

الأآار الأأمفنة للنقل البحرى بالآاوافا

قماز لفلى إلآفا

آامعة أبى بكر بلقافا - آلمسان- آلفة الآقوق والعلم السفااسفة. مآبر القانون البحرى والنقل

leila_ildiez@hotmail.com

آارفا الإرسال: 2020/09/09 * آارفا القبول: 2021/04/03 * آارفا النشر: 2023/06/07

Abstract :

Container shipping has become universal because of its multimodal character. The use of containers had an impact on insurance, it is first an advance for the insured who previously had to subscribe two separate guarantees one purely maritime, the other covering the terrestrial phases; transport and river, it has a single contract covering the goods for the whole trip, whatever the modes of transport used. On the other hand the container is a packaging, that has a certain value, and the basic font does not cover The packaging itself; the guarantee must therefore be extended to him. Faced with the novelties and difficulty of containerization; solutions were needed.

Keywords: Containers - Legal Nature - Insurance Coverage - Risk Element - Door to Door Insurance.

ملآص:

أصبآ النقل بالآاوافا آآمة عالمفة فى وآه المبالآاآ الآآارفة الآلففة، و قد أآر اسآآامها بشآل واضآ على الآآطفة الآأمفنة. فبعآ أن أصبآ النقل البحرى مرآلة من رآلة مآآاملة وشاملة، امآآ الآزام المأمّن لآآطفة آواآآ آفر بحرفة، فىضمّن المآآر الآى لآآق البضاعة المآآاوة من لآظة آروآها من مآازن الشآن إلى آافة آآولها إلى مآازن المرسل إليه. كما آعآ الآاوفة الآوم، بوصفها آمولة مسآآلة عما آآآوفه من بضائع عنصرا من عناصر المآآرة البحرفة ، لآلك أصبآ لمالآها أو المسؤول عنها مصلآة آأمفنة، فكان على شركات الآأمفّن أن آعامل الآاوفة معاملة البضاعة، و آآصص لها وثفقة آأمفّن قائمة بذاتها. هذه المسآآاآ و آفرها آآلبآ مسافرة لمآآضفاآ و آآآفاآ النقل البحرى بالآاوافا من الباب إلى الباب، و آوففر آآطفة آأمفنة لكل ما اسآآآ من أآآار.

الآلمات المفآاآفة:

التأمين، الحاوية، تعبئة، ضمان المخاطر، النقل من الباب إلى الباب

مقدمة

يعد أسلوب التوحيد النمطي للبضائع البيئية التي انبثق منها النقل البحري من الباب إلى الباب، نتيجة تقديم خدمات سريعة و آمنة. فكانت الحاويات من أهم التقنيات التي ساهمت في تسهيل عملية تدفق و انسيابية البضائع خدمة للتجارة الدولية، مما أثر على عنصر الضرر، و بالتالي على العقود التعويضية التي يكون مفادها جبر الأضرار الناشئة عن عملية النقل. فكان التأمين البحري من أكثر فروع التأمين تأثراً بالتطورات السريعة، سواء كان التقدم في صناعة وسائل النقل أو استحداث وحدات للتعبئة. لذلك فقد أحدث النقل بالحاويات تغييرات مهمة على التغطية التأمينية، من حيث الحد من أخطار معينة. و بالمقابل، ظهرت أخطار جديدة، أثرت على وثيقة التأمين البحري على البضائع، فأصبح صاحب المصلحة التأمينية - في ظل هذا النوع من النقل- يواجه نوعين من المخاطر: المخاطر اللصيقة بالرحلة البحرية، و تلك الممتدة للمرحلة البرية و الجوية. كما كان للطبيعة القانونية للحاويات أثر على التغطية التأمينية. استوجبت حلاً تأمينياً.

