

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



## **Les régimes de responsabilité en matière portuaire (en droit algérien)**

Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime et des transports

Par

Soufyane MAHSAS

Sous la direction de M. Christian SCAPEL

*Année universitaire 2011-2012*

## **Remerciements**

Nous tenons à saisir cette occasion et adresser nos sincères remerciements et nos profondes reconnaissances à :

- \* M. Christian SCAPEL, notre encadrant de mémoire de fin d'étude, pour ses précieux conseils et son orientation tout au long de notre recherche.
- \* À tous les enseignants du CDMT, qui par leur compréhension et leur aide, nous ont aidé à accomplir notre travail de recherche.
- \* À ma famille, notamment mon épouse, mes enfants Marah et Malek et mes parents, qui grâce à leurs prières et leurs encouragements, on a pu surmonter tous les obstacles.

Nous tenons à remercier toute personne qui a participé de près ou de loin à l'exécution de ce modeste travail.

## **Abréviations :**

Al. = alinéa

Art. = article

C. civ. = Code civil

C. com. = Code de commerce

CDOU = centre directeur des opérations d'urgence

Ch. = chambre

C. mar. = Code maritime

C.N.A.N. = compagnie nationale algérienne de navigation

C.P.C.A. = Code de procédure civile et administrative

DP WORLD = Dubaï Ports World

EP = entreprise portuaire

EPA = établissement public à caractère administratif

EPE = entreprise publique économique

EPIC = établissement public à caractère industriel et commercial

JO = journal officiel

O.N.P. = office national des ports

SN SEMPAC = société nationale de semouleries, meuneries, fabrique des pâtes alimentaires et couscous

SOGEPORTS = société de gestion des participations ports

SO.NA.MA. = société nationale de manutention

SPA = société par action

SPA BMT = société par action Bejaïa Mediterranean Terminal

# Sommaire

<b>Introduction</b> .....	1
<b>1<sup>re</sup> partie : Le régime de droit applicable en matière de responsabilité portuaire entre droit public et droit privé</b> .....	4
Titre 1 : La qualité des intervenants et la nature des actes et activités exercés.....	4
Chapitre 1 <sup>er</sup> : La qualité des intervenants comme critère organique .....	4
Chapitre 2 : La nature des activités exercées comme critère fonctionnel .....	15
Titre 2 : Le juge face à la problématique du droit applicable.....	23
Chapitre 1 <sup>er</sup> : Le juge entre le fond et la forme.....	23
Chapitre 2 : Le juge face à la complexité du régime portuaire.....	30
<b>2<sup>e</sup> partie : Les divers régimes de responsabilité en droit portuaire</b> .....	36
Titre 1 : La responsabilité basée sur le droit public.....	36
Chapitre 1 <sup>er</sup> : La responsabilité liée à l'exercice de la puissance publique par la police administrative.....	37
Chapitre 2 : La responsabilité liée à la gestion du domaine public portuaire.....	44
Titre 2 : La responsabilité basée sur le droit privé.....	55
Chapitre 1 <sup>er</sup> : Le régime de responsabilité lié aux activités portuaires exercées par l'opérateur commercial.....	55
Chapitre 2 : Le régime de responsabilité lié aux activités exercées par l'autorité portuaire.....	66
<b>Conclusion</b> .....	73
<b>Bibliographie</b> .....	75
<b>Annexes</b> .....	78
<b>Tables des matières</b> .....	86

*« Certes dans la création des cieux et de la terre, dans l'alternance de la nuit et du jour, dans le navire qui vogue en mer chargé de choses profitables aux gens, dans l'eau qu'Allah fait descendre du ciel, par laquelle Il rend la vie à la terre une fois morte et y répand des bêtes de toute espèce, dans la variation des vents, et dans les nuages soumis entre le ciel et la terre, en tout cela il y a des signes, pour un peuple qui raisonne »*

**(Coran, sourate EL BAKARA -la vache-, verset 164)**

# **INTRODUCTION**

La navigation maritime est depuis longtemps l'un des vecteurs du commerce, aussi bien national qu'international, en reliant entre elles des contrées lointaines séparées par un espace maritime qui équivaut aux deux tiers de la superficie du globe terrestre. De plus, la capacité extraordinaire de charge des navires qui ne cesse d'accroître, et qui concerne à la fois le transport des marchandises et le transport des passagers, fait du navire, le moyen de transport le plus favorisé en matière de transport international de marchandise.

Bien qu'ayant une certaine autonomie en mer, le navire a besoin à terre, de moyens aussi bien humains que matériels, qui l'aident au chargement et au déchargement, à l'avitaillement, à sa garde, et à sa maintenance. Tout cela exige en plus des moyens cités, de grandes infrastructures pour pouvoir accueillir les navires, les passagers et les marchandises.

Avec la naissance de l'État et l'apparition du concept de souveraineté, le port est devenu non seulement un point névralgique de commerce, mais un point où l'État exerce sa pleine souveraineté qui consiste à contrôler le commerce maritime par le biais des ports. De plus, avec le flux grandissant des navires transitant par les ports, ainsi que le transit des marchandises et des personnes, la nécessité de gérer ce flux s'était fait sentir ; ce qui a poussé l'État à créer des services publics, aussi bien commerciaux qu'administratifs, au niveau du port.

Le droit contemporain algérien a depuis toujours été divisé en deux branches : le droit privé et le droit public. Étant autrefois un pays socialiste, l'Algérie avait toujours su préserver ses intérêts économiques et financiers en ayant recours au monopole des activités commerciales. C'est ce qui a été fait en matière de gestion commerciale du port.

Ce n'est que depuis la Constitution de 1989, que le pays s'est ouvert à l'économie du libre échange, en délaissant progressivement le recours au monopole. Le changement perceptible en matière portuaire a été la modification du Code maritime en 1998 (loi n° 98-05).

Cet enchevêtrement des activités commerciales exercées au niveau du port et des actes régaliens entrepris à l'occasion de la gestion des services publics portuaires, en plus de la diversité des intervenants, a créé une confusion en matière de droit applicable pour les pays où la séparation entre le droit public et le droit privé est sacro-sainte.

L'erreur est humaine, et qui dit acte ou activité, dira un jour ou l'autre, responsabilité.

Le mot « responsabilité » ne renvoie plus seulement à la notion de justice, où jadis la responsabilité n'apparaissait aux yeux des gens qu'après la survenance d'un fait. Aujourd'hui, on anticipe, on aperçoit la responsabilité de loin, bien avant d'entreprendre les démarches pour accomplir tel ou tel acte.

En matière portuaire, et vu la diversité des intervenants et des actes et activités exercés, les régimes mêmes de la responsabilité sont variés suivant des critères différents. Même si on peut considérer le droit portuaire comme une branche du droit public, nul ne pourra nier sa relation avec le droit privé. Et c'est là où on est confronté au problème qui consiste à tracer une frontière entre ce qui est régi par le droit public et ce qui l'est par le droit privé.

L'objet de notre mémoire sera consacré donc à l'étude de ces régimes de responsabilité résultant des actes et activités liés à la gestion portuaire, qui par ailleurs, semble être négligés par la doctrine et la jurisprudence algériennes (surtout en matière de responsabilité de droit public).

C'est, ce qui nous a d'ailleurs poussés à traiter de cette question, qui est en lien avec la complexité et les spécificités du régime portuaire. De plus, l'Algérie qui connaît ces deux dernières décennies une évolution remarquable dans la gestion et le développement de ses ports commerciaux, a, dès 1998, modifié sa législation maritime en ajoutant au Code maritime un Titre (Titre III) ; qui concerne l'exploitation portuaire et en édictant un arsenal de textes réglementaires.

Le but de cette étude, aussi bien théorique que pratique, est de conceptualiser et de dégager une théorie du contentieux de responsabilité et des règles de fond propres au droit portuaire qui répondent à la problématique suivante :

Comment dégager les critères de séparation entre le régime de responsabilité de droit public et le régime de responsabilité de droit privé ? Et une fois le droit applicable déterminé, quels seront les fondements de ces régimes de responsabilité ?

Toutefois, nous exclurons de cette étude la responsabilité pénale qui relève plutôt du droit pénal que du droit portuaire.

La méthode choisie pour cette étude, est l'analyse. En effet, nous essaieront en partant de divers critères, de connaître le droit applicable à un litige donné (1<sup>re</sup> partie), puis, d'en définir le régime de responsabilité adéquat (partie 2).

# **1<sup>re</sup> partie : Le régime de droit applicable en matière de responsabilité portuaire entre droit public et droit privé :**

C'est la diversité des activités portuaires et des intervenants, qui rend le régime de responsabilité en droit portuaire à la fois complexe et riche. Complexe, car certains intervenants n'agissent pas toujours en la même qualité ; aussi, la nature de certaines activités prête à confusion. Riche, puisqu'il allie deux régimes de droit qui sont différents.

## **Titre 1 : La qualité des intervenants et la nature des actes et activités exercés :**

C'est la qualité des intervenants et la nature des actes et activités exercés qui seront pris en considération pour séparer les contentieux relevant des deux ordres (judiciaire et administratif).

### **Chapitre 1<sup>er</sup> : La qualité des intervenants comme critère organique :**

On entend par critère organique, la détermination de la compétence du juge sur la seule qualité des parties à l'instance ou de l'une d'elles.

En matière portuaire, on peut distinguer trois intervenants : l'autorité portuaire (section 1), les organes de l'État (section 2) et l'opérateur commercial (section 3).

## **Section 1 : L'autorité portuaire comme intervenant principal :**

L'autorité portuaire doit être définie comme étant l'organe qui a pour mission de gérer principalement des services publics portuaires de nature administrative.

Cet organe a été créé par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, portant modification du Code maritime, qui l'a dissocié des fonctions de l'entreprise portuaire.

En agissant en exécution d'un service public administratif, l'entreprise portuaire reçoit aussi la qualification d'autorité portuaire.

### **I. De l'entreprise portuaire à l'autorité portuaire :**

Après l'indépendance de l'Algérie, trois décrets ont institué le régime de l'autonomie au port<sup>1</sup>, et ce, en application du crédit n° 62-203 du 21 février 1962.

Le décret n° 63-442 du 9 novembre 1963 a défini le régime spécial des ports autonomes en considérant à l'article 2, que les ports, dans lesquels a été institué le régime de l'autonomie, sont des établissements publics investis de la personnalité civile. D'où la nécessité de modifier les décrets cités ci-dessus<sup>2</sup>, pour les rendre compatibles avec le décret n° 63-442 et avec son texte d'application (décret n° 63-443 du même jour).

L'ordonnance n° 69-50 du 17 juin 1969 donnait monopole des activités d'acconage et de manutention dans les ports algériens à la compagnie nationale algérienne de navigation (C.N.A.N.) (art. 1<sup>er</sup>). L'ordonnance fut modifiée le 09 avril 1971 par l'ordonnance n° 71-16, en confiant désormais ces activités à la société nationale de manutention (SO.NA.MA.).

Par l'ordonnance n° 71-29 du 13 mai 1971, les établissements publics : le port autonome d'Alger, le port autonome d'Oran-Arzew et le port autonome d'Annaba, ont été dissous (art. 30) au profit de l'office national des ports (O.N.P.), qui est un établissement public à caractère industriel et commercial (art. 1<sup>er</sup>), dont l'objet est la gestion et l'exploitation, ainsi que le développement de tous les ports du territoire

---

<sup>1</sup> Le décret n° 62-268 pour le port d'Alger, le décret n° 62-269 pour le port d'Oran-Arzew, le décret n° 62-270 pour le port de Bône -Annaba.

<sup>2</sup> Le décret n° 62-268 a été modifié par le décret n° 63-444, le décret n° 62-269 par le décret 63-445 et le décret n° 62-270 par le décret n° 63-446.

national. Il est chargé, aussi, de la police et de la sécurité dans les limites de l'enceinte portuaire (art. 4). Le décret du 17 juin 1971 (n° 71-168) lui a attribué l'activité du pilotage maritime (art. 1<sup>er</sup>).

Le décret n° 82-280 du 14 août 1982 a dissout la société nationale de manutention (art. 1<sup>er</sup>). Le décret n° 82-281 du même jour a dissout quant à lui l'office national des ports (art. 1<sup>er</sup>). Désormais huit entreprises portuaires furent créées<sup>3</sup>, qui se sont vues transférer non seulement les activités de l'O.N.P., mais aussi, celles de la SO.NA.MA. (art. 2 du décret n° 82-280 et du décret n° 82-281).

Deux décrets ont par la suite créé deux nouvelles entreprises portuaires ; celles de Jijel (décret n° 84-173) et de Ténès (décret n° 85-187).

Les décrets créateurs de ces entreprises, leur ont aussi attribué l'activité de remorquage (voir art. 3 de chaque décret créateur), jadis dévolue à la C.N.A.N.

Ces entreprises étaient des entreprises socialistes à caractère économique (voir l'ordonnance n° 75-23 du 29 avril 1975 portant statut-type des entreprises socialistes à caractère économique), réputées commerçantes dans leurs relations avec les tiers (voir art. 1<sup>er</sup> de chaque décret créateur).

La loi n° 88-04 du 12 janvier 1988 modifiant le Code de commerce, et qui a suivi la loi n° 88-01 du même jour, a abrogé les dispositions de l'ordonnance n° 75-23.

En application de la loi n° 88-01, portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques, le décret n° 88-101 du 16 mai 1988 avait énoncé à l'article premier que « *l'entreprise nationale à caractère économique existante..., doit être érigée, en la forme légale requise, en entreprise publique économique, soit en société par actions, soit en société à responsabilité limitée, régie par le Code civil et le Code de commerce* ».

Selon l'article premier du décret exécutif n° 89-45 du 11 avril 1989, *la transformation juridique par acte notarié des entreprises socialistes à caractère économique, en entreprises publiques économiques en la forme de sociétés par actions, rend caduques toutes leurs dispositions statutaires antérieures dès*

---

<sup>3</sup> EP d'Alger par le décret n° 82-286, EP d'Annaba par le décret n° 82-283, EP d'Oran par le décret n° 82-289, EP de Mostaganem par le décret n° 82-287, EP de Skikda par le décret n° 82-284, EP de Bejaia par le décret n° 82-285, EP d'Arzew par le décret n° 82-288, EP de Ghazaouet par le décret n° 82-290.

*l'accomplissement des formalités requises.* Ce qui sera confirmé plus tard par le décret exécutif n° 90-42 du 30 janvier 1990, en reprenant les dispositions de l'article premier du décret exécutif n° 89-45 et en abrogeant expressément les décrets : n° 82-283, n° 82-284, n° 82-285, n° 82-286, n° 84-173 et n° 85-187.

Désormais, les entreprises portuaires sont régies par leurs propres statuts organiques, par le Code de commerce, par la loi n° 88-01, qui a été d'ailleurs partiellement abrogée par l'ordonnance n° 95-25 relative à la gestion des capitaux marchands de l'État, et enfin, par l'ordonnance n° 01-04, relative à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques.

L'article 2 de l'ordonnance n° 01-04 du 20 août 2001 énonce que les entreprises publiques économiques sont des sociétés commerciales et qu'elles sont régies par le droit commun.

Une loi du 25 juin 1998 (n° 98-05) est venue modifier le Code maritime, et une nouvelle institution fut créée « l'autorité portuaire », qui gèrera désormais le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire (art. 892 C. mar.), ainsi que l'exercice des activités de pilotage et de lamanage (art. 892, al. 2 C. mar.).

Trois autorités portuaires (Est, Centre, Ouest) furent créées par les Décrets exécutifs n° 99-200, 99-201 et 99-202 du 18 septembre 1999, conformément au décret exécutif n° 99-199 du même jour.

Ces autorités jouissent de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ce sont des établissements publics à caractère industriel et commercial. Elles sont régies par les règles applicables à l'administration dans leurs rapports avec l'État et réputées commerçantes dans leurs relations avec les tiers (art. 2 du décret exécutif n° 99-199).

Le domaine de compétence de chaque autorité portuaire s'étend à un nombre déterminé de ports civils de commerce, de pêche et de plaisance.

En pratique, la dissociation entre l'autorité portuaire et l'entreprise portuaire demeure dans le doute.

## II. La mutation, un processus interrompu :

En droit, la gestion portuaire est dévolue à l'autorité portuaire. Mais, en pratique, l'autorité portuaire n'existe pas encore. C'est l'entreprise portuaire qui gère les activités portuaires qu'elles soient régaliennes ou commerciales. D'où la question : pourquoi cet engrenage, impossibilité de fait ou impossibilité de droit ?

À la lecture de l'article 891 du Code maritime et de l'article 4 du décret exécutif n° 99-199, l'autorité portuaire assure des missions de service public, qu'elles soient administratives ou commerciales, comme celles qui étaient dévolues aux entreprises portuaires, à l'exception, toutefois, de la manutention, de l'acconage et du remorquage. Désormais ces services qui étaient jadis monopolisés (voir l'article 2 de chaque décret exécutif créateur des entreprises portuaires), sont devenus des services soumis au libre marché (art. 892C. mar.).

Aujourd'hui, ces activités sont toujours monopolisées de fait, bien que ce monopole soit atténué par le recours à des partenaires étrangers dans le cadre d'une joint-venture<sup>4</sup> (voir *infra*).

Certains<sup>5</sup>, disent que les attributions de l'autorité portuaire sont exercées au niveau central par le Ministère des transports qui agit par le biais des entreprises portuaires.

En réalité, en analysant la législation en vigueur et de son application sur le terrain, il nous est apparu que c'était une période de transition. Car, l'ordonnance n° 01-14 a consacré l'idée de privatiser les entreprises publiques. Or, la tâche était rude en ce qui concerne la privatisation de l'entreprise portuaire. Puisque, contrairement aux autres entreprises publiques, l'entreprise portuaire exerce des missions de puissance publique considérables. Le législateur français, par exemple, n'avait pas donné dans la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire une qualification au grand port maritime, et il s'était contenté d'énoncer à l'article premier, qu'il s'agissait d'un établissement public de l'État.

Donc, il est toujours difficile, de faire la transition, alors que l'entreprise portuaire est toujours chargée de la gestion portuaire.

---

<sup>4</sup> K. HADDOUM, « Quelles réformes pour les ports algériens ? », *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports*, 2010, n° 1, p. 23.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 22.

Il faudra prendre en considération, deux régimes, l'un applicable à l'entreprise publique économique (EPE-SPA) qui est une société commerciale, et l'autre applicable à l'établissement public à caractère industriel et commercial, qui est l'autorité portuaire.

Toutefois, l'autorité portuaire n'est pas la seule à exercer des actes de nature administrative et d'autres organes peuvent aussi le faire.

## **Section 2 : Les organes étatiques comme intervenants extérieurs :**

L'extériorité n'est pas un élément défini par le critère géographique (le domaine portuaire), mais par rapport à tout ce qui est étranger à l'autorité portuaire.

### **I. Notion et nature de l'organe étatique :**

Il est dit à l'article 890, al. 2 du Code maritime, que les missions de puissance publique sont exercées par les organes de l'État habilités à cet effet.

Cet article ne vise pas seulement l'autorité portuaire mais il vise en premier lieu les organes étatiques extérieurs au port. Ce qui confirme notre point de vue c'est qu'il n'a pas désigné expressément l'autorité portuaire comme détentrice de la puissance publique comme il l'a fait à l'article 891 du Code maritime concernant la gestion du service public domanial. De plus l'article 890 du même Code dit que « *Sont exercées au niveau des ports des missions de puissance publique et de service public...* ».

L'article 935 du Code maritime explique implicitement l'article 890 al. 2 du même Code « *Les pouvoirs conférés aux officiers et surveillants de port en matière de police...et n'interfèrent (les prérogatives) en rien avec les attributions de police générale et de sécurité publique exercées par les autres services habilités de l'État* ».

En réalité, cet article fait référence à la puissance publique agissant par voie d'autorité et non par voie de gestion. Puisque la gestion du service public portuaire relève de la seule compétence de l'autorité portuaire.

L'organe étatique, ne doit pas être compris, comme seulement relevant de l'État, comme personne morale ou de ses services décentralisés ou déconcentrés. Mais, il peut s'agir aussi des collectivités territoriales et de leurs services.

Gérant un service public administratif et jouissant des prérogatives de puissance publique, l'organe étatique a toujours une nature administrative.

L'article 890, al. 2 du Code maritime, n'a pas déterminé quels sont ces organes étatiques qui peuvent intervenir en matière portuaire.

## **II. La multiplicité des organes étatiques intervenants :**

L'article 933 du Code maritime désigne les personnes habilitées à constater des infractions relatives à la gestion portuaire et qui sont : les officiers de la police judiciaire, les personnes assermentées des gardes côtes, des agents de la sûreté nationale et les officiers et surveillants de ports<sup>6</sup>.

