

13- Mustapha Kamel Taha « Les bases du droit maritime-Etude comparée »
Première édition-Editions juridiques El Halabi –Beyrouth 2006

14- Mustapha Kamel Taha « Les principes du droit maritime »
- Etablissement El Maârif Alexandrie 1996

Textes juridiques:

-Ordonnance 07/95 du 23 Ramadhan 1415 correspondant au 25 janvier 1995, publié au journal officiel N° 13 du 08 mars 1995 trente-deuxième année , portant code des assurances algérien

- Ordonnance N° 58/75 du 20 Ramadhan 1395 correspondant au 26 septembre 1975, portant code civil modifié

- Ordonnance 80/76 du 23 octobre 1975 portant code maritime algérien, modifié en 04/10, le 15 août 2010

Bibliographie

- 1- Yahdjet Abdallah Kaïd « Le droit maritime» Première édition -Librairie La renaissance de l'Orient –Université du Caire 1984
- 2- Yahdjet Abdallah Kaïd « Les contrats maritimes» - Première édition- La maison de la renaissance arabe –Le Caire – 1996
- 3- Hichem Feraoun « Le droit maritime »-Imprimerie Karam- Université de Damas -1976
- 4- Hamidi El Ghanimi « Conférences en droit maritime algérien » Office des publications universitaires –Alger 1986
- 5- Adel Ali El Mokdadi « Le droit maritime » Première édition –La maison de la culture pour l'édition et la distribution -Amman 1999
- 6- Abbès Hilmi « Le droit maritime »-Office des publications universitaires –Alger 1989
- 7- Abdelhamid Chawaribi « Le droit en commerce maritime »N° 8 année 1990- Etablissement El Maârif »Alexandrie 1998
- 8- Abdelkader El Atir et D.Yassem Mohamed Moulaham « Le médiateur dans le commentaire du droit du commerce maritime» Première édition –La maison de la culture pour l'édition -Amman 2009-
- 9- Ali Benghalem « L'assurance maritime et le particularisme de son régime juridique-Etude comparée -Deuxième édition
Office des publications universitaires –Alger 2005
- 10- Kamel Kahina « Le délaissement en assurance maritime »Thèse de Magistère –Faculté de droit de Ben Aknoun –Alger-2008
- 11- Moghradj Djadidi « Conférences en droit des assurances algérien » Troisième édition - Office des publications universitaires –Alger 2009
- 12- Mustapha Kamel Taha « Le droit maritime » Première édition-Librairie juridique El Wafaâ -Alexandrie 2010

Conclusion :

Le délaissement est un régime juridique relatif aux droits maritimes , qui n'existe pas dans les autres droits commerciaux ou dans le code civil ; grâce à lui , l'assureur peut se désister de son droit quant à la propriété de l'objet assuré , en contrepartie du versement par la société d'assurances des réparations convenues en totalité

L'exercice du droit de délaissement ou pas , est laissé à l'assureur ; l'assureur ne peut l'obliger en ce sens s'il veut choisir la voie de l'action d'avarie commune ; le délaissement est une entreprise exceptionnelle et l'assureur ne peut demander l'usage de ses principes que dans les cas stipulés par le législateur algérien dans les articles 134 et 143 du code des assurances algérien qui les dénombrent à titre limitatif et non pas à titre d'exemples ; ces cas de délaissement ne sont pas d'ordre public , et ainsi , rien n'empêche d'ajouter d'autres cas , ou de les éliminer totalement ou en partie

Après l'exposé des cas où le législateur a permis le délaissement, nous trouvons un élément commun qui les unit , soit que le dommage subi par l'objet assuré est tellement grave que l'assureur ne peut sauvegarder ce qu'il en reste ; le mieux pour lui étant de demander des réparations , ce qui entraîne pour lui de graves risques

Eu égard à l'importance dont se distingue le régime du délaissement , il ne peut être conçu dans d'autres domaines des assurances , notamment l'assurance des objets , tel que l'assurance des véhicules, où l'assuré peut se désister de la propriété du véhicule assuré en contrepartie de la perception des réparations en totalité ?

Le droit algérien relatif aux assurances ne s'est pas penché dans ses règles générales sur ce point , soit qu'il ne dispose sur le délaissement en matière d'assurances qu'en ce qui concerne les assurances maritimes uniquement ; à mon avis, les parties contractantes peuvent convenir du règlement des dommages par la voie du délaissement puisque la loi ne l'interdit pas ; ainsi, cette voie s'est généralisée dans tous les domaines des assurances et pas seulement en matière d'assurance maritime

Le résultat du délaissement est le transfert de propriété des objets assurés au profit de l'assureur, c'est ce qu'a édicté le législateur algérien dans l'alinéa trois de l'article 15 du code des assurances algérien « En cas d'acceptation du délaissement, l'assureur possède les droits de l'assuré sur les biens assurés à compter de la notification du délaissement présenté par l'assuré à l'assureur »

Le transfert de propriété entre l'assureur et l'assuré a lieu à compter du jour où l'assuré annonce sa volonté en vue du délaissement au profit de l'assureur, et non pas à compter de l'événement, là, il y a un autre avis²⁹, soit que les objets assurés deviennent la propriété de l'assureur à compter du sinistre, soit à compter de la survenance du danger qui permet le délaissement, cette opinion est considérée comme ayant un effet rétroactif

Eu égard à ce qu'engendre l'acquisition des objets, objet du délaissement, notamment l'épave à l'assureur comme problèmes, revient à la difficulté de faire sortir cette épave et la responsabilité de l'assureur quant aux préjudices causés aux tiers suivant les dispositions de l'article 369 du code maritime algérien³⁰; l'alinéa deux de l'article 115 du code des assurances algérien dispose de la faculté de l'assureur quant au choix entre les réparations de l'assuré concernant les dommages dans leur totalité

De l'objet assuré, avec la non acquisition de l'objet, et le choix du délaissement et ce qui en découle, dont le transfert de propriété des objets, objet du délaissement au profit de l'assureur

29-D.Mustapha Kamel Taha « Les principes du droit maritime- Référence précitée –P503

30-Ordonnance 80/76 du 23 octobre 1975 portant code maritime algérien, modifié en 04/10, le 15 août 2010

au montant convenu dans l'acte, ceci d'une part, et d'autre part, elle ne peuvent pas être supérieures à la valeur du préjudice subi par l'assuré ²⁶

Ce principe a été mentionné par l'article 30 du code des assurances algérien qui dispose « L'assurance des biens donne à l'assuré en cas d'événement prévu par le contrat le droit à une indemnité selon les conditions du contrat d'assurance ; cette indemnité ne peut dépasser le montant de la valeur de remplacement du bien assuré, au moment du sinistre » ; par ailleurs, l'article 623 du code civil algérien édicte « L'assureur n'est obligé d'indemniser l'assuré que du dommage résultant de la réalisation du risque assuré jusqu'à concurrence de la somme assurée » ²⁷

Dire que l'assuré perçoit les réparations en totalité quant l'avarie a touché les objets assurés ; il n'y a pas lieu de comprendre que les réparations que donne l'assureur représentent le montant équivalent à la valeur réelle de l'objet assuré

Si la valeur réelle du navire est de 40.000DA, l'assuré a assuré pour 20.000DA, il prend en charge la partie restante ; les réparations qu'il reçoit concernant tous les dommages lors du délaissement sont d'une valeur de 20.000DA, et non pas la valeur de 40.000DA

A cet effet, l'assureur est tenu de verser le montant de l'assurance en totalité sans aucun prélèvement ou augmentation, combien même l'ampleur du préjudice a augmenté par rapport au montant de l'assurance souscrite par le propriétaire du navire ou des marchandises avec la prise en charge de certains frais pour l'entretien de l'objet assuré, après quoi, ils périssent l'assureur dans le cas du délaissement n'est obligé qu'au versement du montant de l'assurance convenu ²⁸

Deuxième chapitre : Le transfert de propriété des objets assurés au profit de l'assureur

26-Kamel Kahina « Référence précitée » P69

27-Ordonnance N° 58/75 du 20 Ramadhan 1395 correspondant au 26 septembre 1975, portant code civil modifié

28-D.Yahdjat Abdallah Kaïd « Les contrats maritimes» - Référence précitée P 326

arrivé ; cette durée est suffisante en vue de réfléchir sur la voie que choisira l'assuré pour demander réparations

Le principe étant en accordant à l'assuré ces délais de lui permettre de se renseigner et de s'assurer de l'importance de la perte ²⁴

Le législateur algérien a posé comme condition que l'assureur réponde à la demande de délaissement dans un délai d'un mois par acceptation ou refus suivant l'alinéa trois de l'article 135 du code des assurances algérien ; si l'assureur accepte de verser le montant de l'assurance mentionné dans le contrat en totalité, il y transfère de propriété à son profit quant au restant de l'objet , objet du délaissement ; s'il refuse,