شمل التغيير أيضاً مسؤولية منظم النقل البحري الذي يمدّ خدماته إلى مراحل سابقة و لاحقة، مما أدى إلى تأمين ثلاثي: تأمين لمسؤولية الناقل في مواجهة متعهد النقل البحري المتكامل، تأمين مسؤولية متعهد النقل في مواجهة المرسل، و تأمين المرسل على بضائعه. لهذا كله، كان الهدف من البحث، الخوض في تأثير مسابرة التقدم بتكنولوجيا التحوية على عقد التأمين، الذي أصبح في مواجهة تحديات النقل البحري بالحاويات من الباب إلى الباب، حيث تطرح العلاقة بين هذه الوحدات النمطية و التعويض الذي تلتزم به شركات التأمين في حالة تحقق الضرر المؤمن ضده الإشكالية التالية، كيف تعد الحاوية وسيلة لمنع الخطر أو تقليصه، و هي في ذات الوقت من عوامل الخطر بالنظر إلى آثارها السلبية على التغطية التأمينية؟ هي مفارقة، تتطلب التساؤل عن الصعوبات التي تواجه شركات التأمين قبل ضغط هذا النظام؟ و كيف استطاعت أن تلبى مقتضياته و متطلباته؟ خاصة و أن دور التأمين البحري يكمن في دراسة الأخطار البحرية الجديدة و محاولة توفير التغطيات التأمينية بالشروط و الأسعار المناسبة لذلك. و قد اتبعت الدراسة أسلوب البحث الوصفي التحليلي المقارن بهدف وصف و تشخيص الموضوع من مختلف جوانبه و أبعاده، و ذلك في ضوء التشريع، الاتجاهات القضائية و شروط و وثائق التأمين البحرية.

و عليه سيتم الإحاطة بالموضوع من خلال التطرق إلى أثر استخدام الحاويات على الخطر و مفهومه في عقد التأمين على البضائع المنقولة. (المبحث الأول). لنبين بعد ذلك أثر النقل بالحاويات على التأمين من المسؤولية الناشئة عن تنظيم النقل من الباب إلى الباب (المبحث الثاني).

المبحث الأول : أثر استخدام الحاويات على الأخطار البحرية المؤمنة.

لم يعد النقل بالحاويات خياراً، وإنما حتمية عالمية في وجه المبادلات التجارية الدولية، فكل أنواع البضائع تقريباً "الجافة، السوائل، الغازات" يمكن نقلها بالحاويات في إطار النقل البحري، الجوي أو البري بنوعيه الطرقي والسككي وحتى النهري، باعتبار أن تحوية البضائع، إنما وجدت من أجل تسهيل تجميع البضائع المختلفة، و حمايتها من التلف و الهلاك بفعل الصدمات، و خاصة تقادي تفرغها و إعادة شحنها مرة أخرى. فكانت الحاويات وسيلة لمنع و تقليص الخسائر في إدارة أخطار البضائع، إلا أن التطورات المرافقة لوحدة التعبئة هذه،

أدت إلى عودة الحال إلى ما كان عليه قبل النقل بالحاويات (المطلب الأول). كما ظهرت أخطار جديدة تستوجب أن يوفر التأمين البحري الحماية التأمينية ضدها (المطلب الأول) .

المطلب الأول: الحاويات من مانع إلى مسبب للخطر

إن منع أو تقليل الخسائر من أهم الوسائل المستخدمة في إدارة الخطر¹ و التصرف معه، لما لذلك من تأثير مباشر في مواجهة مسببات الخطر، ذلك أن إجراءات الوقاية و المنع إنما تتخذ بناء على التعرف على الأسباب و كيفية مواجهتها، و ذلك بهدف درء الخطر قبل تحققه، فإن لم تنجح إجراءات الوقاية في درئه ، فغالبا ما تنجح في تقليل الخسارة المادية المترتبة على وقوعه². فكانت الحاويات إحدى هذه الوسائل في إدارة الخطر(الفرع الأول). إلا أن التطور اللامتناهي لهذا النقل و لحجم السفن ناقلات الحاويات، أدى إلى ارتفاع نسبة المخاطر. لتصبح الحاوية عامل خطر في التأمينات البحرية (الفرع الثاني)

الفرع الأول: أهمية الحاويات في منع الخطر و تقليصه .

أحدثت الحاويات كوحدة نمطية للتعبئة ثورة في النقل و التأمين على السواء نتيجة دورها في تقليل تعرض البضائع المحتواة للخطر عن طريق ما يلي:

-تخفيض مدة النقل: إذ يؤدي استخدام الحاويات في النقل البحري إلى تقليص مدة انتظار السفن و الإسراع في عمليات الشحن و التفريغ، خاصة مع ظهور محطات تداول الحاويات للتفريغ والشحن، وتطور سفن الحاويات³ الذي أدى إلى تطويع وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ و شحن سفن الحاويات ، وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات⁴. كل هذا رتب انخفاضا في درجة الخطورة كنتيجة طبيعية لقصر مدة تعرض البضائع المنقولة للخطر.

