

نظام التخلي طريق استثنائي في التعويض عن المخاطر البحرية

بلغازي نورالدين

مقدمة:

يعدّ التقدم الحاصل في مجال النقل هو العامل الأساسي في تفاقم الأخطار التي قد تتعرض لها وسائل النقل والبضائع والأشخاص المنقولين عليها. ونخص بالذكر في هذا الصدد النقل البحري، حيث تتعدّد المخاطر التي تصيب وسائل النقل البحري ذاتها وما عليها من ممتلكات، وهكذا أصبح التأمين البحري نظام لا يمكن بدونه للتجارة البحرية أو الملاحة البحرية أن توجد عمليا، ويمكن القول أنّه بدون التأمين تصبح ملكية السفينة أو استغلالها كلمات جوفاء، فالتأمين يتوقف عليه إزدهار التجارة البحرية.

ونظرا للطابع الكارثي الذي يصيب السفن والبضائع، استقر المشرع على إعطاء أكثر من طريقة لتسوية الخسائر البحرية، فالمبدأ العام في تسوية الأضرار هو ممارسة دعوى الخسارة أو التعويض باعتبارها طريق عادي بحيث يعرض المؤمن له بقدر الخسارة أو الهلاك الذي أصيب به الشيء المؤمن عليه، إلا أنّ المشرع أجاز للمؤمن له اتباع طريق استثنائي لا نجده إلا في التأمين البحري دون التأمينات الأخرى ألا وهو نظام التخلي

إذ لا يلجأ إليه إلا في حالة المخاطر الجسيمة، فهذا النظام يعود إلى العادات القديمة التي كانت معروفة في التجارة البحرية في القرون

الوسطى إذ كان يجوز للمؤمن له عند انقطاع أخبار السفينة أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين بالكامل في مقابل ترك السفينة بحيث لو ظهرت السفينة بعد دفع المبلغ لا يستطيع المؤمن له تملكها مجددا و إنما تصبح ملكا للمؤمن.

فنظام التخلي أقر به المشرع الجزائري في المادة 114 قانون التأمينات¹ بنصه أنّه «تعوض الأضرار وأو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي وفقا لأحكام المواد 115، 134، و143 من هذا الأمر» وتقابلها المادة 172-24 القانون الفرنسي للتأمينات

لسنة 1968.

ونظرا لخصوصية هذا النظام كان لابدَ التطرق إليه معالجا الإشكالية التالية: ما مدى نجاعة نظام التخلي في تكريس خصوصية التأمين البحري؟ هل هو نظام عادل لكل من المؤمن و المؤمن له على حد سواء؟

للإجابة على هذه الإشكاليات إتبعنا الخطة التالية:

-المبحث الأول: حالات التخلي.

*المطلب الأول: حالات التخلي الخاصة بالسفن.

*المطلب الثاني: حالات التخلي الخاصة بالبضاعة.

-المبحث الثاني: إجراءات التخلي.

*المطلب الأول: إبداء الرغبة في التخلي.

*المطلب الثاني: أن يكون التخلي منجزا وشاملا للشيء المؤمن عليه.

*المطلب الثالث: ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي.

-المبحث الثالث: آثار التخلي.

*المطلب الأول: انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن.

المطلب الثاني: تلقي التعويض الكامل.

المبحث الأول حالات التخلي

التخلي هي طريق إستثنائي لا يلجأ إليه إلا في حالة المخاطر الجسيمة و المؤمن له ليس ملزما بالتخلي في هذه الأحوال، بل له إذا شاء رفع دعوى الخسارة البحرية أو رفع دعوى التخلي، وهو يختار حسب مصلحته.

أما في غير المخاطر الجسيمة التي يتعرض لها الشيء المؤمن عليه فليس للمؤمن له إلا أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على المؤمن.

ولقد نص المشرع الجزائري في الأمر 95-07 السالف الذكر في المواد 134 و 143 على حالات التخلي في التأمين البحري على السفن و التأمين على البضائع كما نصت الوثيقتان الجزائريتان للتأمين البحري على السفن و البضائع على التوالي بالتخلي في المادة 20 من وثيقة التأمين على جميع السفن، و في وثيقة التأمين على البضائع.

وسأطرق في هذا المبحث إلى حالات التخلي الخاصة بالسفن (المطلب الأول) وحالات التخلي

الخاصة بالبضائع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: حالات التخلي الخاصة بالسفن.

حدد المشرع الجزائري حالات التخلي بالنسبة للسفينة في المادة 134 من قانون التأمينات الجزائري بنصه « ما عدا إذا تعلّق 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 واستحالة إصلاحها
- 3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (4/3) القيمة المتفق عليها.
- 4- إنعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة أشهر»..

الفرع الأول: الفقدان الكلي للسفينة.

يعتبر الفقدان الكلي للسفينة من بين أكثر الحالات تحققا في الواقع وقد عبّر عليه المشرع الفرنسي بوهي ترجمة تامة لكلمة الخسارة الكلية و المشرع الجزائري عبّر عليها بحالة الفقدان الكلي أمّا القوانين العربية فهناك من عبّر عليها بحالة الاختفاء و الاتلاف الكلي فالفقدان أو الهلاك الكلي للسفينة يكون إما هلاكا كلياً فعلياً أو هلاكا حكيميا فالهلاك الكلي هو هلاك السفينة فعلياً إذا فقدت أو اختفت حيث لا يمكن استردادها أو أنها فقدت بفعل حادث تعرضت له. وكمثال على الهلاك الكلي غرق السفينة أو تحطمها و الغرق يفترض أنّ السفينة قد غاصت في عمق البحر أمّا إذا غمرتها مياه البحر دون أن تغوص في الأعماق فإنّها لا تعد هالكة هلاكا كلياً كما لو انقلبت بفعل عاصفة وبقيت طافية على سطح الماء. ونستخلص من كلّ هذا أنّ حالة الغرق لا تستلزم دائماً غمر السفينة بالمياه فليس كل غمر غرقاً، فقد تغرق السفينة بدون أن تغمرها المياه و بما أن الغرق مسألة واقعية و يثير في بعض الأحيان إشكالات في مدى توافر عناصره فكثيراً ما يعود للقضاء مهمة الفصل فيه فإذا كانت الإصابة من نوع الغرق فيجوز التخلي أمّا إذا كانت غمراً فلا يجوز التخلي.

الفرع الثاني: عدم صلاحية السفينة للملاحة

إنّ عدم الصلاحية في هذه الحالة يكون نتيجة حادث يضمنه المؤمن والمقصود بها عدم قدرة السفينة متابعة رحلتها لإصابتها بأضرار يتعذر معها إصلاحها في الميناء الموجودة به. ويتعذر نقلها إلى مكان آخر يمكن فيه إصلاحها فهذه الحالة يستحيل فيها إصلاح السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت قبل الحادث، فهي تحتفظ بهيكلها كسفينة ولكنها تبقى عاجزة عن أداء مهامها الملاحية في ظروف

عادية سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو نقل المسافرين.

الفرع الثالث: تجاوز قيمة إصلاحها ضروري (4/3) القيمة المتفق عليها:

إذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة 75% أي ما يناسب قيمة ¼ القيمة المتفق عليها وهذا ما أشارت إليه في هذا السياق الفقرة الرابعة بند 20 من وثيقة التأمين الجزائرية على هيكل السفن الجديدة بتاريخ 16-03-1998 تماشيا مع قانون التأمينات الجزائري و الصادر من الشركة الجزائرية للتأمين، ولا 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 حقًا و التحقت بميناء الوصول فلا يقبل التخلي، إذ أنه في حالة قيام المؤمن له بالإصلاحات اللازمة للسفينة وحتى لو تجاوز قيمة إصلاحها ¼ من قيمتها المقبولة، فلا يجوز له التخلي، فالتخلي مسموح قبل القيام بالإصلاحات و ليس بعدها على أساس أن السبب الذي كان يمنع السفينة من الملاحة، قد إنتفى و لا يبقى أمام المؤمن سوى رفع دعوى الخسارة الخاصة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصيبت بها السفينة، وقد أضافت وثيقة التأمين على هيكل السفينة إلى جانب طريقة تقدر الإصلاحات التي تجيز التخلي شرط آخر يكمل الأول و هو شرط إصدار حكم بعدم الصلاحية وهو شرط تطرقت إليه وثائق التأمين على هيكل السفينة و البضاعة دون أن ينص عليه الأمر المتعلق بالتأمينات البحرية.