L'assuré a le choix entre , soit accepter les réparations suivant la gravité des dommages qu'il a subi , soit intenter une action en délaissement devant la juridiction compétente²⁵

Suivant l'article 121 du code des assurances , les actions résultant des contrats d'assurances se prescrivent après deux années , le délai de deux années concernant l'action en délaissement et suivant l'alinéa quatre de cet article, commence à courir à compter de la date de l'événement ouvrant droit au délaissement ou à l'expiration du délai fixé en vue d'intenter l'action en délaissement

Troisième titre : Les effets du délaissement

Divers effets résultent du délaissement après l'acceptation de l'assuré ou le prononcé d'un jugement judiciaire définitif se trouvant dans les dispositions du code des assurances algérien dont :

Chapitre premier : La perception des réparations en totalité

Le résultat du délaissement est que l'assureur est obligé de verser la valeur des réparations à l'assuré en totalité ; ces réparations ne sont pas supérieures

24-D.Mustapha Kamel Taha « Les principes du droit maritime »- Référence précitée -P479

25-D.Moghradj Djadidi « Conférences en droit des assurances algérien » Troisième édition - Office des publications universitaires –Alger 2009–P 177

de gain illicite ; le droit à réparations se limite à la partie exposée au risque sans l'autre ; dans le cas contraire , les objets non exposés au risque , entrent dans le délaissement s'ils sont une partie secondaire de la partie principale qui est exposée au risque ceci conformément à la règle de jurisprudence « Le suivant suit »²²

Comme cet exemple, le délaissement englobe les équipements du navire se trouvant en terre ferme si le navire a subi un accident maritime justifiant le délaissement

Troisième chapitre : La nécessité du respect des délais d'exercice du droit de délaissement

Dans la mesure où le principe dans le règlement des réparations de l'assurance est de suivre l'action d'avaries commune²³ , le délaissement n'est qu'une voie exceptionnelle ; à cet effet, il appartient à l'assuré qui choisit le délaissement de respecter le délai imparti par le code des assurances algérien et d'exercer au cours de ce délai la procédure du délaissement sous peine de déchéance ; ce délai commence à courir :

-A l'expiration d'une durée de trois mois à compter du jour de la rupture après la dernière nouvelle en application du premier alinéa de l'article 115

-A l'expiration d'une durée de six mois à compter du jour de la rupture des nouvelles en temps de guerre en application du quatrième alinéa de l'article 134

-A l'expiration d'une durée de trois mois en cas de délaissement de la marchandise pour cause d'inaptitude du navire en application du quatrième alinéa de l'article 143

Le délai de trois mois est considéré comme étant le plus raisonnable pour que les parties contractantes puissent s'assurer qu'un risque est effectivement

22-D.Hichem Feraoun « Le droit maritime »-Imprimerie Karam- Université de Damas -1976- P397

23-D. Hamidi El Ghanimi « Conférences en droit maritime algérien » Office des publications universitaires –Alger 1986 –P 107

Cependant, le législateur algérien a ordonné en cas de non déclaration des assurances liées à l'objet assuré faites de mauvaise foi, la nullité de l'assurance, c'est ce qu'édicte l'article 113 du code des assurances algérien « Toute déclaration inexacte de sinistre faite de mauvaise foi par l'assuré entraîne pour ce dernier la déchéance du bénéfice de la garantie »

Deuxième chapitre :Le délaissement de l'objet assuré doit être effectif et général

Cette condition exige que le délaissement ne doit pas contenir des conditions, comme celle par exemple où l'assuré pose comme condition, la renonciation au délaissement si le navire revient sauf au port ; cette condition a été posée par le législateur algérien, dans l'article 115 du code des assurances algérien « Le délaissement devra être total et inconditionnel »

A cet effet, l'assuré devra se délaisser totalement de l'objet assuré, comme il ne peut réunir l'action d'avaries et l'action en délaissement ²⁰

Le délaissement du navire ou de la marchandise englobe le fret même s'il a été versé à l'avance, comme il englobe également tous les droits de l'assuré suite au voyage, comme le fret des voyageurs, la subvention de navigation versée par l'Etat aux propriétaires des navires, la prime de sauvetage et la part du navire ou de la marchandise dans les dommages publics, à moins que les parties du contrat d'assurance en aient convenu autrement ²¹

Ainsi, le délaissement ne devait pas être partiel ; bien au contraire, il n'englobait que la marchandise qui est exposée à des risques, contre lesquels l'assurance a été contractée ; tel est l'énoncé de l'article 99 du code des assurances algérien ; par contre, si une partie de la marchandise n'est pas exposée à un risque et que l'autre partie est exposée au risque, le délaissement se limite à cette seconde partie uniquement ; si l'assurance englobe les deux parties ensemble, cette exception ne doit pas être un motif

20-D.Abbès Hilmi « Le droit maritime »-Office des publications universitaires – Alger 1989 –p5

21-D.Abdelhamid Chawaribi « Le droit en commerce maritime »N° 8 année 1990-Etablissement El Maârif Alexandrie 1998-P388

l'état sain aux mêmes temps et lieu ; le taux de dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée »

Deuxième titre : Les conditions d'exercice du délaissement

Le délaissement ou abandon est une autorisation légale pour l'assuré ; il peut user de cette autorisation si les conditions légales sont réunies car la base étant que l'assuré se retourne contre l'assureur pour demander réparation des dommages et dégâts qu'il a subi suite à un événement contre lequel il est assuré ; s'il renonce à la voie de base et demande le délaissement de l'objet assuré en contrepartie de sa perception des réparations en totalité , il doit suivre la procédure suivante :

Chapitre premier : Manifestation de la volonté en vue du délaissement

Dans la mesure où le délaissement est une procédure d'exception tel que présenté, l'assuré qui entend en user , doit manifester sa volonté en vue du délaissement à l'assureur , tel que stipulé par l'article 115 du code des assurances maritimes algérien « La notification doit être faite par lettre recommandée ou par acte extra judiciaire au plus tard dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui donne lieu au délaissement ou de l'expiration du délai qui le permet »

L'assuré doit quand il avise du délaissement déclarer toutes les assurances liées à l'objet assuré , et ce, en application des articles 20 alinéa2 et 24 alinéa 3 de la police d'assurance du navire et de la marchandise « Lors de la notification du délaissement, l'assuré est tenu de déclarer tous les contrats d'assurance liés à l'objet assuré qu'il a contracté ou dont il a connaissance », ceci pour permettre à l'assureur de contrôler l'assuré , soit s'il a contracté plusieurs assurances pour le même objet suivant des montants qui dépassent la valeur réelle en vue de s'enrichir par l'assurance ; là, l'assureur peut demander la résiliation de l'assurance en cas de fraude de l'assuré , ou la diminution du montant de l'assurance si elle a été conclue de bonne foi 19

19-D.Yahdjet Abdallah Kaïd « Le droit maritime» - Référence précitée P 443

Lorsque ces conditions sont remplies , il est permis directement de faire abandon indépendamment du volume ou de la valeur des marchandises , objet de la perte ou de la détérioration ; toute détérioration qui touche les marchandises à la suite d'un accident couvert par l'assurance et oblige leur vente au cours du trajet pour éviter la perte totale, permet à l'assuré de demander le droit au délaissement , quelque soit l'ampleur de la détérioration ou sa valeur

Deuxième section : La détérioration ou la perte dépassant les trois quarts de la valeur de la marchandise

Le délaissement de la marchandise est permis s'il y a perte ou détérioration matérielle atteignant les trois quarts de sa valeur ; si ce taux fixé par le législateur n'est pas atteint , il est interdit à l'assuré de s'en tenir au droit de délaissement ; ce faisant, il ne peut que recourir contre l'assureur en vue des dommages intérêts suite au préjudice par lui subi

Il y a lieu de signaler que le législateur algérien à travers l'alinéa 2 de l'article 143 du code des assurances a stipulé « Le délaissement suite à l'avarie ou la détérioration », alors qu'il aurait du édicter « Perte » au lieu de « Avarie » car il y a une différence entre la perte et la détérioration et non pas entre avarie et détérioration , que la détérioration est également une avarie ; que le mot avarie englobe tous les sens de préjudice , que ce soit dommage, perte , détérioration ou vice 17

La jurisprudence 18 est unanime quant à la voie de calcul de la valeur par l'estimation des avaries à condition qu'il soit tenu compte d'un taux entre la valeur de la marchandise saine et celle détériorées , en un temps et un lieu déterminé , puis le taux est appliqué à la valeur assurée

C'est cette voie qui a été prise par le législateur algérien en l'article 144 du code des assurances algérien qui dispose « L'évaluation des dommages s'opère en comparant la valeur des marchandises en état d'avarie à leur valeur à

17-Kamel Kahina « Référence précitée » P35

18-D.Mustapha Kamel Taha « Les principes du droit maritime- Etablissement El Maârif » Alexandrie 1996 P499

Deuxième chapitre : Les cas de délaissement relatifs à la marchandise

Le législateur algérien a traité dans le code des assurances algérien des cas où il est permis à l'assuré de faire usage du délaissement quant à la marchandise assurée, en contrepartie de sa perception du montant global des réparations de la part de l'assureur, à condition qu'elle ait été exposée à un danger qui entre dans le cadre de l'assurance maritime ; ces cas sont les suivants :

Première section : La vente de la marchandise au cours du voyage

Il s'agit du cas édicté par le code des assurances algérien en son article 143, alinéa trois, soit que le législateur algérien a permis le délaissement en cas de vente de la marchandise pour cause de détérioration matérielle des objets assurés, et ce, à la suite d'un accident que garantit l'assurance, à condition que la vente ait lieu dans un autre endroit, différent du port de départ et du port d'arrivée¹⁵

Il faut pour permettre le délaissement dans ces cas là, trois conditions¹⁶, soit :

A/Il faut que le motif de la vente soit la détérioration matérielle de la marchandise, aussi, la vente qui a lieu en vue de répondre aux besoins maritimes du navire ne rentre pas dans ce cas là

B/Il faut que la vente ait lieu dans un endroit autre que le port de départ et celui de l'arrivée à condition que le navire ne soit pas obligé après avoir quitté le port de départ d'y revenir une autre fois pour un motif ou un autre

C/Il faut que la détérioration qui a affecté la marchandise et qui justifie la vente, soit conséquente à un accident couvert par l'assurance ; ce cas se produit lorsque le capitaine observe l'apparition d'une légère détérioration qui peut s'aggraver et empirer si l'arrivée est encore loin

15-Le même texte est contenu dans l'alinéa trois de l'article 24 de la police d'assurance sur la marchandise

16-Yahdjet Abdallah Kaïd « Les contrats maritimes » Première édition -Librairie La renaissance arabe Le Caire 1996-P 318

là est conditionné par la garantie de l'assurance des dangers de guerre , dont la prise de butin et que le navire ne peut pas être rendu de nouveau à son propriétaire¹²

Troisième section : L'inaptitude du navire à la navigation

Le navire est considéré inapte pour la navigation maritime s'il a été victime d'un accident maritime à la suite duquel il n'a pas pu poursuivre le voyage et qu'il n'y a pas lieu à ce moment là d'investir pour le réparer ; l'inaptitude du navire sur ce plan là ressemble pour beaucoup au cas de perte ; l'usage du délaissement exige que le navire soit inapte définitivement ; s'il l'est temporairement, et que la réparation soit possible, il n'y a pas lieu à appliquer les règles du délaissement

Quatrième section : Le dépassement de la valeur des réparations des trois quarts de la valeur agréée du navire

Le législateur algérien a édicté dans ce cas là dans l'alinéa quatre de l'article 134 du code des assurances algérien précité , que si le montant total des réparations dépasse le pourcentage de 75, soit ce qui équivaut à la valeur de 3/4 de la valeur agréée et que si le navire est capturé et que déclaration en a été faite en ce sens, il est considéré comme inapte à la navigation envers l'assureur et il peut faire l'objet d'un délaissement ¹³

Il n'est tenu compte dans le calcul du montant global des réparations que de celles relatives aux dommages résultants du danger assuré dans la police et sa citation par les experts pour rendre le navire apte à la navigation ; si le navire est effectivement réparé et arrive à bon port , le délaissement n'est pas accepté combien même le montant des réparations atteint les 3/4 de la valeur agréée ou la dépasse¹⁴

12-Yahdjat Abdallah Kaïd « Le droit maritime» Première édition -Librairie La renaissance de l'Orient –Université du Caire 1984-P 438

13-L'alinéa quatre de la clause 20 de la police d'assurance algérienne stipule quant à la structure des nouveaux navires , du 16/03/1998, allant de pair avec le nouveau code des assurances algérien 07/95 , de la société algérienne de l'assurance du transport avec le visa du Ministère des Finances sous le N° 16

14-D.Ali Benghalem« Référence précitée »P88

Il ressort du code algérien à travers l'ordonnance 07/95 , notamment l'alinéa quatre de l'article 134 suscité , l'expression le défaut de nouvelles ; quant aux autres législations arabes, elles ont employé le mot rupture de nouvelles ; en réalité, il n'y a pas de différence entre le défaut et la rupture de nouvelles quant au résultat auquel elles mènent , la différence se trouvant sur le plan linguistique ; le défaut de nouvelles veut dire que le navire a appareillé pour le voyage maritime et qu'il n'a plus donné de nouvelles

Quant à la rupture, c'est quand le navire était en contact avec le port et que subitement, il n'a plus donné de nouvelles ; l'important, étant que ce soit dans le cas du défaut ou de la rupture de nouvelles , les deux cas mènent à la même hypothèse qui permet le délaissement, soit qu'il n'y a pas de nouvelles du navire durant une période donnée, ce qui suppose sa perdition ¹⁰

Cependant, le défaut de nouvelles ne permet le délaissement du navire ou des marchandises que lorsqu'il n'y a pas de nouvelles du navire après des délais déterminés ; l'alinéa quatre de l'article 134 précité stipule que ces délais sont de trois mois en des circonstances ordinaires , prorogés à six mois en cas de guerre

Deuxième section : La perte totale du navire et des marchandises

Dans cette situation, la perte suppose que le navire a été entièrement endommagé, ce qui donne droit à l'assuré au délaissement ; la durée commence à courir à compter des dernières nouvelles du navire , il est présumé que cette avarie a eu lieu à cette date¹¹ ; l'avarie est effective en cas de naufrage ; le naufrage du navire est suffisant pour le délaissement , combien même il y a eu par la suite sauvetage ; l'avarie est jugée comme étant effective en cas de capture par l'ennemi , dans ce cas là, il est permis à l'assuré de se délaisser du navire au profit de l'assureur car il est considéré comme périssable ; la perte est dans ce cas là effective car elle provient de la dépossession de l'assuré , bien qu'il soit resté intact sur le plan matériel ; le délaissement dans ce cas

culture pour l'édition et la distribution -Amman 1999-P297

10-Kamel Kahina « Référence précitée »P7

11-D.Ali Benghalem« Référence précitée »P87

Je me pencherais à travers ce titre sur les cas de délaissement commun aux navires et aux marchandises ; il s'agit là des cas où à chaque fois que le navire est exposé à un danger précis, les marchandises s'y trouvant à bord sont exposées au même danger

Ce qui entraîne la perte ou la détérioration (premier chapitre), puis je me pencherais sur les cas de délaissement particulier aux marchandises dans le (deuxième chapitre)

Premier chapitre : Les cas de délaissement commun aux navires et aux marchandises

Il y a des cas de délaissement commun aux marchandises ou abandon du navire en cas de risque grave ; le législateur algérien a disposé en ce sens dans l'article 134 de l'ordonnance 07/95 relative aux assurances par le texte : « Sauf s'il s'agit de risques non couverts par le contrat, l'assuré a le droit d'opter pour le délaissement du navire dans les cas suivants : 1/ perte totale du navire -2/ inaptitude du navire à la navigation et impossibilité de le réparer

3/ Réparation nécessaire dépassant les 3/4 de la valeur agréée du navire – 4/ défaut de nouvelles depuis plus de trois(03) mois ; si le retard des nouvelles peut être attribué à des événements de guerre, le délai est porté à six (06) mois »

En contrepartie, nous trouvons dans l'article 20 de la police d'assurance des navires les mêmes cas de délaissement , mais avec peu de détails , et sur ce, les cas de délaissement commun aux navires et aux marchandises en référence à l'article suscitée, sont comme suit :

Première section : Le défaut de nouvelles du navire

Le défaut de nouvelles du navire assuré ou sa rupture est le cas de délaissement le plus ancien ce qui veut dire au cas où il n'y a plus de nouvelles du navire assuré et que les nouvelles n'arrivent pas au port de l'enregistrement, ni au port d'arrivée, pendant une durée déterminée, il est dans ce cas là dans un état périssable , ce qui permet à l'assuré de demander à l'assureur le montant de l'assurance en totalité 9

9-D.Adel Ali El Mokdadi « Le droit maritime » Première édition –La maison de la

Premier titre : Les cas de délaissement

Le délaissement étant une voie d'indemnisation ne peut être l'objet d'un recours de la part de l'assuré qu'exceptionnellement et ceci dans les cas où le navire est exposé à de graves dangers l'assuré n'étant pas dans ces cas tenu au délaissement, il lui appartient s'il le souhaite d'intenter une action d'avaries, qu'il a le choix entre les deux ; en dehors des cas de graves dangers, il ne reste à l'assuré que l'action d'avaries maritimes

Le législateur algérien a édicté dans l'ordonnance 07/95 précitée, en ses articles 115-134 et 143 les cas de délaissement dans l'assurance maritime des navires et l'assurance des marchandises, comme par ailleurs, les polices d'assurance maritime algériennes des navires et des marchandises disposent successivement concernant le délaissement dans l'article 20 de la police d'assurance quant à l'ensemble des navires ⁷et la police d'assurance des marchandises⁸

Compte tenu de ce qui précède, le délaissement est une mesure exceptionnelle à laquelle il

n'y a lieu de recourir que dans des cas déterminés, ce qui a été signalé par l'article 134 de l'ordonnance 07/95 relative aux assurances ; l'énumération de ces cas est à titre limitatif et non pas à titre d'exemple ; dans la mesure où le texte de l'article 134 n'est pas d'ordre public conformément aux dispositions de l'article 96 de la dite ordonnance, les polices d'assurances peuvent s'appuyer sur cette énumération concernant les différents cas de délaissement en les augmentant ou en les réduisant ; par conséquent, il n'y a lieu de revenir au texte légal que dans les cas où la police d'assurance ne peut citer les cas de délaissement.

7-Une police d'assurance des navires algérienne a été promulguée le 20 mars 1985 à l'ombre de la loi précédente des assurances 07/80 du 09 août 1980 de la société algérienne de l'assurance du transport

8-Une police d'assurance des marchandises algérienne a été promulguée le 07 décembre 1981 par la dite société, soumise à la loi 07/80

dans le second cas , son intérêt principal étant la facilité du règlement des réparations de l'assurance par une voie plus simple et plus rapide que le règlement par voie de dommages

Le législateur algérien a traité du principe général du délaissement dans l'article 114 de l'ordonnance 07/95 relative aux assurances 5 qui dispose «Les dommages et/ou pertes sont réglés en avaries , sauf dans les cas où l'assuré a opté pour le délaissement conformément aux dispositions des articles 115,134 et 143 de la présente ordonnance »

Quant à l'article 24-172 du nouveau code français , il stipule « les dommages et les pertes sont réglées en avaries sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention »

Les deux textes se ressemblent et se différencient, en ce que le texte français formule de façon générale la détermination des cas en renvoyant à ce qui est stipulé par la loi, alors que le législateur algérien a déterminé ces textes juridiques ; que le texte français a ajouté le cas de l'accord des parties , ce qui veut dire que les cas de délaissement ne sont pas d'ordre public et qu'il s'agit de questions qui ne sont pas citées dans le texte algérien 6

Nous allons nous pencher dans cette étude sur le régime juridique du délaissement , à savoir a quel point le législateur algérien a réussi dans la formulation des dispositions du délaissement dans l'assurance maritime ? ceci sous un angle que nous estimons refléter ce qui est propre à ce régime ; aussi, le plan suivi dans l'étude de la problématique posé est comme suit :

Premier titre : Les cas de délaissement

Deuxième titre: Les conditions d'exercice du délaissement

Troisième titre : Les conséquences du délaissement

5-Ordonnance 07/95 du 23 Ramadhan 1415 correspondant au 25 janvier 1995, publié au journal officiel N° 13 du 08 mars 1995 trente-deuxième année

6-D.Ali Benghalem « L'assurance maritime et le particularisme de son régime juridique- Etude comparée -Deuxième édition -Office des publications universitaires –Alger 2005 –p84

d'assurance maritime sans autres assurances pour régulariser l'avarie ou réparation des dommages en contrepartie du désistement par l'assuré de la propriété de l'objet assuré ; quant à la seconde, il s'agit d'un régime particulier de régularisation des créances , plus exactement, il s'agit d'un régime qui détermine la responsabilité du propriétaire du navire et où ce dernier laisse son navire à ses créanciers en vue de percevoir leurs droits et qui n'entraîne aucun transfert de propriété aux créanciers³.

Par le délaissement, l'assuré laisse l'objet assuré en cas de perte totale à l'assureur moyennant en contrepartie la perception du montant de l'indemnisation

Le délaissement remonte à d'anciennes coutumes maritimes du moyen âge ; s'il n'y a pas de nouvelles du navire, l'assuré ne peut pas obtenir des réparations suite à l'assurance car il n'est pas en mesure de fournir la preuve de sa perte ; à cet effet, la coutume s'est répandue en ce que l'assuré est réparé totalement à condition de laisser à l'assureur ses droits sur le navire ; si le navire apparaît, il devient la propriété particulière de l'assureur ; puis est venue la loi française de 1681 suscitée ; l'abandon était permis même dans les cas où il y avait la preuve de la perte des objets assurés par la capture ou le naufrage , et en cas d'avaries importantes, ce qui est considéré comme une perte totale

Le droit maritime français s'est développé , le droit maritime égyptien et le droit maritime libanais ont pris exemple sur le droit maritime français suscité ⁴

L'intérêt du délaissement est toujours sauvegardé lorsqu'il n'y a pas de nouvelles du navire et la perte par disparition ressemble à la perte réelle , l'assuré perçoit le montant de l'assurance en totalité sans être tenu de justifier la perte du navire dans le premier cas , l'objet n'étant pas perdu complètement

3-Kamel Kahina « Le délaissement en assurance maritime »Thèse de Magistère – Faculté de droit de Ben Aknoun –Algérie-2008 p2

4-D.Mustapha Kamel Taha « Les bases du droit maritime-Etude comparée » Première édition-Editions juridiques El Halabi –Beyrouth 2006-472

l'un des fournisseurs emprunte au préposé de l'activité maritime un prêt lié au voyage maritime ; le prêteur recouvre le montant du prêt avec des intérêts élevés en cas de réussite du voyage , et le montant du prêt est perdu lorsqu'il est un échec ; l'assurance maritime s'est développée amplement au point de dire que les marchandises qui sont acheminées par voie maritime doivent être couvertes par une assurance, au point de devenir une obligation dans cette activité économique

Le principe général dans le règlement de l'avarie s'effectue par voie d'action d'avarie particulière de façon à ce que l'assuré soit indemnisé en fonction des dommages ou de la perte de l'objet assuré , à l'exception de la voie principale initiale quant aux indemnisations, nous trouvons dans les règles de l'assurance maritime en Algérie , le régime du délaissement

Ma diligence dans la présente recherche revient au fait que le délaissement est un régime particulier en matière maritime uniquement et constitue un motif particulier de transfert de propriété en droit maritime ; il n'est pas applicable en matière d'assurance terrestre²

Le délaissement est strictement une voie d'exception qui n'est employée que dans les cas de risques graves , appelé en jurisprudence sinistre majeur ; le délaissement accorde à l'assuré l'octroi du montant total de l'assurance en contrepartie du délaissement ou désistement de la propriété de l'objet assuré au profit de l'assureur

Le délaissement est connu en droit comparé comme « L'abandon » ; il est appelé dans le droit anglais « Abandonnement », en droit italien « Abbandono », en droit allemand « Abandon » ; le délaissement était appelé par l'ordonnance française de 1681 « L'abandon » ; cette appellation a été revue par les lois récentes pour devenir « Le délaissement » et « L'abandon » ce qui est similaire sur le plan linguistique ; cependant, la jurisprudence française estime qu'il y a une distinction entre les deux expressions en matière juridique ; concernant la première, il s'agit d'un régime unique en son genre , qui existe en matière

2-D.Mustapha Kamel Taha « Le droit maritime » Première édition-Librairie juridique El Wafaâ -Alexandrie 2010-P536

Le délaissement dans l'assurance maritime algérienne

Dr NEGADI Hafid,

Maître Conférencier A, Faculté de droit,
Université de Saïda.

Introduction

Le commerce extérieur se base habituellement sur trois contrats séparés qui ont tous pour but d'assurer l'arrivée de la marchandise intacte aux destinataires ; ces contrats sont : le contrat de vente, le contrat de transport et le contrat d'assurance ; le contrat d'assurance occupe une place importante dans le commerce extérieur car il met en garde en ce que le navire ne peut prendre la mer que s'il est couvert par une assurance , ainsi que la marchandise qui est chargée à bord ; que ces contrats se complètent et ont unis par le principe requis en vue d'une seule exécution de l'opération commerciale ; toute l'opération de vente internationale s'opère dans le cadre de ces trois aspects¹

Il n'y a pas de doute quant à l'importance de l'assurance maritime en commerce maritime eu égard aux dangers particuliers du voyage maritime, et compte tenu de l'ampleur des dommages liés aux accidents maritimes auxquels sont exposés les navires ou leurs chargements, ou les deux à la fois ; à cet effet, l'assurance maritime a été la première à présenter des difficultés d'assurance ; elle est le prolongement du contrat de crédit du risque quand

1- D.Abdelkader El Atir et D.Yassem Mohamed Moulaham « Le médiateur dans le commentaire du droit du commerce maritime» Première édition –La maison de la culture pour l'édition-Amman 2009-P464