-تقليل أخطار التلف و الضياع التي تتعرض لها البضاعة نتيجة تقليل عمليات المناولة و التداول: إذ أن نظام الحاويات يتضمن في جوهره نقل البضاعة من المنبع إلى المصب، و يقوم على فكرة توحيد الحمولة في الحاويات ولذا فبدلا من أن تتم مناولة تلك الوحدات بشكل مجزأ فإن مناولتها، تتم بشكل موحد في وحدة واحدة، ولذا فإن عدد مرات المناولة في الموانئ، أو في مراكز إعادة الشحن تكون في حدها الأدنى، كما أصبحت الموانئ حلقة لتغيير و سيط النقل، وليست مكانا لتخزين البضائع⁵.

-ضمان التغليف و التعبئة الجيدة، و التي يعد الإهتمام بها من أساسيات منع و تقليل الخسائر: فالحاوية هي طريقة للتغليف، فتكون معبئة إما ببضائع غير مغلقة en Vrac، أي دون حماية إضافية. أو أن تكون البضائع معبئة في شكل طرود. ففي الحالة الأولى لا مناص أن الحاوية تلعب دور وسيلة التعبئة و التغليف، أما في الحالة الثانية فيمكن اعتبارها وسيلة تعبئة من الدرجة الثانية⁶، باعتبار أن كل بضاعة مشحونة داخل الحاوية معبئة بطريقة انفرادية⁷. وهو ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات، منها حكم محكمة Aix en provence بتاريخ 19/12/1979، التي اعتبرت الحاويات طريقة من طرق التغليف، مثل أي حقيبة لأمتعة المسافرين⁸. وكذلك ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف بباريس في 10 جوان 1986 عندما قضت أن الخلل في نظام التبريد الخاص بالحاوية المبردة، يفسر بأنه عيب في التغليف، مما يعفي الناقل من المسؤولية⁹.

وقد تأكد هذا الأمر في حكم صادر عن محكمة النقض الفرنسية في نوفمبر 2008 قضت فيه بأن مسألة وضع البضاعة في حاوية تمهيدا لنقلها عن طريق البحر تحكمها القواعد المتعلقة بتغليف البضاعة، فتخضع لأحكام عقد المقاوله الواردة في القانون المدني لا إلى أحكام الشحن والتفريغ. ومن ثم تثور مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي يسببها وضع البضاعة بشكل غير ملائم مثلما يسأل عن الأضرار التي تنتج عن سوء التغليف¹⁰.

وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهي إلى حدّ الآن وسيلة التغليف الأكثر أمانا، إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية، ناهيك عن الحدّ من حالات السرقة كون أنّ الحاوية تغلق بإحكام.

-من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل لمنظومة النقل، كونها سهّلت النقل من وسيط إلى آخر وهي معبئة دون تفريغ وإعادة شحن محتوياتها، كما مكّنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف ممّا أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه¹¹ وفي ذات الوقت توفير الحماية الكافية من تأثير خواص البضائع على بعضها، كامتصاص بعض البضائع لرائحة البعض الآخر "المواد الكيميائية مثلا"، أو سيلان بضائع على أخرى، أو رص طرود ثقيلة فوق طرود خفيفة¹².

نتيجة لذلك ذهب القضاء الفرنسي إلى إنه إذا كان الضرر الناشئ عن هشاشة البضاعة أي الطبيعة الخاصة للبضاعة التي تجعلها قابلة للكسر هو مما تستثنيه وثيقة التأمين. فإنه مادامت البضاعة مغلفة بطريقة جيدة و معبئة بعد ذلك في حاويات كوحدة للتعبئة، فلا يمكن لشركة التأمين إثارة هذا الدفع¹³.

