

التخلي في التأمين البحري الجزائري

الدكتور نقادي حفيظ

أستاذ محاضر "أ" كلية الحقوق جامعة مولاي الطاهر سعيدة

Résumé :

الملخص باللغة العربية.

Damage issue adjustment is implemented, as a matter of general principle, through specific action so as to allow for indemnification of the insured according to insured property damage or loss incurred by same, except as far as initial compensation is concerned; to this effect, Algerian Marine Insurance regulations provide for a Renunciation Rights option.

The Renunciation Rights option is strictly a way of exception which is only resorted to in cases involving serious risks referred to as major disasters in case law; the Renunciation Rights option grants the insured the total insurance amount in return for the abandonment or waiving of the insured property rights in favour of the insurer

المبدأ العام في تسوية الخسارة في التجارة البحرية يتم بطريق دعوى الخسارة الخاصة بحيث يعرض المؤمن له بقدر الخسارة أو الهلاك الذي أصيب به الشيء المؤمن عليه. واستثناء عن الطريقة الأصلية في التعويض نجد في قواعد التأمين البحري الجزائري نظام التخلي.

فالتخلي طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة، والتخلي يمنح للمؤمن له الحصول على مبلغ التأمين الكامل مقابل التخلي أو التنازل عن ملكية الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن، على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة.

مقدمة

ترتكز التجارة الخارجية عادة على ثلاثة عقود منفصلة تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي: عقد البيع، وعقد النقل، وعقد التأمين. فعقد التأمين يحتل مركزاً هاماً في التجارة الخارجية لأنه يندر أن تبحر

السفينة إلا وهي مغطاة بالتأمين، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها. وهذه العقود مكملة لبعضها ومتحدة سوية في الأساس اللازم لتنفيذ عملية تجارية واحدة، وكل عملية بيع دولي تتم ضمن هذا الإطار ثلاثي الجوانب¹.

لا شك إذن في أهمية التأمين البحري في التجارة البحرية بسبب الأخطار الخاصة التي تواجه الرحلة البحرية، وبسبب حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أو الحمولة أو الاتنين معاً. لذلك كان التأمين البحري أول أشكال التأمين التي عرفت، وهو امتداد لعقد قرض المخاطرة، عندما كان أحد الممولين يقرض المشتغل بالنشاط البحري قرصاً مرتبطاً بتسيير رحلة بحرية، ويستعيد المقرض مبلغ القرض مضافاً إليه فوائد مرتفعة في حالة نجاح الرحلة، في حين يضيع عليه مبلغ القرض عند فشلها. وقد انتشر التأمين البحري بشكل واسع، بحيث يصح القول أن البضائع التي تنقل عن طريق البحر لا بد أن تكون مغطاة بتأمين إلى الحد الذي يقترب فيه التأمين من الإلزام في هذا النشاط الاقتصادي.

فالمبدأ العام في تسوية الخسارة يتم بطريق دعوى الخسارة الخاصة بحيث يعرض المؤمن له بقدر الخسارة أو الهلاك الذي أصيب به الشيء المؤمن عليه.

واهتمامي بهذا البحث راجع إلى أن التخلي نظام خاص بالبحر وحده وسبب خاص لنقل الملكية في القانون البحري، فلا ينطبق في التأمين البري².

1 عبدالقادر العطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، 2009، ص: 464.

2 مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010، ص: 536.

فالتخلي طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة، وقد جرى الفقه على تسميتها *Sinistre majeur*، والتخلي يمنح للمؤمن له الحصول على مبلغ التأمين الكامل مقابل التخلي أو التنازل عن ملكية الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن.

