

**Les règles de la saisie conservatoire des navires dans le cadre de la
modification de la législation maritime de 2010**
**The rules for the precautionary seizure of ships within the
framework of the modification of the Algerian maritime
legislation of 2010**

Benhammou fethe-eddine *
Centre universitaire de Maghnia, Algérie,
benhamoufetheddine@gmail.com

Date de soumission: 2022-10-27

Date d'acceptation: 2022-10-29

Résumé :

La saisie conservatoire est pratiquée par des créanciers démunis de titre exécutoire et leur permet d'éviter la disparition de leur gage.

Mots clés : saisie, créance, créancier, navire, gage.

Abstract:

The precautionary seizure is practiced by creditors without an enforceable title and allows them to avoid the disappearance of their pledge

key words:

seizure, debt, ships, pledge, creditor.

Introduction :

Le navire est un bien meuble particulier. Les règles de droit qui lui sont applicables varient entre les règles régissant les biens meuble et les règles régissant les biens immeubles. En droit maritime, le navire constitue l'assiette du crédit. Le créancier qui bénéficie d'un privilège

* _ benhammou fethe-eddine

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 les créancier 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 (delebeque p. , 2014). Tout récemment, en Algérie, une saisis conservatoire a été pratiqué sur un navire battant pavillon panaméen. 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 une demande d'Algérie télécom, déposée le 16 novembre 2015 devant le tribunal de Annaba ; que celui-ci a rendu une ordonnance le 17 novembre 2015 autorisant la saisie conservatoire.

Le code maritime de 1976 contenait des dispositions sur la saisie conservatoire des navires, mais avait passé sous silence la saisie exécution s'ou le recours aux règles de droit commun. La modification du code maritime en 1998 a permis l'introduction de 08 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 saisie conservatoire de navire de 45 nationalités différentes, ont été opérées entre 2005 et 2009 à travers les portes 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 million de centimes par jour.

Les conséquences des saisies abusives des 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, ratifiées par l'Algérie en 2003. Notant que cette convention est entrée en vigueur le 17/09/2011 après sa ratification par l'Albanie, le 14/03/2011, devenant ainsi le 10^{ème} état. Des conditions dont

requis pour la mise en œuvre de la saisie conservatoire. Certaines concernent le fond (section 1), d'autre, la forme (section 2).

Section I: les conditions de fond

L'article 150 du code maritime modifiée 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 2 conditions de fond : l'une se rapporte à la créance ; l'autre au navire

Première Chapitre : les conditions relatives à la créance à garantir :

Le code maritime algérien imitant la convention de Genève 1999 à dans son article 151, modifié en 2010, donné un sens restrictif à la créance maritime.

-paragraphe 1 :

En effet, dans l'ancien article, la saisie conservatoire d'un navire pouvant être demandé par le bénéficiaire d'une créance maritime. Elle pouvait être fondé sur une simple allégation de créance. Là l'élégation 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 nait à l'occasion d'un contrat ou se rapportant à un évènement lié à la navigation ou à l'exploitation d'un navire. L'aricle151 du nouveau code maritime algérien précise d'une manière limitative, d'ailleurs comme le fait la convention de 1999, les causes pouvant généré une créance maritime. Il s'agit des causes suivantes :

Pertes ou dommage causés par l'exploitation du navire, mort ou lésions corporelles survenant sur terre ou eau, en relation directe avec l'exploitation du navire, opération de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage 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, dommages causés ou risquant d'être causés le navire, au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes, mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer des dommages, indemnités de ces dommages, couts des mesures raisonnables de remise en état du milieu 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, couts ou perte de nature similaire à ceux qui sont ci-dessus cités.

- paragraphe 2 :

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, tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement, tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire par affrètement ou autrement, perte ou dommage subis par les biens ou en relation avec ces biens (Pierre bonassisses, 2006)

deuxième Chapitre : les conditions relatives au navire, objet de la saisie.

-paragraphe 1 :

Selon l'article 154 du code maritime algérien, en cas d'abordage, par exemple, la victime peut saisir les navires à l'origine de l'abordage, mais il peut aussi saisir tout autre navire appartenant au propriétaire du navire abordeur (delebeque P. , 2014). 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 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 affrètement à temps ou coque nue alors que ce navire n'appartient pas par hypothèse même au créancier, mais au fréteur (Pierre bonassisses, 2006). 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.

- paragraphe 2 :

En vertu de l'article 153 du code maritime, la saisie conservatoire pratiquée sur un navire ne porte pas atteinte aux droits de son propriétaire. Tous les navires ne sont pas saisissables. Il en est ainsi pour les navires d'états. Ces derniers bénéficient d'une immunité particulièrement lorsqu'ils assurent une mission de service public (Pierre bonassisses, 2006)

**Section II: 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. Elle concerne la

demande de saisie, mais aussi à la fin de la saisie qui fait l'objet d'une main levée.

Première Chapitre : la demande de saisie conservatoire du navire

-paragraphe 1 :

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.

Lorsque le saisissant ne réside pas en Algérie, la loi lui impose d'élire domicile chez un consignataire du navire, soit chez un avocat.

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

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, à l'autorité administrative locale ; au capitaine du navire et, le cas échéant, à la représentation consulaire de l'état dont le navire bat pavillon.

Notons que la demande de saisie conservatoire de navire 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 10 pour 100 de la valeur de la créance.

- paragraphe 2 :

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 (beurier, 2008). Pour cette raison, les autorités portuaires et les autorités administratives maritimes dont

tenues de prendre toutes les mesures nécessaires afin que le navire saisi ne quitte pas le port.

Deuxième Chapitre : la main levée de la saisie conservatoire du navire

La main levée de la saisie conservatoire du navire peut être demandée soit par le saisi lui-même ou par son représentant lorsqu'une caution ou une garantie suffisante est présentée.

-paragraphe 1 :

En principe, le montant et la nature de la caution ou la garantie sont fixés en commun accord par les parties. A défaut ; par la juridiction. Ce montant ne peut être supérieur à la valeur du navire saisi. On entend par garantie une somme effectivement disponible. Elle consiste généralement en une lettre d'un club assureur de responsabilité.

- paragraphe 2 :

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 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 par l'autorité portuaire, soit par l'autorité administrative maritime locale (Décret, 1980)

Conclusion :

Le législateur algérien, devant la multiplication des saisies conservatoires des navires particulièrement les saisies abusives aux conséquences économiques grave à été contraint d'apporter des modifications en 2010 et des compléments aux dispositions régissant la saisie conservatoire des navires dans le code de maritime. Ces modifications sont inspirées de la convention de 1999 sur le saisie conservatoire des navires.

Références

beurier, j.-p. (2008). *in droit maritime* (éd. 2). paris: Dalloz.

delebeque, p. (2014). *Droit maritime*. paris: Dalloz.

delebeque, P. (2014). *droit maritime* (éd. 13). paris: Dalloz.

Pierre bonassisses, c. s. (2006). *droit maritime traité de droit maritime*. paris: LGDJ.

réné, r. (1980). *droit maritime(le navire)*. paris: Dalloz.

La convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires in jora n 77 du 10/12/2003.

Ordonnance n 7680-du 231976-10-portant code maritime in jora n 29 du 101977-04-

Lois n 9805-du 251998-06-modofiant et complétant l'ordonnance 7680-portant code maritime in jora n 47 du 271998-06.

Lois n 102010-04-modifiant et complétant l'ordonnance n 7680-portant code maritime in jora n 18210_08