الفرع الرابع: إنعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة أشهر وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة أشهر:

وهي أقدم حالات الترك أو التخلي وذلك عندما تنقطع أخبار السفينة عن ميناء القيام و ميناء الوصول. وقد جاء في الأمر المتعلق بالتأمينات بكلمة انعدام الأخبار و في التشريعات العربية الأخرى، استعملت كلمة انقطاع الأخبار، انعدام و انقطاع الأخبار لا يوجد الفرق بينهما من حيث النتيجة التي تؤدي إليها و يبقى 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 و انقطعت أخبارها فجأة، و مهما كنا أمام حالة انعدام أو انقطاع فإنّ كلتا الحالتين تحققان نفس الفرضية التي تسمح بالتخلي وهي إن لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معيّنة افتراض هلاكها.

المطلب الثاني: حالات التخلي الخاصة بالبضاعة.

لقد تطرق المشرع الجزائري لحالات التخلي بالنسبة للبضاعة في المادة 143 من قانون التأمينات الجزائري بنصه « ماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي

عن البضائع في الحالات التالية:

- 1- الفقدان الكلي للبضائع.
- 2- خسارة أو تلف يفوق $\frac{3}{4}$ قيمة البضائع.
- 3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.
- 4- عدم قابلية السفينة للملاحة و إذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأي وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر (3).
- 5- اندام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر (3)، وإذا كان تأخير الأخبار بسبب حوادث بحرية يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر.

الفرع الأول: الفقدان الكلي للبضائع: هذه الحالة تعد مشتركة مع الحالة الخاص بالفقدان الكلي للسفينة باعتبار أنّ فقدان هذه السفينة أو هلاكها هلاك كلي يعد قرينة على هلاك البضاعة.

الفرع الثاني: خسارة أو تلف يفوق $\frac{3}{4}$ قيمة البضائع.

يجوز ترك البضاعة إذا أصيبت بخسارة أو تلف يجاوز $\frac{3}{4}$ قيمة البضاعة ومن أمثلة هلاك البضاعة نقص وزنها أو حجمها أو مقاسها أو عددها أو سقوطها في البحر حيث يتعذر استرجاعها أو أنّ استرجاعها يكون باهض المصاريف أو أنّها تتلف بعد إنقاذها من الماء بنسبة كبيرة .

وقد أجمع الفقه في طريقة حساب القيمة بتقدير الخسائر على أساس أن تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة السليمة و قيمتها التالفة في زمان و مكان معين ثم تطبق النسبة على القيمة المضمونة، و هذه الطريقة أكدها المشرع الجزائري في المادة 144 قانون التأمينات (تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان ، يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها).

و حتى تتضح لنا هذه طريقة بشكل جيد مثلا يكون مبلغ التأمين 8000 دج قيمة البضاعة السليمة 10000 دج، قيمة البضاعة التالفة 7500 دج هنا البضاعة فقدت $\frac{3}{4}$ قيمتها فتطبق هذه النسبة على مبلغ التأمين فيكون لتعويض المستحق هو 8000 دج، وخلال هذا المثال الهلاك أو التلف بلغ $\frac{3}{4}$ القيمة المؤمنة للبضاعة و بذلك يجوز التخلي.

الفرع الثالث: بيع البضاعة أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي

يشترط لجواز الترك أو التخلي أن يكون بيع البضائع ضروريا بسبب أضرار مادية لحقت بها وتقع على عاتق المؤمن كما يشترط أن يكون البيع أثناء السفر أي في مكان آخر غير ميناء القيام و ميناء الوصول.

وحتى يتم التخلي في هذه الحالة لا بدّ توفر شرطين أساسيين:

الشرط الأول: أن يتم البيع في ميناء غير ميناء القيام أو ميناء الوصول:

لقد إشتراط القانون أن يتم بيع البضاعة أثناء الرحلة و الحكمة من هذا الشرط أنّ الخسارة إذا حدثت في ميناء القيام أو ميناء الوصول فلكلّ من المرسل و المرسل إليه الوقت الكافي لاتخاذ الإجراءات و التدابير الضرورية للاعتناء بالبضاعة المصابة و العمل على عدم تفاقم الضرر، ولم يشترط المشرع أن تصاب البضاعة إصابة كلية بل يجوز في التلف الجزئي.

الشرط الثاني: أن يكون التلف الذي لحق البضاعة قد وقع نتيجة حادث يغطيه التأمين:

بمعنى أنّ المؤمن لا يمكن أن يقوم بتعويض ضرر دون أن يكون ضامنا للخطر الذي تسبب في تلف الشيء المؤمن عليه.

الفرع الرابع: عدم قابلية السفينة للملاحة و إذ تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر(3):

هذا الشرط تطرقت إليه سابقا وهو مرتبط بحالة التخلي الخاصة بالسفينة والخاص بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

الفرع الثاني: انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر وإذا كان تأخير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدّد الأجل إلى ستة(6) أشهر:

و الحكمة من ذلك هو أنّ انقطاع أخبار البضاعة طيلة هذه المدة قرينة على هلاكها لأنّ انقطاع الأخبار عن السفينة طيلة هذه المدة بحسب نوعها قرينة على هلاكها فمن باب أولى أنّ تهلك البضاعة المحمولة على ظهرها ولذا يجوز للمؤمن له التمسك بالتخلي عن البضاعة للمؤمن مقابل حمولة على التعويض كاملا من المؤمن.

المبحث الثاني: إجراءات التخلي.

الترك أو التخلي رخصة قانونية للمؤمن له يستطيع استعمال هذه الرخصة إذا توافرت الشروط القانونية، لأنّ الأصل هو أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالبا التعويض عن ما لحقه من أضرار و خسائر بفعل وقوع الحادث المؤمن منه فإذا عدل عن الطريق الأصلي و طلب ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن مقابل حصوله على تعويض كامل فإنّ عليه أن يتبع الاجراءات التالية:

المطلب الأول: إبداء الرغبة في التخلي.

على المؤمن له إبلاغ المؤمن بنبأ الكارثة و هذا ما نصّت عليه المادة 115 قانون التأمينات الجزائري، إذا اختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و 143 من هذا الأمر، و يجب أن يكون هذا التخلي تاماً و بدون أية شروط، على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاث (3) أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه».

وفي نفس السياق على المؤمن له اخبار المؤمن بجميع عقود التأمين المبرمة و ذلك حتى لا يتسنى للمؤمن معرفة حقيقة وضعه بالنسبة للمؤمن له و ما إذا كان سيثرى على حسابه بلا سبب جراء تعدّد العقود، أو أنّ المؤمن له سيء النية في إبرامه العقود المتعددة، ومن ثمّ يمكن للمؤمن الغاء عقد التأمين وهذا ما أكدته المادة 113 قانون التأمينات بنصه، «يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين يقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن».

هذا النص نجد له مثيل في المادة 28 قانون التأمينات الفرنسي و فحوى المادة هو أنّ التأمين لا يكون باطلا، غير أنّ آثار التأمين تظل قائمة لمصلحة المؤمن بحيث لا يقدم هذا الأخير التعويض عن الخسارة كما أنّه وجزء لسوء نية المؤمن له يحتفظ بالأقساط، غير أنّ الأستاذ «ريبر» يرى في هذا الصدد أنّه إذا كان المؤمن في هذه الحالة غير ملزم بدفع لتعويض وهذا جزء على الغش الذي ارتكبه المؤمن له، فإنّه من ناحية أخرى لا يجوز له أن يجبر المؤمن له على دفع الأقساط التي لم يدفعها بعد.

المطلب الثاني: أن يكون التخلي منجزا وشاملا للشيء المؤمن عليه.

لقد تطرّق المشرع لهذا الشرط في المادة 115 من الأمر المتعلق بالتأمينات بنصه«.....ووجب أن يكون هذا التخلي تاما بدون أية شروط». هذا الشرط نص عليه المشرع الفرنسي في قانون التأمينات البحرية 172-27 « التخلي لا يكون لا جزئيا ولا شرطيا».

لهذا يجب أن يتخلى المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه بأكمله كما لا يجوز أن يجمع المؤمن له بين دعوى الخسارة و دعوى التخلي كذلك لا يجوز للمؤمن له في أي حال من الأحوال عند ممارسة التخلي أن يشترط أي شرط مهما كان نوعه واقفا كان أم فاسخا فمثلا عند انقطاع الأخبار لا يمكن للمؤمن له اشتراط العدول عن التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلى الميناء أو أنّ يشترط التخلي على البضاعة المهلكة مع إبقائه على البضاعة السالمة التي تمّ إنقاذها.

المطلب الثالث: ضرورة احترام مواعيد مماساة الحق في التخلي.

يتعين على المؤمن له عند اختياره نظام التخلي أن يحترم مواعيد المقررة في قانون التأمينات الجزائري وهذه المواعيد هي:

- خلال 3 أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث المادة 115.

- بعد انقضاء مدة 3 أشهر من يوم انعدام أخبار السفينة المادة 134.

