

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

وزارة النقل

Ministère des Transports



ÉCOLE SUPÉRIEURE  
DE COMMERCE

## Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en  
«PGS ASSURANCE TRANSPORT»

### THEME :

La saisie conservatoire des navires et les différentes procédures  
Entre l'assurance corps et marchandises

**Version corrigée**

Réalisé par :

Mme. GUETARNI BOUCHRA  
Mr. ALAJHADJTAHAR YACINE

Encadreur :

MADAME HEMICI DJAMILA

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## Remerciement

Nous exprimons nos sincères remerciements et notre grande gratitude a notre encadrant respecté

Madame HEMICI DJAMILA Pour son acceptation de superviser ce mémoire et pour les conseils, directives et instructions qu'il nous a donnés, et ceci à toutes les étapes de nos recherches.

Nous adressons également nos sincères remerciements à tous les travailleurs de GEMA FORM, hommes et femmes, aux administrateurs et à tous les professeurs qui ont supervisé le programme d'études, qu'ils soient de l'École supérieure de commerce - à Koléa ou des enseignants de GEMAFORM.

Nous remercions tous les cadres de la Direction Générale de la Compagnie Nationale d'Assurances (SAA) de nous avoir donné cette opportunité, en particulier la Direction des Assurances Transport avec un grand merci pour toute l'aide qu'ils nous ont apportée, dirigée par la Directrice des Assurances Transport,

Ce travail est dédié à mon père expert maritime Guetarni Mohamed, décédé trop tôt, qui m'a toujours poussé et motivé dans ma carrière.

Nous dédions également ce travail à l'honorable famille et à tous nos amis de cette promo.

## **Introduction**

La mer est d'une grande importance dans la vie humaine, car les mers et les océans représentent 71 % de la surface du globe, et elle en a créé depuis l'Antiquité dans les transports et les échanges commerciaux. Le commerce maritime est le plus important mode de transport de marchandise. Il occupe une partie importante du commerce mondial, plus de 96% du commerce mondial se fait par voie maritime. Ceci est dû aux faibles coûts du transport maritime et à la facilité des opérations maritimes comparées aux autres modes de transport, tel le transport terrestre par camions/rails ou le transport aérien, qui est encore très cher à ce jour. De plus, le transport par voie maritime donne la possibilité aux opérateurs économiques de transporter de grandes quantités de marchandises à la fois.

Ceci a poussé les pays, notamment les pays chargeurs, à élaborer des lois et réglementations compatibles avec la nature de l'aventure maritime sous formes de droit maritimes et de conventions internationales dans le but d'organiser le marché du transport et de régler les litiges.

Le transport maritime est effectué par des navires, qui sont considérés comme l'objet du droit maritime, puisque le législateur algérien a consacré le deuxième chapitre du code maritime algérien CMA pour les lois relatives aux navires. Ce dernier a été divisé en six sections pour diverses raisons. Tout d'abord, le navire est considéré comme l'un des éléments les plus importants de la richesse Marine. De plus, il est inclus dans la garantie générale des créanciers de son propriétaire comme l'une des choses inclus dans le cercle des transactions, puisqu'il est considéré comme l'un des éléments positifs de la divulgation financière de son propriétaire. A ce titre, il est exposé au cours de son exploitation à diverses actions en justice. Parmi ces actions figure la saisie conservatoire de celui-ci.

La saisie est une procédure judiciaire qui intervient après la mise en place des moyens de règlement amiable pour l'exécution volontaire de l'obligation. Compte tenu de l'impact de la saisie d'un navire, diverses législations lui accordent une grande importance, y compris la législation algérienne qui lui a consacré un chapitre entier dans le code maritime algérien,

Les dispositions de la saisie conservatoire des navires ont été organisées au niveau international sous formes de conventions internationales tel la convention de Bruxelles de 1952, entrée en vigueur le 10/05/1952, relative à l'unification de certaines règles de saisie des navires. Cette convention est venue concilier deux perceptions opposées, la perception anglo-saxonne et la perception germano-latine, en introduisant quelques éléments de la perception française.

L'Algérie a ratifiée, en vertu du décret présidentiel n°64-171 du 06/08/964, la convention de Bruxelles. Cependant, lors de la conférence de la Commission Maritime Internationale \* COMITE MARITIME INTERNATIONALE I.M.C tenue dans la capitale portugaise – Lisbonne, des manquements ont été soulevés pour les clauses de la convention de Bruxelles. Ceci a poussé la commission à rédiger le texte d'un nouveau traité qui réglemente et unifie les règles du Conseil des Nations, appelé la Convention de Genève qui a été signée 3 décembre 1999 et qui est entrée en vigueur le 12 décembre 1999.

La saisie conservatoire des navires fait l'objet de notre étude. Elle est considérée comme l'un des sujets les plus importants du droit maritime et qui est à l'origine de nombreux problèmes pratiques et juridiques. La saisie malveillante de navires fait partie des problèmes les plus fréquents. Elle est souvent faite dans le but de recouvrir de fausses dettes ou sur la base de faux documents. Ceci va causer des retards de livraisons, et un ralentissement de la circulation des navires dans le monde engendrant une réduction dans le volume des échanges internationaux et une augmentation des coûts de transport.

### **Importance et objectifs de cette étude :**

Le sujet de la recherche est important du point de vue théorique et pratique. Plusieurs raisons nous ont amenés à choisir ce sujet, mais nous nous contenterons d'évoquer les raisons suivantes :

- L'importance prédominante accordée à la saisie conservatoire, découlant de l'importance de l'objet de la saisie du navire, qui est l'outil le plus important pour la navigation et un élément de la richesse maritime.

- La situation géographique de l'Algérie, étant un pays côtier, fait que les ports algériens reçoivent un nombre important de navires, qui peuvent faire l'objet d'une saisie conservatoire à tout moment. De plus la principale richesse du pays provient des exportations de pétrole qui se font généralement par voie maritime. L'Algérie est aussi un pays exportateur de pétrole, les navires de la flotte algérienne peuvent également faire l'objet d'une saisie conservatoire dans les ports des pays étrangers.

Nous concentrerons nos recherches en grande partie sur le rôle de l'assureur en vertu de notre appartenance à ce secteur, car la saisie provisoire est considérée comme un moyen efficace de réclamation et de recouvrement des droits des débiteurs, aussi en ce qui concerne les intérêts communs de l'assuré et de son assureur.

Aussi, l'objectif de cette étude est de déterminer dans quelle mesure le législateur maritime algérien suit le rythme du législateur maritime international. Il s'est intéressé à ce sujet en raison de son importance pour fournir un environnement sain et solide en ce qui concerne la gestion juridique de la saisie pour les différents acteurs de la chaîne logistique tout en mettant en évidence toutes les étapes de la saisie conservatoire.

## **Problématique de l'étude**

Pour atteindre l'objectif de cette étude et pour répondre aux problèmes susmentionnés, la méthode comparative a été utilisée pour savoir dans quelle mesure la législation algérienne est conforme aux traités de Bruxelles et de Genève et pour la comparer avec certaines législations d'autres pays.

Nous extrapolons les textes juridiques algériens sur la question de la saisie conservatoire des navires et leur analyse scientifique basée sur des études scientifiques antérieures, ainsi que les types de créances maritimes qui mènent à une saisie conservatoire. Nous allons citer dans cette étude les étapes d'une saisie conservatoire, ainsi que les parties qui interviennent dans la saisie conservatoire.

Donc, nous soulevons ce problème :

Quelles sont les actions judiciaires mises en place lors de survenances des risques à la cargaison ?

Quel est le degré des dommages sur la cargaison qui conduit à la saisie conservatoire ?

Quelles sont les parties qui interviennent dans l'action judiciaire de la saisie conservatoire et pour quels raisons ?

Compte tenu de la multiplicité de ce sujet et de son ampleur, nous avons adopté le plan suivant :

Là où nous avons divisé le sujet de la recherche en trois chapitres, dans le premier chapitre nous l'avons consacré à la définition et la nature judiciaire de la saisie conservatoire des navires, ainsi on a consacré une section à la définition des navires saisis en expliquant pour qui et quel type de navires pouvant saisir selon la réglementation nationale et internationale. Nous avons divisé ce chapitre en trois sections, et chaque section est divisée en deux parties, nous avons donc traité dans la première la notion de saisie conservatoire des navires, et cela en deux parties, La première nous l'avons consacrée à la définition de la saisie conservatoire conformément à la législation nationale et internationale et la deuxième pour l'importance,

Tandis que nous avons consacré la seconde section au cadre juridique de la saisie conservatoire, Nous avons traité le fondement juridique de la saisie conservatoire selon la législation nationale et internationale

En troisième section nous avons détaillé la nature juridique des navires objet de saisie, en trois parties : définition des navires en vertu des règles de droit national et international, en deuxième partie caractéristiques et conditions des navires, en troisième partie les types de navires susceptibles d'être saisis.

Le deuxième chapitre, cas et procédures de la saisie conservatoire, il a été consacré aux conditions de fond et de forme de la saisie conservatoire divisée en deux sections. La première Consacré pour les conditions de fond pour l'exécution de la saisie conservatoire par la voie judiciaire, les raisons de la saisie comme les types de créances et aussi les navires objet de la saisie. La deuxième sections parle des conditions de formes et les étapes de la signature de la saisies conservatoire après la réalisation des conditions de forme.

Le troisième chapitre a détaillé les conséquences de la saisie conservatoire sur les parties concernées comme sur le navire objet de la saisie, le port lieu de la saisie, l'armateur du navire saisi, l'assureur et l'assuré, ainsi le club de protection.

A la fin nous avons fait une étude de cas, puis nous avons terminé notre étude Avec une conclusion qui comprend les résultats que nous avons atteint, ainsi que les suggestions que nous avons vu qu'ils peuvent contribuer à éclairer le chemin pour le législateur et les concessionnaires à l'avenir, qui, nous l'espérons, contribueront à aborder certains aspects de la saisie conservatoire sur le navire qui fait l'objet de notre étude, et donc le plan est le suivant

**Plan** Chapitre 1 : la définition et le cadre juridique de la saisie conservatoire

Section 1 définition et importance de la saisie conservatoire des navires

Section 2 : Le fondement juridique de la saisie conservatoire du navire

Section 3 : la nature juridique des navires

Chapitre 2 cas et procédures de la saisie conservatoire

Section N°01 : Conditions de Fonds

Section N° 02 : Les conditions de forme de la saisie conservatoire des navires

Chapitre 3 les conséquences de la saisie conservatoire

Section 1 : conséquences sur le navire saisi

Section 2 : conséquences sur l'armateur

Section 3 : conséquences sur les ports

Section 4 : conséquences sur l'assurée et l'assureur

Section 5 : conséquences sur le club de protection

Etude de cas

Chapitre 1 : la définition et le  
cadre juridique de la saisie  
conservatoire

## Introduction

### Section 1 : définition et importance de la saisie conservatoire des navires

#### A. définition de la saisie conservatoire des navires

##### a. conformément à la législation nationale

Les dispositions générales régissant la saisie du navire sont contenues dans le code de procédure civile et articles 150-160 du code maritime algérien (loi n° 10-04 du 15 août 2010).

Art 150 du CMA : «La saisie conservatoire signifie l'immobilisation ou la restriction au départ d'un navire en vertu d'une ordonnance, sur requête rendue par une juridiction pour garantir une créance maritime».

##### b. Conventions internationales applicables

L'Algérie a ratifié la convention internationale sur la saisie des navires (Genève, 1999). La convention est devenue loi en Algérie en vertu d'un décret présidentiel n° 03-474 du 6 décembre 2003<sup>1</sup>. Paru au journal officiel de la république algérienne.

Cette convention de 1999 règle un certain nombre de difficultés soulevées par le texte antérieur, en prévoyant notamment la saisie fondée sur la créance née d'un contrat de vente ou encore résultant d'une prime d'assurance<sup>2</sup>.

Cette nouvelle convention élargit la définition de plusieurs créances maritimes déjà visées par la convention de 1954, par exemple, la créance pour assistance s'étendra à la créance pour indemnité spéciale en cas d'assistance à un pétrolier, tandis que la nature de créances de salaires s'étendra aux créances de cotisations d'assurance sociale<sup>3</sup>.

Saisie signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour exécution d'un titre<sup>4</sup>.

- 
1. Décret présidentiel n° 474-03 de la 06/12/2003 portant ratification par l'Algérie de la convention de Genève relative à la saisie des navires JR n° 77 du 10/12/2003.
  2. Ph. Delebeque, Droit maritime, n°255
  3. P. Bonassies & C. Scapel, Droit maritime, n°617
  4. Article 1, paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire.

Par saisie ,il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en vertu d'une décision judiciaire pour garantir une créance maritime , mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement ou d'un autre instrument exécutoire <sup>1</sup>.

### **B. Importance de la saisie conservatoire**

La saisie conservatoire est un mécanisme juridique qui garantit la protection des droits du créancier contre la perte, à travers une procédure rapide par laquelle l'argent saisi est soumis à un régime juridique spécial selon lequel les pouvoirs du débiteur qui détient cet argent sont limités et courtisés. Ce mécanisme permet au créateur saisissant de saisir le navire en le remettant entre les mains de la justice, dans des conditions et des procédures juridiques bien précises par la loi algérienne et internationales.

Il ne fait aucun doute que le fait d'accorder aux créanciers du propriétaire ou du fournisseur le droit de signer une saisie conservatoire sur un navire appartenant à l'un ou l'autre contribue à fournir et à renforcer le crédit maritime sur la base que le titulaire du droit sait que son droit ne sera pas perdu et Qu'il pourra recouvrer ses dettes maritimes, et de là travailler sur le bien, Le progrès et la régularité de la navigation maritime internationale grâce à l'existence de procédures rapides et efficaces dans l'accomplissement des droits des créateurs <sup>2</sup>.

Il a exhorté le débiteur (pousser) à s'acquitter de ses dettes maritimes (créance) pour ne pas tomber en saisie, car saisir l'argent et le mettre à la disposition de la justice n'est pas le but ultime de cette saisie, et ne pas à satisfaire la volonté du créancier qui est intéressé à obtenir son droit.

