

LA POLLUTION DANS LES PORTS DE COMMERCE ALGERIENS

Kamel HADDOUM
Professeur
Faculté de droit, Université de Boumerdès

Résumé :

Définis comme un point de rivage de la mer, aménagé, équipé pour recevoir les navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime , de la pêche et de la plaisance, les ports demeurent un grand réceptacle de déchets, ils sont également considérés comme une source de pollution, ainsi, ils peuvent être facteur de détérioration du milieu qu'ils ont contribué à créer par différents risques de pollution.

La responsabilité de l'autorité portuaire est de veiller à la protection du milieu marin qu'elle gère face aux risques de la pollution, globalement, elle participe à la mise en œuvre des différents textes en matière d'environnement.

En Algérie, la plupart des ports maritimes, qu'ils soient de commerce, de pêche ou de plaisance, malgré les multiples efforts de modernisation de leurs équipements, demeurent mal préparés face aux pollutions même s'il elles s'avèrent de faible ampleur.

Il n'en demeure pas moins, que la question afférente à la responsabilité en matière d'atteinte à l'environnement portuaire demeure importante, concerne-elle uniquement les usagers du port ? Ou bien, met-elle en cause également celle de l'autorité portuaire en matière environnementale ? Avant de répondre à cette question, il conviendrait, de définir la pollution maritime dont la pollution portuaire est une partie

intégrante et de présenter d'une manière succincte les différentes pollutions dans les ports.

Introduction

Définis comme un point de rivage de la mer, aménagé, équipé pour recevoir les navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de la pêche et de la plaisance¹, les ports demeurent un grand réceptacle de déchets, ils sont également considérés comme une source de pollution, ainsi, ils peuvent être facteur de détérioration du milieu qu'ils ont contribué à créer par différents risques de pollution.

La responsabilité de l'autorité portuaire est de veiller à la protection du milieu marin qu'elle gère face aux risques de la pollution, globalement, elle participe à la mise en œuvre des différents textes en matière d'environnement².

En Algérie, la plupart des ports maritimes, qu'ils soient de commerce, de pêche ou de plaisance, malgré les multiples efforts de modernisation de leurs équipements, demeurent mal préparés face aux pollutions même s'il elles s'avèrent de faible ampleur.

Il n'en demeure pas moins, que la question afférente à la responsabilité en matière d'atteinte à l'environnement portuaire demeure importante, concerne-elle uniquement les usagers du port ? Ou bien, met-elle en cause également celle de l'autorité portuaire en matière environnementale ? Avant de répondre à cette question, il conviendrait, de définir la pollution maritime dont la pollution portuaire est une partie intégrante et de présenter d'une manière succincte les différentes pollutions dans les ports.

¹ Article 888 de l'Ordonnance N°76-80 du 23 Octobre 1976 modifiée par la Loi N° 98-05 du 25 Juin 1998 et par la Loi N°10-04 du 15 Août 2010

² En Algérie, selon l'article 891 du Code maritime, l'autorité portuaire est chargée « du développement, de l'entretien, de la gestion et de la préservation du domaine public portuaire ».

Selon la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer, « on entend par pollution du milieu marin » 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 la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément »¹;

Au niveau des textes nationaux, le Code maritime, la pollution marine, est considéré comme pollution marine, « tout déversement, rejet, immersion ou incinération en mer de matières ou substances de toute nature susceptibles de porter atteintes à la santé publique et aux ressources biologiques, d'entraver les activités maritimes, d'altérer la qualité de l'eau de mer, du point de vue de son utilisation ou de dégrader les valeurs d'agréments de la mer »².

Alors que la Loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable définit la pollution de l'eau, comme : « L'introduction dans le milieu aquatique de toute substance susceptible de modifier les caractéristiques physiques et/ou biologique de l'eau et de créer des risques pour la santé de l'homme, de nuire à la faune et à la flore terrestres et aquatiques, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation normale des eaux »³.

-I- Les sources de pollution dans les ports :

¹ Article 1- 4 de la convention des nations unies sur le droit de la mer 1982.

² Article 210 du Code maritime.

³ Article 4 de la Loi 03-10 du 03 Juillet 2010 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable.

Le port est pollué à partir de deux sources principales, celle provenant des navires et celle résultant de l'activité portuaire en elle-même, ces différentes pollutions affectent les Infrastructures ainsi que les superstructures portuaires¹.

-A- La Pollution portuaire provenant des navires :

Tout navire qui entreprend la navigation maritime, doit être en état de navigabilité, convenablement armé et équipé, apte à l'emploi auquel il est destiné², en outre, les navires doivent être armés, d'installations, aménagements et équipements appropriés pour l'emmagasiner et la manipulation des vivres et de l'eau, de même pour la préparation et le service de la cuisine et de la table à bord³, cependant, toutes ces exigences peuvent représenter une source de pollution marine à travers les rejets en mer, que se soient accidentels ou opérationnels, de substances, dont les effets sont préjudiciables au milieu marin et sur l'environnement portuaire en particulier.

-1- La pollution portuaire provoquée par les hydrocarbures :

Les rejets d'hydrocarbures sont le facteur principal de la pollution marine et portuaire par les navires. Ces rejets sont de nature, soit accidentelle ou opérationnelle. Ainsi, Les hydrocarbures trouvés dans les ports, ont pour sources essentielles, les rejets accidentels qui se manifestent, essentiellement, à l'occasion des événements de mer, ces événements entraînent des déversements, non intentionnels, de cargaison en mer, notamment les hydrocarbures et les substances classées nuisibles au milieu marin.

Les rejets d'hydrocarbures peuvent être d'origine opérationnelle, qui consiste à l'évacuation, illicitement, à la mer des déchets et résidus résultant de l'exploitation normal du navire.

¹ Selon l'article 894 du Code maritime, « le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et des dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports ».

² Article 222 du Code maritime.

³ Article 434 du Code maritime.

Elles peuvent provenir également, de fuites lors des opérations d'avitaillement des navires, des eaux de cale formées d'un mélange eau/hydrocarbures.

-2- La pollution portuaire provenant des déchets de fonctionnement des machines :

Ce sont des produits, sédiments, boue et eaux stockés dans des capacités appropriées, provenant fonctionnement des machines, l'eau (mazoute) se trouvant au fond de cale de la salle des machines de l'eau douce utilisée pour le nettoyage des filtres et séparateurs des opérations de clarification, décantation et purification de combustible et de l'huile de lubrification.

Il s'agit également de déchets de fonctionnement général du navire, notamment, les déchets industriels ordinaires, les ordures ménagères classiques, les plastiques, les verres, papiers, métaux divers et bois (palettes).

-5- La pollution provenant des eaux usées des navires

Les eaux qui proviennent de la cuisine et douches (eaux grises), et celles des chasses des toilettes (eaux noires).

-6- La pollution portuaire provenant des eaux de ballaste :

Le transport maritime exige des navires de naviguer avec un tirant d'eau suffisant pour garantir leur sécurité. Pour cela les navires procèdent au ballastage, il s'agit d'une opération qui permet au navire de maintenir son équilibre et d'assurer une meilleure navigation après avoir décharger sa cargaison¹.

¹ - L'obligation pour l'Algérie d'avoir des installations portuaires de réception en état de bon fonctionnement ne semble pas remplie, bien que l'article 58 du décret exécutif n° 02-01 du 6 janvier 2001 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports prévoit que les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation de l'autorité portuaire.

Néanmoins, ces opérations de ballastage et déballastage, qu'effectuent les navires couramment, peuvent avoir des conséquences néfastes pour la faune, la flore et l'économie des régions côtières et sur leur écosystème.

-B- La pollution portuaire due à l'activité portuaire :

-1- La pollution portuaire due à la manutention

Les ports ont toujours constitué un lieu de chargement et de déchargement des différentes catégories de marchandises. Cependant, ces différentes opérations de manutention peuvent être sources également de pollution portuaire.

- La pollution portuaire issue de la manutention des vrac secs

Les céréales, le charbon ou le minerai, peuvent dégager de la poussière, ce qui risque d'être préjudiciable à la fois à certaines activités (entreposage de produits ou de véhicules à proximité et à la santé des riverains.

- La pollution portuaire issue de la manutention des vrac liquides

Au cours de la manutention de ces produits, des incidents, peuvent provenir, entraînant un déversement de ces produits, dû à la rupture d'un tuyau de raccordement ou d'une canalisation, de l'éclatement d'une vanne ou d'un collecteur, ou encore d'une défaillance mécanique. Ces types d'incidents présentent également d'autres risques ;

- La pollution portuaire produite par la manutention des marchandises diverses :

On entend par marchandises diverses, tous les types de cargaisons qui ne sont pas transportées en vrac. L'incident produit par la manutention de ce type de cargaisons survient au cours de la manutention de ces marchandises, qui

va des chutes du haut des grues, des dégâts occasionnés par les fourches des chariots-élévateurs ou d'une perforation d'un conteneur.

Ces produits toxiques sont une menace pour la santé et la sécurité de la main d'œuvre du port, voire de tiers se trouvant en dehors de l'enceinte portuaire.

-2- La pollution portuaire résultant des opérations de maintenance portuaire

Les infrastructures et les superstructures constituant le domaine public portuaire, doivent être entretenues d'une manière permanente. Cependant, ces opérations d'entretien peuvent induire des risques.

-La pollution portuaire engendrée par les opérations de dragage :

Ces opérations concernent le dragage qui demeure une activité indispensable pour de nombreux ports¹, mais qui peuvent conduire à un risque de pollution du fait de l'extraction de la boue.

- La pollution portuaire due à l'entretien des superstructures portuaires :

L'outillage portuaire constitué particulièrement de portiques, grues, et des chariots élévateurs doit être constamment maintenu, néanmoins, les opérations de d'entretien de l'outillage du port qui sont souvent, effectuées dans des ateliers situés dans la zone portuaire, constituent une source d'accidents potentiels, en outre, le sol des ateliers est souvent pollué par la graisse et les huiles.

¹ En Algérie, plusieurs ports souffrent du phénomène de l'envasement qui nécessite qui dragage permanent de nos ports.

-La pollution portuaire due à l'entretien et la réparation des navires :

A l'instar de l'outillage portuaire, l'entretien des navires en cale sèche ou le long d'un quai, comporte des risques de pollution similaires à ceux provenant de l'entretien de l'outillage. Ce risque concerne particulièrement les Concernent particulièrement les navires citerne qui contiennent des substances inflammables ou toxiques dans les citernes.

-3- La pollution portuaire résultant des aménagements portuaires :

En plus de la zone d'exploitation, le port est également composé d'une zone d'extension¹ créée afin de faire à l'évolution de son trafic, elle nécessite, des aménagements destinés à accroître les capacités du port.

Il n'en demeure pas moins, que tous les aménagements portuaires, relatifs à la profondeur des chenaux d'accès, l'allongement des quais, l'aménagement des zones d'entreposage et de manutention des conteneurs, ou la construction de digues, peuvent altérer des éléments naturels et entraîner la destruction de certaines parties de l'environnement portuaire.

-4- La pollution portuaire résultant de l'activité industrielle du port :

L'évolution de la notion « de ports industriel » au siècle dernier, à vu l'implantation autour du port, d'un certain nombre d'activités industrielles.².Cependant, cette forte activité industrialo-portuaire n'est pas sans conséquences sur l'environnement portuaire.

¹ Au sens de l'article 899 du Code maritime, « la zone d'extension 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 ».

² Voir, notre thèse, « L'espace portuaire algérien : Problèmes et perspectives », Université de Nantes, Juillet 1997.

Aussi, les activités industrielles se déroulant dans l'enceinte portuaire, engendre une pollution résultant des poussières et des fuites accidentelles de certaines matières et substances nécessaires à l'activité industrielle mais qui peuvent entraîner une pollution de la nappe.

-5- La pollution engendrée par l'environnement immédiat du port :

Les ports sont devenus un débouché naturel des eaux usées provenant des zones urbaines les entourant. Ces pollutions représentent une source de pollution importante.

-II- Les principaux événements de pollution portuaire en Algérie

Sur les 12 ports de commerce dont dispose l'Algérie, trois sont destinés à l'exportation des hydrocarbures¹.

Etant également un pays producteur d'hydrocarbures et transporteur d'hydrocarbures, et du fait également que les exportations algériennes sont essentiellement constituées d'hydrocarbures², ainsi, sur un nombre de 10 000 navires / an 1300 navires citernes touchent les ports algériens ;

En outre, la proximité des côtes algériennes (20 milles marins) de la principale route maritime de navires citernes en mer méditerranée par laquelle transitent environ 2000 navires / an et 150 Millions de tonnes de pétrole ; fait que notre pays n'est pas à l'abri des risques majeurs de pollution marine.

Plusieurs événements de mer ont été enregistrés, dans un passé relativement récent, l'Algérie à elle seule a vécu l'expérience d'au moins cinq pollutions majeures :

- En 1976, le navire Ellen Conway échoua au Port d'Arzew avec une cargaison de trente-deux mille (32.000) tonnes de brut à bord et causant un déversement majeur le long des côtes algériennes.

¹ Il s'agit, des ports d'Arzew, de Skikda et de Bejaia.

² Annuaire statistiques du secteur des transports, Ministère des transports, année 2007.

- En 1980, incendie et explosion au large de la côte Est du pétrolier « Kaptanamar Cos » avec une cargaison de 71000 T de pétrole Brut,

En 1980, le navire Juan Antonio Lavaleja déversa environ onze (11) millions de gallons de Condensât dans le port d'Arzew,

- En 1986, le navire Oued Guetrini déversa quelques vingt-cinq (25) tonnes de bitume au port d'Alger,

- Incendie et explosion du « Southern Cross » à Skikda avec déversement de 7500 T de Gaz-Oil,

-En 1989, rupture de la pipe de fuel au port d'Arzew

-Incendie et explosion du « Delaware » avec une cargaison de condensât, causant une pollution du plan d'eau d'Arzew,

- en 1989, naufrage en rade de Skikda du pétrolier « Mass Luis » avec déversement du Fuel-oil des soutes

-En 1989, menace d'échouement du pétrolier « Zephir » avec 73000 T de pétrole brut, après incendie au Nord Est de Bejaia

- En 1992, le navire Acina, suite à un incendie à bord, déversa du condensât au port d'Arzew.

-Le 01/02/2002 2chouement des navires « Vallebruna » Battant pavillon Italien, « Alliance Spirit » battant pavillon du Bahamas et Keymar battant pavillon Chypriote.

-Le 18/05/2006, le navire Lng Tellier a heurté un quai du port de Skikda, ce qui a entraîné une déchirure dans sa coque et a laissé partir dans le bassin du port une importante de l'eau de Ballast polluante qui a été vite maîtrisée.

-Le 26/06/2006, déversement de 63 Tonnes de pétrole Brut, provoqué lors du chargement du navire Iran Abadeh au port de Skikda.

Plus récemment, une fuite dans les installations de la plateforme pétrochimique à provoqué l'apparition d'une nappe de brut à quelques mètres des plages de Skikda¹.

-III- Le cadre législatif et réglementaire régissant la pollution portuaire en Algérie

-A- Les conventions internationales :

Il n'existe pas une réglementation internationale spécifique aux ports, exception faite de la convention de Genève du 09 /12/1923 sur le régime juridique du statut international des ports maritimes.

Cependant, il conviendrait de préciser que les principales conventions et les instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime traitent de certains aspects qui influent sur l'exploitation et la sécurité portuaire.

A titre d'exemple, les ports sont visés, particulièrement par les conventions

- La convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) 1982²;

- La convention de Barcelone du 16 Février 1976 relative à la protection de la mer méditerranée contre la pollution³ ;

- La convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif⁴, particulièrement les dispositions concernant les installations de réception portuaires et la gestion des eaux de ballast ;

¹ Journal El Watan du Vendredi 08/02/2013, p.7.

² Ratifiée par l'Algérie par le Décret N° 96 -05 du 10-01-1996.

³ Ratifiée par l'Algérie par le biais du décret N° 80-14 du 26 Janvier 1980.

⁴ Les règles de la MARPOL73/78, telle que modifiée, son regroupées dans six(6) annexes.

La convention Solas¹, notamment les dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses, au chargement et déchargement des vraquiers et à la Sûreté des installations portuaires.

- B- Les textes législatifs et réglementaires nationaux :

S'agissant des textes à caractère national, on peut citer, le code maritime à travers l'ordonnance N° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée par la loi N° 98-05 du 25 juin 1998 et la loi N° 10-07 du 15 Août 2010².

La loi n° 03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, a prévu un certain nombre de dispositions³

La loi n° 02-02 du 05 février relative à la protection et à la valorisation du littoral; elle est considérée, comme étant le texte de base régissant la préservation et la protection du littoral, elle contient des dispositions visant à réprimer les atteintes au littoral et ses zones côtières, cependant, elle ne comporte pas de dispositions en matière de répression de la pollution marine par les navires.

¹ Convention relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, Solas 74/78. Ratifiée par l'Algérie par le décret N° 83-510 du 27 août 1983.

² Le code maritime algérien (CMA) contient des dispositions incriminant et pénalisant des comportements qui peuvent entraîner des pollutions marines par les navires, ainsi que des règles de compétences et de procédures de constatation des infractions maritimes. Ces dispositions sont énoncées dans :

Le paragraphe V, section I, chapitre III, titre I, livre premier, articles 210 à 221 (police de pollution);

Le paragraphe II, section III et IV, chapitre III, titre I, livre premier, notamment les articles 479-2, 482-2, 483, 499 et 500, le chapitre II, titre VI et chapitre I, titre VII du livre trois ; regroupant des dispositions relatives à la répression des infractions aux règles de police de la conservation du domaine portuaire notamment les articles 933 à 938 et 941.

³ Il s'agit de la Section 2 du chapitre 3, titre III, qui contient sept articles (Articles 52-58), du Chapitre 4 du titre VI de la dite loi (Articles 88-100) contenant des dispositions pénales relatives aux infractions de pollution marine par les navires commises dans les limites des eaux sous juridiction nationales. et du Titre VII de la loi 03-10 intitulé « de la recherche et de la constatation des infractions » et l'article 112 comportant des procédures de constatation des infractions et modalités de transmission de procès-verbaux et relatifs.