ويعرف التخلي في القوانين المقارنة *l'abandon*، ففي القانون الانجليزي يسمى *abandonnement*، وفي القانون الايطالي يسمى *abbandono*، وفي القانون الألماني *abandon*. وقد كان الأمر الفرنسي لسنة 1681 يسمي التخلي *l'abandon délaissement le* ثم تراجع عن هذه التسمية في القوانين الحديثة ليصبح اسمه *l'abandon*، من الناحية اللغوية يؤديان نفس المعنى، غير أن الفقه الفرنسي يرى وجوب التمييز بين اللفظيين من الناحية القانونية فبالنسبة للأول هو نظام فريد من نوعه موجود في التأمين البحري دون التأمينات الأخرى لتسوية الخسارة أو التعويض عن الأضرار مقابل تنازل المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه، أما بالنسبة للثاني فهو نظام خاص بتسوية الديون، وبالأحرى هو نظام الذي يحدد مسؤولية مالك السفينة أين يترك هذا الأخير سفينته لدائنيه للتنفيذ عليها لاقتضاء حقوقهم، ولا يترتب عنه أي نقل للملكية للدائنين¹.

والتخلي معناه أن المؤمن له يقوم بترك الشيء المؤمن عليه في حالة هلاكه هلاكاً كلياً إلى المؤمن، مقابل حصوله على مبلغ التعويض.

¹ كمال كهيبة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر،

2008، ص: 2.

ويرجع التخلي إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى. فإذا انقطعت أخبار السفينة تعذر على المؤمن له الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامة الدليل على هلاكها. ولذلك جرت العادة على أن يعطي المستأمن التعويض الكامل نظير أن يترك للمؤمن حقوقه على السفينة، حتى إذا ظهرت السفينة كانت ملكاً خاصاً للمؤمن. ثم جاء القانون الفرنسي سنة 1681 السابق الذكر، فأجاز الترك حتى في الحالات التي يمكن فيها إقامة الدليل على هلاك الأشياء المؤمن عليها بالأسر أو الغرق وفي حالة الخسارة الجسيمة التي تعتبر في حكم الهلاك التام. وقد سار القانون التجاري الفرنسي فالقانون البحري المصري فالقانون البحري اللبناني على منوال القانون الفرنسي السالف الذكر¹.

ولا يزال التخلي محتفظاً بفائدته في حالة انقطاع أخبار السفينة والهلاك الحكمي المشبه بالهلاك الحقيقي، إذ يحصل المؤمن له على مبلغ التأمين بأكمله دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة في الحالة الأولى، ومع أن الشيء لم يهلك هلاكاً تاماً في الحالة الثانية. على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة.

وقد تناول المشرع الجزائري المبدأ العام للتخلي في المادة 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات²، والتي جاء فيها: "تعويض الأضرار أو الخسائر في

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص: 472.

² أمر 95-07 المؤرخ في 23 رمضان 1415 الموافق 25 يناير 1995 المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 13 المؤرخة 08 مارس 1995 السنة الثانية والثلاثون.

حدود التلف الحاصل ماعدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن لها التخلي وفقاً لأحكام المواد 143، 134، 115 من هذا الأمر".

وتقابلها المادة 172-24 من القانون الفرنسي الحديث والتي جاء فيها: "تسوى الأضرار والخسائر بدعوى الخسارة إلا في حالة وجود حق للمؤمن له أن يختار التخلي في الحالات المنصوص عليها في القانون أو بالاتفاق". والنصان متشابهان ويختلفان في أن النص الفرنسي جاء في صيغة عامة في تحديد الحالات بالإحالة إلى ما هو منصوص عليه في القانون في حين أن المشرع الجزائري حدد وعين هذه النصوص القانونية. كما أن النص الفرنسي أضاف حالة اتفاق الأطراف مما يدل أن حالات التخلي ليست من النظام العام وهي المسألة التي لم يرد ذكرها في النص الجزائري¹.

سوف نعتمد في هذه الدراسة للوقوف على النظام القانوني للتخلي، من خلال معرفة إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في صياغة أحكام التخلي في التأمين البحري؟ وذلك من زوايا نراها تعكس ما يمكن أن يكون أصيلاً في هذا النظام، ولهذا تكون الخطة المتبعة في تناول الإشكالية المطروحة كما يلي:

المبحث الأول: حالات التخلي

المبحث الثاني: شروط ممارسة التخلي

المبحث الثالث: آثار التخلي

¹ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص: 84.

المبحث الأول: حالات التخلي.