### **Section 2 : Le fondement juridique de la saisie conservatoire du navire :**

En raison de l'importance de la saisie conservatoire des navires, la plupart des législations maritimes nationales réglementent ses dispositions avec quelques différences fondamentales entre elles, ce qui peut entraîner l'apparition de difficultés pratiques difficilement conciliables, notamment avec le caractère international du droit maritime. La navigation, et la transition du navire entre les ports des pays fabriqués et la possibilité de surendettement dans les différents ports, et tout cela a nécessité la création de règles unifiées pour organiser la détention des navires afin d'éviter les conflits de lois.

La plupart des législations ne sont pas soucieuses de réglementer la saisie conservatoire des navires, malgré son importance, mais se sont contentées de réglementer uniquement la saisie exécutive. Devant cette carence législative, la jurisprudence et le pouvoir judiciaire n'ont pas hésité à se référer aux règles générales qui régissaient la saisie conservatoire des meubles et le déposant sur la saisie conservatoire des navires.

---

1. Article 1 Paragraphe 2 de la Convention de Genève de 1999 concernant l'arrestation préventive des navires

2. Muhammad Abdel-Fattah Turk, Seizing the Ship, New University Publishing House, Egypt 2005, p. 5.

## I. Conformément aux législations nationales

La loi maritime algérienne a attribué (CMA) des articles de l'article 150 à 159 aux dispositions de la saisie conservatoire du navire en vertu de l'ordonnance 76-80 modifiée au CMA intitulé : navigation maritime du sixième chapitre de ce code intitulé : saisie conservatoire des navires,

Les dispositions de ces articles ont été tirées du Traité de Bruxelles de 1952 concernant la saisie conservatoire des navires, avec quelques modifications nécessaires de contenu et de rédaction dans les limites requises et compatibles avec la législation nationale.

Il est à noter que les articles 150 à 159 précités sont considérés comme une loi spéciale au regard des règles générales relatives à la saisie conservatoire contenues dans le Code de procédure civile et administrative algérien et appliquées à tous les biens mobiliers, qui est considéré comme le droit commun obligatoire.

Il est appliqué en l'absence d'un texte spécial, car il est nécessaire pour la saisie conservatoire des navires de recourir d'abord aux dispositions du droit maritime, et si la décision requise n'est pas reçue, la loi sur les procédures civiles et administratives est invoquée et les dispositions de la saisie conservatoire sont appliquées au transfert.

Le législateur maritime algérien a également apporté un deuxième amendement à l'ordonnance 76-80 de la loi 10-04, qui est intervenue dans le cadre de l'adhésion à la convention de Genève de 1999, puisqu'il a adopté ses dispositions conformément à cet amendement

Parmi ces dispositions traitées par le législateur, mentionnons les points suivants :

### 1. Le concept de la saisie conservatoire

- Article 150–Loi n° 10-04 du 15 août 2010 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime.

La saisie conservatoire signifie l'immobilisation ou la restriction au départ d'un navire en vertu d'une ordonnance, sur requête rendue par une juridiction pour garantir une créance maritime ».

### 2. créance sujet de la saisie conservatoire

Selon Art 151 du CMA Ramadhan 1431 18 août 2010 JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 46

«Les créances maritimes pouvant donner, lieu à la saisie d'un navire sont celles qui résultent de l'une ou de plusieurs des causes suivantes » :

- a) Pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire ;
- b) mort ou lésions corporelles survenant sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

- c) opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvegarde ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- d) Dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages, indemnisation de ces Dommages, Coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et dommages, coûts ou pertes de navires similaires à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa ;
- e) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;
- f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement
- g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;
- h) pertes ou dommages subis par ou en relation avec les biens compris les bagages transportés par le navire ;
- i) avarie commune ;
- j) remorquage ;
- k) pilotage ;
- l) marchandises, matériels, approvisionnements, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ;
- m) construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire ;
- n) droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;
- o) gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations de la sécurité sociale payables pour leur compte ;
- p) paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;
- q) primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrèteur en dévolution ou pour leur compte ;
- r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrèteur en dévolution ou pour leur compte ;
- s) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ;

- t) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ;
- u) hypothèque, « mort-gage » ou droit de même nature sur le navire ;
- v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

### 3. Navires en état de saisie

L'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complétée par les articles 152 bis et 152 bis 1, rédigés ainsi qu'il suit :

« Art. 152 bis. La juridiction compétente doit, comme condition à l'autorisation de saisir un navire, imposer au demandeur saisissant l'obligation de constituer une garantie qui ne peut être inférieure à dix pour cent (10 %) de la valeur de la créance, sous une forme, pour un montant et selon des conditions fixées par cette juridiction à raison de toute perte susceptible d'être subie par la saisie et dans laquelle la responsabilité du créancier peut être prouvée ».

« Art. 152 bis 1. Les autorités portuaires et les autorités administratives maritimes prennent toutes les mesures visant l'interdiction d'appareiller du navire saisi ».

« Art 153 -154 -155». Il est noté que ces articles sont des lois qui expliquent les relations et les navires saisies

## II. Conformément aux traités internationaux

Le Comité Maritime International CMI- COMITE MARITIME INTERNATIONALE a préparé un projet de traité international pour la saisie conservatoire des navires en cas d'abordage lors de la Conférence de Paris en 1937, Mais ce projet n'a pas vu le jour malgré les efforts intenses qui ont accompagné sa convocation, et de là fut la deuxième tentative, puisqu'elle fit en élaborant un projet de traité pour la saisie conservatoire du navire en général, à la conférence tenue à NAPOLI en 1951. Puis en présentant ce dernier projet à la conférence diplomatique tenue à Bruxelles en 1952, qui aboutit à l'approbation du traité (convention) international du 10 mai 1952 en uniformisant certaines règles relatives à la saisie conservatoire des navires <sup>1</sup>, que l'Algérie ratifia en 1964 <sup>2</sup>.

Outre cet accord, une conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires s'est tenue en mars 1999 dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation maritime internationale ZIMO, afin de parvenir à un accord à cet égard. A pris fin avec la conclusion d'un accord sur la saisie des navires à Genève le 12 mars 1999 (convention de Genève) que l'Algérie a ratifié en 2003.<sup>3</sup>

---

3. Par décret présidentiel n° 03/474 de la 06/12/2003 portant ratification de la Convention internationale sur l'immobilisation des navires, approuvée à Genève le 03/12/1999 JR n° 77 de l'année 2003.

1. p. 12. النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، محمد عبد الفتاح ترك.

2. Par décret n° 64-171 du 06/08/1964, portant ratification de l'accord international pour l'unification de certaines règles relatives à la détention préventive des navires de mer signé à Bruxelles le 05/10/1952, JR n°. 18 de l'année 1964.

### Section 3 : la nature juridique des navires

L'étude du navire vient à l'avant-garde des sujets que l'esprit du législateur est occupé dans diverses lois maritimes, ainsi que cette étude est sa part de la littérature de la loi maritime, car le navire est au centre de cette loi en tant qu'un Outil principal par lequel la navigation maritime est effectuée et la plupart de ses provisions tournent autour de lui.

Par conséquent, nous avons vu qu'il est nécessaire de traiter la définition du navire et ses caractéristiques avant de l'étudier comme sujet de la saisie pour déterminer le concept juridique de celui-ci, puis nous abordons les navires qui peuvent être saisi dans la réservation, de sorte que le navire est soumis à la saisie conservatoire, il doit y avoir certaines conditions qui le rendent valide pour faire l'objet de cette saisie.

**I. Définition du navire:** Le terme navire a connu une sorte d'ambiguïté et d'expansion due au développement technologique qui a conduit à la création de nombreux types de bateaux marines. Donc la jurisprudence et la législation ont établi une définition du navire qui détermine ses caractéristiques et l'étendue de sa soumission aux règles stipulées dans la loi maritime car c'est l'outil d'exploitation maritime, L'activité commerciale marine est liée à l'investissement du navire, nous le définissons donc comme Ce qui signifie suit :

#### A- En vertu des règles de droit international :

Certains accords portaient sur la définition du navire, dont <sup>1</sup> est l'accord de travail n° 22 relatif aux contrats d'engagement des marins en date de 1926, qui définit le navire comme suit : Toute installation, quelle que soit sa nature, qu'elle soit publique ou privée propriété, effectue généralement la navigation maritime. De plus, la Convention de Londres du 28/04/1989 sur l'assistance en mer énonce la définition suivante : «Un navire est toute installation marine, mécanisme flottant ou installation apte à la navigation». En fait, il s'agit d'une définition conforme aux objectifs de la Convention, qui vise à fournir une assistance en mer.

Quant à la Convention de Londres sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer du 20/10/1970, il a fait face à ce problème avec la définition suivante : «Navire désigne tous les types de navires Véhicules nautiques, y compris les véhicules et les aéronefs marins (hydravions) qui ne se déplacent pas dans l'eau et qui sont utilisés ou adaptés à une utilisation comme moyen de transport par voie d'eau. Cet accord est le seul qui ait été exposé aux navires équipés de coussins d'air, car il peut provoquer des accidents maritimes ».

---

1. Parmi ces accords, par exemple : - L'accord du 04/09/1965 relatif à la conduite des communications maritimes internationales, l'accord du 01/11/1974 relatif à la protection des personnes en mer, et l'accord du 07/ 07/1978 relative aux règles de formation des marins et de délivrance des brevets

Dans le même contexte il a été mentionné en 1954 que le Comité du droit international définissait le navire comme suit : «c'est toute machine qui peut se déplacer par elle-même avec son équipement et son équipage dans les domaines maritimes à l'exception de l'espace aérien en afin d'accomplir l'industrie utilisée en son sein ».

Quant à la Convention des Nations Unies<sup>1</sup> relative au transport de marchandises par mer, la définition du navire était énoncée comme suit : Navire désigne tout navire utilisé pour le transport de marchandises par mer

Tel que défini par l'article 2 de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident causant ou susceptible de causer une pollution par les hydrocarbures, il est défini comme suit : « Navire » désigne tout navire en mer, quel que soit son type<sup>2</sup>.

### **B - la définition du navire en droit algérien :**

Le navire est défini par l'article 13 du CMA 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 >

L'article 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'article 13 de la présente ordonnance. L'article 162 ajoute que la navigation maritime comprend :

La navigation auxiliaire au transport de marchandises et des passagers ;

- La navigation auxiliaire concernant le pilotage, remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalutage, le dragage le sondage ainsi que les recherches scientifiques en mer ;
- La navigation de pêche ;
- La navigation de plaisance effectuée dans le but d'agrément ;
- La navigation de servitude, à l'exclusion des navires de guerre de marine nationale et des navires garde-côtes.

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

---

1- Article 1 de la Convention de Rotterdam du 11/12/2009 relative aux contrats de transport international de marchandises par mer, en totalité ou en partie.

2 - Décret présidentiel n° 11-246 du 08 Shaaban 1432 correspondant au 10 juin 2011, portant adhésion de l'Algérie à la convention internationale relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident causant ou susceptible de causer une pollution par les hydrocarbures adoptée à Bruxelles le 29/11/1969 et son protocole Fait à Londres le 11/02/1973 JR n° 45 p. 03.

Le professeur Bonassies avance quatre propositions pour définir un navire :

- Navire et dimensions ;
- Navire en tant qu'engins flottant ;
- Navire et eaux maritimes ;
- Navire et aptitude à affronter les risques de mer.

Le législateur algérien, dans sa définition du navire, n'as pas retenu la quatrième proposition, car même les engins remorqués qui ne sont pas aptes à affronter les risques de la mer et qui sont dépourvus d'autonomie de conduite sont considérés comme des navires selon l'article 13.

Les chalands tractés et les engins de forage peuvent être des engins nautiques, des bâtiments de mer. Ils ne sont pas des navires.

Le navire inapte à affronter les risques de la mer devient innavigable, ce qui lui fait perdre la qualité de navire .il devient autre chose, soit une épave s'il est abandonné par son équipage et git au fond de l'eau, soit un simple engin, s'il est utilisé a d'autre fins que la navigation.

Le CMA est un droit des navires, et non un droit des engins nautique.

## **II. Navires susceptibles d'être saisis**

La question des navires saisis soulève un certain nombre de questions, comme suit : Tous les navires appartenant au débiteur sont-ils susceptibles d'être saisis ? Est-il possible de saisir les navires de l'armateur pour les dettes de l'affréteur ? Est-il possible de saisir un navire qui n'appartient pas au débiteur ?

### **A- Le navire appartenant au débiteur**

Le code maritime algérien (art 154) prévoit que «tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance maritime se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile».

L'armateur du navire (A) a mis en place une caution bancaire pour garantir une réclamation d'un armateur de pêche. Le réclamant a mis en jeu la banque locale de payer le montant de la garantie bancaire suite à une décision exécutoire.la banque, après avoir procédé a une simulation de calcul sur la base du taux change actuel, puisque la décision a été prononcée en dinar algérien, a fait ressortir une contre-valeur qui représente un montant inférieur au montant de la condamnation. Afin de couvrir la différence, le tribunal d'Oran a autorisé la saisie du navire B appartenant aux mêmes armateurs que le navire (A) <sup>1</sup>. Néanmoins, il appartiendra toujours aux tribunaux nationaux de préciser ce qu'il faut entendre par le terme de propriété, et quelles sont les conséquences de la fictivité de telle ou telle société d'armement <sup>2</sup>.

---

1. Tribunal d'Oran, 16/01/2019, n°19/493.

2. P.Bonassies&C.Scapel, droit maritime, n°617.

## B- Navires affrétés :

Un navire peut être saisi pour une réclamation maritime contre un affréteur coque nue ou a temps.

La convention de 1999 ratifiée par l'Algérie permet la saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée «s'il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'état dans lequel la saisie est demandé ».

Nous pouvons considérer que l'affréteur en dévolution se réfère à l'affrètement coque nue.

L'exigence du caractère privilège de la créance est la condition préalable pour saisir un navire affrété.

Seul le créancier du propriétaire, de l'affréteur coque nue, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire peut pratiquer une saisie sur le fondement d'une créance garantie par un privilège maritime en vertu de l'article 72 du CMA.

Le tribunal de Skikda a autorisé la saisie d'un navire pour créances du fournisseur de soute livrées au Sri Lanka et en Afrique du sud à l'encontre de l'affréteur a alors même que le navire avait été de nouveau à B. Le tribunal a appliqué d'une manière stricte l'article 150 du CMA définissant les soutes comme créances maritimes, sans pour autant prendre en considération le fait que les créances concernaient un ancien affréteur qui a délivré le navire a son propriétaire <sup>1</sup>.

