

***Problématique De L'investissement Dans Le
Domaine Des Transports Maritimes
Investment Issue In The Field Of Maritime
Transport***

REZAL Abdelkrim

Expert maritime

**Membre du Laboratoire droit des transports et des activités portuaires-
LADMAR**

Algérie

rezalabdelkrim@yahoo.fr

Date d'envoi: 30 / 09 / 2021	date acceptance: 11 / 11 / 2021	date de publication: 31 / 12 / 2021
Pour citer cet article : REZAL Abdelkrim « Problématique de l'investissement dans le domaine des transports maritimes », Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume VIII/N°02 2021, (PP 139-157).		
This article is available via the link : https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164		

Abstract :

Aware of the importance, the vital and strategic role of the maritime transport sector, the highest authorities of the country reaffirmed their firm will to accompany and support the process of rehabilitation and strengthening of the national flag.

Also, the revival of maritime investment must be a concern as major as it is urgent. To do so, it should be encouraged, involving both the national public and private sectors and foreign partners.

In this context, it is noted the opportunity, see the need to reflect and establish an approach, which is in line with the objectives set by the development program of the maritime and port sector, for the purpose of adopt a strategy of investments and / of targeted partnerships which would make it possible to optimize the performance of the national armament.

Keywords : *Investment - Issue - Maritime - Transport*

Résumé :

Conscientes de l'importance et du rôle vital et stratégique du secteur des transports maritimes, les plus hautes autorités du pays ont réaffirmé leur ferme volonté d'accompagner et de soutenir le processus de réhabilitation et de renforcement du pavillon national.

Aussi, la relance de l'investissement maritime doit constituer un souci aussi majeur qu'urgent. Pour cela, il y a lieu de l'encourager, en y intéressant aussi bien les secteurs public et privé nationaux que des partenaires étrangers.

Dans ce cadre, il est relevé l'opportunité, voir la nécessité de réfléchir et d'asseoir une démarche, qui s'inscrit dans le sens des objectifs fixés par le programme de développement du secteur

maritime et portuaire, à l'effet d'arrêter une stratégie d'investissements et/de partenariats ciblés qui permettrait d'optimiser la performance de l'armement national.

Mots clé : Problématique ; investissement ; transport ; maritime

1. Introduction

Conscientes de l'importance et du rôle vital et stratégique du secteur des transports maritimes, les plus hautes autorités du pays ont réaffirmé leur ferme volonté d'accompagner et de soutenir le processus de réhabilitation et de renforcement du pavillon national.

Aussi, la relance de l'investissement maritime doit constituer un souci aussi majeur qu'urgent. Pour cela, il y a lieu de l'encourager, en y intéressant aussi bien les secteurs public et privé nationaux que des partenaires étrangers.

Dans ce cadre, il est relevé l'opportunité, voir la nécessité de réfléchir et d'asseoir une démarche, qui s'inscrit dans le sens des objectifs fixés par le programme de développement du secteur maritime et portuaire, à l'effet d'arrêter une stratégie d'investissements et/de partenariats ciblés qui permettrait d'optimiser la performance de l'armement national.

Cette stratégie devrait reposer en particulier sur l'apport de partenaires potentiels en matière d'investissement et de management.

La démarche visant à renforcer les capacités de transport de l'armement national, devrait prendre en considération les éléments suivants :

- Le caractère très capitalistique de l'industrie maritime qui exige de lourds investissements.

- L'investissement maritime doit faire l'objet, comme cela se fait dans beaucoup de pays, d'aides et de soutiens divers visant à l'encourager. Le caractère stratégique de l'activité justifiera amplement cette démarche.
- La crise actuelle fait que des restructurations profondes du transport maritime mondial commencent à avoir lieu et de nombreuses compagnies disparaîtront.
- Saisir l'opportunité d'un marché favorable à l'acquisition sous différentes formes dans une conjoncture baissière.
- Certains créneaux d'investissement devraient être privilégiés. Cela est notamment le cas du transport de conteneurs et de vrac et de cargaisons homogènes, qui constituent l'essentiel de la dépense nationale de transport maritime et touchent aux produits stratégiques.
- L'investissement dans le domaine de la ligne devrait être focalisé sur des zones géographiques et trafics particuliers. Il devrait porter sur les lignes au départ et à destination de l'Europe et de la région Maghreb/Moyen-Orient, ainsi que le feederling entre l'Algérie et les principales plates-formes européennes des grands armateurs spécialisés dans le transport de conteneurs.

