



Le retrait du Mali, du Burkina Faso et du Niger de la CEDEAO : analyse de quelques conséquences en droit maritime togolais

Par Komi GAGNASSI

Doctorant CRDEI, Université de Bordeaux

Résumé : L'attribution de la nationalité à un navire est soumise à des conditions que l'État du pavillon a la latitude de fixer. S'il arrive qu'après l'obtention de la nationalité, l'une de ces conditions disparaît, des conséquences peuvent en découler, non seulement pour le navire, mais aussi pour l'État du pavillon. Cet article se base sur l'hypothèse dans laquelle des ressortissants des pays ayant quitté la CEDEAO auraient immatriculé des navires leur appartenant dans le registre togolais. Il vise à identifier et à analyser les conséquences susceptibles de découler du retrait du Mali, du Burkina Faso et du Niger de la CEDEAO à la lumière du droit togolais et du droit international applicables aux questions maritimes.

Introduction

Le 28 janvier 2024, le Burkina Faso, le Mali et le Niger annonçaient, à travers un communiqué conjoint, leur « retrait sans délai » de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) pour former l'Alliance des États du Sahel (AES). Ce n'est pas la première fois qu'un État membre quitte la communauté depuis sa création le 28 mai 1975 à Lagos (au Nigeria). La Mauritanie fut le premier État à se retirer de la CEDEAO en 2000.

Comparable au *BREXIT*, c'est-à-dire la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne¹, la décision de ces trois États suscite indubitablement des réflexions sur divers plans. La procédure même de retrait a été critiquée au point où certains considèrent que le retrait annoncé du Mali, du Burkina Faso et du Niger est un *non-événement*, de sorte que ces pays continueraient d'être membres de la CEDEAO².

Mais, à supposer que cette décision soit effectivement irréversible, comme l'ont indiqué les autorités desdits pays et réitéré à l'occasion du premier sommet de l'AES tenu le 6 juillet 2024 à Niamey (au Niger), des conséquences juridiques devront nécessairement en découler. Nous nous proposons ici, d'analyser quelques éventuelles conséquences maritimes à la lumière du droit togolais, dans l'hypothèse où des ressortissants du Burkina Faso, du Mali et du Niger auraient immatriculés des navires au Togo.

¹ « *Brexit* » est une abréviation de « *British Exit from the European Union* ». Voir. CHAUMETTE Patrick, « L'impact maritime du BREXIT », *Neptunus e.revue*, Université de Nantes, Vol. 26, 2020/2, p. 1, disponible sur www.cdmo.univ-nantes.fr.

² Voir, Hamidou Tangara, « Le retrait annoncé des trois pays fondateurs de l'Alliance des États du Sahel de la CEDEAO », *LEDAAF*, mars 2024, n° DAA202d1.

Mais, le Togo étant partie à des conventions internationales en matière maritime, certains instruments juridiques internationaux pertinents seront invoqués à l'analyse des questions étudiées.

En effet, la perte de la qualité de membre de la CEDEAO peut avoir des impacts maritimes, tant sur le plan juridique que sur le plan économique. Nous allons analyser en premier lieu les conséquences pour les navires battant pavillons togolais concernés (I). En second lieu seront examinées les conséquences pour l'État du pavillon : la République du Togo (II).

I. Les conséquences pour les navires battant pavillon togolais concernés

Les conséquences du retrait du Mali, du Burkina Faso et du Niger de la CEDEAO ne concernent pas nécessairement tous les navires ayant pour propriétaires ou copropriétaires des ressortissants de ces pays ayant quitté la communauté. Dès lors, il est important de déterminer les navires concernés (A) avant de s'intéresser aux conséquences qui sont essentiellement relatives à la cessation des droits et des obligations découlant de l'attribution de la nationalité togolaise aux navires (B).

A. La détermination des navires concernés

La perte de la qualité de membre de la CEDEAO n'emporte pas *ipso facto* la perte de la nationalité togolaise pour un navire. Un navire appartenant à des ressortissants communautaires ne peut être concerné que dans des hypothèses spécifiques. Nous pouvons en identifier quatre (04) correspondant aux cas dans lesquels les conditions posées par les articles 46³ et 47⁴ du code togolais de la marine marchande (CTMM), ne sont plus réunies. Il s'agit notamment des conditions relatives à l'appartenance de la moitié de la valeur du navire à des togolais ou à des ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO ou la possession par des togolais ou par des ressortissants d'un des pays membres de la CEDEAO de 51 % au moins du capital social de la société propriétaire du navire.

La première hypothèse qui reste la plus simple est celle dans laquelle le navire battant pavillon togolais est, en totalité (100 %), la propriété des étrangers communautaires et plus précisément des ressortissants de l'un des pays ayant quitté la communauté.

³ « Les conditions suivantes sont requises d'un navire de commerce pour obtenir un titre de nationalité togolaise :

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

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

2. soit appartenir à une société :

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

- ayant son siège social au Togo ;

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

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

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

⁴ « Pour obtenir la nationalité togolaise, tout navire de pêche doit remplir les conditions suivantes :

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

2. soit appartenir à une société ayant son siège social au Togo et dont le contrôle, au sens du droit commun des sociétés, est assuré par des togolais ou ressortissants d'un des pays de la CEDEAO et avoir satisfait aux formalités d'immatriculation ». Le même article précise que « l'autorité maritime compétente se réserve le droit de déroger aux conditions prévues par les alinéas 1 et 2 du présent article » et indique que « les modalités d'application de l'alinéa précédent sont fixées par décret en conseil des ministres ».

La deuxième hypothèse est celle dans laquelle le navire en cause appartient en copropriété à des étrangers communautaires et à des togolais. La nationalité du navire sera affectée si plus de la moitié de sa valeur appartient à des étrangers communautaires ayant quitté la communauté, puisque ces ressortissants des pays membres de la CEDEAO seront devenus des étrangers extracommunautaires. En effet, les togolais détenant moins de la moitié de la valeur du navire, les conditions posées par les articles 46 et 47 du CTMM ne sont plus réunies.

La troisième hypothèse est celle dans laquelle le navire en cause appartient en copropriété à des étrangers communautaires et extracommunautaires. Dans ce cas, la perte du statut de ressortissant d'un des pays membres de la CEDEAO affectera la nationalité du navire, quel que soit le taux de contribution à la valeur du navire. Il en sera ainsi parce que tous les copropriétaires deviendront des étrangers ce qui n'est pas conforme au minimum de participation (nationale ou communautaire) exigée par la législation togolaise.

La quatrième hypothèse, plus complexe est celle dans laquelle il existe au moins trois types de copropriétaires : togolais, ressortissants de l'un des États ayant quitté la CEDEAO et étrangers extracommunautaires. Dans ce cas, la solution dépend du taux de participation de chaque type de copropriétaire à la valeur du navire. Dans cette hypothèse, la nationalité du navire sera affectée si les togolais détiennent moins de la moitié de la valeur du navire ; puisque, lorsque des ressortissants de l'un des États ayant quitté la CEDEAO et des étrangers extracommunautaires cumulent au moins la moitié de la valeur du navire, les conditions posées par les articles 46 et 47 du CTMM ne sont plus réunies.

Des analyses similaires peuvent être reproduites lorsque le propriétaire du navire est une société dans laquelle des ressortissants des pays ayant quitté la CEDEAO sont des associés. À titre d'exemple, si au moins 51% du capital social de la société sont détenus par des ressortissants des pays ayant quitté la CEDEAO, la nationalité du navire sera affectée. En revanche, lorsque ces 51% du capital sont plutôt détenus par des togolais, la perte du statut de ressortissants communautaires des autres associés n'aura pas d'effet sur la nationalité du navire. De manière générale, chaque fois que la société propriétaire du navire n'est pas contrôlée par des togolais, la perte de la qualité de ressortissant d'un des pays membres de la CEDEAO peut avoir des conséquences sur la nationalité du navire.