L'affréteur coque nue, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire peut pratiquer une saisie sur le fondement d'une créance garantie par privilège maritime en vertu de l'article 72 du CMA, l'article 154 du CMA issu de l'ancienne convention de 1952 est toujours maintenu :

Art .155- « dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrètement répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, mais nul autre navire appartenant au propriétaire n'est tenue d'une créance maritime ».Cet article, selon nous, devrait être supprimé, puisqu'il limite la saisie d'un navire dans le cas d'un affrètement avec remise de la gestion nautique, ce qui vise essentiellement, si non uniquement les navires ayant fait l'objet d'un contrat coque-nue.

Il ne précise pas clairement le caractère privilégié des créances alors que la convention 1999est tout à fait claire <sup>2</sup>.

## C- Navires s'apprêtant à voyager Navire prêt à faire voile :

Au regard de la Convention de Bruxelles de 1952, il est permis de saisir un navire s'apprêtant à voyager, comme l'énonce l'article 3 F1 : sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant De la même manière qu'il est parti, au moment où vous n'êtes pas le propriétaire maritime de Navier, c'est ainsi qu'il a rapporté d'autant plus que Navier Saisi et prêt un vote équitable...

---

1. tribunal de Skikda, 03/09/2019, affaire 19/1954.

2. P.Bonassies&C.Scapel, droit maritime, n°604.

Quant à la Convention de Genève de 1999, elle était dépourvue de tout texte permettant d'imposer la saisie sur ce type de navire, ce qui a conduit à une divergence d'opinion quant à savoir si l'accord, étant dépourvu de ce texte, signifiait soutien ou refus de permettre au navire de voyager et les opinions jurisprudentielles divergent à cet égard.

Quant à la loi algérienne, elle s'est conformée aux dispositions de la convention de Bruxelles de 1952 et a stipulé la licéité de la saisie conservatoire du navire même s'il était prêt à voyager à l'article 154 de la loi nautique C. Elle dispose de garanties ou garanties suffisantes, et ceci est confirmé par l'article 156<sup>1</sup> de la loi maritime CMA, qui stipule : L'autorité judiciaire qui a ordonné la saisie, sur la base d'une demande présentée par le saisi ou son représentant légal, ordonne la levée de la saisie moyennant une caution ou une garantie suffisante.

Le navire est considéré comme prêt à voyager à partir du moment où le capitaine obtient les documents nécessaires au voyage auprès des autorités portuaires avant le départ, tels que la liste nominative des navigateurs (liste des noms des marins) et l'autorisation de quitter le port (déclaration de sortie de port). L'admissibilité de la saisie conservatoire des navires s'apprêtant à voyager entraîne une perturbation des intérêts liés au voyage en mer que le navire s'apprête à entreprendre, et compte tenu de la gravité des effets pouvant résulter de la signature de cette saisie pour l'ensemble des parties prenantes, certains les législations ont décidé que les navires ne peuvent être interdits lorsqu'ils sont prêts à voyager .

#### D- Saisie de navires apparents :

Plusieurs problèmes se sont posés à propos de ce type de navire - les navires apparents, de sorte que la propriété du navire appartient à des sociétés travaillant dans un groupe, de sorte que le propriétaire du navire n'apparaît pas, car le créancier qui veut saisir le navire se trouve perdu parmi un groupe de sociétés pour prouver la relation entre le débiteur et le navire à saisir.

Le problème de la possibilité de saisir un navire appartenant à l'une des sociétés du groupe a été soulevé afin de garantir la dette d'une autre société appartenant au même groupe. La justice française a résolu ce problème et a démontré la fausseté de ces sociétés (sociétés fictives), notamment dans l'affaire ORANDA, où la Cour d'appel de NUOR a statué dans son arrêt du 14/12/2000 La saisie conservatoire du navire est valable même si la dette, motif de la saisie, est née du fait d'un autre navire de la société du propriétaire

#### E- Saisie des navires commerciaux appartenant à l'état

L'article 1 de la Convention de Bruxelles de 1926 relative à l'immunité des navires appartenant à l'État 1 stipule que ce type est soumis aux dispositions du droit maritime, puisqu'il stipule ce qui suit : Les navires de mer appartenant aux gouvernements ou exploités par eux et les cargaisons leur appartenant et la cargaison et les passagers transportés par des navires gouvernementaux,

---

2- Voir article 156 du code maritime algérien.

Ainsi que L'État qui possède ou exploite ces navires est soumis, en ce qui concerne les créances relatives à l'exploitation de ces navires et au transport de ces marchandises, aux mêmes règles de responsabilité et les mêmes obligations qui s'appliquent aux navires, marchandises et bagages appartenant à des personnes.

En conséquence, les navires de commerce appartenant à l'État ne bénéficient d'aucune protection particulière, de sorte qu'ils peuvent être saisis et soumis à la juridiction de la justice nationale. L'article 2 de cet accord stipule également que ces responsabilités et obligations s'appliquent à la compétence juridique des tribunaux, les actions et les procédures, les mêmes règles prescrites pour les navires de commerce privés et pour les expéditions privées et leurs propriétaires sont appliquées. Et l'article 4 de la même convention précitée ajoute que l'Etat peut invoquer, à l'égard des poursuites engagées pour ses navires. Tous les moyens de défense et prescription pour déterminer la responsabilité dont bénéficie, et puisque cette saisie est soumise à la juridiction de la justice nationale, les tribunaux de chaque pays sont engagés En appliquant les dispositions de son droit interne, alors le statut juridique de ces navires est dicté par la concurrence, (l'importance de soutenir le secteur privé à se tourner vers l'exploitation maritime).

#### F- Saisie de navires vendus après la naissance de la dette maritime :

Dans son article 3, la convention de Bruxelles a permis la signature de cette saisie en stipulant que chaque demandeur peut saisir soit le navire auquel sa dette est attachée, soit tout autre navire appartenant au débiteur au moment de la naissance de la dette. Propriété du navire au moment de la saisie, mais plutôt sa propriété au moment de la naissance de la dette.

#### G- Navire n'appartenant pas à l'armateur débiteur

Selon la Convention de Bruxelles de 1952. La saisie conservatoire du navire est due à des dettes maritimes, et elles n'accusent pas la propriété du navire, ce qui compte c'est le type de dette, Pas sa propriété. Ce qui distingue la saisie conservatoire maritime, c'est qu'elle peut être signée sur un navire même si son propriétaire n'est pas le débiteur saisi.

Il est donc permis de signer la saisie conservatoire sur le navire et suivre son nouveau propriétaire si la propriété du navire a été transféré à ce tiers, alors qu'elle est surchargé d'hypothèque ou Des créances privilégiées prévues à l'article 73 du code maritime algérien, selon les conditions suivantes :

- Que la dette privilégiée ou l'hypothèque officielle liée au navire à saisir est née avant le transfert de sa propriété et que ce droit a été inscrit au registre du navire.
- Le transfert de propriété n'aurait pas dû avoir lieu lors d'une vente judiciaire du navire.
- Si la vente était volontaire, le droit de poursuite et la saisie pour créances privilégiées doivent être exercés dans un délai de 3 mois à compter de la date du contrat de propriété, tel que stipulé à l'article 87 de la loi maritime algérienne <sup>1</sup>.

1. Wassila Ben Amira, Farida Jallad, Saisie conservatoire du navire, Mémoire pour l'obtention du certificat de formation spécialisée de la magistrature, Branche de droit maritime, Deuxième promotion, Institut supérieur maritime d'Ismail, 2002, p. 12.

Où le créancier peut intenter une action en justice directement contre le navire, Action IN REM, c'est-à-dire une action en justice directe contre la chose, car le créancier peut saisir le navire auquel se rapporte la dette même s'il n'est pas entre les mains du débiteur selon Article 3, paragraphe 4. Le droit anglais considère que la relation entre le créancier et le saisissant, Le débiteur qui est saisi n'est pas une relation personnelle, donc l'action en justice est dirigée contre le navire et non contre le débiteur.

En même temps, les deux traités a permis la saisie d'autres navires qui, au moment de la naissance de la dette, appartenaient au débiteur, ce qui est la même approche suivie par les traités de Bruxelles et de Genève. Dans ce cas, il doit y avoir un droit de gage sur le navire qui donne au créancier le droit de poursuite et le droit de priorité, et il y a le droit d'effectuer des saisies conservatoires sur l'objet grevé du privilège.

## Chapitre 2 cas et procédures de la saisie conservatoire

## Introduction :

Des saisies peuvent être demandées pour tout type de créances maritime défini par l'article 151 du code maritime algérien, qui correspond à l'article 1<sup>er</sup> de la convention de 1999.

Le navire est un bien meuble particulier. Les règles de droit qui lui sont applicables varient entre les règles régissant les biens meubles et les règles régissant les biens immeubles. En droit maritime, le navire constitue l'assiette du crédit. Le créancier qui bénéficie d'un privilège maritime a le droit de saisir le navire de son débiteur. Comme en droit commun, le droit maritime connaît deux catégories de saisie : la saisie conservatoire et la saisie exécution. La saisie conservatoire est pratiquée par des créanciers démunis de titre exécutoire et leur permet d'éviter la disparition de leur gage, elle constitue en fait un excellent moyen de pression. Elle est couramment mise en œuvre, notamment en cas d'abordage(1). Tout récemment, en Algérie, une saisie conservatoire a été pratiquée sur un navire battant pavillon panaméen le 'Poavosa Ace'. Ce dernier a causé une rupture d'un câble sous-marin de fibre optique, provoquant une perturbation de l'internet pendant plusieurs jours dans le pays. C'est sur demande d'Algérie-Télécom, déposée le 16 novembre 2015 devant le tribunal d'Annaba, que celui-ci a rendu une ordonnance le 17 novembre 2015 autorisant la saisie conservatoire.

La saisie conservatoire a pour but d'éviter la disparition d'un gage, alors que la saisie exécution est une mesure extrême qui aboutit à la vente publique du navire et par la distribution du prix entre les créanciers. Le code maritime de 1976 contenait des dispositions sur la saisie conservatoire des navires, mais avait passé sous silence la saisie exécution d'où le recours aux règles de droit commun. La modification du code maritime en 1998 a permis l'introduction de huit articles régissant la saisie exécution des navires. La pratique de la saisie conservatoire telle que prévue par le code maritime de 1976 a engendré un ensemble de problèmes et de contraintes. En effet, selon le ministre algérien de la justice, 116 saisies conservatoires de navires de 45 nationalités différentes, ont été opérées entre 2005 et 2009 à travers les ports du pays. Et pour un seul navire italien ayant été bloqué abusivement pendant 18 mois, les pertes pour le trésor public ont atteint 27 milliards de centimes, soit 50 millions de centimes par jour. Les conséquences des saisies abusives de navires étant très lourdes, l'Algérie a entrepris la modification de son code maritime.

Les nouvelles dispositions sont fortement inspirées de la convention internationale de Genève, sur la saisie conservatoire des navires de 1999, ratifiée par l'Algérie en 2003. Notons que cette convention est entrée en vigueur le 14 septembre 2011, après sa ratification par l'Albanie. Le 14 mars 2011, devenant ainsi le dixième Etat. Des conditions sont requises pour la mise en œuvre de la saisie conservatoire. Certaines concernent le fond (I), d'autres, la forme (II).<sup>1</sup>

## **Section 1 : Conditions de Fonds**

---

1. Cf. ordonnance n° 7680- du 23/1976-10- portant code maritime in JORA n° 29 du 10/1977-04

1 cf. article 1er. De la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires in JORA n° 77 du 10 décembre 2003, p. 5.

## Section 1 : Conditions de Fonds

L'article 150 du code maritime modifié en 2010 énonce que « la saisie conservatoire signifie l'immobilisation ou la restriction au départ d'un navire en vertu d'une ordonnance sur requête rendue par une juridiction pour garantir une créance maritime ». Il en découle de cet article deux conditions de fond : l'une se rapporte à la créance, l'autre au navire.

### 1) Les conditions relatives à la créance à garantir :

Le code maritime algérien imitant la convention de Genève de 1999 a dans son article 151, modifié en 2010, donné un sens restrictif à la créance maritime. En effet, dans l'ancien article, la saisie conservatoire d'un navire pouvant être demandée par le bénéficiaire d'une créance maritime. Elle pouvait être fondée sur une simple allégation de créance. L'allégation d'une créance signifie que celle-ci n'est pas nécessairement certaine, liquide et exigible. Dans ce cas, le demandeur n'a pas besoin de prouver sa créance maritime. Cette dernière s'entend comme une créance qui naît à l'occasion d'un contrat ou se rapportant à un événement lié à la navigation ou à l'exploitation d'un navire. L'article 151 du nouveau code maritime algérien précise d'une manière limitative, d'ailleurs comme le fait la convention de 1999(1), les causes pouvant générer une créance maritime.

Art 151 : «Les créances maritimes pouvant donner, lieu à la saisie d'un navire sont celles qui résultent de l'une ou de plusieurs des causes suivantes » :

- a) Pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire ;
- b) mort ou lésions corporelles survenant sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- c) opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvegarde ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- d) Dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages, indemnisation de ces

Dommages, Coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et dommages, coûts ou pertes de navires similaires à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa ;

- e) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se

trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;

- f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement
- g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;
- h) pertes ou dommages subis par ou en relation avec les biens compris les bagages transportés par le navire ;
- i) avarie commune ;
- j) remorquage ;
- k) pilotage ;
- l) marchandises, matériels, approvisionnements, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ;
- m) construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire ;
- n) droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;
- o) gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations de la sécurité sociale payables pour leur compte ;
- p) paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;
- q) primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte ;
- r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte ;
- s) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ;
- t) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ;
- u) hypothèque, « mort-gage » ou droit de même nature sur le navire ;
- v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

Ces créances maritimes telles que prévues par le code maritime algérien et la convention de Genève de 1999 diffèrent quelque peu de celles prévues par la convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires (1).

---

1- cf. article 1er. De la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires in JORA n° 77 du 10 décembre 2003, p. 5.

Certaines créances qui n'étaient pas admises dans la convention de 1952, sont mentionnées dans le code maritime algérien et dans la convention de 1999. Il s'agit notamment des primes d'assurances et des frais d'agence ou commission de courtage en relation avec le navire.

Par ailleurs, de nouveaux types de créances en relation avec les développements technologiques, comme les créances résultant des dommages à l'environnement ont vu le jour <sup>2</sup>.

