser. Le texte énonce que : « le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage évoqué résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ». Il s'agit en effet, de la faute « intentionnelle » ou de la faute « inexcusable » du propriétaire du navire. L'appréciation du caractère inexcusable ou intentionnelle de la faute commise résultera bien évidemment de l'appréciation souveraine des juges du fond. L'article L. 5121-3 du Code des transports français et l'article 4 de la convention LLMC prévoient également la déchéance du droit à la limitation de responsabilité pour faute intentionnelle ou inexcusable.

Pour qu'un fonds de limitation de responsabilité soit valablement constitué par un armateur ou par toute autre personne légalement constitué, la Cour de cassation française exige que les juges du fond aient préalablement vérifié que son comportement demeure exempt de tout reproche présentant les caractéristiques de la faute intentionnelle ou inexcusable⁹. Constituent aux yeux des juges, des cas de fautes inexcusables conduisant à une déchéance du droit à la limitation de responsabilité, tout comportement témérement dangereux, indigne ou contraire aux règles de conduite attendues d'un professionnel averti et consciencieux¹⁰.

Un régime spécial est applicable s'agissant de la limitation de responsabilité en matière de pollution par hydrocarbure. Ce régime est prévu par les articles 4 et 5§2 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC 92). L'article 4 de ladite convention énonce que « lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible ». Le paragraphe 2 de l'article 5 ajoute que : « si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation [de responsabilité] prévue au paragraphe 1 ». Le paragraphe 1 énonce que « le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente

⁷ House of Lords 1971, *The Tojo Maru*, LLR 1971, vol.1, part. 8, p. 341- Adde, *Queen's Bench Division (Admiralty Court)*, 24 novembre, *The Breydon Merchant*, arrêt inédit, rapporté par R. Rodière et E. Du Pontavice, *Droit maritime* « Précis Dalloz », n° 148-1, note 3, p. 123.

⁸ Paris, 5^{ème} chambre, sect. A 17 octobre 2007, navire *Alemania*, DMF 2008. 250, obs.O. Cachard.

⁹ Com. 2 novembre 2005, n° 04-15.133, navire *Txarrena* et *Eros*, NP, DMF 2006. 43, obs..M. Rémond-Gouilloud

¹⁰ Pour plus, voir M. NDENDE, *op.cit.*, p.691.

Convention à un montant total par événement de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs ». La loi n° 2011 - 037 du 30 décembre 2011 à autoriser l'adhésion du Togo à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92). En conséquence, le régime particulier prévu par ladite convention s'appliquera au propriétaire de navire en droit togolais. L'article 125 le précise bien d'ailleurs lorsqu'il énonce que les dispositions du NTCMM « ne dérogent pas aux règles spéciales édictant la limitation de responsabilité »¹¹.

II- Les limites et la mise en œuvre de la limitation de responsabilité

Il convient de présenter les limites (A) de la limitation de responsabilité avant d'aborder les conditions de la mise en œuvre de cette limitation (B).

A- Les limites de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire

Le nouveau Code togolais de la marine marchande de 2016 renvoie sur cette question à la convention internationale LLMC. C'est ce qui résulte expressément de l'article 117 du texte qui énonce que : « les limites de la responsabilité du propriétaire de navire résultant de l'application des dispositions de la présente section sont celles établies par la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, amendée en 1996 ». Les limites dépendent de deux éléments : la nature du dommage en cause et le jaugeage du navire. La limitation prend la consistance formelle d'un fonds de limitation dont le montant est affecté, en totalité et exclusivement aux créances auxquelles la limitation est opposable. Les principes de ces limites sont énoncés dans les articles 8 et 9 de la convention LLMC de 1976, et ces protocoles du 2 mai 1996 qui accroît sensiblement le montant des limitations prévues par le texte de 1976, en l'affectant de coefficients supérieurs.

L'article 121 prévoit la méthode de calcul du fonds de limitation (autres que celles des créances des passagers) comme suit.

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

- a) deux millions (2 000 000) d'unités de compte pour un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à deux mille (2 000) ;
- b) pour un navire dont la jauge brute est supérieure ou égale à deux mille (2 000), le montant suivant vient s'ajouter au montant indiqué au paragraphe 1 de l'alinéa 1 :
 - pour chaque unité de jauge de deux mille un (2 001) à trente mille (30 000), huit cent (800) unités de compte ;
 - pour chaque unité de jauge de trente mille un (30 001) à soixante-dix mille (70 000), six cent (600) unités de compte ;
 - pour chaque unité de jauge au-dessus de soixante-dix mille (70 000), quatre cent (400) unités de compte.

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

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

¹¹ L'article 126 cite les régimes particuliers concernées. Le texte énonce que : « les dispositions spéciales visées à l'article 125 ci-dessus concernent les limitations de responsabilité pour : - Les créances nées des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ; - les créances soumises à la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires.- les créances nées des dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire ».

- pour chaque unité de jauge de deux mille un (2 001) à trente mille (30 000), quatre cent (400) unités de compte;
- pour chaque unité de jauge de trente mille un (30 001) à soixante-dix mille (70 000), trois cent (300) unités de compte ;
- et pour chaque unité de jauge au-dessus de soixante-dix mille (70 000), deux cent (200) unités de compte.

L'article 121§3 prévoit que « lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa 2 du paragraphe 1 ».

Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage¹² de mille cinq cent (1500).

B- La mise en œuvre de la limitation de responsabilité de propriétaire de navire

La constitution du fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire obéit à une procédure réglementée dans le NCTMM.

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité visées à l'article 121 précité, le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable¹³.

La constitution du fonds de limitation interdit à tout créancier d'exercer une action relative à des droits auxquels la limitation est opposable, sur d'autres biens de la personne au nom de laquelle le fonds a été réservé à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur¹⁴. La constitution du fonds de limitation oblige le juge à ordonner la mainlevée de la saisie conservatoire du navire ou de tout autre bien du propriétaire au profit duquel le fond a été constitué. La constitution du fonds libère également le propriétaire du navire des cautions et garanties données¹⁵. Le juge saisi pour ordonner la main levée ou la libération des sûretés, devra tenir compte de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire togolais, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises¹⁶. Même si le Code ne le prévoit pas expressément, il va de soi que la constitution du fonds de limitation peut interdire toute action contre l'assureur du propriétaire du navire. Il a même été décidé d'ailleurs, qu'elle rend caducs les privilèges maritimes¹⁷.

¹² Le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'annexe 1 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (art 121§6 NCTMM).

¹³ Article 119 NCTMM.

¹⁴ Article 119 dernier alinéa.

¹⁵ Article 123 NCTMM, alinéa 1^{er}.

¹⁶ Article 123 dernier alinéa.

¹⁷ Code des transports français, article L.5121-10 issu de la loi du 3 janvier 1967, article 64.