Les navires appartenant aux ressortissants des pays ayant définitivement quitté la CEDEAO auront-ils perdu toute possibilité de se faire immatriculer au Togo ? La réponse est négative. À l'état actuel de la législation togolaise, les ressortissants des pays ayant quitté la CEDEAO peuvent toujours *togoliser* leurs navires. Cela s'explique par le fait que, de manière générale le pavillon togolais n'est pas fermé aux navires appartenant aux étrangers. Les dispositions des articles 46 et 47 du CTMM le montrent bien dans la mesure où elles n'exigent qu'un minimum de participation des nationaux ou de ressortissants communautaires à la propriété du navire.

En réalité, l'avantage que les ressortissants des pays membres de la CEDEAO ont de plus que les étrangers extracommunautaires, c'est d'avoir été assimilés aux nationaux pour les besoins de la *togolisation*. Ainsi, même si ce privilège s'estompe, les ressortissants du Mali, du Niger et du Burkina Faso ont toujours la possibilité d'acquérir pour leur navire la nationalité togolaise sous réserve du respect des conditions fixées par les articles 46 et 47 du CTMM. Toutefois, les ressortissants de ces pays (Mali, Niger, Burkina Faso) seront obligés de s'associer aux nationaux togolais ou à des ressortissants d'autres pays encore membres de la CEDEAO et possédant au moins la moitié de la valeur du navire (pour les personnes physiques) ou au moins 51 % du capital de la société propriétaire du navire (pour les personnes morales).

B. La cessation des droits et obligations découlant de l'attribution de la nationalité togolaise aux navires

La première conséquence qu'il convient d'envisager est la perte de la nationalité pour le navire. Si la nationalité est attribuée à un navire en prenant en compte la qualité de ressortissant de la CEDEAO de son ou de ses propriétaires, il est normal que le droit ainsi conféré prenne fin lorsque la condition viendrait à faire défaut.

Un navire qui perd son pavillon togolais peut-il à nouveau acquérir le droit de battre le pavillon d'un autre État ? À cette question, une réponse affirmative ne fait aucun doute. En effet, les navires dépavillonnés au Togo, peuvent être, s'ils remplissent les conditions prévues par d'autres États, immatriculés dans le registre de ces États et ainsi être autorisés à battre leur pavillon. Ainsi, les pays de

l'AES peuvent, en cas de perte de la nationalité togolaise de leurs navires, placer ces derniers sous d'autres pavillons.

Les pays de l'AES pourraient-ils créer des pavillons pour voir immatriculer aisément leurs navires ? La réponse est positive. En réalité, il n'y a aucun obstacle juridique à cela, même s'il s'agit des *États sans littoral*, c'est-à-dire pays dépourvus de côtes maritimes. Plusieurs articles de la convention de Montego Bay le montrent clairement, qu'il s'agisse de l'article 90 relatif au droit de navigation, de l'article 91 concernant la nationalité des navires ou encore l'article 131 consacré à l'égalité de traitement dans les ports maritimes.

En second lieu l'on peut envisager la fin des droits et obligations liés au port du pavillon. En principe, le navire togolisé doit arborer de manière permanente le pavillon acquis. L'article 52 CTMM en précise les modalités. La perte de la nationalité marque la fin du droit et de l'obligation pour le navire d'arborer le pavillon togolais et d'avoir le titre de nationalité à bord.

En troisième lieu, on peut relever la fin de la soumission du navire à la loi togolaise en tant que loi du pavillon, qu'il s'agisse dans les eaux sous juridiction nationale ou en haute mer. Ne battant plus pavillon togolais, la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo ne lui est plus applicable s'il pratique la pêche au-delà des eaux maritimes sous juridiction togolaise. De même, la loi pénale togolaise n'est plus applicable aux infractions commises à bord du navire concerné⁵. Il en va de même pour les dispositions du CTMM applicables en principe à tous les navires immatriculés sous pavillon togolais, aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, présentes ou non à bord⁶.

En quatrième lieu, on peut noter la fin de la soumission d'office à la juridiction togolaise en tant que juridiction du pavillon. Les juridictions togolaises ne sont plus, de plein droit, compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 198, 201 et 203 du code pénal togolais, lorsqu'elles ont été commises à bord des navires concernés⁷.

En cinquième lieu, on peut relever, la perte des privilèges liés au pavillon togolais, notamment la réserve de la navigation au cabotage national et sous-régional aux navires battant pavillon togolais⁸.