Les créances maritimes énumérées d'une manière limitative par le code maritime algérien et la convention de 1999, mais aussi par la convention de Bruxelles de 1952 sont de nature à protéger la liberté de navigation. Un navire ne peut être saisi que pour une créance maritime liée à l'exploitation du navire. Un créancier terrestre, comme une banque, qui a ouvert un crédit simple à l'armateur, ne peut saisir un navire. La saisie conservatoire doit être pratiquée sur un navire.

## 2) Les conditions relatives au navire, objet de la saisie :

Selon l'article 154 du code maritime algérien : « tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance maritime se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile ».

En cas d'abordage, par exemple, la victime peut saisir le navire à l'origine de l'abordage, mais il peut aussi saisir tout autre navire appartenant au propriétaire du navire abordeur.

Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime. Il en est de même à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime. Ainsi donc, le demandeur peut saisir un navire en cas d'affrètement à temps ou coque nue alors que ce navire n'appartient pas par hypothèse même au créancier, mais au fréteur.

Notons qu'en cas de vente du navire par le débiteur, la saisie conservatoire d'un navire demeure possible mais à la condition que le créancier bénéficie d'un privilège sur le navire.

En vertu de l'article 153 du code maritime algérien, la saisie conservatoire pratiquée sur un navire ne porte pas atteinte aux droits de son propriétaire. Dès lors, l'immobilisation du navire prévue par l'article 150 de ce même code n'est-elle pas déjà une atteinte ? Quand la loi dit qu'elle ne porte aucune atteinte, il faut évidemment l'entendre comme signifiant qu'elle ne porte aucune autre atteinte, car l'impossibilité de faire partir le navire en est une par elle-même <sup>2</sup>.

---

2 -Cf. loi n° 9805- du 25/1998-06- modifiant l'ordonnance n° 7680- portant code maritime in JORA n° 47 du 27/1998-06-.

Tous les navires ne sont pas saisissables. Il en est ainsi pour les navires d'Etat. Ces derniers bénéficient d'une immunité particulièrement lorsqu'ils assurent une mission de service public. Dans ce cas, deux conditions sont nécessaires. La première, le navire doit appartenir à l'Etat ou être exploité par lui ;

La deuxième, le navire doit avoir été exclusivement affecté, au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial.

Aussi bien le code maritime dans sa version de 1976, que dans les modifications qu'il a subies en 1998, les règles de procédures de la saisie conservatoire n'étaient pas précisées. Celles-ci sont contenues dans les amendements de 2010.

## **Section 2 : Les conditions de forme de la saisie conservatoire des navires :**

Le code maritime algérien prévoit un certain nombre de règles à suivre en matière de saisie conservatoire. Elles concernent la demande de saisie, mais aussi la fin de la saisie qui fait l'objet d'une main levée.

### **1) La demande de saisie conservatoire du navire :**

Art 152 du CMA : « La juridiction compétente ordonne, sur demande de la personne alléguant une créance maritime, la saisie conservatoire ».

Selon les dispositions de l'article 152 du code maritime, la saisie conservatoire d'un navire est ordonnée par la juridiction compétente. L'ordonnance de saisie est rendue sur demande de la personne alléguant une créance maritime. Avant de statuer sur la demande de saisie, la juridiction doit convoquer et entendre l'autorité portuaire. Cette dernière est tenue de formuler ses observations. Le non-respect de cette procédure rend la demande de saisie conservatoire irrecevable.

Lorsque le saisissant ne réside pas en Algérie, la loi lui impose d'élire domicile soit chez un consignataire du navire, soit chez un avocat. Toutes les significations lui seront adressées chez ces représentants. Elles seront dès lors réputées ne faites à personne. Le but de cette obligation est qu'aucun retard n'entrave la procédure.

Par ailleurs, afin d'éviter que la saisie puisse engendrer des préjudices pour le port, le juge peut ordonner au besoin la présence de l'autorité administrative maritime locale.<sup>2</sup>

---

1 cf. R. Rodière Droit maritime 'Le navire', Dalloz, Paris. 1980, p. 255

2 cf. ordonnance n° 7680- du 231976-10- portant code maritime in JORA n° 29 du 101977-04

3 cf. loi n° 9805- du 251998-06- modifiant et complétant l'ordonnance n° 7680- portant code maritime in JORA n° 47 du 271998-06

4 cf. loi n° 1004- du 152010-08- modifiant et complétant l'ordonnance n° 7680- portant code maritime in JORA n° 46 du 182010-08

Les tribunaux algériens en application de la convention de 1999 imposant aux créanciers saisissants l'obligation de fournir une garantie de 10% du montant de la réclamation à raison de tout dommage perte causé par la saisie et dans laquelle la responsabilité du créancier peut être prouvée, notamment, mais non exclusivement, à raison de la perte ou du dommage éventuels subis par le défendeur par suite.

Notons que la demande de saisie conservatoire de navires ne peut être recevable par la juridiction que si le saisissant ou plus exactement le demandeur présente une garantie qui ne peut être inférieure à dix pour cent (10 %) de la valeur de la créance. Cette garantie vise à couvrir toute perte causée par la saisie susceptible d'être supportée par le défendeur et dans laquelle la responsabilité du créancier peut être prouvée.

L'article 158 du code maritime tient le demandeur de la saisie responsable du préjudice causé à la suite de la saisie injustifiée du navire.

L'effet majeur recherché par la procédure d'une saisie conservatoire de navire, c'est d'obtenir son immobilisation, en empêchant son départ du port. Pour cette raison, les autorités portuaires et les autorités administratives maritimes sont tenues de prendre toutes les mesures nécessaires afin que le navire saisi ne quitte pas le port. Soulignons que tout navire ayant fait l'objet d'une saisie, qui tente de fuir, est arraisonné et conduit dans un port algérien. Le navire fuyant et qui refuse d'obtempérer aux injonctions de la police maritime peut faire l'objet de coups de semonce, qui peuvent se transformer en tirs réels. Cependant, les personnes doivent être épargnées.

L'intérêt de l'armateur, comme d'ailleurs du port, est que la saisie conservatoire du navire ne soit pas prolongée, ce dernier (l'armateur) peut présenter une demande de main levée de la saisie au près du tribunal compétent, d'où la demande généralement de sa main levée, une fois la main levée prononcée après le dépôt de la garantie (caution bancaire ou garantie du correspondant P&I), le tribunal libère immédiatement les 10% de la contre garantie.

## **2) Tribunal compétent pour délivrance de l'ordonnance de la saisie**

L'autorité compétente pour ordonner la saisie du navire est le président du tribunal du port où la saisie est effectuée

## **3) L'ordonnance de la Saisie Conservatoire :**

Outre les ordonnances relatives à la saisie conservatoire spécifiées dans le code de procédure civile algérien, qui stipule qu'une fois la saisie conservatoire pratiquée en vertu d'une ordonnance rendue par le président du tribunal, il faudrait en application de l'article 662 et 666 la faire valider par le juge du fond et c'est à partir de ce moment que la saisie est convertie en voie d'exécution en ce que ce jugement ordonne la vente ou la restitution des biens saisis.

Le demandeur doit engager une procédure de validation de la saisie auprès du tribunal dans un délai de quinze jours compté de la date d'exécution de la saisie ordonnée par le président de la juridiction compétente. A moins que de telles procédures ne soient commencées, le navire ne peut rester en saisie plus que quinze jours, parce que l'ordonnance de la saisie initiale expire à cette échéance.

Une fois l'ordonnance de saisie rendue par le juge, celle-ci doit être notifiée afin d'éliminer les saisies abusives. La notification est faite à l'autorité portuaire concernée garde-côtes, à l'autorité administrative locale, au capitaine du navire et, le cas échéant, à la représentation consulaire de l'Etat dont le navire bat pavillon, avec une déclaration qui mentionne le résumé de l'ordonnance de saisie. L'huissier demande toujours aux parties d'accuser réception.

#### **4) La Garantie Bancaire :**

Une fois que l'ordonnance de la saisie conservatoire est établie et notifiée, le tribunal accorde aux deux parties du litige un délai de 03 jours pour le dépôt d'une garantie bancaire auprès d'une banque de droit algérien, Deux situations sont possibles.

A défauts d'accord entre les parties sur le caractère suffisant et formel du cautionnement, le juge en détermine les modalités et le montant. La garantie ne doit pas excéder la valeur du navire saisi.

En pratique, un expert juridique est nommé pour déterminer la valeur du navire.

L'article 156 du CMA prévoit que le tribunal de la juridiction dont le navire a été saisi doit permettre la main levée du navire à condition qu'une garantie suffisante soit fournie.

La loi ne précise pas le type de garantie requise et le montant, néanmoins, l'article 123 du CMA traitant la limitation de responsabilité aborde la constitution des fonds soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire jugée satisfaisante par la juridiction compétente.

En pratique, seule une garantie bancaire émise par une banque algérienne est acceptée par les réclamants algériens, soit réceptionnaires privés/publics ou assureurs privés /publics, afin d'obtenir la main levée

##### **A- Présence d'une garantie bancaire :**

Dans ce cas, procéder à l'exécution d'office par la banque émettrice, de la décision judiciaire dûment notifiée ainsi que l'acte de garantie en l'invitant à verser les sommes mises à la charge du débiteur.

##### **B- Absence d'une garantie bancaire :**

Ici, procéder, par tous moyens de droit, à l'exécution de la décision judiciaire.

Après l'achèvement des trois jours de négociations, une ordonnance de saisie définitive est notifiée aux gardes côtes en cas de refus de dépôt de la garantie bancaire par le transporteur.

## 5) La main levée de la saisie conservatoire du navire :

La mainlevée de la saisie conservatoire, a pour but de libérer le navire après que le demandeur provoquant la saisie aura en sa possession une garantie suffisante déposée par le débiteur (armateur du navire ou transporteur ou son P&I Club), cette procédure ne peut être accordée que par la juridiction compétente (tribunal du port de déchargement)

Art. 156. La juridiction qui a ordonné la saisie accorde la main levée de la saisie, sur demande légal de l'armateur lorsqu'une caution ou une garantie suffisante aura été fournie. Faute d'accord entre les parties, la juridiction fixe la nature et le montant de la caution ou de la garantie sans Toutefois dépasser le montant du navire saisi. Art. 156 bis : «La demande de main levée peut être introduite par l'autorité portuaire concernée ou l'autorité administrative maritime locale pour des raisons ayant trait à la sécurité et à l'ordre publics ».

La demande de main levée est formulée devant la juridiction ayant ordonnée la saisie conservatoire du navire. En principe, le montant et la nature de la caution ou de la garantie sont fixés en commun accord par les parties. A défaut, par la juridiction. Ce montant ne peut pas être supérieur à la valeur du navire saisi. On entend par garantie une somme effectivement disponible. Elle consiste généralement en une lettre d'un P& I club, assureur de responsabilité.

Parallèlement à cette procédure, une action au fond doit être engagée par le demandeur par devant le tribunal compétent (seul habilité pour statuer sur le fond de l'action intentée).

Cette action pour but de mettre en cause le débiteur, et vise à le condamner au paiement des créances résultant des dommages causés durant la phase du transport et jusqu'à la livraison de la marchandise au destinataire.

Quand une main levée de la saisie est accordée en contrepartie d'une caution ou garantie, la demande de main levée ne constitue nullement une reconnaissance de responsabilité, ni une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Par ailleurs, pour des raisons liées à la sécurité et à l'ordre public, la demande de main levée de la saisie peut être introduite soit par l'autorité portuaire, soit par l'autorité administrative maritime locale.<sup>3</sup>

6) Règlement à l'amiable Plusieurs affaires ont été réglé à l'amiable entre les armateurs et les assureurs pour éviter la saisie de leur navire et la mobilisation du navire qui coutent très cher pour les armateurs.

---

3 cf. loi n° 9805- du 251998-06- modifiant et complétant l'ordonnance n° 7680- portant code maritime in JORA n° 47 du 271998-06

## Chapitre 3 les conséquences de la saisie conservatoire

Après avoir évoqué dans le premier chapitre ce qu'est (la définition) de la saisie conservatoire et dans le deuxième ses conditions et procédures, nous aborderons dans ce chapitre les conséquences de la saisie qui est l'objectif principal de sa signature,

En conséquence nous diviserons ce chapitre cinq sections, dans le premier thème nous étudierons les effets de la saisie conservatoire sur le navire saisi, nous aborderons les conséquences de la saisie du navire du point de vue de l'ASSUREUR, et il sera accompagné d'une étude de cas.

## **Section 1 : conséquences sur le navire saisie**

L'imposition de la saisie conservatoire sur le navire a pour but de saisir l'argent (contrôler) et de le remettre entre les mains du pouvoir afin d'empêcher le débiteur d'en disposer d'une manière qui est préjudiciable à l'intérêt du créancier saisissant.

Cette saisie ménage des effets juridiques visant à atteindre cet objectif, à commencer par empêcher le navire de quitter le port afin que le créancier ne perde pas ses droits.

Ce qui nécessite la nomination d'un garde judiciaire pour le garder, qui a un but de préserver les droits du créancier.

### **A. Empêcher le départ du navire :**

La saisie conservatoire du navire ne vise pas à le vendre comme c'est le cas de la saisie exécutive, mais vise plutôt à garantir le seul droit du créancier et à empêcher le débiteur d'en disposer, ce qui n'est possible qu'en empêchant le navire de quitter le port,

Car cet effet est considéré comme l'effet le plus important de la saisie conservatoire et il a été inclus dans toutes les lois et législations, et cet effet est dérivé de la Convention de Genève de 1923, qui comprenait la liberté des navires d'entrer et de sortir du port, car sans cette suspension il est difficile pour le créancier d'obtenir ses créances malgré toutes les tentatives qu'il fait pour cela,

Donc, La saisie conservatoire du navire empêche légalement ce dernier de sortir le port d'immobilisation, et la responsabilité de l'empêcher de naviguer incombe généralement aux autorités portuaires, de sorte que ces autorités prennent toutes les mesures pour assurer l'exécution de cet arrêté après en avoir été notifiées,

Comme prévu pour l'arrêt du navire dans le traité de Bruxelles de 1952 et il a été inclus dans toutes les lois qui ont ratifié ce traité, y compris la loi maritime algérienne dans l'article 150 de celui-ci, en disant : après son amendement de 2010 Art. 150 : «La saisie conservatoire signifie l'immobilisation ou la restriction au départ d'un navire en vertu d'une ordonnance, sur requête rendue par une juridiction pour garantir une créance maritime ».

