

**REPUBLIQUE ALGERIENNE
DEMOCRATIQUE ET
POPULAIRE**

**LOI N° 98/05 DU 25 JUIN 1998
MODIFIANT ET COMPLETANT
L'ORDONNANCE N° 76/80 DU 23
OCTOBRE 1976 PORTANT
CODE MARITIME**

S O M M A I R E

LIVRE PREMIER

**DE LA NAVIGATION
MARITIME ET DES GENS DE
MER**

**TITRE I. DE LA NAVIGATION
MARITIME**

**CHAPITRE I. Organisation
Administrative et Territoriale**

**Section I. Administration
maritime**

**Section II. Organisation
territoriale**

**Section III. Domaine public
maritime**

CHAPITRE II. Le navire

**Section I. Individualisation et
nationalité du navire**

**Section II. Registre
d'immatriculation des navires**
**Section III. Les droits réels sur
les navires**

**Paragraphe I.
Propriété du navire**
**Paragraphe II.
Hypothèques maritimes**
**Paragraphe III.
Privilèges sur les navires**

**Section IV. Responsabilité des
propriétaires de navires**

**Section V. Responsabilité des
propriétaires de navires pour les
dommages dus**

**à la
pollution par les
hydrocarbures**

**Paragraphe I.
Responsabilité du propriétaire**
**Paragraphe II.
Délivrance des certificats**
**Paragraphe III.
Actions en réparation des
dommages**
**Paragraphe IV.
Définition et règles finales**

Section VI. Saisie des navires

**CHAPITRE III. Police et sécurité de
la navigation maritime**

**Section I. Police de la
navigation maritime**

**Paragraphe I. Définition et
classification administrative**

**Paragraphe II. Zone
de navigation maritime**

**Paragraphe III. Le
pilote**

**Paragraphe IV. Titres
de navigation et documents de bord**

**Paragraphe V. Police
de la pollution**

Section II. Sécurité de la navigation maritime

Paragraphe I. Conditions de sécurité

Paragraphe II. Inspection de sécurité

Paragraphe III. Commission de sécurité

Section III. Règlements de la sécurité

Paragraphe I. Titres de sécurité

Paragraphe II. Police de la sécurité

CHAPITRE IV. Evénements de mer

Section I. Abordage

Paragraphe I. Définition et règles générales

Paragraphe II. Responsabilité des dommages

Paragraphe III. Action en réparation de dommages compétence civile

Paragraphe IV. Compétence pénale

Section II. Les avaries

Paragraphe I. Définition et classement des avaries

Paragraphe II. De la contribution aux avaries communes

Paragraphe III. Au règlement des avaries communes

Section III. Assistance

Paragraphe I. Définition et règles générales

Paragraphe II. Rémunération de l'assistance

Paragraphe II.

Actions en paiement de la rémunération

Section IV. Sauvetage des épaves

TITRE II. DES GENS DE MER

CHAPITRE I. Administration des gens de mer

Section I. Définitions et dispositions spéciales

Section II. Exercice de la profession

Section III. Fascicule de navigation

Section IV. Placement et enrôlement des gens de mer

CHAPITRE II. Obligations réciproques des gens de mer et de l'armement

Section I. Obligations des gens de mer

Section II. Obligations de l'armement

Section III. Approvisionnement des gens de mer à bord du navire

Section IV. Hébergement des gens de mer à bord du navire

Section V. Tenue vestimentaire des gens de mer

Section VI. Rapatriement des gens de mer

CHAPITRE III. De la discipline des gens de mer

Section I. Discipline à bord

Paragraphe I. Autorité à bord

Paragraphe II.
Relations à bord

**Section II. Des infractions
disciplinaires**

Section III. Dispositions pénales

**Paragraphe I. Des
contraventions maritimes**

**Paragraphe II. Des
délits et crimes maritimes**

**Section IV. Compétence et
procédure**

**Paragraphe I.
Dispositions générales**

**Paragraphe II. Des
procédures de constatation des
infractions**

**Mariti
mes**

LIVRE DEUXIEME

DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE. DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

TITRE I L'ARMEMENT

CHAPITRE I. L'armateur

CHAPITRE II. Le capitaine du navire

CHAPITRE III. Les auxiliaires de l'armement

Section I. Le consignataire du navire

Section II. Le consignataire de la cargaison

Section III. Le courtier maritime

TITRE II. AFFRETEMENT DES NAVIRES

CHAPITRE I. Règles générales

CHAPITRE II. Affrètement au voyage

CHAPITRE III. Affrètement à temps

CHAPITRE IV. Affrètement coque nue

TITRE III. TRANSPORT DE MARCHANDISES

CHAPITRE I. Règles générales

CHAPITRE II. Le connaissance

CHAPITRE III. Exécution du contrat

CHAPITRE IV. Responsabilité du transporteur

TITRE IV. PRIVILEGES SUR LES MARCHANDISES

TITRE V. TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

CHAPITRE I. Règles générales

CHAPITRE II. Exécution du contrat

CHAPITRE III. Responsabilité du transporteur

CHAPITRE IV. Actions en réparation

CHAPITRE V. Passagers clandestins

TITRE VI. LE REMORQUAGE

LIVRE TROISIEME

DE L'EXPLOITATION PORTUAIRE

TITRE I. PRINCIPES GENERAUX

TITRE II. DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

CHAPITRE I. De la composition

CHAPITRE II. De la délimitation du domaine public portuaire

CHAPITRE III. De l'utilisation et de la gestion

CHAPITRE IV. Droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire

TITRE III. ENTRETIEN ET DEVELOPPEMENT DES PORTS

TITRE IV. EXPLOITATION ET SECURITE DES PORTS

TITRE V. DES ACTIVITES PORTUAIRES

CHAPITRE I. De la manutention portuaire

CHAPITRE II. De l'acconage

TITRE VI. ORGANISATION PORTUAIRES

CHAPITRE I. Du séjour des marchandises dans les ports

CHAPITRE II. De la police

portuaire

TITRE VII. DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE I. Infraction aux règles de police de la conservation du domaine

portuaire et de
l'exploitation

CHAPITRE II. Répression des infractions aux règles de police de balisage et des

matières
dangereuses

LIVRE PREMIER DE LA NAVIGATION MARITIME ET DES GENS DE MER

TITRE I

DE LA NAVIGATION MARITIME

Chapitre I

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

ET TERRITORIALE

Section I

Administration maritime

Article 1^{er} – L'administration maritime est placée sous l'autorité du ministre chargé de la marine marchande.

Art. 2. - A l'échelon littoral, les fonctions administratives maritimes sont exercées par les administrations maritimes locales.

Art. 3. – modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998

L'organisation et les attributions de l'administration maritime locale sont fixées par voie réglementaire.

Art. 4. – A l'étranger, les fonctions administratives maritimes relèvent de la compétence des autorités consulaires algériennes.

Section II Organisation territoriale

Art. 5. – Le littoral national est divisé en circonscriptions maritimes, stations principales et stations.

Art. 6. – modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998

Le nombre, les limites territoriales et les sièges des unités administratives visées à l'article précédent, sont fixés par voie réglementaire.

Section III

Domaine public maritime

Art. 7. – Modifié en ses alinéas 1 et 2, Loi n°.98-05 du 25 juin 1998.

Le domaine public maritime comprend le domaine public maritime naturel et le domaine public maritime artificiel. Le domaine public maritime comprend :

- les eaux territoriales et le sol et le sous-sol de la mer territoriale.
- les eaux intérieures qui se situent en deçà de la ligne à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale. Elles comprennent les baies les rivages de la mer qui englobent la zone littorale recouverte par le plus haut flot de l'année dans des circonstances météorologiques normales, les lais et les relais de la mer, les ports avec les installations immédiates et nécessaires, les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires, les ouvrages publics et d'une manière générale, les lieux aménagés et affectés à l'usage public.

Art. 8. – Modifié ; Loi n°.98-05 du 25 juin 1998

Les modalités de délimitation du domaine public maritime sont précisées par voie réglementaire.

Art. 9. – Le domaine public maritime est inaliénable, insaisissable et imprescriptible.

Art. 10. – Modifié en son alinéa 2, Loi n°.98-05 du 25 juin 1998

Le domaine public maritime peut toutefois faire l'objet d'autorisations d'occupation, de concession ou d'utilisation temporaire.

Ces autorisations délivrées par les autorités compétentes donnent lieu au paiement de redevances fixées conformément à la législation en vigueur.

Art. 11. – Les parcelles de lais et relais incorporées au domaine public maritime, pourront être déclassées

lorsqu'elles ne seront plus utiles à la satisfaction des besoins d'intérêt public. L'arrêté de déclassement est pris par le wali après avis du directeur des transports de la wilaya maritime, du directeur de l'infrastructure et de l'équipement, du directeur du tourisme et de l'artisanat et du directeur des services financiers.

Art. 12. – Les atteintes aux dépendances du domaine public maritime sont réprimées conformément aux lois et règlements en vigueur.

CHAPITRE II

LE NAVIRE

Section I

Individualisation et nationalité du navire

Art. 13. – Aux fins du présent code, est considéré comme navire tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation.

Art. 14. – Les éléments d'individualisation des navires sont le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité.

Art. 15. – les marques extérieures d'identification du navire doivent être portées sur le navire en caractères arabes et latins.

Art. 16. – Chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Le choix du nom du navire, appartient au propriétaire. L'attribution et le changement du nom du navire sont soumis à l'approbation de l'autorité administrative maritime compétente. Les conditions d'attribution et de changement de nom du navire sont arrêtées par le ministre chargé de la Marine marchandise.

Art. 17. – Le nom du navire doit être indiqué de chaque côté de la proue et sur la poupe. Le nom du port d'attache du navire est indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe.

Le port d'attache du navire est celui du

lieu de son immatriculation.

Art. 18. – le tonnage, expression de la capacité intérieure du navire, constitue un élément de son individualisation.

Art. 19. – Les navires, jusqu'à dix tonneaux de jauge brute, sont caractérisés par un numéro. Ils peuvent en outre porter un nom, dont l'attribution et le changement doivent être conformes aux dispositions de l'article 16 ci-dessus.

Art. 20. – L'opération de jaugeage qui consiste à établir les jauges brute et nette du navire ainsi que ses dimensions est effectuée par l'autorité administrative compétente ou par le service des douanes.

Art. 21. – Le ministre chargé de la marine marchande et le ministre des finances déterminent les règles du jaugeage et du contrôle de la jauge des navires, les modalités du jaugeage, les modèles de certificats de jauge ainsi que les droits de jaugeage par arrêté interministériel.

Art. 22. – Le jaugeage est effectué conformément aux règlements spéciaux fondés sur les dispositions des conventions internationales auxquelles l'Algérie est partie.

Art. 23. – Sur la base des résultats du jaugeage, le certificat de jauge est établi et délivré au propriétaire du navire. Une copie authentique du certificat de jauge doit être déposée par le propriétaire au bureau d'immatriculation du navire.

Art. 24. – Tout navire doit posséder un signal distinctif permettant de l'identifier.

Art. 25. – Les navires algériens doivent en outre arborer le pavillon national

Art. 26. – Un décret fixera les conditions et les circonstances dans lesquelles les navires doivent hisser leur signal distinctif et arborer le pavillon national, ainsi que les obligations dans ce domaine des navires étrangers dans les rades et ports algériens.

Art. 27. – Le droit de battre pavillon algérien pour tout navire est subordonné à l'obtention de la nationalité algérienne.

Art. 28. – Modifié et complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998

Pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit appartenir en toute propriété à une personne physique de nationalité algérienne ou à une personne morale de droit algérien.

Dans ce dernier cas, doivent avoir la nationalité algérienne :

- dans les sociétés de personnes, les associés en nom collectif ou les associés commanditaires ;
- dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité des parts ;
- dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité du conseil de surveillance ;
- dans les associations les dirigeants et l'ensemble des membres adhérents.

Le navire doit en outre être pourvu d'un équipage dont la proportion en marins algériens est conforme aux dispositions de l'article 413 de l'ordonnance n°. 76-80 du 23 octobre 1976.

Le navire perd le bénéfice du pavillon algérien, si la personne physique de nationalité algérienne ou la personne morale de droit algérien ne satisfait plus aux conditions prévues au présent article.

Art. 29. – L'acte de nationalité est délivré par l'autorité administrative maritime compétente du lieu d'immatriculation du navire.

Art. 30. – L'acte de nationalité énonce le nom. Le type et les caractéristiques

principales du navire, le nom du propriétaire et de l'armateur, le lieu d'immatriculation ainsi que les autres renseignements figurant sur la matricule d'inscription du navire, mentionnés à l'article 35 ci-dessous.

Art. 31. – L'acte de nationalité doit être renouvelé s'il y a changement de l'une des indications énoncées à l'article précédent.

Art. 32. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Pour un navire acquis à l'étranger pour le compte d'une personne physique de nationalité algérienne ou d'une personne morale de droit algérien, l'autorité consulaire algérienne délivre un acte de nationalité provisoire, valable jusqu'à l'arrivée du navire dans un port algérien, sans que cette période ne puisse excéder une année.

Art. 33. – Les modalités de délivrance de l'acte de nationalité seront fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Section II

Registre d'immatriculation des navires

Art. 34. – Les navires algériens doivent être inscrits sur le registre algérien d'immatriculation des navires, tenu par l'autorité administrative maritime compétente.

Art. 35. – Il est tenu pour chaque navire une matricule sur laquelle sont inscrits :

Un) Le numéro d'ordre de la matricule et la date d'inscription du navire ;

Deux) Les éléments d'individualisation du navire ;

Trois) La date, le lieu de construction du navire et le nom du constructeur ;

Quatre) Le nom et le domicile ou siège social du propriétaire et de l'armateur du navire et s'il y a plusieurs copropriétaires, leurs noms, domiciles ou sièges, figurant, avec l'indication du nombre de leurs parts ou de leurs quotas ;

Cinq) Le titre de propriété du navire et le titre attribuant l'usage du navire s'il est exploité par une personne autre que le propriétaire ;

Six) Les sûretés réelles et autres charges qui le grèvent ainsi que les limitations au droit de disposer de tout ou partie du navire ;

Sept) La nature de cession des droits sur tout ou partie du navire ;

Huit) Le motif et la date de la radiation du navire du registre d'immatriculation.

Art. 36. – Toute modification des indications portées sur la matricule du navire conformément aux dispositions de l'article précédent, est également soumise à inscription.

Art. 37. – Est radié du registre d'immatriculation le navire qui :

Un) a coulé ou été détruit où démolit ;

Deux) est perdu ou est présumé perdu ;

Trois) a été déclaré irréparable ou ne valant pas la réparation ;

Quatre) ne remplit plus les conditions de nationalité requises ;

Cinq) a perdu le caractère de navire ;

Six) a été vendu à l'étranger.

Art. 38. – Dans le cas prévu à l'alinéa <<c>> de l'article précédent, la radiation du registre d'immatriculation ne peut être effectuée qu'avec le consentement du créancier dont la sûreté ou autre charge sur le navire a été inscrite.

Art. 39. – Complété en ses alinéas 2 et 3; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998. Passé trois mois à compter du jour où sont parvenues les dernières nouvelles

du navire, il est considéré comme perdu à la date des dernières nouvelles.

- La déclaration de décès des personnes se trouvant à bord d'un navire est établie, après expiration du délai fixé à l'alinéa ci-dessus, par jugement, conformément aux procédures prévues par la législation en vigueur.

- Les mesures prévues par cet article sont applicables aux navires et bâtiments de mer des forces navales et des garde-côtes.

Art. 40. – Le navire est réputé irréparable lorsque la réparation est impossible ou lorsque celle-ci ne peut être effectuée à l'endroit où le navire se trouve et qu'il ne peut pas être conduit dans un endroit où la réparation pourrait être effectuée.

Art. 41. – Le navire est considéré comme ne valant pas la réparation lorsque les frais de réparation sont trop élevés par rapport à la valeur que le navire avait au commencement du voyage, et si le navire n'effectuait pas un voyage, la valeur qu'il avait avant l'accident.

Art. 42. – Le ministre chargé de la Marine marchande désigne les autorités compétentes pour déclarer le navire comme perdu, irréparable ou ne valant pas la réparation et fixera la procédure en la matière.

Art. 43. – Le registre d'immatriculation des navires est public. Les personnes intéressées peuvent obtenir du Conservateur du registre, les certificats d'inscription ou extraits de la matricule du navire.

Art. 44. – l'inscription du navire sur le registre d'immatriculation est faite sur la demande du propriétaire du navire et sur la base de sa déclaration et des documents fournis.

Les sûretés réelles et autres charges grevant le navire, de même que les limitations sur les droits de propriété sur le navire et autres limitations au droit de disposer du navire sont portées sur la

matricule du navire, à la requête des personnes intéressées sur la base des documents justifiant ces mentions.

Art. 45. – Toute indication soumise à l'inscription sur le registre d'immatriculation des navires, fait foi envers les tiers lorsqu'elle a été enregistrée.

Art. 46. – Un navire inscrit sur un registre étranger ne peut obtenir l'inscription sur le registre algérien d'immatriculation des navires avant d'être radié du registre étranger.

Art. 47. – L'inscription d'un navire algérien sur un registre étranger ne peut avoir lieu avant la radiation de celui-ci du registre algérien d'immatriculation des navires.

Art. 48. – Les modalités de tenue du registre algérien d'immatriculation des navires, d'inscription des indications requises sont arrêtées par le ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 49. – Les actes constitutifs, translatifs ou extinctifs, du droit de propriété ou d'autres droits réels sur les navires ou sur leurs parts doivent être constatés, à peine de nullité, par acte authentique du notaire qui énonce la nature, la contenance, les tenants et les aboutissants des navires, les noms des précédents propriétaires et autant qu'il se peut, le caractère et la date des mutations successives. Ils sont obligatoirement inscrits sur la matricule du navire.

Section III

Les droits réels sur les navires

Paragraphe I

Propriété du navire

Art. 50. – L'acquisition d'un navire, soit par achat, soit par construction, doit faire l'objet d'une déclaration à l'autorité administrative maritime compétente pour le port où le navire est ou sera immatriculé et qui en délivre

l'autorisation préalable.

Art. 51. – Le transfert de propriété d'un navire algérien ou d'une part de celui-ci à étranger, ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation préalable de l'autorité maritime compétente.

Art. 52. – Les accessoires du navire, notamment les embarcations, les agrès et les appareils, les instruments, les meubles et autres objets destinés au service permanent du navire, deviennent avec le navire la propriété de l'acquéreur.

Art. 53. – Sauf convention contraire, le navire en cours de construction demeure la propriété du constructeur jusqu'au transfert de propriété à l'acquéreur. Ce transfert se réalise avec la réception du navire après les essais réglementaires positifs.

Art. 54. – Les actes translatifs de propriété visés par les articles 49 et suivants sont soumis aux règles de droit commun en application des dispositions relatives à la législation sur l'enregistrement.

Art. 54. bis – Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998

Le ministre chargé de la Marine marchande peut, dans les cas exceptionnels liés à l'économie et la défense nationale, procéder à la réquisition des navires.

Paragraphe II

Hypothèques maritimes

Art. 55. – L'hypothèque maritime constitue une sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur le navire.

Art. 56. – Modifié in fine ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèque.

Il en est de même pour le navire en construction.

Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

L'hypothèque est inscrite sur le registre algérien d'immatriculation des navires.

Toutefois, aucune hypothèque ne peut être consentie sur les navires et bâtiments de mer appartenant à l'état ou aux collectivités locales.

Art. 57. – L'hypothèque maritime doit, à peine de nullité, être constituée par acte authentique et consentie seulement par le propriétaire du navire, qui doit avoir la capacité d'hypothéquer.

L'acte de constitution de l'hypothèque doit contenir notamment les indications nécessaires à l'identification des parties intéressées et les éléments d'individualisation du navire. Les modalités de constitution des hypothèques maritimes et de leur conservation seront établies par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre des finances.

Art. 58. – Sauf convention contraire des parties, l'hypothèque maritime consentie sur tout ou partie du navire s'étend sur le corps du navire et tous ses accessoires, à l'exclusion du fret.

En ce qui concerne le navire en construction, l'hypothèque s'étend aux matériaux, machines et appareils qui se trouvent dans l'enceinte du chantier et qui sont distinctement identifiés comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Art. 59. – En cas de copropriété, l'hypothèque sur la totalité du navire doit être consentie par la majorité des copropriétaires.

Toutefois, chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part indivise sur le navire.

Art. 60. – Toute hypothèque consentie avant l'indivision sur tout ou partie du navire, subsiste sur la portion hypothéquée après vente et partage du prix ou dissolution du groupement.

Art. 61. – En cas de perte ou d'avarie grave plaçant le navire en état d'innavigabilité, les créanciers hypothécaires exercent leurs droits sur les indemnités ou sommes subrogées

au navire et à ses accessoires.

Art. 62. – Sont subrogées au navire et à ses accessoires :

Un) Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire hypothéqué ;

Deux) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire hypothéqué ;

Trois) Les indemnités dues au propriétaire du navire hypothéqué pour l'assistance prêtée ou le sauvetage effectuée depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;

Quatre) Les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

Art. 63. – Les hypothèques constituées sur un navire doivent faire l'objet d'une inscription sur la matricule du navire concerné, tenue au registre d'immatriculation des navires.

Art. 64. – Tout navire grevé d'hypothèques doit avoir obligatoirement dans ses documents de bord, un état des inscriptions hypothécaires mis à jour à la date du départ.

Art. 65. – Au cas où deux ou plusieurs hypothèques ont été constituées sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, les créanciers hypothécaires sont classés suivant l'ordre chronologique de leur inscription.

Art. 66. – L'hypothèque maritime est conservée pendant dix ans à compter de la date de son inscription réglementaire.

A l'expiration de ce délai et en cas de non renouvellement, l'hypothèque est annulée.

Art. 67. – Sous réserve des dispositions de l'article 68 ci-après, les hypothèques maritimes suivent le navire ou portion

du navire hypothéqué, nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation du navire hypothéqué.

Art. 68. – En cas de vente forcée du navire, toutes les hypothèques maritimes, à l'exception de celle que l'acheteur a prises en charge avec le consentement du créancier hypothécaire, cessent de grever le navire, à condition toutefois que la vente ait été réalisée conformément aux dispositions qui régissent une telle vente.

Les modalités de la vente forcée d'un navire et de la notification préalable à tous les bénéficiaires d'hypothèques et privilèges maritimes, et du conservateur du registre d'immatriculation du navire, sont établies par décret.

Art. 69. – La radiation et la réduction des inscriptions hypothécaires s'effectuent, soit avec le consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit par voie judiciaire.

Art. 70. – La radiation d'office peut être prononcée par l'autorité maritime en cas de préemption et de non renouvellement des inscriptions.

Art. 71. – Est nulle et de nul effet toute opération qui entraîne la perte de la nationalité algérienne par le navire hypothéqué.

Paragraphe III

Privilège sur les navires

Art. 72. – Le privilège est une sûreté réelle légale qui confère au créancier un droit de préférence sur les autres créanciers, à raison de la nature de sa créance.

Art. 72. – Point "e" complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire :

Un) Les gages et autres sommes dues au capitaine et aux autres membres de l'équipage en vertu de leur engagement à bord du navire ;

Deux) Les droits de port, de

canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage ;

Trois) Les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

Quatre) Les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptible d'être fondées sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

Cinq) Les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave ou de contribution aux avaries communes.

Ainsi que les frais de justice et tous les frais de gardiennage et de conservation du navire et ce, à compter de la date de la saisie exécution jusqu'à la vente et la répartition de son prix.

Six) Les créances d'un constructeur ou réparateur de navires résultant de la construction ou réparation du navire ;

Sept) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ;

Huit) Les créances contractuelles du chef de perte ou avaries à la cargaison et aux bagages.

Art. 74. – Aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances, visées aux alinéas c) et d) de l'article précédent qui proviennent de produits, ou déchets radioactifs ou résultent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible

nucléaire.

Art. 75. – Les privilèges maritimes énumérés aux alinéas a, b, c, d, e et f, de l'article 73 ci-dessus, ont priorité sur les hypothèques maritimes dûment inscrites. Ces dernières priment toutefois les privilèges maritimes énumérés aux alinéas g et h, de l'article susmentionné.

Art. 76. – Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les privilèges et hypothèques maritimes.

Art. 77. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les privilèges maritimes énumérés à l'article 73 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent. Toutefois, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement des épaves et les contributions aux avaries communes, ainsi que les frais de justice et les frais de gardiennage et de conservation du navire ont la priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à ces privilèges ont été accomplies.

Art. 78. – Le privilège maritime énuméré à l'alinéa (f), de l'article 73, garantissant les créances d'un constructeur ou d'un réparateur du navire, peut être exercé tant que le navire se trouve en sa possession.

Art. 79. – Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas de l'article 73, à l'exception de l'alinéa e) ; dudit article, viennent en concours entre eux proportionnellement aux créances correspondantes. Les privilèges maritimes énumérés à l'alinéa e), de l'article 73 prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privilèges.

Art. 80. – Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant

sur plusieurs voyages, viennent toutes au même rang avec les créances du derniers de ces voyages.

Art. 81. – Est considéré comme date de naissance des créances garantie par un privilège maritime :

Un) à titre de lésion corporelle à une personne ou de perte ou dommage à un bien, le jour où ils ont eu lieu ;

Deux) à titre de contribution à l'avarie commune, le jour de l'acte générateur de cette avarie ;

Trois) à titre d'assistance, de sauvetage ou de relèvement d'épave, le jour auquel ces opérations ont été achevées.

Quatre) à titre de perte ou avaries de marchandises ou de bagages, le jour de leur délivrance ou le jour auquel ils eussent dû être délivrés ;

Cinq) à d'autres titres, le jour où la créance est devenue exigible.

Art. 82. – Sous réserve des dispositions de l'article 87 ci-après, les privilèges maritimes énumérés à l'article 73 suivent le navire, nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Art. 83. – La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance, emporte simultanément la transmission du privilège.

Art. 84. – Les privilèges maritimes s'éteignent à l'expiration du délai d'un an à compter de la naissance de la créance garantie à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcés.

Toutefois, le privilège maritime énuméré à l'alinéa " f " de l'article 73, s'éteint lorsque le navire cesse d'être en la possession du constructeur ou du réparateur du navire, selon le cas.

Art. 85. – Le délai d'un an fixé à l'article précédent, n'est susceptible d'aucune

suspension ni interruption, toutefois, ce délai ne court pas, tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire, sans qu'il puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance privilégiée.

Art. 86. – Le ministre chargé de la Marine marchande fixe par arrêté la nature et la forme des documents devant être tenus par l'autorité administrative maritime et à bord des navires, sur lesquels mention doit être faite des privilèges maritimes.

Art. 87. – Les privilèges maritimes s'éteignent, indépendamment des règles générales d'extinction des obligations :

Un) par la confiscation du navire, prononcée par les autorités compétentes ;

Deux) par la vente forcée du navire, après une action en justice ;

Trois) en cas de transfert volontaire de la propriété, trois mois après l'enregistrement de l'acte de transfert.

Art. 88. – En cas de vente forcée du navire, les dispositions de l'article 68 ci-dessus sont applicables de façon similaire à la cessation des privilèges maritimes, de même qu'à la cessation d'autres charges de quelque nature que ce soit, qui grèvent le navire.

Art. 89. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 90. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 91. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affrèteur.

Section IV

Responsabilité des propriétaires de navires

Art. 92. – Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité envers

ses cocontractants ou envers le tiers pour les créances qui résultent de l'une des causes énumérées à l'article suivant, sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable.

Art. 93. – Point (c) abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les causes qui donnent droit au propriétaire d'un navire à limiter sa responsabilité sont les suivantes :

Un) mort ou lésions corporelles de toutes personnes se trouvant à bord, pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire ;

Deux) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers ;

Trois) abrogé

Quatre) toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

Art. 94. – Point "a" modifié ; Loi 98-05 du 25 juin 1998.

La limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire n'est pas opposable :

Un) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune, ainsi qu'aux créances de l'état de toute autre organisme public qui aurait, aux lieux et places du

propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Deux) aux créances des membres de l'équipage résultant du contrat d'engagement ;

Trois) aux créances de toute autre personne employée au service du navire en vertu d'un contrat de travail.

Art. 95. – Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

Art. 96. – Le montant auquel le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité est déterminé dans chaque cas, conformément aux règles de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires du navire dont l'Algérie est partie.

Art. 97. – La limitation de la responsabilité déterminée suivant les dispositions de l'article précédent s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels, nées d'un même événement, sans égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

Art. 98. – Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées à l'article 96 ci-dessus, le montant global des réparations correspondant à ces limites, peut être constitué par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

Art. 99. – Après la constitution du fonds

visé à l'article précédent, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres bien du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Art. 100. – Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité ou de constituer un fonds de limitation, n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

Art. 101. – Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au moment de leurs créances reconnues.

Art. 102. – Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 92 et 96, il est autorisé à prendre à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement, dans la mesure où ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

Art. 103. – Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 92 et 96, la juridiction du lieu où le fonds est constitué, pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans l'article précédent.

Art. 104. – Pour l'application de l'article 96, le tonnage d'un navire sera calculé comme suit :

Un) pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net.

Deux) pour tous autres navires, le tonnage net.

Art. 105. – Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, tout navire de moins de 300 tonnes de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

Art. 106. – Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 101 ci-dessus, les règles relatives à la constitution, à la distribution du fonds de limitation ainsi que les modalités de sa mise et œuvre sont déterminées par décret.

Art. 107. – Dans tout les cas où un propriétaire est autorisé par le présent code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir par voie judiciaire, la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération d'une caution ou d'une autre garantie fournie pour éviter la saisie, s'il prouve qu'il a déjà fourni une caution suffisante ou tout autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité et que cette caution ou garantie est effectivement disponible au profit du demandeur.

Art. 108. – Lorsque dans les circonstances mentionnées à l'article précédent une caution ou autre garantie a déjà été donnée :

Un) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance ;

Deux) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port

Trois) au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels, ou à des dommages aux marchandises.

Le tribunal ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées à l'article précédent seront réunies.

Art. 109. – Les dispositions des articles 107 et 108 ci-dessus seront également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité, à

condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

Art. 110. – Lorsque le propriétaire du navire a donné une caution ou fourni une autre garantie pour une somme correspondant à la pleine limite de la responsabilité, cette caution ou autre garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

Art. 111. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine, aux membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur-gérant agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Art. 112. – Le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes personnes mentionnées à l'article précédent du chef de dommages corporels et matériels résultant d'un même événement ne peut excéder les montants fixés conformément aux dispositions de l'article 96 ci-dessus.

Art. 113. – Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer les dispositions du présent chapitre, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Toutefois, si le capitaine ou autre membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrètement, armateur ou armateur-gérant, les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

Art. 114. – A l'égard d'un créancier étranger ressortissant d'un Etat qui a fixé une limitation de responsabilité inférieure à celle prévue à l'article 96 ci-dessus, le propriétaire du navire ne répond qu'à concurrence de cette limitation inférieure.

Art. 115. – Les actions engagées par application des dispositions du présent chapitre, sont prescrites à l'expiration d'un délai de deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Art. 116. – La responsabilité des propriétaires des navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures transportés à bord des navires en vrac en tant que cargaison, est réglée séparément dans la section 5 du présent titre.

Section V

Responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Paragraphe I

Responsabilité du propriétaire

Art. 117. – Le propriétaire d'un navire à bord duquel sont transportés des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire, sauf dans les cas prévu aux articles 118 et 119 ci-après.