2. Cadre législatif et réglementaire

Au plan législatif et réglementaire le transport maritime est régi par :

1. La Constitution qui statue dans son Article 17 que les transports maritimes relèvent de la propriété publique.

2. L'ordonnance de 1976, portant code maritime, modifiée et complétée par la loi de 1998.

a) sous l'empire du régime de 1976, le monopole était instauré sur l'ensemble des activités de transport maritime et auxiliaire.

L'exploitation de ces activités était réservée exclusivement aux sociétés nationales, propriété de l'Etat, par un texte réglementaire; leur gestion était assurée de manière centralisée et administrative.

Ce régime a été battu en brèche à la faveur des différentes réformes induites par l'évolution institutionnelle et constitutionnelle imposées par les exigences de l'ouverture économique.

b) La promulgation de la Loi n°98-05 du 25 Juin 1998, modifiant et complétant l'Ordonnance n°76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime, a permis d'apporter des modifications pertinentes au code maritime ; son adaptation à l'environnement maritime international est l'aboutissement d'une évolution entamée dès l'amorce des réformes économiques engagées par les pouvoirs publics.

Ainsi, la loi n°98-05 du 25 Juin 1998, a consacré les principes fondamentaux de démonopolisation des services de transport maritime et annexes et leur ouverture à la concurrence.

Un dispositif réglementaire, pris en application de la loi suscitée, fixe respectivement les conditions d'exploitation (sous le régime de la concession) des services de transport maritime ainsi que les conditions et modalités d'exercice des activités de consignataire de navire, de consignataire de la cargaison et de courtier maritime.

Les effets escomptés des réformes introduites par le nouveau code maritime sont la modernisation du secteur maritime, le développement de l'armement national, le renouvellement et

l'accroissement de la flotte et enfin, l'augmentation de la participation du pavillon national aux échanges extérieurs.

La Loi de 1998 portant Code maritime prévoit :

Art. 571. - Le transport maritime est propriété publique. Il peut faire **l'objet d'une concession.**

Art. 571-1. - Les services de transport maritime sont exploités par des personnes physiques de nationalité algérienne, par des **entreprises publiques algériennes ou par des personnes morales de droit algérien ayant la qualité d'armateur** et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire algérien.

Art. 571-2. - La concession est consentie sur la base d'un **cahier des charges** selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire.

La concession donne lieu dans tous les cas au paiement de droits.

En application des dispositions de l'article 571-2 du code maritime 1976, décret exécutif n° 2000-81 modifié et complété, fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services de transport maritime a été pris le 9 avril 2000, puis a été complété et modifié par le **Décret exécutif du 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime**

Au sens du décret (Art. 2), il est entendu par services de transport maritime l'ensemble des activités de transport par voie maritime de **passagers et de marchandises.**

Les services de transport maritime s'effectuent en navigation à proximité du littoral, en navigation restreinte en navigation sans restriction.

Les dispositions de l'article 4 du décret de 2008 précisent

- la concession est octroyée à toute personne physique ou morale, disposant de capacités de transport maritime nécessaires à l'activité et remplissant les conditions suivantes :
- avoir le centre principal de son activité sur le territoire algérien ;
- répondre à une demande de transport maritime sur les lignes à desservir
- satisfaire aux conditions prévues dans le cahier des charges ;
- disposer d'un programme de dessertes validé par le ministre chargé de la marine marchande et avoir obtenu des emplacements d'accostage ainsi que des espaces de traitement de passagers dans les ports concernés lorsque la demande de concession porte sur les services de transport maritime de passagers ;
- disposer d'au moins **un navire soit à titre de propriétaire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage d'un navire.**
- Dans tous les cas, lesdits navires doivent :
- être en bon état de navigabilité et conformes aux normes de sécurité, de sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et de prévention de la pollution par les navires conformément aux normes et règles nationales et internationales en vigueur ;
- avoir **moins de quinze (15) ans d'âge** ; toutefois, des **dérogations d'âge** peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande lorsque l'état du navire est jugé satisfaisant suite à une **inspection technique effectuée par un organisme habilité** désigné par le ministre chargé de la marine marchande ;

- employer un équipage composé totalement de **marins algériens**, lorsque le concessionnaire exploite un navire sous pavillon national ; toutefois, le ministre chargé de la marine marchande **peut autoriser** l'embarquement d'une proportion de **marins étrangers** dans la composition de l'équipage.
- lorsque le navire est exploité sous pavillon étranger, le ministre chargé de la marine marchande, fixe une certaine proportion de marins algériens dans la composition de l'équipage.
- Cette proportion est portée dans la convention de concession.

La demande de concession (article 5) doit être adressée au ministre chargé de la marine marchande, accompagnée d'un dossier comprenant les documents suivants :

1. - Pour les personnes physiques :

- un extrait de naissance ;
- un extrait du casier judiciaire n°3 daté de moins de trois (3) mois ;
- un certificat de nationalité algérienne.

2. - Pour les personnes morales :

- les statuts de la personne morale ;
- l'ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignés le président et éventuellement le directeur général ou le gérant, à moins que ceux-ci ne soient statutaires ;
- le certificat de nationalité algérienne des actionnaires détenant la majorité du capital.

La demande doit être accompagnée d'une **étude technico-économique** faisant ressortir :

- les lignes à desservir et la proposition de créneaux horaires ;
- le type du (ou des) navire (s) à mettre en exploitation, leur capacité et leurs caractéristiques ;
- les capacités financières qu'il consent pour la réalisation de son projet d'investissement ;

- le nombre des membres d'équipage algérien et/ou étranger qu'il envisage de recruter ;
- le centre principal de son activité sur le territoire algérien.

Lorsque la demande est déclarée recevable, **un accord de principe** écrit est notifié au postulant.

L'accord de principe doit couvrir en termes de temps la période nécessaire à l'accomplissement des formalités requises pour satisfaire aux autres conditions d'octroi de la concession, en tenant compte de la nature et de l'importance de l'investissement projeté.

Pendant ou au terme de la période précitée, le postulant est tenu de compléter la demande par les pièces ci-après :

- selon le cas, **l'acte de propriété** du navire, le **contrat de leasing** ou le **contrat d'affrètement** ;
- les certificats de sécurité en **cours de validité** et documents de bord du ou des navires (s) requis par la législation et la réglementation en vigueur
- le procès-verbal d'inspection de sécurité dûment établi par la commission de sécurité de la navigation maritime compétente.

Il est remis au postulant un **accusé de réception** de dépôt de la demande mentionnant la date et le numéro de dépôt.

Lorsque la demande de concession est acceptée, le **ministre chargé de la marine marchande octroie au postulant la concession pour une durée de dix (10) ans.**

En contrepartie de la concession, le concessionnaire des services de transport maritime est tenu de payer les droits fixés par le décret exécutif n° 08-58 du 13 février 2008 fixant le montant des **droits de concession** d'exploitation des services de transport maritime.

Il y a lieu de préciser que le décret de 2008 est venu avec une interprétation plus large de la définition d'armateur telle que prévue par les dispositions de l'article 572. *« est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire ».*

A ce titre le postulant à une concession peut présenter l'**acte de propriété** du navire, le **contrat de leasing** ou le **contrat d'affrètement**.

Le décret de 2001 quant à lui il était plus **restrictif** car la concession n'était octroyée que sur la base d'un **navire détenu en toute propriété** (comme ça été le cas pour NOLIS).

L'avis du Ministère de la Défense Nationale préalable à l'octroi de la concession prévu dans le Décret de 2001, n'a pas été repris dans celui de 2008.

Même si les dispositions du décret 2008 ne prévoient aucun accord préalable de Monsieur le Premier ministre concernant l'octroi d'une concession de transport maritime, il a été toujours d'usage de recueillir son avis sur toute demande de concession.

En 2009, Monsieur le Chef du Gouvernement a fait parvenir à Monsieur le ministre des transports **une Instruction sous le N° 622/PM du 05 décembre 2009 rappelant les directives prudentielles de SE Monsieur le Président de la République de 2003 et portant gel des demandes d'investissement.**

En dépit de l'existence d'un dispositif législatif et réglementaire consacrant la libéralisation au secteur privé du transport maritime pour renforcer le secteur public, les demandes

d'investissement ont été frappées d'une décision de gel, ayant duré de 2003 à 2018. Ce qui a eu pour effet d'aggraver la solitude des opérateurs maritimes publics face à des opérateurs étrangers essentiellement privés.

A la faveur de cette levée de gel 2018, ne concernant que le transport maritime de marchandises, plusieurs investisseurs ont manifesté leur intérêt pour s'engager dans cette activité.

Deux opérateurs, en l'occurrence Global Maritime Algérie et ANISFER, ont obtenu chacun une concession pour le transport maritime de marchandises au moyen d'un navire acquis en toute propriété pour le premier et d'un navire affrété pour le second.

3. Activité d'affrètement

Selon le code maritime algérien le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.

L'affrètement de navires, notamment sur une longue période, permettra à l'Algérie de reprendre place sur ce marché de l'affrètement, de reconstituer un fonds de commerce et de relancer des services de lignes plus performants.

L'affrètement ajouté aux premiers investissements à réaliser permettra d'assurer un meilleur contrôle des frets, de faire contrepoids aux armements de ligne étrangers et, de redémarrer une phase de développement.

Les dispositions de l'article 649 du code maritime algérien stipulent : « *les activités d'affrètement de navires peuvent être*

exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire national ».

Les dispositions du présent article sont précisées par **voie réglementaire**

Selon les dispositions de l'article 572 du code maritime algérien, est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire.

Cette définition élargie du statut d'armateur a été utilisée dans le cadre des dispositions du **décret exécutif du 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime pour permettre à un postulant à une concession de présenter l'acte de propriété du navire, le contrat de leasing ou le contrat d'affrètement.**

De ce qui précède, il est permis de comprendre que le titulaire d'une concession de transport maritimes obtenue sur la base d'un navire affrété peut recourir autant que de besoin à l'affrètement de plusieurs navires.

Or certains opérateurs économiques et «**entrepreneurs de transport maritime**» qui au sens des règles de la CNUCED et CCI de 1991, sont des entreprises de transport maritime mais sans nécessairement être propriétaires de navires, revendiquent la possibilité de recourir à l'affrètement de navires pour leurs besoins propres ou pour des tiers sans pour autant s'encombrer des obligations d'une convention de concession et du cahier des charges qui lui est assorti.

Cette revendication peut être envisagée et encadrée par un texte réglementaire pris en application de l'article 649 du code maritime et autorisé aux grands opérateurs économiques publics ou privés avec un portefeuille d'affaires et de volume d'activités conséquents (ex OAIC, ONAB, NAPHTAL, FERTIAL, SONATRACH et autre grands groupe privés).

Cette ouverture, devrait être bien pensée, et surtout encadrée et ce à l'effet de venir en complément aux capacités en développement des filiales de CNAN Group avec comme objectif de rogner les parts de marché dominé par les concurrents étrangers.

4. Activités auxiliaires

En matière d'activités auxiliaires, le Décret exécutif n° 09-183 du 12 mai 2009 pris en application des dispositions de l'article 571-3 de la loi n°98-05 du 25 Juin 1998, modifiant et complétant l'Ordonnance n°76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime et fixe les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime et abroge les dispositions du décret exécutif n° 01- 286 du 24 septembre 2001.

Les auxiliaires au transport maritime sont, au sens du présent décret, le consignataire de navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime.

L'exercice de la profession d'auxiliaires au transport maritime est soumis à l'obtention préalable d'un agrément.
L'agrément d'auxiliaires au transport maritime est délivré dans les conditions fixées par le ministre chargé de la marine marchande.

Sur la base de ce décret le ministère des transports a délivré des agréments au profit **de 300 opérateurs**

Dans le cadre du renforcement des capacités logistiques nationales et de la multi modalité dans les transports (transport de bout en bout) l'introduction du concept de **commissionnaire des transports** (maritime, terrestre et aérien) a été envisagée à l'instar des pays partenaires.

C'est dans le cadre que le décret de 2009 a été révisé par le décret exécutif n°09-183 du 17 Joumada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009, modifié et complété, fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime.

Il convient de préciser que les principales dispositions proposées portent sur l'actualisation des activités auxiliaires au transport maritime à travers l'introduction de nouvelles et importantes activités, tels que le groupage-dégroupage ainsi que la commission de transport.

De ce qui précède, et afin de répondre aux besoins du marché international et d'assurer la chaîne de transport de bout en bout par des personnes physiques de nationalité algérienne, ou des personnes morales de droit algérien, le décret de 2020 a introduit ces deux activités.

5. Investissement étranger

La loi de finances 2009 a introduit une disposition consacrant la règle 51/49 fixant la répartition du capital entre le partenaire étranger et l'investisseur local, mesure généralisée à tous les secteurs d'activités.

Beaucoup de partenaires étrangers et notamment lors du processus de négociation pour d'adhésion à l'OMC, ont considéré cette mesure

comme un frein à l'investissement en raison de son caractère horizontal.

Dans un souci de relance de l'investissement étranger, une série de mesures ont été introduites dans la loi de finance 2020.

Dans un souci de promouvoir l'investissement étranger, le gouvernement, a, la loi de finances complémentaire (PLFC) 2020, prévu l'annulation du droit de préemption et a définit les secteurs stratégiques concernés par la règle 49/51%.

Il a été également prévu l'annulation de l'obligation de financement des investissements étrangers à travers le recours aux financements locaux.

Dans l'exposé des motifs de cet amendement "l'annulation de cette mesure se veut indispensable pour l'ouverture du pays aux investissements étrangers sérieux détenteurs de capitaux privés" a estimé le Gouvernement, notant que "l'annulation de la règle 51 /49 serait insensée avec le maintien de ces dispositions qui ne servent pas l'intérêt national".

Aussi et en application des dispositions de l'article 50 de la LF 2020, le Décret exécutif n° 21-145 du 5 Ramadhan 1442 correspondant au 17 avril 2021 fixe la liste des activités revêtant un caractère stratégique. Il s'agit pour le secteur maritime des activités suivantes :

Transport maritime de voyageurs
Transport maritime de marchandises
Cabotage maritime
Transport maritime urbain

Manutention
Entreprise de services portuaires
Consignataire de navires
Consignataire de la cargaison
Courtier maritime

6. Soutien de l'Etat au secteur du transport maritime

Relancer l'investissement maritime qui devrait constituer un souci aussi majeur qu'urgent. Pour cela il y lieu de l'encourager, en y intéressant aussi bien le secteur public et privé national, que des partenaires étrangers. **L'industrie maritime** exige de **lourds investissements**.

Il n'est pas aisé d'intéresser « le secteur privé algérien » compte tenu, non seulement de cet aspect, mais aussi du bas niveau du retour d'investissement. De ce fait, l'investissement maritime doit faire l'objet, comme cela se fait dans beaucoup de pays, d'aides et de soutiens divers visant à l'encourager ; le caractère stratégique de l'activité justifiant amplement cette démarche.

7. Privilèges du pavillon

L'état doit accorder aux navires battant pavillon algérien (privilèges du pavillon) les avantages suivants :

- Un système d'amodiation des quais.
- Priorité d'accès aux moyens de manutention, avec concessions des infrastructures portuaires
- Priorité de transport au pavillon national des marchandises des

administrations, organismes et entreprises publiques,
Tarification du combustible et lubrifiants au tarif local, ou du moins à
un tarif préférentiel.

8. Conclusion

Si la nécessité du développement d'une activité maritime performante et d'une flotte nationale publique et privée sous pavillon algérien à la hauteur des ambitions du pays n'est plus à démontrer, le rôle des pouvoirs publics pour assurer sa mise en œuvre est incontournable à tous points de vue.

La prise en charge du secteur maritime et portuaire, à tous les niveaux et domaines, par la mise en place de mesures institutionnelles, organisationnelles, réglementaires et opérationnelles adéquates ainsi que des structures solides, dotées de moyens et d'une autorité à la mesure des enjeux de ce secteur, s'impose.

Le développement du transport maritime ne peut se concevoir sans la mise à niveau de son environnement, à savoir, la modernisation des ports et de leur connectivité à leur hinterland, le renforcement des capacités de construction et de réparation navale, des capacités de formation, de la logistique et de toutes les activités connexes.

Références :

- *La Constitution Algérienne.*
- *L'ordonnance de 1976, portant code maritime, modifiée et complétée par la loi de 1998.*
- *La Loi n°98-05 du 25 Juin 1998, modifiant et complétant l'Ordonnance n°76-80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime.*
- *La loi de finances 2009.*
- *La loi de finance 2020.*
- *Décret exécutif n° 2000-81 modifié et complété, fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services de transport maritime a été pris le 9 avril 2000, puis a été complété et modifié par le Décret exécutif du 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime.*
- *Décret exécutif n°09-183 du 17 Jomada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009, modifié et complété, fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires aux transport maritime.*
- *Décret exécutif n° 21-145 du 5 Ramadhan 1442 correspondant au 17 avril 2021 fixe la liste des activités revêtant un caractère stratégique.*
- *Instruction sous le N° 622/PM du 05 décembre 2009 rappelant les directives prudentielles de SE Monsieur le Président de la République de 2003 et portant gel des demandes d'investissement.*