Le navire est arrêté après la délivrance de l'ordonnance de saisie conservatoire, par laquelle les autorités portuaires, immédiatement après avoir été avisées de la saisie, prennent toutes les mesures nécessaires pour arrêter le navire. Il incombe donc aux autorités compétentes, une fois qu'elles sont notifiées officiellement pour empêcher le navire de quitter le port, même si le navire est prêt à voyager, et ces procédures étaient prévues à l'article 159 du code maritime.

Par cet article, le législateur algérien a permis aux autorités portuaires de prendre toutes les mesures qu'elle voit nécessaires pour que le navire ne sorte pas et soit arrêté, qu'il soit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Algérie, et les autorités portuaires continuent de pratiquer ces mesures pour empêcher la navire de voyager jusqu'à ce qu'une ordonnance judiciaire soit émise pour lever la saisie.

### **B. la position du navire après son arrêt :**

L'immobilisation du navire à l'intérieur du port ne signifie pas qu'il ne se déplace pas d'un port à l'autre, la jurisprudence française ayant considéré que l'immobilisation du navire dans le cadre des procédures de saisie n'empêche pas les autorités portuaires de transférer le navire saisi à l'intérieur du port ou en le transférant d'un port à un autre.

#### **❖ Déplacement de navire dans le même port :**

Les lois prévoient d'empêcher le navire de quitter le port, mais il ne s'oppose pas à son déplacement à l'intérieur de la zone de port, et donc les officiers de port peuvent, pour des raisons liées à l'exploitation du port ou sécurité, ordonner le transfert du navire d'un quai à un autre. Cette opération peut être effectuée par l'équipage et ceci pour la possibilité d'une menace imminente telle que l'incendie ou le risque d'explosion.

#### **❖ Déplacement de navire d'un port à un autre port :**

Selon la loi algérienne, le juge peut autoriser le navire à partir d'un port à un autre lorsque l'encombrement du port dans lequel il se trouvait est surchargé, car y rester peut entraîner un rétrécissement de l'étouffement sur les infrastructures de port et présente un danger pour le port, La sécurité des personnes et des biens, ainsi une demande peut être introduite auprès du président du tribunal compétent pour lever l'interdiction et permettre le transfert du navire vers un autre port, et la loi maritime algérienne l'a inclus dans l'article 160 bis 8.

### **C. Désignation d'un administrateur judiciaire**

La saisie conservatoire du navire entraînant l'interdiction de sa circulation, cela nécessite la désignation d'un garde judiciaire pour le garder, celui-ci étant désigné par l'huissier de justice dans le procès-verbal de saisie, et sa mission est de garder le navire durant la période de la saisie.

Le gardiennage est l'un des conséquences de la saisie sur le navire, la nomination du gardien, la position juridique du gardien et la résiliation du gardien, comme cela sera expliqué ci-dessous :

### **+ Signification d'un administrateur judiciaire**

Dans le domaine de la saisie, on entend par le gardiennage les actes posés après la signature de la saisie, dans le but de préserver les fonds saisis. La procédure de saisie ne dépend pas de la nature de l'argent saisi, et l'exigence de saisie est liée à l'existence d'une crainte de la disposition du débiteur de l'argent saisi.

### **+ Désignation d'un administrateur judiciaire**

L'imposition de la saisie conservatoire sur le navire entraîne le transfert de sa possession de la personne saisie à un garde légal qui est désigné par l'huissier dans le procès-verbal de saisie,

Ce garde est seul responsable pleinement s'engage à le conserver et préserver du point de vue juridique et matériel, et de là il est responsable en cas de destruction par sa faute, à condition que la totalité de sa possession lui en soit transférée.

Malgré l'importance de cette question, il n'existe aucune disposition dans la loi maritime algérienne concernant la nomination d'un garde sur le navire saisi, et donc les règles générales s'appliquent. Selon l'article 660 BCMAC, les fonds saisis restent entre les mains du saisi. Tant que la saisie n'est pas confirmée ou l'ordre de le retirer, mais l'article 1- L'article 160 paragraphe 03 de la loi maritime stipule que : «Lorsque le navire bat pavillon étranger, une copie de la décision de saisie est communiquée à la représentation consulaire du pays dont le navire bat pavillon et dont le navire est gardé sous la responsabilité du créancier saisissant».

Le navire d'un pavillon étranger, lorsqu'il est gardé sous la responsabilité du créancier et en général, qu'il soit le gardien est la personne saisie, le, saisissant, doit maintenir le navire qui reste dans le lieu de sa saisie jusqu'à ce que la saisie soit levée, afin qu'il évite de sa destruction si c'était de sa faute et qu'elle est en sa possession, il doit donc la mettre dans un lieu sécurisé.

La jurisprudence a soulevé plusieurs questions quant à la détermination de la personne responsable si le navire est touché ou endommagé lors de saisie, sans que cela n'est d'une faute du gardien.

Le problème qui se pose ici est de savoir qui est le gardien du navire, est-ce le capitaine qui conserve ses fonctions pendant la saisie provisoire du navire ou le débiteur, ou est-il possible que la garde soit transférée au créancier qui demande la saisie ?

Malgré l'importance de cette question, elle n'a pas été réglementée par des textes particuliers, et le législateur algérien la expose en vertu de l'article 160 bis 7.

L'exploitant du navire saisi est tenu de conserver à bord du navire un nombre minimum de marins pour assurer sa sécurité, et cet article a été modifié après la promulgation de la loi 10-04. Lorsqu'un autre paragraphe a été ajouté stipulant qu'en l'absence de cet équipage, l'autorité judiciaire compétente demande à l'autorité portuaire compétente de nommer un gardien pour le navire aux frais de la personne saisie.

Quant à l'équipement du navire, il reste sous la garde de son propriétaire. Si une personne a déplacé un navire d'un endroit à un autre, et qu'il a causé un dommage, il en est responsable. Mais si le dommage est dû à un défaut dans l'équipement du navire, l'armateur reste responsable. D'un point de vue pratique, le navire reste sous bonne garde. Son représentant légal, c'est-à-dire le capitaine du navire, est le meilleur garant de la bonne conduite de ses affaires.

## **Section 2 : conséquences sur l'armateur**

### **1. Limitation aux droits du débiteur à l'exploitation de navire**

La saisie, comme nous l'avons dit, ne soustrait pas l'argent à la responsabilité de son propriétaire, ce qui fait qu'il est loisible à la personne saisie d'utiliser l'argent saisi tel qu'il l'utilisait avant la saisie, mais cela ne signifie pas que le pouvoir du débiteur d'utiliser l'argent est libre de toute restriction, mais il est plutôt limité dans certaines limites. Il est interdit au débiteur d'utiliser l'argent saisi s'il n'en est pas le gardien, car l'utilisation nécessite la possession physique de l'argent, ce qui est la possession du dépositaire, et d'autre part, si le débiteur pouvait utiliser son argent saisi, s'il en avait nommé un dépositaire, à la condition qu'il n'en fasse usage que pour ce qui lui est attribué, sinon son usage entraînera son dommage<sup>1</sup> et il ne perçoit pas d'indemnité pour le gardiennage.

Ces règles relatives à l'utilisation de l'argent saisi, si celui-ci est meuble, s'appliquent-elles au navire comme meuble, ou sont-elles soumises à des règles qui lui sont propres, en référence au droit maritime, notamment les articles relatifs à la saisie conservatoire dès le navire des articles 150 à l'article 159. Nous notons qu'ils n'ont pas abordé cet effet, et par conséquent En l'absence de règles spéciales dans le droit maritime, les règles générales susmentionnées s'appliquent, et par conséquent le droit du débiteur de disposer de son navire est restreint jusqu'à la fin de la crise.

---

1- Lorsque l'article 699 LMQ stipule ce qui suit : Si le gardien est payé, le gardien ne peut user, exploiter ou prêter les fonds saisis sauf sur ordonnance judiciaire contraire, faute de quoi il sera passible de la peine prévue au Code pénal. Code des délits liés aux fonds saisis.

Bien que le droit de propriété donne à son propriétaire le droit d'exploiter l'argent dont il est propriétaire, la saisie, si elle ne soustrait pas l'argent à l'obligation de son propriétaire, n'en restreint pas moins son pouvoir d'exploiter pour ne pas d'entraver les procédures de saisie, donc si le débiteur n'est pas gardien, alors il lui est interdit d'exploiter son argent saisi, même s'il était gardien, il ne pourrait donc pas l'exploiter à moins d'avoir obtenu une autorisation<sup>o</sup> du président du tribunal, car il pouvait louer (location/affrètement) l'argent saisi si le président du tribunal l'y autorisait en vertu d'une ordonnance sur requête <sup>2</sup>.

En conséquence, ces règles s'appliquent au navire En l'absence de dispositions particulières règles.

## 2. Limitation du droit du débiteur de l'utilisation du navire.

Si l'objectif du créancier de la saisie conservatoire du navire est de l'arrêter et de l'empêcher de se déplacer et de voyager en garantie de sa dette maritime, cela ne signifie pas l'expropriation de son propriétaire, mais ce dernier reste propriétaire pendant toute la durée de la saisie jusqu'à ce qu'il soit vendu aux enchères publiques (vente aux enchères) Après avoir fixé la réservation et l'avoir convertie en saisie exécutive.

Partant de ce principe, le propriétaire saisi peut disposer du navire dans tous les actes juridiques, tels que la vente ou l'hypothèque, et ce, en application de l'article 153 du CMA qui stipule ce qui suit : « La saisie conservatoire pratiqué sur un navire ne porte pas atteinte aux droits de son propriétaire ».

## 3. La saisie exécution :

La mise en œuvre de la saisie exécution des navires est régie par les dispositions des articles 160-1 à 160-8 du CMA vires.

Ces procédures consistent à constater la saisie provisoire et à la transformer en saisie exécutoire après que le créancier préposé à la retenue a obtenu un acte exécutoire et pris les conditions préalables à l'exécution, après quoi le passage à l'étape de la vente aux enchères publiques du navire saisi.

Selon les articles cité en cas de non-paiement de la créance dans un délai de 20jours suivant le commandement de payer, le saisissant citera le propriétaire du navire devant le tribunal compétant, qui lui signifiera qu'il sera procédé a la saisie exécution du navire.

Une fois le demandeur a obtenu un jugement exécutoire peut saisir le tribunal pour l'ouverture d'une procédure de vente forcée après vingt jour à compter de la date de l'ordre de paiement.

---

2- Voir l'article 691 au 2 du LMQ

L'argent saisi demeure la propriété du débiteur pendant toute la durée de la saisie, mais il ne peut en disposer d'une manière qui porte atteinte aux droits des créanciers saisissants. Par conséquent, la saisie limite l'autorité du propriétaire. Cette limitation est représentée dans la non-exécution de la cession et la restriction du droit du créancier d'utiliser et d'exploiter le navire.

### Section 3 : conséquences sur les ports

Les procédures de saisie conservatoire sur les navires restent comme les autres procédures conduisant à l'arrêt du navire dans le port, soient les motifs ou la partie qui l'a ordonnée, et infligent une série d'effets négatifs au port dans lequel le navire est ancré (impacts négatifs).

Le port est un facteur important du transport maritime et s'y déroule Tous les travaux complexe, tels que le chargement, le remorquage et le pilotage, mais sa mission reste de recevoir des navires, dans n'importe quel quai du port,

un ensemble de capacités doit être mis en place pour cela afin qu'ils puissent accoster dans les conditions appropriées, et puisque la saisie conservatoire empêche le navire de naviguer, cela crée un ensemble d'obstacles sur le port dans lequel il demeure, et parmi les plus importants de ces obstacles sont ceux liés à la sécurité du port, que nous aborderons dans la première partie, ainsi que les obstacles liés aux activités portuaires, que nous aborderons dans la deuxième section.

#### 1. les effets de la saisie conservatoire du navire sur la sécurité du port

Les missions liées à la sûreté du port ont été confiées à - la police de port - qui garantit cette sûreté, et y est chargée de la sécurité, selon les pouvoirs conférés à et liées à la gestion et à l'exploitation du port, donc l'augmentation du nombre de navires saisis Judiciaire ou administrative, ces réserves de toutes sortes augmentent plusieurs risques :

Risque de collision (risque d'abordage) et de pollution en plus des dangers provenant de la cargaison du navire (marchandises) présente dans le port en particulier, Ceux qui transportent des matières dangereuses (produits dangereux), ainsi que les fuites de carburant (fuite de carburant) ou d'huiles (lubrifiant).

donc on constate que l'institution portuaire au niveau de laquelle la saisie est effectuée est obligée d'épurer ces matières, ce qui est une opération très complexe et coûteuse , donc la gestion du Port pour protéger son environnement et maintenir ses ressources du danger de pollution marine .

Bien qu'il existe certaines solutions prévues par la loi, elles ne sont pas suffisantes, par exemple ce qui a été dit à l'article 63 du décret 02-01 relatif à la définition du régime général pour l'exploitation des

ports, qui stipule : Il doit être disponible dans les navires et engins flottants, quelle que soit leur nature, qu'ils soient en entrepôt ou qu'ils soient en attente prolongée de réparation (réparation) ou pour toute autre raison. Toutes les garanties nécessaires pour sécurité et navigation exigées par la législation et la réglementation en vigueur <sup>1</sup>.

Il est également possible de transférer le navire d'un (des) bassin(s) à un autre lorsque le port est encombré, l'autorité portuaire étant contrainte de transférer le navire saisi et de lui allouer une place, ce qui est prévu à l'article 938 du code maritime algérien.

Art 160-8 du CMA : « nonobstant les dispositions du présent article et pour des considérations de sécurité, les autorités concernées peuvent, en tant que de besoin, prendre les mesures nécessaires à l'enlèvement du navire saisi ».

Les officiers de port sont qualifiés pour des raisons de sécurité ou d'exploitation En ordonnant aux navires ayant fait l'objet d'une saisie légale de se diriger vers d'autres centres à quai ou vers l'immensité du port, ou d'effectuer la procédure en concertation avec les intérêts de la police maritime-garde cote, la tâche de déplacer le navire ancré dans le quai du port a lieu dans le port lui-même, , il peut être évacué vers un autre port, et les autorités concernées peuvent.

Le cas échéant, prendre les mesures nécessaires pour transférer le navire saisi et par conséquent l'autorité portuaire prend les mesures nécessaires pour préserver la sécurité du port et le déroulement normal (fonctionnement régulier) de ses activités habituelles.

## **2. les effets de l'immobilisation préventive du navire sur les activités portuaires :**

Les ports maritimes sont préparés à recevoir les navires dans les meilleures conditions, mais cette situation est entravée par le recours fréquent à empêcher le navire de se déplacer et de le maintenir dans le port, car son séjour pendant une longue période gêne fortement les mouvements dans celui-ci, surtout si l'empêchement est dû à une saisie conservatoire qui affecte le fonctionnement du port.

L'arraisonnement du navire peut entraîner un retard dans le financement (approvisionnement) des entreprises et industries ou l'impossibilité de décharger les marchandises (déchargement des marchandises) à bord du L'importante exploitation naturelle du port, en plus des pertes encourues par l'autorité portuaire et des frais de transport des navires (charges et frais de déplacement des navires) saisis d'un endroit à un autre.

---

1. La loi maritime algérienne est également dépourvue de toute disposition relative à l'effet de la saisie exécutive sur la poursuite des contrats des travailleurs à bord du navire, mais son article 160 bis 07 stipule qu'il est obligatoire pour l'exploitant de tenir un nombre minimum de marins à bord pour assurer sa sécurité.

Et bien que le législateur ait rendu la période de détention de courte durée, on constate parfois que la détention se prolonge sur une période plus longue, et dans cette situation cela entraîne une augmentation des pertes financières qui en résultent, d'autant plus que le navire n'est pas exploité, et là on soulève la Question suivante, l'immobilisation du navire pendant une durée supérieure à la durée prévue par la loi entraîne-t-elle une indemnisation.

Le navire est tenu de quitter le port immédiatement après la fin du processus de déchargement, mais plutôt à la fin de la période autorisée. Si la période de déchargement dépasse la limite autorisée, l'autorité portuaire a le droit de percevoir en contrepartie de l'exploitation continue et du retard du lieu où se trouve le navire. Quant à ce qui est lié au paiement de l'indemnité, il incombe au bénéficiaire de la saisie du navire, c'est-à-dire au créancier saisissant, et cette indemnité est considérée comme une dette de privilège (créance privilège).

#### **Section 4 : conséquences sur l'assurée et l'assureur**

D'après notre appartenance au secteur de l'assurance économique, et d'après notre traitement quotidien de ce type de dossier en tant que partie initiale, nous intervenons auprès de cette catégorie d'assureur, nous représentons la partie débitrice et parfois la partie créditrice, c'est ce qui nous fait porter des casquettes différentes parfois contradictoires, et cela s'appuie sur le travail de l'assureur en général pour cela et pour lier la question de la saisie conservatoire sur le navire et notre travail d'assureurs,

Donc on va étudier dans ce sujet la saisie conservatoire du point de vue de l'assureur et nous avons divisé

La recherche en deux parties, la première dans laquelle nous aborderons l'importance de la saisie conservatoire pour les compagnies d'assurance opérant dans le cadre du transport maritime,

#### **L'importance et le rôle de la saisie conservatoire sur le navire pour l'assureur :**

Avant d'aborder le sujet de la saisie conservatoire pour les assurés, nous donnons quelques notions sur les contrats d'assurance pour le transport maritime que le législateur algérien leur a attribués dans l'ordonnance 95/07, deuxième partie, chapitre trois, pour les assurances maritimes, telle qu'elle est divisée en deux parties principales, à savoir :

- Assurance Corp. Assurance corps de navire, qui prend plusieurs formes, y compris tous risques, tous risques, perte totale ou perte, Perte total et délaissement et Franc d'avarie particulière sauf, spécifié en un an.
- Quant à l'assurance de biens, assurance faculté maritime, elle prend plusieurs formes de polices, et elle est représentée en tous risques, Tous risques ou FAP SAUF, et la police d'assurance prend des types

que l'on retrouve sous quatre polices, qui sont le voyage pour un voyage POLICE AU VOYAGE ou sous la forme d'un document d'assurance ouvert POLICE D'ABONNEMENT ou police à éteindre ou police tiers chargeur – transitaire

L'assureur étant considéré comme un maillon important dans le processus du transport maritime et de la chaîne logistique, pour son rôle de garant des biens en général, on ne peut s'en passer, afin de donner le caractère de confiance au processus de transport, et celui-ci est en quelque sorte lié à l'aventure maritime, elle-même pleine de risques de nature différente (incendie), noyade (naufage), collision (abordage), vol, avarie particulière, etc. (avarie commune)

Cependant, l'assureur se trouve parfois confronté à des situations qui l'obligent à recouvrer ses droits (action récursoire) et les droits de l'assuré dans le cadre du contrat d'assurance maritime, et à cet égard il suit souvent des procédures amiables (transactions à l'amiable) pour atteindre ce que l'on souhaite, mais parfois cela se heurte au mutisme de ses citoyens, aussi le législateur lui va-t-il trouvé d'autres moyens qui peuvent être utilisés pour atteindre ce but. Parmi ces procédures est la saisie conservatoire quand explique dans cette partie.

Actions de l'assureur vis-à-vis de la saisie conservatoire de navire Ce qu'il faut d'abord souligner, c'est que l'assuré possède la capacité juridique (qualité) lui permettant de recouvrer ses différents droits, que ce soit:

 droit inhérent :

Le recouvrement des primes d'assurance impayées de l'assurance sur le navire assurance Corp.

les primes d'assurance (y compris les cotisations mutuelles) du navire qui doit être acquittée par l'armateur ou son nu-locataire (affrètement à coque nu) ou pour leur compte....<sup>1</sup> C'est une des dettes maritimes qui nécessite la signature d'une saisie conservatoire et ce est à l'opposé de ce qu'il y avait dans l'accord de Bruxelles de 1952 car cet accord était dépourvu de mention de cette dette et son inclusion est intervenue après des pressions des assurés,

Ainsi que des Clubs P&I, qui souffraient du non-paiement des primes d'assurance de certains de leurs assureurs, et le législateur algérien, en ratifiant les conventions de Genève et de Bruxelles,

S'est rallié aux nouvelles dispositions mentionnées dans la convention de Genève de 1999, comme l'article 151 de la loi 2-04-10 du 2 du 15/08 /2010,<sup>2</sup> modifiant et complétant la loi maritime algérienne, les dettes maritimes selon lesquelles le navire est saisi dans une liste exhaustive de 22 motifs de dette maritime, selon les modalités et conditions précitées.

---

1- Convention de Genève 1999, p.08.

2- Article 151 de la loi maritime algérienne.

Le contrat d'assurance liant l'assureur et l'assuré donne la possibilité à l'assureur de se substituer à l'assuré afin de préserver les droits de ce dernier ou de recouvrer les indemnités versées par l'assureur à l'assuré dans un délai le cadre du contrat d'assurance, et l'on retrouve la source de cette relation à travers l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances dans la troisième section relative aux droits et obligations de l'assuré et l'assuré à travers l'article 108 paragraphe 06 :

«L'assuré doit ..... prendre toutes les mesures nécessaires visant à préserver les droits de l'assuré  
L'assureur peut se retourner contre les tiers responsables des dommages subis »<sup>2</sup>

Cet article donne à l'assuré un caractère obligatoire à l'égard de l'assuré, ainsi l'assuré s'engage à préserver les droits de l'assureur dans les démarches nécessaires pour préserver les droits de l'assureur, et c'est en informant l'assureur de l'accident dans les délais légaux pour que ce dernier prenne les mesures nécessaires pour connaître le danger et le dommage et prendre les précautions nécessaires pour les réduire.

Elle oblige également l'assuré à préserver les droits de l'assureur qui résultent des tiers, et puisque l'assuré a l'obligation de préserver les intérêts de l'assureur, il doit prouver le dommage qui est attaché à la chose assurée, et c'est en application ce qui a été dit à l'article 119 de l'arrêté précité, qui dispose : Si l'assuré manque aux obligations prévues à l'article 108, 06 ci-dessus.

L'assureur est libéré de ses obligations dans la limite du montant qu'il aurait eu le droit de réclamer au tiers responsable si l'assuré avait payé <sup>2</sup>. Il ressort de cet article combien il est important pour l'assuré de remplir cette obligation légale obligation, qui à son tour aménage des sanctions affectant la déduction d'une règle proportionnelle ou d'un montant des dommages.

En plus de ce qui a été mentionné ci-dessus, et après règlement du dossier par la compagnie d'assurance, la loi accorde à ce stade à l'assureur un nouveau statut juridique, qui est le principe de la subrogation à la place de l'assuré, Dans tous les cas visant à obtenir réparation du tiers responsable de la survenance du dommage, et cela est mentionné à l'article 118 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances <sup>3</sup>, puisqu'il stipule ce qui suit : L'assureur se substitue à l'assuré dans ses droits et prétentions contre le tiers responsable dans la limite de l'indemnité versée à l'assuré ...

- 
1. Article 108 P 06 du Décret 95/07 relatif aux assurances
  2. Article 119 du Décret 95/07 relatif aux assurances.
  3. Article 118 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances

En conséquence, le principe de la subrogation a été adopté afin que l'assureur puisse exercer ses droits et intenter une action en justice contre le tiers responsable, la subrogation dans l'assurance maritime peut être définie comme remplaçant le statut juridique de l'assuré et devenant un droit pour l'assureur et le remplaçant dans l'exercice de ses droits et réclamations contre lui, et cela est évident dans la saisie conservatoire des navires <sup>1</sup>.

## **Section 5 : conséquences sur le club de protection**

### **A. Définitions des P&I clubs :**

Il est important que quelques mots soient dits sur un auxiliaire mal connu du droit et qui joue cependant un très grand rôle dans le monde maritime : le P&I club de l'armateur.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, devant les insuffisances de l'assurance maritime des navires (assurance corps) dans la pratique anglaise, les armateurs britanniques se sont groupés en sociétés mutuelles, les «protection & indemnity» clubs (P&I CLUBS), qui ont d'abord joué, et jouent encore aujourd'hui, en complément de l'assureur corps <sup>2</sup>.

Le terme (club) englobe les associations de protection et d'indemnisation (P&I). «P», « protection», concerne la couverture des risques de tiers, et « I » pour « indemnisation », ou les propriétaires paient d'abord, puis sont remboursés ou indemnisés par le club. Ces divisions sont, pour l'essentiel, historiques. Les armateurs « entrent » leur tonnage dans un club et versent un «taux » rate ou «appel » (call basé sur le tonnage brut).

L'année d'assurance P&I débute le 20 février, jour traditionnellement de la reprise des échanges en mer baltique, car les ports sont redevenus accessibles après la fonte des glaces, car les ports sont redevenus accessibles après la fonte des glaces <sup>3</sup>

- 
1. Mémoire de Master - Yacoubi Sabrina - Contrat d'Assurance Maritime - Université de Tizi Ouzou, page 78, référence précédente.
  2. P.bonassies& c. scapel,droit maritimr,p.722,LGDG.
  3. C. luddeke.marine claims, LIP ,2 ,3.

Les clubs garantissent les risques que les compagnies ne veulent pas prendre en charge (responsabilité à l'encontre de l'équipage des tiers, de pollution).ces mutuelles sont des entités justiciables des tribunaux civils)<sup>1</sup>.

La majorité des clubs sont britanniques.il existe aussi des clubs nordiques.

La couverture P&I diffère des autres assurances commerciales dans divers de ses aspects :

1. Les P&I clubs ignorent les notions lucratives de profit ou de bénéfices.
2. Tous les membres des P&I clubs ou, plus précisément, les adhérents, sont des armateurs propriétaires ou opérateurs ou encore des affréteurs de navires.
3. Ces adhérents partagent financièrement les responsabilités des autres membres adhérents.
4. Les contributions payées au titre de primes (advance calls) ou appel de fonds (supplementary calls) sont utilisées par les gestionnaires des clubs pour couvrir les frais de l'assurance, delà réassurance, les dépenses de gestion, la constitution de réserves ainsi que le règlement des réclamations. La couverture des risques de chaque armateur et chaque navire ou flotte de navires est garantie sans limitation, sauf pour les risques de pollution accidentelle par déversement d'hydrocarbures<sup>2</sup>.

Les P&I fournissent à leurs membres une assistance juridique pour laquelle interviennent des correspondants locaux, qui sont en liaison éventuelle avec l'agent maritime et l'assureur, chaque fois qu'un navire est en difficulté. Par exemple, quand un navire est saisi, c'est le club qui mettra en place la caution bancaire permettant la levée de la saisie.

Sachant les procédures lentes et bureaucratiques des banques locales, qui doivent recevoir une contre-garantie de la part de la banque du club conformément au texte habituel, la mise en place de la caution bancaire peut prendre du temps, ce qui causera des dépenses et couts au navire et surtout immobilisation du quai pouvant créer une congestion du port. Cependant, les correspondants locaux algériens jouissant d'une excellente réputation, en concernant avec les réceptionnaires privés représentés par leurs experts, qui sont leurs gestionnaires de réclamations, ainsi que les assureurs cargaison privés et publics, ont mis en place un système très efficace de lettre d'engagement temporaire ou les correspondants locaux des clubs s'engagent à ce que le P&I mette en place une caution bancaire dans un certain laps de temps. Ceci permet d'abord d'éviter la saisie du navire ou la main levée rapide de la saisie.

---

1. Ph.delebecque.droit maritime, p.1033, Dalloz.

2. H.Cherkaoui, le droit maritime comparé, p.642, AM

La lettre d'engagement émise par le correspondant local est considérée comme nulle et non avenue une fois la caution bancaire est mise en place ; aucune action en justice ne peut être intenté contre le correspondant par solidarité avec l'armateur par les intérêts cargaison dans le cadre de leur réclamation. Position confirmé par la cours suprême <sup>1</sup>.

Pendant ce temps, les clubs P&I, à travers leurs correspondants locaux, s'efforcent de persuader les réclamants algériens d'accepter des lettres de garantie émises directement par le P&I au lieu des cautions bancaires qui coutent cher.

**B. Action contre le P&I club :**

La cour suprême a considéré que le P&I club n'avait pas de relation avec les parties au litige, et la preuve n'a pas été rapportée qu'il était l'assureur du navire, et que la société XXX a nié être le transporteur en sa qualité de consignataire de la cargaison. A cet effet, il y avait absence de base légale de cette action <sup>2</sup>.

- 
1. cour suprême, 04/09/2014, affaire n°0934960.
  2. cour suprême, 18/03/1997, affaire n° 150333.

