

"LA PROBLEMATIQUE D'UNE POLITIQUE ECONOMIQUE DE TRANSITION A L'ECONOMIE DE MARCHÉ" *

Kouider BOUTALEB**

INTRODUCTION

Le marché en tant que mode de régulation connaît un renouveau incontestable. Face aux contradictions d'une "économie de commandement caractérisé par la faiblesse des contraintes d'efficacité"(1), le marché, longtemps réputé pour des considérations à connotations plutôt idéologiques, réapparaît en effet comme le cadre le plus approprié pour l'allocation optimale des ressources (humaines et matérielles) pour une économie en quête d'efficacité. Un large consensus s'est ainsi progressivement établi autour de la nécessité d'une transition vers une économie fondée sur les mécanismes bien connus des lois du marché. Mais si ce quasi consensus existe autour de la nécessité de cette transition, il n'en est pas de même au plan de la politique économique devant la réaliser.

* Colloque International sur "la transition a l'économie de marché" 24-25 Mai 1994.

** Chargé de cours Institut des Sciences Economiques Université de Tlemcen.

- (7) - cf Article 149 du code maritime algérien "CMA".
- (8) - cf Pierre BONASSIES op. cité, p. 152.
- (9) - cf Arrêt du 13-01-1983 in DMF 1983, p. 248.
- (10) - Le plafond de la limitation a été fixé à 597 millions de DTS.
- (11) - cf BONASSIES op. cité, p. 157.
- (12) - cf Décret exécutif n° 94-279 du 17-09-1994 portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution de plans d'urgence in JORA n° 59 du 21-09-1994.

CONCLUSION

Depuis 1994 un décret exécutif organise la lutte contre la pollution marine en général(12), et la pollution des hydrocarbures en particulier, qui constitue d'ailleurs la principale pollution du bassin méditerranéen. Ce texte prévoit trois plans d'urgence: Le premier baptisé plan tel BALIR national, il est mis en oeuvre sur les eaux marines sous juridiction nationale. Il peut être déclenché au delà de ces eaux lorsqu'elle existe la menace de pollution du territoire maritime national. Le second plan est connu sous le nom de plan tel BAHR régional. Il est établi par un comité du même nom, présidé par le Commandant de la façade maritime concernée. Le troisième plan est celui qui s'inscrit dans un cadre de wilaya il est présidé par le Wali territorialement compétent. Une subordination existe entre les différents comités chargés de l'élaboration de chacun des trois plans.

BIBLIOGRAPHIE

- (1) - cf René RODIERE: Traité de droit maritime, l'armement Dalloz Paris 1970, p. 458.
- (2) - cf Antoine VIALARD: Le code maritime algérien in DMF 1980, p. 243.
- (3) - cf Ordonnance n° 76-80 du 23-10-1976 portant code maritime in JORA n° 29 du 10-04-1977.
- (4) - Ratifiée par l'Algérie - Ordonnance n° 72-17 du 7-06-1972 in JORA 1972, p. 494.
- (5) - Ratifiée par l'Algérie - Ordonnance n° 74-55 du 13-05-1974 in JORA 1974, p. 494.
- (6) - cf Pierre BONASSIES: Cours de droit maritime polycopie Aix en Provence 1990, p. 150.

que les navires appartenant à l'Etat algérien ne sont pas soumis à l'obligation du certificat d'assurance, l'Etat étant son propre assureur. La question que se pose dès lors quels sont les navires concernés par le certificat d'assurance?

L'action en responsabilité, pour les dommages dûs à la pollution ne peut être intentée contre les préposes ou les mandataires du propriétaire qui détient un droit de recours sur les tiers. En cas d'assurance souscrite ou de garantie financière déposée le demandeur en réparation d'un dommage dû à la pollution peut agir directement contre l'assureur ou la personne garantissant la responsabilité du propriétaire. Ces personnes (assureur ou garant financier) peuvent se prévaloir des limites de responsabilité dont bénéficie le propriétaire lui-même. Elles peuvent par ailleurs invoquer les mêmes moyens de défense qui lui mis à part ceux fondés sur sa faillite ou sa mise en liquidation? Elles peuvent invoquer la faute intentionnelle du propriétaire du navire pour se dégager de leur responsabilité.

Lorsque le dommage résultant d'une pollution est une conséquence à un événement survenu sur le territoire national ou sur les eaux territoriales la demande de réparation ou d'indemnisation ne peut être formulée que devant le tribunal algérien compétent. Si le dommage s'étend sur le territoire d'autres Etats signataires de la même convention que l'Algérie, la demande d'indemnisation peut être présentée devant la juridiction compétente de chacun de ces Etats.

limiter sa responsabilité lorsque après l'événement dont résulte une pollution, il aura constitué un fonds. Dans ce cas aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de cet événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire. La libération du navire ou tout autre bien appartenant au propriétaire, est ordonnée par la juridiction compétente. Il faudrait cependant que le navire ou le bien ait fait l'objet d'une saisie à la suite d'une demande en réparation pour les dommages dûs à la pollution par le même événement. Dans le cas du dépôt d'une garantie ou d'une caution pour éviter la saisie du navire ou d'un bien propriétaire, le tribunal peut ordonner là aussi le remboursement de celles-ci. Nous terminerons par signaler que le demandeur ne pourra bénéficier de toutes ces mesures que s'il a accès à la juridiction qui contrôle le fonds d'une part et que si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Le code maritime oblige le propriétaire du navire qui transporte plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac de contracter une assurance ou une garantie financière telle qu'une caution bancaire ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation. Ce dernier existe depuis 1971. Il est alimenté par des contributions versées par les entreprises pétroliers qui reçoivent des quantités totales d'hydrocarbures transportées par mer supérieures à 150.000 tonnes par an. L'objet primordial de ce fonds est d'apporter aux victimes de pollution une contribution complémentaire. En outre, il prend en charge une partie estimée à 25% de la responsabilité incombant au propriétaire du navire(11).

L'article 131 du code maritime accorde une attention particulière au certificat attestant qu'une assurance ou une garantie financière a été souscrite. Ce certificat est délivré pour chaque navire par l'autorité administrative maritime compétente. Il doit comporter les renseignements suivants: le nom et le port d'immatriculation du navire; le nom et le lieu du principal établissement du propriétaire; le type de garantie; la période de validité du certificat etc... Il y a lieu de relever

Convention de 1969 ont voulu par cette disposition pénaliser les Etats qui n'assuraient pas la sécurité de leurs eaux territoriales ou intérieures, le but du législateur algérien en reprenant à son compte cette disposition semble incompréhensible. Les autorités algériennes, n'est-il pas dans leur intérêt de veiller à la sauvegarde de leur environnement d'une part, et d'éviter d'être tenues pour responsables d'autre part?

La "notion de feux" ne pose aucun problème. Il en est autrement de "l'aide à la navigation" s'agit-il des aides comme le remorquage ou le pilotage? Des cartes de navigation maritime peuvent-elles constituer des aides? A défaut d'éclairage dans la jurisprudence algérienne nous citerons un arrêt de la Cour Suprême de Suède dans lequel de telles suppositions sont retenues(9).

Lorsque le propriétaire d'un navire transportant des hydrocarbures ne peut pas être exonéré de sa responsabilité et sauf faute personnelle, il peut selon le C.M.A limiter sa responsabilité pour les dommages dûs à la pollution. La limitation est alors calculée par "événement" sur les mêmes bases que la Convention de 1969. Les montants de limitation institués par cette dernière ont été critiqués d'où l'adoption d'un protocole modificatif en 1984(10).

Le code maritime exige du propriétaire du navire la constitution d'un fonds qui doit s'élever à la limite de sa responsabilité. Ce fonds est créé auprès de la juridiction compétente devant laquelle une action en réparation des dommages par pollution est engagée. Il peut être constitué soit par le dépôt d'une somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire que la juridiction compétente jugera satisfaisante. Notons que la répartition du fonds entre créanciers est effectuée proportionnellement aux montants des créances admises. Par ailleurs, lorsque le propriétaire du navire consent des dépenses raisonnables et des sacrifices volontaires dans le but d'éviter ou de réduire une pollution, il peut prétendre aux mêmes droits que les autres créanciers sur le fonds de limitation. Le propriétaire du navire est aussi en droit de

2 - Exonération et limitation de responsabilité du propriétaire du pétrolier:

Conformément à l'article 117 du CMA, la responsabilité du propriétaire du navire transportant des hydrocarbures est une responsabilité de plein droit. En effet, celui-ci est responsable de tout dommage par pollution qui n'est cependant ni absolue, ni exclusive. L'exonération de responsabilité du propriétaire serait possible s'il prouve que le dommage par pollution ne lui est pas imputable, mais qu'au contraire il provient d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible. Ainsi, si une simple tempête n'est pas propre à exonérer le propriétaire, il en serait différemment d'un raz de mare, voire d'une tempête cyclonique absolument exceptionnelle(8).

Le propriétaire du pétrolier peut ainsi s'exonérer de sa responsabilité, s'il apporte la preuve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne.

L'exonération dont bénéficie le propriétaire dans ce cas peut être partielle ou totale envers cette personne. Notons que lorsque plusieurs propriétaires de navires participent à un même accident de pollution, ils peuvent être solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas divisible.

A l'instar de la Convention de Bruxelles de 1969, le code maritime contient une disposition très intéressante; en vertu de laquelle le propriétaire d'un navire transportant des hydrocarbures est exonéré de sa responsabilité, lorsque le dommage provient de la négligence ou d'une autre action préjudiciable des autorités responsables de l'entretien des feux ou autres aide à la navigation. Si les rédacteurs de la

Le navire est défini par le CMA comme tout bâtiment de mer ou engin marin quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il résulte de cette définition que la capacité du navire importe peu. L'essentiel, qu'il soit un bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime soit par propre moyen, soit par une remorque d'un autre navire ou affecté à une telle navigation et qu'il transporte des hydrocarbures.

Les hydrocarbures source du dommage peuvent être une cargaison transportée par le navire, comme ils peuvent être ceux utilisés dans les soutes. Ces hydrocarbures doivent être persistants comme le pétrole brut, le fuel oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine.

Le dommage générateur de responsabilité doit être dû à la pollution. Il signifie toute perte, ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures, causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures où que se produise cette fuite ou ce rejet et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causé par les dites mesures. On entend par "mesures de sauvegarde" toutes les mesures prises raisonnablement par toute personne après la survenance d'un évènement pour prévenir ou limiter la pollution. L'évènement quant à lui signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

Nous observerons que les dispositions du code maritime sur la responsabilité des propriétaires de pétroliers en cas de dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures ne s'appliquent exclusivement qu'aux dommages 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. Par ailleurs, les navires de la marine nationale, ceux des gardes côtes ainsi que ceux affectés à un service public non commercial ne sont pas soumis à ces dispositions(7).

Le code maritime algérien(3) ne comprend aucune disposition concernant la responsabilité du propriétaire de navire pour dommage nucléaire. Il ne sera donc question dans cette étude que de la responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures. Celle-ci a été prévue au chapitre II (livre 1, titre 1) section 5 de ce même code.

Le sinistre du Torrey Canyon a eu pour effet d'attirer l'attention de la communauté maritime sur les dangers de la pollution par les hydrocarbures. Cette prise de conscience pour de tels dangers s'est soldée par l'adoption d'une convention internationale en 1969 à Bruxelles(4), suivie d'une autre toujours à Bruxelles en 1971(5) instituant un fonds d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures et enfin d'un protocole modificatif en 1984. La convention de 1969 a fortement inspiré le législateur algérien lors de la rédaction du code maritime en reprenant notamment les conditions d'application de la responsabilité.

1 - Les conditions de la responsabilité du propriétaire du pétrolier:

Le code algérien ne fait pas peser la responsabilité des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures sur l'armateur, mais sur le propriétaire. Selon l'article 147 alinéa b du CMA "est considéré comme propriétaire du navire toute personne physique, ou morale au nom de laquelle le navire est immatriculé et exploité". Cette définition reflète en fait la difficulté à identifier l'armateur d'un navire pétrolier, sachant que l'exploitation de celui-ci peut revêtir plusieurs formes: succession de contrat d'affrètement, de leasing ou de gérance(6). La fixation sur le propriétaire du navire uniquement permet son identification facilement dès lors qu'on se reporte aux registres du LIoyd's ou aux registres d'immatriculation des navires.