التخلي باعتباره طريقاً للتعويض لا يمكن اللجوء إليه من قبل المؤمن له إلا استثناء، وذلك في الأحوال التي تتعرض فيها السفينة إلى المخاطر الكبيرة، على أن المؤمن له ليس ملزماً بالتخلي في هذه الأحوال، فله أن يرفع دعوى الخسارة وله أن يختار بينهما، أما في غير أحوال المخاطر الكبرى، فليس له إلا دعوى الخسارة البحرية.

ولقد نص المشرع الجزائري في الأمر 95-07 السابق الذكر في المواد 134، 115 و 143 على حالات التخلي في التأمين البحري على السفن والتأمين على البضائع كما نصت الوثيقتان الجزائريتان للتأمين البحري على السفن والبضائع بالتوالي على التخلي في المادة 20 من وثيقة التأمين على جميع السفن¹، وفي وثيقة التأمين على البضائع².

ومن خلال ما سبق ذكره فإن التخلي طريق استثنائي لا يجوز اللجوء إليه إلا في حالات محددة وهذا ما أشارت إليه المادة 134 من الأمر 95-07 والمتعلق بالتأمينات. وذكر هذه الحالات جاء على سبيل الحصر لا المثال. وباعتبار أن نص المادة 134 لا تعتبر من النظام العام طبقاً لأحكام المادة 96 من نفس الأمر، فإنه يمكن لوثائق التأمين أن تعتمد على تعدادها لمختلف حالات التخلي كأن توسع أو تضيق فيها. وبالتالي قد لا نعود إلى النص القانوني إلا في حالات امتناع وثيقة التأمين على ذكر حالات التخلي.

¹ صدرت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن بتاريخ 20 مارس 1985 في ظل القانون السابق للتأمينات 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

² كما صدرت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع بتاريخ 07 ديسمبر 1981 من نفس الشركة.

وسأنتطرق من خلال هذا المبحث إلى حالات التخلي المشتركة بين السفن والبضائع، فهناك حالات كلما تعرضت السفينة لخطر معين، فإن البضائع المتواجدة على متنها تتعرض لنفس هذا الخطر مما يؤدي بها للهلاك أو التلف (المطلب الأول). ثم أتطرق إلى حالات التخلي الخاصة بالبضاعة في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: حالات التخلي المشتركة بين السفن والبضائع.

توجد حالات مشتركة للتخلي عن البضائع أو ترك السفينة في حالات المخاطر الكبرى، نص عليها المشرع الجزائري في المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بنصها: "ماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية: 1- الفقدان الكلي للسفينة 2- عدم أهلية السفينة للملاحة 3- تجاوز قيمة اصلاحها الضروري 4/3 القيمة المتفق عليها 4- انعدام أخبار السفينة لمدة تزيد على ثلاثة أشهر، وإذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر".

وبالمقابل نجد أن المادة 20 من وثيقة التأمين على السفن تطرقت إلى نفس حالات التخلي ولكن بقليل من التفصيل. وعليه فإن الحالات المشتركة للتخلي عن السفن والبضائع استناد للمادة المذكورة هي كالتالي:

الفرع الأول: انعدام أخبار السفينة.

يعد انعدام الأخبار أو انقطاعها عن السفينة المؤمن عليها من أقدم حالات التخلي، وهو يعني أنه في الأحوال التي تنقطع فيها الأخبار عن السفينة المؤمن عليها ولم يصل عنها خبر إلى ميناء التسجيل ولا إلى ميناء الوصول وخلال مدة

معينة، فتكون في هذه الحالة في حكم الهالكة، مما تسمح للمؤمن له أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين بكامله¹.

وقد جاء في القانون الجزائري من خلال الأمر 95-07 لاسيما الفقرة الرابعة من المادة 134 السالفة الذكر عبارة انعدام الأخبار، وفي التشريعات العربية الأخرى استعملت كلمة انقطاع الأخبار، والأصل أن انعدام وانقطاع الأخبار لا يوجد فرق بينهما من حيث النتيجة ويبقى الفرق من الناحية اللغوية، على أساس أن انعدام الأخبار يعني أن السفينة أبحرت في رحلة بحرية ولم يرد عليها أي خبر، أما الانقطاع فيعني أن السفينة كانت تتصل بالميناء وانقطعت أخبارها فجأة، وسواء كنا أمام حالة انعدام أو انقطاع الأخبار فإن كلتا الحالتين تحققان نفس الفرضية التي تسمح بالتخلي، وهي إن لم يرد خبر على السفينة خلال مدة معينة افتراض هلاكها².