Les textes ont été mal rédigés et la confusion est apparente. Car, alors que l'article 933 du Code maritime concerne la police judiciaire, l'article 934 du même Code concerne quant à lui la police administrative.

Même si les agents intervenants cités ci-dessus sont liés à la police judiciaire, certains d'entre eux peuvent intervenir en une autre qualité (pas comme enquêteurs) et dans ce cas, c'est un autre régime de droit qui s'appliquera. C'est le cas, quand certains d'entre eux interviennent en matière de préservation du domaine public portuaire, ils le font dans ce cas à titre d'exercice de police administrative spéciale (police portuaire) ou bien que d'autres agents interviennent dans le cadre d'une réquisition, en exécution des prérogatives du *wali*<sup>7</sup> ou du président de l'assemblée populaire communale (maire), en matière de police administrative (sur la base de l'article 93, al. 2 de la loi n° 11-10 du 22 juin 2011 relative à la commune et l'article 116, al. 1<sup>er</sup> de la loi n° 12-07 du 21 février 2012 relative à la wilaya).

D'autres personnes peuvent intervenir, cette fois-ci, dans le cadre de la police administrative générale.

---

<sup>6</sup> Pour les infractions hors celles liées à la gestion portuaire ; la constatation de ces infractions relève des officiers et agents de police judiciaire définis comme tels par le Code de procédure pénale ou par un texte spécial.

<sup>7</sup> Mot arabe signifiant gouverneur, il est l'équivalent du préfet en France.

La police administrative générale est exercée au premier lieu par le président de l'assemblée populaire communale. L'article 78 de la loi relative à la commune énonce que « *le président de l'assemblée populaire communale est chargé, sous la surveillance du wali, de veiller à l'ordre, à la tranquillité et à la salubrité publiques* ». Il agit ainsi à titre de représentant de l'État. Le *wali* qui est aussi responsable du maintien de l'ordre, de la sécurité, de la salubrité et de la tranquillité publics (art. 114 de la loi relative à la wilaya) a un pouvoir de substitution en la matière aux prérogatives du président de l'assemblée populaire communale (voir art. 100 et 101 de la loi relative à la commune)<sup>8</sup>.

Des règlements stipulent que la protection du périmètre de protection de certains ports est assurée, conformément aux lois et règlements en vigueur, par le *wali* compétant (art. 3 des décret exécutifs n° 08-376, n° 09-367 à 09-373). Dans ce cas, le *wali* intervient en matière de police administrative spéciale.

Un décret exécutif du 10 juillet 1995 (n° 95-192) a créé un commissariat de sécurité au niveau de chaque port, qui est *l'organe de commandement unique dans l'enceinte du port dont il assure en permanence la sécurité*. Parmi, ses prérogatives ; *il prend ou fait prendre toutes les mesures nécessaires visant la sécurité des personnes et la préservation des biens* (art. 4). Il peut même modifier le fonctionnement des autres administrations et organismes activant dans l'enceinte du site portuaire, en cas de crise (art. 7) et il est, *en outre, habilité à demander l'intervention de tous moyens humains et matériels extérieurs au site portuaire* (art. 8).

Le décret exécutif n° 04-418 du 20 décembre 2004, a créé auprès du *wali* territorialement compétent et au niveau de chaque port de commerce, un centre directeur des opérations d'urgence (CDOU), qui a pour mission de gérer toutes les situations de crise en matière de sûreté et sécurité maritime et portuaire.

D'autres services peuvent intervenir en matière portuaire et qui ne sont pas visés expressément par l'article 890 du Code maritime, c'est le cas des services de la protection civile. Ils n'interviennent pas comme étant un organe exerçant exclusivement la puissance publique. D'ailleurs l'article 110 du décret exécutif n° 02-01 du 6 janvier 2002, attribue, aux équipes de secours et d'intervention de la

---

<sup>8</sup> Voir notamment le décret n° 81-267 du 10 octobre 1981, relatif aux attributions du président de l'assemblée populaire communale en matière de voirie, de salubrité et de tranquillité publiques. Ainsi, que le décret n° 83-373 du 28 mai 1983, précisant les pouvoirs du *wali* en matière de sécurité et maintien de l'ordre public.

protection civile, la direction des opérations dès leur arrivée, pour les sinistres se déclarant ailleurs que sur les navires ou engins flottants et dans la limite du domaine public portuaire<sup>9</sup>.

Le rôle des services des douanes n'est pas des moindres, toutefois, ce service agit non pas comme un acteur dans la gestion du domaine et des activités portuaires, mais comme un contrôleur en matière de transition des biens, et de ce fait, on le considère comme un service étatique autonome. L'étude de la responsabilité des activités de ce service relève du droit douanier et non pas du droit portuaire, et c'est pour cette raison que nous l'exclurons de cette étude.

Les organes de l'État interviennent non seulement pour la bonne gestion du port, mais, aussi pour faciliter à un autre intervenant l'exercice de ses activités.

### **Section 3 : L'opérateur commercial comme intervenant nécessaire :**

En plus des intervenants extérieurs, l'entreprise portuaire est aussi un opérateur commercial lorsqu'elle exerce des activités commerciales.

#### **I. D'une activité monopolisée à une activité concurrentielle :**

Nous avons vu que les activités commerciales des ports étaient monopolisées (voir l'ordonnance n° 69-50). Toutefois, des concessions d'outillage public étaient conclues avec des opérateurs économiques, tel est le cas de la concession d'outillage public au port d'Alger accordée à la société de la raffinerie d'Alger (arrêté du 2 février 1968 -Ministère d'État chargé des transports-), de l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public au port d'Oran accordée à la SN SEMPAC (arrêté du 7 septembre 1970 -Ministère d'État chargé des transports-).

Depuis 1971, les activités de manutention et d'acconage, bien qu'elles soient restées monopolisées, furent dévolues à une société nationale spécialisée, connue sous la dénomination de « société nationale de manutention », qui était réputée commerçante

---

<sup>9</sup> Un ancien arrêté interministériel relatif à la coordination de la lutte contre les sinistres dans les ports datant du 8 juin 1967, qui d'ailleurs n'a pas été expressément abrogé, édictait que la direction des secours incombait au commandant des marins-pompiers ou à défaut, au commandant des sapeurs-pompiers, si un sinistre venait à se déclarer dans l'enceinte portuaire.

dans ses relations avec les tiers (voir art. 2 de son statut). Même avec l'existence de la SO.NA.MA., une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public avait été accordée au niveau du port d'Annaba à la SN SEMPAC (Arrêté du 6 mai 1972 -Ministère d'État chargé des transports-).

La SO.NA.MA. fut dissoute par une ordonnance du 14 août 1982 (n° 82-280), et c'était l'entreprise portuaire qui avait récupéré ces activités, toujours monopolisées.

Avec la loi n° 98-05, modifiant le Code maritime, l'article 892 du même Code énonce que « *Le remorquage, la manutention et l'acconage constituent des activités commerciales portuaires, qui peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien...* ».

Le décret exécutif du 15 avril 2006 (n° 06-139) est venu fixer les conditions et modalités d'exercice de ces activités, il a été modifié par la suite par un décret exécutif du 8 novembre 2008 (n° 08-363).

L'exercice de ces activités s'effectue sur la base d'une convention de concession entre l'opérateur et l'autorité portuaire (art. 4 du décret exécutif n° 06-139).

Selon les articles 914 et 922 du Code maritime, les activités de manutention et d'acconage doivent être effectuées conformément aux exigences de compétence professionnelles et de qualifications requises (voir aussi l'article 3 du décret n° 06-139 qui concerne aussi le remorquage).

L'opérateur commercial peut être une personne physique de nationalité algérienne ou une personne morale de droit algérien (voir : article 892 du Code maritime et article 3 du décret exécutif n° 06-139).

L'opérateur sera retenu ; *soit par appel à la concurrence soit, dans le cadre d'une négociation directe sur la base de la notoriété du postulant, de son rapport managérial et technique et de l'intérêt de son investissement pour l'économie nationale* (art. 2, al. 2 du décret exécutif n° 06-139).

C'est l'autorité portuaire qui veillera à la bonne exécution de la convention de concession (art. 11 et 12, al. 1 du décret exécutif n° 06-139). Elle peut dans certains cas résilier la convention de concession (art. 12 du décret exécutif n° 06-139) ou suspendre l'activité s'il y a un risque grave pour la sûreté et/ou la sécurité des

navires, des personnes, des installations portuaires et des marchandises (art. 13 du décret exécutif n° 06-139).

Aussi, il faudrait attirer l'attention sur l'intervention de la société nationale des transports ferroviaires dans les enceintes portuaires, comme il est indiqué à l'article 118 du décret exécutif n° 02-01. Même si celle-ci intervient comme étant un opérateur commercial en matière de transport.

En pratique, le processus de libéralisation des activités portuaires commerciales n'a pas encore atteint son but. De toutes manières, peu importe le mode d'intervention de l'opérateur, c'est sa qualité qui doit être prise en compte.

## **II. La qualité de l'opérateur commercial et son intervention :**

L'opérateur commercial, peut être une personne morale ou une personne physique.

Les activités de manutention, d'acconage et de remorquage sont des actes de commerce par leur objet ; étant donné qu'elles sont considérées comme une entreprise de service (art. 2 C. com.).

Pour les entreprises portuaires, l'article 2 de la loi n° 01-04 énonce que les entreprises publiques économiques sont des sociétés commerciales et qu'elles sont régies par le droit commun.

Pour les personnes morales parties à la convention de concession, elles sont commerçantes par leur forme (art. 3 C. com.), si ce sont des sociétés commerciales (ce qui devrait être le cas).

Pour les personnes physiques, c'est le registre de commerce qui fera preuve de sa qualité de commerçant.

Toutefois peu importe qu'elle soit personne physique ou personne morale, la qualité de commerçant est liée à l'exercice des actes de commerce.

L'intervention de l'opérateur économique se fait, comme il a été déjà expliqué *supra*, par une convention de concession, mais, la pratique algérienne n'est pas encore arrivée à ce stade, et signe de survie des entreprises portuaires monopolistiques, l'article 14 du décret exécutif n° 06-139, les autorise à continuer l'exploitation des

dites activités, jusqu'au lancement des opérations d'adjudication. Une convention de concession assortie d'un cahier de charge leurs est octroyée.

En effet, par l'ordonnance n° 01-04, le législateur avait voulu privatiser les entreprises publiques économiques. C'est dans ce cadre qu'a été créée la société de gestion des participations de l'État pour le secteur portuaire (SOGEPORTS), qui exerce notamment les prérogatives de l'assemblée générale de ses dix filiales (entreprises portuaires). Celle-ci a d'ailleurs depuis 2003, avec le partenariat de professionnels nationaux et internationaux créé de nouvelles sociétés. À titre d'exemple on pourra citer : le partenariat entre l'entreprise portuaire de Béjaïa et PORTEK qui a donné naissance à la SPA BMT « *Bejaïa Mediterranean Terminal* » pour la gestion et l'exploitation du terminal polyvalent conteneurs / céréales au port de Béjaïa ; les sociétés mixtes, entreprise portuaire d'Alger + DP World qui a donné naissance à la « *Djazair Port World* », ainsi que l'entreprise portuaire Djen Djen + DP World = « *Djen Djen Port World* », dont l'objet est la gestion et le développement des terminaux à conteneurs pour le port d'Alger et le port de Djen Djen<sup>10</sup>.

Le critère de la qualité des intervenants n'est pas nécessairement suffisant. Un autre critère doit être pris en compte.

## **Chapitre 2 : La nature des activités exercées comme critère fonctionnel :**

On entend par critère fonctionnel, la détermination de la compétence du juge sur la base de la nature des actes et activités exercés.

En matière portuaire, les actes et activités exercés peuvent être de nature régalienn (section 1) ou de nature commerciale (section 2).

---

<sup>10</sup> Voir : Lettre d'information juridique de la SOGEPORTS, 4<sup>e</sup> trimestre 2011, N° 4, Décembre 2011 (<http://sogeports.org/minajuris.html>).

## **Section 1 : Les activités régaliennes :**

Est une activité régalienne, toute activité où des prérogatives de puissance publique sont exercées.

### **I- Notion des activités régaliennes :**

Elles concernent les missions de puissance publique et les missions de service public non commerciales (art. 890 et 891 C. mar.).

Le professeur Maurice HAURIOU définissait la puissance publique comme étant « ... une volonté qui exerce les droits administratifs au nom de la personnalité publique des administrations »<sup>11</sup>, elle peut agir par voie d'autorité « lorsqu'elle commande ou statue en vue d'assurer l'application des lois », elle peut aussi agir par voie de gestion « lorsqu'elle travaille à l'exécution d'un service public »<sup>12</sup>.

On entend par service public, un service public fonctionnel, qui est une activité d'intérêt général que l'administration entend assumer<sup>13</sup>.

On voit bien que la notion de service public est indissociable de celle de la puissance publique, car si on fusionne les deux concepts, on arrive à la même conclusion du doyen HAURIOU.

Même si la théorie du doyen HAURIOU semble de nos jours dépassée, elle est néanmoins d'un intérêt pratique dans cette étude. Car le législateur algérien a donné l'exemple type de cette distinction, si la puissance publique est liée au service public, c'est une puissance publique qui agit par voie de gestion.

En réalité, en dissociant la puissance publique du service public, le législateur visait un autre concept (bien connu en droit administratif) qui est celui de la police administrative et de la police judiciaire ; l'une, émanation de l'administration comme représentant du pouvoir exécutif, l'autre, comme l'émanation du pouvoir judiciaire.

---

<sup>11</sup> M. HAURIOU, *Précis de droit administratif et de droit public général*, Librairie de la société du recueil général des lois et des arrêts, 4<sup>e</sup> éd., Paris, 1900, p. 227.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 228.

<sup>13</sup> J. WALINE, *Droit administratif*, Dalloz, Précis, 23<sup>e</sup> éd., Paris, 2010, p. 350.

Ce qui confirme notre point de vue, c'est le chapitre du Code maritime qui traite de la police portuaire. En l'analysant, on voit bien que le législateur confond police administrative et police judiciaire. Car, tantôt il parle de la constatation des infractions (voir : art. 933 et 936) et tantôt des mesures administratives concernant la protection et la conservation du domaine public portuaire et les installations qui y sont implantées (voir : art. 935, 937 et 938).

Une fois, la notion de l'activité régaliennes définie, il faudra connaître quelle est son étendue en matière portuaire.

## **II- Étendue des activités régaliennes :**

La gestion du domaine public est une mission de service public. Quant à l'exercice de la police administrative, même s'il est vrai qu'on pourrait la qualifier de service public, elle renvoie néanmoins à la notion même de puissance publique.

### **A. Le service public domanial :**

L'article 891 du Code maritime énonce que « *le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire constituent des missions de service public...* ».

Selon l'article 16 de la loi n° 90-30 du 1<sup>er</sup> décembre 1990 portant loi domaniale, le domaine public portuaire relève du domaine public artificiel (voir aussi art. 893 C. mar.), ce sont les ports et leurs dépendances grevées de sujétions au profit de la circulation maritime.

L'article 894 du Code maritime est plus expressif « *le domaine portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports* ». Les articles 895, 896 et 897 du même Code, énumèrent la composition des infrastructures, des superstructures et les dépendances du domaine public portuaire.

Selon, l'article 144, al. 3 du décret exécutif n° 91-454 du 23 novembre 1991 « *les routes et voies ferrées ainsi que les voies d'accès incluses dans les limites des ports font partie intégrante du domaine public portuaire* ».

L'article 888 du Code maritime donne une définition du port « ...*le port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de la plaisance* ». Il faut signaler qu'en droit algérien, le port n'a pas de personnalité juridique.

Le domaine public portuaire est délimité par le *wali* sur initiative de l'administration des affaires maritimes conjointement avec l'autorité portuaire, l'administration des travaux publics et celles des domaines (art. 144 du décret exécutif n° 91-454). Il comprend une zone d'exploitation et une zone d'extension (art. 898 C. mar.). La délimitation doit faire l'objet d'une enquête publique et elle est réalisée en conformité avec les schémas d'aménagement et d'urbanisme (art. 900 C. mar.).

Le financement de l'entretien et le développement du port (infrastructures, superstructures et dragage) relève selon les cas de l'État ou/et de l'autorité portuaire (art. 909 et 910 C. mar.).

Un ancien texte réglementaire (non abrogé) datant du 26 décembre 1981<sup>14</sup>, charge la *wilaya* des études relatives à la réalisation et à la conservation des ouvrages portuaires.

L'autorité portuaire dispose d'un droit de jouissance exclusive sur le domaine public (art. 901 C. mar.). N'étant pas propriétaire du domaine public portuaire<sup>15</sup> (à la lecture de l'article 688 du Code civil, c'est l'État qui en est propriétaire), elle reste néanmoins responsable *des conséquences dommageables résultant de l'utilisation, de l'exploitation ou de la garde des biens qui lui sont confiés, affectés en jouissance* (art. 7 de la loi domaniale).

L'occupation temporaire à titre privatif du domaine public portuaire peut être autorisée, mais, à titre précaire et révocable. Elle est réservée aux activités et services, liés directement à l'exploitation portuaire (voir art. 902 et 903 C. mar.).

## **B. La police administrative :**

Bien que nous ayons parlé de la police judiciaire, le régime de responsabilité de celle-ci ne relève pas de notre étude, puisqu'il concerne les infractions portuaires.

---

<sup>14</sup> Décret n° 81-385, déterminant les compétences et les attributions de la Commune et de la *wilaya* dans le secteur des infrastructures de base.

<sup>15</sup> À la lecture de l'article 688 du Code civil, c'est l'État qui est propriétaire du domaine public portuaire

Par contre, ce qui nous intéresse c'est la police administrative ; qu'elle soit générale ou spéciale.

La police générale comme nous l'avons dit est exercée par les organes extérieurs de l'État. Quant à la police spéciale, elle devrait être exercée par l'autorité portuaire. Mais en réalité c'est l'entreprise portuaire qui l'exerce, et l'article 935 du Code maritime fait bien la distinction : « *Les pouvoirs conférés aux officiers et surveillants de port en matière de police sont limités aux prérogatives liées à la gestion et à l'exploitation du port.*

*Les prérogatives sont fixées dans le règlement prévu à cet effet et n'interfèrent en rien avec les attributions de police générale et de sécurité publique exercées par les autres services habilités de l'État ».*

La police administrative dans le port, peut être liée à la gestion du service public domanial, au service public de la sécurité et de la sûreté portuaires, et en fin à l'assurance et au maintien de l'ordre public.

Ce qui différencie la police générale de la police spéciale, c'est que l'objet de la police spéciale est autre que la sécurité, la tranquillité et la salubrité en général<sup>16</sup>.

Nous avons dit *supra*, que la police administrative générale relevait du président de l'Assemblée populaire communale et du *wali*.

Quant à la police administrative spéciale, l'autorité administrative chargée d'administrer le domaine public, a le pouvoir, dans la limite de ses compétences, de prendre tout acte d'administration du domaine public en vue d'en assurer la protection et la garde (art. 59 de la loi domaniale). L'article 68 (de la même loi) fait référence à la police répressive et à la police administrative. Concernant cette dernière, l'article 68 donne le pouvoir à l'autorité administrative, en vue d'assurer la conservation matérielle de certaines dépendances domaniales, de prendre des règlements de police.

On peut citer comme exemple de la police portuaire : la prévention, la sécurité et la lutte contre les sinistres ; la régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du domaine public portuaire ; la sécurité des plans d'eau, chenaux

---

<sup>16</sup> Y. GAUDMET, *Traité de droit administratif*, T1, LGDJ et Delta, 16<sup>e</sup> éd., Paris, 2001, p. 726.

d'accès, rades, quais et parties terrestre des ports et de leurs dépendance (art. 128 du décret exécutif n° 02-01).

Tous les actes relatifs à la gestion du domaine public et à la police administrative ont un caractère administratif, puisque ces derniers sont considérés comme des services publics administratifs.

Le port étant un centre névralgique de l'économie, on aurait du mal à le concevoir sans activités commerciales.

## **Section 2 : Les activités commerciales de service public :**

Bien que le Code maritime ne traite sous le titre relatif aux activités portuaires que de la manutention et de l'acconage, il régleme néanmoins d'autres activités portuaires, qui sont : le remorquage et le pilotage. Quant au lamanage il n'en fait référence qu'au second alinéa de son article 892.

### **I. Les activités exercées par l'autorité portuaire :**

Nous avons dit *supra*, que l'autorité portuaire exerce principalement des activités régaliennes, mais elle peut aussi gérer des services publics commerciaux d'une certaine importance.

#### **A. Le pilotage et le lamanage :**

Selon l'article 171 du Code maritime, le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par le personnel de l'office national des ports, agréé par l'État, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux intérieures<sup>17</sup>.

Le pilotage est strictement réglementé, non seulement par le Code maritime, mais aussi par le décret exécutif n° 02-01 du 06 janvier 2002 et le décret exécutif n° 06-08 du 09 janvier 2006. Contrairement au remorquage, l'exercice des opérations de

---

<sup>17</sup> L'article cité avait repris la définition donnée par l'article premier de l'ordonnance n° 71-39 du 17 juin 1971. Le législateur n'a pas modifié cet article, afin qu'il soit compatible avec les modifications apportées en matière de gestion portuaire. En effet l'office national du port avait été dissout par le décret n° 82-281. Toutefois, l'article 88 du décret exécutif n° 02-01, a clairement désigné l'attributaire de cette mission qui est le personnel compétent relevant de l'autorité portuaire.

pilotage est dévolu à l'autorité portuaire (art. 892, al. 2 C. mar.) ; le pilotage est obligatoire, sauf exception, dans les limites administratives de chaque port (art. 172 C. mar. et art. 4 du décret exécutif n° 06-08), et ce sous peine de sanction pénale (art 188 C. mar.) et du paiement des droits du service de pilotage.

Comme nous l'avons indiqué l'opération de lamanage n'a pas été réglementée par le Code maritime. L'article 892 Code maritime attribue seulement le lamanage à l'autorité portuaire.

L'opération de lamanage a été réglementée par le décret exécutif n° 02-01. Le lamanage est défini comme étant toute *opération consistant à saisir les amarres des navires et à procéder à leur capelage et décapelage sur les organes spécialement établis à cet effet sur les ouvrages d'accostage* (art. 90 al. 1<sup>er</sup>).

*Le lamanage s'effectue sous la surveillance des services habilités de l'autorité portuaire et sous la responsabilité du capitaine du navire* (art. 90 al. 03).

#### **B. L'avitaillement :**

Il faut faire la distinction entre deux sortes d'opérations (selon les articles 96 et 97 du décret exécutif n° 02-01) ; celles exécutées par des prestataires de services, et qui concernent *les opérations d'avitaillement en denrées alimentaires, combustibles liquides, lubrifiants et autres produits destinés aux besoins de l'équipage et/ou des passagers et du navire*, et celles relevant de l'autorité portuaire, et qui concernent *la fourniture d'eau douce aux installations terrestre et aux navires ainsi que la fourniture d'énergie et d'éclairage électrique nécessaires au fonctionnement des installations*.

#### **II. Les activités exercées par l'opérateur commercial :**

C'est la loi n° 98-05 qui a permis à l'opérateur commercial d'exercer ce genre d'activité au niveau du port.

#### **A. La manutention proprement dite et l'acconage :**

Le Code maritime lors de sa promulgation ne faisait pas de distinction entre la manutention proprement dite et l'acconage, il regroupait le tout sous le titre de *manutention portuaire*, en lui donnant une définition à l'article 873. La distinction

entre manutention proprement dite et acconage n'est apparue qu'avec la loi n° 98-05 qui a modifié le Code maritime.

La manutention est définie par l'article 912 du Code maritime comme comprenant *les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-plein ou dans les magasins*. L'acconage quant à lui comprend selon l'article 920 du même Code *les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire*.

Les opérations de manutention s'effectuent en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération (art. 913 C. mar.). L'article 922 du Code maritime ajoute que le contrat d'acconage est librement négocié.

#### **B. Le remorquage :**

Le remorquage maritime est défini par la doctrine comme étant *l'aide fournie par un navire (remorqueur) à un autre navire (remorqué)*<sup>18</sup>.

Selon l'article 861 du Code maritime, *sont considérés comme services de remorquage notamment : a) les opérations consistant à tirer ou pousser le navire ; b) les manœuvres d'accostage, de décalage ou d'appareillage du navire ; c) le convoyage et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation, d'un navire*.

L'article 871 du Code maritime, avant son abrogation par la loi n° 98-05 stipulait que *les conditions, le fonctionnement et le tarif des services de remorquage portuaire sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande*.

Une fois le critère organique et le critère fonctionnel déterminés, reste la question de leur application par le juge.

---

<sup>18</sup> Y. TASSEL, « Remorquage », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1250, p. 3.

## **Titre 2 : Le juge face à la problématique du droit applicable**

Une fois la compétence d'attribution du juge déterminée, la question, qui se posera est de savoir si cette compétence a une influence sur le choix du droit applicable. En d'autres termes, le critère organique et le critère fonctionnel déterminent-ils aussi le régime de droit applicable ? Et quel est le raisonnement que doit suivre le juge en matière de responsabilité en droit portuaire ?

### **Chapitre 1<sup>er</sup> : Le juge entre le fond et la forme**

Les lois de formes sont celles qui attribuent en principe la compétence au juge (section 1). Les lois de fond, quant à elles, déterminent la solution du litige, néanmoins, elles peuvent aussi bien attribuer la compétence, en intégrant des dispositions qui constitueraient des exceptions aux lois de forme, voire même être prises en considérations pour déterminer le régime de droit applicable (section 2).

#### **Section 1 : La forme comme principe :**

C'est le Code de procédure civile et administrative qui fait office de lois de forme, qui déterminent en principe la compétence d'attribution des deux ordres de juridiction.

##### **I. Raison d'être de ce principe :**

Plusieurs critères ont été avancés par la jurisprudence afin d'établir la séparation des juridictions administratives des juridictions de l'ordre judiciaire ; le premier était celui du service public, puis celui de la distinction entre la gestion publique et la gestion privée du service public, et enfin, le critère tiré de la nature du litige et du

droit applicable<sup>19</sup>. Aujourd'hui, la jurisprudence administrative en France semble combiner plusieurs critères pour déterminer la compétence : la mise en cause d'une personne publique française, le litige ne doit pas (en principe) être entre des particuliers, exercice de la puissance publique ou la gestion publique d'un service public, l'annulation et l'appréciation de la légalité des actes administratifs, interprétation des actes non-réglementaires et des contrats, ainsi, que d'autres critères<sup>20</sup>.

Après l'indépendance, et dès 1963, par la loi n° 63-218 du 18 juin 1963 portant création de la Cour suprême, on a commencé à unifier les deux ordres de juridiction (judiciaire et administrative) en créant une chambre administrative au niveau de la Cour suprême (art. 24). Toutefois la dualité de compétence restait la même que celle applicable avant l'indépendance.

Avec la promulgation du Code de procédure civile (ordonnance n° 66-154 du 08 juin 1966), l'unification des deux ordres a été achevée. En effet l'article 7 du Code prévoyait que « *les cours connaissent en premier ressort et à charge d'appel devant la Cour suprême de toutes affaires où est partie l'État, le département, la commune ou un établissement public à caractère administratif* ».

Puis après plusieurs modifications, le texte a été modifié comme suite : « *Les cours connaissent, en premier ressort et à charge d'appel devant la Cour suprême de toutes les affaires, quelle que soit leur nature, où est partie l'État, la wilaya, la commune ou un établissement public à caractère administratif...* »<sup>21</sup>.

En effet, peu importait la nature du litige (qu'il soit soumis au droit public ou au droit privé), la compétence revenait aux juridictions administratives dès que les personnes publiques citées à l'article se trouvaient parties à l'instance.

Après l'abrogation du Code de procédure civile par la loi n° 08-09 du 25 février 2008, portant Code de procédure civile et administrative, le même concept que celui du Code de procédure civile a été repris avec quelques modifications à l'article 800 du Code, qui énonce que : « *les tribunaux administratifs sont les juridictions de droit commun en matière de contentieux administratif* ».

---

<sup>19</sup> Voir : Y. GAUDMET, *op. cit.*, p. 400-409.

<sup>20</sup> Voir sur ce point : J. WALINE, *op. cit.*, p. 558-572.

<sup>21</sup> La dernière modification de l'article 7, était celle de la loi n° 90-23 du 18 août 1990.

*Ils connaissent, en premier ressort et à charge d'appel de toutes les affaires où est partie l'État, la wilaya, le commune ou un établissement à caractère administratif ».*

Le législateur avait opté pour le critère organique, peu importe la nature du litige. Même si l'alinéa premier de l'article 800 du Code de procédure civile et administrative semble ambigu (car il semblerait qu'il fait référence au critère fonctionnel).

Ce qui nous intéresse dans cette étude est le recours de pleine juridiction, et plus particulièrement le contentieux de responsabilité, qui relève selon l'article 801, al. 2 du Code de procédure civile et administrative de la compétence des tribunaux administratifs.

La solution est donc claire ; en principe tout litige où est partie l'État, une collectivité locale ou un établissement public à caractère administratif, est du ressort des juridictions administratives. Mais, faut-il entendre par cette solution, qu'on doit appliquer à ces litiges, les règles de droit administratif si, la personne publique n'a pas agi comme dépositaire de la puissance publique ?

La solution nous semble simple, peu importe la nature du litige, la compétence relève des juridictions administratives. Mais, les règles du droit administratif ne s'appliqueront que s'il y a un litige de nature administrative. Donc, il est concevable, que le juge administratif puisse appliquer les règles du droit privé à des litiges, relevant de sa compétence (sur la base du critère organique) et qui ne soient pas soumis au droit public. Car l'article 800 du Code de procédure civile et administrative ne concerne que la répartition des compétences entre les juridictions administratives et les juridictions de l'ordre judiciaires et ne peut, en aucun cas, être pris comme critère de distinction entre l'application du droit public ou du droit privé.

C'est donc le critère fonctionnel qui sera pris en compte pour déterminer le droit applicable devant le juge administratif.

## **II. Les exceptions à la règle :**

L'article 802 du Code de procédure civile et administrative prévoit des exceptions au principe du critère organique, qui sont : les contraventions de grandes voiries et le

contentieux relatif à toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages causés par un véhicule quelconque appartenant à l'État, à la *wilaya*, à la commune ou à un établissement public à caractère administratif.

Pour le premier cas, les contraventions de grandes voiries est une conception plutôt pénaliste à l'origine, et on ne voit pas pourquoi le législateur cite l'exception dans le Code de procédure civile et administrative, alors que la compétence relève des juridictions répressives, sauf à vouloir attribuer la compétence aux juridictions de l'ordre judiciaire en matière des actions en responsabilité intentées par l'administration<sup>22</sup>.

Pour le second cas, la solution est plus nuancée. En effet, contrairement à la législation française (la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957) où il est expressément dit que le juge judiciaire devra appliquer les règles du droit civil (art. 1<sup>er</sup>). Le législateur algérien n'a réglé la question qu'en ce qui concerne la compétence du contentieux.

En droit algérien, la responsabilité en matière de dommages causés par les véhicules automobiles est régie par les dispositions de l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 (modifiée) ou à défaut de son application (pour les autres véhicules) par l'article 138 du Code civil -responsabilité du fait des choses-. L'ordonnance ne règle pas le problème du régime applicable. Toutefois, l'article 2 de l'ordonnance précédemment citée énonce que : « *L'État, dispensé de l'obligation d'assurance, est tenu pour les véhicules, dont il est propriétaire ou dont il a la garde, des obligations d'un assureur* », ce qui sous-entend que les dispositions de l'ordonnance lui sont applicables.

Les exceptions de l'article 802 du Code de procédure civile et administrative sont des exceptions générales qui s'appliquent même si la personne publique partie au litige, est celle citée à l'article 800 du même Code.

La solution est donc claire, face au juge administratif, le critère organique ne régit que la compétence, et ne pourra être pris comme critère de détermination de la loi applicable. En est-il de même pour le critère tiré des lois de fond ?

---

<sup>22</sup> Ce qui semble d'ailleurs être confirmé par la doctrine, voir : A. NOUIRI, « Le contentieux administratif en Algérie : évolution et caractéristiques (étude appliquée) » -en langue arabe-, *Revue du Conseil d'État*, n° 8-2006, pp. 52 et 53.

## **Section 2 : Le fond comme exception :**

Bien que le critère organique reste le principe, le législateur, et même parfois la jurisprudence, ont consacré le principe du critère fonctionnel.

Les exceptions sont régies par des lois de fond.

Plusieurs exceptions ont été prévues par des dispositions spéciales. Mais, vu notre étude, nous ne retiendront que celles qui pourront s'appliquer à la responsabilité en matière de droit portuaire.

### **I. Exceptions prévues par la loi :**

Nous parlerons dans cette section du contentieux où est partie une entreprise publique économique (entreprise portuaire) ou un établissement public industriel et commercial (autorité portuaire).

Bien que l'intitulé de la loi n° 88-01 concerne les entreprises publiques économiques, celle-ci régit aussi l'EPIC de l'article 44 à 47. La loi n° 88-01 a été mal rédigée, car elle ne fait allusion au Titre IV qu'aux entreprises publiques économiques, et plus particulièrement, les articles 55 et 56 qui font exception à la règle de compétence. En effet, lorsque l'entreprise publique économique est régulièrement habilitée à gérer des ouvrages publics ou une portion du domaine public artificiel, c'est le droit public qui sera applicable (législation régissant le domaine public). Aussi, le contentieux portant sur les dépendances du domaine public est de nature administrative, donc relevant des juridictions administratives. L'article 56, sous une lecture publiciste, nous laisse à penser que, si l'entreprise publique économique est régulièrement habilitée à exercer des prérogatives de puissance publique, le contentieux y afférent, sera régi par les règles applicables à l'administration.

Quant aux contentieux, où est partie l'établissement public à caractère industriel et commercial, aucune disposition ne concerne la compétence des juridictions et la loi applicable, si le contentieux était relatif aux actes de puissance publique ou à la gestion du domaine public.

En principe, n'étant pas un établissement public à caractère administratif, les règles qui lui sont applicables relèvent du droit privé à l'égard des tiers. Aussi, le

contentieux qui le concerne est de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire, puisqu'il n'est pas visé par l'article 800 du Code de procédure civile et administrative. Toutefois, il est inconcevable qu'on ne puisse pas appliquer les dispositions des articles 55 et 56 aux litiges où est partie un établissement public à caractère industriel et commercial.

Nous soutenons que l'article 45 de la loi n° 88-01 ne fait que présumer le lien de commercialité entre l'établissement et les tiers. Si par contre le litige, a pour cause l'exécution d'actes de puissance publique ou gestion du domaine public, c'est le droit public qui sera applicable. Reste maintenant la question de la compétence du juge administratif.

Si le juge administratif peut être compétent dans un contentieux où est partie une entreprise publique économique, à forte raison, il doit l'être aussi dans un contentieux où est partie un établissement public à caractère industriel et commercial, d'où la nécessité d'élargir le champs de l'application des articles 55 et 56 de la loi n° 88-01 par analogie, aux établissements publics à caractère industriel et commercial.

## **II. La jurisprudence et le critère fonctionnel :**

Nous avons vu *supra* que le juge administratif pouvait appliquer les règles de droit privé même si le litige relevait de sa compétence. Or, la question concernant le juge judiciaire est plus délicate. Et sauf disposition contraire, le juge judiciaire peut-il appliquer les règles de droit public ?

Ce genre de litige ne se conçoit que si une personne autres que celle citées à l'article 800 du Code de procédure civile et administrative. agit par la puissance publique ou gère une portion du domaine public. C'est le cas où il y a eu occupation du domaine public portuaire à titre privatif ou d'une concession d'outillage public.

Il est certain que le litige entre le concédant et le concessionnaire est de nature administrative, vu la nature du contrat de concession et de l'autorisation d'occupation et ce sont les règles de droit administratif qui sont applicables aux litiges.

La question est plus difficile à résoudre, du moins en droit algérien, concernant les litiges nés entre le concessionnaire ou l'occupant, personne de droit privé et l'usager du service public, voire même le tiers. Peut-on alors sur la base du critère fonctionnel seulement, fonder l'application du droit administratif et la compétence du juge administratif ?

Une question similaire s'était posée à la chambre administrative du Haut conseil (Cour suprême) ; en l'espèce, la chambre administrative s'était déclarée compétente sur la base du critère fonctionnel, dans un litige où les parties étaient des personnes de droit privé (sociétés nationales) et où, l'une d'elle avait émis une circulaire réglementaire<sup>23</sup>.

Critiqué par la doctrine, pour violation de l'article 7 du Code de procédure civile (établissant le critère organique), la chambre administrative n'a plus persisté sur cette position.

L'article 800 du Code de procédure civile consacre le principe du critère organique, qui est à la fois la condition *sine qua non* de la compétence du juge administratif et la cause de l'incompétence du juge judiciaire. Même si on a recours au critère fonctionnel pour déterminer le régime de droit applicable, la situation du juge administratif devant un litige de droit privé, dont fait partie par exemple l'État, n'est pas valable pour le juge judiciaire. En effet, ce dernier est tenu par l'article premier du Code civil de recourir pour régler un litige à la loi en premier lieu. Ainsi, si un litige a comme cause un fait dommageable, le juge judiciaire ne pourra appliquer que les règles de droit civil en matière de responsabilité, même si, suivant le critère fonctionnel, les faits constituent une faute administrative.

Il est évident alors que, face au juge judiciaire, la règle qui veut que le fond ne suit pas la forme, est inapplicable.

---

<sup>23</sup> Arrêt rendu par la chambre administrative du Haut conseil le 8 mars 1980, affaire SN. SEMAPC / OAIC, *Ibid.*, p. 51.

## **Chapitre 2 : Le juge face à la complexité du régime portuaire**

Nous avons vu *supra* que la compétence du juge administratif n'a aucune incidence sur le régime de droit applicable. Et qu'au contraire, la compétence du juge judiciaire détermine indirectement le droit applicable.

On verra comment le juge va combiner les deux critères (organique et fonctionnel) afin de déterminer en matière de responsabilité portuaire, s'il doit appliquer les règles de droit public (section 1) ou celles du droit privé (section 2).

### **Section 1 : L'application du droit public :**

Nous verrons dans cette section, comment le juge procédera afin de déterminer à la fois sa compétence et la loi applicable.

#### **I. L'autorité portuaire et les services publics régaliens :**

On entend par autorité portuaire, non seulement, l'institution créée en 1998 (qui n'existe pas encore), mais aussi l'entreprise portuaire agissant comme gestionnaire d'un service public administratif.

Toute gestion d'un service public administratif nécessite l'utilisation de la puissance publique (puissance publique d'autorité ou de gestion).

En principe général, n'étant pas une administration, l'autorité portuaire (EPE ou EPIC) devrait être régie par le droit privé, en ce qui concerne ses relations avec les tiers, car elle est considérée comme commerçante (voir : l'article 2 du décret exécutif n° 99-199 pour l'autorité portuaire -EPIC- et l'article 2 de l'ordonnance n° 01-04 pour l'EPE -l'entreprise portuaire-).

En application du critère organique, c'est donc le droit privé qui devrait être applicable.

Toutefois, gestionnaire de services publics, l'autorité portuaire utilise la puissance publique pour la gestion de ces services non commerciaux ; c'est le cas, lorsqu'elle

gère le domaine public et lorsqu'elle assure *la police et la sécurité des plan d'eau, chenaux d'accès, rades et quais ainsi que des parties terrestres des ports et de leurs dépendances dans les limites du domaine public portuaire* (art. 128 du décret exécutif n° 02-01).

La gestion du domaine public et la police administrative spéciale sont des services publics non commerciaux, et en application des critères du service public et de la puissance publique, ils relèvent en principe du droit public, sur la base du critère fonctionnel.

La loi n° 88-01 a bien confirmé ces conceptions aux articles 55 et 56, que ce soit l'entreprise portuaire ou l'autorité portuaire (par analogie) ; c'est le droit public qui devrait être appliqué. Aussi, suivant les mêmes articles, c'est le juge administratif qui est compétant pour régler les litiges y afférant.

## **II. Les organes étatiques et leur intervention régaliennne :**

La police administrative générale est considérée comme un service utilisant la puissance publique d'autorité.

Il n'y a qu'à lire les articles 110 et suivants de la loi relative à la *wilaya*, et les articles 85 et suivants de la loi relative à la commune, pour voir que, les actes entrepris par le *wali* (pouvoirs) et le président de l'assemblée populaire communale (attributions) sont imprégnés de puissance publique ; de plus, ils agissent comme des représentants de l'État et non comme des représentants de leurs propres collectivités locales.

Les actes entrepris, à l'occasion de l'exercice de la police administrative, sont des actes administratifs non pas seulement sur la base du critère fonctionnel mais aussi sur la base du critère organique. En effet, l'intervention du *wali* ou du président de l'assemblée populaire communale ou des services de police (agissant sur réquisition) fait présumer qu'ils sont intervenus comme exerçant des prérogatives de puissance publique.

Les actes entrepris par les services de protection civile pour la direction des opérations dès leur arrivée, pour les sinistres se déclarant ailleurs que sur les navires ou engins flottants et dans la limite du domaine public portuaire, relèvent du droit

public, non sur la base de l'utilisation exclusive de la puissance publique, mais sur la base du service public qu'ils gèrent.

