

التخلي في التأمين البحري

Renouncing in maritime insurance

د. سهام بوكلاب⁽¹⁾

كلية الحقوق

جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 1 (الجزائر)

Guennajalil1411@gmail.com

تاريخ النشر	تاريخ القبول:	تاريخ الارسال:
31 أكتوبر 2021	20 أوت 2021	08 أفريل 2021

المخلص:

إن الكوارث الكبرى التي تلحق بالسفينة أو البضاعة المنقولة على متنها تتيح للمؤمن له حق حصري وخاص بالتأمين البحري فقط ألا وهو حق التخلي. والتخلي هو نظام وجد من أجل تعويض الخسارة الكبيرة التي تلحق المؤمن له نتيجة خطر بحري مضمون لحق بالسفينة في حالة التأمين البحري على السفينة، أو لحق البضاعة في حالة التأمين البحري على البضائع. لكن تطبيق نظام التخلي لا يكون إلا بتوفر الشروط والحالات المحددة التي حددها قانون التأمينات الجزائري، وتطبيق هذا النظام يترتب عليه آثار يلتزم بتنفيذها كل من المؤمن والمؤمن له.

الكلمات المفتاحية: التخلي، الخسارة الكبيرة، التأمين البحري، السفينة، البضاعة المشحونة.

Abstract:

Major disaster come to a ship or goods transported on gives the insured an exclusive and special right only for maritime insurance that is right of renouncing. Renouncing is a regime created to indemnify the big damage that come on the insured due to a guaranteed maritime risk occurred on the ship in case of ship maritime insurance or on the transported goods in case of goods maritime insurance. The application of renouncing regime won't be only by providing conditions and specific cases that are defining in Algerian insurance cod, and the application of this regime causes effects that the insurer and the insured are obliged to their execution.

key words: renouncing regime, big damage, maritime insurance, ship, shipped goods.



مقدمة:

ركوب الإنسان للبحر ارتبط دائما بالظروف العصبية والصعبة وحدثت المخاطر التي تسبب في غالب الأحيان أضرارا جسيمة، لكن كل هذا لم يمنع الإنسان منذ قديم الزمان من صنع السفن والإبحار بها رغم بساطتها وافتقارها لوسائل الحماية، وقد جاب بها البحار والمحيطات، لكن ذلك قد سبب الكثير من الحوادث المؤلمة التي خلفت خسائر بشرية ومادية، هذا ما دفع إلى البحث عن وسائل تقلل من حجم الخسائر التي تحصل، مما أدى إلى ظهور بوادر التأمين البحري في شكل بسيط، لتتطور بمرور الزمن لتصبح فيما بعد ما يعرف بالتأمين البحري الذي أسهم بشكل فعال في تقليل الخسائر المادية، وهذا النوع من التأمين قد تميز بمجموعة من القواعد والأحكام الخاصة التي مكنته من حماية السفن والبضائع التي تجوب البحار والمحيطات، وتجنب الخسائر التي تحدث في أثناء ممارسة الملاحة البحرية، ومن أبرز وأهم هذه القواعد قاعدة نظام التخلي التي انفرد بها التأمين البحري عن باقي فروع التأمين الأخرى، هذا ما يدفعنا للتساؤل: ما هو نظام التخلي؟ وكيف يتم تطبيق هذا النظام على أرض الواقع؟ لإعداد هذا البحث تم استخدام المنهج الوصفي من أجل إدراك حقيقة نظام التخلي والمنهج التحليلي لفهم القواعد المنظمة لهذا النظام.

لدراسة هذه الإشكالية تم تقسيم البحث إلى مقدمة، ومبحثين، المبحث الأول تحت عنوان: مفهوم التخلي وشروطه، مقسم إلى مطلبين، المطلب الأول بعنوان: مفهوم التخلي والمطلب الثاني بعنوان: شروط التخلي وإجراءاته، مقسم إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: شروط التخلي، والفرع الثاني بعنوان: إجراءات التخلي، والمبحث الثاني تحت عنوان: حالات التخلي وآثاره، مقسم إلى مطلبين، المطلب الأول بعنوان: حالات التخلي، مقسم إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: حالات التخلي عند التأمين على السفينة، والفرع الثاني بعنوان: حالات التخلي عند التأمين على البضاعة، والمطلب الثاني بعنوان: آثار التخلي، مقسم إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها، والفرع الثاني بعنوان: حصول المؤمن له على مبلغ التعويض كاملا عند تطبيق التخلي، وخاتمة.

المبحث الأول: مفهوم التخلي وشروطه

التخلي يعتبر من الأنظمة القانونية الأصلية الخاصة بالتأمين البحري فقط باعتباره أحد طرق الحصول على التعويض، وهو طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة¹، وهذه المخاطر منصوص عليها في القانون أوفي وثيقة التأمين، كما أن الصفة الاستثنائية للتخلي تتجلى أيضا في أنه قاصر على التأمين البحري فقط².

نظرا للأهمية الكبيرة التي يكتسبها هذا النظام في مجال التأمين البحري لابد من تحديد ماهية التخلي ومعرفة شروط تطبيقه على أرض الواقع.

المطلب الأول: مفهوم التخلي

عرف الفقيه روديار التخلي بأنه نظام أصيل بالقانون البحري، بمقتضاه يتلقى المؤمن له مبلغ التأمين متخليا عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن. فالتخلي عميلة بمقتضاها يطلب المؤمن له ضحية بعض الضمانات من الكوارث تدعى بالكوارث الكبرى تعوضه بكامل مبلغ التأمين، مقابل نقل ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن، وهذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي وقضى به منذ أكثر من قرن من الزمن.

ويعرف نظام التخلي لدى الكثير من القوانين المقارنة باسم الترك، وهو الاسم المستعمل في أمر 1681 للويس الرابع عشر للتجارة البحرية، وتستعمل بعض القوانين العربية مصطلح الترك كما هو الحال في القانون المصري في حين أن الجزائر تبنت مصطلح التخلي³.

تطرق المشرع الجزائري إلى نظام التخلي في الباب الخاص بالتأمينات البحرية في المواد 115 و134 و153 من الأمر 95-07، كما نص عليه في المادة عشرين من وثيقة التأمين على السفينة. فالتخلي ليس هو الطريق العادي الذي يفترض سلوكه عند وقوع الخطر البحري وحصول الأضرار، وإنما هو استثناء يرد على القاعدة العامة في التعويض يلجأ إليه المؤمن له في حالات خاصة، معينة ومحددة في القانون، وكذا في وثيقة التأمين البحري، وعند تحقق حالة من هذه الحالات التي تم تحديدها يحق للمؤمن له المطالبة بتطبيق نظام التخلي، وبالتالي حصوله على كامل مبلغ التأمين، لكن بشرط أن يتخلى المؤمن له على ملكية الشيء المؤمن عليه وكافة حقوقه المتعلقة به لصالح المؤمن، وأعن كل ما تبقى من الشيء المؤمن عليه بعد تحقق الخطر للمؤمن.

والتخلي ليس طريقا استثنائي فحسب، بل هو طريق اختياري أيضا، فالمؤمن له هو الذي يقرر اللجوء إليه من عدمه دون تدخل من المؤمن، فيجوز للمؤمن له رغم توفر شروط التخلي أن يلجأ إلى دعوى الخسارة، غير أن المؤمن له إذا أراد أن يتبع دعوى التخلي فيجب عليه إعلام المؤمن بذلك صراحة⁴.

أما في غير أحوال المخاطر الجسمية أو البليغة فليس للمؤمن له إلى دعوى الخسارة ولا يملك خيارا آخر، وهو مجبر على إتباع هذا الطريق فقط.

فالتخلي نظام بحري أصيل خاص بالتأمين البحري وحده، وهو سبب خاص لنقل الملكية لانظير له في التأمين البري، ومن هذا الوجه تتجلى ذاتية التأمين البحري واستقلاله بقواعد قانونية خاصة واستثنائية عن غيره من أنواع التأمين الأخرى⁵.

ويرى البعض أن التخلي نظام عريق يضرب بجذوره في أعماق التاريخ حيث ارتبط في نشأته بحالة هلاك السفينة بسبب انقطاع أخبارها، حيث كان المؤمن يدفع تعويضا مؤقتا للمؤمن له يسترده إذا وصلت السفينة سالمة خلال مدّة معينة⁶.

فنظام التخلي نشأته قديمة ورغم عدم تمكننا من تحديد الفترة الأولى لظهوره بشكل دقيق ومحدد إلا أن الأكد أن التخلي قد ارتبط ظهوره بممارسة الملاحة البحرية في العصور القديمة، وهذا إن دل على شيء إنما يدل على الأهمية البالغة التي يكتسيها التخلي مند القدم وإلى غاية اليوم.

المؤمن له يحصل على مبلغ التعويض كاملا عندما تتوفر شرط التخلي ويختار تطبيقه وهذا أمر لا يمكن حصوله في دعوى الخسارة⁷، وفي هذا السياق تنص مادة 114 من الأمر 95-07 على ما يلي: "تعوض الأضرار والخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي وفقا لأحكام المواد 115 و134 و143 من هذا الأمر."⁸

إن حق التخلي لا يثبت إلا لملك الشيء المؤمن عليه، لأن التخلي ناقل للملكية وبالتالي فإن المؤمن له الذي لا يكون مالكا للشيء المؤمن عليه كالدائن الممتاز أو الدائن المرتهن ليس له حق التخلي، ويجب أن يقتصر على دعوى الخسارة البحرية لأنها السبيل الوحيد المتاح أمامه، لكن التخلي يجوز من وكيل عن مالك الشيء المؤمن عليه، بيد أنه لا يجوز للربان أن يقوم بالتخلي لأنه وكيل عام عن المالك وليس له الحق إلا في أعمال الإدارة دون أعمال التصرف، والتخلي عمل من أعمال التصرف وليس له علاقة بالإدارة وهذا ما لم يكن الربان حاصلًا على وكالة تسمح له بالتصرف وبالتالي جواز استعماله حق التخلي وممارسته، كما لا يجوز التخلي من قبل المدير المجهز لسفينة مملوكة لعدد أشخاص على الشيوخ، إذ أن له أن يقوم بأعمال الإدارة المعتادة دون أعمال التصرف ما لم يكن مزودا بوكالة خاصة مثله في ذلك مثل الربان.

إن استعمال حق التخلي يبقى اختياريًا للمؤمن له وليس مفروضًا عليه، حيث لا يمكن إجباره على استعماله، لكن هذا إذا لم يكن الحادث منحصرا في انقطاع الأخبار إذ أن هذه الحالة هي التي تفرض طريقا واحدا للحصول على التعويض وهو طريق التخلي، إذ يكون من المستحيل الاعتماد على دعوى الخسارة للحصول على تعويض⁹.

فالتخلي حق مقرر لمصلحة المؤمن له دون سواه، ولا يتم استعماله إلى وفقا لشروط ومواعيد محددة، ولقد نص المشروع الجزائري على ذلك بمقتضى المادة 115 من الأمر 95-07 والتي جاء فيها: "إذا اختار المؤمن، كما هو منصوص في المادتين 134 و143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أية شروط، على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة

مضمونة الوصول، أوبعقد غير قضائي خلال 3 أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي وانقضاء الأجل التي تسوغه.

ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية.

في حالة قبول التخلي، يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن.¹⁰

المطلب الثاني: شروط التخلي وإجراءاته

التخلي لا يمكن تطبيقه إلا إذا توافرت مجموعة من الشروط، وتم إتباع إجراءات معينة، وسيتم التطرق إليها فيما يلي.

الفرع الأول: شروط التخلي

هناك أربعة شروط لا بد من توافرها والتي يمكن إستخلاصها من المادة 115 من الأمر 95-07، وهي:

أولاً - أن ينصب التخلي على جميع الاموال المؤمن عليها:

التخلي يشمل جميع الأشياء المؤمن عليها والتي كانت محلا للتأمين، فإذا كان التأمين حاصلًا على السفينة ولم تتعدد التأمينات بشأنها فإن التخلي ينصب عليها أو على حطامها الذي تخلف بعد وقوع الحادثة البحرية، وكذلك يشمل التخلي ملحقات السفينة، والتعويضات المستحقة على الغير بسبب الأضرار التي أصابت السفينة، وكحصة مالك السفينة في الخساره البحرية المشتركة إذا اقتضت سلامة الرحلة تضحية جانب السفينة، وذلك متى تقرر الحق في ذلك قبل وقوع الحادثة البحرية التي استتبع التخلي، كما تعتبر أجره النقل من ملحقات السفينة ولذلك يشملها التخلي أيضا، إلا أن التخلي لا يشمل الإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة، وكذلك لا يشمل التخلي المكافأه المستحقة للسفينة بسبب المساعدة البحرية¹¹ التي قدمتها لسفينة أخرى قبل وقوع الخطر الذي استتبع التخلي.

فالتخلي عن السفينة يشمل ملحقاتها المؤمن عليها، وكذلك جميع الحقوق التي تكون له بسبب الشيء المؤمن عليه كالحقوق التي تكون له اتجاه الغير المسؤول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة، والحقوق المترتبة له اتجاه المشتركين في الخسائر المشتركة¹².

إذا كان التخلي متعلقا بالبضائع فيشمل البضائع المؤمنة وما يتم إنقاذه منها أو ثمن ما تم بيعه من البضائع المنقذة.

وفي حالة قيام المؤمن له بتأمين جزء من السفينة أو البضاعة وأبقى الجزء الآخر غير مؤمن فإنه يحتفظ بالجزء غير المؤمن ويتخلى عن الجزء المؤمن والتخلي لا يشمل الأشياء المؤمن عليها التي لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث فلا يجوز أن يكون ذلك وسيلة إثراء للمؤمن له، ولا يجوز للمؤمن له أن يتسلم المبلغ المقابل لقيمة الأشياء المؤمن عليها ويحتفظ في نفس الوقت بملكية الأشياء التي تدخل في نطاق التخلي¹³.

ثانياً - أن يكون التخلي غير معلق على شرط:

انطلاقاً من نص المادة 115 السالفة الذكر نجد أن التخلي يجب أن يكون تاماً وبدون أية شروط أي أنه لا يجوز أن يكون التخلي معلقاً على شرط، فالمؤمن له لا يجوز له أن يشترط في التخلي لانقطاع الأخبار فسخ التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن وتعليق التخلي على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فحسب بل إن التخلي ذاته يكون باطلاً، ولا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للتخلي على شرط، وبطلان التخلي الشرطي يعتبر بطلاناً مطلقاً لاعتباره من النظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته وهذا بالرجوع إلى نص المادة 96 من الأمر 95-07 التي تعتبر أن المادة 115 هي من النظام العام ويجب على المتعاقدين الالتزام بأحكامها ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

ثالثاً - التخلي لا يقبل الإنقسام:

يقصد بعدم قابلية التخلي للانقسام أن المؤمن له لا يكون له التخلي عن جزء من الأشياء المؤمن عليها في مقابل جزء من تعويض التأمين على أن يحتفظ بالحق في ممارسة دعوى الخسارة بالنسبة للجزء الباقي، غير أنه إذا قسمت البضاعة في وثيقة التأمين إلى مجموعات جاز للمؤمن له أن يقصر التخلي على مجموعة دون أخرى¹⁴.

المؤمن له لا يمكنه الجمع بين دعوى التخلي ودعوى الخسارة في نفس الوقت وإنما يجب عليه أن يختار أي الدعويين سيختار وأي الطريقتين سيسلك من أجل المطالبة بالتعويض عن الضرر الحاصل.

رابعاً - أن يقبل المؤمن التخلي أو يقضي بصحته:

وباعتبار أن التخلي لا يقع بقوة القانون وإنما هو رخصة تقررت لمصلحة المؤمن له الذي يكون له الخيار بين التمسك بالتخلي أو الاكتفاء بطلب تعويض الضرر الذي أصابه مع الاحتفاظ بالشئ المؤمن عليه، لذلك لا بد أن يوضح المؤمن له عن رغبته في التخلي، غير أن التخلي لا يقع بناءً على ذلك فقط، بل لا بد من موافقة المؤمن فإذا حصلت هذه الموافقة أصبح التخلي باتاً ولا يجوز لأي واحد من الطرفين الرجوع عنه.

وقبول المؤمن للتخلي يمكن أن يكون صريحا، كما يمكن أن يكون ضمنيا ويتبين القبول الضمني من ظروف الحال، فإذا نازع المؤمن في حصول التخلي وجب على المؤمن له رفع الأمر إلى المحكمة من أجل الفصل في صحته، ومتى قضت المحكمة بوقوع التخلي وصار هذا الحكم حائزا لقوة الشيء المقضي به أصبح التخلي نهائيا ولايجوز لأحد الطرفين الرجوع فيه، لكن يحق للمؤمن له حق الرجوع عن التخلي واللجوء إلى دعوى الخسارة إذا لم يصبح التخلي نهائيا كما هو الشأن في الفترة السابقة على قبول التخلي من قبل المؤمن أو طالما أن الحكم الصادر بصحة التخلي لم يحز قوة الشيء المقضي به¹⁵.

الفرع الثاني: إجراءات التخلي

التخلي هو رخصة قانونية للمؤمن له لامتثال لها في باقي فروع التأمين الأخرى، لأن الأصل هو أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالبا التعويض عن الأضرار التي لحقت بالشيء المؤمن نتيجة خطر مضمون عن طريق دعوى الخسارة، فإذا توافرت الشروط القانونية لطلب التخلي وجب على المؤمن له أن يتبع الإجراءات التالية¹⁶ :

بالرجوع إلى المادة 115 السالفة الذكر نجد أن المشرع تطرق إلى هذه النقطة بقوله: "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو يعقد غير قضائي خلال ثلاثة (03) أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه"¹⁷.

يجوز للمؤمن له بعد إبداء رغبته في التخلي أن يعود ويطلب التسوية بطريق الخسارة، وبالمثل يستطيع المؤمن له أن يحل التخلي محل دعوى الخسارة وللمؤمن أن يتنازل عن حقه في التخلي، وهذا التنازل قد يكون صريحا أو ضمنيا، ولما كان التنازل لايفترض فإنه يجب أن تتجلى رغبة المؤمن في التنازل بوضوح من الظروف والملابسات.

ويعد تنازلا عن التخلي بوجه خاص إذا علم المؤمن له بالحادث البحري الذي يجيز له طلب التخلي وطلب التسوية بطريق الخسارة، وقبل جزءا من تعويض التأمين، ولهذا لا بد للمؤمن له أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن صراحة¹⁸، وذلك يكون عن طريق إعلان بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو يعقد 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 95-07 والمتعلقة بحالات التخلي.

يجب على المؤمن له عند إبداء رغبته في التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين التي قام باكتتابها على الشيء المؤمن عليه أو التي يعلم بوجودها، وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المؤمن له على مبلغ أكبر مما يستحقه،

فيحقق بذلك إثراء ونفعا يفوق الضرر اللاحق به، وأن مجموعهما لا يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، وأيضا من أجل أن يعرف المؤمن ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال التأمين في حالة غش المؤمن له أو تخفيض التأمين إذا كان هناك تعدد تأمينات من غير غش أو تدليس كما أن إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي لايضعفه من التزامه بتخفيف أثار الحادث المؤمن منه، ومثال ذلك انقاذ السفينة الغارقة أو الجانحة وبدله قصار جهده في تخليص الأشياء المؤمن عليها¹⁹، وذلك لايؤثر على حقه في طلب التخلي عن الأشياء المؤمنة مادام قد قام بذلك وفقا للإجراءات والمواعيد المقررة قانونا، وهذا من أجل تشجيع المؤمن له على بدل قصار جهده في حماية الأشياء المؤمن عليها ومحاولة إنقاذها أو التقليل من الخسائر أثناء وقوع الخطر المضمون بغية حماية مصلحة المؤمن الذي تنتقل إليه ملكية الشيء.

المبحث الثاني: حالات التخلي وأثاره

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 114 من الأمر 95-07 على أنه: "تعوض الأضرار والخسائر في حدود التلف الحاصل، ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لأحكام المواد 115، 134، 135 من هذا الأمر."

من خلال نص هذه المادة نجد أن التخلي طريق استثنائي لايجوز اللجوء إليه إلا في حالات محددة وهذا ما أشارت إليه المادة 134 من الأمر 95-07 وباعتبار أن نص المادة 134 لا يعتبر من النظام العام طبقا لأحكام المادة 96 من نفس الأمر فإنه يمكن لوثائق التأمين أن تعتمد على تعداد مختلف لحالات التخلي كأن توسع أو تضيق فيها، بالتالي لانعود إلى نص المادة 134 إلا في حالة عدم ذكر وثيقة التأمين لحالات التخلي، أما إذا تطرقت لها وذكرتها وعددتها فلامحل للرجوع إلى نص المادة 134 باعتبار أن الخاص يقيد العام، وأن العقد هو شريعة المتعاقدين، ويترتب عن تطبيق نظام التخلي أثار سيتم التطرق لها بالتفصيل فيما بعد.

المطلب الأول: حالات التخلي

التخلي يتم تطبيقه في حالة التأمين البحري على السفينة، كما يطبق في حالة التأمين البحري على البضائع، وسيتم التفصيل في ذلك.

الفرع الأول: حالات التخلي عند التأمين السفينة

نجد أن وثيقة التأمين على السفن الجزائرية قد نظمت حالات التخلي بمقتضى المادة 20 منها والمادة تبين حالات التخلي حيث تنص على ما يلي: "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

- 1- الفقدان الكلي للسفينة.
- 2- عدم أهلية السفينة للملاحقة واستحالة إصلاحها.

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

4- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة (3) أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر."

أولاً - الفقدان الكلي للسفينة:

حالة الهلاك الكلي للسفينة وتشمل كل حالة تهاك فيها السفينة هلاكا فعليا بحيث يتعذر معه استعمالها مرة أخرى، ويدخل في هذه الحالة غرق السفينة²⁰ من جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار الآلات، كما يدخل ضمن مفهوم الفقدان الكلي جنوح السفينة مع كسر رئيسي فيها يمنعا من متابعة السفر وبذلك تتحول إلى حطام.

هناك فارق بين الاختفاء الناتج عن الغرق وانغمار السفينة في المياه وبين الإلتلاف الكلي الناتج عن الجنوح والكسر الذي يلحق السفينة، ففي حالة الغرق تختفي السفينة تماما في مياه البحر بحيث لا يتخلف عنها أي حطام، أما في حالة الإلتلاف الكلي فتتحول السفينة إلى حطام وتفقد صفتها كسفينة²¹.

ثانيا - عدم أهلية السفينة للملاحقة واستحالة إصلاحها:

عدم الصلاحية للملاحقة هو عدم قدره السفينة على متابعة السفر بسبب حالتها المادية، ويجب أن يكون عدم الصلاحية للملاحقة ناشئا عن خطر بحري يضمنه المؤمن حتى يجوز التخلي، ومن الثابت أن عدم الصلاحية للملاحقة لا يمكن أن يشبه بالهلاك الكلي وبالتالي لا يجوز التخلي إلا إذا كان محققا بصفة نهائية فعدم الصلاحية هو استحالة إصلاح السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث، ولا يعتد في حساب نفقات الإصلاح بفرق التجديد، أي بزيادة قيمة السفينة لاستبدال أجزاء جديده بأجزاء قديمة مستعملة، إذ أن حسم فرق التجديد واجب إذا تعلق الأمر بتحديد مقدار التعويض المستحق للمؤمن له بمقتضى دعوى الخسارة البحرية حتى لا يتم إثراء المؤمن له من خلال التأمين، أما فيما يتعلق بالتخلي فينتفي احتمال إثراء المؤمن له لأنه يتخلى عن السفينة للمؤمن دون إصلاحها.

وتعتبر السفينة أيضا غير صالحة للملاحقة إذا كانت قابلة للإصلاح، ولكن تعذر إجراؤه في ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه، لكن بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان، حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح، وكذلك بشرط أن يثبت أن المجهز لم يكن باستطاعته إيصال قطع التبديل الضرورية إلى ميناء الإرساء.

وعدم الصلاحية للملاحقة يجب أن يكون ناشئا عن حادث بحري يضمنه المؤمن ويغطيه، أما إذا كان عدم الصلاحية ناشئا عن قدم السفينة، أو عيب خاص بها، أو كان راجع إلى خطأ

المجهز المؤمن له، فإنه لا يجيز التخلي، ولا بد أن يكون عدم الصلاحية للملاحه ناشئ عن حادث بحري مضمون، وإذا ادعى المؤمن أن عدم الصلاحية راجع إلى عيب خاص أو إلى فعل شخصي من المؤمن له فعليه إثبات ما يدعيه.²²

ثالثاً - تجاوز قيمة إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة

إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين، أي 75 % من القيمة الإجمالية، وفي هذه الحالة يتعين على المؤمن له حتى يحصل على قبول المؤمن للتخلي وموافقتة عليه أن يقيم الدليل على أن نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تصل إلى ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة على السفينة وهو ما يعادل 75 %، كما يجب أن يكون الخطر الذي نتج عنه الضرر هو خطر مضمون، وهذه النسبة المحددة في حالة التلف فهي بالنظر إلى مبلغ التأمين أو ما يعرف بالقيمة المؤمنة وبغض النظر عن القيمة الحقيقية للشئ المؤمن، وفي حالة لم تبلغ قيمة الضرر الحاصل ثلاثة أرباع القيمة فلا مجال لتطبيق التخلي، والحصول على العويض يكون عن طريق دعوى الخسارة فقط.²³

رابعاً - انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة (3) أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر؛

إن انقطاع أخبار السفينة هو أقدم حالات التخلي وأكثرها فائدة ومنفعة للمؤمن له، حيث أنه إذا لم يرد خبر على السفينة المؤمن عليها خلال مدة معينة افتراض هلاكها، ومن ثمة جاز للمؤمن أن يتخلى عن السفينة المؤمن عليها، ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة.

على أن انقطاع الأخبار لا يجيز التخلي إلا إذا مضت مواعيد معينة ومحددة، وتحسب هذه المواعيد من وقت قيام السفينة بالسفر إذا لم ترد عنها أخبار أو من الوقت الذي وردت فيه آخر الأخبارها²⁴، وحددتها المادة 134 من الأمر 95-07 ب3 أشهر في الأحوال العادية، أما إذا تعلق الأمر بالحوادث الحربية فيمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر وهذه المواعيد تحسب من وقت قيام السفينة بالسفر إذا لم ترد عنها أخبار منذ إقلاعها وانطلاقها من الميناء، أو من تاريخ آخر خبر وصل عن السفينة ولا يشترط أن تكون الأخبار مقدمة من السفينة بل يعتد حتى بالأخبار اللاحقة عن السفينة من طرف الغير.²⁵

وفي حالة انقطاع الأخبار عن السفينة يجوز للمؤمن دون حاجة لإثبات هلاك السفينة أن يتخلى عنها للمؤمن دون الحاجة إلى حجج أو دلائل أو إثباتات أخرى²⁶ حيث أن انقطاع الأخبار لمدة 3 أشهر أو 6 أشهر في حالة الحرب وإثبات هذا الانقطاع دليل دامغ وحجة كافية

للمؤمن له من أجل المطالبة بالتخلي والحصول عليه، هذا بالنسبة لحالات التخلي الخاصة بالسفينة والتي حددتها وثيقة التأمين على السفن الجزائرية وكذا قانون التأمينات الجزائري.

الفرع الثاني: حالات التخلي عند التأمين على البضاعة

بالنسبة للبضاعة نجد أن المادة 143 من الأمر 95-07 قد حددت حالات التخلي الخاصة بها وتنص المادة على: "ماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

- 1- فقدان الكلي للبضائع،
- 2- خسارته أو تلف يفوق (3/4) قيمة البضائع،
- 3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي،
- 4- عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة (3) أشهر،
- 5- انعدام الأخبار عن السفينة مدته تزيد عن ثلاثة (3) أشهر.²⁷

أولا - فقدان الكلي للبضائع:

إن فقدان الكلي للبضائع يشمل كل حالة تهلك فيها البضاعة هلاكا كلياً بحيث لا يتبقى منها شيء، ولا ينجو أي جزء من البضاعة وتكون نسبة الهلاك كلية ولا يقصد بالهلاك هنا الهلاك المادي أي فقد الملكية فقط، وإنما يشمل أيضا فقد حيازة الشيء المؤمن عليه بصفة نهائية، ومثاله سقوط البضائع في الماء واستحالة استعادتها، وبذلك يخسر المؤمن له كل بضاعته ولا يبقظ منها شيء، وهذا ما يجيز له طلب التخلي من المؤمن له²⁸.

ثانيا - خسارة أو تلف يفوق (3/4) قيمة البضائع:

وتعتبر هذه الحالة من أقدم حالات التخلي بعد حالة انقطاع أخبار السفينة فقد عرفت في ظل مرشد البحر في القرن السادس عشر، وكل ما طرأ عليها من تعديل بعد ذلك قد انصب على نسبة التلف أو الهلاك التي يجوز طلب التخلي عند وجودها فقد أصبحت هذه النسبة ثلاثة أرباع بدلا من النصف، وتحتل هذه الحالة مكانة مهمة في التأمين على البضائع، إذ أن معظم حالات التخلي عن البضاعة تنطوي تحت حالة فقدان الكلي للبضائع، وهي على خلاف ذلك لاتحتل أهمية كبيرة في التأمين على السفن لأن حالات التخلي غالبا ما ترتبط بعدم الصلاحية في تأمين السفن.

ولا يكفي فقط هلاك ثلاثة أرباع البضاعة من أجل طلب التخلي، وإنما يجب أن يكون الخطر الذي كان الهلاك أو التلف نتيجة له من الأخطار التي يغطيها التأمين، فمثلا لو أن البضاعة هلك ثلاثة أرباعها ولم يكن ذلك نتيجة مخاطر البحر وإنما نتيجة عيب ذاتي في

البضاعة المؤمنة فإنه لا يحق للمؤمن له طلب التخلي ويجب عند حساب نسبة الثلاثة أرباع القيمة المؤمنة الاعتماد بالهلاك أو التلف المادي للشيء المؤمن عليه دون الاعتماد بما ينفق عليه من مصروفات²⁹.

ثالثاً - بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي:

يمكن أن تصاب البضاعة المؤمن عليها بتلف مادي خلال الرحلة البحرية بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن دون أن تصاب السفينة أو أن تصاب إصابة جسيمة، وحينئذ يتم بيع البضاعة التالفة خلال الرحلة لأنه من المستحيل أن تصل البضاعة إلى الميناء المقصود سالمة وهذا ما يجيز للمؤمن له التخلي عنها،³⁰ وتعتبر هذه الحالة من أحدث حالات التخلي من حيث الظهور، إذ لم ترد في أمر البحرية، ولا في مرشد البحر، والتقنين التجاري الفرنسي كان خالي من النص على هذه لحالة، والوثائق الفرنسية تنص على هذه الحالة ابتداء من سنة 1888، ووثيقة سنة 1919 كانت أكثر وضوحاً إذ أجازت التخلي في حالة بيع البضائع بسبب التلف المادي للأشياء المؤمن عليها وذلك على إثر حادث يضمنه التأمين، وجواز التخلي في حالة بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي يكون بتوفر شروط هي على التوالي:

- أن يكون سبب البيع هو التلف المادي الذي لحق بالبضائع.
- يجب أن يقع البيع في موضع يختلف عن ميناء الرحيل أو ميناء الوصول شريطة ألا تضطر السفينة بعد مغادرتها ميناء الرحيل إلى الرجوع إليه مرة أخرى لسبب أو لآخر.
- يجب أن يكون التلف اللاحق بالبضائع والذي يبرر البيع قد وقع نتيجة حادث يغطيه التأمين.
- ولا يجوز المطالبة بالتخلي إلا عندما تتعرض البضائع للتلف والبيع أثناء الرحلة ويكون المؤمن بالتالي مجبراً ولا يملك حرية التصرف في بضائعه.³¹

رابعاً - عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة (3) أشهر:

وهي حالة من أقدم حالات التخلي سواء بالنسبة للسفينة أو بالنسبة للبضاعة إذ أن المؤمن له غالباً ما يعجز عن إثبات الهلاك الفعلي للسفينة وما عليها من بضائع لذا يعتبر انقطاع أخبار السفينة لمدة معينة قرينة على هلاك السفينة وما عليها من ضائع، وانطلاقاً من ذلك يجوز للمؤمن له بمقتضاها التخلي عن البضاعة والمطالبة بحقه الكامل في التعويض، إلا أن قرينة هلاك السفينة لا يأخذ بها إلا بعد مضي 3 أشهر في الظروف العادية ومضي 6 أشهر في أثناء الحوادث الحربية.

خامسا - انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة (3) أشهر؛

وهذه الحالة هي أيضا من أقدم حالات التخلي عن البضائع بعد حالة انقطاع أخبار السفينة، وعدم صلاحية السفينة للملاحة وتشمل في معناها الواسع كل حادث تتعرض له السفينة أثناء رحلتها ويؤدي إلى عجزها الدائم أو المؤقت عن مواصلة هذه الرحلة وعلى رأس الحوادث التي تؤدي إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة الغرق والجنوح مع الكسر، وغيرها من الأعطال التي تتعرض لها السفينة أثناء سيرها في البحر، فعدم صلاحية السفينة سبب كاف لجواز التخلي عن البضائع مادامت البضائع لم يتم البدء في إعادة نقلها بأي طريقة أخرى إلى جهة الوصول خلال ثلاثة أشهر لكن يشترط في عدم صلاحية السفينة كسبب للتخلي عن البضائع أن تكون نتيجة حادث يغطيه التأمين.³²

المطلب الثاني: آثار التخلي

إن تطبيق نظام التخلي والأخذ به من قبل المؤمن له والمؤمن عند وقوع الخطر وحصول الأضرار يترتب عنه نتائج وآثار يمكن حصرها في نقطتين، الأولى نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها من المؤمن له إلى المؤمن، والثانية حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا.

الفرع الأول: نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها

إن التخلي طريق استثنائي للحصول على التعويض، كما أنه طريق من طرق انتقال الملكية، حيث أن الشيء المتخلى عنه تنتقل ملكيته من المؤمن له لصالح المؤمن، وانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها أو ما تبقى منها عن طريق التخلي من المؤمن له إلى المؤمن نتيجة منطوقية لطابع التعويض في عقد التأمين، إذ أن المؤمن له يحصل بفضل التخلي على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه، إلا أنه لا يصح له أن يحتفظ في نفس الوقت بالشيء المؤمن عليه أو بما تبقى منه ولا تحقق إثراء وغنى من جراء التأمين البحري، فالمؤمن له قد تحصل على تعويض كامل يعادل قيمة الشيء المتخلى عنه، وبالتالي فإن السفينة أو البضاعة أو ما تبقى من أي منهما لا يمكن أن يبقى في حوزته لأن بقاء أي منهما بعد الحصول على التعويض يحقق ربحا وثره لم تكن موجودة قبل وجود التأمين البحري، والتأمين ليس مصدرا للإثراء ولا يهدف إلى ذلك بأي شكل من الأشكال، فالتخلي عن ملكية السفينة أو البضاعة هو الحل الأنسب، وهو الإجراء الذي يمكن من تحقيق هدف التأمين البحري ومقصده.

إن نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها من المؤمن له إلى المؤمن لا يتم بمجرد إرادته المؤمن له المنفردة، بل هو معلق على قبول المؤمن للتخلي أو الحكم بصحته فنقل الملكية ليس متعلقا بالمؤمن له وحده ورغبته فيه وقبوله له فقط إذ لا يكفي هذا لنفاذه، لكن لا بد أن يحصل على موافقة

المؤمن على هذا النقل، وفي حالة وقوع نزاع فإن الحصول على حكم بصحته من المحكمة كاف لنقل الملكية.

وبالنسبة للغير فلا بد لنقل الملكية من استيفاء الإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها اتجاه الغير، وهذه الإجراءات هي القيد في دفتر تسجيل السفينة بالنسبة إلى السفينة المتروكة إذا لم تكن قد هلكت، وحيازة البضاعة المتروكة بواسطة سند الشحن لمنع الغير من إمكان الاحتجاج بقاعده الحيازة في المنقول سند الملكية³³ والمؤمن يكتسب بالتخلي الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير بسبب الأشياء المؤمن عليها، وقد جرت العادة أن التخلي يوجب بذاته انتقال الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير إلى المؤمن وهذا ما أكدته الفقرة الثالثة من المادة 115 من الأمر 07-95 التي تنص: "في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

وانتقال الملكية يحدث أثره بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن، لامن تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر ذلك لأن للمؤمن له عند تحقق الخطر وحصول الأضرار كان له الخيار بين دعوى الخسارة وهو الإجراء الطبيعي المعتاد وبين دعوى التخلي وهو طريق استثنائي والمؤمن له يجب أن يعلن عن رغبته في التخلي للمؤمن حتى تتضح إرادته الصريحة في إتباع هذا الطريق الاستثنائي، وتبعاً لذلك يجب ألا تتعدى آثار التخلي إلى أبعد من تاريخ إعلان الرغبة في التخلي³⁴، على أنه هناك رأي يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً للمؤمن من وقت تحقق الخطر ووقوع الحادث 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 أقام التخلي اعتبر الشرط قد تحقق ويعتبر المؤمن مالكاً للشيء المؤمن عليه من وقت تحقق الخطر ووقوعه، إلا أن هذا الرأي منتقد وبعيد عن الصحة³⁵ ويتعارض وحق المؤمن له في إتباع دعوى الخسارة كوسيلة للحصول على التعويض وهي الطريق العادي الذي يفترض إتباعه في حين يعتبر التخلي طريق استثنائي لا يحق إتباعه إلا في حالات معينة ومحددة في القانون³⁶، فدعوى الخسارة هي الطريق الأصلي وليس التخلي وهذا ما جعل المشرع الجزائري ينحاز إلى الرأي الأول القاضي بأن أثر التخلي لا يكون إلا من تاريخ إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن حيث تنص الفقرة الثالثة من المادة 115 من الأمر 07-95 على أنه: "في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

وتنص وثائق التأمين الحديثة على أن حق المؤمن في الخيار بين تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء كله أو ماتبقى منه وبين اختيار التخلي

ويصاحبه نقل ملكية الأشياء المتخلى عنها للمؤمن وهذا الحل يوفق بين مصلحة المؤمن في عدم تملك الأشياء المتخلى عنها وتجنب ما يثيره له هذا التملك من أعباء سواء فيما يتعلق بمصروفات رفع الحطام أو في تعويض الغير عن الضرر الذي يلحقه من الارتطام بهذا الحطام ومصلحة المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين كاملا غير منقوص، وذلك عن طريق تسوية الكارثة باعتبارها من قبيل الخسارات الكلية، وكذا تجنب الأضرار الناتجة عن عدم قدره المؤمن على تصريف البضائع المتخلى عنها لأنه لا يحترف التجارة وما ينجر عن ذلك من خسائر مادية، وقد نصت على هذا الحل وثائق التأمين الفرنسية على السفن ووثائق التأمين الفرنسية على البضائع³⁷، ونص على ذلك المشرع الجزائري من خلال المادة 115 في فقرتها الثانية من الأمر 95-07 والتي تنص: "ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية."

الفرع الثاني: حصول المؤمن له على مبلغ التعويض كاملا عند تطبيق التخلي

يقع في التأمين البحري على عاتق المؤمن إلزام أساسي وهو دفع التعويض للمؤمن له متى تحقق الخطر المؤمن منه وفق الشروط الزمانية والمكانية المتفق عليها في عقد التأمين البحري³⁸، وفي الحالات العادية يكون التعويض عن طريق دعوى الخسارة، ولكن في حالة الكوارث الكبرى والأضرار الجسيمة يسمح للمؤمن له باللجوء إلى دعوى التخلي.

إن العمل بدعوى التخلي يترتب عنه إلزام المؤمن بأن يدفع للمؤمن له مبلغ التأمين كاملا إذ يعتبر الشيء المؤمن عليه قد هلك حكما، ولذلك يعتبر أن طريق دعوى التخلي هو أبسط وأسرع في تسوية التعويض من دعوى الخسارة حيث المؤمن لا يلزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها³⁹.

فمبلغ التأمين يقوم المؤمن بدفعه للمؤمن له لكن دون زيادته، حيث أنه لو قام مالك البضاعة أو السفينة بانفاق بعض المصروفات لوقاية أو صيانة الشيء المؤمن عليه ثم هلك بعد ذلك وتم التخلي عنه للمؤمن وتجاوزت هذه المصروفات مضافة إلى قيمة الشيء المؤمن عليه قيمة مبلغ التأمين، ففي هذه الحالة عند التخلي لا يدفع المؤمن إلا مبلغ التأمين لأكثر، في حين لا يتحمل مسؤولية المصاريف الإضافية⁴⁰.

خاتمة:

إن التخلي هو هدية الماضي إلينا حيث أن هلاك العديد من السفن واختفائها هو سبب ظهوره. ونظام التخلي نظام فريد يتميز به التأمين البحري عن بقية أنواع التأمين الأخرى، ومن خلاله تجسدت فعالية التأمين البحري على أرض الواقع.

إن هذا النظام هو طريق فعال، وسهل، وسريع للحصول على التعويض عند حدوث المخاطر الكبرى، ووقوع الخسائر، ودون نسب، أو مبالغ الإعفاء كما هو الحال في طرق التعويض الآخر، إلا أن هذا النظام لا يمكن تطبيقه إلا في الحالات التي حددتها وثائق التأمين وقانون التأمينات الجزائري في حالة التأمين على السفينة أو في حالة التأمين على البضائع. والتخلي هو طريق استثنائي وليس هو الطريق العادي للحصول على التعويض.

كما أن التخلي طريق اختياري وللمؤمن له الحق في إتباعه أو استبعاده، لكن لا بد على المؤمن له أن يعلم المؤمن في حالة اختياره لهذا الطريق. وعند تطبيق نظام التخلي يترتب على ذلك أثرين مهمين هما:

- أولهما هو انتقال الملكية وهو أمر لا يحدث عادة في مجال التأمين، إذ يتم نقل ملكية ما تبقى من السفينة أو حطامها إلى المؤمن، كما يتم نقل ملكية ما تبقى من البضاعة للمؤمن.
- والأثر الثاني هو حصول المؤمن له على كامل مبلغ التأمين المتفق عليه دون خصم أي شيء منه على الإطلاق.

وبهذا نجد أن نظام التخلي هو طريق للحصول على التعويض الكامل، وجنب المؤمن له عبئ إثبات الهلاك الفعلي، وعبئ إيجاد الدلائل التي تثبت ذلك، وهذا ما زاد من فاعلية التأمين البحري، ومكنه من توفير حماية كبيرة للشيء المؤمن عليه وكذا توفير الأمان الذي يريجه المؤمن له.

من خلال ما سبق نجد أن التخلي يلعب دورا فعالا في مجال التأمين البحري لهذا يتم تقديم الإقتراحات التالية لتفادي بعض النقائص الموجودة على أرض الواقع:

- على شركات التأمين أن تعلم المؤمن لهم بهذه القواعد الخاصة والاستثنائية في التأمين البحري ومزاياها وفوائدها، وتقدم شرح مفصل عنها، وتبين أن وجودها هو من أجل توفير حماية تامة للمؤمن له، وتسهيل ممارسة عمليات التجارة البحرية.
- وعلى المؤمن أن يبين للمؤمن لهم عند إكتتاب عقد تأمين بحري مدى سهولة الحصول على التعويض عند إتباع طريق نظام التخلي ومدى اختصاره للإجراءات والوقت.
- على شركات التأمين الجزائرية أن تسعى إلى كسب الجزائريين المشتغلين بالتجارة البحرية، ومنحهم حوافز من أجل إقناعهم بعدم الإتجاه إلى شركات التأمين الأجنبية وخسارة مبالغ الأقساط الضخمة في مجال التأمين البحري.

الهوامش:

¹ - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، (د ط)، الدار الجامعية، 1996، ص 218.

- 2 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، (د س)، ص 481.
- 3 - بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، (د ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 80 - 81.
- 4 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 472.
- 5 - مصطفى كمال طه وبنديق وائل أنور، التأمين البحري، (د ط)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 185 - 186.
- 6 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 472.
- 7 - بن غانم علي، المرجع السابق، ص 84.
- 8 - الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمين، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995/ رقم 13 المعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 مؤرخ في 25 فبراير 2006 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2006/ رقم 15.
- 9 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 234 - 235.
- 10 - الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمين، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995/ رقم 13 المعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 مؤرخ في 25 فبراير 2006 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2006/ رقم 15.
- 11 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 234 - 235.
- 12 - المرجع نفسه، ص 246 - 247.
- 13 - طه مصطفى كمال وبنديق وائل أنور، المرجع السابق، ص 207 - 208.
- 14 - يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرو ماجيستري، جامعة ملود معمري، تيزي وزو، 2017، ص 104.
- 15 - طه مصطفى كمال وبنديق وائل أنور، المرجع السابق، ص 203.
- 16 - نقادي حفيظ، التحلي في التأمين البحري الجزائري، مجلة القانون والجمع، المجلد 2، العدد 3، 2014، ص 38.
- 17 - الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمين، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995/ رقم 13 المعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 مؤرخ في 25 فبراير 2006 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2006/ رقم 15.
- 18 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 237.
- 19 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 444.
- 20 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 473.
- 21 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 224.
- 22 - طه مصطفى كمال وبنديق وائل أنور، المرجع السابق، ص 190 - 191 - 192.
- 23 - معروز وليد، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرو لنيل شهادة الماستر، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، ص 78.
- 24 - شيبان وردة، نظام التحلي عن السفينة في التشريع الجزائري، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، العدد الرابع، جوان 2017، ص 343.

- 25 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 473.
- 26 - طه مصطفى ويندق وائل أنور، المرجع السابق، ص 188 - 189.
- 27 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 473.
- 28 - الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمين، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995/ رقم 13 المعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 مؤرخ في 25 فبراير 2006 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2006/ رقم 15.
- 29 - طه مصطفى كمال ويندق وائل أنور، المرجع السابق، ص 197.
- 30 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 477 - 478.
- 31 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 232.
- 32 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 478. 479.
- 33 - طه مصطفى كمال ويندق وائل أنور، المرجع السابق، ص 211.
- 34 - بلغازي نور الدين، نظام التخلي طريق إستثنائي في التعويض عن المخاطر الكبرى، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص 156.
- 35 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 251.
- 36 - طه مصطفى كمال ويندق وائل أنور، المرجع السابق، ص 212.
- 37 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 486 - 487.
- 38 - حاوشين إبتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الإبداع، المجلد 9، العدد 1، 2019، ص 141.
- 39 - طه مصطفى كمال، المرجع السابق، ص 248.
- 40 - بهجت عبد الله أمين قايد محمد، المرجع السابق، ص 485.