على أن انعدام الأخبار لا يجيز التخلي عن السفينة أو البضاعة إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر على السفينة. وقد نصت على هذه المواعيد الفقرة الرابعة من المادة 134 المشار إليها سلفاً وهي مدة ثلاثة أشهر في الظروف العادية ومددت إلى ستة أشهر في حالات الحرب.

الفرع الثاني: الفقدان الكلي للسفينة والبضاعة.

ففي هذه الحالة يفترض الفقدان إصابة السفينة بخسارة كلية تعطي الحق للمؤمن له في التخلي وتبدأ مدة الحساب منذ آخر الأخبار عن السفينة ويفترض أن

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص: 297.

² كمال كهيبة، المرجع السابق، ص: 7.

الخسارة قد وقعت في هذا التاريخ¹، فقد تكون الخسارة حقيقية في حالة الغرق، وغرق السفينة كاف للتخلي عنها حتى ولو تم إنقاذها بعد ذلك. كما قد تكون الخسارة حكمية في حالة الاستيلاء الذي يتم من طرف العدو في هذه الحالة يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة للمؤمن لأن هذه الأخيرة تعتبر في حكم الهالكة.

والهلاك هنا حكمي لأنه ناشئ عن نزع حيازتها من المؤمن له رغم بقائها سليمة من الناحية المادية، ويشترط لجواز التخلي في هذه الحالة أن يضمن التأمين أخطار الحرب ومنها الاغتنام وأن تستحيل عودة السفينة مرة أخرى إلى مالكها².

الفرع الثالث: عدم صلاحية السفينة للملاحة.

وتعتبر السفينة غير صالحة للملاحة البحرية إذا أصيبت بحادثة بحرية جعلها غير قادرة على متابعة الرحلة، وأن تكون في الوقت ذاته غير جديرة بأن ينفق في سبيل إصلاحها. وعدم صلاحية السفينة على هذا النحو يشبه إلى حد كبير حالة الهلاك، ويشترط لإعمال التخلي أن يكون عدم صلاحية السفينة نهائياً، أما إذا كان مؤقتاً والإصلاح ممكناً، فلا مجال لتطبيق قواعد التخلي.

الفرع الرابع: تجاوز قيمة إصلاحها ثلاثة أرباع قيمة السفينة المتفق عليها.

نص المشرع الجزائري على هذه الحالة في المادة 4/134 من قانون التأمينات الجزائرية السالف الذكر، فإذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة 75 أي

¹ علي بن غانم، المرجع السابق، ص: 87.

² بهجت عبدالله قايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، 1984،

ص: 438.

ما يناسب قيمة $4/3$ القيمة المقبولة. وإذا كانت السفينة محكوماً عليها وصرح بذلك تعتبر غير صالحة للملاحة تجاه المؤمن فيمكن التخلي عنها¹.

لا تدخل في حساب المبلغ الإجمالي للإصلاحات إلا الإصلاحات الخاصة بالخسائر الناتجة من خطر مضمون في الوثيقة وذكرها الخبراء لجعل السفينة صالحة للملاحة. وإذا أصلحت السفينة حقاً والتحقت بميناء الوصول فلا يقبل التخلي حتى وإن بلغ مبلغ الإصلاح $3/4$ القيمة المقبولة أو تجاوزها².

المطلب الثاني: حالات التخلي الخاصة بالبضاعة.

تناول المشرع الجزائري في قانون التأمينات، تبيان الحالات التي يجوز فيها للمؤمن له التخلي عن البضاعة المؤمن عليها مقابل حصوله على كامل مبلغ التعويض من المؤمن بشرط تعرضها لخطر يشمله التأمين البحري. وهذه الحالات هي:

الفرع الأول: بيع البضاعة أثناء الرحلة.