L'application, dans ce cas, du droit public se fait non seulement sur la base du critère fonctionnel mais aussi du critère organique. Quant à la compétence du juge administratif, elle est basée sur l'article 800 du Code de procédure civile et administrative ; seul donc, le critère organique est suffisant.

## **Section 2 : Application du droit privé :**

Alors que seul le juge administratif peut appliquer le droit public, on verra que la règles n'est pas la même pour le juge judiciaire concernant l'application du droit privé.

### **I. L'autorité portuaire et les services publics soumis au droit privé :**

L'autorité portuaire a une seconde casquette, celle d'acteur économique spécial. En effet, selon l'article 892, al. 2 du Code maritime les opérations de pilotage, de lamanage et d'avitaillement lui sont dévolues, car ce sont des services publics d'une certaine importance.

Il n'est pas facile de dire que le contrat de pilotage est soumis au droit privé, avec tant de formalités d'ordre public imposées, étant aussi un service public qui s'exerce sur le domaine de l'État<sup>24</sup>. Toutefois, en analysant le régime de responsabilité du pilote et de l'autorité portuaire (limitation de responsabilité, responsabilité de l'armateur du fait du pilote), il apparaît que le pilotage est un service public soumis au droit privé, bien que, comme disent certains auteurs : « ...la richesse juridique d'un tel contrat, irrigué et nourri de droit public et de droit privé, est indéniable »<sup>25</sup>.

Aucune indication concernant la conclusion du lamanage, ce qui sous-entend que l'opération s'effectue sur la base d'un contrat d'adhésion tacite, pour ne pas dire un acte réglementaire, comme cela peut apparaître à la lecture de l'article 91 du décret exécutif n° 02-01 et qui stipule que « *il est interdit à toute personne étrangère au*

---

<sup>24</sup> M. NDENDE et G. GUEGUEN-HALLOUËT, « Pilotage maritime », *Rép. com. Dalloz*, juin 2002, p. 4.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 15.

*service de lamanage ou de l'équipage de manipuler les amarres d'un navire sans en avoir reçu l'ordre ou l'autorisation des services de l'autorité portuaire* ». Toutefois, étant donné que l'opération s'effectue sous la responsabilité du capitaine du navire, elle peut être considérée comme relevant plus du droit privé que du droit public.

Nul doute sur la nature des opérations d'avitaillement et des contrats qui les concernent. Ce sont bien des opérations et des contrats commerciaux.

Dans ce genre de contrats de droit privé, l'autorité portuaire (EPIC) ou l'entreprise portuaire (EPE) n'agit pas en détentrice de prérogatives de puissance publique. Ce qui fait que c'est le juge judiciaire qui est compétent.

## **II. L'opérateur économique et les activités commerciales :**

Même à la lecture des articles 874, 875, 876 et 877 du Code maritime, avant leur abrogation, il était difficile de conclure que le contrat de manutention n'avait pas une nature commerciale. Car, malgré les restrictions imposées par ces articles qui consistaient à ce que le contrat soit écrit, et que les règles, les conditions et le type d'opérations portuaires ainsi que le mode de la conclusion du contrat soient ceux fixés par un règlement portuaire arrêté par le Ministre chargé de la marine marchande, l'article 876 donnait une lueur d'espoir en annonçant que le contrat de manutention portuaire pouvait contenir des stipulations librement négociées, sous certaines conditions énumérées au même article.

Avec l'abrogation de ces articles, il est certain que le doute soit levé, En effet l'article 891 du Code maritime efface toute ambiguïté en énonçant que « *sont exercées au niveau des ports, des missions de puissance publique et de service public et des activités commerciales* ».

Les contrats de manutention et d'acconage sont toujours des contrats commerciaux à l'égard de l'entrepreneur de manutention<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> M. NDENDE et K. LE COUVIOUR, « Manutention maritime », *Rép. com. Dalloz*, janvier 2000, p. 4.

Comme pour le contrat de manutention et le contrat d'aconage, la nature du contrat de remorquage était un peu ambiguë à la lecture de l'article 871 du Code maritime.

Il ne fait aucun doute, selon la doctrine, que sa nature est de droit privé lorsqu'il est conclu entre deux entreprises privées<sup>27</sup>, et ce, pour les mêmes raisons citées pour les contrats de manutention et d'aconage.

En droit français, même conclu avec une personne de droit public, le contrat de remorquage restera privé tant qu'il ne contient pas de clauses exorbitantes de droit commun ou qu'il ne concourt pas à l'exécution d'un service public<sup>28</sup>.

C'est l'article 892 du Code maritime qui a tranché définitivement la question, en énonçant que « *le remorquage, la manutention et l'aconage constituent des activités commerciales portuaires...* ».

En droit algérien, dès qu'une personne publique, citée à l'article 800 du Code de procédure civile et administrative, se trouve partie dans un contrat même de droit privé, c'est le juge administratif qui est compétant en cas de contentieux. Toutefois, si le contrat est purement de droit privé, ce sont les règles de droit privé que le juge administratif devra appliquer.

---

<sup>27</sup> Y. TASSEL, *loc. cit.*, p. 10.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

## **Conclusion de la 1<sup>re</sup> partie :**

La détermination du régime de droit applicable à la responsabilité en matière portuaire ne peut être faite que par les règles précédemment citées. Ainsi, le juge devra déterminer en premier lieu sa compétence, puis, une fois compétent, il doit déterminer aussi les règles de fond applicables.

En matière de responsabilité portuaire, le juge se trouvera face à de divers problèmes. Ainsi, en matière de droit privé, il sera confronté au problème de la qualification des faits juridiques. Et en matière de droit public, il devra réadapter les règles générales en matière de responsabilité aux spécificités du droit portuaire.

## **2<sup>e</sup> partie : Les divers régimes de responsabilité en droit portuaire :**

Ce qui caractérise la séparation entre le régime de responsabilité de droit privé et le régime de responsabilité de droit public, est que, le premier trouve toujours ses règles de fond dans la loi, alors que les règles du second, sont purement jurisprudentielles et de création prétorienne, puisque la source principale du droit administratif est la jurisprudence.

### **Titre 1 : La responsabilité basée sur le droit public**

Après une certaine confusion de la jurisprudence, il semblerait que les juridictions administratives aient opté pour l'autonomie des règles du droit administratif, surtout en matière de responsabilité<sup>29</sup>.

Deux régimes de responsabilité ont été conceptualisés par la jurisprudence administrative : le régime de responsabilité pour faute et le régime de responsabilité sans faute.

Le premier est assez proche du régime de responsabilité civile, où la faute peut être prouvée ou présumée. Le second, est de conception purement publiciste, et se base sur le principe de rupture de l'égalité devant les charges publiques<sup>30</sup>.

La responsabilité de l'administration peut être écartée, s'il y a eu faute de la victime ou cas de force majeure. Quant aux cas fortuit et la faute du tiers, ils n'opèrent qu'en matière de responsabilité pour faute<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Voir à titre d'exemple : Haut conseil, Ch. Administrative., 17 avril 1982, Dossier n° 19193, *Bulletin des magistrats*, numéro spécial, 1982, Ministère de la justice, p. 281-284 (arrêt publié en arabe).

<sup>30</sup> Toutefois, ce fondement est discuté par la doctrine. Voir : Y. GAUDMET, *op. cit.*, pp. 804 et 805.

Quant au préjudice, il pourra être causé aux personnes, aux navires, aux biens et à la marchandise.

## **Chapitre 1<sup>er</sup> : La responsabilité liée à l'exercice de la puissance publique par la police administrative :**

Le professeur Yves GAUDMET définit la police administrative comme étant « *une forme d'action de l'administration qui consiste à réglementer l'activité des particuliers en vue d'assurer le maintien de l'ordre public* »<sup>32</sup>.

La naissance de la responsabilité du fait de l'exercice de la police administrative doit avoir comme cause des faits (section 1) qui seront la base du régime de responsabilité applicable (section 2).

### **Section 1 : Les actes entrepris comme faits générateurs de la responsabilité :**

La responsabilité administrative peut non seulement être engagée à l'occasion d'un dommage résultant de l'exercice de la police administrative, mais aussi, des préjudices résultant de son omission à entreprendre les mesures de police nécessaires, qu'elles soient générales ou spéciales.

#### **I. Les actes de police administrative générale :**

L'article 88 du Code de la commune stipule que « *le président de l'Assemblée populaire communale est chargé, sous la diligence du wali, de : ...veiller à l'ordre, à la tranquillité et à la salubrité publiques ; de veiller à la bonne exécution des mesures de prévision, de prévention et d'intervention en matière de secours* » (voir aussi les articles 7 et 14 du décret n° 81-267).

---

<sup>31</sup> Voir : *Ibid.*, pp. 805 et 806 / J-P. DUBOIS, *La responsabilité administrative*, CASBAH éditions, Alger, 1998, p. 42-45.

<sup>32</sup> Y. GAUDMET, *op. cit.*, p. 721.

En matière de sécurité, il est dit aussi à l'article 89 al. 1 du même Code que « *le président de l'Assemblée populaire communale prend, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, toutes les précautions nécessaires et toutes les mesures préventives pour assurer la sécurité et la protection des personnes et des biens dans les lieux publics où peut se produire tout sinistre ou accident* ».

La compétence du président de l'assemblée populaire communale, en matière de police administrative, s'étend au port maritime et ses décisions doivent s'appliquer au sein de l'enceinte portuaire. Ce qui semble être confirmé par les articles 7 et 13 du décret n° 81-267, relatif aux attributions du président de l'assemblée populaire communale en matière de voirie, de salubrité et de tranquillité publique, où il est dit « *qu'il doit, notamment, veiller à l'hygiène et à la propreté des habitations,...et établissements publics* » (art. 7) et « *veille à l'observation des mesures prescrites en matière de salubrité et d'hygiène publiques au titre des établissements et lieux recevant du public* » (art. 13).

Comme nous l'avons souligné, le *wali* peut se substituer au président de l'assemblée communale (articles 100 et 101 du Code de la commune).

D'autres organes étatiques peuvent voir leur responsabilité engagée, lorsqu'ils agissent sur réquisition du *wali* ou du président de l'assemblée populaire communale (voir *supra*).

Il faut souligner que la police de la sécurité et de l'ordre publics relève de la compétence du président de l'assemblée populaire communale. Mais, la sûreté portuaire (voir l'article 919 du Code maritime) relève en général de la compétence du commissariat de sécurité. Tout comme la salubrité et l'hygiène publiques qui relèvent aussi de l'autorité portuaire.

La police générale s'exerce par trois voies : la réglementation (le pouvoir réglementaire), les décisions particulières (qu'elles soient verbales ou écrites : autorisation, interdiction, injonction) et la coercition (ex : force matérielle)<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> J. WALINE, *op. cit.*, p. 338.

## **II. Les actes de police administrative spéciale :**

Nous étudieront dans cette partie non seulement la police administrative liée à la navigation mais aussi celle de la gestion du domaine public portuaire.

Seule l'autorité portuaire a le pouvoir d'exercer la police administrative spéciale de navigation et de la gestion du domaine public portuaire. Toutefois, l'article 911 du Code maritime stipule que le règlement général d'exploitation et de sécurité est fixé par voie réglementaire. Et c'est ce qui a été fait par le décret exécutif n° 02-01. Quant au règlement spécifique à chaque port, il sera déterminé par un arrêté du ministre des transports sur proposition de l'autorité portuaire concernée (art. 2 du décret exécutif).

Dans ce cas, l'autorité portuaire agit en matière de police par la prise de décision particulières et par la coercition (le pouvoir de réglementation étant attribué aux pouvoirs centralisés. Ce qui semble être confirmé par les articles 127 et 129 du décret exécutif n° 02-01)<sup>34</sup>.

Comme l'énonce l'article 129 du décret exécutif précédemment cité, la police spéciale ne s'exerce pas seulement en matière de sécurité, mais aussi en matière d'hygiène, de salubrité et de prévention des accidents de travail.

Les articles 59 et 68 de la Loi domaniale concernent la police administrative en matière domaniale.

Les actes, qui peuvent être entrepris ou omis en matière de police administrative et d'où peut naître la responsabilité de l'autorité portuaire, concernent (à la lecture des dispositions du décret exécutif n° 02-01) : le transit des passagers (articles 15 al. 2, 17) ; le transit et le séjour des marchandises dans les ports (art. 19) ; les conditions de chargement et de déchargement des navires (articles : 25, 26 et 29) ; l'entreposage des marchandises (articles : 30, 32 et 34) ; l'enlèvement des marchandises (articles 38 et 40) ; l'exploitation de l'outillage portuaire et des installations spécialisées (articles : 47, 48, 51, 52 et 53) ; la conservation des plans d'eau et des profondeurs des bassins (articles : 56, 57, 58 et 59) ; les épaves et navires désarmés (articles : 61 et 62) ; la navigation dans les ports, rades et chenaux d'accès (articles : 67, 69, 70, 71 et 72) ; l'admission des navires dans les ports et affectation des postes à quai

---

<sup>34</sup> Toutefois, voir les articles : 32, 38, 40, 47, 62, 69, 70, 71, 72, 99, 103, 117, 119 et 120 du même décret qui attribuent à l'autorité portuaire un certain pouvoir de réglementation en matière de police.

(articles : 75 et 77) ; les conditions d'entrée, de sortie et de séjour des navires dans les ports (les articles 78 et 85) ; le remorquage (art. 95) ; les mesures de préventions contre le sinistre (articles : 99, 101, 102, 103, 104 et 106) ; la lutte contre les sinistres (articles : 108, 109 et 110) ; le transport et manutention des produits dangereux dans les ports (articles : 113 et 114) ; l'accès aux ports (art. 117), la circulation et le stationnement des engins et véhicules dans les enceintes portuaires (articles : 119 et 120) ; l'accès aux installations de construction et de réparation navales (art. 124, 125 et 126). (Voir aussi l'article 128 du même décret).

La police administrative spéciale ne s'exerce que dans les limites du domaine public portuaire (art. 128 du décret exécutif n° 02-01). Il en est autrement pour la compétence du *wali* en matière de la police administrative spéciale concernant la protection du périmètre de protection de certains ports (voir *supra*).

Les actes de la police administrative déterminés, le juge va rechercher ensuite le régime de responsabilité adéquat, selon les principes généraux de la responsabilité administrative.

## **Section 2 : Le fondement de la responsabilité en matière de police administrative :**

Vu la dangerosité de l'activité de police administrative, la jurisprudence a, depuis longtemps, résisté à l'évolution de sa position sur le principe de la dualité des fautes.

### **I. Les règles générales applicables :**

En matière de responsabilité, du fait de la police administrative, la jurisprudence française semble se baser sur la dualité des fautes : faute lourde et faute simple, vu la délicatesse de certaines missions de police tout en se basant ainsi sur le critère de distinction entre activités juridiques et activités matérielles ou le critère des activités

de préventions et des activités d'exécution<sup>35</sup>. Voire même sur le critère de la difficulté de la tâche<sup>36</sup>.

En réalité, comme le souligne le professeur Jean WALINE « ...*que tout est affaire d'espèce...* »<sup>37</sup>.

La faute en droit administratif peut être simple ou lourde. Si la faute est lourde, c'est qu'on veut atténuer la responsabilité de l'administration. Car, ce régime lui est plus favorable que celui de la faute simple. Reste à faire la distinction entre ces deux notions de faute.

La plupart des auteurs ne font la distinction que par le champ d'application de ces fautes. Mais l'analyse du professeur Jean-pierre DUBOIS nous semble satisfaisante. En effet, selon lui « *la caractérisation d'une faute suppose la comparaison entre le comportement (réel) de l'administration et le contenu de l'obligation (d'agir ou de s'abstenir) qui pesait sur elle dans les circonstances de l'espèce, la faute se définissant ainsi comme l'écart entre ce comportement et cette obligation* »<sup>38</sup> et il arrive à la conclusion, que la faute lourde « *étant celle qui fait apparaître un contraste particulièrement net entre ce qui fut et ce qui aurait dû être* »<sup>39</sup>.

Toutefois et exceptionnellement, la responsabilité peut être engagée même en l'absence de faute.

Même si en France, l'exigence d'une faute lourde est de plus en plus abandonnée, il est certain qu'on lui faisait appel chaque fois que *les forces de police exécutent, « dans le feu de l'action » et sous l'empire de l'urgence, des opérations matérielles coercitives...* Et si, il y avait eu usage d'armes, le tiers pourrait invoquer la responsabilité sans faute et si la personne est concernée par les opérations, on exigera qu'une faute simple<sup>40</sup>.

---

<sup>35</sup> R. VANDERMEEREN, « Police (responsabilité des services de police) », *Rép. resp. puiss. publ. Dalloz*, avril 2005, p. 20 et suivantes.

<sup>36</sup> J-P, DUBOIS, *op. cit.*, p. 59.

<sup>37</sup> J. WALINE, *op. cit.*, p. 482.

<sup>38</sup> J-P. DUBOIS, *op. cit.*, p. 51.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 57.

<sup>40</sup> R. VANDERMEEREN, *loc. cit.*, pp. 28 et 30.

En droit algérien, la jurisprudence est peu abondante en matière de responsabilité du fait de l'exercice de la police administrative générale ; à part quelques rares décisions qui traitent de la question et qui ne qualifient pas le degré de gravité de la faute<sup>41</sup>.

On peut donc y dégager trois critères :

Si le préjudice a été occasionné à l'occasion de l'exercice d'activités juridiques et de préventions, on fera appel à la notion de faute simple. Si par contre, les activités entreprises sont des activités matérielles et d'exécution (et qui font présumer la difficulté de la tâche), on exigera, une faute lourde. Toutefois, si par l'utilisation d'armes, un tiers aux opérations subit un préjudice, il y aura responsabilité sans faute<sup>42</sup>.

## **II. La responsabilité en matière de police administrative et son application en droit portuaire :**

À la lecture de l'article 147 de la loi relative à la commune, il semblerait que la responsabilité de la commune en cas de catastrophe naturelle, ne pourra être engagée, s'il s'avère qu'elle avait pris les précautions prévues à sa charge par la législation et la réglementation en vigueur. Donc, l'article conditionne la responsabilité de la commune à une simple faute (le non respect des dispositions légales et réglementaires).

On peut citer l'exemple en matière d'intervention du président de l'assemblée populaire communale en matière de maintien de l'ordre dans l'enceinte portuaire (blocage des accès). L'inertie de l'administration à entreprendre des mesures pour éviter le blocage des accès constitue une faute qui engage la responsabilité de la commune. De plus, les opérations d'intervention des services de police pour mettre fin au blocage constituent des opérations matérielles d'exécution et d'une certaine difficulté, qui engageront la responsabilité de l'administration pour faute lourde (si on applique les critères précédemment cités).

---

<sup>41</sup> Voir sur ce point : R. KHALOUFI, *Droit de la responsabilité administrative* (en langue arabe), OPU, 4<sup>e</sup> éd., Alger, 2011, pp. 68 et 69.

<sup>42</sup> D'autres situations peuvent être la cause de responsabilité sans faute, comme l'inaction justifiée de la police et les activités d'édiction (voir sur ce point : F. VINCENT, « Responsabilité en matière de police », *JurisClasseur Administratif*, Fasc. 912, p. 43 et suivantes).

Quant à la responsabilité du fait de l'exercice de la police administrative spéciale, nous pensons, que chaque fois que l'autorité portuaire faillit aux obligations qui lui incombent au titre du règlement général d'exploitation et de sécurité des ports ainsi que du règlement d'exploitation et de sécurité spécifique à chaque port, soit par omission ou par mauvaise exécution, elle commet une faute.

La jurisprudence algérienne n'a pas eu l'occasion de se pencher sur cette question. Mais, on pourrait appliquer les mêmes critères que ceux de la responsabilité en matière de police administrative générale.

À la lecture des dispositions du décret exécutif n° 02-01, les fautes que peut commettre l'autorité portuaire, sont par exemple : le fait de ne pas entreprendre les premières mesures d'urgence, en cas d'événement imprévu, surtout en matière de balisage le non entretien de la salubrité des gares maritimes le refus injustifié au navire d'accéder au port la mauvaise régulation (ordres défectueux) du mouvement de la navigation dans les limites maritimes des ports (entrée, séjour et sortie) le défaut de prise de mesures de prévention contre les sinistres la non désignation des voies ouvertes à la circulation publique dans les enceintes portuaires..., à condition bien sûr, qu'il y ait un lien de causalité entre la faute et le préjudice.

En matière d'opérations de lutte contre les sinistres, il nous semble que l'autorité portuaire pourrait être tenue pour responsable, si elle n'est pas intervenue pour prendre les mesures adéquates afin d'éviter ou de limiter l'extension du sinistre qui s'était déclaré sur un navire, aux autres navires amarrés à proximité. Même, si en premier lieu, c'est le capitaine du navire (où s'est déclaré le sinistre) qui est maître des opérations (art. 109, al. 1 et 2 du décret exécutif n° 02-01) et que l'intervention de l'autorité portuaire n'est que facultative (art. 109, al. 3 du même décret). Toutefois, nous soutenons que, seule une faute lourde de la part de l'autorité portuaire, pourra engager sa responsabilité, puisque c'est une obligation facultative et subsidiaire. Il en est aussi, même si elle était intervenue, et qu'elle n'avait pas pris les bonnes mesures. La faute lourde sera toujours exigée, vu cette fois-ci la difficulté de la tâche.

Concernant les sinistres se déclarant dans les limites du domaine public portuaire, les premières mesures de lutte et d'intervention prises relèvent de la responsabilité de l'autorité portuaire. Mais, une fois que les services de protection civile arrivent sur

les lieux, c'est leur responsabilité qui se trouvera engagée (art. 110 du décret exécutif n° 02-01).

Le même concept de la faute lourde et de la faute simple peut être appliqué aux mesures entreprises par le commissariat de sécurité sur la base du Décret exécutif du 10 juillet 1995 (n° 95-192) et par le centre directeur des opérations d'urgence sur la base du Décret exécutif n° 04-418 du 20 décembre 2004.

## **Chapitre 2 : La responsabilité liée à la gestion du domaine public portuaire :**

Étant gestionnaire du domaine public portuaire, l'autorité portuaire doit être responsable des actes de gestion, lorsqu'elle autorise son occupation (section 1) ou lorsqu'elle effectue des travaux publics, et même, devra être responsable en matière d'ouvrages publics (section 2). Toutefois, elle n'est pas toujours la seule à supporter le poids de cette responsabilité.

### **Section 1 : La responsabilité liée à l'occupation du domaine public portuaire :**

Le mode d'occupation du domaine public portuaire est strictement réglementé. L'autorité portuaire pourra voir sa responsabilité engagée non seulement à l'égard de l'occupant, mais aussi à l'égard du tiers.

#### **I. Le mode d'occupation :**

Selon l'article 902 du Code maritime, outre l'occupation à usage général aux fins de transit et de séjour de courte durée ainsi que de l'utilisation des voies de circulation maritimes et des services, l'utilisation du domaine public portuaire peut prendre la forme d'une occupation temporaire à titre privatif aux fins d'exercice d'activités industrielles ou commerciales liées au trafic maritime.

Les conditions de cette autorisation d'occupation devaient être définies par voie réglementaire. Mais, n'ayant à ce jour édicté aucun règlement à ce propos, c'est le décret exécutif n° 91-454 qui devra être appliqué.

L'autorisation d'occupation est définie comme étant « ...une réserve exclusive d'une portion du domaine public destinée à l'usage de tous, au profit d'une catégorie particulière d'usagers ou de bénéficiaires individualisés » (art. 162, al. 1<sup>er</sup> du décret exécutif n° 91-454).

Cette permission occupation prendra la forme d'un contrat, puisque selon l'article 167, al. 2 du Décret exécutif n° 91-454 « les contrats d'occupation tirent leur fondement d'une concession de service public dont ils sont le complément, ou d'une mission de service, en vertu de dispositions législatives ou de cahiers des charges édictés par décret ». L'article 903, al. 1<sup>er</sup> du Code maritime ajoute que « l'occupation du domaine public portuaire est autorisé à titre précaire et révocable. Elle est réservée aux activités et services, liés directement à l'exploitation portuaire ». Selon l'article 168, al. 1<sup>er</sup> du décret exécutif n° 91-454 le contrat d'occupation peut être révoqué *pour un motif d'intérêt général, par l'administration qui l'a autorisé et qui demeure libre de passer ou de refuser de passer le contrat, ou de s'opposer à son renouvellement pour un motif d'intérêt général.*

## **II. La responsabilité découlant de l'autorisation d'occupation à titre privatif :**

L'article 168, al. 2 du décret exécutif n° 91-454 évoque les cas où l'occupant aura droit à l'indemnisation suite à la révocation ou la résiliation.

La responsabilité résultant de la révocation ou de la résiliation du contrat est difficile à concevoir, quand on sait que le titre est révocable et que l'occupation est précaire. On retrouve ici la notion de la puissance publique de gestion qu'a l'administration à l'égard de l'occupant.

L'article 168, al. 2 du décret exécutif n° 91-454 donne droit à l'indemnisation, lorsque l'administration modifie le contrat d'occupation, lorsqu'elle le révoque avant l'expiration du délai convenu, et même dans ce dernier cas, l'indemnisation peut être

écartée lorsque la révocation résulte d'une mesure générale de désaffectation globale de la dépendance domaniale occupée. S'il y a eu résiliation, du contrat pour violation ou inobservation de clauses contractuelles par l'occupant, le droit d'indemnisation sera refusé.

L'article cité évoque le droit à l'indemnisation, ce qui sous entend que le juge doit être lié par ses dispositions. Mais, on pourrait se demander quel est le régime de responsabilité qu'on pourrait dégager de cet article ?

Tout d'abord c'est un régime de responsabilité contractuelle, et en second lieu, on pourrait dire que c'est une responsabilité basée dans certains cas sur la faute (contractuelle) et dans d'autres, sur la responsabilité sans faute.

La responsabilité pourrait être pour faute, s'il y avait eu inexécution ou mauvaise exécution des obligations contractuelles de la part de l'administration ; s'il y avait eu modification ou révocation du contrat, sans qu'il y ait eu un motif d'intérêt général. Si, par contre il y avait eu modification ou révocation du contrat pour un motif d'intérêt général, la responsabilité sera sans faute, pour la simple raison, qu'en combinant les dispositions de l'alinéa premier et le second alinéa de l'article 168, on constate que la révocation du contrat pour un motif d'intérêt général est un droit pour l'administration qui rend sa décision justifiée ; toutefois, le second alinéa donne droit à l'indemnisation de l'occupant s'il y a eu révocation avant les délais. Le droit efface la faute, mais non la responsabilité selon le second alinéa de l'article 168 du décret exécutif n° 91-454.

L'administration a un pouvoir discrétionnaire quant à l'acceptation ou au refus de conclure ce genre de contrat. Normalement, sa responsabilité ne pourrait être engagée à cause de son refus. Toutefois, le juge retrouve une certaine liberté d'appréciation, s'il y a eu une discrimination injustifiée<sup>43</sup>.

L'article 168, al. 3 du même décret qualifie le contentieux relatif aux litiges nés du contrat d'occupation de contentieux de pleine juridiction, relevant donc des juridictions administratives.

---

<sup>43</sup> J-P. BEURRIER (sous la direction de), *Droits maritimes*, Dalloz, Action, 2<sup>e</sup> éd., 2008, p. 890.

À l'égard des tiers, la responsabilité de l'administration pourra être engagée, toutes les fois que celle-ci *ne fait pas diligence pour imposer aux occupants le respect des droits des tiers*<sup>44</sup>.

## **Section 2 : La responsabilité liée aux travaux publics portuaires :**

Nous verrons plus tard, que la qualification de travaux publics n'a pas nécessairement une relation avec la domanialité publique. Ceci est valable pour la théorie générale en matière de travaux publics. Mais, dès lors que le domaine portuaire est impérativement de nature publique, il est inconcevable qu'on n'y prenne pas en compte la domanialité publique, étant donné qu'on ne peut concevoir de travaux publics sans l'existence d'un immeuble.

Le terme de dommages de travaux publics est un terme trompeur, puisqu'il n'englobe pas seulement les dommages résultant des opérations de construction, de réparation ou d'entretien, mais aussi de l'existence même d'un ouvrage public, voire même de son inexistence.

### **I. Le critère du financement et le critère de la qualité de la victime :**

Il est dit à l'article 894 du Code maritime que « *le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitudes au profit de la circulation maritime et du développement des ports* ».

Selon l'article 909 du même Code : « *Les travaux d'entretien, de création, d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages d'infrastructures...ainsi que le dragage sont à la charge de l'État* ».

« *Toutefois, l'autorité portuaire participe au financement des opérations d'entretien et d'adaptation des ouvrages d'infrastructures existants ainsi que celles inhérentes aux travaux de dragage* ».

« *L'autorité portuaire finance l'entretien et le développement des superstructures portuaires* ».

---

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 891.

Cet article ne vise que le financement des opérations de travaux publics et il ne fait pas référence à la personne chargée de ces opérations. Ce n'est qu'à la lecture de l'article 6-a du décret exécutif n° 99-199 qu'il apparaît que l'autorité portuaire « ...est chargée d'exécuter ou de faire exécuter tous les travaux de développement et d'entretien liés à l'aménagement, la modernisation et le renouvellement des installations, équipements, outillages et d'une manière générale de l'ensemble des superstructures portuaires y compris les routes, voies ferrées ainsi que les réseaux électrique, eau-incendie et assainissement inclus dans son champs de compétence en vue de leur adaptation permanente aux exigences des transports maritimes et des besoins générés par les autres activités de pêche, plaisance et réparation navale ; peut participer, conformément à la réglementation en vigueur, à la réalisation de travaux d'entretien, de réhabilitation, de renouvellement et d'extension des ouvrages d'infrastructures ainsi qu'aux opérations de dragage... »<sup>45</sup>.

Ce qui nous amène à dire, qu'en matière de travaux publics (opérations), la responsabilité relève ou bien de l'État, s'il a pris l'initiative des travaux en matière d'infrastructures et de dragage ou de l'autorité portuaire en matière de superstructures, ou à la responsabilité commune de l'État et de l'autorité portuaire si celle-ci a participé conjointement avec l'État à l'exécution des travaux publics concernant les infrastructures et le dragage.

Nous pensons, toutefois, que l'article 6-a du décret exécutif n° 99-199 ne concerne que les opérations d'exécution de travaux publics (notion stricte de travaux publics). Une fois ces opérations terminées, c'est l'autorité portuaire qui restera responsable sur la base de l'article 891 du Code maritime, de l'article 07 de la loi domaniale et de l'article 150, al. 2 du décret exécutif n° 91-454, des dommages causés par les ouvrages publics (défaut d'entretien, de renouvellement et de préservation, voir même en cas d'inexistence d'ouvrages), même s'ils font partie des infrastructures portuaires.

Quant à la qualité de la victime des travaux publics, la jurisprudence semble avoir faire la distinction entre le tiers et l'utilisateur.

---

<sup>45</sup> Voir aussi l'article 6 du cahier des charges relatives aux sujétions de service public de l'autorité portuaire (annexé au décret exécutif n° 99-199).

La qualité de la victime semble être prise comme critère de distinction entre deux régimes de responsabilité.

## **II. Dualité des régimes de responsabilité en matière de travaux publics :**

La responsabilité en matière de travaux publics étant une notion de droit public, les principes généraux qui la régissent s'appliquent aussi bien à la responsabilité en matière portuaire.

La jurisprudence algérienne semble avoir recours à la même distinction, faite par la jurisprudence française.

Concernant les dommages qui ont été causés au tiers, le Conseil d'État a jugé dans un cas d'espèce, que l'effondrement d'un mur extérieur (qui est une dépendance qui suit l'ouvrage public) d'une administration (sûreté nationale) rend le propriétaire de la chose ou son gardien responsable en prouvant le lien de causalité qui existe entre la chose, cause du dommage, et le préjudice ayant entraîné le décès d'un passant<sup>46</sup>.

L'arrêt en question ne fait pas référence à la faute, le seul lien de causalité entre le fait dommageable et le préjudice suffit à rendre l'administration responsable. C'est la consécration donc, de la responsabilité sans faute<sup>47</sup>.

Toutefois, contrairement à la jurisprudence française qui exige que la victime ait subi un dommage anormal et spécial, la jurisprudence algérienne n'y fait pas référence. Il est vrai que dans le cas d'espèce, le préjudice consistait dans le décès de la victime, qui est bien un dommage anormal et spécial. La question est plus délicate si le dommage avait été causé aux biens.

La jurisprudence algérienne, n'avait pas fait mention dans une affaire de responsabilité en matière de travaux publics -plus exactement, de responsabilité pour défaut d'ouvrages et de travaux publics en matière de prévention contre les inondations-, d'un dommage anormal et spécial, qui consistait dans la détérioration de matériaux de construction<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> Conseil d'État, 3<sup>ème</sup> Ch., 29 septembre 2011, dossier n° 67625, arrêt non publié (rédigé en langue arabe).

<sup>47</sup> Toutefois, voir l'arrêt suivant qui même s'il est antérieur, établissait la responsabilité sur la base d'une faute présumée.

<sup>48</sup> Haut conseil, Ch. administrative, 25 février 1989, dossier n° 56392, *la revue judiciaire*, Cour suprême, n° 4, 1990, p. 193-196 (arrêt publié en langue arabe).

Nous soutenons qu'on ne peut appliquer ce principe à tous les cas de figure. Ainsi, en matière de troubles de voisinage occasionnés par l'existence d'un ouvrage public, il est difficile de ne pas exiger que le dommage soit anormal<sup>49</sup>.

Si par contre, la victime est un usager, la chambre administrative de la Cour suprême avait jugé « ...*qu'attendu qu'il a été en effet, constaté par les experts, que les grilles garnissant certaines parties des ouvrages d'évacuation étaient lors des inondations, obstruées faute d'avoir été nettoyées ; qu'il y a là une faute évidente d'entretien qui a aggravé les dommages objet de l'instance...* »<sup>50</sup>.

Dans un autre cas d'espèce, la chambre administrative avait jugé que le décès d'un usager, suite à son intoxication au gaz dans un appartement de fonction relevant d'un centre hospitalier, rendait l'administration en question responsable de négligence, dès lors qu'il a été constaté qu'il n'y avait pas d'ouverture d'aération ou une sortie d'évacuation (dans la salle de bain) et que l'administration hospitalière n'y avait pas remédié<sup>51</sup>.

Comme en France, la jurisprudence algérienne considère que vis-à-vis des usagers, la responsabilité ne peut être caractérisée que par l'existence d'une faute commise par l'administration « le défaut d'entretien normal ». Mais, contrairement à la jurisprudence française, il semblerait que le juge algérien ne fait pas présumer la faute. C'est donc, une responsabilité pour faute prouvée, ce qui rend d'ailleurs la preuve de la faute par l'usager difficile.

Toutefois, à la lecture de l'article 7 de la loi domaniale, nous ne voyons pas pourquoi la jurisprudence administrative ne concevrait pas une théorie de la responsabilité sans faute en matière de travaux publics, sur la base de cet article, qui, d'ailleurs, ne fait pas de distinction entre tiers et usagers.

### **III. Application du régime de responsabilité en matière de travaux publics aux travaux et ouvrages portuaires :**

La jurisprudence algérienne n'a pas eu l'occasion de se prononcer sur ce genre de contentieux, d'où la nécessité de recourir aux règles générales précédemment citées toutes en les adaptant aux spécificités du droit portuaire.

<sup>49</sup> À titre d'exemple le Code civil parle d'inconvénients qui dépassent la limite ordinaire (art. 691).

<sup>50</sup> Cour suprême, Ch. Administrative, 17 mars 1967, Commune de Skikda C/ Société DI MEGLIO. *Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques*, Volume V, n° 1, mars 1968, Faculté de droit et des sciences économiques d'Alger, p. 131 et 132 (arrêt publié en français).

<sup>51</sup> Haut conseil, Ch. Administrative, 17 avril 1982, dossier n° 19193. *Bulletin des magistrats*, numéro spécial, 1982, Ministère de la justice, p. 281-284 (arrêt publié en arabe).

## A. La responsabilité liée à l'exécution des travaux publics :

Sont considérés comme travaux publics au sens strict du terme, les *travaux exécutés sur un immeuble, dans un but d'utilité générale, soit pour le compte d'une personne publique quel qu'en soit le maître d'œuvre, soit plus rarement pour le compte d'une personne privée, s'ils sont effectués par une personne publique agissant dans le cadre d'une mission de service public*<sup>52</sup>.

Les travaux consistent dans l'activité d'aménagement, de construction, de démolition, d'installation, de réparation ou d'entretien, ayant pour objet ou pour support un immeuble<sup>53</sup>.

L'immeuble est défini par l'article 683 du Code civil comme étant « *toute chose ayant une assiette fixe et immeuble, qui ne peut être déplacée sans détérioration* »<sup>54</sup>.

La personne publique en matière de travaux publics portuaires est l'autorité portuaire (EPE ou EPIC) puisque, en gérant le domaine public portuaire, elle agit comme gestionnaire d'un service public administratif.

Même, si l'ouvrage avait été construit sur le domaine public par une personne de droit privé dans le cadre d'une autorisation d'occupation temporaire, et que, cet ouvrage avait causé des dommages, c'est la responsabilité civile du maître d'ouvrage qui sera engagée<sup>55</sup>.

En matière portuaire, la notion d'utilité générale peut être déduite indirectement de l'article 894 du Code maritime. En effet, le domaine public portuaire est grevé de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports.

Les travaux de dragage sont sans doute ceux qui causent des dommages surtout aux usagers (navires).

La jurisprudence française semble considérer une drague automotrice comme un véhicule, d'où la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire et l'application des règles de la responsabilité civile. Par contre, si elle n'est pas automotrice et qu'elle appartient ou qu'elle est exploitée par une personne publique, c'est le régime de responsabilité pour travaux publics qui est applicable<sup>56</sup>.

---

<sup>52</sup> S. GUINCHARD (sous la direction de), *Lexique des termes juridiques*, Dalloz, 20<sup>e</sup> éd., Paris, 2012, p. 906.

<sup>53</sup> N. BOULOUIS, « Travaux publics (contentieux des) », *Rép. cont. adm. Dalloz*, janvier 2007, pp. 3 et 4.

<sup>54</sup> L'application de cette disposition à une notion du droit administratif est possible, car certaines dispositions du Code civil régissent le domaine public

<sup>55</sup> J-P. BEURRIER, *op. cit.*, p. 888.

<sup>56</sup> R. REZENTHEL, « Ports maritimes (police et responsabilité) », *JurisClasseur administratif*, fasc. 408-60, pp. 43 et 44. Voir aussi : M-Y. LE GARREC, « La responsabilité de l'autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire des ouvrages portuaires », *DMF*, Octobre 1996, n° 564.

Nous pensons que la qualification de la drague peut ne pas avoir aucune incidence sur le régime de responsabilité, si le dommage a été subi à l'occasion de l'exécution de travaux publics. Dans ce cas, c'est le critère de l'indivisibilité des opérations qui sera pris en considération. En effet, toutes les fois que le dommage, même occasionné par le fait d'une drague, l'a été directement et en exécution de travaux publics, c'est le régime des travaux publics qui sera applicable, effaçant ainsi le régime de responsabilité du fait du véhicule. Si, par contre, l'acte était détachable, la qualification de l'engin sera prise comme critère, même s'il y a eu des opérations de travaux publics.

Cette solution est valable non seulement pour une drague, mais aussi pour les autres véhicules de travaux publics (véhicules terrestres).

Dans ce cas, la responsabilité de l'autorité portuaire, ou de l'État, ou des deux, sera engagée (suivant la jurisprudence) sur la base d'une faute prouvée. Toutefois, comme nous l'avons souligné, il serait plus commode d'appliquer le régime de responsabilité sans faute, suivant l'article 07 de la Loi domaniale, ou du moins celui de la faute présumée.

D'autres dommages peuvent engager la responsabilité de l'autorité portuaire, comme les nuisances provoquées aux riverains par des aménagements portuaires, à conditions que celles-ci soient postérieures à l'acquisition d'un immeuble et non connues lors de cette acquisition<sup>57</sup>. Dans ce cas, le riverain est considéré comme un tiers, et les troubles occasionnés ne doivent engager la responsabilité sans faute de l'administration, que si ces inconvénients dépassent la limite ordinaire, en tenant en compte comme le précise le Code civil (par analogie) de la nature des immeubles, de leur situation respective et de leur destination (art. 691 C. civ.).

#### **B. La responsabilité découlant de l'existence d'un ouvrage public :**

La doctrine pose trois critères, afin que l'ouvrage soit considéré comme étant un ouvrage public : le caractère immobilier (voir : *supra* : art. 683 C. civ), la nécessité d'un aménagement (exclusion des espaces non aménagés) et l'affectation à un but d'intérêt général<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> R. REZENTHEL, *op. cit.*, p. 44.

<sup>58</sup> N. BOULOUIS, *op. cit.*, p. 6.

La jurisprudence française considère que l'ensemble des installations d'un port autonome, qu'elles soient fixes ou mobiles, est qualifié d'ouvrage public en raison de son indivisibilité<sup>59</sup>.

Un décret exécutif du 17 janvier 1996 (n° 96-49), fixant la nomenclature des ouvrages publics dispensés de l'obligation d'assurance de responsabilité professionnelle et de responsabilité décennale, considère comme ouvrages publics : jetées, ports, quais et ouvrages de protection.

