

# LES REGLES DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES EN DROIT ALGERIEN

**Pr. Mohammed BENAMAR**  
**Directeur du LDMT**  
**Université de Tlemcen**

---

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<sup>(1)</sup>. 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 de Annaba, que celui-ci a rendu une ordonnance le 17 novembre 2015 autorisant la saisie conservatoire.

---

<sup>1</sup> Cf. Ph. Delebecque : Droit maritime. Précis Dalloz. 13<sup>e</sup>. édition. Paris 2014. p. 165.

La saisie conservatoire a pour but d'éviter la disparition d'un gage, alors que la saisie exécution est une mesure extrême qui aboutie à la vente publique du navire et par la distribution du prix entre les créanciers.

Le code maritime de 1976<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>.

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<sup>(3)</sup>. Les conséquences des saisies abusives de navires étant très lourdes, l'Algérie a entrepris la modification de son code maritime<sup>(4)</sup>. 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<sup>(5)</sup>. Notons que cette convention est entrée en vigueur le 14 septembre 2011<sup>(6)</sup>, après sa ratification par l'Albanie,

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

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

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.

6 cf. article 14 de la convention de 1999 qui prévoit son entrée en vigueur six mois après sa ratification par 10 états : ces états sont : l'Albanie, l'Algérie, le Bénin, la Bulgarie, l'Equateur, l'Estonie, la Lettonie, le Libéria, l'Espagne et la Syrie.

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).

### **I – Les conditions de fond :**

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 pouvait 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<sup>(1)</sup>, les causes pouvant générer une créance maritime. Il s'agit des causes suivantes : pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire, mort ou lésions corporelles survenant sur terre ou eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ; opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de

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

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 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 ; coûts 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, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont ci-dessus cités ; 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 abandonnée, 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 ; pertes ou dommages subis par les biens ou en relation avec ces biens (y compris les bagages) transportés par le navire ; avarie commune ; remorquage ; pilotage ; marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ; construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire ; droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ; 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 d'assurance sociale payables pour leur compte paiements effec-

tués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ; primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte, 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 ; tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ; tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ; hypothèque, 'mort-gage' ou droit de même nature sur le navire ; 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<sup>(1)</sup>.

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.

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

---

1 cf. convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952.

simple à l'armateur, ne peut saisir un navire<sup>(1)</sup>.

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<sup>(2)</sup> : « 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<sup>(3)</sup>.

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<sup>(4)</sup>. 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<sup>(5)</sup>.

Notons qu'en cas de vente du navire par le débiteur, la saisie conservatoire

1 cf. Pierre Bonassies, Christian Scapel, Droit maritime in traité de droit maritime. Editions LGDJ 2006. Paris, p. 389.

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

3 cf. Ph.Delebecque : Droit maritime. Précis Dalloz. 13<sup>e</sup>. édition. Paris. 2014, p. 171.

4 cf. article 155 du code maritime algérien.

5 cf. P. Bonassies, op. cité, p. 401.

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>(1)</sup>.

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<sup>(2)</sup>, que dans les modifications qu'il a subi en 1998<sup>(3)</sup>, les règles de procédures de la saisie conservatoire n'étaient pas précisées. Celles-ci sont contenues dans les amendements de 2010<sup>(4)</sup>.

## **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. Elles concernent la demande de saisie, mais

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-.

aussi la fin de la saisie qui fait l'objet d'une main levée.

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

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 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.

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'Etat dont le navire bat pavillon.

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<sup>(1)</sup>. 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, d'où la demande généralement de sa main levée.

## 2) 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.

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 mon-

1 cf. Jean-Pierre Beurier in Droits Maritimes. 2<sup>e</sup>. édition. 2008. Dalloz. Paris, p. 306.

tant 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.

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.

### **Conclusion :**

Le législateur algérien, devant la multiplication des saisies conservatoires des navires particulièrement les saisies abusives aux conséquences économiques graves (péremption des marchandises, pénalités résultant des délais de livraison, etc.) a été contraint d'apporter en 2010 des modifications et des compléments aux dispositions régissant la saisie conservatoire des navires dans le code maritime. Les nouvelles dispositions sont inspirées de la convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires. Elles visent à combler le vide juridique qui existait auparavant.