- بعد انقضاء مدة 6 أشهر من يوم انقطاع الأخبار في ظروف الحرب المادة 134 الفقرة الرابعة.

و الحكمة من تخويل المؤمن له هذه المواعيد هي تمكينه من الاستعلام و التحقق من أهمية الهلاك.

وفي المقابل نصت المادة 135 قانون التأمينات أنّ المؤمن عليه أن يرد عن طلب التخلي خلال مدة شهر بالقبول أو الرفض، فإذا قبل المؤمن بدفع مبلغ التأمين المبين في العقد كاملا و تنتقل إليه ما تبقى من ملكية الشيء المتخلى عنه و إذا رفضت يكون للمؤمن له خيارين إما قبول التعويض بحسب جسامة الأضرار التي أصابته أو رفع دعوى التخلي أمام القضاء. و طبقا للمادة 121 قانون التأمينات تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمينات بمرور سنتين تبدأ سريانها من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الآجال المقررة لرفع دعوى التخلي.

المبحث الثالث: آثار التخلي.

مادام أنّ من أهم آثار دعوى الخسارة باعتبارها طريق عادي في التعويض نجد التزام المؤمن بدفع التعويض و حلوله محل المؤمن له في حقوقه و الدعاوى المرتبطة بالضرر، هذه الآثار لا نجدها فقط في دعوى الخسارة فحسب بل نجدها أيضا في دعوى التخلي غير أنّ هذا الأخير مادام أنّه نظام خاص بالتأمين البحري باعتبار أنّ المؤمن يدفع مبلغ التعويض كاملا إلى جانب انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه.

المطلب الأول: انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن.

إذا أعلن التخلي و قبل أو حكم بصحته كانت الأشياء المؤمن عليها ملكا للمؤمن ابتداء من وقت لتبليغ بالتخلي أي أنّ الترك هو عمل بإرادة منفردة يترتب عليه نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها من المؤمن له إلى المؤمن و هذا طريق لانتقال الملكية خاص بالقانون البحري . و هذا ما أكده المشرع الجزائري في الفقرة 03 المادة 115 قانون لتأمينات بنصها» في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن».

المشرع أخذ هذا الحكم و طبق ما جاء به في المادة 27-172 من قانون التأمينات البحرية الفرنسية (المادة 02/31 قانون 67-522 المؤرخ في 03-07-1967)، كما كرس المشرع الإنجليزي المبدأ نفسه في المادة 63 الفقرة الأولى من القانون الإنجليزي للتأمينات سنة 1906 ونصت على ما يلي: «عندما يكون التخلي صحيح، يحق للمؤمن ملكية مصلحة المؤمن له، في كل ما تبقى من الشيء المؤمن عليه، وكذا كل حقوق الملكية المرتبطة به».⁽¹⁾

في المقابل هناك بعض التشريعات تنص ضمن قانونها الخاص بالتأمينات البحرية أنها إذا قبل الترخ الذي تمّ التبليغ عنه أو اعتبر صحيحاً فإنّ المؤمن يعتبر مالكا الشيء المتروك من وقت وقوع لكارثة، وهو ما يعني أنّ نقل ملكية المؤمن يكون بأثر رجعي إذ تنتقل ملكية الشيء المتروك إلى المؤمن من وقت وقوع لخطر لا من وقت إعلان الترخ أو التخلي⁽²⁾ في نفس السياق إذ رفض المؤمن ايجاب المؤمن له بالتخ فإنّ المؤمن له يلجأ إلى القضاء للحصول على حكم بصحة التخلي، و ينطلق رفض المؤمن للتخلي عادة من أنّه يكون ضارا به كما لوقع لتخ على حطام سفينة تسيره الأمواج والرياح و التيارات المائية في اتجاهات شتى مما يجعله عرضة للاصطدام بمنشآت بحرية عائمة أو ثابتة الأمر الذي يعرضه للمسؤولية باعتباره حارسا الأشياء⁽³⁾، و هذا الرفض للتخلي لا يعفى المؤمن من دفع التعويض المستحق و هذا ما أشار إليه المشرع الجزائري في نظام الخسائر الكاملة إذ هو تعويض عن القيمة الكاملة للشيء المؤمن عليه دون انتقال الملكية، فالفرق الوحيد بين التعويض بالتخلي و نظام الخسائر الكلية هو انتفاء الملكية في هذا الأخير.

المطلب الثاني: تلقي التعويض الكامل.

إنّ للمؤمن له بممارسته لنظام التخلي، يتحصل على التعويض لكامل، على الضرر الذي أصابه في حدود المبلغ المتفق عليه في وثيقة التأمين، فالتعويض بطريق التخلي ينطبق على نفس المبدأ الذي ينطبق على الطرق الأخرى في تسوية الخسارة و هو المبدأ التعويضي و هذا ما أكدّه المشرع الجزائري في المادة 30 من قانون التأمينات⁽⁴⁾ و التي نصت على أنّه « يعطي التأمين على الأملاك للمؤمن له، في حالة وقوع حدث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين و ينبغي ألا يتعدى التعويض مبلغ قيمة استبدال الملك المنقول المؤمن أو قيمة إعادة بناء الملك العقاري المؤمن عند وقوع الحدث...» نفس الحكم نجده في نص المادة 623 القانون المدني الجزائري⁽⁵⁾ بنصها « لا يلتزم

1 كمال كهيبة-المرجع السابق-ص77.

2 د.عبد القادر العطير.د.باسم محمد ملحم-المرجع السابق-ص568.

3 د.عبد الفضيل محمد أحمد-المرجع السابق-ص580.

4 عدلت المادة بموجب القانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتضمن قانون التأمينات.

5 الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم.

المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين مثال ذلك إذا كانت القيمة الحقيقية للسفينة تبلغ 20000 دج و قام المؤمن له بالتأمين على 10000 دج فقط و تعمل الجزء الباقي فإن التعويض الذي يتلقاه عن الخسارة الكلية عند لتخلي هي قيمة 10000 دج وليست قيمة 20000 دج.

الخاتمة :

وصفوة ما تقدّم فإن نظام التخلي من خلال جميع حالاته تشترك في عنصر واحد هو أنّ الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه على درجة كبيرة من الجسامة بحيث أنّ الخسارة قد تكون حقيقية مثل غرق السفينة و هلاكها و قد تكون حكمية مثل انعدام أو انقطاع الأخبار.

من جهة أخرى يترتب على هذا النظام تحويل ملكية الأشياء المؤمنة بأثر رجعي من تاريخ الإخطار بالتخلي إلى جانب دفع مبلغ التعويض في المدة القانونية المحددة أو المتفق عليها.

و أمام هذه الخصوصية التي يتمتع بها نظام التخلي ألا يمكن تصوّره في مجالات أخرى كالتأمين على السيارات، أين يمكن للمؤمن له أن يتنازل عن ملكية سيارته للمؤمن مقابل تلقي التعويض الكامل.

الهوامش :

- 1/ د. أحمد محمود خليل موسوعات التشريعات البحرية تأصيلا و فقها و قضاء المكتب الجامعي الحديث مصر 2010.
- 2/ د. بهجت عبدالله قايد العقود البحرية دار النهضة العربية مصر الطبعة الأولى 1996.
- 3/ د. علي بن غانم التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2000.
- 4/ د. عادل علي المققادي القانون البحري دار الثقافة للنشر التوزيع الأردن الطبعة الأولى 1999.
- 5/ د. عبد القادر العطر، باسم محمد ملحم الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دار الثقافة للنشر و التوزيع الأردن الطبعة الأولى 2009.
- 6/ د. عبد الفضيل محمد أحمد القانون الخاص البحري دار الفكر و القانون مصر الطبعة الأولى 2011.
- 7/ كمال كهينة التخلي في التأمين البحري مذكرة ماجيستر كلية الحقوق جامعة الجزائر 2008.
- 8/ د. محمد نصر محمد الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة مكتبة القانون و الإقتصاد المملكة العربية السعودية الطبعة الأولى 2012.
- 9/ د. محمد القبلي القانون البحري دار النهضة العربية مصر 2011.
- 10/ د. مصطفى كمال طه القانون البحري دار الجامعة الجديدة للنشر مصر 1998.
- 11/ د. مصطفى كمال طه أساسيات القانون البحري منشورات الحلبي الحقوقية لبنان الطبعة الأولى 2006.
- 12/ د. معراج جديدي محاضرات في قانون التأمين الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر الطبعة الثالثة 2009.
- 13/ هشام فرعون القانون البحري مطبعة كرم سوريا 1976.
- 14/ الأمر رقم 0795 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04 06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتعلق بالتأمينات.
- 15/ الأمر رقم 5875 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم.