

نظام التخلي عن السفينة في التشريع الجزائري

طالبة الدكتوراه شيبان وردة

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم

الملخص

إن القراءة المتمعنة لمواد الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، وإلى وثائق التأمين البحري تسمح لنا بمعرفة مزايا نظام التخلي، ولا سيما نظام التخلي عن السفينة باعتباره نظام خاص بالتأمين البحري لا يجد مثيل له في أنواع التأمين الأخرى، والذي استمد من الأعراف البحرية وقد قنن هذا النظام الأمر الملكي الفرنسي سنة 1681 وانتقل منه إلى القانون التجاري الفرنسي وقد عالج المشرع الجزائري هذا النظام في المواد 114 و ما يلها من الأمر 95-07 السابق الذكر مسائرا على ما أخذ به القانون التجاري الفرنسي.

نظام التخلي عن السفينة هو طريق استثنائي في حصول المؤمن له عن التعويض المستحق من المؤمن عند وقوع الخطر المؤمن منه إذا ما كانت الأضرار التي لحقت بالسفينة أضرار جسيمة وتوفرت حالة من حالات التخلي المحدد على سبيل الحرص، والتخلي يمنح للمؤمن له التأمين كاملا مقابل التخلي التام وبدون أي شروط عن السفينة المؤمن عليها.

Sommaire

La lecture d'un matériel soigneusement 95-07 sur les assurances d'importance et de documenter l'assurance maritime nous permettent de connaître les avantages de l'abandon du système, en particulier, d'abandonner le navire comme un système d'assurance maritime ne trouve aucun parallèle dans d'autres types de système d'assurance, qui est dérivé des conventions maritimes ont codifié cette système de commande français royal en 1681 et l'a conduit à la loi commerciale française a le législateur algérien a traité ce système dans les articles 114 et ce qu'il ressortait de l'95-07 mentionnée ci-dessus sur ce qui a été prise en conformité avec le droit commercial français. Abandonner le système de navire est un moyen exceptionnel pour obtenir des assurés pour une indemnisation en raison de l'assuré lors de la survenance du risque assuré que si les dommages au navire cas gravement endommagé et disponibles de l'abandon des spécifié pour les soins, donner des subventions à l'assurance assurée complète par rapport à l'abandon total sans Toutes les conditions sur le navire assuré.

مقدمة

نظرا لما تشكله التجارة البحرية من أهمية في حياة الأمم و الشعوب، و أن أهم البضائع في العالم يتم نقلها و الاتجار بها بحرا ، و لكثرة المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية فكان لابد من تنظيم قانوني لهذا النشاط الحيوي و الذي يتمثل في السفينة منشئا ، إدارة ، تجهيزا ، استغلالا و تعرضا للمخاطر و ما يتخذ من وسائل للتعويض عن هذه المخاطر¹.

في حالة وقوع الخطر المؤمن منه بحسب الكيفيات المتفق عليها في وثيقة التأمين يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي أصابه في حدود المبلغ المنصوص

¹ عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر، عمان

2009، ص: 21.

عليه في وثيقة التأمين والأصل أن المؤمن له يحتفظ بعد وقوع الخطر بملكية الشيء المؤمن عليه ويقتصر على مطالبته للمؤمن بجبر الضرر الذي لحق به. و مع ذلك فقد استقر العرف البحري منذ القديم على الاعتراف بحق المؤمن له بالتخلي عن ملكية الشيء المؤمن له سواء كان بضاعة أو سفينة للمؤمن مقابل الحصول على مبلغ التأمين كاملاً. وقد نقل الأمر الملكي للتجارة البحرية الصادر في عهد لويس الرابع عشر عام 1681 الذي انتقل إلى جل التشريعات في العالم¹.

ولقد تناول المشرع الجزائري المبدأ العام للتخلي في المادة 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي تنص على أنه: "تعوض الأضرار أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ماعدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقاً لأحكام المواد 115، 134، 143 من هذا الأمر"² وفي هذا السياق نتساءل عن مدى نجاعة نظام التخلي عن السفينة الذي تبناه المشرع الجزائري كضمان للمؤمن له في استفاء حقه في التعويض.

المبحث الأول: مفهوم التخلي وحالاته

المطلب الأول: مفهوم التخلي

التخلي نظام خاص بالتأمين البحري لا وجود له في حالات التأمين الأخرى ويعتبر من الأنظمة القانونية الأصلية والخاصة بالتأمين باعتباره إحدى طرق التعويض.

1- تعريف التخلي

لقد عرفه العميد ريبير على أنه الوسيلة التي تمنح للمؤمن له الحصول على كامل مبلغ التأمين بالتخلي عن الشيء المؤمن عليه للمؤمن، ويصفه بأنه إجراء استثنائي للتسوية، لأن الأصل ممارسة دعوى التعويض وأنه لا يوجد قانوناً إلا في التأمين البحري

¹ علي حسن يونس، أصول القانون البحري - الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1967 ص 326

² أمر 95-07 المؤرخ في 23 رمضان 1415 الموافق 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات - الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس

وغير ممكن إلا في حالات معينة. فالقانون لا يسمح ب هالا في الحالات التي يلحق المؤمن عليه أحد الكوارث الكبرى حيث يفترض أن الخسارة كبيرة تجعل الشيء المؤمن عليه لم يعد نافعا للمؤمن له.

في حين عرفه الفقيه روديار بأنه نظام أصيل بالقانون البحري بمقتضاه يتلقى المؤمن له مبلغ التأمين متخليا عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن وبالتالي نقول أن التخلي هو نظام خاص بالتأمين البحري فهو بذلك يبرز ذاتية نظامه القانوني، ويخول التخلي للمؤمن له التنازل عن ملكية الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملا، ويعتبر هذا النظام رخصة تقررت لمصلحة المؤمن له يكون له استعمالها إذا أراد إلا إذا فضل الإبقاء على ملكية الشيء المؤمن عليه وقنع بمطالبة المؤمن بتعويض الضرر الذي أصابه من وقوع الخطر المؤمن منه. ومع ذلك لا يجوز للمؤمن له ممارسة التخلي في كل الأحوال¹

وبالتالي يعتبر التخلي الطريق الاستثنائي الذي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى أو الجسمية، وبعض هذه الحالات : الهلاك الحقيقي للشيء المؤمن أو الهلاك الحكمي أو المفترض².

ويعرف نظام التخلي le délaissement لدى الكثير من القوانين المقارنة باسم الترك Abandon وهو الإسم المستعمل في أمر 1681 للويس الرابع عشر للتجارة البحرية ويدعى في القانون الانجليزي Abandonment وفي الإيطالي Abondono وفي الألماني Abandon في حين تستعمل بعض القوانين العربية مصطلح الترك كما هو الحال في القانون المصري والبعض الآخر التخلي مثل القانون الجزائري ولقد تطرق المشرع الجزائري الى هذا النظام في مواد التأمين البحري إذ نص عليه في المواد 115، 134

¹ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص: 80

² علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 350

والمادة 135 من الأمر 95-07 كما نص عليه في المادة 20 من وثيقة التأمين على السفينة¹.

2- نشأته

يعود التخلي في نشأته إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى، فهو قد ارتبط في نشأته بحالة هلاك السفينة بسبب انقطاع أخبارها. حيث كان المؤمن يدفع تعويض مؤقتا للمؤمن له، يسترده إذا وصلت السفينة سليمة خلال مدة معينة². إلا أن هناك من يستبعد هذه الفرضية لأن شرط التخلي في ذلك ينص على أنه في حالة ظهور السفينة يسترجعها المؤمن له ويرد مبلغ التعويض الذي تلقاه. فتاريخيا يجب استبعاد هذه الفرضية، لأنه بظهور السفينة التي انعدمت أخبارها لمدة الترك فيستعمل في موضوع آخر، وهو ترك السفينة للدائنين والتنازل عليها لتصفية الديون لمنع هؤلاء من الانتقال إلى الأملاك البرية للمدين، بينما التخلي فهو مفهوم مرتبط بمفهوم انتقال الملكية، عكس الترك الذي لا تنتقل فيه الملكية، فلا يصح الخلط بين المفهومين.

حيث يقول بأن التخلي هو المصطلح الأصح، أما معينة يسترجع مالك السفينة سفينته ويرد مبلغ التعويض الذي تلقاه المؤمن، في حين أن التخلي كطريقة استثنائية للتعويض قائم على فكرة جوهرية هو تنازل أو تخلي المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه وهذا الشرط الأساسي لانتقال ملكية الشيء المؤمن عليه لم يعثر عليه ولم تقدم الشهادات على وجوده تقنيا لأول مرة إلا في مرشد البحر Guidon de la mer في القرن الخامس عشر حيث نص على التخلي الذي يترتب عنه انتقال الملكية والذي حدد كذلك حالات التخلي.

¹ علي بن غانم، المرجع السابق ص 81

² بمحت عبدالله فايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نخضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 435

أما القانون الفرنسي لسنة 1681 فأجاز التخلي في حالة انقطاع اخبار السفينة وفي الحالات التي يمكن فيها اقامة الدليل على هلاك الأشياء المؤمن عليها بالأسر أو الغرق وفي حالات الخسائر الجسيمة التي تعتبر في حكم الهلاك التام¹، وقد سار التقنين الفرنسي والقانون الجزائري على هذا المنوال. ومن ثم لا يزال التخلي كنظام ذاتي للتأمين يحتفظ بمكانته في مجال التأمين البحري سواء هلكت السفينة هلاكا حكما أو هلاكا حقيقيا باعتبار التسوية في حالته أكثر بساطة وسرعة من التسوية الممكن الحصول عليها عن طريق دعوى الخسارة التي تقتضي اثبات الخسارة وتقديرها.

المطلب الثاني: حالات التخلي عن السفينة

إن التخلي أو كما تسميه بعض التشريعات بالترك هو طريق إستثنائي لا يمكن اللجوء إليه إلا في حالات محددة وهذا ما أشارت إليه المادة 134 من الأمر 95-07 السابق الذكر والمادة 20 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على جمع السفن وما يقابلها في نص المادة 13179 من تقنين التأمين الفرنسي والمادة 21 من الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على جميع السفن ماعدا سفن الصيد والزهرة والسفن ذات المحرك المساعد² وتم ذكرها على سبيل الحصر لا المثال، ويستفاد منها أن ترك المؤمن له للسفينة في الحالات التالية:

1- الفقدان الكلي للسفينة

يقصد به الخسارة الكلية للسفينة حقيقية كانت أو حكمية³ كمثل عن الهلاك الكلي غرق السفينة أو تحطمها، والغرق يفترض ان السفينة قد غاصت في عمق البحر أما إذا غمرتها مياه البحر دون ان تغوص في أعماق المياه، فإنها لا تعد هالكة هلاكا كلياً كما لو إنقلبت بفعل العاصفة و بقيت طافية على سطح الماء كما أن تحطم

¹ علي بن غانم، المرجع السابق ص 83

² علي بن غانم، المرجع السابق ص 85

³ بهجت عبدالله قايد، المرجع السابق ص 438

السفينة نعني إصابتها إصابة بليغة بفعل جسم عائم أو ثابت يؤدي إلى شطرها مما يدفع الرّبان و الطاقم لهجرها و كمثل عن الهلاك الحكمي إذا تعرضت السفينة لحادث نجم عنه أضرار تحتاج الى إصلاح و مصاريف تفوق قيمتها¹.

2- عدم أهلية السفينة و استحالة إصلاحها

و هذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من الجهة المختصة كالخبراء مثلا نتيجة إصابة السفينة بأضرار ناتجة عن أخطار مضمونة و مع انعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها أو عدم إمكانية السفينة إلى ميناء آخر لإصلاحها².

3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (3/4) القيمة المتفق عليها

إذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة 75٪ أي ما يناسب 3/4 للقيمة المقبولة و إذا كانت السفينة محكوما عليها و صرح بذلك تعتبر غير صالحة للملاحة اتجاه المؤمن فيمكن التخلي عنها و لكن الإشكال الذي يثار حول مفهوم القيمة المتفق عليها فهل يقصد بها قيمة الشيء المؤمن عليه (السفينة) أو قيمة مبلغ التعويض؟

إن الإجابة على التساؤل تضرطنا إلى الرجوع إلى نص المادة 128 التي تفسر لنا القيمة المقبولة فنجد أنها تنص على أنه: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة و الأجهزة المحركة لها و لواحقها و توابعها التي يملكها المؤمن له"، و حتى نتبين من أن المشرع الجزائري كان يقصد من وراء مصطلح القيمة المتفق عليها بالقيمة المقبولة نجد أنه نص في الفقرة الثانية من نص المادة 128 على أنه: "كل تأمين يقع على حدى بخصوص التوابع و اللواحق التي يملكها المؤمن له ، يخفض مقابلها من القيمة المقبولة في حالة الخسارة التامة أو التخلي مهما كان تاريخ الاكتساب " ، فمن خلال هذه المادة نقول أن القيمة المتفق عليها الوارد ذكرها في المادة 134 السالفة يقصد من ورائها القيمة المقبولة المحددة بمقتضى المادة 128 من نفس الأمر. بالإضافة إلى كل

¹ عبدالقادر العطير ، و باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ص 561

² علي بن غانم ، المرجع السابق ص 88

ذلك نقول أن تحديد ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة أو المقبولة كشرط لطلب التخلي يكون للمؤمن له من تحديد ثلاثة أرباع مبلغ التعويض الذي يستلزم كثيرا من إجراءات المعاينة والخبرة¹.

و في جميع الأحوال فإن الأهمية العملية و التقنية للتخلي لا تظهر في هذه الحالة إلا بالنسبة للبضاعة لأن هلاك أو فساد جزء كبير من السفينة يقترن في أغلب الأحوال بالغرق أو الشحط مع الكسر أو عدم الصلاحية للملاحة.

ولا يكون الهلاك أو التلف سببا للتخلي إذا نشأ الضرر بسبب العيوب الخاصة في البضاعة أو في السفينة ، كما لا يسأل المؤمن في هذه الحالة عن مجرد تعويض الضرر، في حين يجب للتخلي أن ينشأ الهلاك أو التلف بسبب فعل أو خطأ يسأل المؤمن عنه و يلتزم بتعويضه².

4- إنعدام أخبار السفينة

انطلاقا من محتوى الفقرة الرابعة من المادة 134 المشار إليها سالفنا نجد أن المشروع حدد مدة انعدام الأخبار بثلاثة أشهر في الظروف العادية و مددها إلى ستة أشهر في حالات الحرب و الأصل أن التخلي يكون بسبب هلاك الشيء المؤمن عليه أو فساد.

و مع ذلك فإنه يحصل أحيانا أن تسافر دون أن ترد عنها الأخبار. وقد رأى المشرع أن انقطاع الأخبار لمدة ثلاثة أشهر يعد قرينة على فقدانها و لذلك أجاز للمؤمن له التخلي عنها.

و تحسب هذه المواعيد من وقت قيام السفينة بالسفر إذا لم ترد عنها أخبار أصلا أو من الوقت الذي وردت فيه آخر أخبارها. و التخلي في حالة انقطاع الأخبار يستند إلى واقعة سلبية محضة و لذلك لا يكلف المؤمن له بأن يقيم الدليل على عدم ورود الأخبار إليه

¹ بهجت عبدالله قايد، المرجع السابق ص 440

² علي حسن يونس المرجع السابق ص 369

وإنما يكون له أن يقرر ذلك وأن يعزز قوله باليمين كما يجوز للمؤمن أن يدحض هذا الإدعاء إذا أقام الدليل على وجود السفينة أو على ورود أخبار عنها¹، وبالمقابل نجد أن التخلي بسبب انقطاع الأخبار يعد من أقدم حالات التخلي، وذلك لأن ظهور التخلي كما أشرنا سابقا ارتبط أساسا بفكرة انقطاع أخبار السفينة، إلا أن هذه الفرضية من الصعب تصورها في أيامنا هذه لتطور وسائل الاتصال العصرية² و بالتالي يأخذ انعدام الأخبار طابع قرينة الفقدان. لكن التخلي يكون صحيحا إذا ما عثر على السفينة بعد المدة المحددة في القانون لافتراض الفقدان، في حين يرى آخرون أن الفقدان دون أخبار قرينة على الفقدان ويجب على المجهز أن يثبت أن سفينته لا خبر عنها منذ ثلاث أشهر من إبحارها وأن الجل يسري منذ وصول آخر الأخبار عنها. هذه القرينة غير منطقية إلا إذا كانت الأخبار تصل بصورة عادية وهي تستبعد و تمدد إلى ستة أشهر في حالة الحرب.

ولا يشترط أن تكون الأخبار مقدمة من السفينة بل يعتد حتى بالأخبار اللاحقة من الغير و نصت على هذه الأحكام كل من المادة 134 الفقرة 04 و البند 20 الفقرة 02 من الوثيقة السابقة الذكر³.

المبحث الثاني: إجراءات التخلي عن السفينة وأثاره

المطلب الأول: إجراءات التخلي عن السفينة

التخلي لا يقع بقوة القانون وإنما هو رخصة تقررت للمؤمن له، فهو طريق استثنائي للمطالبة بالتعويض يكون للمؤمن له الحرية في استعماله أو عدم استعماله حسبما تمليه مصلحته. ولا يكون هذا الاستعمال إلا باتباع إجراءات حددها التشريع

¹ علي حسن يونس المرجع السابق ص 360

² Emmanuel DU PANTAVICE ,Droit maritime. précis DALLOZ,12 éd., 1997 p 577 édition, paris

³ علي بن غانم، المرجع السابق ص 92

ناهيك عن الفقه والقضاء. إذ يجب على المؤمن له أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن خلال مدة محددة وبيانات مفصلة.

أ- إعلان الرغبة في التخلي

بالرجوع إلى نص المادة 115 نجد أن المشرع تطرق الى هذه النقطة بقوله « يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى الى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه ». من خلال هذه الفقرة نجد أنه يجب على المؤمن له الذي يرغب في التخلي أن يعلن عن رغبته للمؤمن ويكون هذا الإعلان بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يجيز التخلي أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادة 134 من الأمر والمتعلقة بحالات الترك المشار إليها سابقاً¹.

ب- البيانات التي يلتزم المؤمن له بإعلانها للمؤمن عند طلب التخلي

يجب على المؤمن له عند ابداء رغبته في التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها على الشيء المؤمن عليه أو التي يعلم بها، وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية الى حصول المؤمن له على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك إثراء ونفعاً يفوق الضرر اللاحق به، أو أن مجموعها لا يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه وحتى يعرف المؤمن أيضاً ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال التأمين في حالة غش المؤمن له أو بتخفيض التأمين اذا كان تعدد التأمينات من غير غش أو تدليس.

¹ علي حسن يونس، المرجع السابق ص 356

وإذا لم يقم المؤمن له بإبلاغ المؤمن بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه فلا ينتقص ذلك من صحة التخلي، وإنما يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات¹.

كما أن إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي لا يعفيه من التزامه بتخفيف آثار الحادث المؤمن، ومنها إنقاذ السفينة الغارقة أو الجانحة وبذل قصارى جهده في تخلص الأشياء المؤمن عليها وذلك لا يؤثر على حقه في طلب التخلي عن الأشياء المؤمنة ما دام قد قام بذلك وفقا للإجراءات والمواعيد المقررة قانونا. والمشرع عندما يحتفظ للمؤمن له بحقه كاملا في التخلي وكافة المصروفات التي تكبدها في إنقاذ الأشياء المؤمنة، يهدف من وراء ذلك تشجيع المؤمن له على إنقاذ الأشياء المؤمنة حرصا على مصلحة المؤمن الذي تنتقل إليه ملكية هذه الأشياء وتشجيعا له على بذل قصارى جهده في إنقاذ ما يمكن لأن القول بغير ذلك يشجع هذا الأخير على إهمال واجبه في إنقاذ الأشياء المؤمنة².

ج- دعوى التخلي عن السفينة

إذا تلقى المؤمن طلب الترك أو التخلي من المؤمن له، فأما أن يقبله أو يرفضه وفي الحالة الأخيرة فانه لا مجال للمؤمن إلا برفع دعوة التخلي بد أن يثبت توافر حالة من حالات التخلي التي عددها المشرع. ولقد نصت المادة 121 من الأمر السابق الذكر على أن الدعاوي الناتجة عن عقد التأمين البحري تتقادم بمرور سنتين ويبدأ حساب السنتين بالنسبة لدعوة التخلي حسب الفقرة الرابعة من هذه المادة من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو من من انقضاء أجل المقرر لرفع دعوى التخلي وأكد على هذا البند 28 من وثيقة تأمين السفينة.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية طبعة 1998، ص493

² بهجت عبدالله قايد، المرجع السابق ص 444

المطلب الثاني: آثار التخلي عن السفينة

انطلاقاً من تعريف نظام التخلي الذي يخول بمقتضاه تنازل المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملاً فإننا نستنتج أن الآثار المترتبة عن التخلي تنحصر في نقطتين هامتين هما: نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن وكذا حصول المؤمن عليه على مبلغ التأمين كاملاً. وهذا ما نصت عليه المادة 115 في فقرتيه الثانية والثالثة المشار إليها سالفاً.

1- نقل الملكية

يترتب على التخلي نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن ولذلك يعتبر التخلي من الأسباب الخاصة باكتساب الملكية في القانون البحري¹ فإذا انصب التخلي على السفينة وجب اتخاذ الإجراءات اللازمة للاحتجاج بنقل ملكيتها فيحصل قيدها في سجل السفن تحت اسم المؤمن.

كذلك يكتسب المؤمن بالتخلي الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير بسبب الأشياء المؤمن عليها، وقد استقر العرف البحري منذ القديم على أن التخلي يوجب بذاته انتقال الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير إلى المؤمن بدون حاجة إلى اتخاذ إجراءات حوالة الحق.

ويمكن تبرير ذلك بأن التخلي لا يستوجب نقل هذه الحقوق وحدها إلى المؤمن ولكن تفقد الحقوق المذكورة ذاتيتها وتدخل في مجموع واحد مع الأشياء التي يشملها التخلي²، وهذا ما جاء في نص المادة 115 الفقرة الثالثة من أمر 95-07 ويحدث انتقال الملكية أثره بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر وذلك لأن للمؤمن له عند تحققه الخيار بين دعوى التعويض، وهو الإجراء الطبيعى المعتاد وبين دعوى الترك، وهو طريق

¹ René RODIERE : Droit maritime. Precis Dalloz 1963. Librairie dalloz.Paris

² علي حسن يونس، المرجع السابق ص 382

استثنائي محض، ومنه يجب على المؤمن له أن يعلن عن رغبته في التخلي للمؤمن حتى تتضح إرادته الصريحة في إتباع هذا الطريق الاستثنائي وتبعا لذلك يجب أن لا تصعد آثار التخلي إلى أبعد من هذا التاريخ.

على أن هناك رأي آخر 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. وسند هذا الرأي أنه ابتداء من وقت تحقق الخطر يثبت للمؤمن له الحق في الحصول على التعويض الكامل بشرط التخلي، فإذا قام التخلي يعتبر الشرط قد تحقق ويعتبر المؤمن مالكا للشيء المؤمن عليه من وقت تحقق الخطر، إلا أن هذا الرأي منتقد والأصح أن التخلي يجب أن لا ينتج أثاره إلا من تاريخ إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي للمؤمن كما تقدم¹.

وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في المادة 115 من الأمر 95-07 إذ جاء في الفقرة الثالثة منها: « في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن.

بالمقابل ونظرا لما يترتب عليه تملك الأشياء المتخلى عنها، وخاصة الحطام، للمؤمن من مشاكل ترجع الى صعوبة استخراج هذا الحطام ومسؤولية المؤمن عن الأضرار التي تصيب الغير من ارتطام به، وتنص وثائق التأمين الحديثة على حق المؤمن في الخيار في تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن له مع عدم تملكه للشيء المؤمن عليه كله أو ما تبقى منه، وبين اختيار التخلي وما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلى عنها للمؤمن. وهذا الحل يوفق دون شك بين مصلحة المؤمن في عدم تملك الأشياء المتخلى عنها وتجنب ما يثيره له هذا التملك من أعباء، سواء فيما يتعلق بمصروفات رفع الحطام او في تعويض الغير عن الضرر الذي يلحقه من الارتطام بهذا الحطام ومصلحة المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين كاملا وذلك عن طريق تسوية

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 496

الكارثة باعتبارها من قبيل الخسارات الكلية. وقد نصت على هذا الحل وثيقة التأمين الفرنسية على السفن في البند¹ 22، كما نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 115 من الأمر 95-07 الفقرة الثانية.

2 - حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا

كما يترتب على التخلي من جهة أخرى التزام المؤمن بأن يدفع للمؤمن له مبلغ التأمين كاملا، إذ يعتبر الشيء المؤمن عليه قد هلك حكما ولذلك قدمنا أن الرجوع بطريق التخلي أبسط وأسرع في تسوية العلاقة بين المؤمن له و المؤمن من الرجوع بدعوى الخسارة ، وكذلك قدمنا أن خصم المسموحات القانونية أو الاتفاقية لا يكون لا في حالة الرجوع بدعوى الخسارة، ولا محل له في حالة التخلي.

فإذا لم يف المؤمن بمبلغ التأمين فهل يجوز للمؤمن له فسخ التخلي ؟ ويظهر ذلك بصفة خاصة في حالة إفلاس المؤمن ، فإذا تقرر الفسخ جاز للمؤمن له استرداد الأشياء التي حصل التخلي عنها للمؤمن من تفليسته، وإذا امتنع الفسخ تعين على المؤمن له الدخول في التفليسة بمبلغ التأمين والخضوع لقسمة الغرماء.

وكخلاصة لما تقدم ، نقول أن حق المؤمن له يكمن في حصوله على مبلغ التأمين كاملا و ليس في حدود قدر الضرر المتكبد كما هو الحال في التعويض المستحق عن طريق دعوى الخسارة ، كما لا يخضع التعويض في حالة التخلي إلى الإقتطاعات المطبقة في تسوية التعويض عند اتباع دعوى الخسارة ، كإعفاءات الطريق والمسموحات القانونية وقد اختلف الفقه حول هذا الرأي ، فذهب البعض إلى اعتبار التخلي بيعا فيجوز وقوع الفسخ في كل منهما. غير أن الراجح هو أن التخلي لا يعتبر من قبيل العقود الملزمة للجانبين القابلة للفسخ ولكنه أثر يرتبه القانون على عقد التأمين

¹ بمحت عبد الله قايد ، المرجع السابق ص 450

و من صفاته أنه يكون نهائيا و غير قابل للنقض من وقت قبول المؤمن أو صدور حكم بصحة التخلي حائز لقوة الشيء المقضي به¹.

خاتمة

يعد نظام التخلي من الأنظمة الأصلية المميزة للتأمين البحري، باعتباره إحدى طرق التعويض فلا يمكن تصوره في التأمينات الأخرى، وقد تبنته جل التشريعات و على رأسهم المشرع الجزائري الذي نظم أحكامه في المواد 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، و الذي بمقتضاه إذا ما تحققت أخطار جسيمة مضمونة في وثيقة التأمين البحري، فأعطى المشرع الحق للمؤمن له في اختيار دعوى التعويض أو اختيار التخلي عن السفينة المؤمن عليها مقابل حصوله على كامل المبلغ المؤمن عليه متى توفرت حالة من حالات التخلي المحددة على سبيل الحصر.

و من خلال دراستنا لهذا النظام يتضح بأنه يحقق مزايا كبرى للمؤمن في التسوية السريعة لمبلغ التأمين ، وأن التسوية في حالته أكثر بساطة من التسوية الممكن الحصول عليها عن طريق دعوى التعويض لأن هذه الأخيرة إثبات الخسارة وتقديرها من طرف الخبراء وهي أمور معقدة وتتطلب وقت كبير ، كما أن هذا النظام يمكن المؤمن الحصول على مبلغ التعويض كاملا حتى عندما لا تبلغ الخسارة التي تعرضت لها السفينة حدا معين من الجسامة متى توفرت فيها إحدى حالات التخلي وهذا ما لا يمكن الحصول عليه عن طريق دعوى التعويض.

¹ علي حسن يونس، المرجع السابق ص 384

قائمة المراجع

أ- النصوص القانونية:

1. أمر 95-07 المؤرخ في 23 رمضان 1415 الموافق 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات- الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس 1995 ، العدد 13

ب- الكتب:

باللغة العربية:

1. عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر، عمان ، 2009.
2. علي حسن يونس، أصول القانون البحري – الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، القاهرة ، 1967.
3. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005 .
4. بهجت عبدالله قايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق ، القاهرة ، 1984 .
5. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية. طبعة 1998.

باللغة الفرنسية:

1. Emmanuel DU PANTAVICE ,Droit maritime. précis DALLOZ,12 éd., 1997 édition, paris
2. René RODIERE : Droit maritime. Precis Dalloz 1963. Librairie dalloz.Paris