هي الحالة التي نص عليها قانون التأمينات الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة 143، إذ أجاز المشرع الجزائري التخلي في حالة بيع البضاعة بسبب التلف المادي للأشياء المؤمنة وذلك على اثر حادث يضمنه التأمين على أن يكون البيع في مكان آخر يختلف عن كل من ميناء الرحيل وميناء الوصول³.

¹ نصت الفقرة الرابعة بند 20 من وثيقة التأمين الجزائرية على هيكل السفن الجديدة بتاريخ 1998/03/16، تماشياً مع قانون التأمينات الجزائري الجديد 07/95 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل بتأشيرة من وزارة المالية تحت رقم: 16.

² علي بن غانم، المرجع السابق، ص: 88.

³ وهو نفس النص الوارد في الفقرة الثالثة من المادة 24 من وثيقة التأمين على البضاعة.

ويستلزم لجواز التخلي في هذه الحالة توافر ثلاثة شروط¹ وهي:

- أ- ينبغي أن يكون سبب البيع هو التلف المادي الذي لحق البضائع، وعلى ذلك فإن البيع الذي يقع لسد حاجات السفينة البحرية لا يدخل في هذه الحالة.
- ب- يجب أن يقع البيع في مكان يختلف عن ميناء الرحيل أو ميناء الوصول شريطة ألا تضطر السفينة بعد مغادرتها ميناء الرحيل إلى الرجوع إليه لسبب ما.
- ج- يجب أن يكون التلف الذي لحق البضاعة والتي تبرر البيع قد وقع نتيجة حادث يغطيه التأمين، وقد تقع هذه الحالة عندما يلاحظ الريان ظهور بعض التلف الخفيف الذي يمكن أن يتزايد ويتفاقم بشدة إذا كانت جهة الوصول مازالت بعيدة.
- ومتى توافرت هذه الشروط يجوز مباشرة حق الترك بصرف النظر عن حجم أو قيمة البضائع محل الهلاك أو التلف، فأى تلف يصيب البضائع على أثر خطر يغطيه التأمين ويستلزم بيعها أثناء الطريق تجنباً للهلاك الكلي يجيز للمؤمن له حق طلب التخلي أياً كان حجم التلف أو قيمته.

الفرع الثاني: تلف أو هلاك يفوق ثلاثة أرباع قيمة البضاعة.

يجوز التخلي عن البضاعة إذا أصيبت بهلاك أو تلف مادي يبلغ ثلاث أرباع من قيمتها، فإذا لم تبلغ تلك النسبة التي حددها المشرع، امتنع على المؤمن له التمسك بحق التخلي، وبالتالي لا يجوز له إلا الرجوع على المؤمن بالتعويض عما لحقه من ضرر.

¹ بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص:

ويجب الإشارة أن المشرع الجزائري من خلال الفقرة 2 من المادة 143 من قانون التأمينات نص: "التخلي لخسارة أو تلف" وكان عليه أن ينص: "هالك" بدل من "خسارة". لأن الفرق يوجد بين الهالك والتلف وليس بين الخسارة والتلف وأن التلف هو أيضاً خسارة، فكلمة خسارة شاملة لكل معاني الضرر سواء كان هلاكاً أو تلفاً أو عيباً¹.

وقد أجمع الفقه² في طريقة حساب القيمة بتقدير الخسائر على أساس أن تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة وقيمتها تالفة في زمان ومكان معين، ثم تطبق النسبة على القيمة المضمونة.

وهذه الطريقة أخذ بها المشرع الجزائري في المادة 144 من قانون التأمينات: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان ويطبق معدل النقص المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها".

المبحث الثاني: شروط ممارسة التخلي.

التخلي أو الترك رخصة قانونية للمؤمن له يستطيع استعمال هذه الرخصة إذا توافرت الشروط القانونية، لأن الأصل هو أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالباً التعويض عن ما لحقه من أضرار وخسائر بفعل وقوع الحادث المؤمن منه، فإذا عدل عن الطريق الأصلي وطلب التخلي عن الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على تعويض كامل، فإن عليه أن يتبع الإجراءات التالية:

¹ كمال كهيبة، المرجع السابق، ص: 35.

² مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص: 499.

المطلب الأول: إبداء الرغبة في التخلي.

لما كان التخلي إجراء استثنائياً كما تقدم، فإنه يجب على المستأمن الذي يرغب في استعماله أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن، وهذا ما نصت عليه المادة 115 من قانون التأمينات البحرية الجزائري بنصها: "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال 03 اشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلي التخلي أو انقطاع الأجل".

ويجب على المؤمن له حين الإخطار بالتخلي أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه، وذلك تطبيقاً للمواد 20 فقرة 2 و 24 فقرة 3 من وثائق التأمين على هيكل السفينة والبضاعة التي جاء فيها: "عند لإخطار بالتخلي المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع عقود التأمين المعقودة على الشيء المؤمن عليه التي أجراها أو التي يعلم بها". وذلك حتى يتمكن المؤمن من مراقبة المؤمن له فيما إذا كان قد أبرم تأمينات متعددة على نفس الشيء بمبالغ تتجاوز قيمته الحقيقية رغبة في الإثراء من وراء التأمين. وهنا يستطيع المؤمن أن يطلب إبطال التأمين في حالة الغش من المؤمن له، أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا انعقدت بحسن نية¹.

ولقد رتب المشرع الجزائري على عدم التصريح بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه بسوء نية ببطان التأمين، وهذا ما نصت عليه المادة 113 من قانون التأمينات: "يترتب عن كل تصريح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين".

¹ بهجت عبدالله قايد، القانون البحري، المرجع السابق، ص: 443.

المطلب الثاني: أن يكون التخلي منجزاً وشاملاً للشيء المؤمن عليه.

يستوجب هذا الشرط أن لا يكون التخلي معلق على شروط مثل أن يشترط المؤمن له العدول عن التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلي الميناء. وهذا الشرط نص عليه المشرع الجزائري في المادة 115 من قانون التأمينات "وجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أية شروط".

لهذا يجب أن يتخلى المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه بأكمله كما لا يجوز أن يجمع المؤمن له بين دعوى الخسارة ودعوى التخلي¹.

والتخلي عن السفينة أو البضاعة يشمل أجرة النقل ولو كانت مدفوعة مقدماً، كما يشمل أيضاً جميع حقوق المؤمن له بسبب الرحلة البحرية كأجرة نقل الركاب وإعانات الملاحة التي تقدمها الدولة لأصحاب السفن ومكافأة الإنقاذ وحصّة السفينة أو البضاعة في الخسارة العمومية، كل هذا ما لم يتفق طرفا عقد التأمين على غير ذلك².

وإذا كان التخلي لا يجوز أن يكون جزئياً، فإنه على العكس من ذلك لا يشمل إلا البضاعة التي تتعرض للأخطار التي عقد ضدها الضمان وهذا هو منطوق م 99 من قانون التأمينات الجزائري. أما إذا كان جزء من البضاعة غير معرض للخطر، وكان الجزء الآخر هو المعرض للخطر، فإن التخلي يقتصر على هذا القسم الثاني فقط، وإن كان التأمين يشمل القسمين معاً. ومع ذلك فإن هذا الاستثناء يجب

¹ عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989، ص: 52.

² عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية،

1998، ص: 388.

ألا يكون سبباً لربح غير مشروع، وعلى العكس من ذلك، فإن الأشياء غير المعرضة للخطر يشملها التخلي إذا كانت فرعاً من الأصل الذي تعرض للخطر، وذلك تطبيقاً للقاعدة الفقهية "التابع تابع"¹. مثال ذلك أن يشمل التخلي تجهيزات السفينة الموجودة على اليابسة إذا أصيبت بحادثة تبرر التخلي.

المطلب الثالث: ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي.

