

# ***LA POLLUTION MARINE : CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL***

**BOUKHATMI Fatima**

**Professeur**

**Faculté de Droit, Université d'ORAN, *Laboratoire de droit des transports et des activités portuaires***

## **INTRODUCTION : Etat des lieux**

- *La pollution : définition*
- *La pollution tellurique, source de la pollution marine.*
- *La pollution due à l'activité des navires et des transports maritimes*
- *La pollution marine : un problème transnational.*
- *La laborieuse reconnaissance d'une instance gouvernementale affectée à l'environnement*
- *Programme/stratégie global pour la préservation de l'environnement.*
- *La plate-forme juridique de portée générale*
  - Les conventions internationales.
  - La législation interne

## **I- POLLUTION MARINE DUE AUX ACTIVITES MENEES A TERRE**

- A-** Dispositions législatives et réglementaires
- B-** Cadre institutionnel

## **II- LA POLLUTION MARINE ET ACTIVITES DES NAVIRES.**

- A-** Le cadre conventionnel international.
  - 1- *Conventions internationales ratifiées par l'Algérie*

- 2- *La convention de Montego Bay et l'action de l'Etat en mer*
- 3- *L'apport de la convention MARPOL 73/78 en matière de protection de l'environnement.*

#### B- La réglementation interne de la pollution marine

- 1- *La complémentarité des textes internes*
- 2- *Le principe de l'interdiction des opérations de rejets, déversement et autres actes de pollution opérationnelle. Les exceptions au principe*
- 3- *Autres obligations du propriétaire du navire en matière de prévention de la pollution marine.*

#### 4- *Le dispositif opérationnel de lutte contre la pollution marine*

### **III- POLLUTION MARINE ET RESPONSABILITE**

#### A- Responsabilité civile et pollution marine

- 1- *Les dispositions du code civil algérien*
- 2- *La responsabilité du propriétaire transporteur d'hydrocarbures*
  - a- Le champ d'application des dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire
    - b- Caractéristiques de la responsabilité pour dommage du à la pollution
      - C'est une responsabilité canalisée vers le propriétaire du navire, source du préjudice.
      - C'est une responsabilité objective : Le principe et les exceptions
      - C'est une responsabilité limitée dans son montant
      - *C'est une responsabilité assurée.*
    - c- Les règles de droit commun peuvent-elles fonder l'action en réparation pour les dommages dus à la pollution

#### B- Responsabilité pénale et pollution marine

- 1- *Un droit pénal spécifique de l'environnement ?*
- 2- *Les principaux textes*
- 3- *Les autorités chargées de la Police de l'environnement marin et la constatation des infractions.*

#### a- Procédure de constatation des infractions

#### b- L'élément moral et l'élément matériel

#### C- Compétence juridictionnelle

## INTRODUCTION : Etat des lieux

Couvrant 70% de la superficie de la terre, la mer est le lieu privilégié de pollutions dont **80% proviennent des activités terrestres et 20 % des activités maritimes**. Cette formule s'applique à l'Algérie qui, à l'instar des pays du bassin méditerranéen, est confronté au problème crucial de la **pollution de l'environnement marin**.

La dégradation de ce dernier a retenu l'attention des experts et des décideurs qui ont essayé de répertorier **ses causes, de prévenir sa réalisation et ses effets et sanctionner ses auteurs** sur la base d'une réglementation d'abord édifiée à l'échelle internationale.

### -- *La pollution marine : définition*

Le terme pollution englobe différentes significations. Une des plus connues est celle de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 qui l'a reprise de la conférence des Nations Unies de Stockholm de 1972 en l'adaptant au milieu marin. Elle consiste dans « **l'introduction directe ou indirecte par l'homme de substances ou d'énergie dans le milieu marin y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités marines, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément<sup>1</sup>** ».

Le législateur algérien n'a pas donné une définition de la pollution mais a interdit en les énumérant les actes qui peuvent être considérés comme constituant une pollution.

---

<sup>1</sup> Article 1 paragraphe 4 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

On retrouve les mêmes éléments de cette définition dans la loi 03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable sauf que cette même loi donne une énumération plus précise de ces actes.

Nous retiendrons, pour cette étude, la pollution **d'origine tellurique et la pollution marine due aux activités des navires en mer** (pouvant être accidentelle ou opérationnelle).

-- *La pollution tellurique, source de la pollution marine.*

Avec plus de 1600 kilomètres de côte et la quasi-totalité de la population concentrée sur le littoral<sup>2</sup>, **la pollution tellurique** représente un réel danger pour l'équilibre de l'écosystème en Algérie. L'activité industrielle<sup>3</sup>, le déversement des eaux usées et déchets domestiques ont dégradé l'environnement marin d'une manière significative, suite à une urbanisation côtière soutenue, ne prévoyant pas les installations d'accueil de ces eaux et déchets.

-- *La pollution due à l'activité des navires et des transports maritimes.*

Les côtes algériennes se situent à quelque vingt miles marins de la **principale route maritime** de navires citernes en Méditerranée par laquelle transitent annuellement 5000 navires transportant des hydrocarbures<sup>4</sup>. Cette mer, semi fermée<sup>5</sup>, est une des voies commerciales les plus fréquentées au monde<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> 20% des algériens --soit 6 millions de personnes— vivent sur la bande littorale large de 30 km tout au plus et qui ne représente que 4% du territoire national.

<sup>3</sup> 51% des industries est implanté sur le littoral ; voir El Watan 13/11/2013, « atelier maghrébin sur les zones côtières » p. 5. Cette situation est le résultat de l'absence d'études d'impact sur l'environnement entre 1970 et le milieu des années 80, la plupart des unités industrielles réalisées durant cette période ne répondant pas aux normes requises en matière de protection de l'environnement

<sup>4</sup> 2000 navires véhiculant des produits chimiques et 1300 du GNL, la totalité des cargaisons transportée atteignant les 500 millions de tonnes d'hydrocarbures et 40000 tonnes de produits chimiques

<sup>5</sup> La caractéristique des mers semi-fermées est que leurs eaux ne se renouvellent que très lentement.

<sup>6</sup> La Méditerranée concentre 30% du trafic maritime mondial avec 25% du trafic mondial d'hydrocarbures et plus de 16000 navires la traversant et transportant 600 millions de tonnes de marchandises. B. FRANCOU : Le transit en Méditerranée, Institut méditerranéen des transports maritimes (IMTM), annales 2005, p. 72.

L'Algérie dispose de **treize ports de commerce** dont **trois à vocation pétrolière et méthanière** ; sa flotte marchande regroupe 38 navires dont 18 navires citernes. l'Etat algérien étant producteur et transporteur d'hydrocarbures<sup>7</sup>, 1300 navires citernes touchent les ports algériens annuellement<sup>8</sup>. Cette intense activité est à l'origine de **pollutions opérationnelles** (rejets des eaux de ballast des navires, lavage des citernes, vidange) – bien qu'illicites – et de **pollutions accidentelles** qui jusqu'à présent, heureusement, n'ont pas eu l'ampleur de celles survenues dans l'Atlantique ou le Pacifique<sup>9</sup>.

*-- La pollution marine : un problème transnational.*

Les différentes formes de pollution -- quelque soient leur origine – lorsqu'elles se produisent ne sont pas confinées à un espace délimité. La pollution se propage et atteint des endroits parfois éloignés de celui où elle a eu lieu par le biais des **courants côtiers marins**<sup>10</sup> peuvent transporter des produits polluants jusqu'au littoral algérien.

La pollution marine est bien un **problème transnational** nécessitant **la convergence des efforts à un niveau régional et international**, à fin de prévention d'abord et quand l'évènement se produit à fin de prise en charge.

*-- La laborieuse reconnaissance d'une instance gouvernementale affectée à l'environnement*

En Algérie c'est seulement en 1974 qu'a été créé **le Conseil National de l'Environnement (C.N.E)**<sup>11</sup>. Cette structure était composée de commissions chargées de domaines différents (les forêts, l'aménagement du littoral...etc.). Dissous, ses

<sup>7</sup> Ceci à travers des sociétés étatiques telles que SONATRACH et HYPROC.

<sup>8</sup> Annuaire statistique du secteur des transports, année 2007.