Art. 118. – Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution résulte :

Un) d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ;

Deux) du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ;

Trois) de la négligence ou d'une autre action préjudiciable des autorités responsables de l'entretien des feux ou autres, aider à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

Art. 119. – Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la

personne qui l'a subi, a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage soit de la négligence de cette personne le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

Art. 120. – Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions des articles 118 et 119 ci-dessus, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Art. 121. – Le propriétaire d'un navire visé à l'article 117 ci-dessus, est en droit de limiter sa responsabilité à un montant calculé dans chaque cas, selon les règles établies à cet effet par les conventions internationales en la matière auxquelles l'Algérie est partie.

Art. 122. – Si l'événement dont résulte une pollution est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier ne peut se prévaloir de la limitation prévue à l'article précédent.

Art. 123. – Pour bénéficier de la limitation prévue à l'article 121 ci-dessus, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès de la juridiction compétente où une action en réparation des dommages par pollution est engagée.

Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire jugée satisfaisante par la juridiction compétente.

Art. 124. – La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créanciers admises.

Art. 125. – Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution, lui confèrent sur le fonds, droits équivalents à ceux des autres créanciers.

Art. 126. – Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement dont résulte une pollution, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé aux droits que la personne indemnisée aurait eu aux termes du présent chapitre.

Art. 127. – Lorsque le propriétaire ou tout autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu de l'article précédent si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, la juridiction auprès de laquelle le fonds est constitué, peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

Art. 128. – L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière, peut constituer un fonds aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire

Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

Art. 129. – Lorsque, après l'événement dont résulte une pollution, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article 123 ci-dessus et est en droit de limiter sa responsabilité :

Un) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de cet événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire ;

Deux) la juridiction compétente ordonne la libération du navire ou tout autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages

dus à la pollution par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois, que si le demandeur a accès à la juridiction qui contrôle le fonds et que si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Art. 130. – Le propriétaire d'un navire transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou une garantie financière, telle qu'un cautionnement bancaire ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article 121 ci-dessus, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution conformément aux dispositions du présent chapitre.

Paragraphe II

Délivrance des certificats

Art. 131. – Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière prévue à l'article précédent et en cours de validité, est délivré pour chaque navire par l'autorité administrative maritime compétente.

Art. 132. – Le certificat mentionné à l'article précédent doit être conforme au modèle prescrit et comporter les renseignements suivants :

Un) nom du navire
et port d'immatriculation ;

Deux) nom et lieu du
principal établissement du
propriétaire ;

Trois) type de
garantie ;

Quatre) nom et lieu du
principal établissement de
l'assureur ou autre personne

accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;

Cinq) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

Art. 133. – Le certificat susmentionné est établi dans la langue nationale avec une traduction dans la langue française ou anglaise.

Il doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du conservateur du registre d'immatriculation des navires.

Art. 134. – Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de l'article 130 ci-dessus si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application de l'article 132 ci-dessus, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où le préavis en a été donné au conservateur du registre d'immatriculation des navires, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité, ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait pas plus aux dispositions de l'article 130 ci-dessus.

Art. 135. – Le ministre chargé de la Marine marchande fixe par arrêté le modèle, les conditions de délivrance, de validité, de conservation et de contrôle du certificat mentionné aux articles précédents, sous réserve des dispositions du présent chapitre et de la convention internationale en cette matière, ratifiée par l'Algérie.

Art. 136. – Les dispositions des articles 130 et 139 du présent

chapitre ne s'appliquent pas à un navire propriété de la République algérienne.

Lorsqu'un tel navire transporte des hydrocarbures en quantité dépassant 2.000 tonnes en tant que cargaison, il doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité administrative maritime attestant que le navire est la propriété de la République algérienne et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 121 ci-dessus. Ce certificat suit d'aussi près que possible, le modèle indiqué à l'article 132 ci-dessus.

Paragraphe III

Actions en préparation des dommages

Art. 137. – Aucune demande en réparation du dommage dû à la pollution, ne peut être introduite contre le propriétaire du navire transportant des hydrocarbures autrement que sur la base des dispositions du présent chapitre et de la convention internationale en la matière, ratifiée par l'Algérie.

Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur les dispositions mentionnées au paragraphe précédent, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

Art. 138. – Les dispositions du présent chapitre ne portent pas atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire contre les tiers.

Art. 139. – Toute demande en réparation de dommage dû à la pollution, peut être introduite directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages dus à la pollution.

Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se

prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 220 ci-dessous.

Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux fondés sur la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire.

Le défendeur peut, de surcroît se prévaloir du fait que les dommages dus à la pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui.

Le défendeur peut dans tous les cas, obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

Art. 140. – Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application de l'article 130 ci-dessus, n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu des dispositions du présent chapitre.

Art. 141. – Les droits à indemnisation prévus par les dispositions du présent chapitre, s'éteignent à défaut d'action en justice, dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu.

Néanmoins aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à compter de la première étape.

Art. 142. – Lorsqu'un événement a causé un dommage dû à la pollution exclusivement sur le territoire algérien ; y compris la mer territoriale, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, il ne

peut être présenté de demande d'indemnisation, que devant la juridiction compétente algérienne.

Avis doit être donné au défendeur, dans un délai d'un mois à partir de l'introduction d'une telle demande.

Art. 143. – Lorsqu'un événement a causé un dommage dû à la pollution sur le territoire algérien, y compris la mer territoriale et sur le territoire des autres Etats qui sont parties à la même convention internationale que l'Algérie, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires, y compris la mer territoriale, la demande d'indemnisation peut être présentée devant la juridiction compétente de chacun de ces Etats.

Le défendeur doit être avisé, dans un délai de 3 mois, à partir de l'introduction d'une telle demande.

Art. 144. – Après la constitution du fonds mentionné à l'article 123 ci-dessus, la juridiction où le fonds est constitué est seule compétente pour statuer sur toutes les questions de réparations et de distribution du fonds.

Art. 145. – Tout jugement d'une juridiction étrangère compétente en la matière, visée aux articles 143 et 144 ci-dessus, et qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu en Algérie sur la base de la réciprocité, sauf :

Un) si le jugement a été obtenu frauduleusement ;

Deux) si le défendeur n'a pas été averti dans les délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

Art. 146. – La reconnaissance et l'exécution d'un jugement d'une juridiction étrangère mentionné à l'article précédent, sont effectuées en Algérie selon les dispositions de la procédure en vigueur, sous réserve qu'aucune révision au fond de la demande ne soit autorisée.

Paragraphe IV

Définition et règles finales

Art. 147. – Pour l'application du présent chapitre, les termes ci-après s'entendent comme suit :

Un) « navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ;

Deux) « Propriétaire » signifie toute personne physique ou morale au nom de laquelle le navire est immatriculé et exploité ;

Trois) « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes du navire ;

Quatre) « Dommage par pollution » signifie toute perte, ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures, causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causé par lesdites mesures ;

Cinq) « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution ;

Six) « Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

Art. 148. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent

exclusivement aux dommages dus à la pollution survenus sur le territoire algérien, y compris la mer territoriale ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Art. 149. – Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux navires de la marine nationale, aux navires garde-côtes et aux navires affectés à un service public non commercial.

Section VI **Intitulé modifié ; Loi n°. 98-05 du** **25 juin 1998**

Saisie des navires

Art. 150. – Au sens de la présente section, la saisie conservatoire signifie l'immobilisation d'un navire pour garantir une créance maritime.

Art. 151. – La créance maritime s'étend d'une allégation d'un droit ou d'une créance résultant d'un contrat ou ayant pour cause un événement lié à la navigation ou à l'exploitation d'un navire ainsi que les dommages causés par un navire ou dus à son exploitation.

Art. 152. – La saisie conservatoire doit être autorisée par la juridiction compétente, sur la demande du requérant ayant une créance maritime sur le navire.

Art. 153. – La saisie conservatoire pratiquée sur un navire ne porte pas atteinte aux droits de son propriétaire.

Art. 154. – Sans préjudice des dispositions de l'article suivant, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance maritime se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile.

Art. 155. – Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise

de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

Le paragraphe précédent s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Art. 156. – La juridiction compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies.

Art. 157. – La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une garantie visée à l'article précédent, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Art. 158. – Le demandeur provoquant la saisie est responsable du préjudice causé à la suite de la saisie injustifiée du navire.

Toute contestation en cette matière est prescrite à l'expiration du délai d'un an à compter du jour de la saisie du navire.

Art. 159. – Modifié ; Loi n°.98-05 du 25 juin 1998.

Tout navire ayant fait l'objet d'une saisie, d'une rétention où qui est de passage dans les eaux sous juridiction nationale, tente de fuir et refuse d'obtempérer aux injonctions de l'autorité maritime algérienne, est arraisonné et conduit dans un port algérien.

Dans ce cas, le navire est retenu jusqu'à prononciation de la décision de la juridiction compétente.

Si le navire poursuivi refuse

d'obtempérer aux injonctions de la police maritime, celle-ci est habilitée à tirer des coups de semonce. Au cas où le navire persiste dans son refus, la police maritime effectue des tirs réels en évitant de toucher les personnes. Elle peut en outre faire usage de tous les moyens qu'elle juge nécessaires.

L'arraisonnement peut avoir lieu au delà des eaux sous juridiction nationale, lorsque la poursuite a commencé à l'intérieur desdites eaux.

Toutefois, la poursuite doit cesser, lorsque le navire poursuivi pénètre dans les eaux d'un autre Etat.

Art. 160. – Modifiée et complétée ; Loi n°.98-05 du 25 juin 1998.

La mise en œuvre de la saisie exécution des navires est régie par les dispositions des articles 160-1 à 160-8 ci-dessus :

Art. 160-1. – En cas de non paiement de la créance dans un délai de vingt (20) jours suivant le commandement de payer, le saisissant citera le propriétaire du navire devant le tribunal compétent qui lui signifiera qu'il sera procédé à la saisie exécution du navire.

Art. 160-2. – Si l'armateur du navire saisi n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal compétent, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du navire ou en son absence, en la personne de celui qui représente l'armateur dans un délai de trois (3) jours.

La copie de la décision de saisie est notifiée par voie d'huissier au représentant de l'armateur ou au capitaine, ainsi qu'à l'autorité administrative maritime.

Art. 160-3. – Lorsque le navire bat pavillon étranger, la copie de la décision de saisie est notifiée à la représentation consulaire de l'Etat dont le navire bat pavillon. Le gardiennage est assuré sous la responsabilité du créancier

saisissant.

Art. 160-4. – La décision de saisie est inscrite :

- pour les navires battant pavillon algérien, sur le registre d'immatriculation des navires ;
- pour les navires battant pavillon étranger, sur un registre spécial dont les modalités de tenue sont déterminées par voie réglementaire.

Art. 160-5. – A compter du jour de l'inscription de la saisie, tout acte juridique portant transfert de la propriété du navire saisi ou instituant sur celui-ci des droits réels, conclu par le propriétaire, est inopposable au créancier saisissant.

Art. 160-6. – Le président du tribunal compétent fixe, par ordonnance de référé, la mise à prix et les conditions de vente du navire saisi.

Sont déduits du prix de vente, les créances constituées par les frais afférents à l'immobilisation du navire, à son gardiennage et à son maintien en sécurité.

Art. 160-7. – L'armateur du navire saisi est tenu de maintenir à bord du navire un effectif minimum de sécurité.

L'application du présent article est déterminée par voie réglementaire.

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

Chapitre III

POLICE ET SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME

Section I

Police de la navigation maritime

Paragraphe I

Définition et classification administrative

Art. 161. – La navigation maritime est celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures par des

navires tels qu'ils sont définis à l'article 13 de la présente ordonnance.

Art. 162. – La navigation maritime comprend :

La navigation commerciale relative au transport de marchandises et de passagers,

La navigation de pêche relative à la capture et le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que la recherche scientifique en mer ;

La navigation de pêche relative à la capture et l'élevage des animaux marins et à l'exploitation des ressources halieutiques d'une manière générale ;

La navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément,

La navigation de servitude exercée en mer, dans les ports et rades par des navires affectés particulièrement à un service public à l'exclusion des navires de guerre de la marine nationale et de navires garde-côtes.

Paragraphe II

Zone de navigation maritime

Art. 163. – Modifié ; loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

La navigation commerciale peut être pratiquée dans les différentes zones de navigation suivantes :

- navigation à proximité du littoral,
- navigation restreinte,
- navigation sans restriction.

art. 164. – La navigation à la pêche peut être pratiquée dans les trois zones suivantes :

- navigation de pêche côtière,

- navigation de pêche au large,

- navigation de grande pêche.

Art. 165. - Les limites des différentes zones de navigation indiquées aux articles 163 et 164 ci-dessus, feront l'objet d'un arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 166. – la navigation commerciale entre les ports algériens est réservée au pavillon national, sauf dérogation résultant du ministre chargé de la Marine marchande en application d'accords intergouvernementaux.

Art. 167. Constituent également une zone de navigation réservée au pavillon national, la navigation auxiliaire et la navigation de servitude effectuées dans les limites de la mer territoriale.

Art. 168. – La navigation maritime entre les ports algériens et les ports de pays tiers peut être réservée par voie d'accords intergouvernementaux au pavillon algérien et au pavillon de ces pays.

Art. 169. – Dans la limite de la mer territoriale la navigation à la pêche est réservée aux gens de mer et navires algériens, sauf autorisation accordée par le ministre chargé de la Marine marchande, en application d'accords de réciprocité pour les navires étrangers.

Art. 170. – Toute personne qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des articles 166-167,168 et 169 ci-dessus sera punie d'une amende de 10.000,00 DA à 100.000,00 DA et d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement et en cas de récidive, du double d'une de ces deux peines et de la saisie du navire.

Paragraphe III

Le pilotage

Art. 171. – Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par le personnel de l'office national des ports, agréé par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux intérieures.

Art. 172. – Le pilotage est obligatoire pour tous les navires algériens et étrangers à l'exception de ceux visés à l'article 178 de la présente ordonnance, dans les limites administratives de chaque port.

Art. 173. – Tout navire de commerce, entrant dans la zone où le pilotage est obligatoire, est tenu de faire le signal d'appel de pilote. Les modalités pratiques des signaux sont celles fixées par les règlements internes des stations de pilotage. En sortant de la zone précitée, il doit en aviser la station.

Art. 174. – Le pilotage commence à partir du moment où le pilote se présente 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.

Art. 175. – Complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Le capitaine doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente et doit lui donner tous les moyens nécessaires pour accoster et monter à bord dans les meilleures conditions de sécurité. Une fois le pilotage accompli il a les mêmes obligations pour le débarquement du pilote.

Le capitaine est tenu de déclarer au pilote qui monte à bord, le tirant d'eau, la vitesse et les conditions d'évolution du navire.

Le pilote est chargé de sa montée à bord, de présenter au capitaine du navire un plan d'amarrage du navire qui peut faire l'objet de modification de la part du capitaine.

Art. 176. – Le pilote est tenu d'assister le navire qui se présente le premier ou pour lequel il est désigné par son tour de service.

Toutefois, il doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en est pas requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire, ou en être informé.

Art. 177. – Durant les opérations de pilotage, le pilote est placé sous le commandement du capitaine du navire piloté.

En utilisant les services du pilote, le capitaine n'est pas libéré de sa responsabilité pour la manœuvre du navire.

Art. 178. – Sont affranchis de l'obligation de pilotage :

Un) les navires à voile d'une jauge nette inférieure à 100 tonnes ;

Deux) les navires à propulsion mécanique d'une jauge nette inférieure à 100 tonnes ;

Trois) les navires à propulsion mécanique affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès tels que les remorqueurs, les porteurs, les dragues, les chalands etc.

Quatre) les navires des phares et balises.

Art. 179. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 180. – Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation de pilotage, est tenu d'en payer les droits même s'il n'utilise pas les services d'un pilote et sans préjudice des peines prévues à l'article 188.

Art. 181. – Les consignataires de navire ou à défaut le capitaine, sont personnellement responsables du

paiement des droits à l'entrée et à la sortie de la zone de pilotage par le navire.

Art. 182. – L'organisation du pilotage, les qualifications professionnelles des pilotes ainsi que les règles relatives à l'exercice du pilotage dans chaque port, sont établies par arrêté du ministre chargé de la Marine marchandise.

Art. 183. – 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.

Art. 184. – Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote ou à l'équipage de l'unité de pilotage sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse une faute lourde du pilote ou de l'équipage de l'unité de pilotage.

Art. 185. – Le pilote peut limiter sa responsabilité civile résultant des articles 183 et 184 ci-dessus à concurrence d'un montant égal à cinq mois de ses salaires, sauf le cas d'une faute intentionnelle du pilote.

Art. 186. – Modifié ; Loi n°.98-05 du 25 juin 1998.

L'autorité portuaire n'est pas responsable envers l'armateur du navire piloté, des dommages causés par un pilote, sauf dans le cas où le pilote ne remplit pas les conditions de qualification professionnelle requises par la réglementation.

En tout état de cause, l'autorité portuaire peut limiter sa responsabilité découlant du paragraphe précédent, 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. 187. – Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

Art. 188. – Toute personne qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des articles 172, 175, 180 et 181 ci-dessus, est passible d'une amende de 1.000,00 DA à 50.000,00 DA.

Paragraphe IV

Titres de navigation et documents de bord

Art. 189. – Tout navire pratiquant la navigation maritime doit obligatoirement disposer à bord, de titres de navigation délivrés par l'autorité administrative maritime.

Selon la navigation pour laquelle est affecté le navire, ces titres sont :

Un) l'acte de nationalité,

Deux) le rôle d'équipage,

Trois) le permis ou la carte de circulation.

Art. 190. – Aucun navire ne peut prendre la mer s'il n'est muni d'un titre de navigation.

Art. 191. – Le rôle d'équipage est le titre de navigation délivré aux navires pratiquant une navigation maritime professionnelle, et dont l'équipage est composé de gens de mer.

Art. 192. – Les navires devant obligatoirement être munis d'un rôle d'équipage sont ceux affectés notamment à la navigation commerciale, la navigation auxiliaire et la navigation de pêche, telles que définies à l'article 162 de la présente ordonnance.

Les navires pratiquant une navigation de plaisance et ayant à

leur service des gens de mer, sont soumis aux dispositions du présent article.

Art. 193. – le permis de circulation est le titre de navigation délivré aux navires pratiquant la navigation maritime de servitude et affectés particulièrement à un service public, à l'exclusion des navires de guerre de la marine nationale.

Art. 194. – Les navires pratiquant la navigation maritime de plaisance et n'ayant pas d'équipage salarié à bord, doivent être obligatoirement munis d'une carte de circulation individuelle ou collective.

Art. 195. – Le titre de navigation a pour objet :

Un) d'autoriser le navire qui satisfait par ailleurs à toutes les prescriptions de la présente ordonnance et des textes pris pour son application, à exercer la navigation maritime pour laquelle il est affecté ;

Deux) de préciser l'identité du navire, du propriétaire et des membres de l'équipage ainsi que le genre et la catégorie de navigation exercée ;

Trois) de constater les conditions d'engagement l'équipage, lesquelles à peine de nullité, doivent y être mentionnées ou annexées pour les navires visés à l'article 192 ci-dessus ;

Quatre) de constater la nature et la durée des services accomplis à bord par l'équipage, les dates d'embarquement et de débarquement ainsi que les fonctions remplies par chaque marin lesquelles doivent y être mentionnées par l'autorité administrative maritime.

Les énonciations du titre de navigation font foi en justice.

Art. 196. – Le titre de navigation doit être produit à toute réquisition de l'autorité administrative maritime et des agents de surveillance, soit en mer, soit au port.

Il doit également être déposé pour visa de l'autorité administrative maritime lors de chaque escale.

Art. 197. – Le titre de navigation délivré au moment de l'armement du navire est d'une durée d'une année à l'expiration de laquelle il doit être renouvelé à l'exception du permis de navigation délivré aux navires affectés à une navigation de servitude.

Art. 198. – En cas de désarmement du navire pendant la période de validité du titre de navigation, celui-ci doit être déposé auprès de l'autorité administrative maritime du port de désarmement.

Art. 199. – La délivrance et le renouvellement du titre de navigation dont les conditions sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande, sont subordonnées au paiement de droits de navigation.

Art. 200. – Outre les titres de navigation énumérés aux articles précédents, les navires sont tenus d'avoir à bord, notamment :

Un) le certificat de jaugeage, le certificat de cote ou le certificat de navigabilité ;

Deux) le certificat de sécurité en ce qui concerne les navires transportant plus de douze passagers ;

Trois) les certificats réglementaires des visites prescrites ;

Quatre) le livre de bord ;

Cinq) les journaux de la machine et de la radio ;

Six) les documents douaniers et sanitaires ;

Sept) tous autres documents prescrits par les règlements.

Art. 201. – Le ministre chargé de la Marine marchande déterminera, par voie réglementaire, les types et les modèles des documents de bord et les prescriptions relatives à leur tenue à bord des navires.

Art. 202. – Le livre de bord est coté et paraphé par l'autorité administrative maritime.

Il est tenu par le capitaine du navire et soumis au visa de cette autorité tous les six mois.

Art. 203. – le livre de bord doit relater tous les événements de la navigation, les événements survenus à bord, les décisions prises au cours de voyage, indiquer l'état de la mer, les observations journalières relatives aux routes suivies par le navire, ainsi que le relevé des opérations commerciales.

Art. 204. – Le journal de la machine tenu par le chef mécanicien, est coté, paraphé et visé dans les mêmes conditions que le livre de bord.

Art. 205. – Le journal de la machine doit mentionner la quantité de combustible prise au départ, la consommation journalière de l'appareil propulsif, ainsi que tout ce qui concerne la marche et le service de la machine.

Art. 206. – Le journal de la radio tenu par l'officier radiotélégraphiste ou par l'officier qui le remplace, est coté et paraphé par l'autorité administrative maritime et visé dans les mêmes conditions que le livre de bord.

Art. 207. – Le journal de la radio doit mentionner les messages radiotéléphoniques et radiotélégraphiques émis ou reçus ainsi que tout ce qui concerne le service de la radio.

Art. 208. – Le livre de bord, les journaux de la machine et de la radio font foi, jusqu'à preuve contraire des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Art. 209. – Sont dispensés de la tenue des livres de bord, les navires pratiquant une navigation portuaire, exclusivement et d'une manière générale les navires d'une jauge brute inférieure à 30 tonnes.

Paragraphe V

Police de la pollution

Art. 210. – Modifié et complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

- Nonobstant les dispositions des conventions et accords internationaux ratifiés par l'Algérie et portant sur la protection de la mer, sont interdites le déversement, l'immersion et l'incinération en mer de matières de toute nature susceptibles ;

- de porter atteinte à la santé publique et aux ressources biologiques ;

- d'entraver les activités maritimes, y compris la navigation et la pêche ;

- d'altérer la qualité de l'eau de mer, du point de vue de son utilisation ;

- de dégrader les valeurs d'agrément de la mer.

Des textes réglementaires préciseront, en tant que de besoin, la liste de ces matières.

Art. 211. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 212. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 213. – Tout navire est tenu de rejeter les substances polluantes dans les installations portuaires destinées à recevoir les résidus, déchets et d'une manière générale, les matières polluantes.

Art. 214. – Modifié, Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Par dérogation à l'article 210 de la présente ordonnance, le rejet des substances polluantes en mer par un navire peut avoir lieu dans des circonstances particulières, et notamment pour :

- assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire,
- éviter une avarie au navire ou à la cargaison,
- sauver des vies humaines en mer.

Toutefois, les raisons qui ont motivé un rejet de substances polluantes accidentellement ou exceptionnellement, devront être portées sur le livre de bord du navire relatant les événements de navigation maritime.

Art. 215. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Tout déversement de produits polluants en mer doit faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

Art. 216. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Toute infraction aux dispositions du paragraphe V est sanctionnée conformément aux dispositions de la présente loi et de la législation en vigueur.

Art. 217. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 218. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 219. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Tout propriétaire ou armateur de navire, est responsable des préjudices causés au domaine public maritime, découlant d'un fait de pollution pour lequel le capitaine du navire est reconnu coupable, ainsi pour le règlement de frais

consécutifs aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à limiter de tels dommages.

Art. 220. – Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Art. 221. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité pour les dommages dus à la pollution des eaux de la mer à un montant, et suivant les modalités fixées par les conventions internationales en matière de réparation des dommages découlant de la pollution.

Un décret précisera les dispositions du présent article.

Section II

Sécurité de la navigation maritime

Paragraphe I

Conditions de sécurité

Art. 222. – Tout navire qui entreprend la navigation maritime doit être en état de navigabilité, convenablement armé et équipé, apte à l'emploi auquel il est destiné.

Art. 223. – Le navire ne peut être employé à la navigation maritime s'il ne répond pas aux conditions de sécurité prescrites en ce qui concerne notamment :

Un) sa construction, ses agrès et appareils, ses instruments et installations de bord ainsi que ses moyens de signalisation, de sauvegarde, de prévention et d'extinction des incendies ;

Deux) la flottabilité, la

stabilité et les lignes de charge ;

Trois) les organes de propulsion et de direction ;

Quatre) les effectifs et les qualifications professionnelles de l'équipage ;

Cinq) les autres conditions de la sécurité de la navigation et de la sécurité de la vie humaine en mer requises.

Art. 224. – Les prescriptions concernant la sécurité de la navigation sont arrêtées par le ministre chargé de la Marine marchande par voie réglementaire conformément aux dispositions de conventions internationale ratifiées par l'Algérie en la matière.

Art. 225. – Le ministre de la Défense nationale, en accord avec le ministre chargé de la Marine marchande, arrêteront les prescriptions concernant la prévention des abordages en mer aux unités flottantes de la marine nationale et des garde-côtes.

Art. 226. - Le ministre chargé de la Marine marchande peut rendre obligatoires les prescriptions techniques concernant la construction, l'armement et l'équipement des navires établies par une société de classification.

Art. 227. – Le ministre chargé de la Marine marchande peut exclure l'application de tout ou partie des dispositions du présent chapitre aux navires auxquels ne s'appliquent pas les conventions internationales sur la sécurité de la vie en mer et arrêter pour ces navires des prescriptions spéciales concernant la sécurité de la navigation et d'inspection de tels navires.

Paragraphe II

Inspection de sécurité

Art. 228. – Tout navire est soumis à

des inspections et visites dites « inspection de mise en service », « inspection périodique » et « inspection supplémentaire » le cas échéant.

Art. 229. – Avant la mise en service du navire, l'inspection doit comprendre une visite complète de sa structure, de ses installations radioélectriques, de ses engins de sauvetage, de ses machines et de son matériel d'armement, y compris une inspection à sec de la carène ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières.

Art. 230. – L'inspection périodique doit s'effectuer chaque année ou tous les deux ans selon la durée de validité des titres de sécurité énumérés à l'article ci-après pour vérifier si le navire répond toujours aux exigences réglementaires de sécurité. Cette inspection doit en outre, obligatoirement comprendre une visite à sec de la carène.

Art. 231. – En outre, lorsqu'un accident se produit ou qu'un défaut quelconque affectant la sécurité du navire, l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils est constaté, ou encore lorsqu'il a subi des réparations ou aménagements importants, le navire est soumis à une inspection supplémentaire, générale ou partielle selon le cas.

Le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire est tenu de porter ces faits en temps utile à la connaissance de l'autorité administrative maritime en Algérie et à l'autorité consulaire algérienne quant le navire se trouve à l'étranger.

Art. 232. – Tout navire peut également être soumis à une inspection dite « de partance » avant de quitter un port algérien. Cette inspection peut s'effectuer soit à l'initiative du chef de la circonscription maritime, soit sur la demande du propriétaire, de l'armateur non propriétaire, du capitaine ou de l'équipage du navire.

Art. 233. – Toutes les inspections visées aux articles 229, 230, 231 et 232 ci-dessus doivent permettre de s'assurer que le navire est tenu dans un état satisfaisant, approprié à la navigation à laquelle il est affecté, qu'il réunit les conditions de bonne navigabilité et répond aux prescriptions des conventions internationales de sécurité de la navigation, de la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'aux dispositions réglementaires de sécurité.

Les inspections sont effectuées, dans la mesure du possible, sans nuire à l'exploitation du navire.

Art. 234. – Les inspections de sécurité sont effectuées par l'autorité administrative maritime compétente qui délivre les titres de sécurité, dans des conditions qui seront précisées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande en ce qui concerne notamment la sécurité des navires à passagers, la construction, le matériel d'armement, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie pour navires de charges.

Paragraphe III

Commission de sécurité

Art. 235. – Pour l'application des dispositions de la présente ordonnance et des conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'hygiène et à l'habitabilité et les conditions de travail à bord des navires, il est institué une commission centrale de sécurité ainsi que des commissions locales d'inspection.

Art. 236. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

La commission centrale de sécurité siège auprès du service national des garde-côtes.

La composition ainsi que les règles

de fonctionnement de la commission sont fixées par voie réglementaire.

Art. 237. – Complété, Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

La commission centrale de sécurité est compétente en matière d'approbation des plans de construction ou de refonte de navire, d'homologation d'appareils de sécurité ou de tout autre dispositif concernant le matériel d'armement et de radiocommunications et de recours contre les décisions des commissions locales d'inspection.

Elle est chargée, en outre, d'effectuer des enquêtes administratives et techniques à la suite d'événements ou d'accidents survenus en mer aux navires.

Une enquête technique et administrative peut être menée par la commission habilitée à la suite de tout événement ou accident survenu en mer aux navires.

En cas d'accident d'un navire étranger dans les eaux sous juridiction nationale, l'autorité maritime informe immédiatement l'Etat d'immatriculation et lui notifie tous renseignements dont elle dispose. Elle peut, à la demande de l'Etat d'immatriculation du navire accidenté, autoriser la présence d'un ou de plusieurs représentants de cet Etat à l'enquête.

Art. 238. – Complété par un deuxième alinéa ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Une commission locale d'inspection siège auprès de chaque circonscription maritime et peut se réunir, si elle le juge utile, dans tout autre port où se trouve le navire à visiter.

Les règles d'inspection sont fixées par voie réglementaire.

Art. 239. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 240. – A l'étranger, le consulat d'Algérie constitue une commission

d'inspection provisoire, dont la composition est aussi voisine que possible de celle de la commission locale d'inspection.

Art. 241. – Complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

La commission locale d'inspection est compétente pour effectuer les inspections prévues aux articles 229, 230 et 232 ci-dessus.

Lors de ses inspections, elle veille à l'observation des prescriptions de la présente ordonnance et des textes pris pour son application.

Elle est chargée en outre d'effectuer des enquêtes administratives et techniques à la suite d'événements ou d'accidents survenus en mer aux navires dans les cas et conditions fixés par voie réglementaire.

Art. 242. – Les inspections de sécurité donnent lieu à perception de droits au profit du trésor algérien et dont le montant sera fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre des Finances.

Le paiement de ces droits est à la charge du propriétaire ou armateur non propriétaire du navire inspecté.

Art. 243. – Les membres des commissions locales d'inspection reçoivent une indemnité dont le montant est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre des Finances.

Art. 244. – Les sociétés de classification agréées peuvent participer dans la limite des fonctions énumérées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande, portant reconnaissance de ses sociétés, aux visites de sécurité effectuées par les commissions locales d'inspection.

Art. 245. – A l'issue de l'inspection de sécurité, il est délivré des titres de sécurité par l'autorité administrative maritime compétente après l'avis conforme de la

commission locale d'inspection.

Section III

Règlement de la sécurité

Paragraphe I

Titres de sécurité

Art. 246. – Tout navire doit obligatoirement être muni dans les conditions qui seront précisées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande, de permis et de titres de sécurité en ce qui concerne notamment :

- la sécurité des navires à passagers,
- la construction,
- le matériel d'armement, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie pour les navires de charges.

Art. 247. – Un navire peut toutefois, à titre exceptionnel, être exempté d'un des titres de sécurité énumérés à l'article ci-dessus, sous réserve de se conformer à des conditions suffisantes de sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

Un certificat d'exemption est délivré en conséquence par l'autorité administrative maritime locale du port d'attache du navire, sur avis conforme de la commission locale d'inspection.

Art. 248. – La période de validité des titres de sécurité ne peut excéder la durée :

- d'une année pour le permis de navigation,
- de cinq années pour le certificat de franc-bord,
- de deux années pour le certificat de sécurité du matériel d'armement

- pour navire en charge,
d'une année pour le certificat de sécurité pour navires à passagers, le certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le certificat de sécurité radiotélégraphique, le certificat de sécurité radiotéléphonique.

Pour le certificat d'exemption, la durée de validité ne peut être supérieure à celle du certificat auquel il se réfère.

Art. 249. – La durée de validité des titres de sécurité expire dès qu'une des conditions requises pour leur obtention cesse d'être remplie.

Art. 250. – A l'expiration de leur période de validité, les titres de sécurité doivent être renouvelés dans les conditions requises pour leur délivrance.

Art. 251. – Dans le cas où, à la date d'expiration d'un de ses titres de sécurité, un navire ne se trouve pas dans son port d'immatriculation, la validité des titres peut être prorogée en Algérie par l'autorité administrative maritime, à l'étranger par l'autorité consulaire algérienne.

Cette prorogation ne peut toutefois être accordée à la demande du propriétaire ou armateur du navire ou de son représentant, que pour permettre au navire d'achever son voyage la durée ne devant en aucun cas être supérieure à cinq mois.

Art. 252. – Un navire auquel une prorogation aura été accordée pour la validité des titres de sécurité conformément à l'article ci-dessus, ne sera en droit, en vertu de cette prorogation, à son arrivée au port d'immatriculation ou dans le port où il doit être visité, de le quitter qu'après avoir obtenu les nouveaux certificats correspondants.

Art. 253. – Les titres de sécurité peuvent en outre être prorogés pour une période de grâce ne

dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ces titres. Les titres de sécurité sont rédigés en langue arabe et en langue française.

Le ministre chargé de la Marine marchande déterminera par arrêté le type de ces titres de sécurité.

Art. 254. – Tous les titres de sécurité ou leurs copies certifiées conformes, délivrés, en vertu des dispositions de la présente ordonnance et des textes pris pour son application, doivent être affichés sur le navire à un endroit bien en vue et d'accès facile.

Paragraphe II

Police de la sécurité

Art. 255. – Un livre des procès-verbaux d'inspection de sécurité est obligatoirement tenu à bord par le capitaine du navire.

Art. 256. – Le livre des procès-verbaux d'inspection de sécurité signé par les membres de la commission locale d'inspection, doit mentionner toutes les décisions et observations de la commission à l'issue de chaque inspection ainsi que les titres délivrés.

Art. 257. – Des recours peuvent être formulés auprès de la commission centrale de sécurité à l'encontre des décisions de la commission locale d'inspection.

Ces recours peuvent être intentés :

- par le propriétaire ou l'armateur du navire en cas de refus de délivrance ou de renouvellement ou de prorogation des titres de sécurité,
- par le capitaine du navire à qui l'autorisation d'appareiller a été refusée,
- par les deux-tiers des membres de l'équipage dont la réclamation faite

conformément à l'article 232 ci-dessus n'a pas reçu satisfaction.

Art. 258. – Le recours doit être formé par écrit, dans un délai qui ne peut excéder 10 jours à compter de la date de la transcription de la décision sur le livre des procès-verbaux d'inspection de sécurité.

Art. 259. – Le président de la commission centrale de sécurité saisi d'un recours, en réunit les membres pour statuer dans les cinq jours.

Art. 260. – La commission centrale de sécurité entend l'autorité administrative maritime et l'auteur du recours mais conclut hors de leur présence.

Elle notifie sa décision à l'autorité administrative maritime et à l'auteur du recours.

Art. 261. – Tout navire est sujet à tout moments dans les ports algériens au contrôle de l'autorité administrative maritime. Ce contrôle a pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et de s'assurer que le navire réunit les conditions de bonne navigabilité, les conditions de travail, d'hygiène et d'habitabilité à bord et que, d'une manière générale son état correspond aux indications portées sur les titres de sécurité.

Art. 262. – Dans le cas où le navire ne réunit pas les conditions réglementaires de sécurité, l'autorité administrative maritime prend toutes les mesures nécessaires en particulier par le refus de délivrance de renouvellement de prorogation ou par le retrait des titres de sécurité pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

Lorsqu'il s'agit d'un navire étranger, le consul du pays d'immatriculation est tenu informé de cette intervention, lequel peut, sur sa requête, faire inspecter le navire par une commission locale

d'inspection en vue de la délivrance à titre provisoire, des certificats de sécurité correspondants, par l'autorité administrative maritime.

Art. 263. – Le livre des procès-verbaux d'inspection de sécurité est présenté par le capitaine du navire à tout contrôle de l'autorité administrative maritime. Cette autorité mentionne toutes ses décisions et observations sur le livre des procès-verbaux d'inspection qu'elle signe à l'issue du contrôle.

Art. 264. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 265. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 266. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 267. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 268. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les infractions aux dispositions réglementaires concernant la sécurité de la navigation maritime prévues dans la présente loi et les textes pris pour son application, sont constatées par des procès-verbaux établis par :

- les inspecteurs de la navigation et du travail maritime du service national des garde-côtes ;
- les agents assermentés du service national des garde-côtes.

Art. 269. Les procès-verbaux, signés par l'agent verbalisateur, doivent mentionner, la date, le lieu, l'heure, la nature de l'infraction constatée, les nom, qualité, domicile des contrevenants et l'identité du navire en infraction.

Art. 270. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Tous les procès-verbaux sont transmis au procureur de la

République compétent. Une copie est transmise par la voie hiérarchique au ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 271. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 272. – La juridiction compétente pour connaître de l'infraction est celle du port du lieu de l'infraction, ou du port algérien de destination ou de départ du navire si l'infraction a été constatée en mer.

Chapitre IV

EVENEMENTS DE MER

Section I

Abordage

Paragraphe I

Définition et règles générales

Art. 273. – Est considéré comme abordage tout heurt matériel ou collision entre les navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Art. 274. – Tous les engins flottants, sont assimilés, selon les cas soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'article précédent.

Est assimilé à un abordage au sens du présent chapitre tout heurt survenu entre un navire et un ouvrage fixe ou un objet fixé à un point déterminé lesquels se trouvent sur le domaine public maritime.

Est assimilé également à un abordage toute avarie causée par un navire soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord par suite de l'exécution ou de l'omission d'une

manœuvre dans la navigation ou de l'inobservation des règlements, alors même qu'il n'y aurait pas eu directement collision ou heurt.

Art. 275. – En cas d'abordage entraînant des dommages à un ou plusieurs navires, aux personnes, ou aux marchandises ou à tout autre bien se trouvant à bord, ou au domaine public maritime, les indemnités dues à raison de ces dommages, sont réglées conformément aux dispositions ci-après, sous réserve des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Art. 276. – Les règles à observer pour tous les navires qui se trouvent dans les eaux qui leur sont accessibles, pour prévenir les abordages, sont arrêtées par le ministre chargé de la Marine marchande.

Paragraphe II

Responsabilité des dommages

Art. 277. – Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute.

En particulier, le navire est en infraction si des fautes ont été commises dans l'armement et l'équipement du navire, dans le commandement nautique et l'exécution des manœuvres, ainsi que l'inobservation des règlements pour la prévention des abordages en mer ou d'autres mesures de sécurité imposées par les règlements en vigueur, ou par la bonne pratique maritime.

Art. 278. – Si l'abordage est causé par la faute commune de deux ou plusieurs navires, la responsabilité de chacun d'eux pour la réparation des dommages est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises.

Toutefois si d'après les circonstances, la proportion ne peut

être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes la responsabilité est partagée par parties égales.

Art. 279. – Dans le cas visé à l'article précédent, les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans la proportion prévue à l'article précédent, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute commune, sont toutefois tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures.

Art. 280. – Le navire qui, dans le cadre de sa responsabilité solidaire, a payé une indemnité supérieure à la part qu'il devait définitivement supporter, peut effectuer un recours pour l'excédent contre les autres navires solidairement responsables, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 281. – Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

Art. 282. – il n'y a pas de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Toutefois, dans le cas assimilé à l'abordage à l'article 275 ci-dessus et concernant un heurt contre un ouvrage fixe ou contre un objet fixe à un point déterminé qui se trouvent sur le domaine maritime public, il y a présomption de responsabilité du navire, sauf le cas de force majeure, à la condition que cet ouvrage ou objet réponde aux

normes de signalisation requises.

Art. 283. – La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 284. – S'il y a une collision ou heurt entre les navires liés par un contrat de service, la responsabilité pour dommages survenus, est appréciée selon les dispositions relatives à ce contrat.

Art. 285. – Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il se rend.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention du capitaine aux dispositions du présent article.

Art. 286. – Les navires de la marine nationale et les navires garde-côtes ne sont pas responsables envers les autres navires des dommages causés par suite d'un abordage, si cet abordage a eu lieu au cours de services ou exercices militaires dans le rayon des eaux maritimes déclarées comme dangereuses pour la navigation, ce qui ne dégage pas les commandants de ces navires de l'obligation de prêter assistance aux navires abordés.

Paragraphe III

Action en réparation de dommages

Compétence civile

Art. 287. – Les conflits en réparation de dommages découlant d'un abordage sont régis :

Un) par la loi algérienne lorsque ces abordages se produisent dans les eaux territoriales ;

Deux) par la loi de la juridiction qui connaît du conflit, si l'abordage a eu lieu en haute mer ;

Trois) par la loi du pavillon, si les navires abordés battent le même pavillon, sans regard des eaux où l'abordage s'est produit.

Art. 288. – L'action en réparation de dommage subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune formalité spéciale.

Art. 289. – Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de la date de l'événement.

Le délai pour intenter une action en recours prévue à l'article 280 ci-dessus est d'une année.

Cette prescription ne court que du jour du paiement. Les délais de prescription susmentionnés ne courent pas lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction algérienne.

Art. 290 – l'action en réparation du dommage découlant d'un abordage peut être introduite par le demandeur devant l'une des juridictions indiquées ci-après :

Un) la juridiction de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation ;

Deux) la juridiction du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a

donné une caution ou une autre garantie ;

Trois) la juridiction du lieu de l'abordage lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

Art. 291. – Les dispositions de l'article 290 ci-dessus ne portent aucune atteinte au droit des parties intéressées de porter une action, à raison de l'abordage, devant une juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou bien de la soumettre à l'arbitrage.

Art. 292. – Une action en réparation de dommages découlant d'un abordage contre les navires de la marine nationale, les navires garde-côtes et les navires affectés à un service public ne peut être portée qu'exclusivement devant la juridiction algérienne.

Art. 293. – Dans le cas d'un abordage où plusieurs navires sont impliqués, le tribunal saisi par application des dispositions de l'article 290 ci-dessus est compétent pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Paragraphe IV

Compétence pénale

Art. 294. – Sous réserves des dispositions des articles ci-après et dans le cas d'un abordage qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre de l'équipage au service d'un navire, toute poursuite ne peut être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le bâtiment porte le pavillon au moment de l'abordage.

Art. 295. – Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du bâtiment ne peut être

ordonnée même pour des mesures d'instruction par les autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Art. 296. – Les autorités judiciaire et administrative algériennes peuvent prendre toutes les mesures relatives aux certificats de compétence et titres professionnels délivrés par les autorités algériennes aux gens de mer algériens et de poursuivre ceux-ci à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Art. 297. – Les autorités judiciaire et administrative algériennes sont compétentes pour toute poursuite intentée au cas d'abordage survenu dans les eaux intérieures et en mer territoriale algériennes et qui est de nature à engager la responsabilité pénale du capitaine ou de tout autre membre d'équipage au service d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Dans un tel cas, les autorités algériennes peuvent ordonner une saisie ou retenue d'un navire étranger si les circonstances de l'abordage justifient ces mesures.

Art. 298. – Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent à tout autre événement de navigation concernant un navire et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine, d'un membre de l'équipage et de tout autre personne au service du navire.

Elles s'appliquent également aux navires de la marine nationale, aux navires garde-côtes et aux navires affectés à un service public.

Section II

Les avaries

Paragraphe I

Définition et classement des avaries

Art. 299. – Les avaries sont communes ou particulières. A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

Art. 300. – Est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été fait volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret du danger commun.

Art. 301. – Seuls sont admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avaries communes.

Art. 302. – Les dommages ou pertes indirectes quelconques, notamment ceux découlant des retards du navire ou de la différence des prix de marchandises ou de la perte de marché, ne sont pas admis en avaries communes.

Art. 303. – Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes, sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Art. 304. – Sont réputés avaries particulières tous les dommages, pertes et dépenses subis par le navire, par sa cargaison et par le fret, qui ne sont pas classés en avaries communes.

Les avaries particulières sont supportées séparément par les propriétaires des biens endommagés ou perdus sans préjudice d'une éventuelle action en responsabilité en remboursement ou en indemnité.

Art. 305. – Les dispositions concernant les avaries communes sont applicables même si l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aurait été la conséquence d'une faute commise par un tiers ou par l'une des parties engagées dans l'expédition, mais sans préjudice du recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Art. 306. – En tout état de cause, la preuve qu'une perte, dommage ou dépense doit être admis en avaries communes, incombe à celui qui réclame cette admission.

Art. 307. – Les dispositions sur les avaries communes ne s'appliquent pas aux navires de la marine nationale, aux navires garde-côtes, aux navires affectés à un service public ainsi qu'aux navires de plaisance.

Paragraphe II

De la contribution aux avaries communes

Art. 308. – Les dommages, pertes et dépenses survenus en conséquence d'un acte d'avaries communes sont supportés conjointement par le navire, le fret et la cargaison, évalués selon les dispositions des articles suivants.

Art. 309. – La contribution aux avaries communes est déterminée par le rapport entre les créances résultant de la somme des dépenses, pertes ou dommages admis en avaries communes et la valeur réelle des biens sauvés et des biens sacrifiés.

Art. 310. – La contribution du navire est proportionnelle à sa valeur au lieu et au moment où s'achève l'expédition, augmentée, s'il a lieu, du montant des sacrifices qu'il a subis.

Art. 311. – La contribution du fret et du prix du passage est proportionnelle aux deux tiers de

leur montant brut.

Art. 312. – La contribution des marchandises est proportionnelle à leur valeur marchande réelle ou supposée, au lieu et au moment de leur déchargement.

Art. 313. – Le montant des dommages et pertes subis par le navire, et admis en avaries communes, est égal au coût réel des réparations du navire si elles ont été effectuées, et au coût estimatif si elles ne l'ont pas été.

Art. 314. – Le montant des dommages et pertes subis par les marchandises et admis en avaries communes est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de ces marchandises au moment de leur embarquement.

Art. 315. – Les marchandises qui ont été déclarées involontairement pour une valeur moindre que leur valeur réelle, contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou avarie ne donne lieu à admission en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Art. 316. – Les dommages, pertes et dépenses subis par les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ou qui ont été déclarées volontairement pour une valeur moindre que leur valeur réelle, ne sont pas admis en avaries communes. Toutefois, ces marchandises contribuent aux avaries communes selon leur valeur réelle, si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en portée contrairement aux dispositions de l'article 774 de la présente ordonnance, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme des marchandises de cale.

Art. 317. – Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a ni connaissance ni reçu du capitaine ainsi que les

envois postaux de toute nature sont exempts de contribution aux avaries communes s'ils ont été sauvés.

S'ils ont été sacrifiés par un acte d'avaries communes, ils participent à la réparation.

Art. 318. – En cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition, il n'y a lieu à aucune contribution.

Art. 319. – La répartition entre les parties intéressées se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres, proportionnellement à leurs intérêts. La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Art. 320. – Si après la répartition mais avant le paiement de parts de la contribution les biens sacrifiés sont en tout ou en partie récupérés par les propriétaires, la réparation doit être révisée pour prendre compte de la valeur des biens récupérés, déduction faite des frais de recouvrement.

Si ce recouvrement a lieu après le paiement de la contribution, la valeur des biens récupérés est partagée entre les contribuables en proportion de leurs parts.

La valeur des biens récupérés est établie selon leur valeur marchande, déduction faite des frais de recouvrement et des frais de vente.

Art. 321. – Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Art. 322. – L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles

n'ont pas passé en mains tierces.

Paragraphe III

Du règlement des avaries communes

Art. 323. Le classement des avaries, la détermination et la réparation des pertes, des dommages et des dépenses en avaries communes, ainsi que la fixation de la contribution des intéressés, sont établis dans un règlement d'avaries communes par les experts dispacheurs.

Art. 324. – sauf condition contraire, le règlement d'avaries communes est établi conformément aux lois et usages du lieu où s'achève l'expédition.

Art. 325. – La demande concernant l'établissement d'un règlement d'avaries communes est adressée par l'armateur à l'expert-dispacheur compétent, au plus tard dans les quinze jours à compter de la date de l'achèvement de l'expédition.

Si l'armateur est en retard, tout autre partie aux avaries communes peut présenter à l'expert dispacheur compétent une demande de règlement d'avaries communes.

Art. 326. – Toute personne intéressée doit, sans tarder, remettre à l'expert dispacheur tous documents nécessaires pour le règlement et la répartition, lui faire connaître par écrit ses prétentions et lui communiquer par ailleurs tous autres renseignements utiles.

Art. 327. – Après avoir reçu les documents complets, l'expert dispacheur établit le règlement d'avaries communes détaillé en appliquant, en l'absence de convention entre les parties intéressées, les dispositions de la présente section et, à défaut, les règles et les usages internationaux universellement observés en la matière dans les relations maritimes.

Art. 328. – Le règlement d'avaries communes, établi par l'expert dispacheur doit contenir les indications sur le délai pendant lequel toute personne n'acceptant pas la réparation faite ; pourra afin de conserver ses droits, saisir la juridiction compétente.

Des exemplaires du règlement d'avaries communes doivent être remis par l'expert dispacheur à chacun des intéressés qui l'ont demandé.

Art. 329. – La contestation d'un règlement d'avaries communes doit être portée devant la juridiction compétente dans un délai d'un mois à partir du jour de la notification du règlement à l'intéressé.

La juridiction connaît de l'affaire, selon les règles de procédure en vigueur.

Si le règlement d'avaries communes établi par l'expert dispacheur n'a pas été contesté devant la juridiction, il a force exécutoire.

Art. 330. – Les qualités requises et les conditions d'exercice des fonctions de dispacheur sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre du commerce.

Art. 331. – Toute action découlant des avaries communes est prescrite par deux ans à partir du jour où l'expédition a pris fin.

Cette prescription est interrompue par le commencement de la procédure de règlement d'avaries communes devant l'expert dispacheur et, le cas échéant devant la juridiction. La prescription recommence à couvrir du jour où cette procédure a pris fin.

Section III

Assistance

Paragraphe I

Définition et règles générales

Art. 332. – Est considéré comme assistance maritime tout secours porté aux navires de mer en danger ou aux biens se trouvant à bord de ceux-ci, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sans tenir compte des eaux où le secours a été porté.

Art. 333. – Tous les engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'article précédent.

Art. 334. – Tout capitaine de navire est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne qui se trouve en mer en danger de se perdre. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 335. Les dispositions de la présente section s'appliquent également aux navires de la marine nationale, aux navires garde-côtes et aux navires affectés à un service public.

Paragraphe II

Rémunération de l'assistance

Art. 336. – tout fait d'assistance ayant en un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Une rémunération est également due pour le sauvetage du fret et du prix de passage.

Art. 337. Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

Art. 338. – N'ont droit à aucune rémunération l'équipage et les passagers du navire assisté, ainsi que les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré

la défense expresse raisonnable du navire assisté.

Art. 339. – Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 340. – Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Art. 341. – Une rémunération est due même si l'assistance a eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 342. – Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vie humaine qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Les personnes sauvées ne sont tenues de payer aucune rémunération pour leur sauvetage.

Art. 343. – Le montant de la rémunération d'assistance est fixé par la convention des parties et à défaut, par la juridiction.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

Art. 344. – Toute convention d'assistance passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par la juridiction, si elle estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées dans l'article suivant ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable

assistance, qu'elle que soit la qualification que les parties lui ont donnée.

Art. 345. – La rémunération est fixée par la juridiction selon les circonstances, en prenant pour base :

Un) En premier lieu,

- le succès obtenu,
- les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté le secours,
- le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant,
- le temps employé, les frais et dommages subis et le risque de responsabilité et autre encourus par les sauveteurs,
- la valeur du matériel exposé par les sauveteurs, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant, En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix de passage.

Les mêmes dispositions sont applicables à la répartition de la rémunération entre les sauveteurs.

Art. 346. – La juridiction peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recel ou autres actes frauduleux.

Art. 347. – En aucun cas, la rémunération d'assistance ne peut dépasser la valeur des biens sauvés, y compris le fret et le prix du passage, réduction faite des droits de douane et des autres

taxes publiques, ainsi que des dépenses faites pour leur garde, leur estimation et leur vente.

Art. 348. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

La rémunération due au navire en raison de l'opération d'assistance ou de sauvegarde est répartie pour moitié entre le propriétaire et l'équipage du navire, après déduction des dépenses engagées dans les opérations d'assistance et de la somme représentant l'utilisation des moyens et matériels ainsi que le personnel affectés à ces opérations.

Les membres de l'équipage qui, pendant les opérations d'assistance, ont fait preuve d'engagement et de dévouement particulier ou qui se sont exposés tout particulièrement au danger, bénéficieront d'une rémunération supplémentaire.

Le pilote du navire assistant participe à la répartition de la part de l'équipage avec le même taux que celui des autres membres de l'équipage.

Art. 349. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Si le navire assistant n'est pas exploité par son propriétaire, la moitié de la rémunération nette définie à l'article 348 ci-dessus et afférente au propriétaire, est répartie entre le propriétaire et l'armateur du navire par parts égales, à défaut d'un autre mode de répartition prévu dans le contrat d'affrètement du navire.

Art. 350. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

La répartition de la rémunération nette entre les membres de l'équipage opérée en application de l'article 349 ci-dessus est effectuée sur proposition du capitaine par le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire assistant et approuvée par l'autorité maritime compétente.

Les conflits éventuels découlant de la répartition de la rémunération

d'assistance entre les membres de l'équipage sont portés à la connaissance de l'autorité maritime et tranchés définitivement par la juridiction compétente.

Art. 351. – Les dispositions de l'article 348 ne s'appliquent pas à la rémunération due au navire employé à l'assistance professionnelle des navires.

Art. 352. – Au titre de la rémunération d'assistance et du remboursement des frais encourus pour l'estimation, la conservation et la vente des bien sauvés, les sauveteurs ont un privilège sur le navire, sur les marchandises et sur les autres biens sauvés.

Sur les choses sauvées prises par les sauveteurs et en leur possession, à l'occasion de l'assistance, les sauveteurs ont un droit de rétention jusqu'au règlement entier de la rémunération d'assistance et du remboursement des frais ou jusqu'à constitution par le débiteur d'une caution ou d'une garantie suffisante à cet effet.

Art. 353. – Un arrêté interministériel du ministre de la défense nationale et du ministre chargé de la Marine marchande déterminera les taux et les modalités de réparation de la rémunération d'assistance afférente au capitaine et aux autres membres de l'équipage du navire assistant et appartenant à une des catégories des navires énumérés à l'article 335 ci-dessus.

Paragraphe III

Actions en paiement de la rémunération

Art. 354. – Les conflits découlant des opérations d'assistance sont régis :

Un) par la loi du pays littoral, si l'assistance a eu lieu dans les eaux intérieures ou en mer territoriale ;

Deux) par la loi de la

juridiction qui connaît du conflit, si l'assistance a eu lieu en haute mer ;

Trois) par la loi du pavillon, si le navire assisté et le navire assistant battent le même pavillon, sans regard des eaux où l'assistance a eu lieu ;

Quatre) par la loi du pavillon du navire assistant en ce qui concerne, la répartition de la rémunération d'assistance entre le propriétaire, l'armateur non propriétaire, le capitaine et les autres membres de l'équipage du navire assistant.

Art. 355. – Si le navire assistant et le navire assisté ne sont pas de même nationalité, ils peuvent s'entendre pour soumettre les conflits découlant des opérations d'assistance à une loi qu'ils déterminent dans leur contrat d'assistance.

Art. 356. – L'action en paiement de la rémunération d'assistance se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être Toutefois, ce délai ne court que lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction algérienne.

Art. 357. – Une action en paiement contre la République algérienne en raison des services d'assistance rendus, aux navires affectés à un service public doit être portée devant la juridiction algérienne.

Section IV

Sauvetage des épaves

Art. 358. – Modifié et complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.
Constituent des épaves aux termes de la présente loi :

Un) les navires,

engins ou installations flottants dont la garde ou la surveillance n'est plus assurée ainsi que leurs cargaison et approvisionnements ;

Deux) les machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et aéronefs ;

Trois) les objets jetés où tombés à la mer et particulièrement ceux à caractère culturel ou historique que le propriétaire a perdu ou abandonné et qui sont soit échoués sur le rivage de la mer soit trouvés flottants ou tirés du fond des eaux maritimes sous souveraineté ou juridiction nationale ou bien trouvés flottants ou tirés du fond de la haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le rivage.

Ne sont pas considérés toutefois comme épaves, les engins et objets énumérés à l'article précédent qui sont volontairement abandonnés, jetés en mer ou sur le rivage en infraction à la législation en vigueur.
Art. 359. – Toute personne qui a découvert ou sauvé une épave maritime est tenue dans les

quarante-huit heures de la découverte de l'épave sur le rivage ou de l'arrivée au premier port algérien quand l'épave a été découverte ou sauvée en mer, d'en faire à l'autorité administrative maritime une déclaration contenant les données concernant le temps, le lieu et les circonstances de la découverte ou du sauvetage de l'épave.

Art. 360. – Les épaves maritimes sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'autorité administrative maritime qui prend toutes les mesures utiles pour assurer les intérêts de leurs propriétaire et de leurs sauveteurs.

Art. 361. – Les dommages éventuels subis par les épaves maritimes lacées sous la

sauvegarde de l'autorité administrative maritime sont à la charge de leurs propriétaires.

Art. 362. – L'autorité administrative maritime peut requérir, moyennant rémunération, toute personne physique ou morale ainsi que tout moyen de transport et locaux pour assurer la sauvegarde des épaves maritimes.

Art. 363. – La découverte ou le sauvetage d'une épave maritime dont le propriétaire est inconnu, fait l'objet par les soins de l'autorité administrative maritime, d'une publicité sous forme d'affichage dans toutes les circonscriptions maritimes et d'insertion dans la presse.

Art. 364. – Lorsque le propriétaire de l'épave maritime est connu, l'autorité administrative maritime qui adresse une notification et s'il est un étranger, elle en avise le consulat de l'Etat dont le propriétaire de l'épave est ressortissant ou présumé ressortissant.

Art. 365. – Le propriétaire de l'épave maritime dispose d'un délai de trois mois à compter du jour de la publication ou de la notification prévues aux articles précédents,

pour revendiquer ou réclamer l'épave et le cas échéant, déclarer qu'il entend procéder à son enlèvement.

Art. 366. – Le propriétaire doit justifier de son droit pour obtenir restitution de l'épave maritime.

Art. 367. – Le délai de l'enlèvement d'une épave maritime par son propriétaire du fond des eaux maritimes intérieures et de la mer territoriale algériennes, est fixé par l'autorité administrative maritime, compte tenu du temps pour effectuer les travaux nécessaires à l'enlèvement de l'épave.

Art. 368. – Dans le cas où l'épave constitue un obstacle à la navigation maritime ou à la pêche dans les eaux intérieures ou en mer

territoriale algériennes ou si son enlèvement présente un intérêt général, l'autorité administrative maritime peut mettre le propriétaire de l'épave en demeure d'effectuer les travaux nécessaires à son enlèvement dans un délai qu'elle fixe en fonction de la nature des travaux.

Art. 369. – Si dans les conditions et les délais fixés selon les dispositions des articles 367 et 368 ci-dessus le propriétaire de l'épave maritime, étant dûment mis en demeure par l'autorité administrative maritime :

Un) ne se présente pas pour lui remettre son épave moyennant remboursement des frais d'enlèvement et de sauvegarde de cette épave et le paiement de la rémunération appropriée aux sauveteurs,

Deux) ne réclame ni revendique son épave,

Trois) ne commence ou ne termine pas les travaux d'enlèvement, où de renflouement de son épave, refuse ou néglige d'exécuter ces travaux, le ministre chargé de la Marine marchande peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire sur l'épave.

Art. 370. – Toute personne qui a trouvé et enlevé une épave flottante en mer et appartenant à autrui ou a contribué au sauvetage d'une telle épave, a droit à une rémunération calculée de façon similaire à celle prévue pour l'assistance maritime, visée à la section III du président titre.

Art. 371. – Toute personne qui a trouvé et préservé une épave maritime rejetée par la mer sur le rivage a droit à une rémunération n'excédant pas trente pour cent de la valeur de cette épave.

Art. 372. – Outre la rémunération prévue aux articles précédents, les sauveteurs d'une épave maritime

ont droit au remboursement des frais supportés à l'occasion de l'enlèvement de la sauvegarde de l'épave.

Art. 373. – Pour garantir le paiement des sommes visées aux articles 370, 371 et 372 ci-dessus, les sauveteurs d'épave maritimes ont de plein droit un privilège maritime sur les biens sauvés, les créances nées du sauvetage venant en premier rang.

Art. 374. – La rémunération et les frais à payer au titre du sauvetage, de l'enlèvement et de sauvegarde d'une épave maritime ne peuvent dépasser la valeur des biens sauvés.

Art. 375. – Lorsque dans les cas indiqués à l'article 369 ci-dessus la déchéance des droits du propriétaire sur l'épave maritime a été prononcée, l'autorité administrative maritime compétente fait procéder à la vente de l'épave.

Art. 376. – S'il s'agit d'une marchandise ou d'un autre bien sauvé périssable ou dont la sauvegarde exige des frais exorbitants, le ministre chargé de la Marine marchande peut autoriser l'autorité administrative maritime à faire procéder à la vente sans que soient observés les délais fixés aux articles 365, 367 et 368 ci-dessus.

Art. 377. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les modalités de vente des épaves maritimes sont régies par la législation en vigueur.

Art. 378. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 379. – Abrogé ; loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 380. – L'acquéreur ne peut disposer d'une épave maritime que pour les destinations autorisées par la loi et la réglementation en vigueur.

Art. 381. – Les épaves maritimes présentant un intérêt historique, archéologique, artistique ou

scientifique, sont déclarées, dans le respect des délais définis aux articles 365, 367 et 368 ci-dessus, propriété de la République algérienne.

Dans ce cas, la rémunération de la personne qui aura fait la découverte est fixée conformément à l'article 15 de l'ordonnance n°. 67-281 du 20 décembre 1967 relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels.

Art. 382. – Les conflits concernant les droits des propriétaires et des sauveteurs des épaves maritimes sauvées dans les eaux maritimes intérieures ou en mer territoriale algériennes sont régis par la loi algérienne.

Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent également aux conflits découlant du sauvetage des épaves en haute mer lorsqu'elles ont été introduites sur le domaine public maritime algérien.

Art. 383. – Les actions découlant du sauvetage ou de l'enlèvement d'une épave maritime sont prescrites par deux ans à compter du jour où les opérations du sauvetage ou d'enlèvement de l'épave sont terminées.

TITRE II

DES GENS DE MER

Chapitre I

ADMINISTRATION DES GENS DE MER

Section I

Définitions et dispositions spéciales

Art. 384. – Complété par un point "e" ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Pour l'application de la présente ordonnance, les termes ci-après s'entendent comme suit :

Un) « Gens de mer » ou « marin » signifie toute personne au service d'un navire, inscrit sur la matricule des gens de mer,

Deux) « Armateur » signifie toute personne physique ou morale qui exploite un navire et engage dans ce but, des gens de mer,

Trois) « Membre d'équipage » signifie toute personne embarquée à bord d'un navire et inscrite sur le rôle d'équipage.

Quatre) « Capitaine » signifie le commandant d'un navire et chef de l'équipage du navire.

Cinq) « Autorité administrative maritime » signifie :

- au niveau central : le ministère chargé de la Marine marchande,
- au niveau local : la circonscription maritime, la station maritime principale et la station maritime,
- à l'étranger : les autorités consulaires ou diplomatiques algériennes.

Art. 385. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Section II

Exercice de la profession

Art. 386. – Toute personne désirant exercer la profession de marin doit réunir les conditions requises et être notamment :

Un) de nationalité algérienne,

Deux) âgée de dix-huit ans révolus,

Trois) apte physiquement,

Quatre) qualité pour la fonction de marin.

Art. 387. – les conditions de qualification professionnelle et d'obtention des titres maritimes correspondants, sont définies par décret pris sur rapport du ministre chargé de la Marine marchande.

Un arrêté interministériel du ministre de la santé publique et du ministre chargé de la Marine marchande détermine les conditions d'aptitude physique pour l'exercice des fonctions à bord des navires.

Art. 388. – La qualité de marin est constatée par l'inscription sur la matricule des gens de mer, tenue par l'autorité administrative maritime compétente.

Art. 389. – L'immatriculation s'effectue sur la demande de l'intéressé après le dépôt d'un dossier composé de documents justifiant l'accomplissement des conditions prévues de l'article 387 ci-dessus.

Dès son immatriculation, le marin est soumis aux dispositions du présent code.

Art. 390. L'inscription sur la matricule des gens de mer peut être refusée à toute personne lorsqu'elle :

Un) ne satisfait pas à une ou plusieurs des conditions fixées à l'article 386 ci-dessus,

Deux) a subi une condamnation à une peine criminelle de plus de trois ans de prison sans sursis,

Trois) lorsqu'une enquête judiciaire est en cours contre elle.

Art. 391. – En cas de refus d'immatriculation, l'intéressé peut dans les trois mois suivant la date de notification de la décision de l'administration maritime compétente, intenter un recours

auprès du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 392. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 393. – Le marin doit, dans l'exercice de ses fonctions porter un uniforme avec les signes et les distinctions de service dont les caractéristiques seront fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Section III

Fascicule de navigation

Art. 394. – Tout marin doit être en possession d'un fascicule de navigation maritime qui constitue la pièce d'identité de marin.

Art. 395. – Le fascicule de navigation maritime doit mentionner les renseignements concernant le marin et notamment :

Un) l'indication de ses nom et prénoms,

Deux) sa date de naissance, son lieu de naissance et sa nationalité,

Trois) son signalement et sa photographie,

Quatre) son lieu de domicile,

Cinq) sa signature et éventuellement son empreinte digitale.

Art. 396. – Le fascicule de navigation maritime doit être mentionner en outre, le nom du navire, le port et la date d'embarquement le nom de l'armateur, la date et le lieu de débarquement, le type et le genre de navigation, les fonctions exercées à bord, ainsi que les visites médicales périodiques effectuées.

Art. 397. – Le fascicule de navigation maritime est délivré par

l'administration maritime compétente du lieu d'immatriculation. Cette autorité peut en outre limiter éventuellement la durée de validité du fascicule et en indiquer clairement cette mention.

A l'étranger, l'autorité consulaire peut établir le document indiqué ci-dessus sur la demande du capitaine, valable pendant la durée du voyage jusqu'à l'arrivée du navire dans le premier port algérien.

Art. 398. – L'administration maritime compétente peut délivrer pour une durée limitée, des fascicules de navigation maritime aux instructeurs et élèves des écoles de formation maritime, sur la demande du directeur de l'école.

Art. 399. – Peuvent également bénéficier d'un fascicule de navigation maritime valable pour un voyage ou une durée limitée, après autorisation du ministre chargé de la Marine marchande :

Un) les personnes compétentes en matière de navigation maritime, de constructions navales, de pêche, se rendant à bord de navires aux fins d'inspections ou de recherches scientifiques,

Deux) les inspecteurs de l'armement,

Trois) les personnes employées par des entreprises maritimes, portuaires ou de pêche, placées à bord des navires en vue d'effectuer un stage pratique.

Art. 400. – Un arrêté du ministre chargé de la Marine marchande détermine la forme et les caractéristiques générales, la durée de validité et précise les conditions d'obtention, de délivrance, et de retrait du fascicule de navigation maritime.

Section IV

Placement et enrôlement des gens de mer

Art. 401. – Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement par le marin d'une rémunération quelconque directe ou indirecte.

Art. 402. – L'enrôlement est la formalité qui consiste en l'inscription du marin ou de toute autre personne employée au service du navire, sur le rôle d'équipage par l'administration maritime compétente.

Art. 403. – Tout navire, sauf les navires de plaisance n'ayant pas d'équipage salarié à bord, doit être obligatoirement en possession d'un rôle d'équipage sur lequel doivent être portés tous les marins embarqués à bord.

Le rôle d'équipage d'un doit mentionner notamment les noms, prénoms, lieu et date de naissance, nationalité, numéro et lieu d'immatriculation, les conditions d'engagement et la fonction à bord de chaque membre de l'équipage.

Art. 404. – Le modèle et les caractéristiques générales du rôle d'équipage et de la carte de circulation, les périodes de leur validité, les mentions, les inscriptions et les radiations, à porter sur ces documents, sont déterminés par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 405. – L'administration maritime compétente doit apposer son visa sur le rôle d'équipage du navire après avoir procédé aux vérifications nécessaires concernant les visites médicales périodiques, les conditions de qualification requises ainsi que la validité des contrats d'engagement maritime des marins devant embarquer, et mentionner l'enrôlement sur le fascicule de navigation maritime de chaque membre de l'équipage.

Art. 406. – Le rôle d'équipage et la

carte de circulation du navire visés et enregistrés par l'administration maritime compétente constituent les titres de navigation tels qu'ils sont définis aux articles 191, 193 et 194 du présent code.

Art. 407. – Tout changement dans la composition de l'équipage ou de la fonction d'un ou plusieurs de ses membres pendant la durée d'armement du navire, doit être mentionné sur le rôle d'équipage et sur le fascicule de navigation maritime du marin, et être visé dans les mêmes conditions prévues à l'article 405 ci-dessus par l'administration maritime compétente.

Art. 408. – Si un navire se trouve dans un port étranger, tout changement dans la composition de l'équipage ou la fonction d'un ou plusieurs membres de cet équipage pendant le voyage, doit être mentionné sur le rôle d'équipage et sur le fascicule de navigation du marin et être visé dans les mêmes conditions prévues à l'article 405 ci-dessus par l'autorité consulaire algérienne.

Art. 409. – Dans le cas où l'autorité consulaire algérienne n'est pas représentée au port du lieu de changement prévu à l'article 408 ci-dessus, le capitaine du navire peut, à titre exceptionnel, en porter mention sur le livre de bord jusqu'au prochain port où l'administration maritime est représentée, auprès de laquelle il doit être procédé aux régularisations nécessaires.

Art. 410. – tout navire doit avoir à bord un équipage qualifié, et en nombre suffisant pour assurer :

Un) la sécurité de la vie humaine en mer,

Deux) les conditions de sécurité, d'hygiène et de travail à bord,

Trois) la durée de travail réglementaire,

Quatre) et d'une manière générale, la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Art. 411. – L'équipage du navire est composé du capitaine, des officiers, des autres marins et des personnes engagées au service du navire.

Le pilote fait partie de l'équipage du navire pendant la période de son service à bord.

En général, l'équipage du navire est divisé en personnel du pont, personnel des machines et personnel du service général.

Les effectifs et les normes de qualification de l'équipage, ainsi que les conditions particulières de service à bord, sont fixés par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande pour chaque catégorie de navire selon son tonnage et le genre de navigation auquel il est affecté.

Art. 412. – L'équipage est placé sous l'autorité directe du capitaine à bord du navire, qui est désigné l'armateur conformément aux dispositions réglementaires de qualification.

Art. 413. – L'ensemble des membres de l'équipage du navire doit être composé de marins algériens. Le ministre chargé de la Marine marchande peut toutefois fixer une certaine proportion de marins étrangers dans la composition de l'équipage ou autoriser un marin étranger à s'embarquer au service d'un navire algérien.

Art. 414. – Dans un port étranger, le capitaine peut exceptionnellement, et s'il y a urgence, pourvoir au remplacement d'un marin ou pour compléter l'équipage, par des marins étrangers dont la proportion sera fixée par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande, pour un voyage défini.

Chapitre II

OBLIGATIONS RECIPROQUES DES GENS DE MER ET DE L'ARMEMENT

Section I

Obligation des gens de mer

Art. 415. – Le marin est tenu :

Un) d'accomplir son travail avec le soin exigé pour la meilleure réalisation des tâches du navire,

Deux) d'observer les règlements d'ordre et de discipline en vigueur ainsi que les mesures édictées en la matière,

Trois) d'observer la discrétion professionnelle,

Quatre) d'observer les règles de coopération, d'entraide et de vie commune à bord du navire,

Cinq) de ne pas se livrer à d'autres activités lucratives,

Six) de prendre soin du navire et de son équipement,

Sept) de préserver l'honneur et la bonne réputation du pavillon algérien,

Huit) de se rendre digne de représenter et de préserver le bon renom du marin algérien.

Art. 416. – Le marin doit accomplir son travail dans les conditions déterminées par les lois et règlements en vigueur ainsi que les usages.

Toutefois en cas d'urgence, le capitaine peut ordonner au marin d'accomplir un travail autre que celui auquel il est affecté. Dans ce cas, le marin conserve sa rémunération à moins que les fonctions effectivement exercées soient supérieures.

Art. 417. – Les marins utilisés à titre permanent ainsi que ceux placés en réserve doivent :

Un) se tenir dans les vingt-quatre heures, après notification, à la disposition de leur armement pour tout embarquement,

Deux) accepter de servir à bord de tout navire de l'armement, suivant leur qualification ou leur grade,

Trois) exercer éventuellement à terre ou à bord de navires désarmés dans les emplois correspondant à leur catégorie professionnelle entre les périodes d'embarquement,

Quatre) prévenir l'armement dans les soixante-douze heures, en cas de maladie ou blessure lorsqu'ils sont à terre et lui adresser au plus tôt les pièces justifiant leur état de santé.

Art. 418. – Lorsqu'il est constaté pendant le voyage de mer un défaut de qualification requise pour l'accomplissement du service pour lequel le marin est affecté il peut être astreint à tout autre travail que le capitaine juge pouvoir lui confier.

Dans ce cas, le marin est rémunéré en fonction de son nouvel emploi. En cas d'une inaptitude au travail à bord du navire à la suite d'un accident ou d'un mauvais état de santé du marin, les salaires du marin ne peuvent être diminués pendant la durée du voyage considéré.

Art. 419. – Lorsque pendant le voyage de mer l'effectif de l'équipage subit une diminution chaque marin, est tenu à la demande du capitaine, d'accomplir un travail supplémentaire.

Dans ce cas, le marin est rémunéré en conséquence.

Le capitaine doit compléter l'équipage à la prochaine escale du navire, quand cette réduction de l'équipage est de nature à entraîner des difficultés dans la bonne conduite du navire, ou un surmenage des membres de l'équipage aptes au travail.

Art. 420. – Le marin est tenu d'accomplir tous les travaux supplémentaires ordonnés par le capitaine dans les circonstances de force majeure, ou celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en danger ou en des circonstances dont le capitaine est seul apte à les apprécier.

Le marin est également tenu de prendre part à une action de sauvetage des autres navires ou personnes se trouvant en danger

ou en perdition en mer.

Art. 421. – Le marin doit prendre soin des instruments, des outils et d'autres moyens mis à sa disposition par l'armateur et veiller à leur conservation.

En cas de leur perte, de leur destruction ou de leur détérioration par la faute du marin, celui-ci est tenu de réparer le préjudice envers l'armateur.

Art. 422. – Le marin est tenu d'accorder une attention particulière à l'observation des méthodes des arrêtées dans son travail pour éviter au mieux des accidents de travail.

Le marin est tenu d'accomplir en dehors de ses heures de service et sans une rémunération supplémentaire le travail de mise en ordre de son poste d'équipage des annexes de ce poste et de ses objets de couchage, et éventuellement de ses ustensiles de cuisine. Toutefois au port, l'entretien des aménagements se fait pendant les heures normales de service.

Art. 423. – Le marin a le droit d'embarquer à bord des denrées ou des objets destinés à son usage personnel. Il lui est toutefois interdit d'embarquer à son usage ou à son compte sans autorisation de l'armateur, des marchandises ou des objets destinés à la vente ou qui peuvent menacer la sécurité du navire, des personnes à bord ou la cargaison, de même que les objets dont la possession et le transport sur les navires sont soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités algérienne ou des autorités des pays où le navire fait escale.

Art. 424. – Le marin est tenu de déclarer en tout temps au capitaine les qualités exactes de denrées de consommation personnelle et les objets qui sont en sa possession. Il est responsable de toutes les conséquences résultant de ses fausses déclarations.

Art. 425. – Le marin qui contrevient aux dispositions de l'article 422 ci-dessus est responsable de tous dommages, amendes ou peines fiscales subis de ce fait par le navire.

Art. 426. – Les objets et les effets laissés à bord par le marin décédé ou disparu, de même que par le marin qui a quitté le navire pour cause de maladie ou d'autres causes, doivent faire l'objet d'un inventaire dressé par le capitaine ou son adjoint, assisté de deux marins et remis, sous scellés, à l'armateur pour les transmettre au marin débarqué ou aux avants droit du marin décédé ou disparu.

Art. 427. – Le capitaine est tenu de mentionner dans le livre de bord tous les événements importants, concernant l'équipage et surtout les circonstances prévues aux articles 416, 418, 419, 420, 424, 425, et 426.

Section II

Obligations de l'armement

Art. 428. – Complété par un point "g" ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.
L'armateur est tenu :

Un) d'assurer la navigation et la sécurité du navire en exploitation, de l'armer et de l'équiper en installations appropriées, conformément aux règlements et à la bonne pratique maritimes.

Deux) d'assurer à bord du navire, un équipage suffisant en nombre et qualité,

Trois) d'assurer les conditions réglementaires d'hygiène et de sécurité du travail à bord du navire,

Quatre) d'éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible, les heures supplémentaires,

Cinq) d'embarquer ou compléter une quantité suffisante et de bonne qualité de vivres, de boissons et de médicaments,

Six) d'accomplir ses obligations envers les marins conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux usages,

Sept) d'établir des contrats d'engagement écrits aux marins.

Art. 429. – Dans le cadre de la réglementation en vigueur, sont à la charge de l'amateur tous les soins médicaux nécessaires au marin pendant son voyage en mer et son séjour au port étranger.

Art. 430. – Alinéa 2 abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

L'armateur est tenu d'assurer le marin sur la vie, contre les accidents du travail, contre la perte de son aptitude d'exercer la profession de marin par suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle et contre la perte de ses effets personnels par suite de naufrage, incendie à bord ou autre cas fortuit ou de force majeure pendant le voyage en mer, sans préjudice de la réglementation en vigueur.

Art. 431. – Sont à la charge de l'armateur les frais funéraires et le rapatriement du corps du marin en cas de décès survenu à bord ou en cas de décès survenu à terre, à l'étranger, lorsqu'au moment de son décès le marin était à la charge de l'armateur.

En cas de décès du marin à bord du navire pendant le voyage en mer, sans possibilité de l'enterrer ou de rapatrier le corps le capitaine doit ordonner une immersion du corps en mer en observent tous les

usages maritimes dans ce domaine.

Art. 432. – En cas de décès du marin, l'armateur est tenu de payer à sa famille qui est légalement ou en fait à sa charge, une indemnité posthume égale au montant d'un mois de salaire de travail pour chaque année passée au service de l'armateur. L'indemnité posthume est due à la famille du marin en sus des indemnités de sécurité sociale.

Section III

Approvisionnement des gens de mer à bord du navire

Art. 433. – L'armateur est tenu de fournir aux marins pendant toute la durée de leur inscription sur le rôle d'équipage du navire, la nourriture gratuite selon le caractère et la durée du voyage.

Sur les navires pratiquant la navigation côtière, l'armateur peut en payer l'équivalent en espèces aux marins.

La nourriture fournie aux marins doit être saine, en quantité suffisante, de bonne qualité, d'une valeur nutritive et suffisamment variée.

Art. 434. – Les navires doivent être armés d'installations, aménagements et équipements appropriés pour l'emménagement et la manipulation des vivres et de l'eau de même que pour la préparation et le service de cuisine et de table à bord.

Le personnel d'approvisionnement de cuisine et de table, doit posséder les aptitudes professionnelles nécessaires, confirmées par certificats ou diplômes de capacité.

Art. 435. – Un arrêté interministériel du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre de la santé publique fixe :

Un) la composition de la ration journalière minimale de la nourriture fournie aux marins sur les différentes catégories de navires selon le genre de navigation effectuée.

Deux) les montants en espèces des équivalents prévus éventuellement, et les conditions requises pour en bénéficier,

Trois) le système du contrôle de provisions, de vivres et d'eau ainsi que tous les locaux et les équipements utilisés pour l'emmagasinage et la manipulation des denrées alimentaires de même que la cuisine, et de toute autre installation utilisée pour la réparation et le service des repas à bord des navires.

Art. 436. – L'équipage du navire a le droit d'élire son délégué pour vérifier pendant le voyage à chaque distribution, les quantités et la qualité des aliments distribués, la composition de la ration journalière, la préparation et le service des repas.

Le délégué a le droit de réclamer, auprès du capitaine, de l'armateur ou de l'autorité administrative maritime dans la mesure où les membres de l'équipage s'en plaignent, et si les conditions de ravitaillement sur le navire ne sont pas conformes aux règlements.

Art. 437. – En cas de réclamation du délégué, prévue à l'article précédent, une enquête ouverte par le capitaine, l'armateur ou l'autorité administrative maritime compétente doit examiner les plaintes déposées. Si les irrégularités sont constatées, l'armateur est tenu de procéder immédiatement aux régularisations nécessaires.

Art. 438. – L'armateur doit assurer sur les navires, à l'exception des navires de pêche et des navires pratiquant la navigation côtière, la gestion d'un magasin d'approvisionnement pour

permettre aux marins de faire des petits achats destinés à leur usage personnel.

Ce magasin est géré pour le compte de l'armateur. La liste des marchandises et leurs prix de vente sont fixés par arrêté interministériel du ministre chargé de la Marine marchande et du ministre des finances.

Section IV

Hébergement des gens de mer à bord de navire

Art. 439. – L'armateur est tenu de mettre à la disposition des marins à bord du navire, des aménagements installés convenablement, ventilés, éclairés, chauffés, et en proportion au nombre d'occupants et exclusivement réservés à leur usage.

Art. 440. – L'armateur est tenu de fournir gratuitement à chaque membre de l'équipage un oreiller, deux couvertures en laine, le linge complet de lit, deux serviettes dont une serviette de bain, et une moustiquaire lorsque le navire se trouve dans des zones tropicales.

Art. 441. – Les objets de couchage fournis par l'armateur sont placés sous la responsabilité des marins qui sont tenus responsables de leur détérioration anormale ou de pertes résultant de leur faute.

Les objets susmentionnés doivent être changés, lavés et nettoyés par périodes fixées dans un règlement intérieur, aux frais de l'armateur.

Art. 412. – Toute cabine et tout poste de couchage doivent être aménagés et meublés de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable pour ses occupants.

Chaque membre de l'équipage doit avoir à sa disposition une armoire et un tiroir munis de serrures pour garder ses effets personnels.

Art. 443. – Les cabines et les postes de couchage doivent être pourvus de tables ou de bureaux et de sièges confortables suivant les besoins.

Art. 444. – Pour autant que cela est possible, les couchettes doivent être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour ne partage la même cabine que des hommes prenant le quart.

A bord des navires touchant des ports infestés de moustiques, l'amateur est tenu de prendre les mesures de précaution pour protéger le logement de l'équipage en munissant de moustiquaires appropriées, les hublots, les ouvertures de ventilation et les portes donnant sur un port ouvert.

Art. 445. – Tout navire qui n'embarque pas de médecin doit être pourvu d'un coffre à médicaments, d'un type approprié, accompagné d'instructions compréhensibles.

L'équipage de tout navire doit être préparé par l'armateur dans le domaine des premiers secours.

Art. 446. – Le ministre chargé de la Marine marchande fixe par arrêté les conditions détaillées concernant les aménagements et l'équipement des différentes catégories de navires pour l'emménagement et la manipulation des vivres et pour le logement de l'équipage.

Section V

Tenue vestimentaire des gens de mer

Art. 447. – L'armateur doit fournir gratuitement à chaque membre de l'équipage, des vêtements de travail et des vêtements de protection selon le caractère du travail effectué à bord du navire.

Les assortiments de ces vêtements, les délais de leur usage, le mode de leur attribution et conservation, la responsabilité pécuniaire des membres

d'équipage pour la perte et la détérioration anormale de ces vêtements par le faute des usagers, sont déterminés par un arrêté du ministre de la Marine marchande.

Art. 448. – L'armateur est tenu de fournir chaque année, à chaque marin engagé pour une durée indéterminée ou pour une durée déterminée ne pouvant être inférieure à une année, un uniforme complet selon le modèle fixé par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande contre remboursement de la moitié des frais par le marin.

L'armateur fait l'avance de ces frais et se fait rembourser pour la partie incombant au marin au moyen de retenues échelonnées sur six mois au plus sur le salaire.

Section VI

Rapatriement de gens de mer

Art. 449. – Tout membre de l'équipage de nationalité algérienne et domicilié en Algérie débarqué ou délaissé à l'étranger pour une cause quelconque, a le droit au rapatriement et à la conduite au port algérien d'embarquement.

Sont à la charge de l'armateur les frais de rapatriement et de conduite du marin, s'il est resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté.

Art. 450. – Le membre de l'équipage de nationalité étrangère débarqué ou délaissé en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être ramené soit dans son pays, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, selon son choix, à moins que le contrat d'engagement ou une convention postérieure ne le déterminent autrement.

Si la réalisation du contrat d'engagement a eu lieu sans faute du marin, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Art. 451. – Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du marin pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Art. 454. – En exerçant son autorité pendant le voyage, le capitaine peut faire arrêter préventivement toute personne qui se trouve à bord du navire dont la conduite est considérée dangereuse pour la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison.

Art. 455. – L'emploi de la force physique ou la détention préventive n'est autorisée que dans le cas où d'autres moyens apparaissent ou s'avèrent insuffisants.

L'emploi de la force physique ou la détention préventive peuvent intervenir si le comportement ou l'attitude d'une personne embarquée à bord constituent une menace pour l'ordre et la sécurité ou entravent la bonne exécution des obligations du capitaine.

La détention préventive d'une personne à bord du navire ne peut se prolonger après l'arrivée du navire dans le premier port algérien ou dans le port du pays dont le détenu est citoyen. Dans ces ports, le capitaine doit remettre le détenu avec un rapport concernant sa détention à bord du navire à la disposition de l'autorité compétente.

Art. 456. – Lorsqu'un crime ou un délit a été commis à bord du navire pendant le voyage, le capitaine après enquête consignée dans un procès-verbal, peut détenir préventivement l'inculpé et le mettre à bord d'un navire de guerre algérien ou le remettre à la disposition de l'autorité compétente dans le premier port algérien.

Art. 457. – Au cas où l'un des membres de l'équipage est soupçonné de transporter à bord du navire des marchandises prohibées au terme de l'article 423 de la présente ordonnance, le capitaine a le droit de procéder à une perquisition.

Suivant les résultats de la perquisition et la nature des objets découverts, le capitaine peut les mettre sous garde ou les préserver d'une autre manière. Si ces objets

Chapitre III

DE LA DISCIPLINE DES GENS DE MER

Section I

Discipline à bord

Paragraphe I

Autorité à bord

Art. 452. – L'autorité à bord du navire sur toute personne embarquée relève du capitaine ou à défaut, du marin qui exerce en fait le commandement du navire.

Art. 453. – Le capitaine est tenu d'assurer l'ordre et la sécurité à bord du navire et de veiller à la bonne exécution de l'expédition entreprise. A cet effet, il exerce tous moyens nécessaires prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

menacent la santé ou la vie des personnes embarquées ou la sécurité du navire ou de sa garnison ou peuvent entraîner à l'encontre du navire des sanctions des autorités compétentes, le capitaine a le droit de les faire détruire.

Art. 458. – Tous les moyens employés par le capitaine dans le cadre de son autorité à bord du navire, doivent être obligatoirement mentionnés sur le livre de bord.

Paragraphe II

Relations à bord

Art. 459. – Tous les membres de l'équipage sont tenus de coopérer à bord du navire, d'observer les règles d'entraide et de vie commune, de veiller à la confiance et au respect mutuels et de contribuer à maintenir l'ordre et la sécurité à bord, dans l'intérêt commun et la bonne réalisation de leur mission.

Art. 460. – Le capitaine est le chef hiérarchique de tous les membres de l'équipage et représente l'armateur à bord du navire.

A ce titre, il veille à la bonne exécution des contrats d'engagement maritime conclu entre l'armateur et les membres de l'équipage et leur donne les instructions nécessaires concernant l'exécution du service à bord.

Art. 461. – Pendant l'absence du capitaine ou dans le cas où il est empêché d'exercer ses fonctions à bord du navire, il est remplacé par le second capitaine et à défaut dans l'ordre hiérarchique par les officiers du pont jusqu'à ce que parviennent les instructions de l'armateur.

Art. 462. – Les officiers responsables du pont, des machines et du service général sont les supérieurs de tous les membres de l'équipage employés dans leur catégorie respective.

Art. 463. – Pendant le service du quart ou de garde à bord du navire, l'officier de quart ou de garde des machines, l'officier radio et les officiers responsables des différentes catégories à bord sont tenus d'exécuter les ordres de l'officier de quart ou de garde du pont, chacun d'eux dans le domaine de son activité.

Art. 464. – Le capitaine et tous les autres officiers à bord du navire doivent traiter les subordonnés membres de l'équipage d'une manière juste, équitable et toujours conformément aux règlements en vigueur.

Ils doivent avoir sous leur protection particulière les mineurs, avoir soin de leur éducation professionnelle et se conduire à leur égard en bons pères de famille.

Art. 465. – Les membres de l'équipage doivent le respect et la confiance envers leurs supérieurs, obéir à leurs instructions et observer strictement les règlements de service à bord du navire.

Art. 466. – Dans les cas prévus aux articles 452, 453, 455 et 456 ci-dessus, les membres de l'équipage doivent prêter au capitaine ou à ses seconds, main-forte, s'ils la requièrent.

Toutefois, le marin membre de l'équipage ne doit pas exécuter les ordres de ses supérieurs s'ils constituent une infraction évidente à la législation et à la réglementation en vigueur.

Art. 467. – Le ministre chargé de la Marine marchande précisera en tant que de besoin, les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

Section II

Des infractions disciplinaires

Art. 468. – modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Tout membre de l'équipage qui commet un acte préjudiciable au déroulement normal du service à bord du navire ou à terre s'expose à une sanction disciplinaire.

Art. 469. – Sont considérées comme infractions à la discipline du service à bord des navires ou à terre, notamment :

Un) la négligence dans un service de quart, de garde ou dans un autre service ;

Deux) la désobéissance à tout ordre concernant le service donné formellement par un supérieur,

Trois) l'absence du bord sans autorisation,

Quatre) la non observation des prescriptions relatives à la sécurité, et à l'hygiène des conditions de travail de même qu'à l'incendie,

Cinq) la dégradation volontaire de matériel, des outils et des objets utiles à la navigation, au chargement ou déchargement des marchandises ou à la sécurité du navire,

Six) l'introduction ou l'admission volontaire à bord du navire des personnes non autorisées,

Sept) l'introduction ou l'admission volontaire à bord du navire des objets ou marchandises mentionnés à l'article 422, du présent code

Huit) l'ivresse à bord pendant le service ; l'ivresse en dehors du navire si elle entraîne un scandale public,

Neuf) la non observation des règles de coopération, d'entraide et de vie commune et particulièrement le manque de respect mutuel, entre les

membres de l'équipage, des insultes de même que les querelles et disputes à bord,

Dix) toute autres infractions aux règlements maritimes en vigueur.

Art. 470. – Tout capitaine commet une infraction à la discipline s'il contrevient aux dispositions du présent code et des textes d'application en ce qui concerne notamment :

Un) l'enrôlement des marins et l'obligation d'avoir un rôle d'équipage à bord du navire,

Deux) le complément de l'équipage du navire en cas de nécessité,

Trois) le soin des effets laissés à bord par le membre de l'équipage décédé, disparu ou débarqué pour cause de maladie,

Quatre) la descente des membres d'équipage à terre,

Cinq) les mentions sur le livre de bord,

Six) la protection des mineurs et la sécurité du travail à bord du navire,

Sept) l'organisation du travail du ravitaillement, du couchage et de la protection médicale à bord du navire,

Huit) l'observation des règles prescrites par les règlements maritimes,

art. 471. – Modifié et complété par les points "c" et "j" ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Sans préjudice des poursuites pénales, la faute disciplinaire est punie de l'une des sanctions suivantes :

Un) la réprimande,

Deux) l'avertissement verbal ou écrit,

Trois) la consigne à bord,

Quatre) le blâme,

Cinq) l'interdiction d'exercer une fonction de bord effective de trois mois à un an.

Six) La suspension de service, sans droit à aucune rémunération pour une période ne pouvant excéder six mois,

Sept) La rétrogradation,

Huit) La révocation,

Neuf) La radiation de la matricule des gens de mer,

Dix) Le retrait provisoire ou définitif du brevet de navigation.

Art. 472. – Modifié et complété ; Loi n°.98-05 du 25 juin 1998.

Sans préjudice des dispositions de la réglementation en vigueur, applicables en la matière, les sanctions figurant aux points a, b, et c de l'article 471 ci-dessus sont prononcées par le capitaine à l'égard des membres de l'équipage.

Les sanctions prévues aux points d, e, f, g, et h du même article sont prononcées par l'armateur.

La radiation et le retrait de brevets sont prononcés par le ministère chargé de la Marine marchande.

Les cas et les conditions de retrait temporaire ou définitif des brevets et de radiation sont fixés par voie réglementaire.

Art. 473. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 474. – Les sanctions disciplinaires ne peuvent être prononcées qu'après une enquête prévue ci-dessous, et suivant la nature et la gravité de la faute commise par le membre de

l'équipage en tenant compte des motifs de son acte, de son caractère, de son comportement habituel à bord, ainsi que du préjudice causé en matière d'ordre et de sécurité à bord du navire.

Art. 475. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 476. – La poursuite d'une faute disciplinaire est prescrite par six mois à compter du jour où la faute a été commise.

Section III et IV .Chapitre III. Livre I de l'ordonnance n°. 76.80 du 23 octobre 1976 comportant les articles 477 à 567, modifiées et complétées ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Section III

Dispositions pénales

Paragraphe I

Des contraventions maritimes

1.1 Contraventions de première catégorie

art. 477. – Est puni d'un emprisonnement de dix (10) jours à un (1) mois et d'une amende de 1.000 DA à 10.000 DA, toute personne embarquée ou membre d'équipage qui commet l'un des actes suivants :

▫ la désobéissance simple à tout ordre concernant le service sans résistance à une sommation formelle par un supérieur ;

▫ l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service ;

▫ l'absence irrégulière du bord, dont se rend coupable soit un marin qui n'est pas de service ou un marin qui est affecté à un poste autre qu'un poste de garde ou de sécurité ;

▫ la non observation des règles de coopération d'entraide et de vie commune.

1.2– Contraventions de deuxième catégorie

art. 478. – Est d'un emprisonnement de dix (10) jours à deux mois et une amende de 2.000 DA à 20.000 DA, toute personne embarquée ou membre d'équipage qui commet l'un des actes suivants :

▫ toute autre contravention de première catégorie qui est commise au cours d'un même embarquement par toute personne embarquée ;

▫ Toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du navire ;

▫ le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation formelle faite par un supérieur à un marin ou par le capitaine à un passager ;

▫ l'ivresse à bord avec désordre ;
▫ le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un subalterne, à bord ou à terre ;

▫ la négligence dans un service de quart ou de garde notamment le fait de s'être endormi en service ;

▫ le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;

▫ l'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire ;

▫ l'absence irrégulière du bord dont se rend coupable un marin lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité sans que son absence n'entraîne des conséquences dommageables au navire ;

▫ l'absence irrégulière du bord, dans les ports étrangers, d'un marin qui n'est pas de service lorsque cette absence ne l'a pas empêché de reprendre son service à bord ;

▫ la dégradation involontaire de

matériel ;

▫ l'abandon non justifié de sa cabine par un passager arrêté ;

▫ l'abandon non justifié du poste de garde par tout membre de l'équipage ;

▫ les querelles et disputes sans voies de fait.

Paragraphe II

Des délits et crimes maritimes

2.1 – Les atteintes à la sécurité de la navigation maritime

Art. 479. – Est puni d'une amende de 50.000 DA à 300.000 DA tout capitaine qui volontairement ou par négligence prend la mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité, insuffisamment armé, équipé ou approvisionné et tout armateur qui met à sa disposition un tel navire.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier, met en danger, le navire lui même ou d'autres navires, les personnes, les cargaisons ou l'environnement marin, la peine est l'emprisonnement de trois (3) mois à deux (2) ans et l'amende de 100.000 à 600.000 DA.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier ci-dessus, a eu pour conséquence des blessures entraînant une incapacité totale provisoire, la peine est celle prévue par l'article 264 du code pénal.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier a eu pour conséquence la perte du navire ou des blessures entraînant une infirmité permanente, la peine est la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans. En cas de mort d'une ou de plusieurs personnes, alors que les conséquences en étaient prévisibles la peine est la réclusion à perpétuité.

Art. 480. – Est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à

cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, toute personne embarquée à bord qui, volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre, à la sécurité du navire, aux chargement et déchargement du navire ou qui endommage ou vend des vivres embarquées pour le ravitaillement des personnes à bord.

Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du code pénal.

Art. 481. – Est puni de la peine de mort, quiconque fait échouer, perdre, ou détruit volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit.

Art. 482. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, quiconque empêche ou gêne la direction ou les manœuvres nautiques du navire ou enfreint l'ordre ou la sécurité à bord du navire.

Si les actes mentionnés à l'alinéa premier ci-dessus sont de nature à exposer les personnes, le navire, la cargaison ou l'environnement marin à un danger, la peine d'emprisonnement est de six (6) mois à cinq (5) ans et l'amende de 50.000 DA à 500.000 DA.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier a eu pour conséquence la perte du navire ou des blessures entraînant une infirmité permanente, la peine d'emprisonnement est de deux (2) à cinq (5) ans.

En cas de mort d'une ou de plusieurs personnes alors que les conséquences en étaient prévisibles, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans.

Art. 483. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à

cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine, officier, pilote ou tout autre membre de l'équipage qui, se rendant coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes ou de tout autre fait de négligence, a entraîné pour son navire ou pour un autre navire, soit un abordage soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave de son navire, de sa cargaison ou porté atteinte à l'environnement.

Le fait mentionné à l'alinéa premier ci-dessus qui a eu pour conséquence des blessures entraînant une incapacité totale provisoire est puni, selon le cas, par les peines prévues aux articles 264 et 442 du code pénal.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier a eu pour conséquence la perte du navire ou des blessures entraînant une infirmité permanente, la peine est l'emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans.

En cas de mort d'une ou de plusieurs personnes, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans.

Art. 484. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine qui, après un abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par cet abordage l'équipage et les passagers du navire abordé.

La même peine est applicable au capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne au lieu de l'événement avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre navire, à son équipage et ses passagers ou sans être autorisé par le directeur des opérations de coordination de

recherche et de sauvetage maritimes.

Si une ou plusieurs personnes ont péri suite à la non exécution des obligations visées aux alinéas précédents, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans.

Après un abordage, est puni d'un emprisonnement de six (6) jours à trois (3) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache de départ et de destination de celui-ci.

Art. 485. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine qui peut le faire sans danger pour son équipage ou les passagers, ne prête pas assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre ou de mort.

Si la personne trouvée a péri par suite de la non exécution de l'obligation visée à l'alinéa précédent, la peine est la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans et l'amende de 50.000 DA à 200.000 DA.

Art. 486. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six mois, tout capitaine qui, pendant le voyage alors que son navire se trouve en danger, l'aura abandonné sans nécessité ou sans avoir pris l'avis de ses officiers.

Est passible de la même peine tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas le dernier à bord ou qui en cas de danger et avant d'abandonner son navire :

▪ néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers ;

▪ néglige de sauver les documents du bord, les objets et les marchandises les plus précieux.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout membre de l'équipage qui abandonne le navire en danger sans l'autorisation du capitaine.

Art. 487. – Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine, officier, pilote ou tout membre de l'équipage qui n'observe pas les règles relatives à la direction nautique du navire, ne respecte pas la route à suivre ou les règlements régissant la sécurité de la navigation maritime.

Si les actes indiqués à l'alinéa premier ci-dessus sont commis durant la nuit ou dans de mauvaises conditions météorologiques, la peine sera l'emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et l'amende de 20.000 DA à 100.000 DA.

Art. 488. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 150.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout armateur, propriétaire ou capitaine qui fait naviguer ou tente de faire naviguer son navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été retiré ou suspendu.

Art. 489. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 20.000 DA, tout propriétaire d'épave qui, mis en demeure d'accomplir les opérations d'enlèvement de cette épave, refuse de procéder à son enlèvement.

Lorsque cette épave présente en totalité ou en partie un caractère dangereux pour la navigation, la pêche, l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, la peine est l'emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et l'amende de 20.000 DA à 100.000 DA.

La juridiction prononce en outre, à l'encontre du propriétaire, le paiement de tous les frais engagés par l'autorité maritime compétente pour l'exécution des opérations d'enlèvement ou de réparation de tout dommage causé par ces opérations.

Art. 490. – Est puni d'une amende de 5.000 DA à 150.000 DA quiconque aura enfreint les obligations de déclaration prévues à l'article 359 de l'ordonnance.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 15.000 DA à 150.000 DA, quiconque aura fait une fausse déclaration, concernant, le temps, le lieu et les circonstances de la découverte et du sauvetage de l'épave.

Est puni d'un emprisonnement de six (6) à deux (2) ans et d'une amende de 100.000 DA à 5.000.000 DA, quiconque détourne une épave à caractère historique.

Art. 491. – Est puni d'un emprisonnement d'un an à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, quiconque se trouvant à bord d'un navire ayant connaissance d'un fait ou d'un danger pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation, aux personnes embarquées ou à la cargaison n'a pas aussitôt informé la hiérarchie ou les autorités.

Art. 492. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA, quiconque ayant connaissance de décès ou blessures d'une ou de plusieurs personnes à bord, de perte de matériel ou tout objet en mer, de dommage matériel affectant tout navire dans les eaux sous juridiction nationale ou un navire algérien là où il se trouve ou de tout dommage porté à l'environnement maritime et qui n'a pas informé les autorités maritimes algériennes compétentes.

Art. 493. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, le capitaine de tout navire algérien ou étranger qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures algériennes :

- toute règle de circulation maritime édictée en application de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer ;

- toute obligation édictée par les dispositions réglementaires fixant les chenaux de sortie ou d'entrée aux ports et ceux délimitant les zones de mouillage autorisées ;

- toute obligation édictée par l'autorité maritime compétente en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes algériennes.

Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine par le capitaine d'un navire algérien ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autre substances dangereuses, l'amende est portée à 5.000.000 DA.

Les mêmes peines sont applicables au capitaine de tout navire algérien qui aura, hors des eaux territoriales ou intérieures algériennes, enfreint toute règle de circulation maritime édictée en application de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer.

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine sera la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans.

Art. 494. – Est puni d'une amende de 100.000 DA à 600.000 DA, tout capitaine de navire algérien ou étranger ayant plus de 24 mètres de long ou ayant plus de 50 tonnes de jauge brute qui, 24 heures avant son entrée dans les eaux intérieures algériennes, n'aura pas signalé aux autorités

compétentes le nom, le pavillon, le port d'attache, le port de destination de son navire et la nature de la cargaison transportée.

Ce délai est ramené à 12 heures lorsque la durée du voyage est inférieure à 24 heures.

Art. 495. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 600.000 à 3.000.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine de navire algérien ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses qui aura pénétré dans les eaux territoriales algériennes, sans avoir signalé aux autorités compétentes la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement.

Dans le cas d'accident entraînant des conséquences sur l'environnement le capitaine est puni de la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans et d'une amende de 3.000.000 DA à 6.000.000 DA ou de l'une de ces deux peines.

La même peine est applicable à tout complice ayant participé ou facilité les opérations indiquées dans le présent article.

Art. 496. – Est puni d'une amende de 100.000 DA à 600.000 DA, tout capitaine qui aura enfreint les règles de transport de matières dangereuses telles que fixées à l'article 801-1 ci-dessus.

Est puni d'une amende de 10.000 à 100.000 DA quiconque transporte, embarque ou débarque dans l'enceinte portuaire des matières dangereuses sans avoir apposé au préalable les marques et les labels réglementaires sur l'emballage de ces matières.

En cas d'accident, l'inculpé est puni d'un emprisonnement de deux (2) à trois (3) ans d'une amende de 50.000 DA à 500.000 DA.

Art. 497. – Est puni d'une amende de 100.000 à 600.000 DA, tout capitaine qui ne se sera pas conformé aux règles relatives au transport de produits alimentaires destinés à la consommation humaine ou animale telles que fixées à l'article 801-2 ci-dessus.

Art. 498. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à dix (10) ans et d'une amende de 600.000 DA à 3.000.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine de navire algérien ou étranger qui, se trouvant dans les eaux territoriales algériennes, aura porté assistance ou remorqué un navire à propulsion nucléaire ou tout autre navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, définies par voie réglementaire, sans avoir signalé immédiatement aux autorités compétentes la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries.

Art. 499. – Est puni de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans et d'une amende de 3.000.000 DA à 6.000.000 DA, tout capitaine de navire algérien ou étranger transportant des produits radioactifs ou doté de moyen de propulsion nucléaire qui aura pénétré dans les eaux territoriales algériennes sans avoir signalé aux autorités compétentes, la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement.

Dans le cas d'accident d'un tel navire, le capitaine est puni de la réclusion à perpétuité.

Art. 500. – Est passible de la peine de mort, tout capitaine de navire algérien ou étranger qui a, délibérément, déversé dans les eaux sous juridiction nationale des déchets radioactifs.

2.2 – Les atteintes à l'ordre de la navigation maritime.

Art. 501. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à

cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 1.000.000 DA, tout capitaine de navire qui effectue, dans les eaux sous juridiction nationale, la navigation sous les pavillons de plusieurs Etats.

La juridiction qui prononce le jugement doit en outre ordonner la confiscation de ce navire.

Art. 502. – Est puni d'un emprisonnement d'un an à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, tout capitaine d'un navire étranger qui, dans les eaux territoriales ou dans un port algérien, arbore un pavillon autre que le pavillon de l'Etat du port d'immatriculation.

La juridiction compétente prononce en outre, la confiscation du navire arborant le faux pavillon.

Art. 503. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, toute personne qui arbore en mer le pavillon algérien sur un navire qui n'est pas inscrit au registre algérien d'immatriculation des navires.

Art. 504. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans d'une amende 20.000 DA à 100.000 DA, le capitaine d'un navire algérien qui n'arbore pas en mer sur ce navire le pavillon national ou arbore sur ce navire un pavillon étranger.

Art. 505. – Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, le capitaine d'un navire algérien qui n'arbore ou ne hisse pas sur ce navire le pavillon algérien selon le modèle et la manière prescrite pour chaque catégorie de navires algériens.

Art. 506. – Est passible d'une amende de 20.000 DA à 40.000 DA, tout capitaine qui enfreint les prescriptions concernant l'obligation de :

▫ présenter le pavillon aux unités flottantes des forces navales et des

garde-côtes ;

▫ arborer le pavillon à l'entrée du navire dans les eaux territoriales et dans les ports ;

▫ tenir et conserver à bord les documents et titres réglementaires.

Art. 507. – Est puni d'une amende de 20.000 Da à 100.000 DA, le capitaine d'un navire étranger qui, à l'entrée de ce navire dans les eaux territoriales, outre son pavillon national, ne hisse pas le pavillon algérien d'une manière appropriée conformément à la pratique maritime internationale.

Art. 508. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA quiconque, par négligence, ne se conforme pas aux dispositions réglementaires sur les marques extérieures d'identité des navires ou efface, rend méconnaissables, couvre ou cache par un moyen quelconque les noms, les lettres et numéros portés sur son navire ou sur ses accessoires.

Si les faits indiqués ci-dessus sont commis volontairement, le coupable est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA.

Art. 509. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 à 100.000 DA, tout capitaine qui fait sortir le navire d'un port algérien ou qui quitte la rade ou la zone de mouillage dans laquelle il se trouve, en dépit de l'interdiction des autorités maritimes et administratives compétentes ou de l'autorité judiciaire.

Art. 510. – Est puni de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans, quiconque a présenté des documents falsifiés qui ont conduit à l'obtention de l'acte de nationalité algérienne de son navire.

La même peine est encourue par

tout complice.

Le jugement de condamnation doit prononcer, sous réserve des droits des tiers, la confiscation dudit navire.

Art. 511. – Est passible d'une amende de 20.000 DA à 50.000 DA, le propriétaire ou l'amateur non propriétaire d'un navire qui omet notamment :

- d'inscrire le navire au registre d'immatriculation des navires ou de le radier de ce registre, dans les délais prescrits ;

- de fournir les indications et les documents requis pour l'immatriculation au registre ou pour la radiation du navire du registre ;

- d'aviser l'autorité maritime compétente de toutes les modifications dans la propriété ou dans l'utilisation du navire dans les délais prescrits.

Art. 512. – Est puni d'une amende de 100.000 DA à 500.000 DA le propriétaire qui transfère la propriété d'un navire algérien ou de sa part sur ce navire à un étranger, en violation des dispositions de la présente ordonnance.

Art. 513. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 500.000 DA, tout capitaine qui vend, sans autorisation, le navire dont il a le commandement ou qui détourne volontairement à son profit ou au profit d'autrui le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, volontairement et dans une intention préjudiciable, fait fausse route.

Art. 514. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, tout capitaine qui détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord ou qui opère des déchargements frauduleux.

Art. 515. – Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne présente pas son rôle d'équipage et le registre des infractions à l'autorité maritime compétente dans les quarante huit (48) heures de son arrivée dans un port algérien ou à la représentation consulaire ou diplomatique algérienne qui réside dans les limites administratives dont dépend le port étranger.

Art. 516. – Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA tout capitaine de navire algérien se trouvant en rade ou dans un port étranger s'abstient, sans motif légitime, de se rendre à bord d'un navire de guerre algérien alors qu'il y a été convoqué.

Art. 517. – Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, selon le cas, soit d'un rôle d'équipage soit d'un permis ou d'une carte de circulation ou qui n'exhibe pas l'un desdits documents à la première réquisition des autorités chargées des contrôles, est punie d'une amende de :

- 20.000 DA à 50.000 pour les navires d'une jauge brute supérieure à 25 tonneaux ;

- 5.000 DA à 20.000 DA pour les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux.

Une peine d'emprisonnement de deux (2) à six (6) mois est également appliquée si le coupable s'est fait délivrer un permis ou une carte de circulation au lieu d'un rôle d'équipage ou s'il a pris la mer avec des documents périmés. Dans tous les cas, le navire doit être retenu par l'agent verbalisateur au port jusqu'à régularisation de la situation administrative du navire.

Les frais de gardiennage du navire sont à la charge du contrevenant.

Art. 518. – Sans préjudice des dispositions de l'article 172 de cette ordonnance, est puni d'une

amende de 10.000 DA à 500.000
DA tout capitaine qui :

▣ fait entrer son navire dans un port algérien ou le fait sortir de ce port sans pilote ;

▣ ne facilite pas l'embarquement et le débarquement du pilote ;

▣ refuse de payer les frais de pilotage.

La même peine s'applique au responsable de l'organisme chargé du pilotage qui ne met pas de pilote à la disposition du capitaine du navire soumis à l'obligation de pilotage.

Art. 519. – Est puni de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans avec la confiscation du navire ainsi que les biens et les moyens se trouvant à son bord quiconque a commis, tente de commettre ou participe à des actes de piraterie.

Sont considérés comme actes de piraterie :

▫ tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, commis par l'équipage ou par les passagers et dirigés ;

- contre tout navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

- contre tout navire ou contre des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

▫ tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire est un navire pirate.

Art. 520. – Est punie d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans, toute personne qui, à partir d'un navire ou d'une installation, même se trouvant en haute mer, effectue sans autorisation des émissions radio ou de télévision à l'intention du grand public algérien ou susceptible de brouiller les radiocommunications autorisées.

Si ces émissions sont effectuées en état d'urgence ou de guerre, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans. Dans tous les cas le navire et le matériel d'émission sont confisqués.

Art. 521. – Est passible d'une amende de 200.000 DA à 600.000 DA, le capitaine d'un navire ayant refusé d'obtempérer aux injonctions de l'autorité maritime ne mer.

2.3 – Les atteintes à l'ordre et la discipline à bord des navires

Art. 522. – Est puni d'un emprisonnement d'un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, toute personne qui, sur un navire algérien exerce, sans l'autorisation de l'autorité administrative maritime compétente et hors le cas de force majeure, soit

le commandement du navire, soit toute autre fonction du bord.

Art. 523. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à bord de son navire.

La même peine est infligée à l'armateur complice.

Art. 524. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine, officier ou tout autre supérieur qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité envers une personne embarquée.

Est passible de la même peine tout membre de l'équipage qui se rend coupable d'outrage envers un autre membre de l'équipage.

Est puni conformément aux dispositions du code pénal, tout capitaine ou membre d'équipage qui, sans motif légitime, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, la peine peut être doublée si la victime est une novice ou un mousse.

Art. 525. – Tout capitaine qui, sauf le cas de force majeure, rompt son engagement, néglige sciemment son obligation de diriger son navire ou abandonne son navire avant d'avoir été remplacé est puni :

▫ d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, si le navire se trouvait en sûreté dans un port,

▫ d'un emprisonnement de six (6) mois à (5) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA si le navire était en rade ou en mer.

Art. 526. – Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA tout capitaine qui, ne se tient pas en personne dans le poste de commande de son navire à l'entrée et à la sortie des ports.

Art. 527. – Est puni d'un emprisonnement de six(6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout membre de l'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité et que ce fait a entraîné des conséquences dommageables.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui aura retenu un marin contre son gré et sans motif valable à l'issue de l'expiration de sa période d'embarquement.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA tout membre d'équipage d'un navire algérien qui s'endort pendant le service, ou qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lors des préparations du navire à l'appareillage ou lorsqu'il est de service et que ces faits ont entraîné des conséquences dommageables.

Art. 528. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans et d'une amende de 15.000 DA à 150.000 DA, tout capitaine, officier ou tout autre membre de l'équipage qui s'inscrit sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

Art. 529. – Nonobstant les dispositions du code des douanes, est punie d'un emprisonnement de trois (3) mois à deux (2) ans et d'une amende 5.000. DA à 50.000 DA, toute personne embarquée qui commet ou tente de commettre, à l'insu de l'amateur, un acte de fraude ou de contrebande.

Si le coupable est le capitaine ou l'officier, la peine est doublée.

Art. 530. – Est punie d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, toute personne embarquée qui introduit à bord d'un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste.

Art. 531. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois et d'une amende de 2.000 DA à 20.000 DA, toute personne embarquée coupable d'avoir introduit de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni d'un emprisonnement d'un (01) à six (6) mois et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, le capitaine ou l'amateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses, destinées à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires ou en aura autorisé l'embarquement .

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine, officier ou tout autre membre de l'équipage qui altère des marchandises faisant parties de la cargaison.

Art. 532. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 100.000 DA à 500.000 DA, toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres produits de consommation par le mélange de substances détériorant leur qualité.

S'il en résulte pour une ou plusieurs personnes une maladie, une infirmité ou la mort, les dispositions de l'article 432 du code pénal sont applicables selon le cas.

Art. 533. – Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 25.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui refuse

ou néglige, sans motif légitime :

▣ de faire les constatations requises en cas de crime, de délit, de contravention maritime ou de faute disciplinaire commise à bord,

▣ de rédiger soit les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition, les testaments, les actes de procuration, de consentement et d'autorisation, les rapports de maladies, blessures ou décès,

▣ de tenir régulièrement et conserver à bord du journal du bord, le registre des infractions et tous autres documents prescrits par la réglementation en vigueur.

Art. 534. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA, tout capitaine qui est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire et tout autre membre d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

La peine est doublée contre le capitaine qui récidive.

Art. 535. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition des représentations diplomatiques ou consulaires algériennes pour rapatrier des citoyens algériens.

Art. 536. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout membre de l'équipage qui, après une sommation du capitaine ou d'un officier de service, refuse d'obéir ou résiste à un ordre concernant le service pour assurer la sécurité du navire, de la navigation, des personnes embarquées ou de la cargaison, de même que pour le maintien de l'ordre à bord du navire, lorsque la non-exécution de cet ordre est de

nature à entraîner des conséquences dommageables.

Art. 537. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA, tout membre de l'équipage qui, dans la situation définie à l'article 536 ci-dessus, exécute les ordres de ses supérieurs avec négligence et met ainsi en danger la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison.

Art. 538. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, tout membre de l'équipage qui résiste avec force ou qui menace d'employer la force pour empêcher son supérieur d'employer les moyens réglementaires pour le maintien de la sécurité et de l'ordre à bord du navire ou agresse son supérieur pendant que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions.

La même peine est applicable à tout membre de l'équipage qui, dans la situation prévue à l'alinéa précédent, commet un acte agressif contre un autre membre de l'équipage qui assiste le supérieur pendant l'exercice de ses fonctions à bord du navire.

La peine est la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans et l'amende de 20.000 DA à 200.000 DA, si les faits mentionnés aux alinéas précédents ont été commis par deux ou plusieurs membres de l'équipage agissant de concert.

Art. 539. – Sont punis, les membres de l'équipage selon leur grade, et les personnes embarquées qui collectivement et étant armés ou non, se livrent à des violences à bord du navire ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent de rentrer dans l'ordre après une sommation formelle.

- de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans pour les officiers,

- et de cinq (5) à dix (10) ans pour les membres de l'équipage et les autres personnes embarquées.

Sont punies comme les officiers, les personnes embarquées qui n'exercent pas à bord un emploi salarié si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Art. 540. – Est puni d'un emprisonnement d'un (1) mois à trois (3) ans et d'une amende de 5.000 DA à 25.000 DA quiconque, embarqué à bord d'un navire se rend coupable de voies de fait contre le capitaine, ayant entraîné une incapacité de travail de moins de quinze jours.

Le coupable est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à cinq (5) ans, et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de quinze jours.

Art. 541. – Est punie de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, ayant occasionné des dommages au navire, à sa cargaison ou des blessures au capitaine ou à toute personne à bord du navire.

La même peine est applicable pour toute tentative de complot ou d'attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes.

Art. 542. – La résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles, est considérée comme un acte de légitime défense dans tous les cas mentionnés aux articles ci-dessus de la présente section où il y a acte d'agression physique contre le capitaine et son autorité à bord.

Art. 543. – Est puni d'une amende

de 50.000 DA à 100.000 DA par l'autorité maritime compétente et pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, tout capitaine qui embarque un membre de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit sur le rôle d'équipage annexe.

Art. 544. – Est punie d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, toute personnes autres que les agents de l'Etat habilités, qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'amateur, ou sans y être requis pour les besoins du service.

En cas de récidive la peine sera l'emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et l'amende de 20.000 DA à 100.000 DA.

Art. 545. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5)ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée.

La même peine est applicable à tout membre de l'équipage ou tout employé qui, soit à bord soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres.

La même peine est également applicable aux personnes qui, par quelque manœuvre que ce soit se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

Les frais de refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère, sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis.

Art. 546. – Est punie conformément aux dispositions de l'article 222 et

suivants du code pénal, toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime, en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou titres.

Art. 547. – Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, tout armateur qui contrevient aux dispositions du code maritime et des textes pris pour son application en ce qui concerne l'emploi à bord d'un navire de capitaine, d'officiers et d'autres marins qualifiés en qualité et dans les proportions établies.

Art. 548. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine qui, sans raison grave, a laissé un ou plusieurs membres de l'équipage à l'étranger sans l'autorisation de l'autorité administrative maritime compétente.

Art. 549. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA, tout capitaine qui ayant laissé à terre dans un port où l'autorité administrative maritime algérienne n'est pas représentée, un membre de l'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement.

La même peine est encourue par le capitaine qui ayant laissé à terre avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé, ne donne pas un avis de cette mesure à l'autorité consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué ou, à défaut, à l'autorité locale.

Art. 550. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, toute personne, embarquée sur un navire algérien ou étranger qui, dans la limite des eaux territoriales algériennes, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant des autorités

maritimes compétentes.

Est passible de la même peine toute personne embarquée sur un navire algérien qui, hors des eaux territoriales algériennes, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par l'autorité consulaire algérienne.

Art. 551. – Est coupable de délit et punie d'un emprisonnement de six (6) jours à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, toute personne embarquée qui a commis pour la troisième fois l'une des contraventions indiquées à l'article 478 de la présente ordonnance.

Art. 552. – Dans le cas d'une condamnation d'un marin à une peine de réclusion notamment en raison d'une sortie en mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité, d'un abandon du navire en danger en mer, de l'inexécution des ordres ou d'un abandon injustifié d'un poste important pour la sécurité du navire ou de la navigation ainsi que pour d'autres raisons appréciées par la juridiction comme graves, celle-ci peut prononcer à l'encontre du marin une peine complémentaire d'interdiction ou de suspension des fonctions exercées à bord des navires ou de privation temporaire ou définitive de l'exercice de la profession de marin.

Art. 553. – Les dispositions des articles 482 à 487 et 506 du présent chapitre sont applicables également aux marins étrangers qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'acte délictueux a eu lieu dans les eaux territoriales algériennes.

Art. 554. – Toute personne physique ayant commis les infractions prévues au présent paragraphe est passible des mêmes peines lorsque celle-ci a agit pour le compte ou au profit d'une personne morale.

Art. 555. – Sont punis, conformément aux dispositions du code pénal, les délits et crimes non

mentionnés au présent chapitre et commis à bord des navires ou à terre par les marins et les personnes embarquées.

Art. 556. – Les dispositions du code de procédure pénale sont applicables aux délits et crimes prévus par le présent chapitre en ce qui concerne notamment la prescription de l'action publique.

Section IV

COMPETENCE ET PROCEDURE

Paragraphe I

Dispositions générales

Art. 557. – Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent livre, outre les officiers de police judiciaire et les personnes mentionnées par la législation en vigueur :

- les capitaines des navires à bord desquels les infractions ont été commises,
- les administrateurs des affaires maritimes et les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes,
- les agents assermentés du service national des garde-côtes.

Les deux premières catégories de personnels visés ci-dessus prêtent serment devant les juridictions compétentes de leur lieu de résidence.

Art. 558. – Les procès-verbaux concernant les recherches et les constations des infractions, dûment signés, et établis conformément aux dispositions du code de procédure pénale par les personnes énumérées à l'article 557 ci-dessus sont transmis, au procureur de la république et font

foi jusqu'à preuve du contraire. Ils ne sont pas soumis à confirmation.

Art. 559. – Un registre spécial dit "registre des infractions" est tenu à bord de tout navire algérien d'une jauge supérieure à 30 tonneaux de jauge brute.

Le capitaine mentionne au registre des infractions, la nature des infractions maritimes commises à bord, les résultats des enquêtes effectuées ainsi que les mesures prises conformément aux lois et règlements.

Art. 560. – Le registre des infractions doit être présenté dans les deux jours de l'arrivée du navire au port, à l'administration des affaires maritimes chaque fois qu'une infraction maritime a été commise ainsi que le dossier de l'enquête préliminaire se rapportant à cette infraction.

Art. 561. – L'administrateur des affaires maritimes tient un registre spécial dit "registre des suites judiciaires" sur lequel il mentionne les peines prononcées par la juridiction compétente.

Les peines sont inscrites, au vu du bulletin judiciaire n° 2, sur la fiche d'immatriculation du marin concerné.

Paragraphe II

Des procédures de constatation des infractions maritimes

Art. 562. – Lorsque le capitaine a connaissance d'une infraction commise à bord, il procède immédiatement à une enquête.

Le capitaine interroge l'auteur sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

En fonction des résultats de l'enquête, le capitaine peut soit disculper le prévenu, soit lui infliger une sanction disciplinaire ou, en cas d'infraction maritime, faire comparaître l'auteur

immédiatement devant lui et dresser procès-verbal.

Il mentionne immédiatement sur le registre des infractions la nature de l'infraction relevée et les mesures prises.

L'auteur prend connaissance de ces énonciations et il est requis de signer, à défaut de quoi son refus de signer est mentionné.

Dans le cas d'une contravention, délit ou crime, le capitaine peut placer l'auteur en garde à vue à bord tout le long du voyage.

Art. 536. – Sont tenus de demeurer chacun dans sa cabine, les membres de l'équipage et les passagers ayant une cabine personnelle mis en garde à vue.

Le marin ou le passager, n'ayant pas de cabine personnelle, mis en garde à vue est placé dans le poste de discipline.

L'emplacement et l'aménagement du poste de discipline doivent être soumis à l'approbation de l'autorité judiciaire compétente.

Le poste de discipline doit être distinct du local où vivent les membres de l'équipage toutes les fois que les dispositions matérielles du bord le permettent.

Les membres de l'équipage et les passagers placés en garde à vue doivent être conduits sur le pont aux moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

La mesure de la garde à vue n'est subie qu'en mer et dans les ports étrangers d'escale ; elle prend fin de plein droit dès le premier mouillage en rade algérienne.

Art. 564. – Lorsque l'infraction maritime a été commise par le capitaine ou avec sa complicité, l'administrateur des affaires maritimes ou l'autorité consulaire procède, selon le cas, à une enquête préliminaire.

Si la gravité des faits nécessite la garde à vue du capitaine, il est procédé immédiatement à son remplacement.

Dans tous les cas, le procureur de la république compétent doit être saisi.

Art. 565. – Après toute perte de navire, abordage, échouement et tout accident en mer ou toute infraction prévue par la présente ordonnance, le capitaine ou le pilote, suivant le cas, doit déposer un rapport des faits, entre les mains du premier administrateur des affaires maritimes avec lequel il peut entrer en contact. Ce dernier informe immédiatement le procureur de la république territorialement compétent.

Art. 566. – Les personnes habilitées visées à l'article 557 ci-dessus procèdent à toutes constatations, auditions ou confrontations pouvant servir à la manifestation de la vérité. Elles en établissent procès verbal conformément aux dispositions du code de procédure pénale.

Art. 567. – Pour toute infraction aux dispositions relatives à la police de la navigation maritime dûment constatée, le contrevenant aura la faculté d'effectuer immédiatement auprès du Trésor, le versement d'une amende forfaitaire dont le montant est fixé à la moitié de la somme obtenue de l'addition des montants maximal et minimal de l'amende prévue.

Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite sauf si l'infraction constatée expose son auteur à une action autre que pécuniaire consistant soit à l'enlèvement d'un bien susceptible de constituer un danger soit à la réparation du dommage causé aux biens et personnes soit aux peines qui s'attachent à la récidive.

LIVRE II

DE L'EXPLOITATION

COMMERCIALE DU NAVIRE DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Art. 568. – Les dispositions du présent livre s'appliquent aux navires affectés ou employés au transport de marchandises et de passagers, à la pêche et à l'exploitation d'autres richesses de mer ou du fond marin, au remorquage, à l'assistance et au sauvetage des navires ou d'autres engins flottants, à la récupération de biens immergés en mer, et à d'autres activités économiques.

Art. 569. – Les dispositions du présent livre relatives à l'armement sont également applicables aux navires autres que ceux énumérés à l'article précédent, à l'exception des navires de guerre et des navires garde-côtes.

Art. 570. – La garantie des risques relatifs à une opération maritime fait l'objet d'une assurance souscrite dans les conditions et les limites définies par les dispositions relatives à la législation sur les assurances.

réglementaire.

Art. 571. – Modifier et complété ;
Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

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

Art. 572-1. – Les services de transport maritime sont exploités par des personnes physiques de nationalité algérienne, par des entreprises publiques algériennes ou par des personnes morales de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principale d'activité se trouve sur le territoire algérien.

Art. 573-2. – La concession est consentie sur la base d'un cahier des charges selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire.

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

Art. 571-3. – Les activités auxiliaires au transport maritime comme la consignation de navires, la consignation de cargaison et le courtage maritime sont exercées dans les conditions fixées par voie

TITRE I

L'ARMEMENT

Chapitre I

L'ARMEUR

Art. 572. – Est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire.

Art. 573. – L'armateur avant le début de l'exploitation d'un navire est obligé de le déclarer par écrit, avec la signature légalisée, au registre d'immatriculation des navires en y déposant les documents prescrits par la présente ordonnance et ses textes d'application. lorsque le navire est exploité par une personnes autre que son propriétaire, la déclaration d'armateur doit également contenir le nom et l'adresse du propriétaire et indiquer le titre qui lui attribue l'usage du navire.

Une copie authentique du titre lui attribuant l'usage du navire doit être annexée à la déclaration.

Art. 574. – L'armateur est tenu d'assurer que le navire en son exploitation répond aux normes de la navigabilité, de la sécurité de l'armement, de l'équipement et du

ravitaillement fixées par les règlements en vigueur et d'une manière générale qu'il est pleinement apte à l'emploi auquel il est destiné.

Art. 575. – L'armateur nomme et révoque le capitaine du navire et sous réserve des dispositions du chapitre suivant, détermine librement sa sphère d'activité.

Art. 576. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 577. – L'armateur est responsable de ses propres faits et des faits de ses préposés terrestres et maritimes, avec l'aide desquels il exploite le ou les navires dans les termes du droit commun, sauf en ce qui concerne la limitation de la responsabilité définie aux articles 92 à 115 de la présente ordonnance.

Art. 578. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 579. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Chapitre II

LE CAPITAINE DU NAVIRE

Art. 580. – Le commandement du navire est exercé par le capitaine désigné parmi les personnes dûment habilitées.

Art. 581. – Le capitaine est tenu de se trouver à bord du navire pendant tout le voyage et exercer personnellement le commandement du navire, sauf dans les cas où il descend du navire dans les ports à des fins de service ou à d'autres fins habituellement admises.

Art. 582. – En cas de décès ou de maladie, d'absence ou de toute autre cause empêchant le capitaine d'assurer le commandement du navire pendant le voyage, le plus élevé en grade des officiers du pont est autorisé et tenu d'exercer le commandement du navire jusqu'à ce qu'il soit en remplacement par un nouveau capitaine.

L'armateur doit être informé immédiatement de tous les cas empêchant le capitaine d'exercer le commandement du navire.

Art. 583. – Hors les lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine représente de plein droit l'armateur dans le cadre des besoins normaux du navire et de l'expédition.

Art. 584. – Dans les limites prévues à l'article précédent, le capitaine a également le droit de contracter des emprunts au nom de l'armateur et de faire, au nom de celui-ci, des opérations de crédit mais seulement dans le cas où ces opérations sont indispensables pour couvrir les frais de réparation du navire, pour compléter les effectifs de l'équipage ou de l'approvisionnement, de la protection de la cargaison et d'une manière générale, de la continuation de l'expédition, et si l'armateur avisé n'a pas fourni les moyens ni donné les instructions nécessaires ou lorsque les communications avec l'armateur se sont avérées impossibles.

Art. 585. – Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur.

Art. 586. – Le capitaine est tenu au cours de l'expédition, de pourvoir à la protection des intérêts des ayants droit de la cargaison et agir dans ce domaine conformément aux instructions de l'armateur.

Art. 587. – En cas d'urgence, le capitaine peut, au cours de l'expédition, prendre toutes dispositions conservatoires pour sauvegarder les droits de l'armateur, des passagers et

des ayants droit sur la cargaison. En conséquence, le capitaine est considéré avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des ayants droit sur la cargaison.

Art. 588. – En cas de litige, concernant le navire et l'expédition hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine représente l'armateur en justice tant en qualité de demandeur que de défendeur, à moins que l'armateur n'ait désigné dans ce but un autre représentant.

Art. 589. – Avant le début du voyage, le capitaine est tenu de s'assurer que le navire est en bon état de navigabilité et de sécurité, qu'il est pourvu d'un équipage suffisant convenablement armé et approvisionné et apte pour la réception, le transport et la conservation de la cargaison.

Art. 590. – Le capitaine doit veiller à ce que le chargement et l'arrimage des marchandises de même que leur déchargement soient effectués avec égard à la bonne stabilité, navigabilité et sécurité du navire.

Art. 591. – Au cours du voyage, le capitaine doit veiller au maintien du navire en état de navigabilité, à la sécurité des personnes embarquées et à la conservation de la cargaison.

Art. 592. – Le capitaine seul, est responsable pour la conduite et les manœuvres du navire dans les eaux où le navire doit naviguer et dans les lieux où il doit accoster ou mouiller.

Le capitaine doit conduire le navire selon les principes de l'art de la navigation et selon les règles et usages maritimes internationaux en vigueur, dans le respect des dispositions spéciales nationales, relatives aux eaux territoriales promulguées par les Etats.

Art. 593. – Le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, ainsi qu'à l'intérieur des ports, et dans toutes les circonstances où la navigation présente des difficultés particulières.

La présence, même obligatoire, d'un pilote à bord ne dispense pas le capitaine de cette obligation.

Art. 594. – Le capitaine doit veiller à ce que pendant le voyage les documents requis relatifs au navire, à l'équipage, aux passagers et à la cargaison soient à bord.

Art. 595. – Le capitaine est tenu de s'assurer que le livre de bord, les journaux de la machine et de la radio, de même que les autres documents sont régulièrement tenus. Les inscriptions doivent y être effectuées quotidiennement et signées chaque jour par le capitaine.

Art. 596. – Le capitaine a le droit et le devoir de rédiger les actes de l'état civil concernant les naissances et les décès survenus à bord au cours du voyage les actes de procuration, de consentement et d'autorisation, de même qu'il peut recevoir des testaments.

Art. 597. – Dans le cas où une infraction a été commise à bord, le capitaine doit se conformer aux dispositions prévues au titre I du livre II de la présente ordonnance.

Art. 580. – Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par la réglementation maritime en vigueur.

Art. 581. – Le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures utiles pour préserver des préjudices le navire, ainsi que les personnes et les marchandises se trouvant à bord.

Art. 600. – En cas de nécessité absolue, le capitaine peut faire tout sacrifice des installations du navire et de sa cargaison ou engager toute dépense extraordinaire pour sauver le navire, les personnes embarquées et les marchandises à son bord du danger commun.

Art. 601. – Le capitaine est tenu d'utiliser les services d'un pilote et d'un remorqueur quand les règlements ou la sécurité du navire l'exigent.
En cas de danger sérieux pour le navire en mer, le capitaine doit demander l'assistance d'un ou de plusieurs navires.

Art. 602. – Si les moyens entrepris pour sauver le navire ont échoué et que le navire est menacé de perte totale, le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures possibles pour sauver en premier lieu les passagers et ensuite l'équipage.

Le capitaine abandonne le navire le dernier, en veillant, dans la mesure du possible à sauver les papiers de bord, le livre et les journaux de bord et de la machine et les objets de valeur confiés à sa garde.

Art. 603. – Les obligations du capitaine en cas d'abordage ou de sauvetage et d'assistance maritimes sont prévues par les dispositions du titre I, chapitre IV du livre I de la présente ordonnance.

Art. 604. – Si, au cours du voyage, surviennent des événements causant des préjudices significatifs au navire, aux personnes à bord ou à la cargaison, le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port, en établir par écrit un rapport de mer circonstancié et le déposer auprès de l'autorité compétente de ce port, qui en délivre récépissé au capitaine.

Art. 605. – Le capitaine est obligé de se conformer aux demandes d'instructions et de vérification ordonnées par l'autorité qui a reçu le rapport visé à l'article précédent.

Le capitaine ne peut, sauf en cas de nécessité pour le navire ou la cargaison, commencer le déchargement du navire avant que son rapport ne soit vérifié par l'autorité compétente.

Art. 606. – L'autorité qui a compétence pour recevoir le rapport prévu à l'article 604 ci-dessus, est, en Algérie, l'autorité administrative maritime et, à l'étranger, l'autorité consulaire algérienne.

Dans les ports étrangers où l'autorité consulaire algérienne n'est pas représentée, le capitaine doit se conformer à la procédure prescrite en la matière par le droit local.

Art. 607. – La procédure de la vérification du rapport visé à l'article 605 ci-dessus et de l'enquête sur les événements déclarés est fixée par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 608. – Le capitaine est tenu d'exercer ses activités, professionnelles avec la diligence d'un capitaine consciencieux. Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Chapitre III

LES AUXILIAIRES DE L'ARMEMENT

Section I

Le consignataire du navire

Art. 609. – Est considérée comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui est en vertu d'un mandat de l'amateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations, que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

Art. 610. – Les activités de consignataire du navire comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage, l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

Art. 611. – Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions liées à l'exploitation commerciale du navire.

Art. 612. – Le consignataire du navire peut également agir pour l'autre partie contractante pourvu que l'armateur y ait consenti.

Art. 613. – Dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom.

Art. 614. – Le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation, défendre les intérêts de l'armateur, suivre les ordres et instructions de l'armateur et lui donner sans tarder tous renseignements sur le déroulement des affaires. Dans des délais convenus, le consignataire doit rendre compte à l'armateur des sommes perçues et dépensées et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits de l'armateur envers les tiers.

Art. 615. – Le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixé par une convention, par un tarif ou à défaut, par l'usage.

Art. 616. – Les fonds fournis au capitaine et les dépenses faites par le consignataire du navire à l'occasion du séjour du navire dans le port, doivent lui être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur qu'il lui fournisse des acomptes pour couvrir les frais des opérations relatives au séjour du navire dans le port.

Art. 617. – Le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.

Art. 618. – Le contrat de consignation du navire est résilié ou dénoncé dans les délais convenus.

Toutefois, pour un motif grave, chacune des parties peut mettre immédiatement fin au contrat.

Art. 619. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 620. – Toute action découlant du contrat de consignation du navire est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Section II

Le consignataire de la cargaison

Art. 621. – Est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le frêt pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Art. 622. – Le consignataire de la cargaison doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation, veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits.

Art. 623. – Dans la mesure où la représentation des ayants droit sur la marchandise lui est conférée, le consignataire de la cargaison peut ester en justice en leur nom.

Art. 624. – Dans les cas où l'état et la quantité de la marchandise ne répondent pas aux indications des connaissements ou d'autres documents de transport, le consignataire de la cargaison doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves dans les conditions et les délais prévus par la réglementation maritime en vigueur.

Faute de ces réserves, le consignataire de la cargaison est considéré, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissement ou dans tout autre document de transport.

Art. 625. – Le consignataire de la cargaison a droit à une rémunération fixée par une convention, par un tarif ou à défaut, par l'usage.

Art. 626. – Le consignataire de la cargaison a droit au remboursement par ses mandats dans les délais convenus, des sommes dépensées par lui à l'occasion des opérations habituelles et nécessaires afférentes à la réception des marchandises.

Le consignataire de la cargaison peut demander de ses mandats qu'ils lui fournissent des acomptes pour payer le frêt et les frais des opérations nécessaires pendant la réception des marchandises.

Art. 627. – Le consignataire de la cargaison est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.

Art. 628. – Le contrat de consignation de la cargaison est résilié ou dénoncé dans les mêmes conditions et délais que le contrat de consignation du navire.

Art. 629. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 630. – Toute action découlant du contrat de consignation de la marchandise est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Section III

Le courtier maritime

Art. 631. – Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente de navires, des contrats d'affrètements et de transports maritimes et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

Art. 632. – Le mandat de courtage maritime doit être établi par écrit et définir clairement les droits et les obligations du courtier.

Art. 633. – En concluant un contrat comme intermédiaire, le courtier maritime est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés et conformément aux instructions de son mandant. Il a le droit de recevoir au nom de son mandant, toutes les sommes dues pour le contrat conclu, sauf clause contraire dans le mandat.

Art. 634. – Le courtier maritime peut s'engager à agir pour le compte des deux parties contractantes, s'il a été désigné par elles. En ce cas, le courtier est tenu d'informer chacune des parties, qu'il agit pour leur compte et agit impartialement en prenant en considération les intérêts de l'une et de l'autre partie.

Art. 635. – Le montant de la rémunération du courtier maritime pour services rendus est

fixé par convention, par tarif ou à défaut, par l'usage.

Toutefois, le courtier n'a droit à une rémunération que si le contrat a été conclu par ses soins.

Art. 636. – Le courtier maritime est responsable de ses actes dans les termes du droit commun.

Art. 637. – Toute action découlant des rapports entre le courtier maritime et son mandat est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Art. 638. – Le courtier maritime peut cumuler ses activités avec les activités de consignataire du navire et de la cargaison. Dans ce cas, les dispositions des articles du présent titre sont applicables aux opérations qui entrent dans le domaine d'activité du consignataire du navire et de la cargaison.

Art. 639. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

TITRE II

AFFRETEMENT DE NAVIRES

Chapitre I

REGLES GENERALES

Art. 640. – Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.

Art. 641. – Les obligations les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat librement négocié.

Toutefois, les parties ne peuvent insérer au contrat d'affrètement des stipulations contraires aux principes généraux du droit en vigueur.

A défaut de stipulation des parties au contrat d'affrètement d'un navire, ce contrat est régi par les dispositions du présent titre.

Art. 642. – L'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties. Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de dix tonneaux de jauge brute.

Art. 643. – La charte-partie doit mentionner notamment :

- Un) les éléments d'individualisation du navire ;
- Deux) les noms et les domiciles du fréteur et de l'affréteur ;
- Trois) le taux de rémunération pour l'affrètement du navire ;
- Quatre) la durée du contrat ou l'indication des voyages à accomplir.

Art. 644. – Sauf convention contraire des parties, l'affréteur peut sous-fréter le navire, mais il demeure tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Art. 645. – Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret et autres charges prévues au contrat d'affrètement

Art. 646. – Le changement de propriétaire ou de fréteur du navire au cours de l'affrètement ne produit pas d'effets sur l'exécution de la charte-partie.

Toutefois, le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement demeure responsable avec le nouveau propriétaire ou fréteur du navire de toutes les obligations découlant du contrat d'affrètement.

Art. 647. – En matière de relations maritimes internationales, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire sauf convention contraire des parties.

Lorsque les parties au contrat d'affrètement sont de nationalité algérienne, le droit algérien est applicable.

Art. 648. – La prescription des actions découlant du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun.

Art. 649. – Modifié ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

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

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Chapitre II

AFFRETEMENT AU VOYAGE

Art. 650. – Pour le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret.

Art. 650. – Le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement au voyage, conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Art. 652. – Le fréteur est tenu :

Un) de présenter et de maintenir le navire pendant le voyage en bon état de navigabilité convenablement armé, équipé et approvisionné, muni des documents prescrits et d'une manière générale, pleinement apte à accomplir des opérations prévues dans la charte-partie ;

Deux) de faire toutes diligences pour exécuter le ou les voyages prévus par la charte-partie.

Art. 653. – Le fréteur est responsable des dommages subis par les marchandises reçues à bord par le capitaine en exécution des dispositions de la charte-partie.

Le fréteur peut se libérer de cette responsabilité lorsqu'il prouve soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur soit que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ses obligations, soit que les pertes ou dommages sont dus à la nautique du capitaine ou de ses préposés.

Art. 654. – Le fréteur est tenu de présenter le navire déterminé à la date et au lieu fixés et l'y tenir prêt à charger pendant les jours de planche et les jours de surestaries.

Art. 655. – Si le lieu de chargement n'a pas été fixé le fréteur doit présenter le navire à l'endroit désigné par l'affréteur.

Art. 656. – L'affréteur ne peut ordonner au navire une place pour charger où il ne puisse demeurer en sécurité et toujours à flot et d'où il ne puisse sortir sans encombre avec la cargaison.

Art. 657. – Si la désignation du lieu de chargement visé à l'article précédent n'a pas été faite par l'affréteur en temps utile, le fréteur présentera le navire au lieu de chargement fixé par les autorités du port.

Art. 658. – Quel que soit le chargement convenu ou désigné, le fréteur ne peut refuser de remorquer ou de déhaler le navire d'un poste de chargement à un autre, si l'affréteur le demande et rembourser tous les frais découlant d'une telle opération.

Art. 659. – Le fréteur est tenu d'aviser par écrit l'affréteur ou toute personne désignée à cet effet que le navire est arrivé au lieu de chargement et qu'il est prêt à charger.

Les conditions, les jours et les heures dans lesquelles cet avis est considéré comme valablement donné, sont fixés dans la charte-partie et, à défaut, par le règlement ou l'usage en vigueur dans le port d'embarquement.

Art. 660. – Les jours de planche ne peuvent commencer à courir avant que l'avis mentionné à l'article précédent ne soit valablement donné.

Le point de départ et le décompte des jours de planche sont fixés par la charte-partie et, à défaut, par le règlement ou l'usage en vigueur dans le port où ont lieu les opérations de chargement.

Art. 661. – En cas de doute, le délai de la planche est calculé en jours, et heures ouvrables, à partir du lendemain du jour où l'avis mentionné ci-dessus a été valablement donné.

Art. 662. – Le délai de la planche est suspendu pendant le temps où les opérations de chargement sont empêchées pour des raisons imputables au navire, dues à la force majeure, à un ordre des autorités du port, à des conditions atmosphériques menaçant la marchandise ou la sécurité du travail.

Les retards dus au remorquage ou au déhalage du navire sont compris dans les jours de planche, sauf lorsqu'ils sont imputable au navire.

Art. 663. – Si le délai de la planche est expiré avant que le chargement du navire ait été terminé, le fréteur doit laisser le chargement du navire au lieu de chargement pendant une période supplémentaire appelée « surestaries » convenue dans charte-partie et, à défaut autant de jours qu'il a eu de jours de planche.

La période de surestaries est calculée par jour et heures consécutifs. Le cours de ce délai peut être suspendu pour les raisons énumérées à l'article précédent.

Art. 664. – La rémunération due au fréteur pour les surestaries est fixée par la charte-partie et, à défaut, calculée d'après le tonnage du navire et le taux de fret de la charte-

partie, compte tenu des frais qui, pour le frèteur, résultent de l'immobilisation du navire.

La rémunération pour les surestaries doit être versée par l'affréteur jour par jour.

Art. 665. – Lorsque l'expiration de la période de surestaries de chargement du navire n'a pas été effectué ou complété, le frèteur peut résilier le contrat d'affrètement ou faire partir le navire avec une cargaison incomplète en conservant le droit au fret sur le vide.

Art. 666. – Si la charte-partie donne à l'affréteur en dehors des surestaries un délai supplémentaire appelé « contre surestaries » pour achever le chargement, le frèteur ne peut faire partir le navire avec un chargement incomplet avant l'expiration de ce délai.

A défaut d'une convention des parties, la rémunération due au frèteur pour les contre surestaries est majorée de cinquante pour cent du taux des surestaries.

Art. 667. – Sauf convention contraire, le frèteur doit payer à l'affréteur, une prime de célérité si le chargement du navire a été effectué par l'affréteur avant l'expiration des jours de planche prévus par la charte-partie.

Si le taux de la prime n'est pas fixé par la charte-partie, il est égale à la moitié de la rémunération pour les surestaries. Les jours non ouvrables à l'exception des dimanches sont exclus du calcul des heures et des jours épargnés pour le frèteur.

Art. 668. – L'affréteur doit mettre à bord du navire la quantité de marchandise énoncée par la charte-partie. A défaut, il paie le fret prévu pour cette quantité.

Art. 669. – L'affréteur peut remplacer les marchandises énoncées dans la charte-partie par d'autres marchandises, si le frèteur ou les autres affréteurs n'en souffrent pas. En ce cas, le fret dû au frèteur ne peut être inférieur au fret convenu dans la charte-partie.

Art. 670. – Même si, aux termes de la charte-partie, l'affréteur dispose de tout l'espace du navire, il ne peut faire occuper par ses marchandises que les parties du navire destinées à recevoir des marchandises.

Art. 671. – L'affréteur a droit à une réduction convenable du fret et à la réparation du dommage si le frèteur ne met pas à sa disposition les parties du navire prévues par la charte-partie.

Art. 672. – Lorsqu'en cas d'affrètement total l'affréteur remet sur le navire une quantité de marchandises inférieure à celle prévue par la charte-partie, le frèteur ne peut compléter la cargaison par d'autres marchandises que dans les conditions convenues avec l'affréteur.

Art. 673. – Sauf convention contraire, le chargement du navire est effectué par l'affréteur et l'arrimage des marchandises incombe au frèteur.

Art. 674. – Le frèteur doit accomplir le voyage avec la célérité par la route prévue à la charte-partie et, à défaut, par la route ordinaire. Le déroutement pour le sauvetage de vies humaines ou de biens en mer ou pour tout autre motif raisonnable, ne constitue pas une infraction au contrat d'affrètement.

Art. 675. – En cours de route, le frèteur est tenu de prendre soin de la cargaison compte tenu de la nature de la marchandise, des usages et des dispositions particulières de la charte-partie.

Art. 676. – Si le navire ne peut arriver au port de destination en raison d'obstacles durables qui ne peuvent être écartés dans un délai raisonnable, le capitaine du navire doit suivre les ordres donnés d'un commun accord par le frèteur et l'affréteur.

A défaut de tels ordres, le capitaine conduit le navire vers un port sûr, le plus proche où il pourra décharger ou revient avec la cargaison au port d'embarquement selon ce qui est, à

son avis, le plus avantageux pour l'affrèteur. Dans tous les cas, l'affrèteur est tenu de payer le fret de distance.

Art. 677. – En cas d'interruption de voyage pour cause d'avarie et ne permettant pas au navire de continuer le voyage dans un délai raisonnable, l'affrèteur peut retirer la cargaison du navire.

Le frèteur a le droit au fret de distance, sauf pour les cas où les causes d'interruption de voyage lui sont imputables.

Les frais de transbordement de la cargaison en cours de route sont à la charge de l'affrèteur, sauf faute imputable au frèteur.

Art. 678. – L'affrèteur a le droit de disposer de la marchandise pendant le voyage et peut la faire décharger en cours de route dans un port. En pareil cas, l'affrèteur est tenu de payer le fret entier stipulé pour le voyage et de supporter tous les frais entraînés par cette opération.

Dans le cas d'affrètement partiel, le déchargement de la marchandise ne peut avoir lieu sans consentement du frèteur.

Art. 679. – Les dispositions concernant le chargement s'appliquent de façon correspondante aux opérations et au délai de déchargement.

Art. 680. – Le frèteur peut refuser le déchargement de la cargaison si le fret et la rémunération à titre de surestaries ou d'autres retards ne lui ont pas été payés par l'affrèteur.

Art. 681. – Dans le cas visé à l'article précédent le frèteur peut faire consigner les marchandises et, après en avoir avisé préalablement l'affrèteur, les faire vendre avec le consentement de l'autorité judiciaire, sauf si une caution suffisante a été fournie par l'affrèteur.

Art. 682. – Si l'affrèteur ou son représentant ne se présente pas au lieu de déchargement, refuse de décharger les marchandises ou retarde autrement le navire de telle sorte que les opérations de déchargement ne puissent être terminées avant l'expiration du délai de déchargement, le frèteur a le droit de faire débarquer les marchandises et de les faire déposer en lieu sûr pour le compte et aux risques de l'affrèteur. L'affrèteur doit être avisé sans délai de la mise en dépôt des marchandises.

Art. 683. – Si les opérations de déchargement et de mise en dépôt visées à l'article précédent ont dépassé le délai de déchargement et les surestaries prévu par la charte-partie, le frèteur a droit à une indemnité pour le retard, calculée dans les mêmes conditions que celle due pour les contre surestaries pendant le chargement.

Art. 684. – Pour couvrir tous les frais supportés par le frèteur, à l'occasion des opérations mentionnées aux articles 682 et 683 ci-dessus, et pour obtenir l'indemnité pour le retard, le frèteur a droit de faire vendre les marchandises mises en dépôt dans les conditions prévues à l'article 681 ci-dessus.

Art. 685. – Si la vente des marchandises ne suffit point à couvrir les créances du frèteur mentionnées aux articles 680 et 684 ci-dessus, l'affrèteur est responsable du manquant.

Art. 686. – Le montant et les modalités de paiement du fret sont établis par la convention des parties.

En l'absence d'une telle convention, le montant du fret doit être calculé sur le cours moyen des frets appliqués aux affrètements au lieu et à la date de l'arrivée du navire au port de chargement.

Art. 687. – Si le fret a été calculé d'après la mesure, le poids ou le nombre, il est présumé, en cas de doute, que les quantités des marchandises débarquées seulement sont prises en compte pour le montant du fret et non celles des marchandises chargées.

Art. 688. – Le fret de distance doit être calculé par le rapport entre la distance totale à parcourir pour laquelle le fret a été stipulé et la distance effectivement parcourue, et le rapport entre les frais et la durée du voyage sur la distance totale et sur la distance restant à parcourir.

Art. 689. – Le contrat d'affrètement au voyage est résilié sans préjudice de part ni d'autre si, avant le départ du navire et sans qu'il y ait une faute de l'une ou de l'autre partie :

Un) le navire a été perdu ou après un accident il est devenu irréparable.

Deux) le navire a été réquisitionné ou arrêté par les autorités locales du port d'escale.

Trois) une interdiction de commerce a été décidée par le pays pour lequel le contrat est destiné.

Quatre) tout autre événement de force majeure rend impossible l'exécution du voyage.

Art. 690. – Si les événements mentionnés à l'article précédent surviennent en cours du voyage, chaque partie peut résilier le contrat. En pareil cas, l'affrèteur paie le fret de distance et supporte les frais de déchargement.

Art. 691. – Si un cas de force majeure n'apporte qu'un obstacle temporaire lequel est possible à écarter dans un délai raisonnable et sans porter préjudice aux intérêts des parties, le contrat d'affrètement demeure en vigueur et il n'y a pas lieu au préjudice à raison du retard.

Art. 692. – L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout début de chargement. En pareil cas, l'affrèteur est tenu d'indemniser le frèteur du préjudice subi par lui, mais l'indemnité ne peut dépasser le montant du fret.

Art. 693. – A l'affrètement au voyage, les rapports entre le frèteur et l'affrèteur restent régis par les dispositions de la charte-partie même si en vertu de cette charte, un connaissance a été émis.

Art. 694. – Le délai de prescription des actions découlant du contrat d'affrètement au voyage court à partir du jour du déchargement complet du navire ou de l'événement qui a mis fin au voyage.

Chapitre III

Affrètement à temps

Art. 695. – Par le contrat d'affrètement à temps, le frèteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affrèteur pour un temps défini et l'affrèteur à en payer le fret.

Art. 696. – Le frèteur qui a conclu un contrat d'affrètement à temps est tenu de mettre à la disposition de l'affrèteur à la date et au lieu fixés, le navire désigné en bon état de navigabilité, convenablement armé et équipé, muni des documents prescrits et apte à accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Art. 697. – Le frèteur est tenu de maintenir le navire dans l'état défini par l'article précédent pendant toute la durée du contrat, d'assurer le navire, de payer les salaires et accessoires de salaires de l'équipage, de lui fournir les approvisionnements convenables,

et toutes les prestations requises.

Art. 698. – Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise embarquée à bord du navire s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Art. 699. – L'affréteur est responsable des dommages subis par le navire du fait de son exploitation commerciale, l'usure normale du navire étant exclue.

Art. 700. – Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et à ce titre, le capitaine du navire et les autres membres de l'équipage demeurent les préposés du fréteur et son tenus de se conformer à ses instructions.

Art. 701. – La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur et dans ce domaine, le capitaine étant de plein droit le représentant de l'affréteur, doit se conformer aux instructions de celui-ci dans la limite des dispositions de la charte-partie.

Art. 702. – Si le capitaine agissant dans le cadre des dispositions fixées à l'article précédent n'a pas déclaré clairement aux tiers qu'il contracte l'obligation pour le compte de l'affréteur, le fréteur et l'affréteur demeurant solidairement responsables pour cette obligation.

Art. 703. – Le fréteur n'est pas responsable envers l'affréteur, des obligations contractées par le capitaine dans les conditions prévues aux articles 701 et 702 ci-dessus et des fautes commerciales commises par le capitaine.

Art. 704. – Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à la charge de l'affréteur, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire en quantité et qualité nécessaires au bon fonctionnement des appareils du navire, de même que la rémunération de l'équipage en cas de travail pendant les heures supplémentaires.

Art. 705. – Sont à la charge du fréteur tous les frais de carénage du navire, de réparation des dommages de toutes autres mesures nécessaires pour maintenir l'efficacité du navire pendant toute la durée du contrat.

Art. 706. – L'affréteur est tenu d'accorder au fréteur le temps nécessaire à des fins mentionnées à l'article précédent. Toutefois, lorsque les opérations d'entretien ou de réparation du navire dépassent une durée de vingt-quatre heures consécutives, le paiement du fret pour la période excédentaire est suspendu.

Art. 707. – Si l'inaptitude du navire a été causée par une faute ou négligence de l'affréteur ou de ses préposés ou du fait mentionné à l'article 699 ci-dessus, le fréteur a droit à une indemnisation convenable et au fret pendant toute la période de l'immobilisation du navire pour les raisons susmentionnées.

Art. 708. – Le montant du fret et les modalités de son paiement doivent être établis par la charte-partie.

A défaut de convention, le fret est payé d'avance par périodes d'un mois. Le fret payé d'avance n'est pas considéré comme acquis à tout événement.

Art. 709. – Le fret commence à courir à partir du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat.

En cas de doute, le fret commence à courir avec le début du chargement.

Le fret cesse de courir le jour prévu au contrat et, à défaut avec l'achèvement des opérations du dernier déchargement avant la restitution du navire.

Art. 710. – Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, sauf dans le cas où l'immobilisation du navire est imputable à l'affrèteur ou quand elle ne dépasse pas vingt-quatre heures.

Art. 711. – Le navire doit être restitué au frèteur aux date et lieu indiqués à la charte-partie, dans l'état où il a été livré à l'affrèteur, l'usure normale exceptée. L'affrèteur doit préciser en temps utile au frèteur, la date et le port de la restitution du navire.

Art. 712. – Si la durée du dernier voyage dépasse la date convenue pour l'échéance du contrat, celui-ci est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire au port de sa restitution.

Pour cette période supplémentaire, l'affrèteur doit un fret double de celui prévu par le contrat, sauf lorsque le dépassement de l'échéance du contrat est fortuit et n'est pas plus élevé que le dixième de la durée du contrat.

Art. 713. – Le frèteur peut refuser d'entreprendre un nouveau voyage dont la durée prévisible dépasse considérablement, par rapport à la durée du contrat, l'échéance prévue par ce contrat.

Art. 714. – Le frèteur n'est pas tenu d'entreprendre un voyage au cours duquel un danger non prévisible au moment de la conclusion du contrat, menacerait le navire ou les personnes à son bord.

Dans pareil cas, l'affrèteur peut résilier le contrat et demander la récupération du fret non gagné, par le frèteur.

Art. 715. – Le frèteur n'est pas tenu de prendre à bord du navire des marchandises facilement inflammables, explosives ou dangereuses, si l'embarquement de ces marchandises n'a pas fait l'objet d'un accord entre les parties.

Il est tenu de refuser l'embarquement de toute marchandise illicite.

Art. 716. – L'affrèteur supporte seul la contribution du fret à l'avarie commune.

Art. 717. – Si le navire a effectué une assistance ou un sauvetage au cours de l'affrètement la rémunération nette afférente et définie à l'article 346 de la présente ordonnance est partagée par parts égales entre le frèteur et l'affrèteur, sauf convention contraire des parties.

Art. 718. – L'affrèteur peut résilier le contrat en cas de retard dans la mise du navire à sa disposition, à moins qu'il ne s'agisse d'un retard insignifiant.

Art. 719. – Le frèteur est responsable de tout dommage résultant d'un retard qui lui est imputable ou de la perte du navire ou du fait qu'il est devenu irréparable, à moins qu'il ne prouve que ces événements sont survenus sans aucune faute ou négligence de sa part ou de quelqu'un pour qui il est responsable.

Art. 720. – Si l'affrèteur ne paie pas le fret convenu à l'échéance, le frèteur peut résilier le contrat et obtenir de l'affrèteur une indemnité pour perte de fret et autres dommages.

Art. 721. – Le contrat d'affrètement à temps est résilié si le navire a disparu, a coulé, a été détruit ou est devenu irréparable. En ce cas, le fret est dû jusqu'au jour où le sinistre s'est produit, le jour du sinistre compris. En cas de disparition du navire, le fret est dû jusqu'au jour où sont parvenues les dernières nouvelles du navire.

Art. 722. – Le délai de prescription des actions découlant du contrat d'affrètement à temps, court à partir de l'expiration du contrat ou de l'interruption du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution.

Chapitre IV

Affrètement coque nue

Art. 723. – Pour l'application de la présente ordonnance, la location d'un navire sans armement ni équipement, coque nue, est assimilée à un affrètement.

Art. 724. – Par le contrat d'affrètement coque nue, le frèteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le loyer.

Art. 725. – Le frèteur est obligé de conférer à l'affréteur, à la date et au lieu fixés, le navire déterminé en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est affecté.

Art. 726. – Pendant la durée du contrat, le frèteur est tenu de pourvoir à toutes les réparations et aux remplacements dus aux vices propres du navire et à l'usure normale du navire.

Art. 727. – Le frèteur est responsable des dommages résultant d'un défaut de navigabilité du navire, à moins qu'il n'établisse qu'aucune faute ou négligence ne peut lui être imputable ou à toute personne pour qui il est responsable.

Art. 728. – Après avoir armé et équipé complètement le navire, l'affréteur doit l'utiliser conformément à ses aptitudes techniques et à sa destination normale.

Art. 729. – L'affréteur pourvoit le navire en équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes.

Art. 730. – L'affréteur possède la gestion nautique et commerciale du navire et à ce titre, il demeure seul responsable de toutes les obligations contractées par le capitaine pour le service du navire.

Il garantit le frèteur contre toutes les demandes des tiers.

Art. 731. – Sont à la charge de l'affréteur :

Un) l'entretien du navire, les réparations et les remplacements du navire autres que ceux mentionnés à l'article 726 ci-dessus ;

Deux) tous les frais d'exploitation du navire ;

Trois) les frais d'assurance du navire.

Art. 732. – Pour l'utilisation du navire, l'affréteur doit payer au frèteur un loyer dont le montant et les modalités de paiement sont établis au contrat.

Art. 733. – Le loyer est dû à partir du jour de la délivrance du navire à l'affréteur au jour de sa restitution au frèteur.

Art. 734. – Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre ou d'un cas de force majeure ainsi que par suite d'une circonstance non imputable à l'affréteur, le paiement du loyer est suspendu pendant la période de l'immobilisation si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

Art. 735. – L'affréteur doit restituer le navire en fin du contrat, à la date et au lieu indiqués au contrat dans l'état où il a reçu l'usure normale exceptée.

Art. 736. – En cas de retard dans la restitution du navire, l'affréteur doit une indemnité calculée sur le double du prix du loyer pour la période de temps excédant la durée du

contrat, sauf lorsque le retard est fortuit et ne dépasse pas le dixième de la durée du contrat.

Art. 737. – Le délai de prescription des actions découlant du contrat d'affrètement coque nue, court à partir de l'expiration du contrat.

TITRE III

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Chapitre I

REGLES GENERALES

Art. 738. – Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret.

Art. 739. – Modifié et complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Le contrat de transport maritime commence dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur et se termine avec la livraison de la marchandise au destinataire ou à son représentant légal.

La livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulation contraire du connaissement.

Art. 740. – Le contrat de transport maritime est résolu, si par cas de force majeure le départ du navire qui devrait effectuer le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur et sans risque pour le transporteur d'engager sa responsabilité. En ce cas, la résolution a lieu sans préjudice pour les parties au contrat.

Art. 741. – Si le même effet est produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur ou de son ayant droit.

Celui-ci est dédommagé d'après le préjudice qu'il subit. Le montant ne peut excéder les limites de la responsabilité du transporteur, définies à l'article 805 ci dessus.

Art. 742. – Sous réserve des dispositions des articles 743 et 774 ci-dessus, les actions découlant du contrat de transport maritime sont prescrites par deux ans à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées.

Art. 743. – Toute action contre le transporteur à raison de pertes ou préjudices subis aux marchandises transportées en vertu d'un connaissement, est prescrite par un an.

Ce délai peut toutefois être prolongé jusqu'à deux ans par accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

Art. 744. – Les actions récursoires peuvent être exercées même après l'expiration du délai prévu à l'article précédent, celui-ci n'excédant pas toutefois trois mois à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Art. 745. – Les actions découlant du contrat de transport maritime sont portées devant les juridictions territorialement compétentes selon les règles du droit commun.

Elles peuvent, en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant

la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national.

Art. 746. – Les dispositions du présent titre s'appliquent :

Un) aux relations entre tous les intéressés au transport maritime en l'absence de charte-partie ;

Deux) dans les rapports de transport et de tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

Art. 747. – Sous réserves des exceptions prévues ci-après, les dispositions du présent titre ne sont applicables que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues aux transports maritimes effectués entre les ports algériens et les ports étrangers, les dispositions particulières de la convention internationale en la matière, dont l'Algérie est partie, sont applicables au besoin.

Chapitre II

LE CONNAISSEMENT

Art. 748. – Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant est tenu, sur la demande du chargeur, de lui délivrer un connaissement portant les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.

Art. 749. – Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison.

Art. 750. – Si au cours de la réception des marchandises le transporteur a délivré au chargeur des documents lui donnant droit à ces marchandises, il peut faire dépendre la délivrance du connaissement de leur restitution.

Art. 751. – Après le chargement des marchandises à bord du navire, le chargeur peut demander que le connaissement porte la mention « embarquée », le nom du navire et l'indication et la date de l'embarquement.

Art. 752. – Le connaissement doit indiquer entre autres.

Un) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé si elles ont été imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur chaque pièce de marchandise ou sur son emballage ;

Deux) suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

Trois) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Art. 753. – Les indications concernant les marchandises sont portées au connaissement sur la base de la déclaration écrite du chargeur. Le chargeur est considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de sa déclaration concernant les marques, le nombre, la quantité et le poids des marchandises et à ce titre, il répond envers le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur ces points. Ladite responsabilité du chargeur ne libère pas toutefois le transporteur de sa responsabilité et ses engagements découlant du contrat de transport envers toute autre personne que le chargeur.

Art. 754. – Si le transporteur n'a pas été nommé dans le connaissement, l'armateur du navire à bord duquel les marchandises ont été embarquées, est présumé être le transporteur. Il en est de même lorsque le transporteur a été nommé dans le connaissement de façon imprécise ou inexacte.

Art. 755. – Le transporteur peut refuser de porter sur le connaissement les déclarations du chargeur concernant :

Un) le nombre de colis ou de pièces, la quantité et le poids des marchandises lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de les vérifier ;

Deux) les marques d'identification des marchandises, si celles-ci ne sont pas imprimées ou apposées sur les marchandises de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Art. 756. – Le transporteur ou son représentant peut insérer dans le connaissement une mention appropriée concernant l'état et le conditionnement apparents de la marchandise de même que son importance, s'il a des raisons sur les réserves visées à l'article précédent. Si la marchandise a été remise emballée pour le transport, il peut également porter sur le connaissement mention que son contenu lui est inconnu.

Art. 757. – Sont nulles et sans effet à l'égard des tiers toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves alors qu'il connaissait ou qu'il pouvait raisonnablement soupçonner l'inexactitude des mentions qu'il y portait. Mais les tiers peuvent s'en prévaloir à l'égard du chargeur.

Art. 758. – Le connaissement peut être établi :

Un) au nom d'un destinataire désigné par connaissement à personne dénommée ;

Deux) à l'ordre d'un chargeur ou d'une personne indiquée par lui par connaissement à ordre ;

Trois) au porteur.

Si dans un connaissement à ordre la personne à l'ordre de laquelle le connaissement est établi n'a pas été désignée, il est considéré comme établi à l'ordre du chargeur.

Art. 759. – Le connaissement peut être transféré à une autre personne, à savoir :

Un) le connaissement à personne dénommée par cession de créance ;

Deux) le connaissement à ordre, par endossement ;

Trois) le connaissement au porteur, par la remise du connaissement.

La personne à laquelle le connaissement a été valablement transféré, acquiert le droit de disposer de la marchandise y désignée et de la recevoir.

Art. 760. – Le transporteur ou son représentant est tenu de délivrer au chargeur autant d'exemplaires identiques du connaissement que le chargeur le juge nécessaire. Le nombre d'exemplaires émis doit être indiqué sur chacun d'eux.

Une copie du connaissement doit accompagner la marchandise à bord du navire. Chaque exemplaire du connaissement est signé par le transporteur ou son représentant et par le chargeur dans les vingt-quatre heures après le chargement et au plus tard avant le départ du navire.

Les exemplaires du connaissement doivent être datés, avec mention du lieu de leur émission.

Art. 761. – Un connaissement établi conformément aux dispositions du présent chapitre vaudra présomption sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises dans l'état et la quantité indiqués au connaissement.

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne fois.

Art. 762. – En cas de divergence entre les exemplaires du connaissement, chaque partie ne peut se prévaloir des indications portées sur l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui se trouvant entre les mains de l'autre partie.

Art. 763. – Les dispositions du présent chapitre concernant le connaissement s'appliquent de façon correspondante au connaissement direct établi par le transporteur maritime entreprenant un transport qui doit être effectué partiellement par un autre transporteur maritime, fluvial, ferroviaire, routier ou aérien.

Art. 764. – Si un connaissement direct a été établi, les transporteurs successifs ne peuvent émettre des connaissements séparés pour les trajets du transport effectués par eux qu'à la condition que ces connaissements contiennent une mention expresse, que les marchandises voyagent sous connaissement direct.

Les stipulations et réserves de ces connaissements séparés ne sont opposables qu'entre les transporteurs successifs.

Art. 765. – Complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Le transporteur maritime qui a établi un connaissement direct, répond de l'exécution satisfaisante des obligations incombant au transporteur pendant tout le parcours que la marchandise suit, en application de ce connaissement jusqu'à la livraison de la marchandise au destinataire, ou à son représentant légal. Chacun des autres transporteurs répond de l'exécution de ces obligations sur le trajet du transport qu'il a assuré, conjointement et solidairement avec le transporteur qui a établi le connaissement direct.

Art. 766. – Le transporteur qui en raison de sa responsabilité conjointe et solidaire découlant d'un connaissement direct a payé une indemnité à l'ayant droit à la marchandise, dispose d'un droit de recours envers les autres transporteurs responsables en vertu de ce connaissement. Toutefois, ce recours ne peut être exercé contre un transporteur qui prouve que le dommage ne s'est pas produit sur son trajet.

Art. 767. – S'il ne peut être établi en quelle partie du transport sous connaissement direct, les pertes ou dommages aux marchandises sont survenus, chacun des transporteurs et responsable à proportion du fret qu'il a perçu.

Art. 768. – Le dernier transporteur est tenu d'exercer, contre le destinataire, les droits et privilèges des transporteurs précédents, dont il a connaissance.

Art. 769. – Pour les parties du transport qui ne se font pas par voie maritime, le droit propre au mode de transport utilisé est applicable.

Chapitre III

EXECUTION DU CONTRAT

Art. 770. – Le transporteur est tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

Un) mettre le navire en état de navigabilité,

Deux) armer, équiper et approvisionner le navire convenablement,

Trois) approprier et mettre en bon état toutes les parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, leur transport et leur conservation.

Art. 771. – Le transporteur a la faculté de substituer un autre navire de la même catégorie au navire désigné, apte à accomplir le transport convenu sans retard.

Art. 772. – Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou par l'usage du port de chargement. Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et lieu indiqués, paiera une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur, et au plus, égale au montant du fret convenu.

Art. 773. – Le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention à l'arrimage, au transport et à la garde des marchandises.

Il doit aux marchandises, les soins ordinaires conformément à la convention des parties et aux usages du port de chargement.

Si les marchandises nécessitent des soins particuliers, indication doit en être faite par le chargeur et, si possible mention doit en être portée sur les marchandises.

Art. 774. – le chargement des marchandises sur le pont du navire ne peut avoir lieu que dans les conditions qui n'amoindrissent pas la sécurité du voyage et lorsqu'un chargement dans ces conditions est réglementaire ou d'usage général.

En cas de chargement des marchandises sur le pont du navire, le transporteur doit en aviser le chargeur, sauf dans le cas où ce chargement a été effectué avec le consentement du chargeur.

Art. 775. – Les marchandises doivent être transportées dans un délai convenable, par la route annoncée ou convenue et, à défaut, par la route habituelle.

Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou de biens en mer ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

Art. 776. – En cas d'interruption de voyage pour une raison quelconque, le transporteur doit à peine de préjudice, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leur déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Art. 777. – En cas de transbordement des marchandises sur un autre navire au cours d'un voyage interrompu, les frais de transbordement et le fret dû pour achever le déplacement des marchandises sont à la charge du transporteur sauf dans les cas où cette interruption du voyage est due aux causes exonérant le transporteur de la responsabilité.

Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Art. 778. – Les marchandises de nature inflammable explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'aurait pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère peuvent, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses

provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

Si une de ces marchandises, embarquée à la connaissance et avec le consentement du transporteur, devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de la même façon, être débarquée et détruite ou rendue inoffensive par le transporteur sans aucune responsabilité de la part du transporteur si ce n'est à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

Art. 779. – Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou autres marchandises par sa faute ou par la faute de ses préposés.

Art. 780. – Après l'arrivée du navire au lieu de destination convenu, le transporteur procède aux opérations de désarrimage et de déchargement des marchandises de la même façon appropriée et soigneuse comme prévu à l'article 763 ci-dessus pour le chargement des marchandises, compte tenu des usages du port de déchargement.

Art. 781. – Si un événement fortuit empêche le transporteur de décharger les marchandises au port de destination dans un délai raisonnable, il peut débarquer ces marchandises au port le plus voisin ou retourner avec elles au port de chargement.

Les frais de réexpédition des marchandises seront à la charge du transporteur, sauf pour les cas où l'empêchement de décharger les marchandises au lieu de destination revêt un caractère de force majeure.

Art. 782. – Le transporteur ou son représentant est tenu de livrer les marchandises au lieu convenu au destinataire légitime ou à son représentant réclament la livraison au titre d'un exemplaire même unique du connaissement, ou si aucun connaissement n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi.

Art. 783. – Hors du lieu de destination des marchandises, le détenteur d'un exemplaire du connaissement ne peut obtenir la délivrance des marchandises qu'après la restitution de tous les autres exemplaires du connaissement émis en constitution d'une sûreté pour les réclamations que les porteurs d'exemplaires du connaissement en circulation pourraient faire valoir à l'encontre du transporteur.

Art. 784. – Dans le transport maritime de marchandises en vertu d'un connaissement le destinataire légitime est :

Un) lorsque le connaissement est à personne dénommée, celui dont le nom est indiqué dans le connaissement ;

Deux) lorsque le connaissement est à ordre, celui à l'ordre duquel le connaissement est établi et en cas de transfert du connaissement, le dernier endossataire ;

Trois) lorsque le connaissement est au porteur, celui qui présente le connaissement à l'arrivée.

Art. 785. – S'il se présente plusieurs détenteurs du connaissement pour réclamer les marchandises, le transporteur ne peut les délivrer à aucun d'entre eux, mais doit, pour le compte du destinataire légitime, consigner lesdites marchandises en lieu sûr et en informer immédiatement ceux qui se sont présentés et le chargeur.

Art. 786. – Après la livraison des marchandises par le transporteur ou son représentant au destinataire légitime contre la remise d'un exemplaire du connaissement, les autres exemplaires perdent toute valeur.

Art. 787. – dans le transport maritime de marchandises en vertu d'un autre document de transport que le connaissement, le mode de vérification du destinataire doit être établi par la convention des parties.

Art. 788. – Avant la réception, le destinataire ou son représentant sont autorisés à vérifier

l'importance et l'état des marchandises qui leurs sont présentées par le transporteur.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection des marchandises et la vérification du nombre de colis.

Art. 789. – Le destinataire ainsi que le transporteur peuvent, avant la délivrance des marchandises, faire constater leur état par des experts.

Les frais de l'expertise sont supportés par celui qui en fait la demande. Toutefois, si l'expertise effectuée à la demande du destinataire ou à la demande commune des parties, a démontré des manques ou dommages aux marchandises pour lesquelles le transporteur est responsable, les frais d'expertise incombent au transporteur.

Art. 790. – En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, avant ou au moment de la livraison des marchandises ; faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, cette notification doit être faite dans les trois jours ouvrables de la livraison des marchandises.

La notification écrite est inutile si l'état des marchandises a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Sont nulles toutes clauses contractuelles plus onéreuses pour le destinataire de marchandises que celles prévues ci-dessus.

Art. 791. – La réception des marchandises entraîne pour le destinataire l'obligation de payer le fret, s'il est payable à destination, et toute autre somme que le transporteur peut réclamer en vertu du connaissement ou de tout autre document de transport.

Art. 792. – Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises et les faire consigner jusqu'à ce que le destinataire ait payé ou qu'il ait fourni caution de tout ce qui est dû pour le transport de ces marchandises ainsi qu'à titre de contribution d'avarie commune et de rémunération d'assistance.

Art. 793. – Si le destinataire ne se présente pas ou refuse de prendre livraison des marchandises ou s'il n'est pas connu, le transporteur mettra les marchandises en dépôt, en lieu sûr aux risques et frais du destinataire, en avisant de ces faits, immédiatement le chargeur et le destinataire, si ce dernier est connu.

Art. 794. – Le transporteur a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui par suite d'un retard injustifié de prendre la livraison des marchandises par le destinataire.

Art. 795. – Si, dans les deux mois, à partir du jour de l'arrivée du navire au port de déchargement, les marchandises mises en dépôt n'ont pas été retirées, et si toutes les sommes dues au transporteur par le destinataire en raison du transport n'ont pas été payées, le transporteur peut vendre les marchandises avec le consentement de l'autorité judiciaire compétente, sauf si une caution suffisante a été fournie par l'ayant droit aux marchandises.

Les marchandises non réclamées peuvent être également vendues avant leur mise en dépôt et avant l'expiration d'un délai de deux mois si elles sont périssables ou si les frais de dépôt excèdent leur valeur.

Art. 796. – Si la vente des marchandises ne suffit pas à couvrir toutes les créances du transporteur et les dépenses afférentes au dépôt de marchandises, de même que les frais de leur vente le chargeur est responsable du manquant.

Art. 797. – Le chargeur doit le prix du transport ou fret dont le montant et les modalités de paiement sont établis par la convention entre les parties.

En cas de fret payable à destination, le destinataire en est également débiteur s'il accepte la livraison des marchandises.

Art. 798. – Aucun fret n'est dû pour les marchandises perdues par fortune de mer à moins qu'elles ne se soient perdues par suite de vice propre, d'emballage défectueux, ou par suite d'un fait imputable au chargeur.

Art. 799. – Si des marchandises perdues ont été ensuite sauvées ou récupérées, le transporteur a droit au fret de distance, à moins que la personne intéressée aux marchandises n'ait tiré aucun profit du fait que leur transport ait été partiellement effectué.

Art. 800. – Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations énumérées aux articles 770, 773 et 775 ci-dessus.

Art. 801. – Complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.
Si aucun fret n'est dû, le fret payé d'avance doit être restitué.

Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun à charge de contribution.

Art. 801-1 – le transport de marchandises dangereuses par mer est régi par les règles maritimes internationales fixées en la matière.

Art. 801-2. – Le transport de produits alimentaires destinés à la consommation humaine ou animale doit s'effectuer selon les normes, usages et pratiques maritimes internationales recommandées.

Chapitre IV

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Art. 802. – Complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire, ou à son représentant légal, sauf dans les cas exceptés par l'article suivant.

Art. 803. – Le transporteur est déchargé de la responsabilité prévue à l'article précédent si les pertes ou dommages subis par les marchandises proviennent ou résultent :

Un) de l'état d'innavigabilité du navire, lorsque le transporteur aura fait la preuve qu'il a rempli ses obligations énoncées à l'article 770 ci-dessus ;

Deux) des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés maritimes du transporteur ;

Trois) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

Quatre) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

Cinq) de la force majeure ;

Six) de grèves, lock-out ou d'arrêts entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

Sept) du vice caché, nature spéciale ou vice propre des marchandises ou de freintes de route ;

Huit) des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

Neuf) de vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable ;

Dix) d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

Onze) des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

Douze) de toute autre cause n'étant pas due à une faute du transporteur ou de ses préposés, lorsque le transporteur aura fait la preuve que ni sa faute personnelle ni la faute de ses préposés n'ont contribué à la perte ou dommage.

Art. 804. – Dans les cas où la faute du transporteur ou de ses préposés coïncide avec une autre cause entraînant des pertes ou dommages aux marchandises, le transporteur est responsable en proportion de sa faute ou de la faute de ses préposés qui a contribué à ces pertes ou dommages. Le transporteur doit prouver qu'il n'est pas responsable de l'autre partie des pertes ou dommages.

Art. 805. – Modifié et complété ; Loi n°. 98-05. Du 25 juin 1998.

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur chargement à bord du navire et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement ou tout autre document similaire ; le transporteur n'est pas responsable pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandises au delà d'une somme fixée à 10.000 unités de compte par colis ou tout autre unité de chargement ou à 30 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, ou à une somme correspondant à deux fois et demi le montant du fret payable pour les marchandises n'ayant pas été livrées dans les délais convenus ou dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandise par mer.

Lorsqu'un conteneur, ou tout autre engin similaire, est utilisé pour grouper la marchandise, est pris en compte pour le calcul de la limite la plus élevée pour déterminer la responsabilité, le nombre de colis indiqué au connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer.

Lorsque cet engin est lui-même endommagé, le dit engin est lui-même considéré, s'il n'appartient pas au transporteur, comme une unité distincte.

Il est entendu, au sens de la présente loi, par unité de compte, une unité de compte constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Ces unités de compte peuvent être converties en monnaie nationale, en chiffres ronds et la conversion s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur or de ladite monnaie à la date du jugement.

Art. 806. – l'indemnité pour perte des marchandises est déterminée d'après leur valeur courante et l'indemnité pour avaries aux marchandises d'après la différence entre leur valeur courante en bon état et leur valeur après l'avarie.

La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

Si la valeur des marchandises d'après le prix courant sur le marché ne peut être établie,

elle sera déterminée d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

Art. 807. – La valeur déclarée par le chargeur et insérée dans le connaissement ou dans un autre document constatant le transport, constitue une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne lie pas le transporteur qui peut la contester.

Art. 808. – A l'égard d'un créancier étranger dont l'Etat a établi une limitation de la responsabilité du transporteur à une somme inférieure à celle prévue à l'article 805 ci-dessus, le transporteur n'est tenu que pour le montant le moins élevés.

Art. 809. – Le transporteur n'a pas le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'article 805 ci-dessus s'il est prouvé que la perte ou le préjudice subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 810. – Le transporteur n'est pas responsable pour perte ou dommage causés aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement ou dans un autre document constatant le transport, le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

Art. 811. – Est nulle et de nul effet, toute clause contractuelle ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet.

Un) d'exclure ou de limiter la responsabilité du transporteur découlant des articles 770, 773, 780, 802, 803 et 804 du présent code.

Deux) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle déterminée à l'article 805 ci-dessus, sauf dans le cas prévu à l'article 808.

Trois) Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance des marchandises.

Art. 812. – Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées :

Un) pour la période allant de la réception des marchandises par le transporteur en vue de leur transport jusqu'au début de leur chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison ;

Deux) dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont du navire.

Art. 813. Les exonérations et limitations prévues dans le présent chapitre sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation des pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

Art. 814. – 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 en vertu des dispositions du présent chapitre.

Art. 815. – L'ensemble des montants de l'indemnité mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser la limite prévue à l'article 617 ci-dessus.

Art. 816. – Les dispositions de l'article 809 ci-dessus sont applicables au préposé du transporteur de façon correspondante.

TITRE IV

PRIVILEGE SUR LES MARCHANDISES

Art. 817. – Les privilèges sur les marchandises établis dans le présent titre priment tout autre privilège général ou spécial.

Art. 818. – Sont privilégiées sur les marchandises embarquées :

Un) les frais de justice dus à l'Etat ou exposés dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation de la marchandise ou pour parvenir à la vente et à la distribution du prix obtenu, les frais d'exécution, les taxes et les charges publiques ;

Deux) la rémunération incombant à la marchandise pour l'assistance et le sauvetage ainsi que les sommes dues à titre de contribution à l'avarie commune ;

Trois) l'indemnité pour les dommages causés à la marchandise ;

Quatre) les créances pour le fret ou pour d'autres rémunération résultant du contrat d'affrètement et du contrat de transport, les frais de déchargement incombant à la marchandise, la rémunération de surestaries ou autres frais dus à raison d'un accord supplémentaire dans le chargement ou le déchargement des marchandises, l'indemnité due à raison d'un retard dans la réception de la marchandise par les destinataires, les frais de mise en dépôt des marchandises non réclamées.

Cinq) Les créances dues à raison des obligations contractées par le capitaine pour les besoins de la cargaison.

Art. 819. – les créances privilégiées sont réglées dans l'ordre indiqué à l'article précédent. Les créances du même groupe sont réglées au marc le franc si la somme à distribuer ne suffit pas à les éteindre entièrement.

Toutefois, les créances indiquées aux alinéas « b » et « e » de l'article précédent sont réglées au sein de chaque catégorie dans l'ordre inverse des dates de leur naissance.

Art. 820. – Les privilèges sur les marchandises embarquées s'éteignent si le créancier ne fait pas opposition entre les mains du capitaine ayant le début du déchargement ou n'exerce pas son action dans les quinze jours du déchargement et avant que les marchandises déchargées ne soient légitimement passées en main tierces.

TITRE V

TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

Chapitre I

REGLES GENERALES

Art. 821. – Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyage et, le cas échéant, ses bagages, contre paiement par ce dernier du prix du passage.

Art. 822. – Sont considérés comme bagages :

Un) les bagages que le passager porte ordinairement avec lui ou qu'il a dans sa cabine ou sous sa garde, dénommés bagages de cabine ;

Deux) les bagages contenant les effets personnels du passager enregistrés et transportés dans la cale du navire, dénommés bagages de cale ;

Trois) les véhicules de tourisme y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule, accompagnant le passager et destinés pour son propre usage.

Art. 823. – Le contrat de passage couvre les périodes suivantes :

Un) à l'égard du passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager est à bord du navire ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement ainsi que la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine sont transportés par eux, du quai au navire ou inversement, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur ;

Le temps pendant lequel le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou toute installation portuaire n'est pas compris dans la période du transport, sauf pour ses bagages de cabine quand ceux-ci ont été déposés sous la garde du transporteur ;

Deux) à l'égard des bagages de cale et des véhicules, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où ils ont été rendus par le transporteur ou son préposé.

Art. 824. – Les dispositions du présent titre ne peuvent être écartées au préjudice des passagers. En matière de transport de passagers et de leurs bagages effectués entre les ports algériens et les ports étrangers, s'appliquent au besoin les dispositions particulières des conventions internationales en la matière, auxquelles l'Algérie est partie.

Art. 825. – Sur le plan international, le contrat de transport des passagers et de leurs bagages est régi par la loi du pavillon, sauf convention contraire des parties. Toutefois, une loi dont les dispositions sont moins favorables au passager que celles du présent titre n'est pas applicables en Algérie.

Chapitre II

EXECUTION DU CONTRAT

Art. 826. – Le transporteur doit délivrer au passager un billet de passage constatant les obligations des parties. Le billet de passage émis constitue la preuve de la conclusion du contrat de passage et du paiement du prix du passage.

Art. 827. – Le billet de passage doit porter les indications propres à identifier les parties au

contrat, le lieu et la date d'émission du billet le nom et la catégorie du navire, le trajet du transport, la date et le lieu d'embarquement, le port de débarquement, les escales si elles sont prévues, le prix du passage, la classe et le numéro de la cabine.

Art. 828. – Le billet de passage peut être nominatif ou au porteur. Sans le consentement du transporteur, le passager ne peut transférer le billet de passage nominatif à un tiers. Il en est de même avec le billet au porteur quand le passager a déjà commencé le voyage.

Art. 829. – Pour le transport des passagers sur les navires de moins de dix tonneaux de jauge brute, de même que sur les navires effectuant ce transport à l'intérieur des ports ou des services réguliers dans les zones côtières délimitées par l'autorité maritime, le billet de passage peut être remplacé par un ticket qui indique le nom ou la raison sociale du transporteur, le service effectué et le prix du passage.

Art. 830. – Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

Le passager qui ne se présente pas à bord du navire dans le temps indiqué pour l'embarquement et au cours du voyage dans le délai prévu avant la fin de l'escale, doit le prix du passage en totalité.

Art. 831. – Le passager peut résilier le contrat de passage et demander le remboursement du prix du passage par un avis écrit délivré au transporteur au moins dans les sept jours ouvrables avant la date fixée pour le départ du navire.

Si le transporteur malgré ses soins n'a pas réussi à prendre un autre passager à bord, il doit à un quart du prix du passage.

Si le transporteur trouve un autre passager, il a droit à une commission ne dépassent pas dix pour cent du prix du passage.

Art. 832. – En cas de décès ou d'une maladie ou d'un autre cas non imputable au passager survenu avant le commencement du voyage et empêchant l'embarquement du passager, le contrat de passage est résolu si le transporteur en a été avisé par le passager ou ses ayant droit avant la date arrêtée pour le départ du navire.

Si ledit avis a été donné au transporteur cinq jours ouvrables avant l'embarquement, la totalité du prix du passage est remboursable contre restitution du billet.

La résiliation postérieure mais antérieure au départ du navire donne le droit au transporteur de conserver le quart du prix du passage, sauf lorsqu'il a réussi à prendre un autre passager à bord. Dans ce dernier cas, le transporteur a toutefois droit à une commission ne dépassant pas dix pour cent du prix du passage.

Art. 833. – Les dispositions de l'article précédent s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé, qui devaient voyager avec lui.

Art. 834. – Le prix du passage est acquis en totalité pour le transporteur une fois le voyage commencé, même si pendant ce voyage survient un événement concernant la personne du passager empêchant ce dernier de continuer son voyage.

Toutefois, si le décès ou la maladie a empêché le passager de continuer le voyage, la partie du prix de passage représentant le coût de la nourriture dont il n'a pas profité, peut faire l'objet d'un remboursement, à condition que le coût de la nourriture ait été inclus au prix du passage.

Art. 835. – Si le départ du navire du port où le voyage commence n'a pas lieu ou est considérablement retardé pour une cause non imputable au transporteur, chaque partie peut résilier le contrat, sans aucune indemnité de part ni d'autre.

Dans pareil cas, le transporteur doit restituer le prix du passage et le passager, le billet.

Art. 836. – Si les circonstances mentionnées à l'article précédent proviennent ou résultent d'une faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés, le passager peut résilier le contrat et demander en outre la restitution du prix du billet payé et la réparation du préjudice, s'il y a lieu.

Art. 837. – Si, au cours du voyage, un événement quelconque ne permet pas de continuer le voyage ou d'atteindre le lieu de destination dans un temps raisonnable, le transporteur est tenu, sur la demande du passager, et à son choix, soit de lui rembourser la partie du prix du passage proportionnel à la partie du voyage non effectué, soit de faire transporter avec ses bagages aux frais du transporteur jusqu'au port de destination ou à un autre port convenu, par le premier navire approprié ou par un autre moyen de transport de passagers.

Art. 838. – Le passager est tenu de respecter strictement toutes les règles établies pour le maintien de l'ordre et de la discipline à bord du navire.

Art. 839. – Le transporteur est tenu d'enregistrer les bagages de cale du passager ainsi que les véhicules l'accompagnant et lui en délivrer un récépissé approprié.

Art. 840. – Le transporteur ou son représentant peut retenir les bagages du passager et les mettre en dépôt aux frais et risques du passager jusqu'à ce que les créances du transporteur résultant du contrat de passage aient été honorées ou convenablement garanties.

Si les créances du transporteur ne sont pas réglées ou garanties dans un délai d'un mois, le transporteur a le droit de vendre les bagages aux enchères publiques ou de toute autre façon permettant les garanties suffisantes pour couvrir, outre les frais, ses créances envers le passager.

Chapitre III

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Art. 841. – Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de

navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

Art. 842. – Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésion corporelles d'un passager, ainsi que du préjudice causé à ses bagages si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et en relation avec la navigation ou l'exploitation du navire et s'il est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leur fonctions.

Art. 843. – La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés, visée à l'article précédent est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages subis aux bagages de cabine ont été causés par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

Art. 844. – Nonobstant les dispositions des articles 842 et 843 ci-dessus, le transporteur n'est pas responsable en ce qui concerne les bagages de cale et les véhicules transportés pour la perte ou les préjudices provenant ou résultant des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur dans la navigation du navire. La charge de la preuve dans ce cas incombe au transporteur.

Art. 845. – La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport et qu'il est en relation avec la navigation ou l'exploitation du navire ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice incombent au demandeur.

Art. 846. – Sauf convention expresse et écrite, le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres et autres valeurs tels que l'or, l'argenterie, les montres, la joaillerie, les bijoux ou les objets d'art.

Art. 847. – Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles, la perte de ses bagages ou leurs dommages ou y a contribué, le tribunal compétent peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Art. 848. – La responsabilité du transporteur, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager et en cas de perte des bagages ou de dommages à ses bagages, est limitée aux montants calculés suivant les principes établis en cette matière par les conventions internationales dont l'Algérie est partie.

Art. 849. – Le transporteur est déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article précédent s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Art. 850. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Elles ne régissent ni le transport maritime bénévole ni les passagers clandestins.

Chapitre IV

ACTIONS EN REPARATION

Art. 851. – Le passager doit adresser une notification écrite au transporteur ou à son représentant :

Un) en cas de lésions corporelles, dans les quinze jours de la date de son débarquement ;

Deux) en cas de dommage apparent à des bagages ;

- En ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur embarquement.
- En ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance ;

Un) En cas de perte ou de dommage non apparent à des bagages, dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.

Art. 852. – Faute de se conformer aux prescriptions de l'article précédent, le passager est présumé, sauf preuve contraire, être débarqué sain et sauf et avoir reçu ses bagages en bon état.

Les notifications écrites ne sont pas obligatoires si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Art. 853. – Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles et de la perte des bagages ou du dommages subi par ceux-ci sont soumises à une prescription de deux ans.

La prescription est interrompue ou suspendue conformément aux dispositions du droit commun.

Art. 854. – Le délai de prescription court :

Un) en cas de lésions corporelles, à partir du jour du débarquement du passager ;

Deux) en cas de décès survenu au cours du transport, à partir du jour auquel le passager aurait dû être débarqué ;

Trois) en cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant la mort du passager après le débarquement, à partir du jour du décès, ce délai ne pouvant toutefois pas dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.

Quatre) En cas de perte des bagages ou de dommages subis par ceux-ci, à partir du débarquement et en cas de perte totale du navire, à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

Art. 855. – Les actions nées du contrat de transport de passagers et de leurs bagages sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun, et sur le plan international, selon les règles établies par les conventions internationales en la matière dont l'Algérie est partie.

Art. 856. – Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par le présent titre ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu du présent titre.

Chapitre V

PASSAGERS CLANDESTINS

Art. 857. – Si au cours d'un voyage un passager clandestin est découvert à bord du navire dans un port ou en mer, le capitaine de ce navire peut livrer le passager clandestin à l'autorité compétente au premier port où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin ou le transférer sur un navire se dirigeant vers le port où le passager clandestin s'est embarqué.

Art. 858. – Lors de la livraison du passager clandestin à l'autorité compétente, le capitaine doit remettre à cette autorité, une déclaration signée contenant tous les renseignements en sa possession concernant le passager clandestin et notamment sur la nationalité, son port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que mention du port de départ du navire et des ports d'escales subséquents avec les dates d'arrivées et de départs.

Art. 859. – Complété ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Les mesures prises en vertu de l'article 857 ci-dessus n'exonèrent pas le passager clandestin de l'obligation de payer le double du prix du passage pour le voyage accompli et la réparation du préjudice s'il y a lieu.

En outre, il est fait application à tout passager clandestin des sanctions pénales fixées par les dispositions de la présente ordonnance.

TITRE VI

LE REMORQUAGE

Art. 860. – Par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire.

Art. 861. – Sont considérés comme services de remorquage notamment :

Un) les opérations consistant à tirer ou pousser le navire,

Deux) les manœuvres d'accostage, de décalage ou d'appareillage du navire,

Trois) le convoyage et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation, d'un navire.

Art. 862. – 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 nécessaires et se trouve sous l'influence directe des manœuvres du navire à remorquer.

Le contrat de remorquage 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 l'influence directe des manœuvres de

ce dernier.

Art. 863. – L'armateur qui s'est engagé à effectuer des services de remorquage est tenu 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 appareils nécessaires.

Art. 864. – Les services de remorquage doivent être effectués avec la compétence qui est exigée par les circonstances, sans interruptions inutiles et en accord avec les principes d'une bonne navigation.

Art. 865. – La rémunération des services de remorquage est fixée par la convention des parties et, à défaut, par le tarif. Si le tarif ne contient pas de dispositions appropriées, le montant de la rémunération est déterminé par les usages et à défaut, il est dû une juste rémunération.

Ladite rémunération est due lorsque le service de remorquage est rendu.

Art. 866. – Les opérations de remorquage s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué ; par suite de quoi, le capitaine du navire remorqueur doit se conformer aux ordres nautiques de celui-ci.

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.

Art. 867. – Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du navire remorqueur, la direction des opérations de remorquage.

En ce cas, les dommages survenus au cours de ces opérations sont à la charge de l'armateur du navire remorqueur à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Art. 868. – Si pendant les opérations de remorquage les dommages subis par le navire remorqué ou par le navire remorqueur sont dus à un cas de force majeure, les armateurs de ces navires peuvent s'exonérer réciproquement de toute réparation pour des dommages.

Art. 869. – Envers les tiers, victimes des dommages au cours des opérations de remorquage, les armateurs du navire remorqué et du navire remorqueur sont solidairement responsables de ces dommages à moins qu'ils ne prouvent que les dommages subis par les tiers leur sont imputables ou sont dus à un cas de force majeure.

Art. 870. – Le capitaine d'un navire placé sous la direction nautique du capitaine d'un autre navire n'est pas exonéré de l'obligation de veiller à la sécurité de la navigation pendant les opérations de remorquage.

Art. 871. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 872. – Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites pour deux ans après l'achèvement de ces opérations.

TITRE VII

LA MANUTENTION PORTUAIRE

et comportant les articles 873 à 884 ; abrogés ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 885. – Abrogé ; Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 886. – Abrogé ;Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998.

Art. 887. – Entrée en vigueur et publication au journal officiel de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976.

Introduction par l'article 51 de la Loi n°. 98-05 du 25 juin 1998. D'un livre III intitulé de l'exploitation portuaire comportant les articles 888 à 955 inclus.

LIVRE III
DE L'EXPLOITATION PORTUAIRE
TITRE I
PRINCIPES GENERAUX

Art. 888. – Au sens de la présente ordonnance, 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 plaisance.

Les dispositions de la présente ordonnance ne s'appliquent pas aux ports militaires.

Art. 889. – Les ports sont classés selon leur destination en :

Ports de commerce : Sont réputés ports de commerce et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleurs conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.

Ports de pêche : Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et à assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.

Ports de plaisance : Sont classés dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité.

Toutefois, peuvent être exercées au niveau d'un port de commerce, à titre accessoire, les autres activités liées à la défense nationale, à la pêche et à la plaisance.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 890. – Sont exercées au niveau des ports des missions de puissance publique et de service public et des activités commerciales.

Les missions de puissance publique sont exercées par les organes de l'Etat habilités à cet effet.

Art. 891. – Le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire, constituent des missions de service public dévolues à des institutions créées à cet effet dénommées : « autorités portuaire ».

Les modalités d'organisation de ces instructions et d'utilisation des biens ci-dessus indiqués sont précisées par voie réglementaire.

Art. 892. – 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 et ce, conformément aux conditions fixées par voie réglementaire.

Le pilotage et le lamanage sont exercés par l'autorité portuaire.

TITRE II

DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

Art. 893. – Conformément aux dispositions législatives en vigueur en la matière les ports relèvent du domaine public artificiel.

Chapitre I

De la composition

Art. 894. – Le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports.

Art. 895. – Les infrastructures portuaires comprennent :

- les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidage des navires constitués notamment par les phares, bouées, balises et tout autre moyen requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation,
- les ouvrages de protection du port (jetées, digues, brises lames) et les plans d'eau abrités (bassins et darses),
- les môles, les quais et les appontements,
- les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (cales sèches, cales de halage).

Art. 896. – Les superstructures portuaires comprennent l'ensemble des installations, équipements fixes ou mobiles et outillages nécessaires aux opérations :

- d'accostage des navires et de télécommunication,
- de débarquement et d'embarquement des passagers,
- de chargement et de déchargement des navires,
- de réception, de transfert, de stockage, de pesage et de livraison des marchandises,
- d'avitaillement des navires en eau douce et énergie électrique,

- de soutage, de déballastage et de dégazage des navires,
- de réparation navale et de lutte contre l'incendie et la pollution,
- de pêche et de plaisance.

Elles comportent en outre :

- les terre-pleins et surfaces couvertes nécessaires au transit et à l'entreposage des marchandises,
- les gares maritimes,
- les gares et voies ferrées ainsi que les routes, voies d'accès incluses dans les limites des ports,
- les halles aux poissons,
- les réseaux d'eau douce et d'énergie électrique ainsi que les réseaux de voiries et de collectes des eaux usées et pluviales.

Art. 897. – Les dépendances du domaine public portuaire sont constituées par :

- une zone de mouillage pour les navires en attente, comprenant un plan d'eau naturellement ou artificiellement abrité, appelé rade avec des fonds marins conformes aux normes de sécurité de la navigation.
- les zones attenantes aux enceintes portuaires nécessaires à l'exploitation ainsi que les zones d'extension du port.

Chapitre II

De la délimitation du domaine public portuaire

Art. 898. – Le domaine public portuaire fait l'objet d'une délimitation en vue de fixer les limites maritimes et terrestres du port. Il comprend une zone d'exploitation et une zone d'extension.

Art. 899. – Au sens de la présente ordonnance, il est entendu par :

- zone d'exploitation : la zone constituée par une partie maritime formée par des zones de mouillage et plans d'eau, ainsi que d'une partie terrestre formée par le port et ses dépendances nécessaires à l'exploitation du port.
- zone d'extension : la zone qui s'étend au-delà de la zone d'exploitation tant du côté maritime que terrestre, destinée à être aménagée et équipée dans le cadre du schéma directeur de développement du port. Elle est grevée de servitudes, conformément à la législation en vigueur.

Art. 900. – La délimitation du domaine public doit faire l'objet d'une enquête publique. Elle est réalisée en conformité avec les schémas d'aménagement et d'urbanisme, approuvés et publiés dans les formes légales en vigueur.

Les modalités de délimitation du domaine public portuaire sont précisées par voie réglementaire.

Chapitre III

De l'utilisation et de la gestion

Art. 901. – L'autorité portuaire bénéficie du droit d'utiliser conformément à sa destination

et dans l'intérêt général, le domaine public portuaire qui lui est affecté. Elle dispose d'un droit exclusif de jouissance et perçoit des taxes et redevances sur les usagers.

Art. 902. – L'utilisation du domaine public portuaire peut prendre la forme :

- d'une occupation à usage général aux fins de transit et de séjour de courte durée ainsi que de l'utilisation des voies de circulation maritime et des services,
- d'une occupation temporaire à titre privatif aux fins d'exercice d'activités industrielles ou commerciales liées au trafic maritime.

Art. 903. – L'occupation du domaine public portuaire est autorisée à titre précaire et révocable. Elle est réservée aux activités et services liés directement à l'exploitation portuaire.

Elle ne doit pas compromettre sa conservation et son développement.

Art. 904. – L'installation et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports peuvent faire l'objet d'une concession d'outillages public ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

Les conditions dans lesquelles sont autorisées les occupations visées ci-dessus sont définies par voie réglementaire.

Chapitre IV

Droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire

Art. 905. – Conformément aux dispositions de l'article 901 ci-dessus, l'autorité portuaire perçoit les produits des droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire.

Art. 906. – Les redevances portuaires sur le navire, sur les marchandises et sur les passagers ainsi que les taxes de péage constituent des droits de navigation.

Art. 907. – Les redevances d'usage du domaine public portuaire sont constituées par les redevances d'occupation du domaine portuaire, les taxes de séjour des navires dans les ports, les taxes de transit des marchandises et des conteneurs, la taxe de dépôt de marchandises et la redevance d'utilisation du réseau ferroviaire portuaire.

Art. 908. – L'assiette, les taux, les conditions d'affectation, de perception et d'exonération des droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire sont définis par les lois de finances.

TITRE III

ENTRETIEN ET DEVELOPPEMENT DES PORTS

Art. 909. – La conception, la réalisation, l'extension et le développement des ports sont effectués dans le cadre des schémas directeurs de développement des ports et conformément aux règles d'aménagement du territoire.

Les conditions et modalités d'élaboration et d'approbation des schémas directeurs de développement des ports sont fixées par voie réglementaire.

Art. 910. – Les travaux d'entretien, de création, d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages d'infrastructures citées à l'article 895 ci-dessus ainsi que le dragage sont à la charge de l'Etat.

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.

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

TITRE IV

EXPLOITATION ET SECURITE DES PORTS

Art. 911. – Les règles d'exploitation et de sécurité des ports sont déterminées par un règlement général d'exploitation et de sécurité qui précise :

1 – En matière d'exploitation :

- les conditions d'affectation et d'exploitation des zones portuaires,
- les conditions de gestion des zones extra portuaires et des zones réservées à la pêche et la plaisance,
- les modalités et conditions de transit des passagers et des marchandises, les conditions de chargement et de déchargement des navires,
- les conditions de chargement, de déchargement, d'entreposage et d'enlèvement des marchandises,
- les règles de gestion des installations spécialisées, les modalités d'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.

2 - En matière de sécurité, les règles visant à :

- garantir l'intégrité des ouvrages, installations et profondeurs des plans d'eau du domaine public portuaire,
- sauvegarder la zone d'extension,
- réglementer le mouvement de la navigation dans les limites maritimes des ports,
- assurer l'hygiène et la salubrité des plans d'eau, terre-pleins et magasins,
- réglementer l'accès des personnes, la circulation et le stationnement des véhicules et des wagons dans l'enceinte portuaire,
- prévenir les sinistres et organiser la lutte contre l'incendie et la pollution et éviter leur propagation,
- édicter les mesures de prévention et éliminer les causes des accidents de travail liés aux opérations de manutention et autres services portuaires,
- préserver le caractère opérationnel des zones de manutention,
- fixer les conditions d'entreposage, de gerbage et de mouvement des marchandises,
- édicter les mesures et conditions de manutention, de transport et de stockage des produits dangereux transitant par les ports en conformité avec la

législation en vigueur,

- supprimer les causes d'inflammation des produits pétroliers et, le cas échéant en combattre les effets, et en déterminer les normes de rejets dans les plans d'eau.

le règlement général d'exploitation et de sécurité est fixé par voie réglementaire.

TITRE V

DES ACTIVITES PORTUAIRES

Chapitre I

De la manutention portuaire

Art. 912. – La manutention portuaire comprend 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-pleins ou dans les magasins.

Art. 913. – Les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération.

Art. 914. – Les opérations de manutention portuaire doivent être effectuées conformément aux exigences de compétence professionnelle et de qualification requises.

Les conditions et modalités d'exercice de cette activité sont fixées par voies réglementaire.

Art. 915. – En cas de faute, le manutentionnaire est responsable envers celui qui a engagé ses services.

Il ne peut être tenu responsable d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et/ou après l'opération dont il a la charge.

Art. 916. – 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 portuaires, le manutentionnaire peut limiter sa responsabilité dans les conditions définies par les dispositions du chapitre IV, titre III du livre II de l'ordonnance n°. 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée.

Art. 917. – Au delà du délai contractuel, le manutentionnaire est tenu responsable du préjudice occasionné au navire par tout retard dans les opérations de chargement et de déchargement, sauf quand le dépassement de ce délai ne lui est pas imputable.

L'indemnité pour le dépassement des délais de chargement et de déchargement d'un navire doit être fixée dans le contrat de manutention au même titre que les ristournes.

Art. 918. – La partie au contrat à qui l'interruption des opérations de manutention est imputable, est responsable notamment des frais qui en découlent, sauf cas de force majeure.

Art. 919. – Les actions découlant du contrat de manutention se prescrivent un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par ce contrat.

Chapitre II

De l'aconage

Art. 920. – L'aconage comprend 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.

Art. 921. – Les opérations d'aconage sont effectuées en vertu d'un contrat librement négocié et donnent lieu à une rémunération.

Art. 922. – Les opérations d'aconage sont effectuées avec la compétence et les qualifications requises.

Les conditions et modalités d'exercice de l'aconage sont fixées par voie réglementaire.

Art. 923. – L'aconier prend 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 de prendre toutes les dispositions utiles pour la conservation des marchandises confiées à sa garde durant leur séjour sur terre-pleins ou dans les magasins dont il a la charge.

Art. 924. – En cas de faute prouvée, L'aconier est responsable envers celui qui a engagé ses services.

Il ne peut être tenu responsable d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et/ou après l'opération dont il a la charge.

Art. 925. – La responsabilité contractuelle de L'aconier ne peut dépasser la valeur du dommage effectivement subi par le demandeur. Elle ne saurait, dans tous les cas, être retenue si les marchandises séjournent au-delà des délais autorisés sauf stipulation contraires.

Art. 926. – Toutes les actions découlant du contrat d'aconage se prescrivent un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par le contrat.

TITRE VI

ORGANISATION PORTUAIRE

Chapitre I

Du séjour des marchandises dans les ports

Art. 927. – Les marchandises transitant par les ports de commerce ne peuvent séjourner au-delà du délai nécessaire à l'accomplissement des formalités telles que fixées par la législation en vigueur.

Le délai de séjour des marchandises est, selon la situation de chaque port, fixé par voie réglementaire.

Art. 928. – Au-delà du délai prévu ci-dessus et après une mise en demeure préalable adressée au propriétaire de la marchandise ou son mandant, l'enlèvement des marchandises est obligatoire. Il est opéré soit par le propriétaire concerné ou ses agents dûment mandatés.

Art. 929. – En cas de non respect par le propriétaire des dispositions de l'article précédent, les marchandises sont transférées vers les zones de dégagement et aires de dédouanement prévues à cet effet et agréées par les services habilités de l'Etat.

Le transport décidé par l'autorité portuaire s'effectue sous surveillance douanière, aux frais, risques et périls du destinataire.

Art. 930. – Les marchandises importées en infraction à la législation en vigueur sont immédiatement transférées vers les zones prévues à cet effet dans les mêmes conditions que celles fixées à l'article 929 ci-dessus.

Art. 931. – Il est fait application pour toutes les marchandises transférées vers les zones de dégagement extra-portuaires des dispositions douanières en vigueur en matière de saisie et de vente.

Art. 932. – Le séjour et le transit des marchandises présentant un danger certain pour la sécurité des personnes et des biens ou pouvant nuire à l'environnement, obéissent à des règles spécifiques fixées par voie réglementaire.

Chapitre II

De la police portuaire

Art. 933. – Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent livre, outre les officiers de police judiciaire :

- les personnes assermentés des garde-côtes,
- les agents de la sûreté nationale,
- les officiers et surveillants de ports.

Art. 934. – Les officiers et surveillants de port prêtent serment devant les juridictions compétentes de leur lieu de résidence dans les termes ci-après :

Art. 935. – 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'Etat.

Art. 936. – La constatation des infractions doit donner lieu à l'établissement d'un procès verbal dans lequel l'agent verbalisateur relate avec précision les faits dont il a constaté l'existence et les déclarations reçues.

Les procès verbaux sont signés par l'agent verbalisateur et par le ou les auteurs de l'infraction et transmis à la juridiction compétence et à l'autorité chargée des ports. Ils font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à confirmation.

Art. 937. – Les officiers de port peuvent prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection et la conservation du domaine public portuaire et les installations qui y sont implantées.

Il est entendu par protection et conservation du domaine public portuaire, l'ensemble des actions concourant d'une manière directe ou indirecte à faire respecter les règles d'exploitation, de sécurité, d'hygiène et de salubrité publique.

Art. 938. – Les officiers de port sont habilités, pour des motifs de sécurité ou d'exploitation, à ordonner et faire procéder aux navires qui ont fait l'objet d'une saisie conservatoire régulière, des mouvements vers d'autres postes à quai ou vers la rade, en concertation avec les services de la police maritime.

TITRE VII

DISPOSITIONS PENALES

Chapitre I

Infractions aux règles de police de la conservation du domaine portuaire et de l'exploitation

Art. 939. – Est puni d'une amende de 1.000 DA à 2.000 DA quiconque accède dans la zone publique du port sans autorisation ou justification délivrée par les services compétents.

Si l'accès a été effectué par les voies non autorisées, l'amende est portée à 5.000 DA.

Art. 940. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 2.000 DA à 5.000 DA ou de l'une des deux peines seulement, quiconque accède dans la zone réservée du port sans autorisation ou justification délivrée par les services compétents.

Art. 941. – Est puni d'une amende de 1.000 DA à 5.000 DA, quiconque jette des terres, des déchets, des immondices, des résidus du commerce et de l'industrie ou tout autre objet dans les ports et leurs dépendances ou dépose ces objets sur les quais et terre-pleins portuaires.

L'amende est de 5.000 DA à 25.000 DA lorsque les rejets sont effectués dans les eaux des ports.

La peine est l'emprisonnement de un (1) à cinq (5) ans et une amende de 5.000 DA à 40.000 DA ou de l'une des deux peines, pour tout jet dans les eaux des ports de produits chimiques ou de déchets toxiques ou de tout produit altérant le milieu marin.

Art. 942. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 2.000 DA à 5.000 DA ou de l'une des deux peines, sans préjudice de la réparation du dommage causé, quiconque occupe sans autorisation le domaine public portuaire et maintient cette occupation irrégulière malgré la sommation de quitter les lieux.

Art. 943. – Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 5.000 Da à 20.000 DA ou de l'une des deux peines sans préjudice de la réparation des dommages subis et du paiement des frais engagés pour la remise en état de l'ouvrage, quiconque procède à une construction ou met en place une installation sur un port ou ses dépendances sans l'accord de l'autorité portuaire.

Art. 944. – Toute détérioration volontaire ou non des ouvrages et installations portuaires est réprimée conformément aux dispositions du code pénal.

Art. 945. – Les infractions aux règles de la circulation routière et du stationnement des véhicules à l'intérieur des limites du domaine portuaire sont réprimées conformément à la législation spécifique en vigueur.

Art. 946. – Les infractions aux règles de la protection de l'environnement survenues dans les limites du domaine portuaire sont réprimées conformément aux dispositions législatives en vigueur.

Art. 947. – Les propriétaires des vieux navires ou embarcations hors d'état de naviguer sont tenus aux termes des délais fixés par les mises en demeure qui leur sont adressées par les officiers et surveillants de ports, de les démolir et d'en enlever les débris sous peine de confiscation et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA.

Si le propriétaire du navire ou de l'embarcation ne prend pas les dispositions prévues à l'alinéa précédent, l'autorité portuaire peut prendre les mesures nécessaires à la démolition du navire ou de l'embarcation confisquée et à l'enlèvement des débris et ce, au dépend et sous la responsabilité de ce dernier.

Art. 948. – Tout capitaine, maître ou patron d'un navire de commerce, de pêche, de plaisance ou de servitude qui refuse d'obtempérer aux ordres donnés par les personnels habilités dans les rades, chenaux d'accès et bassins est puni d'une amende de :

- 5.000 DA à 10.000 DA pour les navires de moins de 50 tonneaux de jauge brute,
- 10.000 DA à 20.000 DA pour les navires de 50 à 250 tonneaux de jauge brute,
- 20.000 DA à 40.000 DA pour les navires de 251 à 1000 tonneaux de jauge brute,
- 40.000 DA à 80.000 DA pour les navires de plus 1000 tonneaux de jauge brute.

Art. 949. – Est puni d'une amende de 20.000 DA à 45.000 DA, tout capitaine qui jette du lest dans les ports, bassins et rades.

Est puni des mêmes peines celui qui procède aux opérations de lestage et de délestage durant la nuit sans autorisation des officiers de ports.

Art. 950. – Si la sanction prévue implique la réparation immédiate du dommage causé ou l'enlèvement d'un bien constituant un danger, accompagné ou non d'une amende, le personnel habilité de l'autorité portuaire adresse une mise en demeure au contrevenant ou dresse procès verbal de constatation. Passé le délai prévu, et en cas de non exécution des prescriptions ordonnées, le procès-verbal est transmis à la juridiction compétente.

Le bien est alors enlevé par les soins de l'autorité portuaire aux frais, risques et périls du contrevenant.

Chapitre II

Répression des infractions aux règles de police de balisage et des matières dangereuses

Art. 951. – Le capitaine ou patron de tout navire, bâtiment ou embarcation qui même en danger de perdition, et par suite d'un amarrage, abordage ou de toutes autres causes

accidentelles a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise se trouvant dans les eaux portuaires, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit en faire la déclaration au plus tard dans les vingt-quatre heures au premier port où il aborde.

Cette déclaration est faite en Algérie, à l'autorité portuaire et, à l'étranger, à la représentation consulaire algérienne la plus rapprochée du port d'arrivée.

A défaut de déclaration et indépendamment de la réparation du dommage causé à l'ouvrage, le contrevenant est puni d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA.

Le défaut de déclaration de faits visés à l'alinéa premier survenus dans les eaux sous juridiction nationale et en dehors des eaux portuaires est puni de six mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50.000 DA à 100.000 DA.

Art. 952. – Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 50.000 DA à 100.000 DA, sans préjudice de la réparation du dommage causé quiconque a, intentionnellement détruit ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise se trouvant dans les eaux portuaires.

La peine est prouvée au double lorsque l'infraction est commise dans les eaux sous juridiction nationale et en dehors des eaux portuaires.

Art. 953. – Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 400.000 DA sans préjudice des réparations des dommages subis, quiconque a débarqué ou embarqué sur un bâtiment de commerce employé à la navigation maritime, expédié ou fait expédier par voie de terre des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie sans avoir déclaré la matière aux services habilités de l'autorité portuaire ou procède au stockage de matières dangereuses dans les ports sans avoir apposé au préalable des marques apparentes sur les emballages et plus généralement tout contrevenant aux règles et conditions régissant la manutention des marchandises dangereuses dans les ports.

En cas de récidive, la sanction de la radiation à vie de l'emploi à bord d'un navire de commerce ou de pêche est applicable lorsque le contrevenant est le capitaine, le propriétaire du navire, ou toute personne ayant une relation directe avec la profession, ou qui, par sa complicité a permis de près ou de loin, l'embarcation ou l'utilisation de ces explosifs.

Art. 954. – Pour toute infraction aux dispositions relatives à la police portuaire dûment constatée, le contrevenant aura la faculté d'effectuer immédiatement auprès du Trésor le versement d'une amende forfaitaire dont le montant est fixé à la moitié de la somme obtenue de l'addition des montants maximal et minimal de l'amende prévue.

Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite, sauf si l'infraction constatée expose son auteur à une action autre que pécuniaire consistant soit en enlèvement d'un bien susceptible de constituer un danger ou à la réparation du dommage causé aux biens et personnes soit aux peines qui s'attachent à la récidive.

Art. 955. – Pour garantir le paiement de l'amende, il peut être exigé du contrevenant le dépôt d'un cautionnement d'un montant égal à l'amende encourue. Dans le cas où le contrevenant est dans l'impossibilité de fournir cette garantie, l'objet ayant servi à commettre l'infraction pourra faire l'objet d'une rétention dans les conditions fixées par la législation en vigueur.