## ETUDE DE CAS

Après avoir examiné le côté théorique dans ce mémoire, pour plus éclairer le côté pratique de la saisie conservatoire des navires, ainsi que les difficultés pratiques judiciaires. Nous avons contacté la Société Nationale d'Assurances SAA, la Direction Générale du transport, qui nous a déposé un dossier complet sur la saisie conservatoire des navires relatif à un sinistre subi par un de ses assurés. D'un point de vue pratique, procédural, et en tenant compte des obstacles rencontrés par les gestionnaires des assurances dans la réalité, nous avons cette étude de cas selon le plan suivant

1. les parties prenantes dans le sinistre
2. les faits, causes et circonstances
3. expertise maritime par SARL SASEM.
4. procédures judiciaires.
5. Conclusion.

Notre objectif derrière cette étude est de remettre un mémoire sur la saisie conservatoire entre les mains de spécialistes, qu'il s'agisse de travailleurs du secteur des assurances - transport maritime ou de juristes spécialistes de ce sujet.

### **I. Les parties :**

Client assuré : SARL PANNEAUX D'ALGERIE

Shipper /chargeur : NATCO- GLOBAL TRANSPORT SOLUTION & PROJET.

Carrier/ transporteur : HANSON SHIPPING CO.LTD

Ship /Navire : HAN XIN

Consignation : Sarl MTS Algérie

P&I club Assureur de l'armateur du navire : THE LONDON CLUB

Correspondent local du P&I: NEFFOUS SHIPPING & CONSULTING (P&I)

INSURANCE/ Assureur : SAA

Banque : BEA

Expert maritime : Société d'agrégation surveillance et d'expertise maritime

La Cour : cour d'Annaba

## **I. Faits :**

Selon le connaissance / BL n° 1820WSHAANB001, COMBINED BILL OF LADING du N° 1011-1807-026 émis à BREMEN du 19 /07/2018, la SARL PANNEAUX D'ALGERIE ZONE INDUSTRIELLE EL MATROUHA EL TAREF ALGERIE a importé 115 colis d'une ligne de production neuve pour la fabrication des panneaux de MDF avec une presse continue de type CPS 210-14-410/M, et un Poids de 495 T 004. d'une valeur de 2.633.496.90 € selon la facture commerciale DIEFFENBACHER.- N° : 276388/06 datée du 19/07/2018.

La cargaison a été transportée à bord du navire (HAN XIN). battant pavillon PANAMA. Appartenant à l'armateur HANSON SHIPPING CO.LTD.

Le chargeur DIEFFENBACHER GMBH MASCHINEN UND ANLAGENBAU HEILBRONNER STRASSE 2075031 EPPINGEN GERMANY a expédié la marchandise le 19/07/2018 du port SHANGHAI PORT ASIATIQUE, à destination du ANNABA PORT /ALGERIA.

Cette marchandise a fait l'objet d'un contrat d'assurance faculté maritime auprès de la société Nationale d'Assurances SAA sous la police : 2781/2018/3431000003 Etablie le 25 /08 / 2018,

Valable du : 18/07 /2018 au 17 /07 /2019.

Le 30 /09/2018, le navire (HAN XIN) a accosté dans le port d'Annaba, et après son amarrage et l'ouverture des calles, il a été constaté qu'il y avait des dommages à la cargaison arrimée en cales no : 2 et 3.

Ce qui a conduit le client panneaux d'Algérie a adresser une lettre de réserve le 01/09/2018 suivie d'une lettre de réclamation le 06/10/2018 au représentant de l'armateur (capitaine) signé par les deux parties.

### **Expertise maritime<sup>3</sup> : SARL SASSEM**

Expertise effectué le 30/09/2018. Au port d'Annaba, quai nord n° : 03.

- ❖ L'expert a constaté à bord du navire dans les cales 2,3 un mauvais arrimage de la cargaison.
- ❖ Après enlèvement totale de la cargaison, au niveau du site d'EL TAREF le 01/11/2018 et après le dépotage des caisses, l'expert a constaté les dommages suivants :

- 
1. Annexe 1 connaissance BL original
  2. Annexe 2 combined BL NATCO
  3. Annexe 3 rapports d'expertise SARL SASSEM

Sur les 40 caisses litigieuses avec l'emballage complètement disloqués et arrachés dont le contenu a subi d'importants dommages suite aux chocs brutaux, il a dénombré 5 caisses de matériel sensible composant un ensemble de 02 stations neuves composées de 115 colis d'une ligne neuve pour la fabrication de panneaux de MDF <sup>4</sup>. Fortement endommagés dont le contenu est comme suit :

- Coli, composant le silo pour déchets poussiéreux avec accessoires, fortement endommagé.
- Coli, composant la station de préparation de colle avec accessoires, fortement endommagé.
- Coli, composant la station de conformation avec accessoires, fortement endommagé.

Le tout ne pouvant être utilisé au montage.

Un PV contradictoire a été signé par le capitaine du navire et l'expert <sup>5</sup>.

Les dommages subis par le matériel neuf repris ci-dessus sont dus à un désarrimage des colis dans les cales du navire pour manque de fixation afin d'éviter tout mouvement des colis accentué probablement par le tangage du navire en cours de voyage SHANGHAI/ ANNABA.

#### **Evaluation des dommages**

Station de conformation avec accessoires .....=324.046,83 €

Station de préparation de colle avec accessoires .....=133.325,00 €

Silo pour déchets poussiéreux avec accessoires .....= 53.610,00 €

---

Montant totale des avaries = 510.981,83 €

Montant du fret .....= 43.780,41 €

**Soit un total en devises de .....= 554.762,24 €**

**Montant totales des avaries en dinars algériens .....= 76.355.144,72 DA**

**Taux de change utilisé dans l'évaluation des dommages et celui utilisé pour le calcul de la prime d'assurance a l'établissement de l'avis d'aliment : EURO/DZD : 137,6358**

---

4. Annexe 4 FACTURE : DIEFFENBACHER

5. PV contradictoire entre le capitaine du navire HAN XIN et l'expert de SARL SASSEM annexe 5.

## **II. Procédures judiciaires :**

la SARL PANNEAUX D'ALGERIE ZONE INDUSTRIELLE EL MATROUHA EL TAREF ALGERIE a importé 115 colis ligne de production neuve pour la fabrication des panneaux de MDF avec une presse continue type CPS 210-14-410/M, Poids : 495 T 004.d'une valeur de 2.633.496.90 €. Après la constatations de l'expert société d'agrée surveillance et d'expertise maritime des pertes évidente estimée à 76 355 144.72 DA, initialement dinars de la valeur de 77% marchandise, soit environ 554.762,24 €, et sous les recommandations et instructions de l'assureur SAA en tant qu'assureur conseil a orienté son client et après indemnisation le 30/09/2018 et parce que les procédures de saisie demandent rapidité et délais courts et pour préserver les antiquités et les droits tant de l'assuré,

Le client SARL PANNEAUX D'ALGERIE auprès de son avocat a signé une saisie conservatoire sur le navire le 08/10/2018 devant le Service des Urgences du Tribunal d'Annaba.

Aux termes d'une ordonnance sur requête ayant abouti à la délivrance de l'ordonnance de saisie conservatoire sur le navire portant le n° 18/-4149 le 9/10/2018 délivré par la cour d'Annaba, et ce en application des dispositions de la loi maritime et des articles 150 à 151 conformément à la Convention de Bruxelles 1952 Article 1, Paragraphe 6, qui stipule : ... avarie ou avarie aux marchandises ou marchandises transportées par un navire... Est considérée comme une dette maritime qui permet l'imposition d'une saisie conservatoire sur le navire.

Le jour même, soit le 09/10/2018, le capitaine du navire a été avisé de l'ordre de la saisie, ainsi que toutes les personnes concernées par la saisie, c'est-à-dire les autorités portuaires et le bureau d'enregistrement et les garde-côtes, le demandeur (client SARL PANNEAUX D'ALGERIE) a intenté une action en confirmation de la saisie, soit dans un délai de 15 jours à compter de la date de l'ordonnance de saisie, comme le stipule la loi.

Le client SARL PANNEAUX D'ALGERIE a reçu 75 838 877,69 DA le montant de son indemnisation de la SAA le 10/02/2019 et à subrogé la SAA sur tous les droits de recours contre le transporteur et / ou tiers responsables avec un acte de subrogation <sup>6</sup>, pour entamer la procédure judiciaire a sa place

Le 11/10/2018, afin de lever la saisie conservatoire du navire saisi, l'assureur de l'armateur du navire, P&I CLUB, a déposé une garantie bancaire au niveau de la BANQUE EXTERIEUR ALGERINNE BEA - d'une valeur de 1 500 000,00 EURO Sous la référence n° 18/3236 CZ au nom du client SARL PANNEAUX D'ALGERIE ou la SAA subrogé <sup>7</sup>.

---

6. Contrat de subrogation annexe 6.

7. annexe 7 : acte de garantie

## Première affaire

❖ la SAA subrogé le 29/09/2019, la société Nationale d'Assurances SAA a enregistré le premier procès devant la section maritime du Tribunal d'Annaba contre le transporteur natco-global transport n°04056. Après établissement de l'acte de subrogation et sur la base du texte de l'article 802 de la loi maritime et sur la base du texte de l'article 118 - Solutions - De l'ordonnance 95/07 relative aux assurances, une indemnisation pour la valeur du dommage que la compagnie avait payé à l'assuré, ainsi que les frais d'expertise, dommages et intérêt, a été réclamé auprès de la cour d'ANNABA. Dans le but de tenir le transporteur NATCO- GLOBAL responsable du dommage arrivé à la ligne de production et, en conséquence au mauvais arrimage des colis,

Selon le rapport d'expertise <sup>5</sup> les montants des dommages ont été arrêté a

- ❖ Station de conformation avec accessoires .....=324.046,83 €
- ❖ Station de préparation de colle avec accessoires ..... =133.325,00 €
- ❖ Silo pour déchets poussiéreux avec accessoires .....= 53.610,00 €

---

Montant total des avaries = 510.981,83 €

- ❖ Montant du fret .....= 43.780,41 €
- ❖ **Soit un total en devises de .....= 554.762,24 €**
- ❖ **Montant total des avaries en dinars algériens .....= 76.355.144,72 DA**

La SAA demandeur dans sa requête a présenté le rapport d'expertise et le connaissance de la compagnie transporteur NATCO-GLOBAL(en annexe).

❖ NATCO-GLOBAL défendeur a répondu par le biais de son avocat avec une requête et a présenté le BL connaissance délivré le 02/12/2018 sous le n° WSHAANB011820 et il a mentionné qu'il est le vrais BL de la cargaison accompagné d'un rapport d'expertise contradictoire délivré le 30/09/2018.

Il a rajouté dans sa requête de défense que le chargeur est responsable des dommages subis a la cargaison, car le connaissance BL a mentionné des réserves durant le chargement et que la cargaison été sur le bord sans aucune couverture et arrimée, et que la banque du réceptionnaire ne devez pas faire le transfert de l'argent tant qu'elle n'as pas reçu le document CLEAN ON BORD.

Le défendeur NATCO a ajouté qu'il n'est pas responsable aux dommages causésàla cargaison car il a un contrat a temps charte partie d'un seul voyage avec l'armateur (JIN DE DALIAN LOGISTICS GROUP

LTD).Ce dernier a déposé la garantie bancaire Et a demandé le rejet de l'affaire a la constitution, car elle n'est pas la concernée par ce débat.

❖ Le demandeur SAA a répondu avec une requête explicative avec les articles du CMA n°749,748.

Le défendeur a envoyé au réceptionnaire de la marchandise client de la SAA SARL PANNEAUX D'ALGERIE le BL n° 1011/1807.026 la date du 19/07/2018 qui dit que le transporteur CARRIER qui est NATCO a reçu la marchandise pour la transporter et la banque BNA a reçu ce BL « clean on board » le 20/08/2018.

La SAA dans sa requête a mentionné l'Article 802 et 739 du CMA a fin préciser que le contrat de NATCO et l'armateur est un contrat entre les deux n'oblige pas les autres, surtout que sur le BL, NATCO est clairement le transporteur et la bande de CHARTE PARTIE n'est pas mentionnée.

❖ La cour a tranché l'affaire pour la SAA devant NATCO-GLOBAL TRANSPORT et a condamné NATCO a payé le montant de 75.838.877,69 DA pour la société Nationale des assurances, avec les frais judiciaire complet, et ce par une grosse délivré le 28/05/2020 <sup>8</sup>.

#### **Deuxième affaire**

 en contrepartie, la compagnie HANSON qui est l'armateur du navire HAN XIN saisie dans l'affaire numéro 18/4149 le 09/10/18, a déposé la garantie bancaire a la banque BEA par le biais de la banque ING BANK NV, et a lancé une affaire au niveau de la cour d'Annaba pour retirer sa garantie bancaire en citant que l'affaire et la grosse est entre le transporteur NATCO et la SAA, donc il n'est pas dans ce débat commercial.

La cour d'Annaba a tranché dans cette affaire par le Rejet du dossier pour défaut de constitution le 28/06/2021.

 Le 27/07/21 la SAA subrogé de son client SARL PANNEAUX D'ALGERIE a lancé une affaire n° 4242 au niveau de la cour civil de sidi mhamed Alger contre la BEA banque extérieur Algérie,

La SAA a demandé dans cette affaire l'application de la grosse du 28/05/2020 délivrée par la cour d'Annaba <sup>8</sup>, qui a obligé le transporteur NATCO a payé le montant de 75.838.877,69 DA a la SAA,

En effet la SAA a sollicité dans sa requête la cour de sidi mhamed Jugement obligeant la BEA a payer a la SAA le montant 75.838.877,69 DA, du montant de la garantie bancaire n° 18/3236 datée du 11/10/2018 ou l'équivalent en euro, plus les frais de dommage et intérêt arrêté a 2.000.000 DA .

---

8. grosse entre SAA et NATCO.

✚ La BEA a répondu par le biais de son avocat avec un requête ou les parties prenantes dans ce débat n'ont pas été cités car la grosse d'Annaba est entre le transporteur NATCO et SAA, car la partie qui a déposé la garantie bancaire est l'armateur HANSON le client de la BEA, de plus l'affaire devait être traitée au niveau de la cour commerciale non pas la cour civile, elle sollicite le Rejet du dossier pour défaut de constitution.