En matière de pêche, la loi togolaise n'accorde aucun privilège particulier aux navires battant pavillon togolais, l'État se réservant le droit d'autoriser l'exercice de la pêche par des personnes physiques ou morales de nationalité togolaise ou étrangère.

Enfin, il faut envisager la fin de la protection diplomatique du navire concerné. Une fois que le navire perd sa nationalité, il n'est plus juridiquement lié à l'État dont il battait pavillon. Corrélativement, le navire perd la protection diplomatique que lui devait jusque-là l'État dont il battait pavillon⁹.

II. Les conséquences pour l'État du pavillon : la République du Togo

Les conséquences pour le Togo peuvent être identifiées d'une part sur le plan juridique (A) et d'autre part sur le plan économique (B).

A. Les conséquences sur le plan juridique pour le Togo

Premièrement, relevons qu'en cas de perte de la nationalité, l'État du pavillon a le droit et le devoir de radier le navire concerné. La radiation vise à sortir le navire du registre d'immatriculation. Elle entraîne pour l'État du pavillon le devoir de délivrance d'un certificat de radiation. En effet, en cas de perte de nationalité, l'autorité compétente doit délivrer un certificat de radiation aux propriétaires ayant

⁵ Voir, art. 6, 4) C. pen.

⁶ Art. 1^{er} al. 2 CTMM.

⁷ Art. 207, 1) C. pen.

⁸ Art. 10 CTMM.

⁹ Conv. Montego Bay, art. 292 ; Projet d'articles sur la protection diplomatique 2006, art. 18. Voir égal. l'arrêt Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), Arrêt, TIDM Recueil 1999, p.10, spéc. p. 48, § 106.

sollicité l'immatriculation du navire¹⁰. Ce devoir se justifie par la nécessité pour les armateurs de prouver, à l'occasion de la demande d'une autre nationalité, que le navire en cause n'a plus de nationalité. Car en principe, aucun navire n'a le droit de battre plusieurs pavillons¹¹. Et comme l'indique l'alinéa 2 de l'article 92 de la convention de Montego Bay, « un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité ».

En l'absence de radiation, la question qui va se poser est celle de savoir si la perte de la nationalité est automatique, ou si au contraire, le navire conserve la nationalité togolaise tant qu'il n'a pas été effectivement radié. Une situation quelque peu similaire s'est déjà produite dans *l'affaire Saiga n° 2*¹². En effet, l'arraisonnement du navire Saiga a été effectué dans l'intervalle de temps qui sépare l'expiration du certificat provisoire d'immatriculation et l'établissement du certificat définitif d'immatriculation. Se fondant sur ce fait, la Guinée soutenait que le navire n'était pas valablement immatriculé sous pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Par conséquent, la Guinée dénie à Saint-Vincent-et-les Grenadines la qualité d'État du pavillon du navire Saiga en soulevant l'exception d'irrecevabilité des demandes de cet État devant le TIDM¹³. La question à laquelle le Tribunal devait répondre était de savoir si le Saiga avait la nationalité de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au moment de son arraisonnement.

Selon le Tribunal, « la nationalité des navires est une question de fait qui, au même titre que d'autres faits contestés portés devant lui, doit être tranchée sur la base des moyens de preuve produits par les parties »¹⁴. Pour rejeter l'exception d'irrecevabilité soulevée par la Guinée, le Tribunal a relevé¹⁵, entre autres « qu'il n'a pas été établi que l'immatriculation du Saiga à Saint-Vincent-et-les-Grenadines était éteinte ou que le Saiga avait perdu sa nationalité vinentaise au cours de la période allant de la date à laquelle le certificat provisoire d'immatriculation était censé avoir expiré à celle de l'établissement du certificat définitif d'immatriculation »¹⁶. Cette position du Tribunal peut être interprétée comme allant à l'encontre de la thèse de la perte automatique de la nationalité du navire.

On le voit bien, qu'en l'absence de disposition légale claire et précise, chacune des deux thèses peut être exploitée en fonction des situations, selon qu'elle arrange la partie qui l'invoque. Ainsi, selon que l'État cherche à se désengager du navire en cause ou souhaite le défendre ou le protéger, il peut avancer la thèse de la perte automatique de la nationalité ou plutôt la thèse d'une nécessaire et effective radiation marquant la rupture du lien juridique entre le navire et l'État du pavillon.

Une lecture rapide des dispositions de l'article 48 du CTMM fait penser qu'en droit togolais, la perte de la nationalité est automatique, puisque, sans autres précisions cet article dispose que « tout navire perd sa nationalité dans les conditions ci-après : ... ». Dans ce cas, la radiation effective ou le certificat de radiation ne sera qu'un élément de preuve. Suivant cette conception, le navire devient *sans nationalité* dès le moment où la condition de la perte de la nationalité est remplie, sauf disposition légale contraire.

Mais le doute subsiste. Dès lors, une intervention du législateur est nécessaire pour clarifier ces points. Il est souhaitable que la perte réelle de la nationalité du navire soit subordonnée à la radiation effective de ce dernier du registre de l'État du pavillon. Ce serait un gage de sécurité pour chacune des parties prenantes. L'enjeu, c'est que la radiation effective marque le point de cessation des droits et des obligations réciproques entre d'une part le navire et ses propriétaires et d'autre part l'État du pavillon.

La radiation peut être demandée par les propriétaires du navire. Elle peut être également effectuée à l'initiative de l'administration compétente de l'État du pavillon. Mais, dans les deux cas, le suivi du navire et de l'actualité est important. Et la diligence doit être de mise notamment pour celui qui souhaite se prévaloir de la perte de la nationalité.

¹⁰ Voir l'arrêté interministériel N° 26/ MCT/MEF du 26 novembre 1986 fixant les conditions d'immatriculation des navires en application de la Charte Maritime, art. 9.

¹¹ Conv. Montego Bay art. 92.

¹² Navire « SAIGA », (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), Arrêt, TIDM Recueil 1999, p.10

¹³ Cf. Navire « SAIGA », (No. 2) § 55 – 61.

¹⁴ Cf. Navire « SAIGA », (No. 2) § 66.

¹⁵ Cf. Navire « SAIGA », (No. 2) § 74.

¹⁶ Cf. Navire « SAIGA », (No. 2) § 73.

Au demeurant, chacun des acteurs concernés par la nationalité du navire doit avoir à l'esprit que : « aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation »¹⁷.

Deuxièmement, il faut rappeler qu'en cas de perte de la nationalité, la qualité d'État du pavillon du Togo cesse à l'égard des navires concernés (voir I, A). En principe, en accordant à des navires sa nationalité et l'autorisation de battre son pavillon, l'État togolais s'engage à respecter un certain nombre d'obligations définies par des conventions internationales. Comme le relèvent certains auteurs, « libres d'accorder leur pavillon, les États doivent assumer les conséquences de leurs décisions en la matière »¹⁸. Ainsi, la perte de la qualité d'État du pavillon entraîne la fin des conséquences énumérées pour l'essentiel par la convention de Montego Bay et que l'on peut retrouver aux articles 94 et 217 de ladite convention. Ces articles sont respectivement consacrés aux « obligations de l'Etat du pavillon » et aux « pouvoirs de l'Etat du pavillon ». Mais à y voir de plus près, les deux articles rappellent les devoirs des États du pavillon sur divers plans. Evidemment, la liste de ces obligations qui cessent est donc très longue. On peut retenir quelques-unes, notamment : la fin de l'exercice de la juridiction et du contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon, la fin des obligations relatives à l'enquête sur les accidents ou incidents de mer impliquant le navire battant son pavillon¹⁹, la fin des obligations relatives à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non-réglémentée (INN)²⁰, la fin des obligations visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires²¹.

B. Les conséquences sur le plan économique pour le Togo

D'une part, la radiation d'un navire entraîne logiquement la diminution de la flotte du Togo. Le Togo dispose de deux registres : l'un national géré par la Direction des Affaires Maritimes (DAM) et l'autre international, géré par l'*International Registration Bureau* (IRB)²². À la vérité, il est difficile d'avoir un chiffre exact reflétant la réalité du profil maritime du Togo en ce qui concerne le nombre de navires composant sa flotte. Mais dans tous les cas, toute sortie du pavillon affecte l'effectif global de la flotte togolaise.

Potentiellement, la perte de la nationalité peut recevoir deux interprétations. D'une part, elle peut s'analyser en une réduction *d'ennuis* pour l'État du pavillon, notamment lorsque le navire en cause est *sous norme* ou impliqué dans des infractions ou la violation des lois et conventions internationales²³. Mais d'autre part, elle représente une perte de source de revenus pour l'État du pavillon.

D'autre part, elle emporte une baisse des recettes fiscales et non fiscales pour le Togo. L'impact de la perte de la nationalité togolaise du navire peut se traduire par la baisse de l'effectif des navires battant pavillon togolais et corrélativement une baisse des revenus pour l'État du pavillon. Les navires battant

¹⁷ Conv. Montego Bay, art. 92 al. 2.

¹⁸ BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian et BLOCH Cyril, *Droit maritime*, LGDJ, 2022, n° 205, p. 185.

¹⁹ OMI, RESOLUTION MSC.255(84), *ADOPTION OF THE CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION CODE)*, 16 may 2008, MSC 84/3.

²⁰ Loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo, art. 18. Voir égal. JOHNSON-ANSAH Ampah, « Aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite au Togo », *ADMO*, t. XXXIX, 2021, p. 131-149.

²¹ Voir, art. 217 Conv. Motego Bay.

²² À propos de l'*International Registration Bureau* (IRB), voir <https://www.togoregistrar.com/about>

²³ « Le Togo n'est plus complaisant », sur *République togolaise* [en ligne], publié le 7 juillet 2014, [consulté le 10 juillet 2024], disponible sur <https://www.republicoftogo.com/toutes-les-rubriques/societe/le-togo-n-est-plus-complaisant>. AKODA Séna, « De 2012 à 2017, le gouvernement togolais a radié 36 navires battant pavillon togolais, à cause de leurs activités illicites », sur *Togo First* [en ligne], publié le 27 avril 2018, [consulté le 10 juillet 2024], disponible sur [https://www.togofirst.com/fr/transport/2704-731-de-2012-a-2017-le-gouvernement-togolais-a-radie-36-navires-battant-pavillon-togolais-a-cause-de-leurs-activites-illicites#:~:text=\(Togo%20First\)%20%2D%20Le%20gouvernement.interdit%20de%20battre%20pavillon%20togolais](https://www.togofirst.com/fr/transport/2704-731-de-2012-a-2017-le-gouvernement-togolais-a-radie-36-navires-battant-pavillon-togolais-a-cause-de-leurs-activites-illicites#:~:text=(Togo%20First)%20%2D%20Le%20gouvernement.interdit%20de%20battre%20pavillon%20togolais).

pavillon togolais constituent une source de recettes fiscales et non fiscales²⁴. Dans le cadre du Togo, nous n'avons aucune donnée chiffrée relative à l'impact économique du pavillon sur l'économie togolaise. Toutefois, rien n'empêche de supposer que le pavillon est bénéfique pour le Togo. Sinon pourquoi l'entretiendrait-il ? Justement, un autre auteur a relevé que la libre immatriculation des navires a des incidences bénéfiques pour les économies nationales en raison des recettes et taxes annuelles provenant de l'exploitation de ces navires²⁵.

Il ressort d'un rapport de la commission des relations extérieures de l'Assemblée Nationale togolaise en date du 18 octobre 2019²⁶ que les avantages que procurent le pavillon à l'économie togolaise tiennent d'une part au frais d'immatriculation des navires²⁷, à la taxe annuelle ainsi qu'à l'embarquement des marins togolais²⁸. Les frais dus ainsi que les échéances sont prévus par l'arrêté interministériel N° 26/MCT/MEF du 26 novembre 1986 fixant les conditions d'immatriculation des navires en application de la Charte Maritime²⁹. Si certains frais ne sont payés qu'une seule fois (droit d'immatriculation), d'autres en revanche sont annuels. C'est le cas de la *taxe annuelle par tonneau de jauge nette*. Elle est fixée à 0,50 USD, le droit minimum étant calculé sur la base de 300 tonneaux de jauge net par navire. Chaque sortie de navire du pavillon togolais entraîne donc la cessation du règlement de cette taxe annuelle pour le navire concerné.

D'autres frais sont payés en fonction du service rendu. C'est le cas des frais dus pour la délivrance des divers certificats et documents. La sortie du pavillon marque également la fin de la possibilité pour le Togo de percevoir ces recettes.

À ces frais, il faut ajouter le droit d'enregistrement d'hypothèque et probablement d'autres redevances et recettes fiscales non mentionnées dans ce rapport. On peut évoquer l'impôt sur la société dans la mesure où la société propriétaire ou exploitant du navire battant pavillon togolais est soumise à des obligations fiscales au Togo.

Dès lors, la perte d'un navire ou le dépavillonnage entraîne nécessairement un impact économique.

Conclusion

L'ouverture du pavillon togolais aux ressortissants des États membres de la CEDEAO n'est pas un fait extraordinaire. À l'état actuel des choses, cette ouverture s'accompagne certes d'un privilège du point de vue de l'assimilation des ressortissants communautaires aux togolais pour la togolisation. Mais en réalité, elle se justifie par l'idée d'intégration sous-régionale promue par la CEDEAO dont le Togo est membre depuis 1975 pour avoir été l'un des membres fondateurs.

L'attitude du législateur togolais, du point de vue maritime, notamment en ce qui concerne les dispositions des articles 46 et 47 du CTMM, est donc en parfaite adéquation avec les buts et les objectifs de la CEDEAO, notamment la création d'un marché commun à travers la suppression entre les États Membres des obstacles à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux ainsi qu'aux droits de résidence et d'établissement.

Toutefois, si l'une des conditions de l'attribution de la nationalité togolaise au navire venait à disparaître, des conséquences en découleront probablement aussi bien pour le navire et par ricochet pour l'État du propriétaire (aujourd'hui le Mali, le Niger et le Burkina Faso) que pour l'État ayant accordé la nationalité, en l'espèce le Togo. Du point de vue juridique, les droits et les obligations mutuels s'estompent. Sur le plan économique, les conséquences pourront se traduire par la réduction de la flotte togolaise et la perte des recettes générées par les navires battant pavillon togolais. En effet, la diminution

²⁴ Voir par exemple l'énumération figurant à l'article 4 du décret N° 2021-124/PR du 19 novembre 2021 portant création, attributions et fonctionnement d'un guichet des redevances et recettes non fiscales du secteur maritime.

²⁵ ASSONITIS Georges, « Les pavillons de libre immatriculation : des Conférences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) », *DET*, VOL. XXVI, N° 4, 1991, p. 442.

²⁶ Rapport de l'étude au fond du projet de loi autorisant la ratification du protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé le 11 novembre 1988 à Londres, 18 octobre 2019, DSL/DC/CREC/R12.

²⁷ D'après le rapport, ces frais comprennent le droit d'immatriculation, le droit d'émission du certificat du pavillon, le droit d'émission du certificat radio et les frais d'administration.

²⁸ Cf. La réponse à la question n° 5, rapport précité, p. 8.

²⁹ JORT 16 Février 1986, p. 82.

de la flotte togolaise en raison de la perte de la nationalité va nécessairement entraîner une baisse de recettes générées en temps normal par les navires concernés.

Pour naviguer, le navire ayant perdu sa nationalité togolaise doit nécessairement obtenir une autre nationalité, conformément à l'article 92 de la convention de Montego Bay. Malgré la perte de leur qualité de membre de la CEDEAO, le Niger, le Mali et le Burkina Faso peuvent toujours voir les navires appartenant à leurs ressortissants *togoliser* à la condition de respecter les exigences fixées par les articles 46 et 47 du CTMM. Car, la non-appartenance à la CEDEAO n'est pas une condition rédhibitoire en matière d'obtention de la nationalité togolaise pour les navires. En réalité, l'appartenance à la CEDEAO n'est qu'un plus.