En effet, le décret exécutif cité considère le port comme un ouvrage public. En réalité, le port lui-même, est constitué de plusieurs ouvrages, classés comme faisant partie des infrastructures, des superstructures, ainsi que des dépendances du domaine publics portuaires. Ils sont, en application des trois critères cités *supra*, et du décret exécutif n° 96-49, considérés comme étant des ouvrages publics.

La responsabilité de l'autorité portuaire peut être engagée sur la base de l'obligation qui lui incombe, citée à l'article 911 du Code maritime, et qui consiste à *garantir l'intégrité des ouvrages, installations et profondeurs des plans d'eau du domaine public portuaire*.

On peut citer quelques cas retenus par la jurisprudence française<sup>60</sup> : le défaut de balisage des obstacles naturels et des épaves dans les voies navigables et les ports ; l'insuffisance des défenses flottantes en quai d'un môle d'escale ; la fermeture inopinée d'une écluse commandant l'accès de grands navires au port ; les dommages subis par des objets tombés dans une voie navigable ; le défaut de dragage ; le défaut de signalisation d'un ouvrage dangereux.

Reste la question tant discutée, de savoir quel régime de responsabilité appliquer à l'usager d'un service public pour des dommages qui lui ont été causés par le fait d'un ouvrage public ?

La jurisprudence française tend à considérer que, dès lors que des liens de droit privé unissent l'usager au service public, la responsabilité ne pourra être engagée que selon les règles de droit privé, même, si les dommages avaient été occasionnés par l'utilisation d'un ouvrage public<sup>61</sup>. Il en est aussi de l'utilisation de l'outillage public. Dans un cas d'espèce, où la jurisprudence avait considéré que l'affréteur conservait

---

<sup>59</sup> CE 19 nov. 1954, Blassiaux, Lebon 608, cité par J-P DUBOIS, « Travaux publics (dommages de) », *Rép. Resp. puiss. Publ. Dalloz*, octobre 2008, p. 4.

<sup>60</sup> Cités par : O. RENARD-PAYAN, « Responsabilité du fait des travaux et ouvrages publics (dommages subis par les usagers) », *JurisClasseur Administratif*, Fasc. 932, p. 32-35.

<sup>61</sup> Voir sur ce point : J-P DUBOIS, « Travaux publics (dommages de) », *loc. cit.*, p. 8. / O. RENARD-PAYAN, *loc. cit.*, p. 8.

la qualité d'usager (d'un service public industriel et commercial -manutention-), même après l'achèvement des opérations de manutention<sup>62</sup>.

À l'égard des tiers, la responsabilité de l'entreprise portuaire ou de l'autorité portuaire pourra être engagée sur le fondement de la responsabilité de travaux publics, si des dommages ont été occasionnés par un outillage public, à condition que l'outillage soit exploité par l'entreprise portuaire ou l'autorité portuaire (art. 6-b du décret exécutif n° 99-199) et qu'il ne soit pas considéré comme étant un véhicule, sinon, il y aura application des règles du droit privé et la compétence relèvera des juridictions de l'ordre judiciaire (art. 802 C.P.C.A.).

Ce qui rend le régime de responsabilité, en matière de gestion du domaine public portuaire, si complexe, c'est qu'au niveau du port, il y a des services publics de nature commerciale, dont le régime qui les régit interfère parfois avec celui qui régit le domaine public portuaire.

---

<sup>62</sup> Cour d'appel de Rouen (2<sup>ème</sup> ch. civ), 26/01/2006, *DMF* n° 669, avril 2006, p. 348 et suivantes. Obs. R. REZENTHEL.

## **Titre 2 : La responsabilité basée sur le droit privé :**

Certaines activités portuaires ont été scrupuleusement réglementées par le Code maritime et notamment en matière de responsabilité. Par contre les régimes de responsabilité de certaines activités avaient été négligés, d'où l'obligation du juge à qualifier les faits et à leur appliquer les règles générales de responsabilité.

### **Chapitre 1<sup>er</sup> : Le régime de responsabilité lié aux activités portuaires exercées par l'opérateur commercial :**

Sous réserve de l'article 14 du décret exécutif n° 06-139 qui autorise l'entreprise portuaire (EPE-SPA) à continuer de gérer les activités de manutention, d'acconage et de remorquage pendant la période de transitoire. L'article 06 –b du décret exécutif n° 99-199 autorise toutefois, l'autorité portuaire *d'exploiter ou de faire exploiter des outillages, équipements et installations portuaires nécessaires à l'exécution des missions et services qu'elle assure ; d'exercer elle-même, en cas de besoin, les activités portuaires commerciales, nécessaires au fonctionnement des ports.*

Mais, selon l'article 892 du Code maritime, les activités de manutention, d'acconage (section 1) et de remorquage (section2) peuvent être exercées par des personnes de droit privé.

#### **Section 1 : La responsabilité en matière de manutention et d'acconage :**

Toute action est soumise à des conditions de recevabilité, dont la qualité et l'intérêt à agir font parties (art. 13 C.P.C.A.). Toutefois des dérogations peuvent être prévues par des dispositions spéciales, qui obligeront le juge avant de statuer sur la responsabilité, de vérifier la recevabilité de l'action suivant ces dispositions spéciales.

## **I. Les conditions de l'action en responsabilité :**

Les articles 915 et 924 du Code maritime stipulent qu'en cas de faute, le manutentionnaire ou l'acconier sera responsable envers celui qui a engagé ses services.

Doit-on comprendre à la lecture de ces deux articles, que la qualité à agir n'est reconnue qu'à celui qui a engagé les services du manutentionnaire ou de l'acconier ?

Dans la pratique, celui qui engage les services du manutentionnaire et de l'acconier n'est autre que le transporteur. Pour la simple raison, que les articles 739 et 802 du Code maritime le rendent responsable des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire, et que selon les articles 773 et 780 du même Code, il procède au chargement et déchargement de la marchandise.

Il est vrai qu'en combinant les articles précédemment cités, il apparaît, qu'en engageant les services du manutentionnaire et de l'acconier, le transporteur est seul à avoir la qualité à agir selon l'article 915 et 925 du Code maritime, et qu'en cas de dommages ou de pertes subis par la marchandise, pendant les opérations de manutention et d'acconage, il aura subi un préjudice, puisqu'il peut voir sa responsabilité engagée sur la base de l'article 802 du Code maritime.

Cette question avait fait débat en matière de jurisprudence, surtout avant l'avènement de la loi n° 98-05, qui avait réorganisé le régime de manutention, en créant les dispositions des articles 915 et 924 du Code maritime.

Avant la loi n° 98-05 :

Il n'y avait pas de dispositions avant 1998 qui stipulaient qu'en cas de faute, le manutentionnaire serait responsable envers celui qui a engagé ses services. Ce qui avait entraîné la confusion de la jurisprudence, et on peut de ce fait dire, que la Cour suprême avait eu plusieurs positions ;

- 1- La remise de la marchandise à l'entreprise portuaire, qui avait monopole des opérations de manutention (chargement et déchargement), équivaut à la

livraison citée à l'article 802 du Code maritime, ce qui rendait l'action dirigée (par l'ayant droit de la marchandise) contre le transporteur infondée<sup>63</sup>.

- 2- Le transporteur est responsable contractuellement sur la base de l'article 802 du Code maritime des dommages subis à la marchandise pendant le déchargement, bien que l'opération de déchargement ait été effectuée par l'entreprise portuaire (dont elle avait le monopole du déchargement)<sup>64</sup>.
- 3- Le transporteur est responsable sur la base de l'article 802 du Code maritime, à moins qu'il ne prouve la responsabilité du manutentionnaire<sup>65</sup>. Sa responsabilité est présumée, alors que celle de l'entreprise portuaire est quasi-délictuelle. Aussi, la solidarité entre eux n'est pas présumée, et doit être stipulée par la convention ou par une disposition légale<sup>66</sup>.

Après la modification du Code maritime par la loi n° 98-05, et la création des articles 914 et 925, la position de la Cour de suprême semble être moins divisée.

Au début, elle était revenue à sa conception de service monopolistique, en jugeant que « *les dispositions des articles 739, 780 et 802 du Code maritime ne seraient applicables que si le transporteur avait effectué le déchargement par ses préposés ou par le recours conventionnel au tiers. Mais, dès lors que l'entreprise portuaire avait effectué le déchargement du seul fait du monopole qui lui était attribué par des dispositions légales, et qu'il n'a pas été établi que le transporteur lui a confié cette opération, les juges de fond devront établir la responsabilité de chaque partie...* »<sup>67</sup>.

Récemment, la Cour suprême semble avoir clairement tranché la question, en considérant qu'à défaut d'une relation juridique entre l'entreprise portuaire et le destinataire, celui-ci n'est autorisé à agir que contre le transporteur<sup>68</sup>. Solution

---

<sup>63</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 30 décembre 1990, dossier n° 72391, *La revue judiciaire*, Cour suprême, n° 1, 1992, p. 87-90.

<sup>64</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 17 janvier 1994, dossier n° 112383, *La revue judiciaire*, Cour suprême, n° 3, 1994, p. 132-135 - Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 14 mars 1995, dossier n° 121148, *La revue judiciaire*, Cour suprême, n° 1, 1995, p. 186-190 - Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 22 juillet 1997, dossier n° 153230, *La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime*, Cour suprême, numéro spécial, 1999, p. 211-214. Voir aussi *infra* : l'arrêt de la Cour suprême du 26 mai 1998.

<sup>65</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 16 mai 1998, dossier n° 169663, *La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime*, Cour suprême, numéro spécial, 1999, p. 178-181.

<sup>66</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 11 mars 2003, dossier n° 309277, *Revue de la Cour suprême*, Cour suprême, n° 2, 2004, p. 225-231.

<sup>67</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 5 octobre 2005, dossier n° 355935, *Revue de la Cour suprême*, Cour suprême, n° 2, 2005, p. 309-313.

<sup>68</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 3 février 2011, dossier n° 703843, *Revue de la Cour suprême*, Cour suprême, n° 2, 2011.

semblable à celle adoptée par la jurisprudence française, qui a été d'ailleurs critiquée par la doctrine<sup>69</sup>.

La Cour suprême avait jugé aussi, que si le transporteur avait fait intervenir en instance l'entreprise portuaire comme manutentionnaire responsable des dommages occasionnés à la marchandise, dans une action dirigée contre lui par un subrogé du destinataire, les juges de fond auraient dû non seulement statuer sur la responsabilité du transporteur vis-à-vis du destinataire (subrogé) suivant l'article 802 du Code maritime, mais aussi sur la responsabilité du manutentionnaire vis-à-vis du transporteur suivant les liens contractuels qui les lient selon l'article 873 du Code maritime<sup>70</sup>.

La position actuelle de la jurisprudence semble dénier tout droit d'une action contractuelle à une personne autre que celle qui a engagé les services du manutentionnaire ou de l'acconier. Mais, peut-elle le faire sur le fondement d'une action quasi-délictuelle ?

L'arrêt de la Cour suprême du 11 mars 2003, précédemment cité, semble accepter ce genre d'action.

Il nous apparaît à la lecture des dispositions régissant les opérations de manutention et d'acconage, que la responsabilité prévue ne concerne que la responsabilité contractuelle, et ce qui confirme notre point de vue, c'est que la prescription visée aux articles 919 et 926 du Code maritime, ne concerne que les actions découlant du contrat de manutention ou du contrat d'acconage. Le destinataire ou le chargeur peuvent donc engager la responsabilité du manutentionnaire ou de l'acconier sur la base de l'article 124 ou de l'article 138 du Code civil.

L'action en responsabilité contractuelle dirigée contre l'acconier ou le manutentionnaire se prescrit un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par le contrat (art. 919 C. mar.).

Une fois les conditions de la recevabilité de l'action réunies, le juge pourra statuer sur le fond de l'affaire.

---

<sup>69</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., Traité, 2<sup>e</sup> éd., Paris, 2010, pp. 467 et 468.

<sup>70</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 26 mai 1998, dossier n° 168786, *La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime*, Cour suprême, numéro spécial, 1999, p. 173-177.

## **II. Le régime de responsabilité :**

Il y a lieu d'étudier tout d'abord, les régimes de responsabilité du manutentionnaire puis ceux de l'acconier, qui diffèrent sur certains aspects.

### **A. La responsabilité du manutentionnaire :**

Selon l'article 915 du Code maritime, la responsabilité du manutentionnaire ne peut être engagée qu'en cas de faute. Toutefois, il sera dégagé de sa responsabilité, s'il démontre, expertise contradictoire à l'appui, que les dommages subis par les marchandises, se sont produits avant et/ou après l'opération de manutention.

En effet, la preuve d'une faute n'est efficace à l'encontre du manutentionnaire, que si le dommage se situe pendant la période des opérations de manutention, dont il a la charge.

Le manutentionnaire est aussi responsable du préjudice occasionné au navire pour tout retard dans les opérations de chargement, au-delà du délai contractuel (art. 917 C. mar.). Il suffit donc, pour le transporteur de prouver qu'il y avait eu retard au-delà du délai contractuel, pour que la responsabilité du manutentionnaire soit engagée, à charge de celui-ci, de prouver une cause étrangère, pour se libérer de sa responsabilité.

Quant à l'indemnité pour le dépassement des délais de chargement et de déchargement, elle doit être fixée dans le contrat de manutention (art. 914, al. 2 C. mar.).

Dans tous les cas, il faut savoir que le manutentionnaire peut voir sa responsabilité engagée, s'il interrompt les opérations de manutention, sauf en cas de force majeure (art. 918 C. mar.).

Quant à la question des dommages subis par le navire à l'occasion de l'exécution des opérations de manutention, la Cour suprême avait entériné l'arrêt de la Cour judiciaire d'Alger, qui avait jugé que les dispositions du Code maritime (de l'article 912 à 919) ne concernaient que les dommages subis par la marchandise et non le navire, et en partant de ce principe, on devrait appliquer les règles générales

concernant les dommages occasionnés suite à l'exécution du contrat<sup>71</sup>. De plus, nous pensons que les dommages subis par les tiers, suite à l'utilisation d'outillages publics, objet d'une concession d'outillage public, ou suite à l'utilisation d'outillages privés objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public (art. 904 C. mar.), rend le manutentionnaire ou l'acconier responsable sur la base de la responsabilité du fait des choses (art. 138 C. civ.), tant que celui-ci exerce sur l'outillage un pouvoir d'usage, de direction et de contrôle<sup>72</sup>.

Les cas exceptés, qui peuvent être allégués par le transporteur (art. 803 C. mar.), ne peuvent, selon nous, bénéficier au manutentionnaire. Car, celles-ci ne sont que le contre poids de la responsabilité de plein droit qui pèse sur le transporteur. Or, en droit algérien, la responsabilité du manutentionnaire est basée sur la faute. En second lieu, nous pensons, que l'application de l'article 814<sup>73</sup> du Code maritime au manutentionnaire n'est pas possible, puisque, le lien qui unit le transporteur au manutentionnaire n'est pas en général un lien de subordination. De plus, en pratique, c'est le transporteur qui requiert les services du manutentionnaire, et selon la jurisprudence, seul dans ce cas, le transporteur pourra engager leur responsabilité, non sur la base du contrat de transport mais sur la base du contrat de manutention. Or, l'action mentionnée à l'article 813 du Code maritime par renvoi de l'article 814 du même Code, ne s'applique qu'à *l'action en réparation des pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport*. Dans ce cas de figure, le contrat de transport n'a aucune incidence sur l'action engagée<sup>74</sup>.

Quant à la limitation de responsabilité, elle ne concerne que le manutentionnaire qui peut, selon l'article 916 du Code maritime, limiter sa responsabilité, si les dommages subis par les marchandises surviennent au cours des opérations de chargement, de déchargement et de transport utilisant les allèges ou autres moyens d'embarcation

---

<sup>71</sup> Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 2 mai 2007, dossier n° 420741, *Revue de la Cour suprême*, Cour suprême, n° 2, 2007, p. 343-347.

<sup>72</sup> Ce qui semble être confirmé par l'article 8 du cahier des charges de la concession d'outillages publics accordée à la raffinerie d'Alger (arrêté ministériel du 2 février 1968) et par l'article 7 des cahiers des charges de l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public (arrêtés ministériels du 7 septembre 1970 et du 6 mai 1972).

<sup>73</sup> L'article stipule que « *si l'action mentionnée à l'article précédent est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer...* ».

<sup>74</sup> Pour une opinion différente, voir : F. BOUKHATMI, « Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien », *DMF*, Décembre 2000, n° 610, concernant la manutention et l'acconage.

portuaire. La limitation dans ce cas se calculera selon l'article 805 du Code maritime, qui concerne la limitation de responsabilité du transporteur.

### **B. La responsabilité de l'aconier :**

Pour l'aconier, la solution est un peu différente ; en effet selon l'article 923 du Code maritime, celui-ci est tenu de prendre toutes les réserves contre le bord ou le livreur, pour tous les manquants constatés contradictoirement sur le mauvais état de la marchandise ou son conditionnement. Il est tenu aussi, de prendre toutes les dispositions utiles pour la conservation des marchandises confiées durant leurs séjours sur terre-pleins ou dans les magasins dont il a la charge. Par contre, selon l'article 924 du même Code, l'aconier est responsable en cas de faute prouvée.

Certains<sup>75</sup> disent, que l'aconier est tenu d'accomplir une obligation de résultat sanctionnée par une présomption de responsabilité, ce qui nous semble peu probable à la lecture de l'article 924 du Code maritime qui semble interdire, toute présomption de faute (« *En cas de faute prouvée, ...* »).

La solution qui nous semble la plus plausible à la lecture des articles 923 et 924 du Code maritime, est que, si l'aconier émet des réserves suites à des constatations contradictoires, il sera présumé, avoir reçu la marchandise comme elle avait été décrite par les réserves. Et c'est, à celui qui a engagé ses services d'en démontrer la preuve contraire.

Nous pensons que l'article 923 du Code maritime, ne vise que l'état apparent de la marchandise ou du conditionnement. Si, l'état ou le conditionnement n'était pas apparent, et qu'il y avait avaries, l'aconier pourra se dégager de sa responsabilité en prouvant par expertise contradictoire, que les avaries s'étaient produites avant et/ou après l'opération dont il avait la charge (art. 924 al. 2 C. mar.).

Après réception de la marchandise, et pendant tout le séjour de la marchandise, l'aconier ne sera responsable que s'il avait commis une faute. Le demandeur doit alors prouver que l'aconier n'avait pas pris toutes les dispositions utiles pour la conservation des marchandises dont il avait la charge.

---

<sup>75</sup> *Ibidem.*

Comme le manutentionnaire, l'acconier ne peut alléguer les cas exceptés dont bénéficie le transporteur, et ce, pour les mêmes raisons qui ont été déjà développées et qui concernent le manutentionnaire.

Sa responsabilité contractuelle ne peut dépasser la valeur du dommage effectivement subi par le demandeur. Toutefois, elle ne peut être retenue, si les marchandises séjournent au-delà des délais autorisés, sauf stipulation contraire (art. 925 C. mar.). Les délais de séjours autorisés sont fixés par le règlement particulier de chaque port (voir l'article 21 du décret exécutif n° 02-01).

## **Section 2 : La responsabilité en matière de remorquage :**

Contrairement au législateur français (voir art. L5342-1 et suivants du Code des transports), le législateur algérien n'a pas fait la différence entre les différentes sortes de remorquage (hauturier et portuaire). Aussi, il ne fait référence qu'au remorquage des navires.

### **I. Domaine d'application :**

On peut se demander, à quel instant on est tenu responsable par le contrat de remorquage ?

Selon l'article 862 du Code maritime : *« le contrat de remorquage commence dès que le navire remorqueur se présente à la proximité suffisante du navire à remorquer pour exécuter immédiatement les opérations de remorquage nécessaire et se trouve sous l'influence directe des manœuvres du navire à remorquer...(il) se termine au moment où la dernière opération de remorquage nécessaire a été achevée et le navire remorqueur s'est suffisamment éloigné du navire qui vient d'être remorqué et ne se trouve plus sous influence directe des manœuvres de ce dernier ».*

Ce n'est pas donc les opérations matérielles qui sont prises en compte comme critère du commencement du contrat, mais c'est le facteur espace qui en est le critère décisif.

Mais, cela voudrait-il signifier que la responsabilité contractuelle est limitée par la période citée à l'article précédemment cité, où peut-on concevoir une responsabilité contractuelle en dehors de cette période ?

Il faudra faire la distinction entre l'instant où naît le contrat de remorquage et l'instant où il a commencé à être exécuté.

Étant un contrat consensuel, le contrat de remorquage *se forme dès que les parties ont échangé leurs volontés concordantes* (art. 59 C. civ.). L'article 860 du Code maritime semble confirmer ce point de vue, en énonçant que « *par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire* ».

Dès que le contrat de remorquage se forme, les parties seront susceptibles d'être responsables contractuellement. Cependant, pendant la période entre la naissance du contrat et son commencement, la responsabilité contractuelle est de droit commun. Pour la période allant de l'exécution du contrat jusqu'à sa fin, on appliquera les règles de responsabilité en matière de remorquage.

Concernant le remorquage d'engin, comme il n'a pas été prévu par le Code maritime, le juge devra qualifier le contrat, afin d'appliquer le régime de responsabilité adéquat.

La doctrine semble divisée sur sa nature, certains y voient un contrat d'affrètement<sup>76</sup>, d'autres, un contrat de transport ou un contrat d'entreprise, selon les cas<sup>77</sup>, d'autres enfin, y voient un complexe de contrats (entreprise et affrètement)<sup>78</sup>.

Nous pensons, que la qualification donnée à ce genre de contrat ne peut être analysée qu'au cas par cas, suivant les clauses contractuelles et la volonté des parties.

Sachant que, devant l'existence d'un contrat de remorquage d'autres régimes de responsabilité devront être écartés. En effet, le contractuel doit l'emporter sur le fait matériel, s'agissant ainsi de l'abordage, la collision entre le navire remorqué et le navire remorqueur, doit relever du régime de responsabilité contractuelle (contrat de

---

<sup>76</sup> Y. TASSEL, loc. cit., p. 23 (qui parle du contrat de remorquage en général).

<sup>77</sup> P. PESTEL-DEBORD, « Le remorquage maritime : controverses et contentieux », *DMF*, avril 2003, n° 636.

<sup>78</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, p. 482.

remorquage) et non celui de l'abordage. C'est ce qui a été confirmé par l'article 284 du Code maritime<sup>79</sup>.

## **II. Les régimes de responsabilité applicables :**

À la lecture des dispositions du Code maritime régissant le contrat de remorquage, on peut dire qu'il y a deux sortes de responsabilité.

### **A. La responsabilité entre les cocontractants :**

Avant l'exécution du contrat, la responsabilité de l'un des cocontractants peut être engagée. Il en est ainsi, de l'armateur qui faillit à son obligation, *de présenter à la date et au lieu convenus, un navire remorqueur apte à effectuer les services convenus, convenablement armé, approvisionné et pourvu des agrès et apparaux nécessaires* (obligation édictée par l'article 863 du Code maritime). Dans ce cas, ce sont les règles générales de la responsabilité contractuelle qui s'appliqueront.

Une fois le contrat de remorquage commencé, ce sont les règles du Code maritime qui s'appliqueront.

Comme règle générale, et comme une conséquence logique à la règle de l'alinéa premier de l'article 866 du Code maritime, qui stipule que « *les opérations de remorquage s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué* » et que « *le capitaine du navire remorqueur doit se conformer aux ordres nautiques de celui-ci* », le second alinéa stipule, que « *les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge de l'armateur du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqueur* ».

L'article, précédemment cité, établit une responsabilité pour faute présumée du navire remorqué, cette présomption est simple, mais même, en prouvant qu'il n'avait commis aucune faute, le navire remorqué restera responsable et ne pourra se dégager de cette responsabilité qu'en prouvant la faute du navire remorqueur. On pourrait suggérer alors, que ce genre de responsabilité s'apparente plutôt à une responsabilité objective assouplie.

---

<sup>79</sup> Voir aussi pour la jurisprudence : Cour Suprême, Ch. Commerciale et maritime, 4 avril 2007, dossier n° 409095, *Revue de la Cour suprême*, Cour suprême, n° 1, 2007, p. 371-375.

Toutefois, si, par convention expresse et écrite, les parties ont confié au capitaine du navire remorqueur, la direction des opérations de remorquage, c'est la solution inverse qui s'imposera, le navire remorqueur sera présumé responsable, à moins que, le navire remorqué prouve la faute de l'autre navire (art. 867 C. mar.).

La faute prise en compte est une faute *dans la conception ou la direction des manœuvres*<sup>80</sup>, qui, prise sous l'angle de la responsabilité contractuelle consiste dans l'inexécution ou la mauvaise exécution des obligations du remorqueur (en application du principe). Ainsi, la violation des dispositions de l'article 872 du Code maritime, qui n'exonèrent pas le capitaine du navire soumis à la direction nautique, de son obligation de veiller à la sécurité de la navigation pendant les opérations de remorquage, constitue une faute, qui peut être commise par la capitaine du navire remorqué ou du navire remorqueur, selon le cas. Il en est aussi, de la violation du navire remorqueur des obligations prescrites à l'article 864 du Code maritime.

L'article 868 du Code maritime semble indiquer que, même en cas de force majeure, le navire dirigeant restera responsable des dommages causés, à moins que les armateurs n'en conviennent autrement.

#### **B. La responsabilité envers les tiers :**

C'est l'article 869 du Code maritime qui régit cette situation, en instituant une responsabilité pour faute présumé qui pèse solidairement sur le navire remorqué et le navire remorqueur. Toutefois, cette présomption n'est pas absolue et peut céder devant la faute de la victime ou de la force majeure.

Ce régime de responsabilité n'est applicable que pendant les opérations rentrant dans la période limitée à l'article 862 du Code maritime. En dehors de cette période, on appliquera les règles générales de la responsabilité édictées par le Code civil ou le Code maritime, selon le cas.

Est tiers, toute personne qui a subi un préjudice physique et n'étant pas soumis au contrat de remorquage. Toutefois, on devra exclure les marins (à bord du navire remorqueur et du navire remorqué), qui eux, sont soumis au régime des accidents de travail.

Les actions, nées à l'occasion des opérations de remorquage, sont prescrites pour deux ans après l'achèvement de ces opérations (art. 872 C. mar.). Les actions concernées par l'article, sont aussi bien les actions contractuelles

---

<sup>80</sup> Y. TASSEL, *loc. cit.*, p. 24.

qu'extracontractuelles qui naissent durant la période déterminée par l'article 862 du Code maritime. Dès lors, les actions qui sont nées avant le commencement du contrat, se prescrivent selon les règles de droit commun.

## **Chapitre 2 : Le régime de responsabilité lié aux activités exercées par l'autorité portuaire :**

Comme le remorquage, le pilotage (section 1), le lamanage et l'avitaillement (section 2) sont des services principaux rendus au navire (art. 87 du décret exécutif n° 02-01).

### **Section 1 : La responsabilité en matière de pilotage :**

Le pilotage constitue un service public portuaire un peu spécial, si bien qu'on ne pourrait concevoir son régime de responsabilité, qu'en déterminant son champ d'application.

#### **I. Le champ d'application :**

La qualification du contrat et la désignation des parties, est l'élément clé de la recevabilité d'une action en responsabilité.

Les auteurs le considèrent comme un contrat forcé d'entreprise, car, le pilote fournit des prestations de nature intellectuelle<sup>81</sup>.

À la lecture des dispositions du Code de maritime, il est difficile de dégager la nature contractuelle du service de pilotage. En effet, en droit algérien, si, on peut considérer le contrat de pilotage comme un contrat d'entreprise (art. 549 et suivants C.civ.), les

---

<sup>81</sup> M. NDENDE et G. GUEGUEN-HALLOUËT, *loc. cit.*, pp. 15 et 16. / Voir aussi : G. MARCHAND, « Pilotage », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1181, p. 19. / F. BOUKHATMI, « Les auxiliaires du transport maritime en droit algérien », *DMF*, Mars 2008, n° 690, p. 273 (qui le considère comme un contrat à la fois d'entreprise et d'adhésion).

parties ne pourront être que l'autorité portuaire (art. 892, al. 2 C. mar.) et l'armateur du navire piloté. La question qui se posera donc, est de savoir quelle qualification donner au pilote dans un tel contrat ?

Il est curieux, de constater qu'en droit algérien, le pilote a une responsabilité vis-à-vis de l'armateur du navire, bien qu'il ne soit pas partie au contrat. D'ailleurs, la responsabilité de l'autorité portuaire n'est engagée qu'exceptionnellement. La solution qu'on peut dégager des dispositions du Code maritime, est de considérer le pilote comme l'exécutant de la prestation de service, et de ce fait, il en subit les conséquences (la responsabilité) vis-à-vis de l'armateur du navire piloté (art. 185 C. mar.). N'étant pas partie au contrat, sa responsabilité contractuelle ne pourra être engagée en principe. Mais, c'est l'article 185 du Code maritime, qui lui attribue l'intérêt (en le rendant responsable) et la qualité (en autorisant l'armateur du navire piloté d'engager sa responsabilité) à agir comme défendeur. Donc, la qualité et l'intérêt à agir qui lui sont attribués, le sont par la loi et non par le contrat.

Le pilotage, selon l'article 174 du Code maritime et l'article 42 du décret exécutif n° 06-08, commence à partir du moment où le pilote maritime se présente ou monte à bord dans la limite de la station, et se termine lorsque, le navire est arrivé à destination, au mouillage, à quai ou à la limite de la station. Toutefois, des conseils à distance peuvent être donnés au capitaine du navire (voir : art. 42, al. 2 et 3 du décret exécutif n° 06-08).

L'article 177 du Code maritime place le pilote sous le commandement du capitaine du navire piloté, qui d'ailleurs, n'est pas libéré de sa responsabilité pour la manœuvre du navire.

Cet article ne crée en rien un lien de subordination entre le capitaine du navire piloté et le pilote.

Une fois, le contrat qualifié et les parties déterminées, le juge pourra se pencher sur le régime de responsabilité applicable.

## **II. Le régime de responsabilité :**

L'article 183 du Code maritime stipule que « *l'armateur du navire piloté est responsable envers les tiers, des dommages causés par le pilote comme s'il s'agissait de dommages causés par un membre de l'équipage du navire* ». En effet, cet article sous-entend que le pilote n'est pas le préposé de l'armateur du navire piloté ou de son capitaine<sup>82</sup>, c'est seulement sa responsabilité qui est calquée sur celle du commettant. Par exemple : si par la fait du pilote, il y a eu heurt entre le navire piloté et un autre navire, l'armateur du navire piloté sera tenue responsable pour abordage, si une faute a été commise par le pilote (ce qui est d'ailleurs confirmé par l'article 283 du Code maritime pour l'abordage).

Le champ d'application de cet article (art. 183 C. mar.), est lié à l'article 174 du Code maritime et l'article 42 du décret exécutif n° 06-08.

Pour les dommages causés au pilote ou à l'équipage de l'unité de pilotage, l'armateur du navire piloté en est responsable, à condition que les dommages aient été subis au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote. Cette responsabilité, qui repose sur une obligation de sécurité<sup>83</sup>, n'est que présumée, et peut être évincée, si l'armateur prouve une faute lourde du pilote ou de l'équipage de l'unité du pilotage (art. 184 C. mar.).

Nous regrettons toutefois, que le législateur n'ait pas prévu la situation où des dommages auraient été occasionnés à la pilotine ou au navire piloté.

Tenu pour responsable des dommages occasionnés par le pilote, l'armateur a toutefois, un droit de recours contre le pilote en cas de faute, mais, qui ne pourra être exercé que selon les dispositions de l'article 185 du Code maritime et qui stipule que « *le pilote peut limiter sa responsabilité civile résultant des articles 183 et 184 (du Code maritime)...à concurrence d'un montant égal à cinq mois de ses salaires, sauf le cas d'une faute intentionnelle...* ».

L'autorité portuaire, véritable commettant, n'est pas responsable du fait du pilote, envers l'armateur du navire piloté, sauf, dans le cas où le pilote ne remplit pas les conditions de qualification professionnelle requises par la réglementation (art. 186,

---

<sup>82</sup> En ce sens : F. LAFFOUCRIÈRE, « La responsabilité civile du pilote », *DMF*, Juillet-Août 2008, n° 694, pp. 600 et 601.

<sup>83</sup> M. NDENDE et G. GUEGUEN-HALLOUËT, *loc. cit.*, p. 20.

al. 1<sup>er</sup> C. mar.). La réglementation en question, n'est autre que les dispositions du décret exécutif n° 06-08.

Même étant responsable, l'autorité portuaire pourra limiter sa responsabilité, à concurrence d'un montant égal à vingt fois les droits de pilotage dus pour les opérations de pilotage, pendant lesquelles les dommages ont été occasionnés (art. 186, al. 2 C. mar.).

Selon l'article 187 du Code maritime, les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

Ce texte ne semble viser que les actions prévues aux articles 183, 184 et 186 du Code maritime.

## **Section 2 : La responsabilité en matière de lamanage et d'avitaillement :**

Les opérations de lamanage et d'avitaillement n'ont pas été réglementées par le Code maritime. C'est le décret exécutif n° 02-01 qui l'a fait.

### **I. La responsabilité résultant des opérations de lamanage :**

L'opération de lamanage a été réglementée par les articles 90, 91, 92 et 93 du décret exécutif n° 02-01.

Comme pour le contrat de pilotage, la qualification juridique du contrat de lamanage semble difficile à déceler. Toutefois, cette opération étant proche de celle du remorquage, on ne pourra y voir qu'un contrat d'entreprise tacite, entre l'autorité portuaire et le navire.

Le lamaneur est, en principe, le préposé de l'autorité portuaire. Néanmoins, l'article 90, al. 2 du décret exécutif, fait basculer cette charge de l'autorité portuaire au capitaine de navire, dès la mise à sa disposition du personnel, qui d'ailleurs deviendra son préposé exclusif durant toute l'opération de lamanage, depuis son départ de son poste de stationnement jusqu'au retour à ce poste.

Contrairement à la responsabilité en matière de pilotage, rien n'est dit sur la responsabilité propre du lamaneur. Toutefois, en acquérant la qualité de préposé vis-à-vis du capitaine du navire, il en sera responsable comme tel, des dommages causés par lui.

À l'égard du tiers, la faute du préposé sera celle du capitaine, et qui, suivant l'article 136 du Code civil sera *responsable du dommage causé par le fait dommageable de son préposé, lorsque cet acte a été accompli par celui-ci dans ou pendant l'exercice de ces fonctions ou à l'occasion de celle-ci.*

Le commettant ne pourra se retourner contre son préposé, qu'en cas de faute lourde, commise par ce dernier (art. 137 C.civ.).

Concernant la responsabilité contractuelle, il est difficile de concevoir une telle responsabilité vis-à-vis de l'autorité portuaire, et ce, pour la simple raison que le lamaneur est considéré pendant l'opération de lamanage comme préposé du capitaine du navire. Ce qui est certain, c'est que l'autorité portuaire engagera sa responsabilité, si elle refuse d'exécuter son obligation de fournir le personnel, pour y procéder aux opérations de lamanage.

## **II. Les opérations d'avitaillement et la responsabilité de l'autorité portuaire :**

L'avitaillement est régi par les dispositions des articles 96 et 97 du décret exécutif n° 02-01.

Les services fournis par l'autorité portuaire sont ceux désignés par l'article 97 du décret et qui concernent *la fourniture d'eau douce aux installations terrestre et aux navires ainsi que la fourniture d'énergie et d'éclairage électrique nécessaires au fonctionnement des installations.* En sachant que, les conditions et les modalités de distribution sont précisées par le règlement particulier de chaque port.

On peut qualifier ce genre de contrat, comme étant un contrat d'adhésion et d'entreprise. L'inexécution ou la mauvaise exécution des obligations, qui incombent à l'autorité portuaire, engage sa responsabilité contractuelle, sur la base d'une obligation de résultat.

L'article 97, al. 2 du décret exécutif n° 02-01 stipule toutefois, que : « *l'utilisation sans autorisation des installations de fourniture d'eau douce et d'énergie électrique peut donner lieu, sans préjudice des poursuites qui peuvent être exercées, au remboursement des consommations enregistrées, augmentées des frais d'intervention du personnel de l'autorité portuaire et éventuellement du coût de réparation des installations* ».

## **Conclusion de la 2<sup>ème</sup> partie**

Même si la distinction entre les régimes de responsabilité se fait premièrement par la détermination du droit applicable ; il n'en n'est pas moins, que certaines activités sont de nature complexe et que même parfois, des régimes de responsabilité se trouvent en concurrence, comme c'est le cas pour la responsabilité du fait de la police administrative spéciale et celle relative aux travaux publics. Seule, une qualification rigoureuse de la part du juge, peut y remédier à ce problème.

## **CONCLUSION :**

La complexité des régimes de responsabilité en droit portuaire est le résultat de la fusion entre des besoins économiques et des besoins de souveraineté. Les premiers, concernent les opérateurs économiques et commerciaux, les seconds, concernent les organes étatiques dont fait partie l'autorité portuaire.

Bien que la jurisprudence administrative algérienne reconnaisse la responsabilité de l'administration résultant de ses activités, la pratique a démontré, qu'en matière portuaire, les usagers sont hésitants quant à engager judiciairement la responsabilité de l'autorité portuaire (EPIC ou EPE) à l'occasion de l'exercice de ses prérogatives de puissance publique ou à l'occasion de la gestion du domaine public portuaire.

En matière d'activités commerciales, les litiges concernent pour la plupart l'activité de manutention et d'acconage, et bien plus rarement celle du remorquage.

Il nous apparaît, de cette analyse, que les personnes qui ont subi un préjudice renoncent à saisir les juridictions quand le dommage est le résultat du fait de l'administration, ce qui peut paraître incompréhensible, vu l'état de la jurisprudence en matière de la responsabilité administrative.

Aussi, faut-il signaler que depuis la réforme de 1998 en matière maritime, et plus particulièrement en matière portuaire, les activités commerciales portuaires sont relativement sous la mainmise de l'entreprise portuaire. Entreprise qui, vu les circonstances économiques et législatives actuelles, doit se soumettre au marché de la concurrence (voir article 2 de l'ordonnance 03-03 relative à la concurrence). De plus, c'est cette entreprise qui exerce les pouvoirs et les activités qui relèvent désormais de la compétence de l'autorité portuaire, et qui a été créée par la loi n° 98-05.

Il est donc impératif de donner application effective aux dispositions de la loi n° 98-05 et de soumettre les activités portuaires purement commerciales au droit de la

concurrence. Ainsi, bien des problèmes pratiques seront résolus, et plus particulièrement ceux concernant la responsabilité portuaire.

## **Bibliographie**

### **Manuels et traités :**

J-P. BEURRIER (sous la direction de), *Droits maritimes*, Dalloz, Action, 2<sup>e</sup> éd., 2008.

P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J, Traité, 2<sup>e</sup> éd., Paris, 2010.

J-P. DUBOIS, *La responsabilité administrative*, CASBAH éditions, Alger, 1998.

Y. GAUDMET, *Traité de droit administratif*, T1, LGDJ et Delta, 16<sup>e</sup> éd., Paris, 2001.

M. HAURIOU, *Précis de droit administratif et de droit public général*, Librairie de la société du recueil général des lois et des arrêts, 4<sup>e</sup> éd., Paris, 1900.

R. KHALOUFI, *Droit de la responsabilité administrative* (en langue arabe), OPU, 4<sup>e</sup> éd., Alger, 2011.

J. WALINE, *Droit administratif*, Dalloz, Précis, 23<sup>e</sup> éd., Paris, 2010.

### **Articles :**

F. BOUKHATMI, « Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien », *DMF*, Décembre 2000, n° 610.

F. BOUKHATMI, « Les auxiliaires du transport maritime en droit algérien », *DMF*, Mars 2008, n° 690.

N. BOULOUIS, « Travaux publics (contentieux des) », *Rép. cont. adm. Dalloz*, janvier 2007.

J-P DUBOIS, « Travaux publics (dommages de) », *Rép. Resp. puiss. Publ. Dalloz*, octobre 2008.

K. HADDOUM, « Quelles réformes pour les ports algériens ? », *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports*, 2010, n° 1.

F. LAFFOUCRIÈRE, « La responsabilité civile du pilote », *DMF*, Juillet-Août 2008, n° 694.

M-Y. LE GARREC, « La responsabilité de l'autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire des ouvrages portuaires », *DMF*, Octobre 1996, n° 564.

G. MARCHAND, « Pilotage », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1181.

M. NDEDE et G. GUEGUEN-HALLOUËT, « Pilotage maritime », *Rép. com. Dalloz*, juin 2002.

M. NDEDE et K. LE COUVIOUR, « Manutention maritime », *Rép. com. Dalloz*, janvier 2000.

A. NOUIRI, « Le contentieux administratif en Algérie : évolution et caractéristiques (étude appliquée) » -en langue arabe-, *Revue du Conseil d'État*, n° 8-2006.

P. PESTEL-DEBORD, « Le remorquage maritime : controverses et contentieux », *DMF*, avril 2003, n° 636.

O. RENARD-PAYAN, « Responsabilité du fait des travaux et ouvrages publics (dommages subis par les usagers) », *JurisClasseur Administratif*, Fasc. 932.

R. REZENTHEL, « Ports maritimes (police et responsabilité) », *JurisClasseur administratif*, fasc. 408-60.

Y. TASSEL, « Remorquage », *JurisClasseur Transport*, Fasc. 1250.

R. VANDERMEEREN, « Police (responsabilité des services de police) », *Rép. resp. puiss. publ. Dalloz*, avril 2005.

F. VINCENT, « Responsabilité en matière de police », *JurisClasseur Administratif*, Fasc. 912.

### **Reuves de jurisprudence :**

Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques, Volume V, Faculté de droit et des sciences économiques d'Alger, n° 1, mars 1968.

Bulletin des magistrats (en langue arabe), Ministère de la justice, numéro spécial, 1982.

La revue judiciaire (en langue arabe), Cour suprême, n° 4, 1990.

La revue judiciaire (en langue arabe), Cour suprême, n° 1, 1992.

La revue judiciaire (en langue arabe), Cour suprême, n° 3, 1994.

La revue judiciaire (en langue arabe), Cour suprême, n° 1, 1995.

La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime (en langue arabe), Cour suprême, numéro spécial, 1999.

Revue de la Cour suprême (en langue arabe), Cour suprême, n° 2, 2004.

Revue de la Cour suprême (en langue arabe), Cour suprême, n° 2, 2005.

Revue de la Cour suprême (en langue arabe), Cour suprême, n° 1, 2007.

Revue de la Cour suprême (en langue arabe), Cour suprême, n° 2, 2007.

Revue de la Cour suprême (en langue arabe), Cour suprême, n° 2, 2011.

### **Commentaires de jurisprudence :**

R. REZENTHEL, *DMF*, avril 2006, n° 669, p. 348, obs. sous CA Rouen (2<sup>ème</sup> ch civ), 26 janvier 2006.

### **Dictionnaire juridique :**

S. GUINCHARD (sous la direction de), *Lexique des termes juridiques*, Dalloz, 20<sup>e</sup> éd., Paris, 2012.

### **Site internet :**

Lettre d'information juridique de la SOGEPORIS, 4<sup>e</sup> trimestre 2011, N° 4, Décembre 2011 (<http://sogeports.org/minajuris.html>).

# **Annexes**

**(Textes en droit portuaire)**

## **Codes :**

**Ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 (JO 29-77), portant Code maritime (modifiée par les lois n° 98-05 -JO 47-, n° 10-04 -JO 46-).**

## **Ordonnances et décrets :**

**Décret n° 62-268 du 12 mars 1962, instituant le régime de l'autonomie au port d'Alger (modifié par le décret n° 63-444 -JO 87-).**

**Décret n° 62-269 du 12 mars 1962, instituant le régime de l'autonomie au port d'Oran-Arzew (modifié par les décrets n° 63-445 -JO 87- et n° 68-599 du -JO 93).**

**Décret n° 62-270 du 12 mars 1962, instituant le régime de l'autonomie au port de Bône (Annaba) (modifié par le décret n° 63-446 -JO 87-).**

**Décret n° 62-548 du 18 septembre 1962 (JO 19), portant modification du crédit n° 62-203 du 21/02/1962, instituant le régime des ports autonomes en Algérie.**

**Décret n° 63-442 du 9 novembre 1963 (JO 87), définissant le régime spécial des ports autonomes (texte d'application : décret n° 63-443 du même JO).**

**Ordonnance n° 69-50 du 17 juin 1969 (JO 53), portant monopole des activités d'acconage et de manutention dans les ports algériens, de transport maritime et d'affrètement des navires (modifiée par l'ordonnance n° 71-16 -JO 32-).**

**Ordonnance n° 71-29 du 13 Mai 1971 (JO 41), portant création de l'office national des ports, (rectificatif= JO 62 de l'année 1971, p. 830) (abrogée par le décret n° 82-281 -JO 33-).**

**Ordonnance n° 71-39 du 17 juin 1971 (JO 52), relative au régime du pilotage maritime.**

**Décret n° 71-168 du 17 Juin 1971 (JO 52), portant attribution du pilotage maritime, à l'office national des ports.**

**Ordonnance n° 75-40 du 17 juin 1975 (JO 50)**, portant organisation du séjour des marchandises dans les ports (**texte d'application : décret n° 75-73 (JO 50)**), portant création des zones de dégagement extra-portuaires).

**Ordonnance n° 75-66 du 26 septembre 1975 (JO 81)**, relative à la déclaration dans les ports, des armes, munitions, poudres et explosifs détenus par les équipages et les passagers des navires de tout tonnage.

**Décret n° 75-73 du 17 juin 1975 (JO 50)**, portant création de zones de dégagement extra-portuaires.

**Décret n° 82-280 du 14 août 1982 (JO 33)**, portant dissolution de la société SO.NA.MA.

**Décret n° 85-187 du 16 juillet 1985 (JO 30)**, portant création de l'entreprise portuaire de Ténès, **décret n° 84-173 du 21 juillet 1984 (JO 30)**= EP de Jijel, **décrets du 14 août 1982 (JO 33)**, n° 82-283 = EP d'Annaba, n° 82-284 = EP de Skikda, n° 82-285 = EP de Béjaïa, n° 82-286 = EP d'Alger, n° 82-287 = EP de Mostaganem, n° 82-288 = EP d'Arzew, n° 82-289 = EP d'Oran, n° 82-290 = EP de Ghazaouet (**le décret exécutif 90-42 (JO 5) a abrogé expressément les décrets n° : 85-187, 84-173, 82-283, 82-284, 82-285, 82-286**).

**Décret n° 87-71 du 17 mars 1987 (JO 12)**, relatif à la réglementation des émissions radioélectriques dans les ports, rades mouillages et eaux territoriales algériens.

**Décret exécutif n° 90-201 du 30 juin 1990 (JO 27)**, portant statut particulier des travailleurs aux corps spécifiques à l'administration chargée des transports (**modifié par les décrets exécutifs : n° 91-93 -JO 17-, n° 92-71 -JO 14-, n° 94-106 -JO 31-, n° 95-138 -JO 27-**).

**Décret exécutif n° 94-340 du 25 octobre 1994 (JO 72)**, portant création du comité national de sûreté portuaire et des comités de sûreté des ports civils de commerce (**modifié par le décret exécutif n° 95-192 -JO 38-**) (**abrogé par le décret exécutif n° 04-418 -JO 82-**).

**Décret exécutif n° 95-192 du 10 juillet 1995 (JO 38)**, portant création de commissariat de sécurité de port ou d'aéroport (**texte d'application= arrêté du 27 juillet 1997 -JO 66-**).

**Décret exécutif n° 97-481 du 15 décembre 1997 (JO 83)**, portant création de commission permanente chargée de l'inspection et de l'évaluation des marchandises avariées ou en séjour prolongé au niveau des ports de commerce (**modifié par le décret exécutif n° 10-94 -JO 19-**).

**Décret exécutif n° 99-199 du 18 août 1999 (JO 57)**, fixant le statut-type de l'autorité portuaire.

**Décrets exécutifs du 18 août 1999 n° 99-200/201/202 (JO 57)**, portant création des autorités portuaires (est, ouest et centre).

**Décret exécutif n° 02-01 du 06 janvier 2002 (JO 01)**, fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

**Décret exécutif n° 04-418 du 20 décembre 2004 (JO 82)**, portant désignation des autorités compétentes en matière de sûreté des navires et des installations portuaires et de création des organes y afférents (**modifié par le décret exécutif n° 08-387 -JO 69-**) (le décret a abrogé le décret n° 94-340 -JO 72-).

**Décret exécutif n° 06-08 du 9 janvier 2006 (JO 02)**, fixant l'organisation du pilotage, les qualifications et les règles d'exercice du pilotage dans les ports.

**Décret exécutif n° 06-139 du 15 avril 2006 (JO 24)**, fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de remorquage, de manutention et d'acconage dans les ports (**modifié par le décret exécutif n° 08-363 -JO 64-**).

**Décret exécutif n° 08-376 du 26 novembre 2008 (JO 67)**, Instituant et délimitant le périmètre de protection du port d'Alger.

**Décrets exécutifs du 15 novembre 2009, n° 09-367 à 09-373 (JO 66)**, portant délimitation du périmètre de protection des ports d'Oran, d'Arzew et Bethioua, Mostaganem, Djen-Djen (Jijel), Skikda, Bejaïa, Annaba.

### **Arrêtés et décisions :**

**Arrêté du 15 Septembre 1964 (JO 78)**, portant approbation du règlement particulier pour le transport et la manutention du méthane liquéfié dans le port d'Arzew.

**Arrêté interministériel du 08/06/1967 (JO 56)** relatif à la coordination de la lutte contre les sinistres dans les ports.

**Arrêté du 12 juin 1972 (JO 69)**, fixant les limites des zones où le pilotage maritime est obligatoire.

**Arrêté du 17 juin 1975 (JO 70)**, portant organisation du travail portuaire.

**Arrêté du 17 Juin 1975 (JO 77)**, portant application des articles 7 à 9 de l'ordonnance n° 75-40 du 17 juin 1975 portant organisation du séjour des marchandises dans les ports.

**Arrêté du 15 Juillet 1982 (JO 55)**, portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans la baie d'Alger.

**Arrêtés du 15 Décembre 1982 (JO 01-83)**, portant désignation des ports relevant de la compétence territoriale de l'entreprise portuaire d'Annaba, Skikda (**modifiés par les arrêtés du 18/06/1985 -JO 31-**), Bejaïa (**modifié par l'arrêté du 15/04/1983 -JO 16-**, qui lui-même a été modifié par des arrêtés du 01/10/1984 -JO 45-), Alger, Mostaganem (**modifié par le décret 85-187 -JO 30-**), Arzew, Oran, Ghazaouet.

**Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 1983 (JO 39)**, relatif aux conditions particulières de sécurité et de manutention pour l'accès des navires de commerce aux ports algériens.

**Arrêtés du 15 septembre 1983 (JO 50)**, portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe d'Oran, Annaba, Skikda.

**Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 1984 (JO 35)**, fixant les conditions d'exercice des activités de la société nationale des transports ferroviaires (SNTF), au sein des entreprises portuaires.

**Arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 1984 (JO 45)**, portant désignation des ports relevant de la compétence territoriale de l'entreprise portuaire de Jijel.

**Arrêtés du 10 mai 1986 (JO 23)**, relatif à la navigation maritime dans la wilaya de Jijel.

**Arrêté du 01 juin 1987 (JO 39)**, instituant une déclaration obligatoire d'entrée du navire dans les ports et rades.

**Arrêté du 27 juillet 1997 (JO 66)**, fixant la liste des ports et des aéroports dotés d'un commissariat de sécurité.

**Arrêté interministériel du 26 novembre 1997 (JO 98-16)**, fixant les conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait du permis d'accès aux enceintes portuaires.

**Arrêté du 14 janvier 2006 (JO 23)**, portant organisation et fonctionnement du bureau de sûreté de la compagnie maritime et du bureau de sûreté portuaire.

**Arrêté interministériel du 9 juillet 2006 (JO 65)**, fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la commission centrale d'élaboration du projet de schéma directeur sectoriel portuaire.

**Arrêté du 24 janvier 2007 (JO 18)**, fixant le nombre de stations de pilotage par port et leur dotation en personnels pilotes et en moyens d'action.

**Arrêté du 17 juillet 2007 (JO 71)**, fixant la délimitation du tracé du rayon des douanes de la wilaya d'Alger (Port).

**Décision du 27 mars 2011 (Ministère des finances) (JO 33)**, relative aux ports secs.

### **Textes divers ayant une relation avec la gestion portuaire :**

**Ordonnance n° 75-23 du 29 avril 1975 (JO 38)**, portant statut-type des entreprises socialistes à caractère économique (**abrogée par la loi n° 88-04 -JO 02- qui a modifié le Code de commerce**) (**texte d'application= décret exécutif n° 90-42 -JO 05-**). La loi n° 88-04 a été abrogée par l'ordonnance n° 95-25 (JO 55).

**Décret n° 81-267 du 10 octobre 1981 (JO 41)**, relatif aux attributions du président de l'assemblée populaire communale en matière de voirie, de salubrité et de tranquillité publiques.

**Décret n° 81-385 du 26 décembre 1981 (JO 52)**, déterminant les compétences et les attributions de la commune et de la wilaya dans le secteur des infrastructures de base.

**Décret n° 83-373 du 28 mai 1983 (JO 22)**, précisant les pouvoirs du wali en matière de sécurité et de maintien de l'ordre public.

**Loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 (JO 02)**, portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques (**modifiée par les décrets législatifs n° 93-08 -JO 27-, n° 94-08 -JO 33-, et l'ordonnance n° 95-25 -JO 55-**).

**Décret n° 88-101 du 16 mai 1988 (JO 20)**, déterminant les modalités de mise en œuvre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques pour les entreprises socialistes à caractère économique créées sous l'empire de la législation antérieure (**modifié par le décret n° 93-93 -JO 22-**).

**Décret exécutif n° 89-45 du 11 avril 1989 (JO 15)**, portant abrogation des anciens statuts des entreprises socialistes à caractère économique transformées en entreprises publiques économiques (**texte d'application= décret exécutif n° 90-42 -JO 05-**).

**Loi n° 90-30 du 1<sup>er</sup> décembre 1990 (JO 52)**, portant loi domaniale (**rectificatif au JO 34-91, et modifiée par la loi n° 08-14 -JO 44-**).

**Décret exécutif n° 91-454 du 23 novembre 1991 (JO 60)**, fixant les conditions et modalités d'administration et de gestion des biens du domaine privé et du domaine public de l'État (**modifié par le décret exécutif n° 93-303 -JO 82-**).

**Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 (JO 13)**, relative aux assurances (**modifiée par les lois : n° 06-04 -JO 15-, n° 06-24 -JO 85-**).

**Ordonnance n° 95-22 du 26 août 1995 (JO 48)**, relative à la privatisation des entreprises publiques (**modifiée par l'ordonnance n° 97-12 -JO 15-**) (**abrogée par l'ordonnance n° 01-04 -JO 47-**).

**Ordonnance n° 95-25 du 25 septembre 1995 (JO 55)**, relative à la gestion des capitaux marchands de l'État (**abrogée par l'ordonnance n° 01-04 -JO 47-**).

**Décret exécutif n° 95-411 du 9 décembre 1995 (JO 76)**, portant obligation d'assurance de responsabilité civile des personnes physiques ou morales exploitant des ouvrages recevant le public.

**Décret exécutif n° 95-413 du 9 décembre 1995 (JO 76)**, relatif à l'obligation d'assurance de responsabilité civile des sociétés et établissements des secteurs économiques civils.

**Décret exécutif n° 95-415 du 9 décembre 1995 (JO 76)**, relatif à l'obligation d'assurance incendie.

**Décret exécutif n° 96-49 du 17 janvier 1996 (JO 05)**, fixant la nomenclature des ouvrages publics dispensés de l'obligation d'assurance de responsabilité professionnelle et de responsabilité décennale.

**Ordonnance n° 01-04 du 20 août 2001 (JO 47)**, relative à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques économiques (**modifiée par l'ordonnance n° 08-01 -JO 11-**).

**Loi n° 11-10 du 22 juin 2011 (JO 37)**, relative à la commune.

**Loi n° 12-07 du 21 février 2012 (JO 12)**, relative à la wilaya.

# **Tables des matières**

**Remerciements**---I

**Abréviations**---III

**Sommaire**---V

**Introduction**---1

**1<sup>re</sup> Partie : Le régime de droit applicable en matière de responsabilité portuaire entre droit public et droit privé**---4

**Titre 1 : La qualité des intervenants et la nature des actes et activités exercés**---4

Chapitre 1<sup>er</sup> : La qualité des intervenants comme critère organique---4

Section 1 : L'autorité portuaire comme intervenant principal---5

I. De l'entreprise portuaire à l'autorité portuaire---5

II. La mutation, un processus interrompu---8

Section 2 : Les organes étatiques comme intervenants extérieurs---9

I. Notion et nature de l'organe étatique---9

II. La multiplicité des organes étatiques intervenants---10

Section 3 : L'opérateur commercial comme intervenant nécessaire---12

I. D'une activité monopolisée à une activité concurrentielle---12

II. La qualité de l'opérateur commercial et son intervention---14

Chapitre 2 : La nature des activités exercées comme critère fonctionnel---15

Section 1 : les activités régaliennes---16

I. Notion des activités régaliennes---16

II. Étendue des activités régaliennes---17

A. Le service public domanial---17

B. La police administrative---18

Section 2 : Les activités commerciales de service public---20

I. Les activités exercées par l'autorité portuaire---20

A. Le pilotage et le lamanage---20

B. L'avitaillement---21

II. Les activités exercées par l'opérateur commercial---21

A. La manutention proprement dit et l'acconage---21

B. Le remorquage---22

**Titre 2 : Le juge face à la problématique du droit applicable---23**

Chapitre 1<sup>er</sup> : Le juge entre le fond et la forme---23

Section 1 : La forme comme principe---23

I. Raison d'être de ce principe---23

II. Les exceptions à la règle---25

Section 2 : Le fond comme exception---27

I. Exceptions prévues par la loi---27

II. La jurisprudence et le critère fonctionnel---28

Chapitre 2 : Le juge face à la complexité du régime portuaire---30

Section 1 : L'application du droit public---30

I. L'autorité portuaire et les services publics régaliens---30

II. Les organes étatiques et leur intervention régalienn---31

Section 2 : L'application du droit privé---32

I. L'autorité portuaire et les services publics soumis au droit privé---32

II. L'opérateur économique et les activités commerciales---33

## **Conclusion de la première partie---35**

## **2<sup>e</sup> partie : Les divers régimes de responsabilité en droit portuaire--36**

### **Titre 1 : La responsabilité basée sur le droit public---36**

Chapitre 1<sup>er</sup> : La responsabilité liée à l'exercice de la puissance publique par la police administrative---37

Section 1 : Les actes entrepris comme faits générateurs de la responsabilité---37

- I. Les actes de police administrative générale---37
- II. Les actes de police administrative spéciale---39

Section 2 : Le fondement de la responsabilité en matière de police administrative--40

- I. Les règles générales applicables---40
- II. La responsabilité en matière de police administrative et son application en droit portuaire---42

Chapitre 2 : La responsabilité liée à la gestion du domaine public portuaire---44

Section 1 : La responsabilité liée à l'occupation du domaine public portuaire---44

- I. Le mode d'occupation---44
- II. La responsabilité découlant de l'autorisation d'occupation à titre privatif---45

Section 2 : La responsabilité liée aux travaux publics portuaires---47

- I. Le critère du financement et le critère de la qualité de la victime---47
- II. Dualité des régimes de responsabilité en matière de travaux publics---49
- III. Application du régime de responsabilité en matière de travaux publics aux travaux et ouvrages portuaires---50
  - A. La responsabilité liée à l'exécution des travaux publics---51
  - B. La responsabilité découlant de l'existence d'un ouvrage public---52

### **Titre 2 : La responsabilité basée sur le droit privé---55**

Chapitre 1<sup>er</sup> : Le régime de responsabilité lié aux activités portuaires exercées par l'opérateur commercial---55

Section 1 : La responsabilité en matière de manutention et d'acconage---55

- I. Les conditions de l'action en responsabilité---56
- II. Le régime de responsabilité---59
  - A. La responsabilité du manutentionnaire---59
  - B. La responsabilité de l'acconier---61

Section 2 : La responsabilité en matière de remorquage---62

- I. Domaine d'application---62
- II. Les régimes de responsabilité applicables---64
  - A. La responsabilité entre cocontractants---64
  - B. La responsabilité envers les tiers---65

Chapitre 2 : Le régime de responsabilité lié aux activités exercées par l'autorité portuaire---66

Section 1 : La responsabilité en matière de pilotage---66

- I. Le champ d'application---66
- II. Le régime de responsabilité---67

Section 2 : La responsabilité en matière de lamanage et d'avitaillement---69

- I. La responsabilité résultant des opérations de lamanage---69
- II. Les opérations d'avitaillement et la responsabilité de l'autorité portuaire---70

**Conclusion de la seconde partie**---72

**Conclusion générale**---73

**Bibliographie**---75

**Annexes**---78

**Table des matières**---86

## **Résumé**

La dualité des régimes de droit en Algérie a un impact sur la responsabilité en droit portuaire. Ainsi, les activités portuaires de nature commerciale sont soumises aux règles de droit privé. Par contre, tous les actes liés à l'exercice de la puissance publique ou à la gestion du domaine public portuaire sont soumis quant à eux aux règles de droit public. Toutefois, ce qui rend les régimes de responsabilité assez complexes, c'est la multitude des intervenants en matière portuaire.

## ***Abstract***

*Duality law regimes in Algeria have an impact on the law of port liability. So, the commercial port activities are subject to the rules of private law, and all acts involving the exercise of public authority or the management of public domain port are subjected to public law. However, what makes the liability regimes rather complex; it's the multitude of stakeholders at the port.*