<sup>9</sup> Le facteur de risque de marées noires plus important en Méditerranée est le transport de pétrole brut et raffiné ainsi que des produits résiduels par les tankers et les oléoducs. Selon le **REMPEC** (le Centre Régional de Réponse aux Urgences liées à la Pollution Marine ou Regional Marine Pollution Emergency Response Centre) en mer Méditerranée, entre le 1er août 1977 et le 31 décembre 2007, **environ 402 millions de litres de pétrole** sont rentrés en mer Méditerranée à cause d'accidents ou bien d'écoulements illicites des produits pétroliers

<sup>10</sup> La **courantologie** étudie les mouvements internes des masses d'eau. Parmi les courants marins les plus connus on peut citer celui des eaux atlantiques qui pénètre par le détroit de Gibraltar et qui longe la côte algérienne d'ouest en est.

<sup>11</sup> Est-ce l'influence de la **Conférence de Stockholm sur l'environnement humain** tenue en 1972 ?

services sont rattachés au Ministère de l'Irrigation, l'Aménagement des Terres et la Protection de l'Environnement. Figurait au sein de ce ministère **la direction chargée de l'environnement** qui disparut en 1981. On rattacha ses services au Ministère délégué des forêts et de l'aménagement des terres. En 1983 l'Agence Nationale pour la Protection de l'Environnement (A.N.P.E) a été créée. Elle a rejoint en 1984 encore une fois le Ministère chargé de l'irrigation, de l'environnement et des forêts. En 1988, ces mêmes services sont pris en charge par le du Ministère de l'agriculture, puis sous celle du Ministère chargé de la recherche scientifique puis en 1994 par le Ministère de l'intérieur et des collectivités locales. **L'environnement n'a eu un Ministère autonome qu'en 2001**<sup>12</sup>. Il dispose d'une **direction générale de l'environnement** et du développement durable en contact avec des antennes au niveau de chaque Wilaya.

-- *Le Programme/stratégie global pour la préservation de l'environnement.*

Conscients du danger que représente la pollution de la Méditerranée, les pouvoirs publics algériens ont mis en place un **programme/stratégie**<sup>13</sup> à long terme, soutenu par des institutions internationales (PNUE, OMI avec le REMPEC)<sup>14</sup> et européennes (MED POL)<sup>15</sup>, ce programme se voulant **global**. Ainsi, les autorités algériennes se sont engagées dans le cadre du premier **Rapport National sur l'État et l'Avenir de l'Environnement (RNE 2000)**, à préparer une **Stratégie Nationale de l'Environnement et un Plan National d'actions pour l'environnement et le développement durable (PNAE-DD)** lequel prévoit l'instauration de structures<sup>16</sup> habilitées à veiller à la protection de l'environnement.

<sup>12</sup> Décret exécutif 01-08 du 7 janvier 2001 qui détermine les prérogatives du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement..

<sup>13</sup> V. site internet du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement <http://www.mate.gov.dz/>

<sup>14</sup> Voir Programme d'action national pour la réduction de la pollution marine due à des activités menées à terre pour l'Algérie, instauré conjointement par le programme des nations-unies pour l'environnement, le plan d'action pour la méditerranée et le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

<sup>15</sup> Voir **Instrument européen de voisinage et de partenariat : programme indicatif national 2011-2013** : ce programme entérine l'approche environnementale préconisée par l'UE dans le cadre de son partenariat avec les pays de la rive sud et alloue un budget appréciable à la protection de l'environnement (34 M. d'euros)

<sup>16</sup> Par exemple l'office national de l'assainissement, l'agence nationale des déchets etc.

Cet intérêt pour l'environnement relève de textes internationaux en matière de **préservation de l'environnement** en général et de **l'environnement marin** en particulier. Ont également été conçues des dispositions relatives à **la lutte contre la pollution dans son aspect opérationnel** c'est-à-dire après la survenance de l'évènement générateur de la pollution.

-- *Les textes de portée générale : la plate-forme juridique*

### 1) Les conventions internationales.

Il s'agit essentiellement de 3 conventions

- *la convention sur la diversité biologique* (ou de Rio)<sup>17</sup> du 05/06/1992.

- *la convention pour la protection de l'environnement marin et de la région côtière en Méditerranée*<sup>18</sup> (ou de Barcelone)<sup>19</sup> du 16/02/1976 et ses protocoles modificatifs notamment le Protocole de Madrid relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée du 21/01/ 2008.

- *la convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (Montego Bay)<sup>20</sup> du 07/12/1982.

### 2) La législation interne. Il s'agit principalement de trois lois:

-- *la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.*

C'est **l'instrument de base** de mise en œuvre de la stratégie nationale de protection du littoral et de valorisation de ses ressources, le littoral étant défini « **comme l'ensemble des îles et îlots, le plateau continental ainsi qu'une bande de terre d'une largeur minimale de 800 mètres longeant la mer** » (art.7). Les actions

<sup>17</sup> Décret présidentiel 95-163 portant ratification de la convention sur la diversité biologique signé à Rio.

<sup>18</sup> Le Plan d'Action pour la Méditerranée -- relevant du Programme des Nations- unies pour l'Environnement lui-même instauré par la Convention de Stockholm -- a donné le coup d'envoi de la coopération euro méditerranéenne en matière de protection de l'environnement marin en particulier. La convention de Barcelone est devenue le cadre juridique du PAM. La Déclaration de Barcelone instaurant le partenariat euro-méditerranéen constitue une assise juridique qui se réfère également à l'obligation des Etats contractants à collaborer dans le sens -- entre autres -- de la préservation de l'environnement marin.

<sup>19</sup> Décret 80-14 du 26 janvier 1980 portant ratification de la convention de Barcelone.

<sup>20</sup> Décret 96-05 portant ratification de la convention de Montego Bay

menées doivent s'inscrire **dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement** respectant **les principes de développement durable, de précaution et de prévention (art. 3).**

Diverses mesures sont prévues dans ce sens, notamment la protection de l'environnement marin de la pollution provenant **des activités terrestres** découlant d'urbanisation sauvage ou des unités industrielles nocives<sup>21</sup>. A ce titre :

- sont règlementées les constructions et occupations des sols liées directement aux fonctions des activités économiques (**art. 14**) et est exclue toute implantation d'activités industrielles nouvelles (**art.15**) ou construction de routes carrossables (**art. 16**).

- un contrôle de tous les rejets urbains industriels et agricoles susceptibles de polluer ou de dégrader le milieu marin doit être effectué régulièrement (**art. 28**).

- les agglomérations de la zone côtière de plus de 10000 habitants doivent disposer d'une zone d'épuration des eaux usées (**art. 22**). Il est prévu également des instruments d'intervention en cas de pollution sur le littoral ou les zones côtières ainsi que des plans d'intervention d'urgence (**art. 33**).

Enfin la **loi littorale** algérienne réserve une place particulière à **la pollution par les hydrocarbures** qu'elle traite dans les articles 52 à 58

*-- la loi 2003-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable.*

Elle instaure le cadre général des dispositions **de prévention et de réparation** des dommages causés à l'environnement en général et l'environnement

---

<sup>21</sup> Cette loi énumère dans l'**article 2** les objectifs qu'elle vise. Il s'agit

- de prévenir toute forme de pollution ou de nuisance causée à l'environnement en garantissant la sauvegarde de ses composantes,

- de restaurer les milieux endommagés,

- de renforcer l'information, la sensibilisation et la participation du public et des différents intervenants aux mesures de protection de l'environnement.

Son **article 3** reprends les définitions des principes qui la sous-tendent (**principe de l'action préventive, de précaution, du pollueur-payeur, d'information et de participation**).

marin – par les hydrocarbures-- en particulier. Elle énumère dans son **article 2** ses objectifs, résumant la politique de prévention et de réparation figurant dans l'ensemble des textes particuliers.

Signalons que ce texte (tout comme la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral) englobe des dispositions pénales sanctionnant tout contrevenant.

*-- la loi 04-20 du 25 décembre 2004, sur la prévention des risques majeures et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.*

Son champ d'application s'étendant – entre autres – aux **pollutions marines (art.10)**, elle pose **certaines définitions de portée importante** et qualifie la prévention des risques majeurs et la gestion des catastrophes d'**actes d'intérêt public** pouvant déroger à la législation en vigueur (**art. 5**).

Le **risque majeur (art. 2)** est « **toute menace probable pour l'homme et son environnement pouvant survenir du fait d'aléas naturels exceptionnels et/ou d'activités humaines** ».

D'autre part et à l'instar de la loi 03-10, sont définis les objectifs (**art.7**) et les principes (**art. 8**) du texte. Le plus sensible d'entre eux est sans doute « **l'amélioration de la connaissance des risques, le renforcement de leur surveillance et de leur prévision ainsi que le développement de l'information préventive sur ces risques** ». Comme les lois précédemment citées elle insiste sur **l'information et la formation** et instaure enfin **un plan général de prévention de risque majeur**.

*-- La loi 10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)<sup>22</sup>.*

Ce texte prend en compte le déséquilibre territorial des populations et de leurs activités dans le territoire national et la préservation et la valorisation du capital naturel du pays ; il établit des lignes directrices et des programmes alliant les

<sup>22</sup>JORA n°61 du 21 octobre 2010, p. 2

impératifs de l'aménagement du territoire dans le cadre du développement durable et l'adaptation aux exigences de l'économie contemporaine.

Parmi les instruments sectoriels et spatiaux de déclinaisons du SNAT, *le schéma directeur d'aménagement du littoral* (SNAL) fixe des objectifs de délimitation du littoral avec un diagnostic géographique social, environnemental et hiérarchisation des enjeux ainsi qu'un système d'information sur la zone traitée. Des orientations et un programme d'action devront suivre afin de déterminer les structures et les acteurs clés **d'une politique intégrée de la zone littorale**.

## **I- POLLUTION MARINE DUE AUX ACTIVITES MENEES A TERRE**

Les activités humaines, menées à terre, génèrent d'importantes nuisances<sup>23</sup> sur le milieu marin, la mer étant l'exutoire final de tous les déversements venus de terre<sup>24</sup>. La pollution du littoral algérien provient essentiellement de déversement illicite d'eaux usées et déchets industriels générés par une activité urbaine dense concentrée sur le littoral<sup>25</sup>. Le traitement de ces eaux et déchets nécessite des stations de traitement au coût s'avérant onéreux pour les petites collectivités locales en particulier. Des programmes de dépollution sont régulièrement entamés mais les moyens mis en œuvre restent insuffisants.

La promulgation de **la loi sur la valorisation du littoral** a propulsé l'élaboration de textes<sup>26</sup> réglementaires importants.

### **A- DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES**

<sup>23</sup> Ghodbani Tarik et Semmoud Bouziane, « Urbanisation côtière en Algérie, Processus et impacts sur l'environnement : Le cas de la baie d'Aïn el Turck », *Études caribéennes* [15 | Avril 2010].

Malika Kacemi : Protection du littoral en Algérie entre gestion et législation : Le cas du pôle industriel d'Arzew in *Revue droit et société* 73/2009, p. 687

<sup>24</sup> Un faible pourcentage de ces déversements est biodégradable laissant la plus grande quantité de ces déversements altérer les zones côtières.

<sup>25</sup> L'office national de l'assainissement gère des stations de traitement et d'épuration (STEP) installées au niveau national ; cette structure envisage la réutilisation des eaux usées qui sont généralement jetées à la mer. Il est question que ces eaux épurées bénéficient à l'agriculture et aux voiries : *El-Watan* 26 février 2011

<sup>26</sup> Voir références du site du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement <http://www.mate.org>

-- En application de la loi littorale une batterie de dispositions législatives et réglementaires a été élaborée complétant celles existant<sup>27</sup> déjà. Parmi les plus importants :

- Décret exécutif 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral ,
- Décret exécutif 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières",
- Décret exécutif 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de non ædificandi.

-- Des programmes et plans d'actions ont été pensés avec les différents centres d'activités du **Plan d'Action pour la Méditerranée**. Il s'agit notamment du Programme d'action national pour la réduction de la pollution marine due à des activités menées à terre (MEDPOL/MEDPAS), du Plan d'Aménagement Côtier (PAC) de la région algéroise, du Plan Stratégique pour la Méditerranée (PAS MED), du programme d'évaluation et de maîtrise de la pollution marine (MED POL), et du Plan d'Action Stratégique pour la conservation de la Biodiversité marine de la Méditerranée (PAS BIO).

-- A l'échelle des engagements internationaux de l'Algérie, citons le **protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique** qui apparait plus offensif dans la lutte contre ce type de pollution.

---

<sup>27</sup> - loi 92-25 relative à la taxe sur les activités polluantes ou dangereuses,

- décret 93-160 relatif au rejet des liquides industriels,

- décret 93-161 relatif au déversement des huiles et lubrifiants dans le milieu naturel.

De même l'adoption, le 3 Avril 1982 à Gènes du **protocole relatif aux Aires Spécialement Protégées Méditerranéennes**.

-- **Le texte le plus parlant semble être le protocole de Madrid**<sup>28</sup>. C'est le premier traité international consacré à **la gestion intégrée des zones côtières**.

La GIZC intervient en réponse aux problèmes induits par l'intensification et la densification croissante des activités humaines sur le littoral ; **parmi ces problèmes: l'urbanisation anarchique, les activités portuaires, le tourisme, la surexploitation des ressources halieutiques, la pollution due au rejet de substances illicites par les navires, le tout entraînant la dégradation des milieux naturels littoraux**.

D'origine américaine le concept de la GIZC est défini ainsi par le **PRIEUR**<sup>29</sup> : **C'est l'aménagement et l'utilisation durable des zones côtières prenant en considération le développement économique et social lié à la présence de la mer tout en sauvegardant pour les générations présentes et futures, les équilibres biologiques**. Modèle de référence, c'est une méthode pour gérer **l'espace terre / mer, coordonner** et intégrer les interventions des divers acteurs multisectoriels et s'inscrit dans le champ du **développement durable**.

Etant le seul pays de la rive sud de la méditerranée à avoir une loi littorale, l'Algérie tente de mettre au diapason ses textes, encouragée par les instances européennes. **L'article 3 de la loi 02-02 énonce :**

***Dans le littoral l'ensemble des actions de développement s'inscrit dans une dimension nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement. Il implique la coordination des actions entre l'Etat, les collectivités territoriales les organisations et les associations qui œuvrent dans ce domaine et se fondent sur les principes du développement durable, de prévention et de précaution.***

<sup>28</sup> Protocole de Madrid relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée du 21 janvier 2008, entré en vigueur le 24 mars 2011 ; signé par l'Algérie le 21 janvier 2008.

<sup>29</sup> M.PRIEUR, « Le Protocole de Madrid à la convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée » Vertigo, la revue électronique en sciences de l'environnement, hors série 9 ; juillet 2011, <http://vertigo.revues.org/10933>.

La loi 02-02 en sa qualité d'expression du concept GIZC a présenté **cependant ses limites**. En effet la zone côtière est une **zone d'affrontements** dans ses méthodes de gestion; il y apparaît une gestion plus terrienne que côtière. La GIZC telle que imaginée par ses concepteurs doit s'adapter à la réalité algérienne. Elle n'est réalisable que si elle instaure l'organisation d'une gouvernance associant réglementation, politiques incitatives, processus de concertation dans un projet porteur de développement durable de la zone côtière.

## **B- LE CADRE INSTITUTIONNEL**

En sus du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (MATE) qui constitue une grosse machine chargée de missions complexes impliquant d'autres ministères, d'autres structures ont été créées à fin de protection de l'environnement côtier et marin.

-- A été créé le **Commissariat National du Littoral (CNL)**<sup>30</sup>.

-- En cas de pollution marine accidentelle **des plans d'intervention d'urgence** sont prévus dans les zones littorales ou côtières sensibles ou exposées à des risques environnementaux particuliers ainsi que l'institution **d'un Conseil de coordination côtière** afin de mobiliser l'ensemble des moyens requis<sup>31</sup>.

-- Concernant la surveillance, l'observation et la mesure de la pollution du milieu marin, le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a créé **l'Observatoire National de l'Environnement et du Développement Durable (ONEDD)**. Cet établissement dispose de laboratoires régionaux, de stations et de réseaux de surveillance, pour la réalisation de ces missions.

---

<sup>30</sup> Le CNL est chargé - De veiller à la préservation et la valorisation du littoral, des zones côtières et des écosystèmes qu'ils abritent. - de mettre en œuvre les mesures de protection du littoral et des zones côtières qui lui sont conférées par la réglementation en vigueur - de maintenir, de restaurer et de réhabiliter les espaces terrestres et marins remarquables ou nécessaire au maintien des équilibres naturels en vue de leur conservation ;  
- de promouvoir des programmes de sensibilisation et d'information du public sur la conservation et l'utilisation durable des espaces littoraux ainsi que de leur diversité biologique.

<sup>31</sup> Programme Tell-el-bahr dont nous avons déjà parlé

-- L'Agence chargée de la protection et de la promotion du littoral algérois<sup>32</sup> est un EPIC sous tutelle de la wilaya d'Alger<sup>33</sup>.

-- L'observatoire méditerranéen de l'environnement et du développement durable installé depuis peu à Oran<sup>34</sup>.

## II- LA POLLUTION MARINE DUE AUX ACTIVITES DES NAVIRES ET A LA NAVIGATION

Les marées noires et les rejets illicites d'hydrocarbures constituent pour les côtes algériennes un **risque majeur**<sup>35</sup> qu'il s'agit de prévenir et en cas de réalisation d'en réparer les conséquences comme d'en sanctionner les auteurs.

C'est à partir de textes internationaux fondamentaux que s'est développé l'idée des **prérogatives de l'Etat du pavillon, celles de l'Etat du port et celles de l'Etat côtier**. La réglementation « **omisienne**<sup>36</sup> » est allée dans le même sens. La législation algérienne a entériné les principes établis par ces textes, le **dispositif législatif et réglementaire algérien** traitant du sujet s'avère d'ailleurs particulièrement abondant.

<sup>32</sup> [http://www. Appl.dz](http://www.Appl.dz).

<sup>33</sup> L'agence chargée de la protection et de la promotion du littoral algérois :

**Veille** à l'application des dispositions réglementaires en matière de protection du littoral ;

**Fournit** à la wilaya toutes les informations et documents relatifs aux atteintes à l'environnement ;

**Apporte** toute l'assistance technique aux communes dans la gestion de la saison estivale ;

**Assure** le gardiennage et l'entretien du Port de Pêche et de Plaisance d'Alger ;

**Participe** à toutes les campagnes de sensibilisation pour la protection de l'environnement ;

**Contrôle** et suit la qualité des eaux de baignade (détermine les plages interdites à la baignade durant la saison estivale).

<sup>34</sup> Cette structure sera chargée du suivi du contrôle et de l'évaluation de la situation environnementale ainsi que de l'élaboration des actions du développement durable du groupe 5+5 (ministres de l'environnement des pays de l'Ouest du bassin méditerranéen).

<sup>35</sup> Rappelons à cet effet le naufrage du **Cougar** par lequel 240 tonnes de fuel lourd ont été déversés sur les plages de Staoueli et Zéralda (Alger), celui du **Ibn Hawbel** polluant les plages de Skikda, plus récemment l'échouage de trois autres pétroliers dégradant l'écosystème de ces mêmes plages sur une longueur de cinq kilomètres. Sans compter les nappes visqueuses visibles de façon récurrente, flottant sur le littoral mostaganémois (est d'Oran) ; rappelons aussi que de grosses pollutions ont été évitées de justesse : En 1980 le « Capitaine Marcos » battant pavillon grec et transportant plus de 25000 tonnes de fuel lourd, ayant pris feu et ayant été abandonné par son équipage, dérivait dangereusement au large des côtes algériennes, menaçant d'une pollution imminente le bassin méditerranéen. La marine nationale algérienne a pu le remorquer et le diriger vers le port d'Oran. En 1989 le même scénario se reproduisit avec le « Zéphyr » transportant 80000 tonnes de pétrole, remorqué jusqu'au port de Skikda. A une échelle plus importante, l'exemple de l'**Exxon Valdez**, de l'**Erika** ou du **Prestige** sont révélateurs de catastrophes engendrant des dommages d'une ampleur économique, écologique et humaine contre lesquelles l'Algérie n'est nullement à l'abri

<sup>36</sup> L'Organisation Maritime Internationale, organe de l'ONU, dispose d'une batterie de textes à teneur technique et juridique en matière de sécurité du navire et de la navigation ainsi que de protection de l'environnement marin qu'elle a réussi à imposer à l'échelle mondiale. ([http //www.omi.org](http://www.omi.org))

## A- LE CADRE CONVENTIONNEL INTERNATIONAL DE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES.

Dans la prévention et la lutte contre la pollution marine le dispositif international est **dense**. L'Algérie y a largement adhéré, les textes moteurs étant les conventions Montego Bay et Marpol.

### **1- Conventions internationales ratifiées par l'Algérie**

Ces conventions interdisent le rejet en toute impunité des matières nocives et il est fait obligation de prévenir au maximum les pollutions accidentelles. Quand la pollution se produit, la réparation des dommages causés doit s'effectuer.

Les plus importantes de ces conventions sont :

-- *La convention internationale pour la prévention des eaux de la mer par les hydrocarbures (OILPOL : Oil Pollution), adoptée le 12/05/1954 à Londres*<sup>37</sup>.

-- *La convention internationale du 29/11/1969 sur la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par hydrocarbures (CLC).*

-- *La convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*<sup>38</sup> *du 29/11/69 et son protocole de 1973.*

-- *La convention internationale relative à la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), signée à Bruxelles le 18/12/1971*<sup>39</sup>.

-- *La convention MARPOL ou convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée le 02/11/1973 à Londres. C'est son **Annexe I** qui contient les principales règles relatives à la pollution par hydrocarbures*<sup>40</sup>.

<sup>37</sup> Ratifiée par l'Algérie, décret 63-344 du 11 septembre 1963.

<sup>38</sup> Ratifiée par l'Algérie, décret présidentiel 11-246 du 10 juillet 2011

<sup>39</sup> Ratifiée, par l'Algérie, ordonnance 74-55 du 13 mai 1974.

<sup>40</sup> Amendée en 1978 et largement plébiscitée par les Etats, elle a prouvée son efficacité dans la mesure où une baisse constante des pollutions maritimes par hydrocarbures a été observée depuis son entrée en vigueur.

-- *La convention SOLAS*<sup>41</sup> (Safety if life at sea) (10 et 17/05/1948 et 1960) définit un ensemble de règles techniques des navires et de la navigation maritime. Y sont incorporées des règles complémentaires très importantes pour la sécurité et la sûreté maritimes telles que le code ISM (Safety management code) ou le code ISPS (International security port facilities) .

-- *La convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution de Barcelone* du 16/02/ 1976<sup>42</sup> .

-- *Le protocole sur la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, fait à Barcelone, le 16/02/1976*<sup>43</sup> .

-- *Le protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, fait à Barcelone le 16/02/1976*<sup>44</sup> .

-- *Le protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, fait à Athènes le 17/05/1980*<sup>45</sup> .

-- *La convention internationale de 1973, pour la prévention de la pollution par les navires et le protocole de 1978, y relatif*<sup>46</sup> .

-- *Le protocole de 1992, modifiant la convention internationale de 1971 portant création du FIPOL.*<sup>47</sup> .

-- *La convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay) du 7/12/1982*<sup>48</sup> .

---

<sup>41</sup> Ratifiée par l'Algérie, décret 63-345 du 11 septembre 1963 ; Ses annexes sont régulièrement ratifiées. Décret 83-510 du 27 août 1983 ; décret 2000-449 du 11 novembre 1988 etc. (procédure d'acceptation tacite)

<sup>42</sup> Ratifiée par l'Algérie décret 80-14 du 26 janvier.

<sup>43</sup> Ratifiée par l'Algérie décret 81-02 du 17 janvier 1981.

<sup>44</sup> Ratifiée par l'Algérie décret 81-03 du 17 janvier 1981

<sup>45</sup> Ratifiée par l'Algérie décret 82-441 du 11 décembre 1982

<sup>46</sup> Ratifiée par l'Algérie décret 88-108 du 31 mai 1988.

<sup>47</sup> Ratifiée par l'Algérie décret présidentiel 98-124 du 18 avril 1998.

<sup>48</sup> Ratifiée par l'Algérie décret 96 -05 du 10-01-1996.

-- *La convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (OPRC) du 30/11/1990 signée à Londres*<sup>49</sup>.

-- *Le protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et en cas de situation critique de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée* signé à La Valette (Malte) le 25/07/2002<sup>50</sup>.

-- *Le Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne* du 11/07/1997 à Malte<sup>51</sup>.

Le cadre conventionnel de la pollution marine s'est accompagné de la notion de l'action de l'Etat en mer<sup>52</sup> qui vise la mise en œuvre de dispositions relatives à la **sécurité des navires et de la navigation** (y compris l'aspect pollution<sup>53</sup>) **et au contrôle du respect de ces dispositions par l'Etat du port ou l'Etat côtier, l'Etat du pavillon n'étant pas exclusif de la prérogative de ce contrôle.**

## **2- La convention de Montego Bay et l'action de l'Etat en mer.**

Convention-phare pour le droit de la mer<sup>54</sup>, elle a propulsé le concept de l'action de l'Etat en mer. Elle reconnaît **les prérogatives de l'Etat côtier et de l'Etat du port dans la prévention de la pollution.** Elle préconise :

<sup>49</sup> Ratifiée par l'Algérie décret présidentiel 04-326 du 10 octobre 2004

<sup>50</sup> Ratifiée par l'Algérie décret présidentiel 05-71 du 13 février 2005.

<sup>51</sup> Ratifiée par l'Algérie décret présidentiel 2000-58 du 13 mars 2000.

<sup>52</sup> Sur un autre chapitre, on peut réfléchir sur le sens nouveau qu'a pris le droit de la mer associé au droit maritime depuis quelques années : **d'un droit de liberté aménagé, il devient un droit acquisitif de compétences pour les Etats riverains** et c'est ce que certains auteurs ont qualifié de « cœtiérisme » phénomène parant au laxisme de **l'Etat du pavillon** habilité prioritairement à veiller à l'application des normes de sécurité des navires arborant son pavillon

<sup>53</sup> La notion de substantial link développé par l'article 217 de la convention de Montego Bay évoque le lien devant exister entre le navire et l'Etat de son pavillon et qui permet un réel contrôle de cet Etat sur le navire en question notamment en matière d'application des normes de sécurité du navire et de la navigation et de prévention de la pollution.

<sup>54</sup> Le droit de la mer est défini comme l'ensemble des règles du droit international qui détermine les droits et obligations des Etats en matière d'utilisation et d'exploitation des espaces marins (P. BONASSIES et C.SCAPEL, Droit maritime, LGDJ 2006, p. 30)

-- Un contrôle administratif dans le port des documents du navire, effectué par les autorités compétentes. Le navire peut être interdit d'appareiller ou dirigé vers un chantier de réparation s'il y a un risque lié à la sécurité ou à la pollution

-- L'Etat côtier doit instaurer des dispositions appliquant les conventions de l'OMI visant à effectuer des poursuites judiciaires pour rejets illicites d'hydrocarbures.

-- Le contrôle du navire en libre passage par l'Etat côtier. A cet effet, le navire est tenu de respecter la réglementation de l'Etat côtier concernant la pollution de l'environnement, la pêche et la sécurité de la navigation sur les eaux territoriale.

### **3- L'apport de la convention MARPOL 73/78.**

Pour les rejets illicites, la matière est régie par l'**Annexe I** qui les interdit dans la **Règle 9**<sup>55</sup>. Quant à la **Règle 10**, elle énonce **une stricte interdiction** de rejet dans les **zones dites spéciales**. Enfin, MARPOL renforce la sécurité à bord des navires et impose aux Etats d'opérer des contrôles sur les navires battant leur pavillon<sup>56</sup>.

## **B- LA REGLEMENTATION INTERNE DE LA POLLUTION MARINE.**

Cette réglementation comprend des dispositions qui se complètent.

### ***1-- La complémentarité des textes internes***

- Pour rappel, le socle de base de cette réglementation est constitué par la loi 2003-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, la loi 02-02 du 05 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral, la loi 04-20 du 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.

<sup>55</sup> L'interdiction ne prévaut pas dans certains cas ( il faut tenir compte la concentration du polluant, la vitesse du navire, la distance des côtes).

<sup>56</sup> Le navire doit posséder un certificat international – valable 5 ans et renouvelable -- attestant qu'il a été contrôlé par une autorité compétente

- Cependant c'est l'**Ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976** modifiée par la loi **98-05 portant code maritime algérien** qui est le **texte pilier** en matière de pollution marine par les navires. L'influence de MARPOL y est perceptible.

- Le **décret exécutif 02-01 du 6 janvier 2001 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports** traite des atteintes environnementales portées au domaine portuaire et les sanctionne pénalement et civilement.

- Il faut cependant avoir une vision globale de ces textes – ainsi que leurs textes d'application – pour saisir la démarche du législateur dans le domaine de la pollution marine (y compris ceux relatifs à la pollution tellurique<sup>57</sup>) **ces textes se complétant**. Il en ressort certaines obligations qui pèsent sur l'armateur et le capitaine en matière de prévention.

*2-- Le principe de l'interdiction des opérations de rejets, déversement et autres actes de pollution opérationnelle. Les exceptions au principe.*

L'article 210 du code maritime définit la pollution marine par rapport **aux effets** qu'elle peut engendrer.

**«... 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.**

---

<sup>57</sup> - par exemple : - la loi 92-25 relative à la taxe sur les activités polluantes ou dangereuses, le décret 93-160 relatif au rejet des liquides industriels,- décret 93-161 relatif au déversement des huiles et lubrifiants dans le milieu naturel.

L'article 52 de **la loi 03-10 du 19 juillet 2003** relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable reprend d'une façon plus précise<sup>58</sup> l'article précédent.

Cependant, il est dérogé à une telle interdiction aussi bien dans le code maritime que dans la loi sur la protection de l'environnement par **des autorisations spéciales**. L'article 214 du code maritime et l'article 53 de la loi du 19 juillet 2003 énoncent les cas où cette autorisation est donnée<sup>59</sup> laquelle n'est pas exigée en cas de force majeure (art. 54).

### **3- *Autres obligations du propriétaire du navire et du capitaine en matière de prévention de la pollution marine***

- Le propriétaire, selon **l'article 56** de la loi du 19 juillet 2003, doit prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à tout éventuel danger « dans le cas d'avaries ou d'accidents dans les eaux sous juridiction algérienne survenus à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer des dangers graves et imminents susceptibles de porter atteinte au littoral ou aux intérêts connexes, le propriétaire du dit navire, aéronef, engin ou plate-forme est mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers ».

- Concernant le capitaine, **l'article 57** de la même loi, énonce que « le capitaine de tout navire transportant des marchandises dangereuses, toxiques ou

---

<sup>58</sup> L'article 52 énonce « ... sont interdits le déversement, l'immersion et l'incinération dans les eaux maritimes ou juridiction algérienne, de substances et matières susceptibles de porter atteinte à la santé publique et aux écosystèmes marins ; de nuire aux activités maritimes, y compris la navigation, l'aquaculture et la pêche ; d'altérer la qualité des eaux maritimes du point de vue de son utilisation ; de dégrader les valeurs d'agrément de la mer et des zones côtières et de porter atteinte à leur potentiel touristique ».

<sup>59</sup> L'article 214 du code maritime algérien cette autorisation dans certains cas : « 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.

L'article 53 de la loi du 19 juillet 2003 précise que « le ministre chargé de l'environnement peut, après enquête publique, proposer des règlements et autoriser le déversement, l'immersion ou l'incinération en mer, dans des conditions telles que ces opérations garantissent l'innocuité et l'absence de nuisance du déversement, de l'incinération ou de l'immersion »

polluantes naviguant à proximité ou à l'intérieur des eaux sous juridiction algérienne, est tenu de signaler tout événement en mer survenu à son bord et qui pourrait être de nature à constituer des menaces de pollution ou de contamination du milieu marin, des eaux et des côtes nationales »

- Il est fait obligation à tout navire de rejeter les substances polluantes dans « les installations portuaires destinées à recevoir (...) d'une manière générale, les matières polluantes"(art. 213). Il faut cependant signaler la quasi absence d'installations portuaires de réception en état de bon fonctionnement dans les ports algériens<sup>60</sup>.

Les règles de prévention sont parfois inopérantes et il faut prendre en charge l'évènement générateur de la pollution ainsi que les effets de cette dernière.

#### ***4- Les dispositifs opérationnels de lutte contre la pollution marine.***

Un dispositif de lutte contre les pollutions marines a été instauré dans le **décret exécutif 94-279 du 17 septembre 1994 portant** « organisation de la lutte contre les pollutions marines et institutions de plans d'urgence» dénommé Talaout el bahr (ou **Tell-el-Bahr**)

Ce programme porte sur « **l'organisation de la lutte contre le pollutions résultant d'un évènement maritime terrestre ou aérien qui entraîne ou peut entraîner le déversement- en mer massif d'hydrocarbures ou de tous autres produits ou substance pouvant constituer un danger grave et imminent ou engendrer des dommages au milieu marin, au fond des mers sur le littoral ainsi qu'aux intérêts connexes** ».

Il repose sur l'élaboration de **plans d'urgence** au niveau des trois façades maritimes (Alger, Oran, Jijel) et des quatorze wilayas côtières. Ces plans sont élaborés par **des comités Tell-el-Bahr**. Leur déclenchement selon le cas relève des prérogatives du ministre de l'environnement (plan national), du commandant de la façade maritime (plan régional) ou du wali (plan de wilaya). Le plan national peut

<sup>60</sup> Il existe peu de sites de réception de résidus (Arzew, Alger, Skikda) qui ne sont pas toujours fonctionnels.

être déclenché en mer sous juridiction algérienne comme il peut être déclenché dans les eaux territoriales lorsque la pollution est susceptible de menacer le territoire maritime national.

Signalons la création du « **Centre National et des Centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage en mer (CNOSS et CROSS)**<sup>61</sup> » qui œuvrent à l'arrêt du déversement des hydrocarbures, le confinement et la récupération ou la dispersion de la nappe déversée ainsi que le nettoyage du littoral, actions se combinant avec les plans **ORSEC** communaux et de wilaya<sup>62</sup>.

### **III- POLLUTION MARINE ET RESPONSABILITE**

Le régime de la responsabilité en matière de pollution marine est jalonné par les catastrophes environnementales successives<sup>63</sup>. Cette responsabilité peut être civile ou pénale.

#### **A- POLLUTION MARINE ET RESPONSABILITE CIVILE.**

##### ***1- Les dispositions du code civil algérien<sup>64</sup> sur la responsabilité civile.***

En droit algérien la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle sont les **deux variétés principales de la responsabilité civile**. Nous nous intéresserons à la deuxième variété dans l'étude de la pollution marine et dont la source provient de l'acte dommageable.

Ceux sont les **articles 124 et suivants** du code civil algérien qui traitent de la question de l'**acte dommageable**<sup>65</sup>. Selon l'article 124 « **tout acte dommageable**

<sup>61</sup> Les CNOSS et CROSS ont été créés par le décret présidentiel 95-290 du 30 septembre 1995

<sup>62</sup> Décret 84-231 du 25 août 1985 relatifs aux interventions et secours en cas de catastrophe.

Arrêté ministériel du 10 octobre 1998 portant « définition des principes généraux devant régir l'élaboration du plan Tell-el-Bahr ».

<sup>63</sup> La catastrophe du Torrey Canyon a été à l'origine de l'élaboration de la CLC citée précédemment. Le régime de la responsabilité instauré par cette convention fut complété par la création du « FIPOL 71 ».

Les conventions CLC et FIPOL ont été modifiées après la catastrophe de l'« Amoco-Cadiz » par les protocoles de 1984 et 1992 qui ont augmenté les niveaux de limitation et élargi l'application de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires aux pétroliers légers, navires mixtes et aux dommages survenus dans la zone économique exclusive.

<sup>64</sup> Ordonnance 75-58 du 26 septembre 1975 portant code civil modifiée et complétée.

<sup>65</sup> L'acte dommageable constitue la **troisième source** d'obligation après la loi et le contrat en droit civil algérien

**de la personne qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».** Cette obligation de réparer peut être écartée par celui qui prouve que le dommage provient d'une cause qui ne peut lui être imputé, tel que **le cas fortuit ou la force majeure, la faute de la victime ou de tiers** (art. 127). Classiquement, la responsabilité civile ne peut être invoquée que sur la base de trois éléments : **l'existence de la faute, celle du dommage et le lien de causalité existant entre ces deux éléments.**

La responsabilité délictuelle (ou quasi-délictuelle) est **l'obligation de réparer le dommage injustement causé à autrui soit avec intention de nuire (responsabilité délictuelle), soit sans intention de nuire (responsabilité quasi-délictuelle), dommage causé par soi même (responsabilité de l'acte personnel : art.134 et suivants) ou par l'intermédiaire d'une autre personne (responsabilité de l'acte d'autrui : art.134 et suivants) ou par le moyen d'une chose (responsabilité du fait des choses : art.138 et suivants) en dehors de toute relation contractuelle préexistante entre l'auteur et la victime du dommage.**

La législation a évolué ; **la responsabilité de plein droit** a pris le relais. La victime n'a plus à prouver que le dommage est du à une faute. Il lui suffit de prouver que ce dommage résulte de l'activité du défendeur : **c'est le principe de la responsabilité objective<sup>66</sup>.**

## ***2- Responsabilité du propriétaire du navire transporteur d'hydrocarbures.***

L'influence de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages par les hydrocarbures (CLC) est perceptible dans les dispositions de la législation algérienne, en particulier dans le code maritime algérien<sup>67</sup> et dans une moindre mesure dans la loi sur la protection de l'environnement dans le cadre du

<sup>66</sup> Toutefois si une personne est reconnue responsable de plein droit, elle est souvent dispensée de la réparation intégrale et bénéficie de **la limitation de la responsabilité.**

<sup>67</sup> Le code maritime algérien traite de la responsabilité du propriétaire de navire transporteur d'hydrocarbures pour les dommages dus à la pollution dans les **articles 117 à 149**. Il y identifie d'abord la responsabilité du propriétaire, traite de la délivrance des certificats attestant des assurances prises, de l'action en réparation des dommages puis de quelques définitions et règles finales.

développement durable. La CLC comme la législation algérienne établit une responsabilité basée sur la constatation d'un dommage<sup>68</sup> cependant il apparait quelques différences avec la CLC pour **certains points**.

**a) Le champ d'application des dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire.**

-- **Pour son application**, la CLC exclut les hydrocarbures utilisés en tant que carburant et ne s'attache qu'aux hydrocarbures marchandise. Le code maritime algérien est plus large dans la définition de la cargaison puisqu'il lui assimile **les hydrocarbures en soute (art. 174-c)**.

-- **Concernant l'application géographique** : la CLC opèrera pour tout dommage par pollution survenue sur le territoire d'un Etat, excluant la haute mer et la zone exclusive économique ou zone équivalente<sup>69</sup>.

L'article 148 du code maritime algérien réduit ce champ d'application puisque les dispositions en question « **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** ».

**b) Caractéristiques de la responsabilité pour dommage du à la pollution.**

-- *c'est une responsabilité canalisée vers le propriétaire du navire, source du préjudice.*

---

<sup>68</sup> L'article 1-6 de la CLC définit le dommage comme celui « causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ». Quant à l'article 117 du code maritime algérien il énonce : « le propriétaire d'un navire à bord duquel sont transportées 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 prévus aux articles 118 et 119 ».

<sup>69</sup> Un élargissement géographique est prévu par le protocole de 1992 incluant ainsi les dommages par pollution survenus dans la zone des 200 milles marins de la ZEE.

Le dommage prouvé, le propriétaire est présumé responsable du seul fait de sa qualité de propriétaire du navire, qu'il exploite ou non personnellement<sup>70</sup>. C'est la position de la CLC (**art. 3**) et du code maritime algérien (**art. 117**).

**L'article 219** va dans le même sens, précisant que cette responsabilité persiste même quand le capitaine est coupable du préjudice subi par le domaine public maritime<sup>71</sup>.

Si le préjudice est du fait de plusieurs navires **l'article 220** opte pour la **responsabilité solidaire** des propriétaires de tous les navires en cause

Quant à la loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, elle corrobore ce principe dans **l'article 58**<sup>72</sup>.

En 1992, le champ d'application de la CLC a été élargi ; la responsabilité reste donc bien **canalisée sur le propriétaire du navire** en cause dans une pollution par hydrocarbures. Cependant, les immunités -- dont bénéficient les préposés du propriétaire, le pilote, l'affrètement, l'exploitant ou opérateur du navire ou toute autre personne intervenue dans les opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde -- sautent **lorsque le dommage résulte de leur fait ou omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement**<sup>73</sup>.

*-- c'est une responsabilité objective*

L'évènement de pollution rend le propriétaire du navire responsable, même si aucune faute n'a été commise ; il sera tenu d'une **obligation de réparation** au bénéfice des victimes. Ce principe comporte cependant des exceptions. Selon l'article

<sup>70</sup> Cette solution est justifiée au regard de la facilité à identifier le propriétaire

<sup>71</sup> Le protocole modificatif de la CLC de 1984 a réaffirmé le principe de la canalisation en élargissant l'interdiction d'agir contre les préposés et mandataires du propriétaire au pilote et à l'assistant mais aussi à toute personne autre que le propriétaire qui exploiterait le navire.

<sup>72</sup> «Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ».

<sup>73</sup> C'est la définition de la faute intentionnelle et de la faute inexcusable.

3 alinéa 2 de la CLC le propriétaire est exonéré quand l'évènement de pollution ne lui est pas imputable.

L'article 118 du code maritime algérien reprend ces exceptions en les détaillant. Quant à l'article 119, il exonère totalement ou partiellement le propriétaire quand le dommage résulte du fait de la victime

*-- c'est une responsabilité limitée<sup>74</sup> dans son montant*

Le principe de la responsabilité limitée constitue la **clé de voute** du droit maritime, accompagnant l'ensemble de ses institutions<sup>75</sup>. Ce principe peut être justifié à différents égards mais connaît actuellement de fortes critiques<sup>76</sup>.

Il figure aussi bien dans la CLC que dans le code maritime algérien<sup>77</sup> mais il peut être remis en cause et la réparation sera intégrale.

Le protocole de 1992 introduit **la faute personnelle volontairement commise, la faute inexcusable, commise témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement** pour faire sauter le plafond indemnitaire.

*-- c'est une responsabilité assurée.*

Pour que le propriétaire puisse prétendre à cette limitation il doit souscrire une assurance auprès des P&I clubs, assurance couvrant les limites de sa responsabilité. Compte tenu du trafic pétrolier et méthanier dans les ports algériens le

<sup>74</sup> K. HADDOUM, « La pollution marine, prévention et lutte », in Actes du colloque sur le « Contentieux maritime » 2 & 3 mai 2009, Université d'Oran, p. 69.

<sup>75</sup> A. VIALARD, Droit maritime, PUF 1997, p. 125

<sup>76</sup> Les circonstances entourant à l'origine sa consécration n'étant plus les mêmes, les détracteurs de ce principe estiment qu'il joue plus en faveur des armateurs et déséquilibrent les relations contractuelles entre les parties.

<sup>77</sup> Le code maritime consacre ce principe dans l'article 121 en renvoyant le calcul aux règles établies par les conventions internationales en la matière auxquelles l'Algérie est partie. La CLC avait prévu que le montant de la limitation s'élèverait à 2000 francs-or par tonneau soit environ 160 euros, elle était plafonnée à 210 millions de francs-or soit 16 millions d'euros. Ce montant a été revu à la hausse en 1992.

Le propriétaire peut désormais limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence de :

-- 3 millions de DTS (4,1 millions de dollars US) pour un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à 5000 unités (tonneaux de jauge)

-- 3 millions de DTS plus 420 DTS pour chaque unité de jauge supplémentaire pour un navire dont la jauge est comprise entre 5000 et 140 000 unités.

-- 59,7 millions de DTS pour un navire dont la jauge est supérieure ou égale à 140 000 unités.

code maritime algérien dans son article 118 exige cette couverture. L'autorité administrative maritime chargée du contrôle des navires battant pavillon algérien délivre **le certificat** attestant cette couverture<sup>78</sup>. Le FIPOL intervient pour compléter le montant<sup>79</sup> de l'indemnisation qui n'équivaut nullement au préjudice réellement subi<sup>80</sup>.

**c- Les règles de droit commun peuvent-elles fonder l'action en réparation pour les dommages dus à la pollution ?**

-- Le principe de la **responsabilité objective** peut s'appliquer aux cas de pollution échappant à la CLC (par exemple cas de pollution par un produit autre que des hydrocarbures).

Par ailleurs la **CLC n'écarte pas les règles du droit commun** et les demandeurs peuvent se fonder sur les principes du droit civil et de la responsabilité délictuelle en particulier et poursuivre par exemple toute personne qui a contribué au dommage, s'il est distinct de l'armateur<sup>81</sup>.

-- S'agissant de l'application des dispositions du code civil algérien, **l'article 138 (responsabilité du fait des choses<sup>82</sup>)** peut fonder une action en responsabilité contre l'armateur du navire transporteur d'un produit polluant pour le déclarer **responsable de plein droit** du dommage de pollution résultant du au navire sous réserve de certaines conditions<sup>83</sup>.

---

<sup>78</sup> Des mentions doivent y figurer : Nom du navire et port d'immatriculation, nom et lieu du principal établissement du propriétaire, type de garantie, nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie la période de validité du certificat etc..

<sup>79</sup> Les protocoles modificatifs de la convention de 92 ont relevé le montant indemnisable à 135 millions de DTS puis à 203 millions de DTS (FIPOL III)

<sup>80</sup> Affaire Oued Guetérini dans laquelle une société algérienne SONELGAZ a obtenu une indemnisation du FIPOL suite à une pollution accidentelle provenant du dit navire, pollution ayant détérioré une installation électrique de SONELGAZ. ; FIPOL 24<sup>ème</sup> session 28 août 1990

<sup>81</sup> C'est le cas d'une livraison d'un navire en mauvais état de navigabilité par exemple.

<sup>82</sup> « Toute personne qui a la garde d'une chose et qui exerce sur elle un pouvoir d'usage, de direction ou de contrôle est présumée responsable et doit répondre du dommage qu'elle a occasionné,.... ».

<sup>83</sup> Il doit détenir le pouvoir d'usage, de direction ou de contrôle.

-- De même l'article 124 du code civil algérien peut être évoqué, permettant ainsi aux victimes de la pollution de poursuivre tout exploitant du navire sur la base de la faute.

-- Mais il faut relever que l'article 137 du code maritime énonce que « aucune demande de réparation du dommage du 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 » disposition n'allant pas dans le sens de la CLC puisque celle-ci n'écarte pas l'application de l'article 124. L'issue de cette problématique devra être tranchée par la jurisprudence .

## **B- POLLUTION MARINE ET RESPONSABILITE PENALE**

Il convient tout d'abord de signaler quelques points importants relatifs au droit pénal de l'environnement lequel semble s'« autonomiser ».

### **1- Un droit pénal de l'environnement spécifique ?**

- Parmi les principes généraux de droit pénal figure celui de la personnalisation des infractions. En droit pénal de l'environnement ce principe connaît quelques réserves puisqu'il pénalise d'autres personnes que les auteurs de l'infraction. La loi algérienne sur la protection de l'environnement contient une disposition en ce sens. Son article 92-3 énonce : « **lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue aux deux alinéas ci-dessus incombe à celui ou à ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assurent la direction ou l'administration ou toute personne habilité par eux** ».

- Un autre classique du droit pénal prévoit aussi que toute personne n'est pénalement responsable que s'il est **prouvé** qu'elle a commis une infraction (principe de la présomption d'innocence). Le droit pénal de l'environnement procède différemment et incombe la responsabilité par renvoi. Ainsi la personne responsable d'une pollution est désignée à l'avance **par renvoi légal**, sans que les éléments de

l'infraction ne soient réunis (élément légal, élément matériel et élément moral). C'est la position de la loi 03-10 qui fait peser la responsabilité pénale par renvoi légal, à des personnes sur la base d'une faute présumée<sup>84</sup>.

Le droit pénal de l'environnement s'autonomise et reprend le principe de la responsabilité présumée connu en droit civil.

- La tendance internationale aujourd'hui est de pénaliser les personnes morales pour les atteintes à l'environnement en usant de moyens de dissuasion qui s'avèrent efficaces.

L'arrêt de la Cour d'appel de Paris dans l'affaire Erika a reconnu l'existence d'un **préjudice environnemental** et a condamné pénalement pour le fait de pollution, le propriétaire du navire, le gestionnaire, la société de classification ainsi que l'affréteur du navire, à savoir la SA Total<sup>85</sup>.

## **2- Les principaux textes**

-- Outre les conventions **MARPOL 73/78** et **Montego Bay**, le **Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne** a servi de base à l'élaboration de textes réglementaires entérinant le principe du contrôle de l'Etat du pavillon, du port et côtier en conséquence de quoi l'**immobilisation du navire** pourrait être prononcée. C'est ce que prévoit l'article 88 de la loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable<sup>86</sup>.

-- L'article 216 du code maritime énonce que « **toute infraction aux dispositions du paragraphe V est sanctionnée conformément aux dispositions de**

<sup>84</sup> Ainsi selon l'article 90 de la loi 03-10: « est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA), ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine d'un bâtiment algérien ou tout commandant de bord d'un aéronef algérien ou toute personne assurant la conduite des opérations d'immersion ou d'incinération en mer... »

<sup>85</sup> Voir Mathilde Boutonnet, La classification des catégories de préjudices à l'épreuve de l'arrêt Erika, Revue Lamy de droit civil, n° 73 juillet/août 2010.

<sup>86</sup> « lorsque les nécessités de l'enquête ou de l'information ainsi que la gravité de l'infraction l'exigent, le bâtiment, aéronef, engin ou plate-forme qui a servi à commettre l'une des infractions visées à l'article 52 de la présente loi, peut être immobilisé sur décision du procureur de la République et du magistrat saisi. A tout moment, l'autorité judiciaire compétente peut ordonner la levée de l'immobilisation, s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement... »

**la présente loi et de la législation en vigueur ».** En réalité, le texte régissant la répression des infractions est la loi 03-10 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable.

- Ainsi selon son **article 90**, toute infraction aux dispositions **des articles 92 et 93** par le capitaine est punie de six (06) à deux (02) ans d'emprisonnement et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à un (01) million de dinars (1.000.000 DA), si ces infractions ont été commises sur l'ordre du propriétaire ou de l'exploitant, le maximum de ces peines est porté au double conformément à l'article 91 de ladite loi.

- L'article 93 de la même loi punit le capitaine qui viole les dispositions de la convention OILPOL du 12 mai 1954, d'un emprisonnement d'un (01) an à cinq ans (05) et d'une amende d'un (01) million de dinars à dix millions de dinars (10.000.000 D.), en cas de récidive, la peine est portée au double.

- L'article 94 de la même loi dispose également que tout capitaine d'un bâtiment non soumis aux stipulations de la convention OILPOL qui sera coupable d'infractions aux dispositions de l'article 93 est puni de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cent mille dinars (100.000 DA) à un million de dinars (1.000.000 DA).

- Notons que l'article **93** de la même loi mentionne la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (**OILPOL 54**) alors que l'Algérie a ratifié la convention **MARPOL 73/78** en 1989.

-- **En matière portuaire, le décret exécutif 02-01 du 6 janvier 2001 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports** prévoit l'interdiction

des rejets dans les bassins portuaires et les rades<sup>87</sup> et des sanctions conséquentes<sup>88</sup>. Le Code maritime contient des dispositions similaires<sup>89</sup>.

### 3- *Les autorités chargées de la Police de l'environnement marin et la constatation des infractions.*

#### a- **La police de l'environnement.**

L'article 111 de la loi 03-10 établit une longue liste de personnes habilitées à rechercher et constater les infractions en matière environnementale<sup>90</sup>. L'article 557 du code maritime complète cette liste<sup>91</sup>. Visiblement le législateur algérien a souhaité impliquer un grand nombre de personnes relevant de différents secteurs pour la constitution de ce corps. Ce choix d'une pléthore de personnes habilitées à contrôler et sanctionner relève sans doute d'une volonté de **dissuasion/sensibilisation** aux problèmes environnementaux.

<sup>87</sup> Articles 56 à 59, 127 à 129

<sup>88</sup> V. communication de K. HADDOUM : « La pollution dans les ports de commerce algérien » Journée d'études « Perspectives du droit algérien du littoral » organisé par le Laboratoire de droit des transports et des activités portuaires (LADMAR), 22 janvier 2013, Faculté de droit, Université d'Oran

<sup>89</sup> - ainsi l'article 946 énonce le principe général de la répression des infractions aux règles de la protection de l'environnement survenues dans les limites du domaine.

- quant à l'article 941, il énonce que « 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 rejet dans les eaux des ports de produits chimiques ou de déchets toxiques ou de tout produit altérant le milieu marin ».

- L'article 949 précise que « 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 ».

<sup>90</sup> « Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédures pénales et des autorités de contrôle dans le cadre des pouvoirs qui leur sont conférés par la législation en vigueur, sont habilités à la recherche et à la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi :

- les fonctionnaires et agents visés à l'article 21 Code de procédure Pénale;
- les inspecteurs de l'environnement ; les fonctionnaires des corps techniques de l'administration chargés de l'environnement ; les officiers et agents de la protection civile ; les administrateurs des affaires maritimes ;
- les officiers du port ; les agents du SNGC ; Les commandants des bâtiments de la marine nationale ;
- Les ingénieurs du service de la signalisation maritime ; Les commandants des navires océanographiques ;
- Les agents techniques de l'institut de recherche scientifique, technique et océanographique ; les agents des douanes.

<sup>91</sup> « 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... ».

## b- Le Service national de gardes côtes

En réalité c'est le **Service national des gardes-côtes**<sup>92</sup> que est chargé des missions de **contrôle, de surveillance et de recherche en mer** au titre des prérogatives de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat côtier<sup>93</sup>. Le SNGC partageait ces missions avec le ministère de la marine marchande mais depuis 1996<sup>94</sup> il les assure à titre unique<sup>95</sup> de même qu'il assure la surveillance des eaux sous juridiction algérienne.

## c- La constatation de l'infraction.

Les infractions précitées sont constatées par des **procès verbaux** qui font **foi**<sup>96</sup>. Ces derniers doivent sous peine de nullité, être adressés, dans les quinze (15) jours qui suivent leur clôture au procureur de la république avec copie dans le même délai à l'intéressé.

La constatation de ces infractions est complexe du fait de la spécificité de l'infraction. Le délit de pollution suppose bien sur la réunion de **l'élément matériel et de l'élément moral**. Le premier repose sur **l'identification de la nature de la substance polluante** alors que le second est lié au **caractère volontaire du rejet**. La spécificité de l'environnement marin a complexifié la preuve de l'infraction<sup>97</sup>.

**Le deuxième élément de l'infraction** est encore plus difficile à prouver ; c'est au juge de déterminer son existence au vu des éléments de l'enquête.

## C- LA COMPETENCE JURIDICTIONNELLE.

<sup>92</sup> Ordonnance 73-12 su 3 avril 1973

<sup>93</sup> Décret exécutif 02-149 fixant les règles d'inspection des navires.

<sup>94</sup> L'ordonnance 76-80 portant code maritime a instauré des circonscriptions maritimes, stations maritimes principales et stations maritimes qui ont été placées sous l'autorité du service national des gardes côtes conformément au décret exécutif 96-350 du 19 octobre 1996 relatif à l'administration maritime locale.

<sup>95</sup> L'administration maritime locale à travers ses circonscriptions est chargée notamment de l'administration des gens de mer, la tenue du registre d'immatriculation, la délivrance des titres de navigation et **certificats de sécurité des navires, l'exécution à bord de tout navire des visites et inspections de sécurité, la protection du domaine public maritime et du milieu marin.**

<sup>96</sup> Article 112 de la loi relative à la protection de l'environnement et du développement durable

<sup>97</sup> Le prélèvement de l'eau en mer et sur le navire, les photographies prises au moyen de satellites sont susceptibles de constituer des présomptions solides de telles infractions.

L'**article 89** de la loi du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable opte pour le tribunal du lieu où l'infraction a été commise et ajoute que « **sont en outre compétents, s'il s'agit d'un bâtiment, engin ou plate forme, le tribunal dans le ressort duquel il est immatriculé s'il est algérien ...** »

La loi **08-09 du 25 février 2008 portant code de procédure civile et administrative** contient une disposition qui pourrait bousculer ces règles. En effet son **article 37** instaure des **pôles spécialisés** qui statuent – entre autres-- sur **le contentieux maritime**.

*Pour citer cet article :*

**Fatima BOUKHATMI, « La pollution marine : cadre juridique et institutionnel », Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume I/ N°01, année 2014 (PP 06-38).**