✚ L'affaire a été transférée à La cour commerciale de Sidi Mhamed qui a traité l'affaire selon l'article 271 du code civil. La cour a tranché l'affaire pour la SAA devant BEA, et a condamné BEA à payer le montant de 75.838.877,69 DA pour la société nationale des assurances SAA, avec les frais judiciaires complets et refuse les autres demandes pour non constitution, et ce par une grosse délivrée le 15/11/2021<sup>9</sup>.

## **II. Conclusion**

La société Nationale d'Assurances SAA a obtenu la grosse<sup>9</sup> Le 15/11/2021, le présent arrêt a été notifié à toutes les parties citées dans l'arrêt, la décision en cette qualité est devenue définitive et a eu force de chose décidée en elle,

On constate que l'allongement des procédures judiciaires joue un rôle négatif et influe sur les clients, y compris la compagnie d'assurance, et que son effet est ressenti sur le plan financier ou sur l'effort exercé par plusieurs intérêts. De plus, les frais importants d'avocats et les frais judiciaires, ont été à la charge de l'assureur.

Ce qui nous incite à encourager la voie amiable dans la résolution de ces problèmes entre toutes les parties, et c'est une traduction de la philosophie du commerce international et du processus du transport maritime lui-même, qui dépend de l'élément de confiance et de crédit, ainsi qu'une traduction de la philosophie du législateur de l'industrie maritime mondiale qui a créé de mécanismes efficaces pour le règlement des litiges, y compris la saisie conservatoire des navires.

L'intention derrière les deux conventions était de préserver les droits de toutes les parties de la chaîne logistique de son début à sa fin dans les meilleurs délais et au moindre coût, d'autant plus que les parties, de par leur métier et leur travail.

Nous privilégions la voie amiable pour mettre fin à ces litiges maritimes dans le but notamment de cultiver la confiance entre les différents acteurs de la chaîne logistique maritime, ainsi que son noble objectif et la mission qui lui est confiée dans le processus de transport maritime, notamment le transport de marchandises, qui représente un élément principale dans l'économie internationale.

---

9. Grosse entre SAA ET BEA

## Conclusion :

Nous avons tenté de répondre à la problématique soulevée au cœur de cette recherche, Sur la saisie conservatoire des navires, qui se décomposait en trois questions fondamentales, en nous concentrant sur le côté théorique et le côté pratique avec une étude de cas réel. Car ils sont entièrement liés l'un à l'autre.

Et cela est dû à la diversification du sujet de la recherche. Et sa liaison avec la loi maritime nationale, et internationale, et parfois aussi la loi du code civile, et commerciale, et même le code des assurances, aussi les deux conventions que le législateur algérien a ratifié.

Nous considérons également que la saisie conservatoire des navires, est considérée comme une garantie importante pour le secteur du transport maritime dans son ensemble, car elle donne le caractère de sérieux, de confiance et de crédit, et oblige chaque partie à calculer mille comptes pour traiter avec les différents acteurs, notamment les propriétaires de navires et leurs fournisseurs ou affréteurs. Afin qu'ils ne tombent pas sous le coup de la saisie conservatoire qui l'épuise financièrement d'une part en payant des sommes importantes, qu'il s'agisse de garantie bancaire soulever la saisie ou d'autres frais liés à l'objet de la saisie, et donc cette garantie est considérée comme un contrôle tribal de manière indirecte, et c'est ce qui les fait payer leurs dettes de manière régulière lorsque les dettes sont liées à leur activité.

L'autorité portuaire algérienne joue un rôle très important dans la procédure judiciaire de la saisie conservatoire, la justice demande l'accord de l'autorité portuaire avant de saisir le navire pour les raisons, qui fait que les navires restent longtemps, et cela se traduit par une sorte d'abus dans l'usage du droit.

Bien que cette procédure soit positive en termes d'éloignement de saisies conservatoires abusives qui causent de grands dommages aux armateurs, que ce soit au débiteur qui est saisi ou à l'exploitation du port. Le législateur algérien a imposé et fixé une valeur Comme contre garantie versée par le créancier (le demandeur de la saisie) et en a fait une condition du dépôt de l'action en saisie sous peine d'irrecevabilité de l'action. Le législateur national qui l'a fixé à 10% du montant de la dette tel que stipulé à l'article 152 bis de la loi maritime.

Nous devons signaler que ce montant de caution de 10% doit être réduit ou revue par le législateur algérien prochainement, vu l'importance du montant par rapport au dommages déjà arrivé au client qui demande la saisie, notamment la durée courte pour déposer cette caution pour la cour accepte éventuellement sa demande de saisie.

Afin de conclure cette modeste étude sur la saisie conservatoire des navires il paraît nécessaire de s'interroger sur l'efficacité de cette procédure judiciaire et les textes tel que celui de la nouvelle révision du code maritime Algérien du 12 Mai 2010 afin d'introduire plus de dettes (créances maritime) pour donner a plus de souplesse au traitement des saisies conservatoires des navires survenant dans le cadre du commerce extérieur.

A notre avis ces nouvelles procédures n'apporteront pas un réel assouplissement dans le traitement des saisies conservatoires des navires surtout pour la procédure judiciaire pour exécuter la garantie bancaire, comme dans notre cas pratique la majorité des banques refusent l'exécution de la garantie bancaire et la donnée aux assureurs. De meilleur mécanisme d'exécution de la garantie bancaire devront être mise en place.

A notre avis la meilleure procédure serait de créer de nouveaux mécanismes qui permettent à l'assureur et ou l'importateur de restituer récupérer le montant de leur réclamation vu que la responsabilité est entièrement impliquée du Transporteur conformément à l'article 802 du Code Maritime Algérien sans avoir recours à la saisie conservatoire des navires

Ces mécanismes bien étudiés pourraient se concrétiser par des conventions bilatérales pour assurer une meilleure exécution réciproque.

## **Bibliographie**

### **I. Ouvrage :**

- Ph. Delebeque, Droit maritime, n°255
- P.Bonassies&C.Scapel, Droit maritime, n°617
- Muhammad Abdel-Fattah Turk, Seizing the Ship, New University Publishing House, Egypt 2005, p. 5
- النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، محمد عبد الفتاح ترك p. 12.
- Muhammad Farid Al-Arini, Droit maritime et aérien, Al-HalabiHumanRights Publications - Liban 2010, p. 35
- P.Bonassies&C.Scapel, droit maritime, n°617.
- Wassila Ben Amira, Farida Jallad, Saisie conservatoire du navire, Mémorandum pour l'obtention du certificat de formation spécialisée de la magistrature, Branche de droit maritime, Deuxième promotion, Institut supérieur maritime d'Ismail, 2002, p. 12.
- P.Bonassies&C.Scapel, droit maritime, n°604
- Mémoire de Master - Yacoubi Sabrina - Contrat d'Assurance Maritime - Université de Tizi Ouzou, page 78, référence précédente.
- Ph.delebecque.droit maritime, p.1033, Dalloz.
- H.Cherkaoui, le droit maritime comparé, p.642, AMDMA
- Mémoire de Master - Yacoubi Sabrina - Contrat d'Assurance Maritime - Université de Tizi Ouzou, page 78, référence précédente.
- P.bonassies& c. scapel,droit maritimr,p.722,LGDG.
- C. luddeke.marine claims, LIP ,2 ,3.

### **II. Décrets / conventions /lois :**

- Article 1, paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles de 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire.
- Article 1 Paragraphe 2 de la Convention de Genève de 1999 concernant l'arrestation préventive des navires
- Par décret n° 64-171 du 06/08/1964, portant ratification de l'accord international pour l'unification de certaines règles relatives à la détention préventive des navires de mer signé à Bruxelles le 05/10/1952, JR n°. 18 de l'année 1964.
- Par décret présidentiel n° 03/474 de la 06/12/2003 portant ratification de la Convention internationale sur l'immobilisation des navires, approuvée à Genève le 03/12/1999 JR n° 77 de l'année 2003.
- Par décret n° 64-171 du 06/08/1964, portant ratification de l'accord international pour l'unification de certaines règles relatives à la détention préventive des navires de mer signé à Bruxelles le 05/10/1952, JR n°. 18 de l'année 1964.
- Parmi ces accords, par exemple : - L'accord du 04/09/1965 relatif à la conduite des communications maritimes internationales, l'accord du 01/11/1974 relatif à la protection des personnes en mer, et l'accord du 07/ 07/1978 relative aux règles de formation des marins et de délivrance des brevets.
- Article 1 de la Convention de Rotterdam du 11/12/2009 relative aux contrats de transport international de marchandises par mer, en totalité ou en partie.

- Décret présidentiel n° 11-246 du 08 Shaaban 1432 correspondant au 10 juin 2011, portant adhésion de l'Algérie à la convention internationale relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident causant ou susceptible de causer une pollution par les hydrocarbures adoptée à Bruxelles 29/11/1969 et son protocole Fait à Londres le 11/02/1973 JR n° 45 p. 03.
- Tribunal d'Oran, 16/01/2019, n°19/493.
- tribunal de Skikda, 03/09/2019, affaire 19/1954.
- Voir article 156 du code maritime algérien.
- Cf. ordonnance n° 7680- du 231976-10- portant code maritime in JORA n° 29 du 101977-04
- 2 Cf. loi n° 9805- du 251998-06- modifiant l'ordonnance n° 7680- portant code maritime in JORA n° 47 du 271998-06-.
- 3 Cf. intervention du Ministre de la justice, garde des sceaux, devant le conseil de la nation
- 4 cf. loi n° 102010-04- modifiant et complétant l'ordonnance n° 7680- in JORA n° 182010-08-, p. 70
- 5 cf. décret présidentiel n° 03474- du 06 décembre 2003 portant ratification de la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires adoptée à Genève le 12 mars 1999 in JORA n° 77 du 10 décembre 2003, p. 5
- 1 cf. article 1er. De la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires in JORA n° 77 du 10 décembre 2003, p. 5.
- Voir l'article 691 au 2 du LMQ
- Article 160 bis 07 CMA
- Article 118 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances
- Convention de Genève 1999, p.08.
- cour suprême, 04/09/2014, affaire n°0934960.
- cour suprême, 18/03/1997, affaire n° 150333.
- Article 118 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances
- Article 151 de la loi maritime algérienne.
- Article 108 P 06 du Décret 95/07 relatif aux assurances
- Article 119 du Décret 95/07 relatif aux assurances.

Remercîment .....	2
Introduction.....	3
Importance de cette étude .....	4
Problématique .....	5
Plan .....	6
Chapitre 1 : la définition et le cadre juridique de la saisie conservatoire .....	7
Section 1 : définition et importance de la saisie conservatoire des navires .....	8
A. définition de la saisie conservatoire des navires.....	8
a. conformément à la législation nationale .....	8
b. Conventions internationales applicables .....	8
B. Importance de la saisie conservatoire.....	9
Section 2 : Le fondement juridique de la saisie conservatoire du navire .....	9
I. Conformément aux législations nationales.....	10
1. Le concept de la saisie conservatoire .....	10
2. créance sujet de la saisie conservatoire .....	11
3. Navires en état de saisie .....	12
II. Conformément aux traités internationaux.....	12
Section 3 : la nature juridique des navires .....	13
<b>I.</b> Définition du navire.....	13
A. En vertu des règles de droit international : .....	13
B. la définition du navire en droit algérien : .....	14
<b>II.</b> Navires susceptibles d'être saisis : .....	15
A- Le navire appartenant au débiteur, .....	15
B- Navires affrétés :.....	16
C- Navires s'apprêtant à voyager Navire prêt à faire voile :.....	16
D- Saisie de navires apparents :.....	17
E- Saisie des navires commerciaux appartenant à l'état.....	17
F- Saisie de navires vendus après la naissance de la dette maritime....	18
G- Navire n'appartenant pas à l'armateur débiteur.....	18

Chapitre 2	cas et procédures de la saisie conservatoire	20
Section 1	: Conditions de Fonds	22
1)	Les conditions relatives à la créance à garantir	22
2)	Les conditions relatives au navire, objet de la saisie	24
Section 2	: Les conditions de forme de la saisie conservatoire des navires	25
1)	La demande de la saisie conservatoire	25
2)	Tribunal compétent pour délivrance de l'ordonnance de la saisie	26
3)	L'ordonnance de la saisie conservatoire du navire	26
4)	La Garantie Bancaire	27
A-	Présence d'une garantie bancaire	27
B-	Absence d'une garantie bancaire	27
5)	La main levée de la saisie conservatoire du navire	28
6)	Règlement à l'amiable	28
Chapitre 3	: les conséquences de la saisie conservatoire	29
Section 1	: conséquences sur le navire saisie	30
A.	Empêcher le départ du navire	30
B.	la position du navire après son arrêt	31
❖	Déplacement de navire dans le même port	31
❖	Déplacement de navire d'un port à un autre port	31
C.	Désignation d'un administrateur judiciaire	31
✚	Signification d'un administrateur judiciaire	32
✚	Désignation d'un administrateur judiciaire	32
Section 2	: conséquences sur l'armateur	33
1.	Limitation aux droits de débiteur à l'exploitation de navire	33
2.	Limitation du droit du débiteur de l'utilisation du navire	34
3.	La saisie exécution	34
Section 3	: conséquences sur les ports	35
1.	les effets de la saisie conservatoire du navire sur la sécurité du port	35

2. les effets de l'immobilisation préventive du navire sur les activités portuaires :.....	36
Section 4 : conséquences sur l'assurée et l'assureur.....	37
L'importance et le rôle de la saisie conservatoire sur le navire pour l'assureur :.....	37
✚ droit inhérent : .....	38
✚ assureur subrogé.....	39
Section 5 : conséquences sur le club de protection .....	40
<b>A.</b> Définitions des P&I clubs :.....	40
<b>B.</b> Action contre le P&I club.....	42
Etude de cas .....	43
Conclusion .....	50
Bibliographie .....	52
Sommaire .....	54
Annexes .....	57
1. Annexe 1 connaissance BL original	
2. Annexe 2 combined BL NATCO	
3. Annexe 3 rapports d'expertise SARL SASEM	
4. Annexe 4 FACTURE : DIEFFENBACHER	
5. annexe 5. PV contradictoire entre le capitaine du navire HAN XIN et l'expert de SARL SASEM annexe 5.	
6. annexe 6. Contrat de subrogation annexe 6.	
7. annexe 7 : acte de garantie	
8. annexe 8. Grosse entre SAA et NATCO.	
9. Annexe 9. Grosse entre SAA ET BEA	

# Annexes