En matière réglementaire, le texte fondamental en matière de pollution portuaire demeure le décret exécutif N° 02-01 du 06/01/ 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

Il existe d'autres à caractère réglementaire qui ont intervennent dans le domaine de la pollution portuaire, on peut citer

- Le décret N° 85- 231 du 25/08/1985 fixant les conditions et modalités d'organisation et de mise en œuvre des interventions et secours en cas de catastrophe.

- Le décret exécutif N° 08/327 DU 21 Octobre 2008 portant obligation de signalement par les capitaines de navires transportant des marchandises toxiques ou polluants en cas d'évènements en mer.

- Le décret exécutif N° 03- 451 du 01 /12/2003 définissant les règles de sécurité applicables aux activités portant sur les matières et produits chimiques dangereux ainsi que les récipients de gaz sous pression.

- Le décret exécutif N° 03/261 instituant un comité technique de matières dangereuses.

-IV- Les personnes habilitées à constater et à rechercher les infractions de pollution marine commises par les navires:

L'exercice de la police participe à la bonne organisation des activités maritimes et portuaires¹. S'agissant des infractions de pollution marine; la loi 03-10 dans son article 111 propose une liste exhaustive des personnes habilitées à procéder à la constatation et à la recherche des infractions de pollution en général, et de la pollution marine en particulier

- Les personnes concernées sont les suivantes :

- Les officiers et agents de police judiciaire ;

¹ Robert Rezenthel, « Police et Responsabilité », Jurisclasseur Administratif, année 1995, fascicule 408-60, p.3.

-Les fonctionnaires et agents visés aux articles 21 et suivant du code de procédure pénale ;

-Les fonctionnaires des corps techniques de l'administration chargée de l'environnement ;

-Les officiers et agents de la protection civile

-Les administrateurs des affaires maritimes ;

-Les officiers des ports ;

-Les agents du service national des garde-côtes ;

-Les commandants des bâtiments de la marine nationale ;

-Les ingénieurs du service de la signalisation maritime ;

-Les commandants des navires océanographiques de l'Etat ;

-Les agents techniques de l'institut de recherche scientifique; technique et océanographique;

-Les agents des douanes.

Cette liste paraît longue, elle comprend treize (13) catégories de personnes relevant des autorités de contrôle différentes mais qui sont en relation directe avec le milieu marin, elle fait ressortir, l'importance qu'accorde les pouvoirs publics à la protection de l'environnement.

Il n'en demeure pas moins, que le sur terrain, les missions de constatation et de recherche des infractions de pollution marine commises par les navires, sont généralement exercées par les personnes relevant du service national des garde-côtes, à savoir les administrateurs des affaires maritimes et les agents garde-côtes ainsi que les commandants des unités des forces navales et des unités garde-côtes.

Au niveau du port, ce sont les officiers des ports, qui sont habilités à constater les infractions de pollution commises dans les limites du domaine portuaire¹.

-V- La Responsabilité en matière portuaire

Comme il a été souligné précédemment, les ports sont considérés comme des espaces dangereux, compte de la nature des activités qui s'y exercent. La responsabilité en matière de pollution portuaire est une problématique récurrente, elle met en exergue la complexité du contentieux portuaire et sa diversité, puisque, il est tantôt à caractère civil et tantôt à caractère administratif, compte tenu de la nature mixte des activités et des missions exercées au niveau des ports.

Les eaux des ports maritimes sont indissociables des ouvrages et font partie du domaine public², les dommages causés aux navires sont des dommages de travaux publics, les dispositions civiles et pénales de pollution des eaux de mer sont en principe applicables aux ports maritimes.

-1- La responsabilité des usagers du port en cas de pollution portuaire :

Selon l'article 210 du code maritime, « 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 ;

¹ L'article 933 du code maritime énonce que, « Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent livre, outre les officiers de police judiciaire, - Les personnes assermentées des Gardes – Côtes, -Les agents de la sûreté nationale, - Les officiers et surveillants de port ».

² Robert Rezenhel, « Le régime de la responsabilité des activités de plaisance », DMF, N° 576, Novembre 1997, p. 1080.

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

Alors que, 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, dispose que « nonobstant les dispositions législatives en vigueur relatives à la protection de l'environnement marin, 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.

Le propriétaire est tenu selon l'article 56 de la loi du 19 juillet 2003 de 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 dudit navire, aéronef, engin ou plate-forme est mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers ».

S'agissant du capitaine, l'article 57 de la même loi, énonce que « le capitaine de tout navire transportant des marchandises dangereuses, toxiques ou 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 »

Quant à l'article 213 du code maritime, il fait obligation à tout navire de rejeter les substances polluantes dans les installations portuaires « 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".

Cependant, les règles de prévention ne peuvent permettre d'éviter qu'il se produise à un moment ou à un autre un évènement grave générateur de pollution.

L'article 56 du décret du 06 janvier 2002 énonce « Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et de leurs plans d'eau dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations, il est interdit notamment de jeter dans les bassins portuaires et rades, des eaux pouvant contenir des hydrocarbures, des matières dangereuses, des produits chimiques, des déchets chimiques, des déchets toxiques, des produits insalubres ou incommodes ou des matières en suspens et de manière générale tout produit altérant le milieu marin.... ».

Le paragraphe 2 de l'article 57 dudit décret précise également que le responsable de ces rejets est tenu de procéder ou de faire procéder, à ces frais, au nettoyage du plan d'eau et ouvrages altérés par ces déversements.... ».

-1-1- La responsabilité civile

Il revient en principe à l'auteur du dommage de la pollution portuaire d'assumer la responsabilité, lorsque, cependant, Il conviendrait de préciser qu'en matière maritime, la responsabilité pour rejet opérationnel illicite est une responsabilité pénale, alors que la pollution accidentelle est considérée comme une responsabilité civile¹.

Il en résulte qu'en cas de pollution marine d'origine accidentelle, et en matière civile, « Tout propriétaire ou armateur de navire, est responsable des

¹ Lilia Khodja El KHIL, « La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises », Presse Universitaires D'Aix Marseille, 2003, p.389.

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 »¹.

Cette responsabilité peut être solidaire, lorsque des fuites ou des rejets se sont produites sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte².

Lorsqu'il s'agit d'une pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures, le propriétaire d'un navire à bord duquel sont transportés des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, est responsable de tout dommage³.

La loi relative, à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, elle rappelle également ce principe par le biais de l'article 58 « 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 »⁴.

Toutes ces dispositions posent le principe de la responsabilité canalisée, qui fait peser au propriétaire à lui seul la responsabilité du dommage, reprenant ainsi la solution retenue par la convention du 29/11/1969⁵.

La convention de 1969 met en place un système de responsabilité qui apparaît à mi-chemin entre la responsabilité de droit commun et la responsabilité en matière de navire nucléaire⁶.

¹ 219 du code maritime.

² Article 220 du code maritime.

³ Article 117 du code maritime.

⁴ Article 58 de la loi du 19 juillet 2003 relative durable, à la protection de l'environnement dans le cadre du développement.

⁵ La convention internationale du 29/11/1969 sur la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par hydrocarbures, ratifiée par l'Algérie à travers l'ordonnance N° 72-17 du 07 Juin 1972, modifiée par les protocoles de 1984 et 1992, ratifié par l'Algérie par le biais du décret présidentiel N° 98-124 DU 18 Avril 1998.

⁶ Pierre Bonassies, Christian Scapel, « Droit maritime » édition LGDJ, année 2006, p.311

Cependant, les victimes pourront agir sur le fondement de l'article 124 du code civil contre les sociétés de classification qui aura commis la faute dans le contrôle du navire. Elles pourront agir également contre l'affréteur non propriétaire sur le fondement de la responsabilité du fait des choses¹

Il s'agit également, d'une responsabilité objective basée sur la notion de risque², c'est une responsabilité de plein droit³. La notion de responsabilité pour risque n'exige pas de la victime qu'elle prouve l'existence d'une faute du propriétaire du navire, le seul fait d'un dommage anormal et spécial même sans faute du propriétaire du navire suffira à engager la responsabilité de celui-ci.

Ces dispositions s'appliquent également dans le cas où la pollution a touché un port, à cet effet, l'article 148 du code maritime algérien précise que la pollution concerne le territoire et la mer territoriale, « 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 ».

La même responsabilité objective est susceptible de s'appliquer aux cas de pollution échappant à la convention de 1969. Ces cas, sont d'abord des cas de pollution par un produit autre que des hydrocarbures. La responsabilité de l'armateur sera ici engagée sur d'autres fondements que la convention de 1969.

Ainsi, il pourrait faire application de l'article 138 du code civil algérien, pour déclarer l'armateur du navire transporteur d'un produit polluant et à ce titre assurant la garde du dit produit, responsable de plein droit du dommage de pollution résultant d'un accident survenu au navire. Il n'est pas également elle interdit aux victimes de pollution marine, dans le cas d'espèce, l'autorité portuaire, d'exercer une action fondée sur les dispositions de l'article 124 du code civil algérien, laissant ainsi sa place à la notion de faute.

¹ Ibid. p.311

² Lilia Khodja El Khil, « La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises », op.cit, p.395.

³ Pierre Bonassies, Christian Scapel, « Droit maritime » op cit, p.310

La responsabilité de l'armateur pourrait de surcroît être éventuellement mise en cause sur le fondement de la théorie de la contravention de grande voirie.

-1-2- Les Sanctions pénales imposées en cas de pollution portuaire

Selon le Code maritime, « 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 »¹.

S'agissant des sanctions, l'article 941 du code maritime 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 jet 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 ».

L'article 953 du code maritime algérien, stipule que « est puni d'emprisonnement de 2 mois à 5 ans et d'une amende de 10.000 à 400.000 DA, sans préjudices des réparations des dommages subis, quiconque a débarqué ou embarqué sur un bâtiment de commerce employé à la navigation maritime, expédié ou fait expédié par voie de terre, des matières pouvant être une cause

¹ Article 946 du code maritime.

d'explosion ou d'incendie sans avoir déclaré, la matière aux services habilités de l'autorité portuaire ou procédé au déchargement de matières dangereuses dans les ports sans avoir apposé au préalable des marques apparentes sur les emballages est plus généralement tout contrevenant aux règles et conditions régissant la manutention des marchandises dans les ports ».

L'article 996, prévoit quant à lui, une amende de 10.000 à 100.000 quiconque qui transporte ou embarque ou débarque dans l'enceinte portuaire des matières dangereuses sans avoir apposé au préalable les marques et labels réglementaires sur l'emballage de ces matières.

- 2-La responsabilité de l'Autorité portuaire en cas de pollution portuaire :

L'accueil des navires dans un port nécessite la mise en œuvre d'un ensemble de services et de moyens destinés à lui permettre d'effectuer son escale dans les meilleures conditions possibles¹. Les autorités portuaires ne sont pas soumises à un régime spécifique de responsabilité, c'est le droit commun qui s'applique toutefois, il convient de prendre en compte le contexte particulier du milieu portuaire. Toutefois, le service public portuaire possède une nature variable, tantôt il s'agit des missions à caractère administratif, tantôt il s'agit des missions à caractère industriel et commercial².

Ainsi, la responsabilité de l'autorité portuaire peut intervenir dans le cadre de l'exercice des missions de la police portuaire, de la gestion du domaine public portuaire et de l'exploitation des outillages portuaires.

Les deux premières catégories relèvent de la Les responsabilité de droit public, elles portent principalement sur les conséquences dommageables de l'utilisation de l'ouvrage public, de la réalisation d'un travail public ou de la réalisation d'un travail risqué générant un préjudice anormal et spécial.

¹ Marcel Yves Le Garrec, « La responsabilité de l'Autorité portuaire en raison de l'accueil des navires dans les ports », Colloque des juristes portuaires sur l'évolution du rôle de l'autorité portuaire, Port autonome de Dunkerque, 14 Novembre 1994, p.69.

² Robert Rezenhel, « Police et Responsabilité », op.cit, p.14.

Néanmoins, Il existe des instruments juridiques dont il importe aux autorités portuaires d'imposer le respect afin de ne pas voir leur responsabilité engagée¹

-2-1- La responsabilité de l'autorité portuaire en cas de pollution portuaire dans le cadre de l'exercice des missions de la police portuaire:

Les missions de police portuaire sont confiées selon l'article 933 du Code maritime « Outre les officiers de police judiciaire :

- Les personnes assermentées des garde-côtes,
- Les agents de la sûreté nationale,
- Les officiers et surveillants de ports ».

Il n'en demeure pas moins, qu'en réalité, les autorités qui s'occupent, sur terrain, des missions de constatation et de recherche des infractions à la sécurité portuaire, sont les officiers de port, Ils sont chargés, « De la préservation et la conservation du domaine public portuaire et d'une manière générale de tout ce qui se rapporte à la prévention, la sécurité et la lutte contre les sinistres de toute nature ainsi que de la régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du domaine public portuaire »².

Ils veillent particulièrement au bon fonctionnement de l'éclairage, de la signalisation maritime et du balisage dans l'étendue du port, rades et chenaux d'accès et se tiennent informés de l'état des tirants d'eau et d'une manière générale de l'ensemble des conditions de navigabilité³.

Il en résulte de ces dispositions, que, les officiers de port peuvent interdire l'accès au port à un navire susceptible de compromettre la sécurité ou imposer des mesures contraignantes.

A l'inverse la négligence des officiers de port, dans l'application de la réglementation en matière de transport des marchandises dangereuses constitue

¹ Marcel Yves Le Garrec, « La responsabilité de l'Autorité portuaire en raison de l'accueil des navires dans les ports », op cit, p.81.

² Article 128 du décret du 06 Janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

³ Article 128 paragraphe 3 du décret du 06 Janvier 2002.

une faute engageant la responsabilité de l'autorité portuaire s'il est prouvé que cette négligence est à l'origine du dommage¹.

Il est de même, que l'acceptation du plan d'amarrage par l'officier de port exonère la responsabilité de l'armateur dont le navire a occasionné des dommages à un appontement pétrolier et qui a engendré une pollution portuaire.

-2-2- La responsabilité de l'autorité portuaire en cas de pollution portuaire dans le cadre de la gestion du domaine public portuaire :

Dans le cas des dommages subis par les moyens d'un ouvrage public, il s'agit bien faute du gestionnaire de l'ouvrage constituée par le défaut d'entretien normal, mais cette faute est présumée du seul fait du dommage sans que l'usager victime n'ait à le démontrer².

Les dommages occasionnés aux navires navigants dans les chenaux et sur les plans d'eaux portuaires peuvent être à l'origine d'une pollution portuaire,

L'autorité portuaire par le biais des officiers de port doit veiller, « à la liberté de circulation et au maintien de la propreté sur les quais, terre-pleins, magasins et autres installations portuaires et désignent les emplacements que doivent occuper les marchandises avant l'embarquement et après le débarquement »³.

Par conséquent, les dommages causés à la coque d'un navire amarré à un poste à quai choisi par le capitaine, dans une zone pour laquelle l'autorité portuaire mettait cependant en garde les usagers contre les risques de pollution des eaux, sont imputables en totalité à ladite autorité, laquelle avait seule les

¹ Marcel Yves Le Garrec, « La responsabilité de l'Autorité portuaire en raison de l'accueil des navires dans les ports », op cit, p.78.

² Ibid, p. 96.

³ Article 128 paragraphe 6 du décret du 06 Janvier 2002.

moyens de contrôler et de constater l'importance des nuisances et d'interdire tout accostage à cet endroit en cas de danger¹.

En outre, la pollution des eaux peut parfois être à l'origine d'un incendie ; ainsi, il a été jugé que les dommages causés à des navires par l'inflammation d'une nappe de mazout sur les eaux d'un bassin portuaire sont imputables à un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public²

Si à la suite d'une pollution accidentelle importante provoquée par l'échouement d'un navire, qui a occasionné un dommage à un autre navire lors d'une opération de de mazoutage, c'est l'autorité qui a organisé cette opération qui doit assumer la responsabilité³, l'autorité portuaire doit garantir la profondeur des chenaux d'accès et bassins mentionnés dans les cartes marines. Dans le défaut de l'entretien des profondeurs des chenaux d'accès, c'est l'autorité portuaire qui doit en assurer la responsabilité.

¹ CE, 28 mars 1980, min. équip. c/CIE d'assurances Rhône-Méditerranée : Rec. CE, Lebon Tables, p.823, cité par Robert Rezenhel, « Police et Responsabilité », op.cit, p.16.

² CE, 17 Février, 1954, min, TP. Cie navale d'Afrique du Nord : Rec CE, p.111, cité par Robert Rezenhel, « Police et Responsabilité », op.cit, p.16

³ C E 27 Octobre 1983, M Salaun-roq N° 81-801, Rev « Droit Littoral et mer », 1984, N° 10, p..87, cité par Robert Rezenhel, « Le régime de la responsabilité des activités de plaisance », op.cit, p.1031

Conclusion :

L'activité portuaire est une activité à risque, de part leurs activités, les ports de commerce sont confrontées à des situations de pollution marine, dès lors, la responsabilité des usagers des ports, ainsi que celle de l'autorité portuaire peut donc être invoquée à plus d'un titre.

La donne environnementale est devenue un élément indispensable de la gestion portuaire, afin d'éviter la mise en cause de leur responsabilité. Les autorités portuaires sont amenées à introduire de nouvelles dispositions en matière de sécurité de sûreté et de protection de l'environnement,

A ce titre, l'autorité portuaire doit avoir le maximum de liberté pour imposer ces mesures et tous les contrôles nécessaires sur le débarquement des marchandises, en particulier les marchandises dangereuses, le stationnement des navires et leurs mouvements dans l'enceinte portuaire.

Au niveau international, il est suggéré de développer la législation en matière de prévention contre la pollution portuaire et d'entreprendre les mêmes actions que celles applicables aux navires. En Algérie, il est nécessaire, de prévoir la mise en place des installations portuaires de réception des eaux de déballastage des navires, ces dernières sont souvent des sources de pollution portuaire.

<i>Pour citer cet article :</i>
Kamel HADDOUM, « <i>La pollution dans les ports de commerce algériens</i> », <i>Revue de droit des transports et des activités portuaires</i>, Volume II / N°01, année 2015 (PP 21-45).