لما كان الأصل في تسوية تعويض التأمين هو اتباع دعوى الخسائر المشتركة² واللجوء إلى التخلي ما هو إلا طريق استثنائي، لهذا يتعين على المؤمن له الذي يختار التخلي احترام المهل التي بينها قانون التأمينات الجزائري يجب أن يمارس خلالها إجراء التخلي تحت طائلة السقوط. وهذه المهل تبتدئ:

- بعد انقضاء مدة ثلاثة أشهر من يوم انقطاع آخر خبر عنها تطبيقاً للفقرة الأولى من المادة 115.
- بعد انقضاء مدة ستة أشهر من يوم انقطاع الأخبار في ظروف الحرب تطبيقاً للفقرة الرابعة من المادة 134.
- بانقضاء مدة ثلاثة أشهر في حالة التخلي عن البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة تطبيقاً للفقرة الرابعة من المادة 143.

تعد مدة 03 أشهر جد معقولة لتحقيق الأطراف المتعاقدة من وقوع الخطر، وهي كافية للتفكير حول الطريقة التي يختارها المؤمن له من أجل طلب التعويض.

¹ هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، جامعة دمشق، 1976، ص: 397.

² حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، د م ج، الجزائر، 1986، ص: 107.

والحكمة من هذه المواعيد لتمكين المؤمن له من التحقق عن أهمية الهلاك¹.

والمشرع الجزائري اشترط أن يرد المؤمن عن طلب التخلي خلال مدة شهر بالقبول أو الرفض وذلك بحسب الفقرة الثالثة من المادة 135 من قانون التأمينات، فإذا قبل المؤمن بدفع مبلغ التأمين المبين في العقد كاملاً، وتنتقل إليه ما تبقى من ملكية الشيء المتخلي عنه. وإذا رفضت يكون للمؤمن له خيارين، إما قبول التعويض بحسب جسامه الأضرار التي أصابته، أو رفع دعوى التخلي أمام القضاء².

وبحسب المادة 121 من قانون التأمينات تتقدم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمينات بمرور سنتين على أن يبدأ حساب السنتين بالنسبة لدعوى التخلي، وذلك حسب الفقرة الرابعة من هذه المادة، من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقررة لرفع دعوى التخلي.

المبحث الثالث: آثار التخلي.

يترتب على التخلي بعد قبول المؤمن به أو صدور حكم قضائي نهائي آثار مختلفة جاءت في نصوص قانون التأمينات الجزائري، ونجد من بينها:

المطلب الأول: تلقي التعويض كاملاً.

يترتب على التخلي أن يلتزم المؤمن بدفع قيمة التعويض للمؤمن له كاملاً، ولا يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد من جهة، ولا يمكن أن يزيد عن

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص: 479.

² معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009، ص: 177.

قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له من جهة أخرى¹، وهذا المبدأ بينته المادة 30 من قانون التأمينات الجزائري التي جاء فيها: "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد التأمين، على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه". وكما نصت أيضاً المادة 623 من القانون المدني الجزائري: "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له، إلا عن الضرر الناتج عن وقوع خطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين"². والقول بتلقي المؤمن له التعويض الكامل عن الخسارة التي أدت بكل الشيء المؤمن عليه، فلا يجوز الفهم أن التعويض الذي يقدمه المؤمن هو المبلغ المساوي لقيمة الشيء المؤمن عليه.

فإذا كانت القيمة الحقيقية للسفينة تبلغ 40.000 دج، قام المؤمن له بالتأمين على 20.000 دج، وتحمل الجزء الباقي، فإن التعويض الذي يتلقاه عن الخسارة الكلية عند التخلي هي قيمة 20.000 دج، وليست قيمة 40.000 دج.

ولهذا فاللتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملاً دون أي اقتطاع ودون أي زيادة، كما لو زاد حجم الضرر عن مبلغ التأمين الذي يقوم فيه مالك السفينة أو البضائع بإنفاق بعض المصاريف لصيانة الشيء المؤمن عليه ثم يهلك بعد ذلك، فالمؤمن في حالة التخلي لا يلتزم إلا بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه³.

¹ كمال كهيبة، المرجع السابق، ص: 69.

² أمر رقم: 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل.

³ بهجت عبدالله قايد، العقود البحرية، المرجع السابق، ص: 326.

المطلب الثاني: انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن.

يترتب على التخلي نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن وهذا مانص عليه المشرع الجزائري في الفقرة 3 من المادة 15 من قانون التأمينات والتي جاء فيها: "في حالة قبول التخلي، يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

ويحدث انتقال الملكية بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له رغبته في التخلي إلى المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث. مع ذلك هناك رأي آخر¹ يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكا للمؤمن من وقت وقوع الكارثة، أي من وقت تحقق الخطر الذي يجيز التخلي ويعبر عن هذا الرأي بالأثر الرجعي للتخلي.

ونظراً لما يربته تملك الأشياء المتخلي عنها وخاصة الحطام للمؤمن من مشاكل ترجع إلى صعوبة استخراج هذا الحطام ومسؤولية المؤمن عن الأضرار التي تصيب الغير بحسب ما جاء في المادة 369 من القانون البحري الجزائري²، نصت الفقرة الثانية من المادة 115 من قانون التأمينات الجزائري على حق المؤمن في الخيار بين تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء وبين اختيار التخلي وما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلي عنها للمؤمن.

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص: 503.

² أمر: 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1975 المتضمن القانون البحري الجزائري، والمعدل في

10-04 بتاريخ 15 أوت 2010.

خاتمة:

التخلي نظام قانوني خاص بالحقوق البحرية، لا نجد له مثيلاً في الحقوق التجارية الأخرى، أوفي القانون المدني، وبفضله يستطيع المؤمن أن يتنازل عن حقه على ملكية الشيء المؤمن عليه، مقابل أن تدفع شركة التأمين التعويض المتفق عليه بكامله.

هذا وإن ممارسة الحق بالتخلي من عدمه متروك للمؤمن، فلا يستطيع المؤمن أن يرغمه على ذلك إذا أراد أن يختار طريق دعوى الخسائر المشتركة، ومع ذلك فإن التخلي مؤسسة استثنائية لا يستطيع المؤمن أن يطلب إعمال مبادئها إلا في الحالات التي نص عليها المشرع الجزائري في المواد 134 و 143 من قانون التأمينات، والتي جاء تعدادها على سبيل الحصر لا على سبيل المثال.

ومع ذلك فإن حالات التخلي هذه ليست من النظام العام، ولذلك فليس هناك ما يمنع من إضافة حالات أخرى أو استبعادها كلياً أو جزئياً.

وبعض استعراض الحالات التي أجاز فيها المشرع التخلي نجد أن عنصراً مشتركاً يجمع بينها، هو أن الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه على درجة من الجسامه بحيث لم يعد للمؤمن له مصلحة بالاحتفاظ بما بقي منه، ومن الأفضل له المطالبة بالتعويض، وهذا ما يطلق عليه بالمخاطر الجسيمة.

وأمام هذه الأهمية التي يتميز بها نظام التخلي، ألا يمكن أن تصوره في ميادين أخرى للتأمين لاسيما التأمين على الأشياء، مثل تأمين السيارات، أين يمكن للمؤمن له أن يتنازل عن ملكية سيارته للمؤمن مقابل تلقي التعويض كاملاً؟.

القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات لم يتعرض في قواعده العامة على هذه النقطة أي لم ينص على التخلي في التأمينات غير التأمينات البحرية، وفي اعتقادي أنه يجوز للأطراف المتعاقدة الاتفاق على تسوية الخسائر بطريقة التخلي مادام أن القانون لم يمنع ذلك، وهكذا تعمم هذه الطريقة في كل مجالات التأمين وليس في التأمين البحري فقط.

قائمة المراجع:

- بهجت عبدا لله فايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، 1984.
- بهجت عبد الله فايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، جامعة دمشق، 1976.
- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989.
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، 2009.

- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- كمال كهيبة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2008.
- معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.

• النصوص القانونية :

- أمر 95-07 المؤرخ في 23 رمضان 1415 الموافق 25 يناير 1995 المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 13 المؤرخة 08 مارس 1995 السنة الثانية والثلاثون والمتضمن قانون التأمينات الجزائري.
- أمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل .
- أمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1975 المتضمن القانون البحري الجزائري والمعدل في 10-04 بتاريخ 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري.