

LE NOUVEAU CODE MARITIME ALGERIEN

Présenté par : Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour

Introduction

Dans l'histoire du droit de la république algérienne, une loi du 31 décembre 1962 avait reconduit dans tous les domaines la législation en vigueur à l'époque « sauf dispositions contraires à la souveraineté nationale » ... « ou d'inspiration colonialiste ou discriminatoire ... ou portant atteinte à l'exercice normal des libertés démocratiques ». Cette loi de 1962 avait donc pour effet de reconduire la législation maritime française en vigueur au 31 décembre 1962 qui était ancienne puisqu'elle s'inspirait du livre II du code de commerce, rédigé en 1807, promulgué en 1808. Par la suite, une ordonnance du 5 juillet 1973 est venue abroger la loi du 31 décembre 1962, et prévoir que toute législation devrait être algérianisée au 5 juillet 1975.

Cette ordonnance qui prévoyait dans son art. 3 qu'une instruction présidentielle en fixerait les modalités d'application ; or, cette instruction n'a jamais été donnée, a eu pour résultat d'accélérer le mouvement de codification et d'élaboration d'une législation spécifiquement algérienne. Et comme l'algérianisation à la date du 5 juillet 1975 n'a pu être tenue, le CMA (23/10/1976) prévoit la rétroactivité du code jusqu'à cette date dans son art. 887.

L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime a paru au Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire du dimanche 10 avril 1977.

L'avènement d'un nouveau code maritime était à cette époque un événement, et d'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Avec la chute du mur de Berlin, la fin du monopole, et intervention du FMI, le législateur algérien a vu la nécessité de modifier quelques dispositions du CMA afin de le mettre en harmonie avec la réalité économique. (loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime).

Cette modification a touché le navire (I), sa nationalité; l'exploitation commerciale du navire (II), la libéralisation des transports maritimes, régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire (III), en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

Caractères principaux du CMA

Le premier caractère qui ressort de la lecture du CMA est son caractère internationaliste. Le législateur algérien s'y est procédé en très nombreuses occasions par référence directe aux règles des conventions internationales existantes et la loi française.

Le CMA ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions internationales les plus « modernes » lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine ; d'autre part, il peut se faire que l'Algérie ait adhéré ou ratifié une convention internationale et s'inspire de la concurrente de celle-ci pour organiser sa législation interne. (ainsi, l'Algérie a adhéré à la convention de Bruxelles de 1925 sur les privilèges et hypothèques, mais s'inspire de la convention de Bruxelles de 1967 pour organiser ce domaine. Le CMA renvoie purement et simplement à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 dans sa version originelle pour ce qui concerne les transports maritimes sous connaissance ratifiée par l'Algérie mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art.805), il renvoie directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (art.96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (art.121), la convention de Bruxelles de 1961 en matière de transport de passagers (art.), la convention de Bruxelles de 1967 en matière de transport de bagages par mer (art.824).

Dans d'autres domaines, la référence n'est pas aussi directe, mais l'inspiration reste certaine : ainsi la convention de 1910 inspirent certainement les règles de l'abordage et de l'assistance, alors que les règles de la Haye et York inspirent la réglementation des avaries communes (il s'agit pas là d'une convention internationale).

On trouve aussi référence à la convention des nations unis sur le droit de la mer (Montego Bay 7/12/82), art.519 et art. 520, et la loi française : lettre de garantie (art.757) et les cas exceptés.

CHAPITRE I LE NAVIRE

1. Notion du navire :

Le navire est défini par l'art.13 comme : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation », et l'art.161 définit la navigation maritime comme celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires tels qu'ils sont définis à l'art.13 de la présente ordonnance, et l'art. 162 stipule que la navigation maritime comprend :

- la navigation auxiliaire relative au transport de marchandises et des passagers ;
- la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalandage, le dragage, le sondage ainsi que la recherche scientifique en mer ;
- la navigation de pêche... ;
- la navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément ;
- la navigation de servitude

Le CMA apporte des solutions quant à la qualification de certains objets et engins flottant en navire car d'une part, tout ce qui est affecté à la navigation maritime est considéré comme navire (un bateau de rivière est un navire), et d'autre part, les engins remorqués sont considérés comme navires.

Le Professeur Bonassies avance 4 propositions pour définir un navire :

- navire et dimension
- navire, engin flottant
- navire et eaux maritimes
- navire et aptitude à affronter les risques de mer

le législateur algérien dans sa définition du navire, la quatrième proposition n'existe pas car même les engins remorqués qui ne sont pas aptes à affronter les risques de la mer d'une part, et d'autre part ils sont dépourvus d'autonomie de conduite, sont considérés comme navire selon l'art.13.

Le professeur Bonassies considère qu'il faut exiger un minimum d'autonomie pour affronter les risques de la mer, les chalands tractés et les engins de forage peuvent être des engins nautiques, des bâtiments de mer. Il ne sont pas des navires.

Il ajoute aussi, que le navire inapte à affronter les risques de la mer devient innavigable ce qui lui fait perdre la notion de navire. Il devient autre chose, soit une épave s'il est abandonné et gît au fond de l'eau, soit un simple engin, s'il est utilisé à d'autres fins que la navigation.

Le CMA est un droit des navires et non un droit des engins nautiques

2. Individualisation du navire

Aux termes de l'art. 14 du CMA, les éléments d'individualisation des navires sont : le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité.

Parmi ces éléments, la nationalité a été l'objet d'une modification dans le nouveau code, alors, elle va être traitée à part.

A/ Nom :

L'art.16 du CMA dispose que chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Et les navires jusqu'à 10 tonneaux de jauge brute, sont caractérisés par un numéro comme ils peuvent porter un nom⁽¹⁾.

Suivant les dispositions de l'arrêté du 5 avril 1989 fixant les conditions d'attribution et de changement de nom de navires, le nom du navire est inscrit sur le registre algérien des navires par l'autorité administrative maritime, cette administration se réserve le droit de rejeter toute demande d'attribution ou de changement de nom de navires dans les cas suivants :

- Lorsque le nom proposé par l'armateur ou le propriétaire du navire est porté par un autre navire ;
- Lorsque l'armateur ou le propriétaire est dans l'incapacité de justifier la propriété du navire.

¹ : Art.19 du CMA

Quant au choix des noms des navires de commerce, l'art.10 du présent arrêté énonce que les navires de commerce devront être dénommés essentiellement en considération de nom :

- De martyrs de la Révolution Algérienne ou de grandes figures de l'histoire algériennes ;
- De montagnes algériennes ;
- De gisements algériens ;
- D'oueds algériens ;
- De villes algériennes ;
- De poissons.

Dans son art.17, le CMA exige que le nom doit être indiqué de chaque côté de la proue et sur la poupe en caractère arabe et latin.

B/ Tonnage

Le deuxième élément de l'individualisation des navires, tonnage et jauge, qui est défini par l'art.18 comme l'expression de la capacité intérieure du navire.

La jauge du navire a une importance considérable quant à son exploitation, car elle permet de déterminer les droits et taxes inhérents au passage des navires dans un port. Elle permet aussi de calculer le plafond de limitation de responsabilité du propriétaire de navire. L'opération de jaugeage est effectuée par l'autorité administrative compétente ou par le service des douanes.

Le CMA dans son art. 22 stipule que : « le jaugeage est effectué conformément aux règlements spéciaux fondés sur les dispositions des conventions internationales, auxquelles l'Algérie est partie, mais en réalité l'Algérie n'est pas adhérente à la convention de 1969 sur le jaugeage des navires, la seule convention se rapprochant au jaugeage dont l'Algérie a ratifié est la convention de Londres de 1930 sur les lignes de charges.

Un certificat de jauge est délivrée au propriétaire de navire qui le dépose au bureau d'immatriculation.

C/ Port d'attache

Le port d'attache est celui du lieu de son immatriculation ⁽²⁾. Généralement, le choix du port d'attache dépendra souvent des taxes professionnelles et comme en l'Algérie, le seul armateur propriétaire est l'état, cette notion n'a pas d'importance car ses navires ont été immatriculés dans les années 70, à l'époque socialiste où le régime fiscal était différent.

Le nom du port d'attache du navire doit être indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe en caractère arabe et latin.

Aux termes de l'art. 47 : « l'inscription d'un navire algérien sur un registre étranger ne peut avoir lieu avant la radiation de celui-ci du registre algérien d'immatriculation des navires ; pareillement, pour les navires inscrits sur un registre étranger ne peut obtenir l'inscription sur le registre d'immatriculation des navires avant d'être radiés du registre étranger ⁽³⁾.

3. Nationalité du navire

A/ Conditions d'algérianisation des navires

A-1/ Conditions de propriété

La convention de 1986 ⁽⁴⁾ dans son art.7 laisse la possibilité à l'état d'immatriculation de choisir dans sa législation nationale, soit les dispositions concernant la propriété, soit celles relatives à l'équipage des navires ou même les deux à la foi.

Le législateur algérien s'est inspiré de la convention de 1986, puisque l'art.28 du CMA dispose : « pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit appartenir pour 51% au moins à des personnes physiques ou morales de nationalité algérienne.

Cet article a été modifié par le nouveau texte quant à la participation des nationaux personnes physiques ou morale à la propriété.

²: Art.17 in fine

³: Art.46

⁴ :Non-entrée en vigueur – l'Algérie a donné sa signature le 24 février 1987

- Personnes physiques

Art.28 du nouveau code exige une part à 100% algérienne pour les personnes physiques. Ce qui confirme l'impossibilité pour les étrangers de posséder des navires, surtout que l'état algérien est le seul propriétaire de tous les navires de commerce.

La propriété à 100% était utilisée en France selon l'acte de navigation du 21 septembre 1793 jusqu'en 1845 dans l'intérêt de protéger la construction navale à cette époque puisqu'on autorisait l'attribution du pavillon français qu'aux navires construits en France, propriété exclusive de français, et armé par un équipage français pour l'essentiel, mais les textes actuels qui sont inscrits dans la loi du 3 janvier 1967 sont moins rigoureux et ils exigent une propriété européenne à 51%.

- Personne morales

Le nouveau code a modifié les conditions d'attributions du pavillon algérien aux personnes morales, et il exige la nationalité :

- dans les sociétés de personnes, le sociétés en nom collectif ou le associés commanditaires ;
- dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de majorité des parts ;
- dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité du conseil de surveillance.

Cet article a pris en considération les sociétés commerciales, qui n'ont pas été définies par l'ancien code, mais reste toujours un vide juridique quant aux sociétés mixtes qui détiennent des navires et dont la participation algérienne est minoritaire comme dans la COMAUNAM ⁽⁵⁾ et la COBENAM ⁽⁶⁾, la condition principale n'est pas remplie, à savoir une majorité algérienne, ce qui rend l'algérianisation de ces navires juridiquement impossible. Tout a fait pareil pour la CALTRAM ⁽⁷⁾ dont l'Algérie et la Libye participent à égalité au capital.

⁵ : Compagnie Mauritanienne de Navigation Maritime

⁶ :Compagnie Béninoise de Navigation Maritime

⁷ : Compagnie Algéro-libyenne de Transport Maritime

Nous pouvons constater que cet article n'est que l'ancien article de la loi algérienne de 1963 amendée en 1976

Dans la loi française, lorsque le navire est propriété et copropriété de personnes physiques ou morales, ou copropriété de personnes morales, il faut que le navire soit à 100% européen.

Sur cette importance capitale de l'exploitation des navires par des personnes morales, il faudrait bien encourager et faciliter l'immatriculation des navires sous pavillon algérien par la mise en place d'un dispositif de copropriété avec tous les avantages fiscaux que les propriétaires peuvent y bénéficier, système mis en place par les grands pays maritimes tel que la France surtout que actuellement l'Algérie est dans l'impossibilité de renouveler son parc de navires et d'ici vingt ans, tous les navires algériens ne seront plus côtés par les sociétés de classification

A-2/ Composition de l'équipage

L'art.28 du CMA stipule que : « pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit être pourvu d'un équipage dont la proportion est conforme aux dispositions de l'art.413 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976. Cet art.413 est repris in extenso dans le nouveau code, et qui prévoit que : « l'ensemble des membres de l'équipage du navire doit être composé de marins algériens. Le ministre chargé de la marine marchande peut toutefois fixer une certaine proportion de marins étrangers dans la composition de l'équipage ou autoriser un marin étranger à s'embarquer au service d'un navire algérien ».

Cette possibilité pour les marins étrangers à embarquer sur les navires algériens était une nécessité après l'indépendance de l'Algérie, car la marine marchande algérienne était dépourvue d'officiers, le seul personnel navigant se composait de marins ayant occupés des fonctions subalternes à bord des navires français. Après la création de l'Institut Supérieur de Bou-Smail, le nombre des officiers algériens s'est accru considérablement, et le législateur a vu qu'il ne fallait plus recourir aux marins étrangers mais une autorisation d'embarquement peut être donnée suite à un arrêté du ministre fixant la proportion des marins étrangers. (⁸)

⁸ : Jusqu'à maintenant, aucun arrêté n'a paru.

En droit algérien, la règle de l'équipage est une condition préalable pour l'attribution de la nationalité algérienne. Cette règle est tout à fait différente en France, car elle n'est plus une condition mais une conséquence de la francisation, l'art.221 du code des douanes énonce que : « le personnel d'un navire portant le pavillon français doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

En réalité, la pratique maritime algérienne est loin d'appliquer les dispositions du code maritime, car l'Algérie est signataire d'accords bilatéraux avec d'autres pays notamment la Libye (⁹), et les fondements de l'art.28 ne sont pas respectés. Les autorités algériennes ne se sont pas prononcées sur ce point, car ces accords permettent le développement des échanges commerciaux d'une part, et d'autre part, ils assurent une indépendance vis-à-vis des armements étrangers.

Compte tenu de la crise économique qui secoue actuellement l'Algérie, l'armement algérien n'est plus en mesure d'acquérir de nouveaux navires, c'est pour ça que le législateur algérien a maintenu cet article dans le but d'assurer des emplois aux marins nationaux formés à Bou-Smail

A-3/ Acquisition et perte de la nationalité

Pour obtenir la nationalité algérienne, la personne physique de nationalité algérienne ou la personne morale de droit algérien doit se conformer aux conditions de propriété et de la composition de l'équipage.

Inversement, un navire perd le bénéfice du pavillon algérien(¹⁰), si :

- il ne remplit plus les conditions de nationalité requise ;
- il a été vendu à l'étranger (il ne peut plus arborer le pavillon algérien).

⁹ : Supra. 7

¹⁰ : Art.9 de l'arrêté du 17 mai 1980.

Le navire vendu à l'étranger va perdre la nationalité algérienne, ce qui va porter préjudice aux créanciers hypothécaires si l'hypothèque maritime n'existe pas dans cet état étranger, à cet effet, la CMA dans son art.71 considère que : « est nulle et de nul effet, toute opération qui entraîne la perte de nationalité algérienne par le navire hypothéqué » (11).

B/ Acte de nationalité

Un arrêté a vu le jour le 17 mai 1980 qui est relatif aux modalités de délivrance de l'acte d'algérianisation aux navires, et qui énonce dans son art.1 que la nationalité algérienne d'un navire est attestée par un acte de nationalité dit : « acte d'algérianisation » qui confère la qualité de bâtiment algérien, lui permettant de battre le pavillon national et de jouir des droits qui s'y rattachent.

Tout navire de commerce, de pêche ou de plaisance est soumis à l'obtention de l'acte d'algérianisation (annexe 1). Sont exemptés d'algérianisation, les navires de la marine nationale, les embarcations et canots annexes des navires algérianisés, et les embarcations d'un tonnage inférieur ou égal à 6 tonnes.

L'acte de nationalité énonce le nom, le type et les caractéristiques principales du navire, le nom du propriétaire et de l'armateur, le lieu d'immatriculation ainsi que d'autres renseignements figurant sur la matricule d'inscription du navire mentionnés à l'art.35 (12) l'acte de nationalité est délivrée par l'autorité administrative maritime(13) compétente au lieu d'immatriculation du navire contrairement à la France où l'acte de francisation est délivrée par le receveur des douanes.

¹¹ : Cette sanction civile suppose que le navire soit ramené en Algérie.

¹² : Art.35 stipule que : « il est tenu pour chaque navire une matricule sur laquelle sont inscrits : - Le numéro d'ordre du matricule et la date d'inscription du navire

¹³ : Le service national des gardes côtes exerce cette mission.

L'acte de nationalité a une valeur fondamentale car il établit la nationalité algérienne au navires, les soumet au droit algérien et leur permet de réclamer la protection de l'état algérien. ⁽¹⁴⁾

C/ Obligation d'arborer la pavillon algérien

Le port du pavillon algérien à l'entrée des navires dans les eaux territoriales et dans les ports est une obligation et elle est passible d'amendes pour tout capitaine qui l'enfreint ⁽¹⁵⁾.

Le CMA exige aussi que le capitaine doit hisser la pavillon algérien d'une manière appropriée conformément à la pratique maritime internationale sinon il est passible d'amendes ⁽¹⁶⁾.

4. Droits réels accessoires sur le navires

1/ Définition :

L'art.72 du CMA définit le privilège comme une sûreté réelle légale qui confère aux créanciers le droit de préférence sur les autres créanciers, à raison de la nature de créance, c'est-à-dire, un privilège est un droit que la loi donne à certains créanciers d'être préférés aux autres. En droit maritime, le privilège est caractérisé par :

- Il bénéficie d'assez nombreux créanciers ;
- Idée de responsabilité du navire, le navire est responsable de ses actes et responsable des créances qui sont nées de son exploitation.

Une personne victime d'un accident causé par le navire (par ex : un abordage), les ayants droits bénéficient d'un privilège sur le navire, par contre en droit terrestre, une personne heurtée par un camion, même si le camion n'est pas assurée, la victime ou ses ayant droits n'ont pas de droits sur le camion.

Les créanciers du propriétaire du navire peuvent aussi invoquer non seulement les privilèges maritimes mais aussi les privilèges du droit commun suivant l'art.76 du CMA qui seront classés qu'après les hypothèques.

¹⁴ : En cas de guerre, la distinction entre un état belligérant et neutre est indispensable.

¹⁵ : Art.506-2.

¹⁶ : Art.507.

Cependant, selon les dispositions du c.civ.alg, le trésor public, le fisc⁽¹⁷⁾, le vendeur⁽¹⁸⁾, peuvent invoquer sur le navire, les privilèges prévus par le droit civil.

2/ Catégories des privilèges maritimes

A convention de 1926 a voulu renforcer la valeur des hypothèques conventionnelles et à cette fin, elle a limité le nombre des créanciers privilégiés qui pourraient passer avant les créanciers hypothécaires. Pour réaliser cet objectif, elle a déclaré qu'il aurait désormais dans les législations des pays signataires deux catégories de privilèges, les privilèges de premier rang qui passeraient avant les hypothèques, et les privilèges de second rang qui passeraient après. Elle a d'autre part, énuméré les privilèges de premier rang en laissant la liberté aux états d'établir les privilèges de second rang.

A. Privilèges de premier rang

Ils passent avant les hypothèques. L'Algérie n'a pas suivi l'énumération de la convention de 1926, elle est s'inspire aussi de la convention de Bruxelles du 26 mai 1969.

1° Frais de justice et frais de gardiennage et conservation du navire⁽¹⁹⁾

L'ancien code excluait ces frais, le législateur algérien a profité de la modification pour les inclure dans le premier numéro en suivant les dispositions de la convention de 1926, car les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix, ont une utilité commune à tous les créanciers.

En deuxième rubrique, on trouve les frais de gardiennage et de conservation du navire, ce privilège a une importance considérable car ces frais permettent de garder et de conserver la valeur du gage des créanciers.

¹⁷ : Art.991 c.civ.alg.

¹⁸ : Art.997 c.civ.alg.

¹⁹ : Art.77 du CMA précise que : « ... les frais de justice et les frais de gardiennage ont priorité sur tous autres privilèges maritimes.

2° Les gages et autres sommes dues au capitaine et aux membres de l'équipage en vertu de leur engagement à bord du navire

Les créances résultant du contrat d'engagement ont été l'une des préoccupations majeures de la politique socialiste algérienne, le code maritime leur a réservé la première place, mais reste à savoir si ces créances comprennent les cotisations sociales.

3° Les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage

Le CMA mentionne les voies navigables, malgré qu'elles sont inexistantes en Algérie.

4° Les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésions corporelles survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire

Le CMA fait référence aux indemnités pour dommages causés par le navire aux passagers et aux membres de l'équipage, en relation avec son exploitation. Quelle sera la portée du CMA lorsque le navire est exploité par un armateur non propriétaire ?

5° Les créances délictuelles ou quasi délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondés sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire

Le CMA s'inspire de la convention de 1967 en énumérant ce genre de créances qui implique un rapport entre la personne et la chose, et suivant le Professeur DuPontavice, le privilège est attaché à la nature de la créance et une créance délictuelle n'est pas privilégiée, parce que l'idée du crédit est absente de l'idée de réparation du préjudice.

6° Les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave ou de contribution aux avaries communes

Sont privilégiées les créances qui préservent le navire des périls de mer et qui contribuent à sa survie. Il s'agit principalement des créances de chef d'assistance et de sauvetage, les créanciers des contributions des avaries communes sont aussi privilégiés. Ces créances sont importantes et suivant le code des assurances, ils sont à la charge de l'assureur⁽²⁰⁾.

Contrairement à la convention de 1926, les créances de relèvement d'épaves sont privilégiées.

7° Les créances d'un constructeur ou réparateur de navires résultant de la construction ou réparation des navires

Ces créances sont inexistantes dans la convention de 1926, et malgré tout, elles figurent en premier rang. L'Algérie ne dispose pas encore de véritables chantiers navals.

B. Privilèges de deuxième rang

La convention internationale après avoir énuméré les privilèges de premier rang, décide que les législations nationales pourront admettre comme privilèges au second rang, passant après les hypothèques maritimes, toutes les créances qu'elles voudront.

1° Les créances provenant des contrats ou d'opérations effectuées par le capitaine

Il s'agit des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

La conférence du CMI de 1922 n'a pas voulu reconnaître à cette créance la primauté sur les privilèges car c'est aux fournisseurs qu'il appartient de se renseigner sur la situation hypothécaire du navire.

²⁰ : Art.101-a du code des assurances

La conférence de 1926 l'a classé au cinquième privilège du premier rang, car ce privilège montre bien comment le privilège maritime est inspiré par le souci de favoriser le crédit de l'expédition. Si le capitaine ne peut plus commander les réparations et les fournisseurs ? Le navire restera dans un port lointain, il faudra le vendre et il sera mal vendu, et c'est tous les créanciers qui seront perdant, à commencer par les créanciers hypothécaires.

Le classement algérien est en contradiction avec l'énumération de la convention de 1926 et même la convention de 1967 dont le CMA s'inspire, à supprimer cette catégorie de privilèges sur le navire.

Reste aussi de savoir l'interprétation des tribunaux algériens sur les dépenses effectuées non pas par le capitaine mais par un membre de l'équipage ⁽²¹⁾.

2° Les créances contractuelles du chef de perte ou avaries à la cargaison et aux bagages

la convention de 1926 énumère dans son art.2-4° un certain nombre de créances en raison de pertes et dommages :

- a- les indemnités pour abordage et autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés par le navire aux ouvrages d'art des ports et voies navigables ;
- b- les indemnités pour lésions corporelles aux passagers ou à l'équipage ;
- c- les indemnités pour pertes et avaries de cargaison ou de bagages.

Il s'agit ici de la responsabilité de l'armateur envers les tiers : les passagers, l'équipage et le chargeur. Le CMA sépare les deux dernières catégories de créances privilégiées, lesquelles concernent des créances nées, au sens large, d'accidents de navigation par le navire, créances de responsabilité contractuelle, créances d'indemnités pour lésions corporelles qui sont classées au premier rang, et les créances pour pertes et avaries de cargaison et bagages sont classées au deuxième rang. Solution tout à fait différente de celle apportée par la convention ratifiée par l'Algérie..

²¹ :Le trib. de commerce de Rouen a accordé le privilège prévu par l'art.31-6 de la loi 1967(DMF 88-108), le chef mécanicien a agi comme mandataire du capitaine.

Enfin, nous pouvons constater que le CMA n'a pas tenu en compte l'évolution des pratiques maritimes, en évoquant les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il contracte au lieu et place du capitaine pour les besoins normaux du navire.

3/ l'assiette du privilège

On remarque dans le CMA que les privilèges portent seulement sur le navire ⁽²²⁾, et ils ne portent pas sur les fret du voyage auquel est né la créance privilégiée.

Selon le professeur Bonassies, la convention de 1926 ainsi que la loi française sont fondées sur un thème qui remonte aux origines même du droit maritime, celui de la fortune de mer, envisagée comme l'ensemble des intérêts mis en jeu par un armateur à l'occasion d'un voyage en mer. Cet ensemble comprend le navire, mais il inclut aussi les sommes qui, tout au long du voyage, vont s'incorporer au navire, tel que le fret gagné durant le voyage, autre bénéfice exceptionnel fait par le navire, par exemple, l'indemnité d'assistance qui lui est dû à l'occasion de l'aide apportée à un navire.

On peut même se demander si les privilèges peuvent se reporter sur certaines créances de remplacement ⁽²³⁾. Le code maritime a été modifié, sans que le chapitre consacré au privilège soit complété, et la question qu'on se pose, est ce que les indemnités dues au propriétaire en vertu du contrat d'assurance ne sont pas considérées comme accessoires ?

4/ Les effets du privilège maritime

Un privilège maritime confère au créancier qui en bénéficie de droits considérables, non seulement un droit de préférence et un certain droit de suite.

²² : Selon le Professeur Bonassies, malgré le silence des textes, il faut certainement étendre les privilèges aux agrès et apparaux.

²³ : Le professeur Du Pontavice définit les créances de remplacement comme étant le montant destiné à remplacer dans le patrimoine de l'armateur des valeurs sur lesquelles le privilège aurait porté.

1/ le droit de préférence

Le droit de préférence des créanciers s'exerce dans le cadre d'une vente judiciaire du navire, à travers un classement des créanciers lors de la distribution du prix. Les créanciers maritimes privilégiés de premier rang, ont priorité sur les hypothèques maritime dûment inscrits, en troisième passe les créanciers privilégiés de deuxième rang, et en quatrième place immédiatement avant les créanciers simplement chirographaires, les créanciers qui ne bénéficient que d'un privilège de droit commun.

Reste le classement des créanciers privilégiés entre eux. L'art.80 énonce une série de règles. En premier lieu, il prévoit que les créanciers privilégiés de chaque voyage sont préférés à ceux du voyage précédent, selon le Professeur Bonassies, cette règle, à l'avantage d'inciter tout créancier privilégié à agir rapidement pour faire régler sa créance, et par l'idée que le créancier privilégié a rendu service au navire qu'il a participé à sa conservation. Or, c'est le dernier « conservateur » qui, ayant rendu service à tous les autres créanciers, y inclus le « conservateur précédent », mérite d'abord d'être privilégié.

En effet, pour des raisons d'ordre social, les créances nées d'un contrat d'engagement unique portant sur plusieurs voyages, elles sont assimilées aux créances du dernier voyage, viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages (elles passent au premier rang).

2/ Le droit de suite

Le CMA dans son art.82 stipule que les privilèges maritimes suivent le navire malgré tout changement de propriété ou d'immatriculation. Reste le problème qui peut se poser : le privilège, à l'inverse de l'hypothèque maritime, n'est pas assujéti aux formalités de publicité. Rien ne vient donc avertir les nouveaux acquéreurs de l'existence d'un privilège.

Dans son art.87-c, le CMA énonce qu'en cas de vente de navire, ou autre mode de transfert volontaire de la propriété, le privilège s'éteint, et par là, le droit de suite qu'il inclut, trois mois après l'enregistrement de l'acte de transfert. Le privilège s'éteint aussi en cas de confiscation du navire, après une action en justice, et en cas de vente forcée du navire.

5/ L'extinction des privilèges

Outre les causes d'extinction des privilèges en cas de confiscation, d'une vente forcée du navire, ou en cas de transfert volontaire de la propriété, trois mois après l'enregistrement de l'acte de transfert, le privilège peut disparaître en cas de prescription (art.84), dont le délai est de un an à partir de la date de la naissance de la créance, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie exécution. Le point de départ du délai de péremption des privilèges maritimes est divers :

- Créances du chef de lésions corporelles à une personne ou de perte ou dommage à un bien, le jour où ils ont en lieu ;
- Créance pour contribution à l'avarie commune, le jour de l'acte générateur de cette avarie ;
- Créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de relèvement d'épave, le jour auquel ces opérations ont été achevées ;
- Créances du chef de perte ou avarie de marchandise ou de bagage, le jour de leur délivrance ou le jour auquel ils eussent dû être délivrées en cas de perte totale ;
- Pour certaines créances (frais de justice, créances nées du contrat d'engagement, le jour où la créance devient exigible).

Le privilège s'éteint aussi lorsque le navire cesse d'être en la possession du constructeur ou du réparateur du navire, selon le cas.

Ce délai d'un an n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption, toutefois, ce délai ne court pas, tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire sans qu'il puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance privilégiée.

Selon le professeur Viallard, une autre cause fait disparaître les privilèges maritimes pouvant profiter à tel ou tel créancier, est la constitution du fonds de limitation : la répartition du fonds se fera proportionnellement au montant des créances reconnues, sans aucune préférence d'un créancier bénéficiant de la limitation par rapport à l'autre.

B. Hypothèques maritime

1- Définition :

L'hypothèque maritime constitue une sûreté conventionnelle qui confère aux créanciers un droit réel sur le navire.

Le c.civ.alg dans son art.886 énonce que « sauf disposition contraire, l'hypothèque ne peut être constituée que sur les immeubles, en excluant de son champ les meubles. Le législateur algérien s'inspirant des législations des pays maritimes comme la France ⁽²⁴⁾, a institué l'hypothèque maritime sur les navires dans le code maritime.

2- Constitution de l'hypothèque maritime

La convention des parties constitue la seule source de l'hypothèque maritime ;une hypothèque maritime peut être constituée sur tout navire même en construction, elle peut être aussi constituée sur tout bâtiment de mer.

L'hypothèque maritime ne peut être consentie sur les navires et bâtiments de mer appartenant à l'état, ou aux collectivités locales, et cette disposition est même confirmée par l'art.689 du c.civ.alg qui dispose que « les biens de l'états sont inaliénables, insaisissables et imprescriptibles, et comme la quasi-totalité de la flotte algérienne appartient à l'état ou à ses émanations (CNAN), il n'y a aucun intérêt pratique, car l'hypothèque n'est susceptible d'être appliquée qu'à des bateaux de pêche ou de plaisance, de très faible tonnage.

Le CMA dans son art.57 prévoit que l'hypothèque maritime ne peut être constituée que par le propriétaire du navire, qui doit avoir la capacité d'hypothéquer, ou selon le droit commun ⁽²⁵⁾, un tiers qui consent l'hypothèque dans l'intérêt du débiteur.

En ce qui concerne les navires en copropriété, l'hypothèque sur la totalité du navire doit être consentie par la majorité des copropriétaires. Cependant, chaque copropriétaire du navire peut hypothéquer sa part indivise sur le navire avec tous les risques que l'hypothèque peut engendrer.

²⁴ La loi du 10 décembre 1984.

²⁵ :Art.884 c.civ.alg

3- Formes du contrat d'hypothèque

Le contrat d'hypothèque maritime doit être conclue par un acte authentique seulement, le législateur algérien ne reconnaît pas les actes sous-seing privé.

4- Publicité des hypothèques

L'art.63 du CMA précise que les hypothèques constituées sur un navire doivent faire l'objet d'une inscription sur la matricule du navire concerné, tenu au registre d'immatriculation des navires par les gardes côtes de la marine algérienne.

Tout navire grevé d'hypothèques doit avoir obligatoirement dans ses documents de bord, un état des inscriptions hypothécaires mis à jour à la date de son départ. En effet, le registre algérien d'immatriculation des navires étant public, l'autorisation administrative doit le mettre à la disposition des personnes intéressées pour consultation. ⁽²⁶⁾

5- Péremption et radiation

L'hypothèque maritime est conservée pendant dix ans à compter de la date de son inscription réglementaire. A l'expiration de ce délai et, en cas de non renouvellement, l'hypothèque est annulée (art.66).

Par ailleurs, elle peut faire l'objet d'une radiation soit avec le consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit par voie judiciaire.

6- Assiette de l'hypothèque maritime

L'hypothèque maritime porte sur le navire et autres bâtiments de mer, et elle s'étend sur tous les accessoires, machines et appareils ainsi qu'à tous les éléments qui sont distinctement identifiés comme étant destinés à être incorporés au navire, tel qu'un moteur neuf remplaçant un moteur plus âgé.

²⁶ : art.14 de l'arrêté du 20.10.1988 fixant les modalités de tenue du registre d'imm.

Cet art.58 précise que l'hypothèque maritime s'étend aux accessoires, machines, sauf convention des parties, il est donc possible que le propriétaire prévoit dans le contrat d'hypothèque que l'hypothèque s'étend pas à tel matériel ou au matériel ultérieurement mis à bord.

Aux termes de l'art.61, en cas de perte ou d'avarie grave plaçant le navire en état d'innavigabilité les créanciers hypothécaires exercent leurs droits sur les indemnités ou sommes subrogées et à ses accessoires. Sont subrogées au navire et à ses accessoires :

- Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire hypothéqué ;
- Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;
- Les indemnités dues au propriétaire du navire hypothéqué pour l'assistance prêtée ou le sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;
- Les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

En revanche, l'hypothèque maritime ne s'étend pas au fret.

7- Effets de l'hypothèque maritime

1/ Droit de saisir le navire

Si un créancier n'est pas payé, il a le droit de saisir le navire dans les mains du débiteur, et de le faire vendre pour être payé sur le prix de vente.

En effet, le CMA dans son art.71 prévoit que : « est nulle et de nul effet, toute opération qui entraîne la perte de nationalité algérienne par le navire hypothéqué », et ceci pour éviter que le débiteur viole les droits des créanciers hypothécaires. Et selon le professeur Bonassies, les dispositions de l'art.71 n'interdisent pas la vente à l'étranger d'un navire hypothéqué lorsque cette vente est faite dans les conditions telles que le remboursement du créancier par l'acheteur, ou transfert de l'hypothèque sur le registre étranger avec l'accord du créancier.

2/ Droit de suite

Le droit de suite organisé par l'art.67 prévoit que les hypothèques maritimes suivent le navire ou portion du navire hypothéqué, nonobstant tout changement de propriété ou de navire hypothéqué. Etant donné que l'hypothèque est publiée au registre des hypothèques, le nouveau acquéreur peut connaître l'état des inscriptions hypothécaires.

3/ Droit de préférence

Les créanciers hypothécaires sont classés d'après l'ordre chronologique de leur inscription, les créanciers inscrits le même jour seront classés dans l'ordre de leur inscription, et ne seront pas mis, comme en droit français, en concurrence les uns avec les autres.

4/ Effets de l'hypothèque sur une part de copropriété

Le CMA prévoit que chaque quirataire peut hypothéquer sa part, et le créancier peut saisir cette part, mais il ne s'est prononcé si l'hypothèque à pour assiette plus de la moitié du navire, et est ce qu'il est possible de vendre du navire ?

CHAPITRE II

1) Dispositions préliminaires

Le CMA dans son art.571 stipulait que : « le monopole d'état est institué sur les activités de transports maritimes ... », et même ces activités sont réservées aux sociétés nationales et organismes algériens.

Le législateur algérien a vu la nécessité de libéraliser les activités de transport, l'art.578 a été abrogé, l'art.571 a été modifié en prenant en considération l'art.17 de la constitution qui énonce que : « le transport maritime est une propriété publique ».

Le législateur, en voulant contourner cet article, a ajouté un alinéa stipulant que le transport maritime peut faire l'objet d'une concession, consentie sur la base d'un cahier de charge.

La concession (annexe 2) est une convention par laquelle l'administration charge une personne physique ou morale de droit privé ou de droit public, d'assurer à ses risques, le fonctionnement d'un service public sur lequel elle percevra une rémunération prélevée auprès des usagers ⁽²⁷⁾.

La concession est octroyée à toutes personnes ayant la qualité d'armateur, qui en font la demande et qui remplissent des conditions de moralité, de moyens humains et matériels. Le concessionnaire doit se conformer aux normes en matières d'exploitation maritime quant à la sécurité des navires, la qualification du personnel 100% algérien.

En plus des exigences du cahier de charge que les armateurs doivent satisfaire, en contrepartie de la concession, le concessionnaire est tenu de payer des droits en sus des charges sociales et des redevances fiscales, contracter l'ensemble des assurances couvrant les risques dus à l'exploitation de la concession et ceux relatifs à ses engagements et à ses responsabilités ⁽²⁸⁾.

²⁷ : La concession, ce qui faut retenir de manière générale, A. BOUDJELLAL, le Phare, juin 1999, n°2

²⁸ : Décret exécutif n°2000-81 du 9 avril 2000 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services de transport maritime.

Ces exigences sont très rigoureuses, car la chose primordiale chez les armateurs est de minimiser au maximum les coûts et, de chercher des gains de productivité.

Equipage à 100% algériens et tous ces frais inhérents à la concession en plus des charges sociales et fiscales, n'attirent pas les personnes à investir dans le domaine maritime, car, ils pourront exercer ces activités en battant d'autres pavillons plus attractifs (pavillons de complaisance), et ils pourront desservir les ports algériens sans que l'Algérie refusera leurs dessertes et leurs escales. En effet, le droit international, en particulier la convention de Genève de 1958 sur la haute mer, et la convention de 1982 sur le droit de la mer, obligent un état côtier d'accepter sur son territoire maritime le droit de passage innocent des navires et la liberté d'accès dans cet état. L'Algérie ayant signé ces conventions internationales, ne pouvait que respecter ce droit.

Une compagnie dont le siège est en Algérie mais dont les dynamiques propriétaires et dirigeants ne le sont pas, et qui est capable de mettre des navires supplémentaires en ligne, mérite d'être encouragée, ne serait ce que parce qu'elles acquittent bien plus d'impôts et, elles embarquent des marins algériens, surtout que d'une part, l'Algérie n'assure que 30% du trafic, et d'autre part, sur les 125 navires desservant les pays membres du mémorandum de Paris, 35 navires sont immobilisés pour non-conformité aux conventions internationales ⁽²⁹⁾.

La préoccupation majeure du législateur algérien reste celle de la libéralisation graduelle du secteur des transports et l'emploi des marins algériens. Et selon M.Poirier d'Ange d'Orsay, il faut raisonner d'une façon plus large en termes de tissus et de la présence du pavillon national dans le monde ⁽³⁰⁾.

²⁹ : Documentations M.Bottala Gambetta, Cours DESS Droit maritime, Promo 2000.

³⁰ : P.Poirier d'Ange d'Orsay, DG de l'Armement Dreyfus, IMTM 1989

2) Armateur

a) Notion d'armateur :

L'art.572 du CMA considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire.

1. Armateur propriétaire :

Le seul armateur propriétaire en Algérie est la CNAN ⁽³¹⁾, dont son patrimoine actif et passif n'est que le patrimoine de l'état algérien.

A l'époque du monopole, cette notion d'armateur a perdu beaucoup de son intérêt car toutes les activités relatives à l'exploitation commerciale d'un navire sont déclarées monopole d'état. Pis encore, cette propriété publique a conduit les tribunaux étrangers à saisir les navires en se fondant sur la théorie de l'émanation.

Le droit international, notamment la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires⁽³²⁾ stipule que les navires de l'état qui s'engageaient dans des activités commerciales ne bénéficiaient pas ni de l'immunité de juridictions ni de l'immunité d'exécution, un créancier d'un état étranger peut saisir un navire de la CNAN.

2. Armateur non-propriétaire

Le CMA dans sa définition de l'armateur, fait référence à l'exploitant du navire non-propriétaire, et il stipule que : « est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autre titres lui attribuant l'usage du navire.

Or, « à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire » concerne l'affrèteur à temps, l'affrèteur coque nue qui peuvent être assimilés à des armateurs. Aujourd'hui aussi, on peut qualifier le gérant d'armateur, car même la convention internationale

³¹ : C.N.A.N. : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation, créée par Décret n°63-489 du 31 décembre 1963 (JORA du 17 janvier 1964)

³² : Non encore ratifiée par l'Algérie.

relative à l'unification de la responsabilité des propriétaires de navire l'inclut parmi les bénéficiaires du droit de la limitation aux côtés des propriétaires ⁽³³⁾.

Un gérant peut être armateur surtout quand il gère un navire de commerce appartenant à une société nationale. La loi n°89-01 du 7 février 1989 prend en considération les avantages de la gérance, et stipule dans son art.1 que : « le contrat de management est le contrat par lequel un partenaire qui jouit d'une réputation bien établie, dénommé gestionnaire, s'engage à gérer au nom et pour le compte d'une entreprise publique économique, ou d'une société d'économie mixte, moyennant une rémunération, tout ou partie du patrimoine de cette dernière, en y apportant un label, selon les normes et standards et à la faire bénéficier de ses réseaux de promotion et de vente ». Ce texte touche toutes les sociétés nationales, et comme la CNAN est une société nationale, elle peut faire l'objet d'une gérance soit par un partenaire national ou étranger.

b) Responsabilité du propriétaire du navire

1) Source de la responsabilité

Tout d'abord, l'armateur a une responsabilité contractuelle avec son cocontractant. Il répond à la bonne exécution des contrats conclus par lui, comme aussi des contrats conclus par ses préposés (consignataire de navire).

Il a aussi une responsabilité extra contractuelle, car suivant l'art.574, l'armateur est tenu d'assurer que le navire en son exploitation répond aux normes de la navigabilité, de la sécurité de l'armement, de l'équipement et du ravitaillement ...

Aux termes de l'art.577, l'armateur est responsable des fautes de ses préposés terrestres et maritimes (capitaines, consignataire de navire). L'armateur est aussi considéré comme le gardien du navire⁽³⁴⁾, le c.civ.alg dans son art.138 précise que : « toute personne qui a la garde d'une chose et qui exerce sur elle un pouvoir d'usage, de direction et de contrôle, est présumé responsable des dommages qu'elle occasionne » Ici, la responsabilité de l'armateur est du fait des choses, reste à savoir, son application par les tribunaux algériens.

³³ : art.111 du CMA prévoit que : « les dispositions du présent chapitre (Responsabilité du propriétaire du navire) s'appliquent à ..., l'armateur gérant ... »

³⁴ : Cdc. Arrêt Lamoricière du 19 juin 1951 (D. 1951.717)

Le CMA s'inspire de la convention de 1957 quant la responsabilité du propriétaire de navires⁽³⁵⁾, il précise dans son art.92 que : « le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité ... , sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable ».

La simple faute de l'armateur, dès lors qu'elle était une faute personnelle et non la faute du capitaine ou celle de l'un de ses préposés, le prive de la limitation de responsabilité, dans la jurisprudence française, l'arrêt le plus remarquable est celui du NAVIPESA DOS. La porte arrière de ce navire roulier n'étant pas parfaitement étanche, une importante quantité d'eau avait pénétré dans la cale, occasionnant pour le navire une gêne dangereuse, et entraînant la chute à la mer d'une partie de la cargaison chargée en pontée⁽³⁶⁾. Reste à savoir, l'interprétation des tribunaux algériens de la faute personnelle.

L'Algérie n'a toujours pas signé la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, le législateur n'a pas introduit dans le code modifié, la notion de faute inexcusable, malgré que cette notion n'est pas nouvelle en droit maritime algérien, elle est reprise dans l'art.809 et 841 comme causes de déchéances de la limitation de responsabilité, en matière de transport de marchandise, et de transport de passagers et de leurs bagages.

Nous considérons qu'il était utile d'introduire cette notion, afin que le seul armateur actuel qui est la CNAN puisse être à l'abri des futures décisions rigoureuses tel qu'il était le cas dans les tribunaux français et anglais⁽³⁷⁾.

Dans l'attente de l'avènement d'une flotte privée, peut être le législateur algérien sera tenté de sauvegarder les intérêts des chargeurs en adoptant la convention de 1976 dans le but d'augmenter les plafonds de limitation.

2) Limitation de responsabilité de l'armateur

Le législateur algérien a abandonné les dispositions de la convention de 1957, énonçant que le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité pour toute obligation ou responsabilité relative à l'enlèvement des épaves ..., et il a adopté la loi du

³⁵ : Décret n°64-74 du 2 mars 1964 portant adhésion de l'Algérie.

³⁶ : Professeur P.Bonassies, Cour de Droit maritime, p 373

³⁷ : La chambre des lords a reproché à l'armateur, comme une faute entraînant déchéance du droit de limitation, le fait de ne pas avoir mis en place un système adéquat permettant un contrôle effectif du comportement de ses capitaines, Cour de Droit maritime, Professeur Bonassies, p 373

21/12/1984 modifiant l'art.59 de la loi du 31/01/1967⁽³⁸⁾, en précisant dans son art.94 que : « la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire n'est pas opposable aux créances de l'état ou de tout autre organisme public qui aurait, aux lieu et place du propriétaire, refoulé, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé ou abandonné y compris tout ce qui trouve ou s'est trouvé à bord.

Dorénavant, les armateurs algériens ne peuvent plus opposer la limitation à un port algérien invoquant une créance née du relèvement de leurs navires.

L'art.93 (d) a été maintenu, qui stipule que : « toute obligation ou responsabilité des dommages causés par un navire aux ouvrages d'art des ports, bassins, et voies navigables, nous pouvons constater que les voies navigables qui sont des voies fluviales et non maritimes sont inexistantes en Algérie.

Le CMA dans son art.11 énumère tous les bénéficiaires éventuels de la limitation sans citer l'assureur. En effet, l'art.149 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances dispose que : « en cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation dans les termes des art.92 – 93 et 95 de l'ordonnance n°76-80 portant code maritime, n'ont pas d'actions contre l'assureur ».

Le Professeur Bonassies considère que, si un fonds de limitation a été constitué, ce qui se fera d'ailleurs le plus souvent à l'initiative de l'assureur, ce dernier bénéficiera de la limitation.

2- Auxiliaires de l'exploitation du navire

a- Consignataire du navire :

a-1- Définition :

Le consignataire du navire, ou agent maritime, est le mandataire salarié de l'armateur dans un port où cet armateur n'a ni représentant ni succursale.

³⁸ : Dans son acte d'adhésion à la convention de 1976, la France a en effet déclaré vouloir se réserver le droit visé à l'art.18 qui stipule que : « tout état signataire peut réserver lors de la signature ou de la ratification, le droit d'exclure l'application de l'article 2, alinéa (d) et (e)

Le CMA, dans son art.609 définit le consignataire du navire, comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets émettre et signer les connaissement correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrats relatifs aux opérations annexes.

Le rôle du consignataire du navire est très variable, il prépare d'une part, l'escale du navire au port, et d'autre part, il accomplit pour le compte de l'armateur un certain nombre d'opérations commerciales : les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales. La conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage, l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

a-2- Relations avec l'armateur

Le consignataire ou agent maritime exécute une opération ponctuelle, il sera considéré comme un simple mandataire rémunéré par une commission fixée par une convention, par un tarif, ou à défaut par l'usage, il est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun ⁽³⁹⁾.

Sa responsabilité contractuelle ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis ses services, il n'est donc responsable qu'envers son mandant en l'occurrence l'armateur et lui seul.

Cependant, dès que les relations entre armateur et consignataire soient permanentes, la jurisprudence considère que le consignataire sera protégé ⁽⁴⁰⁾, il ne pourra être révoqué ni sans raisons, ni sans préavis.

³⁹ : Le c.civ.alg dans son art.576 stipule que : « le mandataire doit toujours dans l'exécution du mandat, y apporter la diligence d'un bon père de famille

⁴⁰ : art.587 énonce que le mandant doit indemniser le mandataire du préjudice qu'il éprouve du fait de sa révocation intempestive ou sans motifs

Aux termes de l'art.618, le contrat de consignation du navire est résilié ou dénoncé dans les délais convenus (délais de préavis suffisant). Toujours, pour un motif grave, chacune des parties peut mettre immédiatement fin au contrat.

Le CMA confère au consignataire les pouvoirs d'ester en justice en nom de l'armateur.

Contrairement au droit français, toute action découlant du contrat de consignation du navire est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance

b- Consignataire de cargaison

Le consignataire de cargaison est le mandataire salarié des ayants droits à la marchandises, il s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises en leurs lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et par le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire prend donc livraison des mains du transporteur ou de son représentant (consignataire du navire). Juridiquement, l'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car elle libère le transporteur de sa responsabilité à l'instant où il lui livre la marchandises. En revanche, dans le cas où l'état et la quantité de la marchandise ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves au moment de la livraison de la marchandise.

Faute de réserves, le consignataire de la cargaison est considéré, jusqu'à preuve du contraire, avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrite au connaissement ou dans tout autre document de transport. On constate qu'il y a une présomption irréfragable à l'égard des ayants droits de la marchandise ; et c'est une présomption simple dans les rapports du consignataire de cargaison et du transporteur.

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liés à son activité de mandataire, et sa responsabilité sera engagée dans les termes du droit commun. Sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire. Ainsi, lorsque le manutentionnaire effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute.

Comme le consignataire du navire, le contrat de consignation de cargaison est résilié ou dénoncé dans les mêmes conditions et délais, et la prescription étant de 2 ans.

Le consignataire de cargaison peut ester en justice en nom des ayants droits sur la marchandise dans la mesure où la représentation lui est conférée, par contre, le droit français ne confère pas au consignataire de la cargaison un pouvoir légal de représenter en justice.

En attendant le développement des NVOCC ⁽⁴¹⁾ en Algérie, l'intervention du correspondant pour les opérations de dégroupage, conduit-elle les tribunaux à l'assimiler à un consignataire de cargaison, et la livraison faite ?.

c- Courtier maritime

Est un mandataire qui agit comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente des navires, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs à la commercialisation.

Il est renseigné en permanence sur le marché boursier du fret et des marchandises, et il essaie de mettre en contact un chargeur et un armateur, il est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qu'il lui sont confiés et conformément aux instructions de son mandants.

Un courtier a été condamné pour avoir proposé un navire dont la géométrie des cales ne permettait pas l'emplacement des marchandises (fardeaux de bois), alors que le l'affréteur lui avait communiqué les caractéristiques ⁽⁴²⁾.

Il a droit à une rémunération fixée par un tarif ou à défaut, par l'usage, et toutefois, le courtier n'a pas droit à cette rémunération si le contrat n'a pas été conclu par ses soins⁽⁴³⁾.

Le CMA n'aborde pas la fonction du courtier conducteur qui consiste à faciliter les formalités afférentes à l'entrée et à la sortie des navires étrangers dans les ports algériens, et aussi l'activité du courtier interprète qui assure la traduction de tous les

⁴¹ : Non Vessel Operating Common Carrier, fonction inexistante en Algérie due à la réglementation douanière d'une part, et d'autre part à la réglementation de changes.

⁴² : Navire Atlantish, Paris, 24 octobre 1984, DMF85- 361

⁴³ : Art.635 in fine.

documents administratifs tels que la charte-partie et les connaissements. Ces deux fonctions sont généralement assurées par le consignataire des navires.

En droit français, c'est les dispositions de l'art.80 du C.Cce qui définissent les courtiers maritimes, cependant, le courtier d'affrètement n'a aucun statut spécifique.

Cette fonction de courtier d'affrètement n'est pas encore développée en Algérie.

d- Consignation et courtage à l'époque du monopole

Dans Les années 70, les différents monopoles des activités du shipping ont été confiées à l'armement national⁽⁴⁴⁾ et à cette époque là, l'agent consignataire national unique (navire et cargaison) traitait jusqu'à 1200 navires / an, et recevait environs 20 millions de tonnes de marchandises hors hydrocarbures, équivalent à l'échange de 500.000 de connaissements ⁽⁴⁵⁾.

Dans certaines circonstances, le CMA s'est avéré hors réalité, du fait que les monopoles ont conféré une autorité aux entreprises, les rendant hors la loi (saisie conservatoire d'un car ferry de la CNAN à son bord 1000 passagers en faveur d'un fournisseur espagnol qui n'a pas été crédité par son client algérien, alors que la marchandise a été livrée par l'agent consignataire national unique). ⁽⁴⁶⁾

Le CMA dans son art.624 énonce que dans le cas où l'état et la quantité de la marchandise ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire de cargaison doit émettre contre le transporteur ou son représentant des réserves. Et comme l'agent consignataire algérien unique était coiffé de deux casquettes, en réalité, il ne pouvait émettre des réserves contre personnes.

Prenons aussi l'art.613 du CMA qui stipule que dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom. Nous pouvons constater de cet acte que, l'armateur étranger est devant une situation de diktat, il n'a aucun choix de conférer sa représentation à un autre représentant.

⁴⁴ : Monopole d'état sur la consignation.

⁴⁵ : Source : Direction des activités portuaires (CNAN), statistiques 1983.

⁴⁶ : Voir M.Khelifa, Guide des échanges internationaux, Ed Dahlab, 1994.

La fonction du courtier interprète a été confiée à la CNAN dans le cadre du monopole, et elle est passée aux oubliettes en la rangeant dans une case d'organigramme chez le consignataire national unique dont son rôle de limite à déposer en douane le manifeste du navire.

Nous considérons aussi qu'il est aussi regrettable qu'avec un trafic potentiel de marchandises homogènes, les importateurs algériens d'adressent toujours aux courtiers étrangers qui dont certains n'ont existé que par le trafic vers l'Algérie et pour l'Algérie, en réglant des commissions de courtage en devises étrangères.

Du fait que la CMA est devenu sur certains aspects « hors réalité », le législateur algérien a vu la nécessité de le mettre en conformité avec la réalité économique et conjoncturelle algérienne, en abrogeant les dispositions conférant aux entreprises d'état les monopoles ⁽⁴⁷⁾, et aussi en décrétant le 25 décembre 1991 un décret autorisant l'exercice des fonctions de consignataire de navire, de cargaison et de courtier maritime.

Cette autorisation est subordonnée à un certain nombre de conditions comme justificatifs de la qualification requise, et un arrêté du 5 octobre 1996 a complété le décret, en exigeant une caution bancaire de 400.000 DA.

4- Contrat de transport de marchandises par mer

a- Définition :

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre port et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret ⁽⁴⁸⁾.

⁴⁷ : art. 571 du CMA.

⁴⁸ : art. 738 du CMA.

b- Législations applicables

Le transport de marchandises par mer est régi aujourd'hui, tant par les conventions internationales que par le droit interne.

La convention de Bruxelles du 25 août 1924 constitue la base de la réglementation internationale en la matière. Elle a été modifiée une première fois par le protocole du 23 février 1968 (dénommée règles de Visby), puis une seconde fois par le protocole du 21 décembre 1979. L'Algérie a ratifié seulement la convention de 1924, mais elle s'inspire des règles de Visby quant à la responsabilité du transporteur.

Le transport de marchandise est régi par le CMA (art.738 – 816).

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en voies de développement, à leur tête l'Algérie, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. En cette convention, plus communément appelée Règles de Hambourg, est entrée en vigueur le 01 novembre 1992. Elle apporte des modifications importantes au régime juridique du transport maritime de marchandises. L'Algérie n'a pas encore à ce jour ratifié les règles de Hambourg.

En matière de relations contractuelles, le CMA pourra régir les contrats conclus en Algérie ⁽⁴⁹⁾, à moins que les parties contractantes ne conviennent qu'une autre loi sera appliquée. Cette règle a été rappelée par l'art.747 du CMA qui précise que : « aux transports maritimes entre les ports algériens et les ports étrangers, les dispositions particulières de la convention internationale en la matière, dont l'Algérie est partie, sont applicables aux besoins.

c- Compétence territoriale

Le droit interne algérien apporte une réponse à la question de la compétence territoriale, l'action sera portée soit, selon les dispositions du droit commun ⁽⁵⁰⁾, devant la juridiction du domicile du défendeur soit, selon les dispositions de l'art.745, devant la juridiction du port de chargement ou de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national.

⁴⁹ : Art.18 al 1^{er}, c.civ.alg.

⁵⁰ : Art. 8 du C.P.C.

Dans ce sens, il a été jugé ⁽⁵¹⁾ que le demandeur a le droit de choisir la juridiction pour qu'il soit indemnisé des pertes et dommages, suite à un transport de marchandises par mer. Donc, les destinataires algériens intenteront des actions en justice contre le transporteur maritime devant les juridictions des ports algériens.

Nous pouvons constater aussi, d'après l'art.747, que le CMA prend garde de l'existence très fréquente des clauses d'attribution de compétence et des clauses compromissaires, clause Paramount, en stipulant que les dispositions du CMA ne sont applicables que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues. Ces clauses sont contractuelles, par lesquelles, les parties (transporteur) désignent un tribunal compétent, plus commode. D'après cette jurisprudence suscitée, ces clauses ne sont pas opposables aux tiers malgré qu'elles soient connues et acceptées par l'autre partie du contrat de transport, car même l'art.10 du CPC énonce que : « tout étranger, même non résident en Algérie, pourra être cité devant les juridictions algériennes, pour l'exécution des obligations par lui contractées en Algérie avec un algérien. Il pourra être traduit devant les juridictions algériennes pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des algériens ». Cet article confirme que même si le contrat de transport est s'exécute à l'étranger, et comme en droit maritime, on rencontre les problèmes de localisation des contrats, l'action en justice doit être intentée devant les tribunaux algériens.

La même chose pour la clause Paramount, qui est une clause par laquelle les parties soumettent volontairement leurs contrats de transport à une autre loi que celle qui a normalement vocation à le régir : il s'agit, comme le précise le doyen Rodière, d'une clause souveraine ⁽⁵²⁾.

Le CMA dans son art.747 se déclare applicable que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues, nous pouvons constater que cet article confirme la validité d'une clause renvoyant à une convention autre que celle ratifiée par l'Algérie.

⁵¹ : Arrêt n° 162697 du 16/12/1997, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, 1999.

⁵² : Définition du Lamy Transport Tome 2, P384.

d- Sectionnement juridique du contrat

Suivant le Professeur Vialard, les phases du transport maritime peuvent être schématiser en trois temps :

- Au port de départ, phase de pré embarquement de la marchandise à bord du navire (prise en charge par le transporteur maritime, entreposage, acheminement de la marchandise sur le terre-plein jusqu'au long du navire) ;
- Phase maritime proprement dite : chargement, déplacement, par voie de mer, déchargement ;
- Au port d'arrivée, phase postérieure au déchargement jusqu'à la livraison au destinataire.

La convention de Bruxelles ne couvre que la phase proprement maritime du transport, opérant un sectionnement juridique ⁽⁵³⁾ de la relation contractuelle. Elle considère aussi que le contrat de transport ne se termine au minimum que par le déchargement des marchandises, et elle a introduit un minimum légal que chaque état contractant doit au moins reprendre dans sa législation interne. Et la réduction de la période où la convention est applicable n'est pas contractuellement possible.

C'est pour ces raisons, que l'Algérie comme de très nombreux pays (France) ont introduit la livraison comme dernière étape du contrat de transport.

e- Conclusion du contrat et obligations des parties

Le contrat de transport maritime est un contrat consensuel qui donne lieu à l'émission d'un écrit pour constater l'accord des parties et ses modalités. Cependant, le connaissement continue de jouer un rôle absolument essentiel dans le transport maritime.

L'art.748 du CMA impose au transporteur ou son représentant d'émettre un connaissement sur demande du chargeur ; c'est-à-dire, si le chargeur ne demande pas ce titre, le transporteur n'est pas tenu de le lui remettre.

⁵³ : Professeur A.Vialard, Droit maritime, PUF, 1997.

e-1- Spécificité juridique du connaissement

Suivant le professeur Scapel ⁽⁵⁴⁾, le connaissement est une invention géniale, car il peut maintenant :

- Revêtir plusieurs formes ;
- Assumer plusieurs fonctions.

e-2- Les formes du connaissement

L'art.758 stipule que le connaissement peut être établi :

- Au nom d'un destinataire désigné par un connaissement à personne dénommé ;
- A l'ordre d'un chargeur ou d'une personne indiquée par lui au connaissement à ordre
- Au porteur .

Il ajoute aussi, que si dans un connaissement à ordre, la personne à l'ordre de laquelle le connaissement est établi, n'a pas été désigné, il est considéré comme établi à l'ordre du chargeur.

e-2-1- Le connaissement nominatif (A personne dénommée)

Il indique nommément qui est le destinataire, de ces avantages, il n'est pas exposé au risque de perte et de vol, car le connaissement désigne expressément le destinataire, ce qui oblige le transporteur à livrer à ce destinataire qui figure dans la case destinataire.

Ce connaissement présente un inconvénient du fait qu'il ne circule pas de façon commode, puisqu'il ne peut pas être transféré suivant les formes simplifiées du droit commun. Il peut être cédé selon les règles du droit commun.⁽⁵⁵⁾

⁵⁴ : Professeur C.Scapel, cour de transport maritime, DESS Droit maritime et des transports, Promo. 1999/2000.

b- Le connaissement à ordre

C'est un connaissement dans lequel il est indiqué le nom du destinataire, et lorsqu'il est émis à ordre, il est transférable par endossement et, le dernier endossataire devient destinataire.

Le connaissement joue un rôle important dans le crédit documentaire.

Le CMA énonce dans son art.758 que si un connaissement à ordre en blanc, le chargeur doit l'endosser, selon le professeur Scapel, cet endossement n'a aucune nécessité juridique, car en fait, c'est un connaissement au porteur ⁽⁵⁶⁾.

c- Le connaissement au porteur

Ce connaissement a l'avantage de circuler en toute liberté, il se transmet par sa remise à une autre personne. Il se transmet aussi comme un billet de banque par tradition (TRADERE). ⁽⁵⁷⁾

L'art.760 du CMA apporte une disposition tout à fait différente à celle du droit français, il précise que le transporteur est tenu de délivrer au chargeur autant d'exemplaires identiques du connaissement que ce dernier le juge nécessaire.

En revanche, l'art.37 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 prévoit que chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour la cargaison, mais il est souvent rédigé en quatre exemplaires : celui du capitaine, dit connaissement chef, celui de l'armateur et deux exemplaires pour le chargeur, les deux dernier ne sont pas négociables, les autres le sont.

Cette multiplication a des inconvénients pratiques comme la délivrance des marchandises au premier qui se présente au capitaine, en cas d'un connaissement au porteur.

⁵⁵ : Art.221 du c.civ.alg stipule que la cession n'est opposable au débiteur ou au tiers que si elle est acceptée par le débiteur ou si elle lui est notifiée par acte extrajudiciaire.

⁵⁶ : ibid. 54.

⁵⁷ : Supra 54

En cas de divergence entre les exemplaires du connaissement, chaque partie ne peut de prévaloir que des indications portées sur l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui se trouvant entre les mains de l'autre partie. Tandis, qu'en doctrine, Le doyen Rodière précise dans son opinion que seul les énonciations du connaissement chargeur sont prises en considération, car ce connaissement va servir au crédit documentaire.

L'art. 785 énonce que s'il se présente plusieurs détenteurs du connaissement pour réclamer les marchandises, le transporteur ne peut délivrer à aucun entre eux, mais doit pour le compte du destinataire légitime, consigner les dites marchandises en lieu sûr et en informer immédiatement ceux qui se sont présentés et le chargeur. C'est pratique difficile, car comme on le sait, le chargeur se situe à l'autre côté, et il est impossible de l'appeler pour se présenter, par ailleurs, il peut participer par un échange d'écrits ⁽⁵⁸⁾

Le droit français quant lui, précise que le capitaine remettra la marchandise au premier qui se présentera pour la retirer.

f- Exécution du contrat

f-1- Obligations du transporteur

Le transporteur maritime est tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable, c'est-à-dire, agir comme un bon père de famille, et ceci pour :

- Mettre le navire en bon état de navigabilité

La convention de Bruxelles ainsi que le CMA dans son art.770 dispose que le transporteur est tenu, avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire, convenablement armé, équipé et approvisionné le navire, mettre en bon état les cales, chambres frigorifiques et tout autres parties du navire où les marchandises seront chargées pour leur réception, leur transport et leur conservation. La diligence raisonnable est celle d'un bon père de famille. Cette notion de navigabilité comporte deux aspects : nautique et commerciales

⁵⁸ : C'est l'un des inconvénients de la pluralité d'exemplaires du connaissement.

A/ Navigabilité nautique : elle touche l'état de la coque du navire (étanchéité et solidité), les moyens de propulsion et de l'approvisionnement des soutes.

B/ Navigabilité commerciale : elle concerne les aménagements intérieurs du navire conçus pour la réception, le transport et la conservation des marchandises (cales - citernes – appareils frigorifiques – système de refroidissement).

- Prise en charge

La prise en charge est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport ⁽⁵⁹⁾. C'est donc au moment de la prise en charge, et seulement à ce moment, que le transporteur devient garant de la marchandise et que commence à jouer la Présomption de responsabilité découlant de l'art.802 du CMA. C'est à partir de cette réception que le transporteur est tenu de délivrer un connaissement à la demande du chargeur mais ce titre ne sera un connaissement embraqué qu'après le chargement de la marchandise à bord ⁽⁶⁰⁾.

C'est la convention des parties, c'est-à-dire les conditions générales et / ou particulières des connaissements qui déterminent le moment de la prise en charge à condition, de ne Pas contrevenir aux dispositions de l'art.773 aux termes duquel la prise en charge ne Peut être retardée au-delà de l'instant où l'embarquement commence parce que le CMA Met impérativement au compte du transporteur l'obligation de procéder « de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage ... de la Marchandise ».

- Chargement et arrimage de la marchandise

Aux termes de l'art.773 du CMA, les opérations de chargement et d'arrimage sont à la charge du transporteur qu'il doit les exécuter de façon « appropriée et soigneuse ».

- Le chargement est l'opération qui consiste à mettre la marchandise à bord du navire ;

⁵⁹ : T.Comm.Marseille, 21 juin 1994, BTL 1994, p.605, en extrait.

⁶⁰ : Art.751.

- L'arrimage, c'est l'ensemble des opérations consistant à mettre à la bonne place et à disposer la marchandise dans les différents compartiments du navire ⁽⁶¹⁾

L'arrimage doit se faire en cale, cependant, l'art.812 énonce que, par dérogation à son art.811, les clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports des animaux vivants et dans les transports des marchandises chargées sur le pont du navire.

- Réalisation du voyage

C'est le seul domaine où le transporteur a une liberté puisqu'il va affronter les risques de la mer, à cet effet, c'est lui qui choisit l'itinéraire le plus sûr, le plus économique. Le CMA dans son art.775 énonce que : « les marchandises doivent être transportées dans un délai convenable par la route annoncée ou convenue et, à défaut, par la route la plus habituelle. Il ajoute aussi qu'aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies humaines en mer ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage résultant ⁽⁶²⁾.

Le transporteur doit, à peine de préjudice, en cas d'interruption de voyage, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leurs déplacement jusqu'au port de destination convenu ⁽⁶³⁾.

En cas de transbordement des marchandises sur un autre navire au cours d'un voyage interrompu, le CMA énonce dans son art.778 que les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement des marchandises sont à la charge du transporteur, sauf dans les cas où cette interruption du voyage est due aux causes exonérant le transporteur de sa responsabilité (cas exceptés).

⁶¹ : Voir Lamy Transport, T2.

⁶² : Selon le Professeur Vialard, l'art.775 ouvre une large faculté de détournement pour assistance et sauvetage mais également de tout déroutement raisonnable, laissant ainsi au capitaine (et après lui, les tribunaux), un très large pouvoir d'appréciation, DMF 81.

Lorsque le connaissement mentionne Anvers comme port de déchargement du navire, le transport maritime se termine normalement à Anvers : le transporteur qui a transporté les marchandises en allèges à Rotterdam ne peut invoquer les clauses de son connaissement qui l'exonèrent de sa responsabilité pour les pertes et avaries qui surviennent après le déchargement du navire ⁽⁶⁴⁾.

En ce qui concerne le retard, le CMA fixe le délai convenable, c'est-à-dire, le délai normal d'acheminement compte tenu des circonstances de faits. Dès lors, le retard à la livraison n'engage de plein droit le transporteur maritime que si un délai a été prévu au contrat. A cet effet, un délai de un mois pour effectuer un transport de Marseille à Oran sera considéré comme anormal.

Le CMA n'interdit pas les clauses de non-responsabilité qu'en matière de pertes ou avaries aux marchandises, de telles clauses appliquées au retard sont a priori valables.

- Désarrimage Manutention Déchargement de marchandises

Selon le professeur Scapel, cette phase est la plus fertile sur le plan juridique et technique, car le transporteur ne peut pas se libérer en sous-traitant.

La cour d'Aix-en-provence a défini le déchargement comme l'opération qui consiste à enlever la marchandise du navire pour la mettre à quai. Il prend fin lorsqu'elle-ci se termine et que la chose transportée peut être acheminée d'une manière terrestre ⁽⁶⁵⁾.

Il a été jugé par la chambre maritime de la cour suprême dans un arrêt du 26/5/1998 que : « malgré que le déchargement se fait par l'entreprise portuaire, il est sous la responsabilité du transporteur », et ceci contre la décision de la cour d'appel d'Alger qui a statué que : « le transporteur n'est pas responsable des comportements de l'entreprise portuaire, et il n'a aucune relation avec cette entreprise monopolistique suivant l'art.875 ⁽⁶⁶⁾

⁶³ : Art.776.

⁶⁴ : CA Anvers, 16 avril 1986, Jurispr. Anvers 1986, p.1333.

⁶⁵ : CA Aix-en-provence, 24 novembre 1994, BTL 1995, p.411, en extrait.

⁶⁶ : Article abrogé par le nouveau code.

- Livraison

La livraison marque la fin juridique du contrat de transport maritime et de la responsabilité du transporteur maritime, en remettant la marchandise au réceptionnaire ou à son représentant légal, mais la question qui se pose : est à quel moment cette opération doit- elle intervenir ? est ce au moment :

- De la remise de la marchandise à l'acconier ?
- De l'échange du connaissement ?
- De l'enlèvement de la marchandise par le destinataire après obtention du bon de sortie délivré par l'acconier ?

Le nouveau code maritime algérien a apporté une réponse à cette question du **moment de la livraison** et surtout du fondement de responsabilité du transporteur maritime, il l'a défini comme suit : « la livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulations contraires au connaissement ».

Le CMA opte clairement pour **la conception matérielle** de la livraison, même évolution apportée par la jurisprudence française (annexe 3) qui énonce que « la livraison est l'opération par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit qui l'accepte », en précisant que le destinataire manifeste son acceptation en étant mis en mesure d'en vérifier l'état et, le cas échéant, d'assortir son acceptation de réserves, puis de prendre effectivement possession de la chose livrée ⁽⁶⁷⁾. Il ne peut y avoir livraison que s'il y a remise matérielle c'est-à-dire qu'après obtention du bon de sortie et non après échange du connaissement contre un bon à livrer (comment peut-on livrer un marchandise volée ?

Selon le Professeur Bonassies, on ne peut admettre que le transporteur maritime soit dispensé de présenter effectivement la marchandise au destinataire ni attribuer au connaissement une vertu liée à sa seule restitution. Une telle conception irait à l'encontre de toute jurisprudence récente laquelle tend, au contraire, à limiter le rôle reconnu au connaissement.

Le terme même du « bon à délivrer » manifeste bien que le transporteur ne considère pas la remise d'un tel bon au destinataire comme équivalent à la remise de la marchandise mais seulement comme impliquant pour ce destinataire le droit d'obtenir une telle livraison (⁶⁸).

Il a été toujours considéré qu'il ne constitue pas livraison conforme, la remise des marchandises par le transporteur à l'acconier qui le représente, la situation du monopole d'acconage en Algérie a amené les tribunaux français (annexe 4) à dire qu'il y'a livraison dès que la marchandise est confiée à une société monopolistique, et même parfois avant la mise à quai des marchandises (⁶⁹).

Cette jurisprudence n'est pas conforme à l'article 1.e de la convention de Bruxelles de 1924 qui prévoit que le contrat de transport couvre le chargement des marchandises à bord jusqu'à leur déchargement.

Même certains tribunaux algériens considéraient le déchargement comme moment de la livraison, jusqu'au 20 décembre 1993, où la cour suprême algérienne a statué dans un arrêt cassant et annulant la décision de la cour d'Alger que la livraison se fait au moment où le destinataire accepte la marchandise, et non au déchargement, d'une part, et d'autre part, les réserves doivent être notifiées au transporteur ou à son représentant au moment de la livraison et non au moment du déchargement (⁷⁰).

La livraison ne peut pas intervenir avant la fin des opérations de déchargement. C'est la fin du régime impératif mis en place par la convention ; c'est le moment où la livraison peut intervenir au plus tôt au regard du CMA. Mais la livraison peut avoir lieu plus tard : auquel cas le transporteur reste responsable dans les termes de l'article 802 pour toutes les opérations terrestres de manutention et de gardiennage jusqu'à ce que la marchandise soit livrée au destinataire ou à son représentant légal.

⁶⁷ : Cass.Com., 17 novembre 1992, BTL 1993, p.50.

⁶⁸ : BTL n° 2434 du 24 juin 1991,

⁶⁹ : CA Paris, 10 juillet 1981, DMF 81-723.

⁷⁰ : Arrêt n° 111518 du 20/12/1993, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, 1999.

- Livraison sous palan

Le transporteur maritime stipule dans ces conditions générales au verso du connaissement (annexe 5) des clauses de mandat ⁽⁷¹⁾ énonçant que sa responsabilité cesse dès la remise de la marchandise à une entreprise de manutention, et comme le connaissement est un contrat à trois personnes : le transporteur, le chargeur et le destinataire, reste la question de savoir est ce que cette clause est opposable au destinataire ?

Le CMA dans son article 812-a inexistant dans la loi française précise qu'une clause sous-palan peut être autorisée, et que la responsabilité du transporteur cesse lors de la livraison sous-palan au port de destination, cependant, cette clause n'autorise pas le transporteur à ne pas procéder aux opérations de déchargement. A notre avis, cet article est motivé et conforme même à la définition de la livraison : or ... sauf stipulations contraires au connaissement, ce qui veut dire que si le connaissement contient cette clause qui sera acceptée par le destinataire, elle lui sera opposable.

Toujours sur ce point là, reste le pouvoir souverain d'appréciation du juge quant au moment de l'acceptation. Après la phase de déchargement, il peut intervenir un transitaire pour prendre livraison des marchandises, cas d'un correspondant d'un NVOCC ⁽⁷²⁾ pour les opérations de dégroupage, et de les répartir entre les ayants droits, après avoir encaissé les débours. Peut-on considérer dans ce cas que la livraison est réputée faite dès la prise en charge des marchandises par ce dernier ?

Le consignataire de cargaison qui est le représentant légal du destinataire, est aussi habilité à prendre livraison des marchandises en son nom et pour son compte. Son intervention libère-t-elle le transporteur maritime ?

Notre code maritime prévoit dans son art. 920 que l'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises ... ainsi que leur gardiennage jusqu'à leur ... délivrance. L'intervention de l'acconier personne physique ou morale pour le compte du réceptionnaire, transforme-t-elle son activité à un consignataire de cargaison ? Et le transporteur sera-t-il libéré ?

⁷¹ : Art.7 du connaissement CALTRAM.

⁷² : Supra 41.

f-2- Obligations du chargeur

- Obligation au fret

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le chargeur s'engage à payer une rémunération appelée fret, rappelle l'art.738. Ensuite, L'art.797 énonce que le chargeur doit le prix du transport ou fret dont le montant et les modalités sont établis par convention entre les parties. Toutefois, en cas de fret payable à destination, le destinataire en est également débiteur s'il accepte la livraison des marchandises.

Si des marchandises ont été perdues par fortune de mer, aucun fret n'est dû, à moins qu'elles ne soient perdues par suite de vice propre, d'un emballage défectueux, ou par suite d'un fait imputable au chargeur.

En cas de transbordement des marchandises sur un autre navire au cours d'un voyage interrompu, les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement des marchandises sont à la charge du transporteur, sauf dans le cas où cette interruption de voyage est due aux causes exonérant le transporteur de sa responsabilité.

En cas de non-paiement du fret, le transporteur a un privilège sur les marchandises suivant l'art.818-d.

- Autres obligations du chargeur

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou par l'usage du port de chargement. Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et au lieu indiqués, paiera une indemnité correspondante au préjudice subi par le transporteur, et au plus, égalé au montant du fret convenu ⁽⁷³⁾.

Les autres obligations du chargeur sont des obligations de renseignements, c'est-à-dire, le chargeur est considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de sa déclaration concernant les marques, le nombre, la quantité, et le poids des marchandises à ce titre. Il répond envers le transporteur de toutes pertes, dommage et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur ces points ⁽⁷⁴⁾.

⁷³ : Art.772

⁷⁴ : Art.753

f- Responsabilité du transporteur maritime

- Présomption de responsabilité du transporteur maritime

En raison des aléas de la navigation maritime, la responsabilité du transporteur maritime est soumise à un régime différent et moins rigoureux que celui applicable aux autres transporteurs.

Ainsi, le CMA dans son art.802 prévoit que le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire ou à son représentant légal. Sauf dans les cas exceptés.

Le texte fait peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité qui n'est pas irréfragable, elle peut être combattue par les causes exonératoires.

<u>Art.803</u>	<u>Convention de Bruxelles</u>	<u>Loi française</u>
A	Innavigabilité du navire	-
B	-	Faute nautique du capitaine
C	Incendie	-
D	Périls, dangers, ou accidents de mer	-
E	Force majeure	-
F	-	Grève, lock-out, d'arrêts ...
G	-	Vice propre de la marchandise
H	-	Faute du chargeur notamment dans l'emballage, le marquage
I	Vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable	-
J	-	Faits constituant un événement non imputable au transporteur
K	-	Acte ou une tentative de sauvetage Des vies ou des biens en mer
L	Toute autre cause n'étant pas due à une faute du transporteur.	-

Selon le professeur Vialard, le CMA distingue nettement la force majeure des cas exceptés, y compris les périls, dangers ou accidents de la mer ; d'où il déduira que tous ces autres cas exceptés n'ont pas à présenter les caractéristiques spécifiques de la force majeure pour valoir cause d'exonération de responsabilité ; le droit civil algérien assimile la force majeure à une cause que l'on ne peut normalement prévoir (⁷⁵).

⁷⁵ : Art.138 c.civ.alg.

La cour suprême a souligné qu'une tempête de force 6 intervenue au cours de l'hiver et provoquant des dommages aux marchandises, fait partie des risques d'exploitation, et elle ne constitue pas un cas de force majeure exonérant le transporteur de sa responsabilité (⁷⁶).

- Réparation du dommage et la limitation de responsabilité

Lorsque le transporteur maritime ne peut s'exonérer de sa responsabilité, il va invoquer le principe de la limitation de responsabilité. Le plafond de limitation établi par colis ou unité, ou par Kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, est calculé d'après les règles du protocole de 1968 auquel renvoie l'art.805 (⁷⁷).

Cet article précise in fine, qu'il est entendu, au sens de la présente loi, par unité de compte, une unité de compte constitué de 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Ce qui signifie que les unités de compte sont des franc poinçonné, ce qui pose problème de leur conversion en dinar algérien.

On sait d'ores et déjà que la conversion en franc français, ou en dinar algérien du franc poinçonné n'est plus théoriquement possible depuis le 1 avril 1978, date de l'entrée en vigueur du second amendement du statut du FMI « Accords de Jamaïque », ce qui implique que le dinar algérien n'a plus de valeur exprimable en terme d'or (⁷⁸).

Toujours sur ce point de la conversion du franc poinçonné en dinar algérien, nous regrettons le fait de convertir le franc poinçonné en franc français, pour déterminer sa valeur en dinar algérien.

Le CMA dans son art.808 prévoit une diminution du montant du plafond lorsque le créancier est un étranger dont sa législation établit une limitation de responsabilité moins élevée, le professeur Vialard considère cette disposition comme un réflexe de protectionnisme destiné à éviter la sortie des devises.

- Prescription

⁷⁶ : Arrêt n° 15325418 du 24/6/1997, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, T2, 1997.

⁷⁷ : L'Algérie a modifié l'art.805 du CMA en s'inspirant des règles de Visby dont elle n'a pas ratifié.

⁷⁸ : Voir IMTM 1986, Limite d'indemnisation du transport maritime, J.Bonnaud, p.181.

L'art.742 précise que : « les actions découlant du contrat de transport sont prescrites de deux ans à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient du être livrées. Ces actions sont :

- L'action du transporteur contre le chargeur due à l'inexactitude de sa déclaration de sa déclaration concernant les marques, le nombre, la quantité et le poids des marchandises ;
- L'action du transporteur contre le chargeur qui ne représente pas la marchandise en temps et lieu voulus indiqués ;
- L'action du transporteur contre le chargeur pour tout dommage et dépense résultant directement ou indirectement de l'embarquement des matières inflammables
- L'action du transporteur contre le destinataire qui, suite à un retard injustifié, il n'a pas pris livraison des marchandises.
- L'action du transporteur contre le destinataire pour le paiement du fret.

Dans son art.743, le CMA précise aussi qu'en plus des actions découlant du contrat de transport dont elles sont prescrites de deux ans, les actions contre le transporteur maritime à raison des pertes ou préjudices subis aux marchandises transportés en vertu d'un connaissement sont prescrites par un an.

Le CMA reste muet sur le point de départ de la prescription. Commence t-elle le jour de L'arrivée du navire au port de déchargement ou, le jour du déchargement des marchandises ou, Le jour de leur délivrance au destinataire ?

La chambre commerciale et maritime de la cour suprême a répondu à cette question, en statuant que le point de départ de la prescription est le moment de la délivrance des marchandises, car le contrat de transport maritime se termine à ce moment là suivant les dispositions des art.739 - 790 et 802 du CMA.

Ce délai de prescription peut toutefois être prolongé jusqu'à deux ans par accord conclu entre les parties, postérieurement à l'évènement qui a donné lieu à l'action.

Les actions récursoires peuvent être exercées même après l'expiration du délai annal, celui-ci n'excédant pas toutefois trois mois à compter du jour où la personne qui

exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou, elle a reçu signification de l'assignation.

Dans ce contexte, la chambre commerciale et maritime de la cour suprême ⁽⁷⁹⁾ a statué que l'action de l'assureur subrogé dans les droits de son assuré est recevable, car elle était intentée dans les trois mois suivant le règlement de la réclamation, malgré l'expiration du délai annal prévu par l'art.743. Elle ajoute aussi, que les dispositions de l'art.744 ne s'appliquent qu'après l'expiration du délai annal prévu par l'art.743

5- Conditions d'exercice de l'activité d'affrètement

L'activité d'affrètement était un monopole d'état, et seulement les organismes publics algériens avaient le droit de conclure des contrats d'affrètements.

Le monopole a été abrogé, l'art.649 modifié comme suit : « les activités d'affrètements de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou Toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire national.

Donc, pour être affréteur, il faut être armateur et, suivant l'art.572 : « l'armateur est toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à l'autre titre lui attribuant l'usage du navire.

L'affréteur peut être assimilé à in armateur, et un affréteur doit obligatoirement être armateur pour exercer les activités d'affrètements, c'est-à-dire, être propriétaire du navire Cette condition constitue un obstacle que les importateurs algériens rencontreront pour négocier les contrats d'affrètement, ce qui les amènent à faire appel à des négociants étrangers qui ne souffrent d'aucune contrainte, n'étant pas obligé d'avoir cette qualité, tout en réglant les commissions de 1,25% en devises.

Nous constatons que cette condition d'avoir la qualité d'armateur pour exercer les activités d'affrètement n'est que complémentaire à l'activité de courtage, car en pratique c'est le rôle du courtier d'agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'affrètements.

⁷⁹ : Arrêt n° 84781 du 10/05/1992, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, T2, 1999.

Cette disposition aboutirait à réserver l'activité de courtier d'affrètement au seul armateur, ce qui constitue une autre forme de monopole, et contraint les opérateurs algériens à acheter directement leurs marchandises en coûts et fret

CHAPITRE III L'exploitation portuaire

1- Principes généraux

Dans ce titre, le CMA dans son art.889 définit le port, et il le classe selon sa destination en port de commerce, en port de pêche, et en port de plaisance.

Ainsi, sont réputés ports de commerce et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toute les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du monde maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.

Cette modification du code maritime apporte une réorganisation des ports algériens basée sur la séparation des activités de services publics, relevant des prérogatives de l'état. A savoir, le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire, et celles relevant un caractère purement commercial (manutention acconage remorquage).

Les missions de services publics sont dévolues à des institutions créées à cet effet dénommées « autorités portuaires ». Ils sont, en fait, trois établissements régionaux qui prendront en charge ces missions. L'un sera basé à l'Ouest regroupant les ports d'Oran, Ghazaouet, Arzew et Mostaganem, l'autre au centre regroupant les ports d'Alger, Tenes, Dellys et le troisième regroupant les ports de Bejaia, Djendjen, Skikda et Annaba. Jusqu'ici, ce sont les entreprises portuaires qui exerçaient ce pouvoir en plus de l'activité commerciale lucrative dont ils ont accordé un intérêt particulier.

Cette nouvelle organisation est avantageuse, car d'une part, ces autorités portuaires vont être autonomes à l'égard de la tutelle quant au développement et l'entretien du domaine public portuaire qui est composé selon l'art.894 d'infrastructures, de superstructures portuaires et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime, et d'autre part, elle favorise l'unicité de décision.

Du fait de cette séparation entre les services publics et les services commerciaux, le législateur algérien veut réhabiliter l'autorité portuaire (fonctions de police et de

coordination), libéraliser les activités commerciales qui, malgré l'avènement du décret du 18 octobre 1988 ⁽⁸⁰⁾, sont restées sous le monopole des entreprises portuaires.

De ce type d'organisation, le système portuaire algérien passe du système d'autorité type operating port dont l'autorité portuaire doit en plus de la réalisation des investissements en équipements, assurer leurs fonctionnements, à celui qui est classique Tool port dont l'autorité portuaire met à la disposition des opérateurs dans le cadre de contrat de durée limitée des équipements dont elle est propriétaire ⁽⁸¹⁾.

2- Les activités portuaires

a/ Manutention portuaire

La manutention dans les ports algériens à l'époque du monopole, était une caractéristique distinguant les transports maritimes à destination d'Algérie. cependant, une jurisprudence abondante s'est développée sur ce point arrivant jusqu'à mettre fin au contrat de transport maritime à la prise en charge des marchandises par l'organisme public.

a-1- Définition

l'ancien code dans son art.873 donne la même définition que celle de l'art.50 de la loi française du 18 juin 1966 : opérations de chargement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises, les opérations de mise et de reprise des marchandises sous-hangar et sur le terre-plein. Le texte ajoute la garde et la conservation des marchandises débarquées ou destinées à être embarquées.

On trouve les dispositions de l'art.920 du nouveau code concernant l'acconage. Ceci étant dit que, le CMA de 1976 intégrait la fonction de l'acconier dans celle de manutentionnaire sans pour autant viser la réception et la reconnaissance.

⁸⁰ : décret portant abrogation de toutes les dispositions réglementaires conférant aux entreprises à caractère économique l'exclusivité d'une activité le monopole de la commercialisation de produits ou de services.

⁸¹ : Le nouveau CMA, K.Haddoum, Annuaire de droit maritime, CDMO, Ed. Pédone, 99

Le doyen Rodière ⁽⁸²⁾ s'est demandé si, tout comme les acconiers français, les acconiers algériens sont chargés de la livraison au sens propre ou de faire prendre en charge par les transporteurs. Il estime que c'est une question importante parce que, s'ils sont chargés de la livraison, c'est à eux de prendre des réserves contre le bord quand ils constatent des manquants ou des avaries et que l'absence des réserves les constituent en faute. Il ajoute que si la SONAMA, unique manutentionnaire, ne prend pas de réserves, à qui s'adresser ? Prenons l'exemple d'une marchandise partant de Marseille à Oran, débarquée sans réserves de la SONAMA ; à qui le destinataire va-t-il s'adresser pour obtenir réparation ? Au transporteur qui lui répondra qu'il est protégé par la présomption de livraison conforme (790, al 1), ou à l'organisme monopolistique, qui lui répondra qu'il n'était pas tenu de prendre de réserves.

Toujours selon le doyen Rodière, la question devient plus angoissante et le problème devient plus épineux x'il s'agit d'un chargeur étranger notamment français, et qui charge sur un navire CNAN, et cette dernière insère dans ses connaissements une clause attribuant compétence aux tribunaux algériens.

Toutes ces opérations citées au-dessus, sont effectuées par les organismes publics habilités à cet effet. En fait, il s'agit de la SONAMA dont le législateur algérien lui a conféré le monopole des activités d'acconage et de manutention ⁽⁸³⁾.

Le code maritime a été modifié, les dispositions conférant aux organismes publics le monopole de la manutention abrogées. La manutention est définie dans le titre relatif aux activités portuaires. Le CMA Opère à une distinction entre la manutention portuaire et l'acconage, il s'aligne sur la loi française en stipulant dans son art.912 que : « la Manutention portuaire comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de Désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de Reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins, c'est-à-dire, les opérations matérielles que le stevedore effectue. Le CMA dans son art.914 in fine renvoie à la voie réglementaire qui fixera les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de manutention.

Enfin, les ports seront ouverts au secteur privé, ce qui va contribuer forcément à accroître la productivité et à améliorer la qualité des prestations.

⁸² : R.Rodière, régime de manutention en Algérie, BTL 1978, p.122.

⁸³ : Ordonnance du 9 avril 1971 portant création de la Société Nationale de Manutention.

a-2- Contrat de manutention

Art.875 al 1 du CMA a été maintenu dans l'art.913 qui stipule que : « les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et le texte ajoute qu'elles donnent lieu à une rémunération. En revanche l'art.875 al 2 qui énonçait que : « le mode de la conclusion de ce contrat et les indications que celui-ci doit porter sont fixées par le règlement portuaire », a été abrogé. Le texte ne dit rien sur le caractère solennel ou d'ordre probatoire du contrat, est ce que l'absence d'un écrit entraîne t-elle la nullité du contrat ?

a-3- L'entreprise de manutention et le principe déontologique

L'art.878 énonce le principe déontologique que les opérations doivent être effectuées avec la compétence et la diligence, compte tenu des moyens disponibles. L'art.914 du code maritime modifié reprend les mêmes dispositions sauf qu'il supprime compte tenu des moyens techniques disponibles, phrase qui permet dans un port mal équipé au manutentionnaire de s'excuser si les opérations ne sont pas bien accomplies.

La cour d'appel d'Aix-en-provence (annexe 6) a considéré que la SONAMA n'a pas apporté à l'exécution de ses opérations les diligences et précautions nécessaires, le fait, d'une part de l'insuffisance des réserves qui n'ont pas permis de fonder un recours contre le transporteur, et d'autre part, que les avaries se sont produites lors du séjour à quai et des manipulations des marchandises lorsqu'elles se trouvaient aux mains et sous la garde de la SONAMA ⁽⁸⁴⁾.

a-4- Régime de responsabilité

Le législateur algérien s'est inspiré de la loi française, en rapprochant le régime de l'entreprise de manutention dans toute la mesure su possible, de celui applicable au transporteur maritime. Ceci, pour éviter que les destinataires agissent en responsabilité contre l'entreprise de manutention. Le souci s'est exprimé, tant en ce qui concerne l'étendue de responsabilité de l'entreprise, qu'en ce qui concerne la limitation de responsabilité et la prescription.

⁸⁴ : CA Aix, 3 avril 1980, Rev.Scapel 1980, p.43.

L'art.915 du CMA énonce que : « En cas de faute, le manutentionnaire est responsable envers celui qui a engagé ses services ». Nous constatons des imprécisions quant à la détermination de la responsabilité du manutentionnaire, le CMA parle de faute du manutentionnaire, sans pour autant préciser si cette faute va causer des dommages à la marchandise. L'al.2 ajoute que le manutentionnaire est responsable d'avaries et manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits pendant les opérations dont il a la charge.

Cette responsabilité est présumée, comme en transport maritime, qui chevauche avec un autre régime de présomption de responsabilité du transporteur maritime.

Dans ce régime de responsabilité, le manutentionnaire est responsable, la victime n'aura pas à prouver qu'il a commis une faute ; mais le manutentionnaire pourra s'exonérer en prouvant l'absence de faute d'une part, et d'autre part, en démontrant, notamment un cas d'exonération du transporteur maritime.

De tous les cas exceptés qui exonèrent le transporteur maritime, le manutentionnaire de manutention pourra démontrer que les cas suivants :

- Incendie ;
- Force majeure ;
- Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
 - Faute du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
 - Vice caché des marchandises.

Il peut aussi s'exonérer en démontrant que le dommage s'est produit pendant le transport maritime ce qui établira essentiellement au moyens de réserves appropriés qu'il avait fait contre le transporteur. Ces réserves à l'égard de l'armement doivent être formulées au moment de débarquement, même s'il s'agit des conteneurs ⁽⁸⁵⁾.

La responsabilité de l'entrepreneur se trouve comme celle du transporteur, être d'ordre public à l'égard du chargeur ou du réceptionnaire, c'est-à-dire, est nulle toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet, d'exclure ou de limiter la responsabilité de l'entrepreneur.

Le CMA précise dans son art.916 que si les dommages subis par les marchandises surviennent au cours des opérations de chargement, de déchargement et de transport utilisant les allèges ou autres moyens d'embarcations portuaires. Le manutentionnaire peut limiter sa responsabilité. Cette limitation légale de responsabilité de l'entreprise de manutention n'est pas applicable en cas de déclaration de valeur, et en cas de faute inexcusable.

L'art.812 quant à lui précise que sont autorisées les clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation pour la période allant de la prise en charge par le transporteur jusqu'à livraison, aussi lorsqu'il s'agit des marchandises chargées en pontée et d'animaux vivants. A notre avis, cette clause de non-responsabilité peut exclure du champs les opérations de manutentions définies par l'art.912, la phase antérieure et postérieure à la convention de Bruxelles de 1924 (les opérations de mise et de reprise sur terre-plein ou dans les magasins).

a-5- Action en justice

- Action contractuelle réservée au donneur d'ordre

L'art.915 pose un principe fondamental : « en cas de faute, l'entrepreneur de manutention est responsable envers celui qui a engagé ses services ».

Sur le terrain contractuel, ce sera toujours le transporteur pour, les opérations de chargement et de déchargement proprement dites, qui lui incombent impérativement.

⁸⁵ : CA Aix-en-provence, 28 mai 1991, BTL 92, p.311.

La cour d'Oran a jugé que c'est le transporteur qui a requis les services de l'entreprise de manutention le fait de l'absence d'un contrat de manutention entre le réceptionnaire de marchandises et le manutentionnaire ⁽⁸⁶⁾.

- Action quasi délictuelle

Seule la partie ayant qui requis ses services dispose d'une action contractuelle contre l'entrepreneur de manutention. En effet, cet article fait obstacle à toute action autre que contractuelle contre le manutentionnaire. Cette disposition ne concerne pas les tiers au contrat de manutention, par exemple, le commis du transitaire ayant subi des dommages corporels suite à la chute de palanquée. Selon les fondements des art.124 – 138 du c.civ.alg ⁽⁸⁷⁾, les tiers disposent d'une action quasi délictuelle contre le manutentionnaire.

- Manutentionnaire requis par le transporteur agissant comme mandataire du donneur d'ordre

Le manutentionnaire exécute toujours pour le compte du transporteur maritime les opérations de chargement, arrimage, désarrimage et déchargement.

Il est permis que le transporteur utilise des clauses valant mandat, des clauses où l'ayant droit se fait représenter par lui au départ, ou à l'arrivée du navire, pour passer un contrat de manutention avec le manutentionnaire. Le mandat peut découler directement des termes du connaissement, la représentation obéit aux règles de mandat, de sorte que l'action éventuelle de l'ayant droit sera ouverte contre le manutentionnaire et non contre le transporteur.

Le CMA ne s'est pas prononcé sur un éventuel avis au manutentionnaire.

- Responsabilité pour retard

On constate selon les dispositions du CMA relatives aux conséquences de l'immobilisation des navires pour retard dû aux opérations de manutention.

⁸⁶ : CA Oran, 27 septembre 1999, Arrêt n° 99/378.

⁸⁷ : Equivalent aux art. 1382- 1384 du c.civ.fr

L'ancien code dans son art.882 reprenait les mêmes dispositions qui n'étaient pas à cette époque sans intérêts compte tenu des conditions de travail qui régnaient dans les ports algériens. Au delà du délai contractuel, le manutentionnaire est tenu responsable du préjudice occasionné au navire pour tout retard dans les opérations de chargement et de déchargement, sauf quand le dépassement de ce délai ne lui est pas imputable.

Si des interruptions des opérations de manutention surviennent, les conséquences pécuniaires en sont supportées par celui à qui cette interruption est imputable sauf ces de force majeure ⁽⁸⁸⁾.

- Prescription contre le manutentionnaire

L'art.919 du CMA dispose que : « les actions découlant du contrat de manutention se prescrivent par un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par ce contrat, c'est-à-dire, les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-plein ou dans les magasins, sinon aux opérations de déchargement, si le contrat prévoit des clauses de mandat.

- Le monopole de la manutention et la jurisprudence française

Du fait du monopole de la manutention en Algérie, la jurisprudence française interrompait toujours le contrat de transport au déchargement.

La cour d'appel d'Aix-en-provence ⁽⁸⁹⁾ (annexe 7) a jugé que le fait que la SONAMA est un manutentionnaire imposé par la loi, est à compter du déchargement de la marchandise, le mandataire légal du réceptionnaire intéressé, et que ce dernier, ou son assureur subrogé dans ses droits est recevable à agir contre elle à raison de ses fautes.

⁸⁸ : art.883

⁸⁹ : CA Aix-en-provence, 3 avril 1980, Rev.Scapel, p.45.

Le fait aussi que la SONAMA a pris des réserves insuffisantes, et trop imprécises, le transporteur est mis hors cause, car les réserves n'indiquaient pas si les dommages se sont produits pendant la phase maritime ⁽⁹⁰⁾. (annexe 8)

Dans la même optique, le tribunal de Marseille ⁽⁹¹⁾ a statué que la responsabilité du transporteur cessera au moment de la remise des marchandises à un organisme public jouissant du monopole des activités d'acconage et de manutention dans le port où la marchandise a été déchargée.

Dans un autre arrêt ⁽⁹²⁾ (annexe 9), la SONAMA a été jugée responsable le fait qu'elle a mis par erreur les marchandises à la disposition d'un tiers, et qu'elle ne pouvait pas s'exonérer de sa responsabilité relative à cette erreur de livraison qu'en prouvant qu'elle agit sur instruction du destinataire.

La SONAMA pour s'exonérer toujours, elle fait valoir qu'en sa qualité de manutentionnaire, elle est responsable que des avaries survenues en cours de manutention, et qu'elle n'est mandataire ni du réceptionnaire, ni du consignataire de la cargaison.

En revanche, les tribunaux algériens déboutent toujours l'entreprise de manutention, malgré que les dommages se sont produits au déchargement, phase dont le transporteur à la charge, ils l'estiment responsable des marchandises tant que la livraison n'a pas été effectuée ⁽⁹³⁾.

b- Acconage

Afin de pallier au vide juridique de titre VII du CMA de 1976 relatif à la manutention.

Le législateur algérien a dissocié les opérations de manutention avec celles d'acconage, en définissant les opérations matérielles relatives à la manutention et les opérations juridiques afférentes à l'acconage.

⁹⁰ : Jugement, 16 mars 1982, Rev.Scapel, p.30.

⁹¹ : Supra 89.

⁹² : 2^{ème} Chambre, 30 octobre 1980, Rev.Scapel, p.44.

⁹³ : CA Oran, 13 septembre 1999, Arrêt n° 99/256.

L'art.912 énonce que l'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire.

La différence entre l'ancien chapitre régissant la manutention et celui-ci, on le voit, le code maritime modifié vise la réception et la reconnaissance, et que les acconiers algériens seront chargés de la livraison. Le législateur algérien confirme cette obligation de livraison dans l'art.923 qui énonce que l'acconier prend toutes les réserves contre le bord ou le livreur pour tous les manquants constatés contradictoirement sur le mauvais état de la marchandise ou son conditionnement. Nous constatons que le CMA précise que le constat et l'expertise doivent être contradictoires, c'est-à-dire, en présence des deux parties.

L'acconier est tenu de prendre toutes les dispositions utiles pour la conservation des marchandises confiées à sa garde durant leur séjour sur terre-plein ou dans les magasins, comme par exemple : pour les conteneurs « Reefers », il doit procéder au branchement et au débranchement des conteneurs au moment du stockage, il doit en outre, vérifier le bon fonctionnement du groupe frigorifique, surveiller et relever les températures à intervalle régulier. En ce qui concerne le matériel roulier, il doit le conserver dans un lieu sûr, bâcher les remorques.

Comme nous l'avons constaté au titre relatif à la manutention, les opérations d'acconage sont aussi effectuées en vertu d'un contrat librement négocié et donnent lieu à une rémunération. Reste toujours la question de savoir, si l'absence d'un contrat entraîne t-elle sa nullité ?

L'art.922 énonce que les opérations d'acconage sont effectuées avec la compétence et les qualifications requises. Même principe déontologique que celui des opérations de manutention.

a-1- Responsabilité de l'acconier

L'art.924 du CMA précise qu'en cas de faute prouvée, l'acconier est responsable envers celui qui a engagé ses services. Donc sa responsabilité ne peut être engagée que si une faute est prouvée à son encontre.

Le résultat escompté est souhaité par le créancier, mais il n'est pas promis par l'acconier qui s'engage seulement à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour y parvenir. L'acconier est devant un régime de responsabilité pour faute, sa responsabilité ne peut être engagée que si une faute est prouvée à son encontre, c'est-à-dire, que les moyens promis n'ont pas été mis en œuvre. En revanche, l'acconier français est soumis à un régime de présomption semblable à celle applicable aux transporteurs.

L'acconier est tenu d'une obligation de moyens.

Le CMA ajoute que l'acconier ne peut être tenu responsable d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui qu'ils se sont produits avant et / ou après les opérations d'acconage. Qu'en est-il si l'acconier reçoit des marchandises, des mains du transporteur maritime sans prendre des réserves, ce qui va juridiquement libérer le transporteur maritime, et après expertise contradictoire, il remet en cause la responsabilité du transporteur en démontrant que les dommages se sont produits pendant la phase maritime ?

Nous considérons qu'il est difficile de distinguer le rôle de l'acconier à celui du consignataire de cargaison, car juridiquement, leurs interventions libèrent le transporteur maritime de sa responsabilité. En outre, ils sont tenus de prendre des réserves sinon ils sont considérés avoir reçu les marchandises dans l'état décrit au connaissement ou dans tout autre document de transport. Il a été jugé dans un arrêt ⁽⁹⁴⁾, que c'est la SONAMA qui accomplit le rôle de consignataire de cargaison, car elle dispose du monopole de la manutention dans les ports algériens, et que la livraison ne peut être effectuée que par ses soins.

A notre avis, afin de faire la distinction, il faudrait rechercher le côté administratif ; car ces deux fonctions ne peuvent être exercées qu'après obtention de deux agréments distincts.

⁹⁴ : Supra. 89.

3- Organisation portuaire

a- Séjour des marchandises dans les ports

Il ressortissait de l'ordonnance n°75-40 du 17 juin 1975 portant organisation du séjour des marchandises dans les ports, que les marchandises débarquées sont classées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande en trois catégories pendant laquelle, elles sont autorisées à séjourner dans les ports :

- Les marchandises de la catégorie I sont obligatoirement déchargées directement sur moyens de transport. Toutefois, en cas d'impossibilité matérielle, le directeur du port peut autoriser leur déchargement sur quai ou en magasin, et le réceptionnaire doit procéder à son enlèvement immédiat ;
- Les marchandises de la catégorie II sont déchargée directement sur moyens de transport. En aucun cas, elles ne sont autorisées à stationner dans les ports ;
- Les marchandises de la catégorie III sont autorisées à séjourner sur les terre-pleins ou en magasins pendant trois jours après la fin des opérations de déchargement du navire qui les transportent.

En ce qui concerne le délai de ce séjour à quai, l'art.10 de cette ordonnance stipule que des dérogations peuvent être accordées par le directeur du port, si les marchandises font l'objet d'avaries ou de confiscations, afin d'accomplir les formalités d'expertise. Passé le délai de trois jours, le directeur du port est autorisé à décider le transfert d'office des marchandises vers les zones de dégagement extra portuaires, aux frais et risques et périls des destinataires de la marchandise. L'art.18 ajoute aussi que lorsque les marchandises séjournent plus de trente jours dans une zone extra portuaire, le directeur du port adresse à leur propriétaire une mise en demeure. Passé ce délai, le directeur du port met les marchandises en souffrance à la disposition du ministère du commerce

A cette époque, cette ordonnance n'avait aucun pratique, car les opérations d'importations étaient réservées aux sociétés nationales. Par contre, les privés algériens pouvaient importer à la condition de posséder une AGI ⁽⁹⁵⁾ délivrée par le ministère du commerce. Aussi, dans le même contexte, le monopole de transit a été attribué à la SONATMAG ⁽⁹⁶⁾ pour les entreprises nationales et étrangères, ceci a engendré l'encombrement des ports, et pour pallier à ce problème, le législateur algérien a autorisé l'enlèvement des marchandises sans présentation du connaissement original, mais sur présentation d'une lettre de garantie.

Cette ordonnance a été suivie d'une ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime qui ne fait aucune référence au séjour des marchandises dans les ports. Cependant, l'art.885 du code maritime stipulait que : « toutes dispositions antérieures contraires à celles de la présente ordonnance, sont abrogées. En effet, les dispositions de l'ordonnance n°75-40 du 15 juin 1975 sont antérieures aux dispositions du code maritime, mais elles n'y sont pas contraires, car le code maritime est muet sur ce point là.

Le code maritime dans sa nouvelle modification aborde le séjour des marchandises dans les ports dans son chapitre I du titre IV relatif à l'organisation portuaire. Dans son art.927, il précise que les marchandises transitant par les ports de commerce ne peuvent séjourner au-delà du délai nécessaire à l'accomplissement des formalités telles que fixées par la législation en vigueur.

Le code des douanes dans son art.66 précise que lorsque les marchandises, dès leur arrivée au bureau des douanes, ne font pas l'objet d'une déclaration en détail réglementaire, elles peuvent être déchargées dans les endroits désignés à cet effet pour y séjourner sans contrôle douanier en attendant le dépôt de la déclaration en douane. Ces endroits sont dénommés « magasins et aires de dépôt temporaire ». Et il ajoute dans son art.71 que la durée maximale de séjour des marchandises dans les magasins et aires de dépôt temporaire est de vingt et un jours. Au-delà de ce délai et après mise en demeure préalable adressée au propriétaire de la marchandise ou son mandataire, l'enlèvement des marchandises est obligatoire. L'entreprise, en cas de non respect de ces dispositions, les marchandises sont transférées vers les zones de dégagement et aires de dédouanement prévues à cet effet et agréées par les douanes.

⁹⁵ : Autorisation Globale d'Importation.

⁹⁶ : Société Nationale e Transit et de Magasins Généraux, créée par Ordonnance n°70-12 du 22 janvier 1970.

En pratique, et compte tenu des retards considérables dans le dédouanement des marchandises, ces dernières sont transférées sans mise en demeure.

Le code des douanes précise dans son art.209 que le délai maximal de séjour des marchandises en dépôt est de quatre mois, et il ajoute dans son art.210 que les marchandises qui ne sont pas enlevées dans les quatre mois, sont vendues par l'administration des douanes.

L'art.932 traite le séjour et le transit des marchandises dangereuses qui en pratique sont déchargées sur moyens de transport, en attendant la mise en place dans les ports de commerce des parcs à feu.

Dans le cadre de la mise en œuvre des actions tendant à améliorer la gestion des ports de commerce, il a été créé une commission permanente ⁽⁹⁷⁾ chargée notamment :

- D'inspecter les marchandises placées dans les zones sous-douane ;
- De faire procéder au recensement des marchandises avariées et / ou en souffrance dans les hangars, entrepôts, magasins, aires d'entreposage portuaires ou en zones sous-douane ;
- De faire expertiser les marchandises présentant des signes d'avarie ou de détérioration et qui sont susceptibles de constituer ou d'engendrer une gêne, une nuisance ou un danger pour les personnes, les installations et infrastructures, l'exploitation rationnelle ou la sécurité du port ainsi que pour l'environnement ;
- De faire ordonner, après avoir statué sur leur sort, l'enlèvement des marchandises avariées ou en séjour prolongé en vue de leur destruction, de leur vente ou, le cas échéant, de leur cession à titre gratuit à des associations caritatives ou à des établissements hospitaliers, conformément aux procédures prévues en ce domaine par la législation en vigueur ;
- De dresser des procès-verbaux de constatations des faits relevant de ses attributions, en reprenant tous les éléments caractérisant la situation inspectée ;

⁹⁷ : décret exécutif n°97-481 du 15 décembre 1997 portant création de commission permanente chargée de l'inspection et de l'évaluation des marchandises avariées ou de séjour prolongé au niveau des ports de commerce.

- De proposer toute mesure susceptible de contribuer à l'accomplissement de ses missions ;
- De veiller à la mise en œuvre de la procédure douanière et en particulier, celle relative à la vente aux enchères des marchandises.

Lorsque les marchandises sont expertisées et déclarées avariées, la commission est habilitée à instruire le service technique compétent de la commune du lieu d'implantation du port de commerce pour lui signifier de faire évacuer lesdites marchandises et de procéder à leur destruction et ce, dans les délais fixés par la commission.

Dans la mesure où des marchandises ne sont pas évacuées après le délai légal de séjour en magasin ou en aire de dépôt temporaire prévu par le code des douanes (quatre mois), la commission saisit l'exploitant concerné pour lui signifier leur évacuation d'office, sous escorte douanière, vers des zones de dédouanement et ce, aux frais du propriétaire des marchandises.

Cette commission est présidée par le chef de l'entreprise portuaire en sa qualité d'autorité portuaire, et elle est composée : - du chef de l'inspection divisionnaire des douanes, le directeur de la concurrence et des prix, le directeur de la santé, d'un magistrat, de l'inspecteur de l'environnement, d'un acconier, d'un représentant des services de la protection civile, d'un représentant de la direction générale de la sûreté nationale.

b- Régime d'emploi des dockers

L'Algérie toujours soucieuse des conditions sociales de travail, une ordonnance⁽⁹⁸⁾. intègre les travailleurs de la catégorie « dockers professionnels » dans le personnel de la SONAMA. Depuis cette ordonnance, on commençait à parler de la permanisation des dockers qui a suscité de vives critiques, en la considérant comme une entrave à la productivité portuaire, ajoutée à la monopolisation.

Certes, les années 70 en Algérie étaient considérées comme l'ère du social : diminution des taux de chômage par l'accroissement des effectifs, distribution des bénéfices aux entreprises déficitaires.

⁹⁸ : : Ordonnance n°74-49 du 17 avril 1974 portant intégration des ouvriers dockers.

Nous considérons que cette pratique sociale était la cause du fléchissement de la productivité portuaire car, les surcoûts qui pouvaient naître de la défaillance des entreprises étaient répercutés sur les usages et les opérateurs à travers des pratiques tarifaires.

Ces surcoûts touchent en premier lieu le transit par la faiblesse de la productivité du travail. Cependant, les horaires du travail légal ne sont pas respectés, il n'existe qu'une seule vacation de 7 à 16 heures, que celle qui est en vigueur dans les autres ports, de 7 à 19 heures. Il en résulte, un ralentissement de 80% de l'activité portuaire à partir de 16 heures, car le travail de nuit, même s'il permet un grand nombre de rotations, est encore loin de rencontrer l'assentiment général des importateurs ⁽⁹⁹⁾

Le retour des dockers dans le droit commun des salariés, qui a existé depuis 26 ans, constitue aujourd'hui une nécessité dans la plus part des pays maritimes. La France a procédé à un processus de réforme⁽¹⁰⁰⁾ du régime des dockers par le retour dans le droit commun des salariés. La Grande Bretagne a suivi ce processus par l'abrogation du Dock Labour Scheme.

Les pays maritimes considèrent qu'en offrant un contrat de travail à durée indéterminée, les opérateurs portuaires entendent développer des liens réels avec leurs ouvriers portuaires, ce qui devrait améliorer les relations, en créant un véritable dialogue social rendu impossible par l'intermittence.

Le régime de mensualisation existe en Algérie, mais il s'est posé un problème de fiabilité. Chacun sait que les navires mis en service aujourd'hui ont un coût quotidien très élevé. Ce qu'il faut, c'est respecter les horaires d'escale qu'ils puissent bénéficier d'une certitude d'escale sans attente. Ce manque de compétitivité se manifeste dans les ports algériens de l'absence totale de polyvalence dans le choix des méthodes de travail. L'entreprise portuaire a besoin des hommes plus qualifiés, elle doit rechercher continuellement des équipements de plus en plus performants pour répondre aux attentes de la clientèle. Et maintenant que le monopole de la manutention est abrogé, et l'exercice de cette fonction, est ouverte au secteur privé. Comment va être le statut des dockers ? Est ce que le même régime sera retenu ou bien les entreprises privées recourront au régime ancien de l'intermittence ?

⁹⁹ . Les activités algériennes de transport maritime à l'heure de la libéralisation, K.Haddoum, Annuaire de droit maritime, CDMO, Ed. Pédone, 2000

¹⁰⁰ : Loi 92.

Conclusion

Le CMA constitue la partie intégrale de la législation maritime algérienne. Cette nouvelle modification aura véritablement d'intérêt sur le plan interne, d'une part, comme la libéralisation des transports maritimes, les activités de consignation de navires, de cargaison et de courtage maritime dans le but d'encourager les investisseurs nationaux et étrangers, pour assurer une indépendance vis-à-vis des armements étrangers. Aussi la démonopolisation des activités de manutention et d'acconage constitue une grande chose dans l'exploitation portuaire algérienne, surtout qu'à une certaine époque, ces activités caractérisaient les transports vers l'Algérie. D'autre part, ce nouveau code marque un recul par rapport à l'ancien quant aux conditions d'algérianisation des navires et la participation des étrangers personnes physiques, et l'exercice des activités d'affrètement.

Sans que l'Algérie ait ratifié les nouvelles conventions internationales, elle s'inspire de leurs dispositions en les insérant dans le code maritime.

Ce nouveau code reste muet sur certaines questions importantes comme l'algérianisation des navires loués en crédit-bail ou affrétés coque nue par une personne physique ou morale algérienne, le caractère solennel ou d'ordre probatoire du contrat de manutention et d'acconage, l'avis du manutentionnaire quant à l'applicabilité des clauses de mandat insérées dans les connaissements.

Le développement d'une jurisprudence montrera quelques imperfections de ce code : conversion du Franc Poincaré en Dinar Algérien, l'interprétation de la notion de valeur « courante » et « usuelle », validité des clauses de mandat, et le régime de responsabilité de l'acconier.

Enfin, nous pourrions dire que l'Algérie a procédé à une grande étape dans le système de réforme engagé.