-تأثير الشروط الخاصة بعقد النقل البحري بالحاويات و المرتبطة بطريقة التعبئة و النقل على تفاصيل التغطية التأمينية للحاويات. فإذا تعلق الأمر بشرط¹⁴ FCL و هو مصطلح يعبر على أن الحاوية معبئة بكاملها ببضائع متجانسة يتم نقلها دون انقطاع. وما يجري عليه العمل في حالة الحاويات المرسله لشخص واحد FCL هو تسلّم الشاحن حاوية فارغة في مكان تعبئة البضاعة، حيث يقوم بتعبئتها، ومن ثم تُسلّم للناقل وتسمى هذه الحالة "الحاوية تعبئة المصنع" وعلى ذلك فإن الاستلام في هذه الحالة يحدث في مكان داخل البلاد، وليس في ميناء التحميل¹⁵. فالناقل إذن يتسلمها كاملة دون أن يتدخل في شحنها أو تفريغها من البضائع، مما يؤدي إلى نقص مخاطر الهلاك أو الانقاص من مخاطر الضرر. لذلك و في بداية استخدام الحاويات، عمدت شركات التأمين البحرية إلى منح عملائها تخفيضا مناسباً على أقساط التأمين ضد سرقة البضائع المحتواة المنقولة بحرا، و جعلت نسبة التخفيض أكبر إذا كانت جميع البضائع المعبأة داخل الحاوية صادرة من شاحن واحد إلى مرسل إليه واحد تسلّم إليه في مخازنه، لأن الحاوية حينئذ لا تفتح إلا في المخزن¹⁶، فيقل تلفها و يمنع سرقتها.

و تكون نسبة التخفيض أقل إذا كانت الحاوية تعبئة LCL¹⁷ بحيث تشغل البضائع المعبئة حيزا أقل من حجم الحاوية، فيكون هذا الشرط في حالة الحاوية المشتركة حيث أن البضاعة التي تخص مجموعة من الشاحنين تسلّم إلى الوكيل بالعمولة للنقل في قاعدة أو محطة الحاويات، ويقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتعبئة البضاعة داخل الحاوية، حيث يتسلمها الناقل من القاعدة أو يقوم الوكيل بالعمولة للنقل تسليمها له في ميناء الشحن¹⁸، ويتم تسليمها في ميناء التفريغ لمرسل إليهم مختلفين، أي يتم فتحها بمعرفة الناقل في ميناء التفريغ لتفرز بضاعة كل مرسل إليه على حدى، فيزيد احتمال المخاطر.

الفرع الثاني: النقل بالحاويات عامل خطر في التأمينات البحرية.

كان ينظر إلى النقل بالحاويات في بدايته- في الستينات- بوصفه عاملاً مهماً للحد أو التقليل من مخاطر النقل على أساس أن الحاوية أحسن وسيلة لتعبئة البضاعة ، تغليفها و إيصالها سليمة من الباب إلى الباب، إلا أن التطور السريع لهذا النقل و زيادة حجم السفن ناقلات الحاويات ، رفع من نسبة المخاطر. لتصبح الحاوية عامل خطر في التأمينات البحرية .

خلال العقدين الأخيرين، تضاعفت سعة السفن حاملات الحاويات ب 3 مرات¹⁹. فإذا كانت هذه الضخامة في السفن قد ساهمت في التقليل من نفقات الإستغلال و حسنت من خدمات النقل، إلا أنها أدت إلى إشكال كبير و جوهري هو ارتفاع المتوسط النقدي لقيم الحمولة على السفينة الواحدة أي زيادة قيمة الحمولة . فالبضائع المحتواة تكون مرتفعة القيمة نسبياً، حتى تحتمل – من الناحية الاقتصادية- أجرة الحاوية²⁰، كما أدى التطور الكبير في حجم السفن إلى زيادة عدد الحاويات المنقولة، و بالتالي تراكم أخطار النقل. و تتزايد احتمالات التراكم لبضائع مؤمنة لدى نفس الشركة و منقولة على ذات الخط الملاحي على سفينة واحدة، فإذا كانت الشركة تقوم أيضاً بتغطية هيكل السفينة، كان التراكم في التأمين بالغ الإرتفاع²¹، و هذا ما انعكس على زيادة الأخطار البحرية و قيمة التأمين بدرجة كبيرة. فقد اعتبر الإتحاد الدولي للتأمين البحري أن الهلاك الكلي لسفينة حاملة حاويات من الجيل الحديث يؤدي إلى نفقات تأمين تبلغ 10% من المدخرات التأمينية على المستوى العالمي في التأمين البحري، و ذلك مهما كانت الحالة المالية لشركة التأمين و رغم الحماية الممنوحة من قبل شركات إعادة التأمين²². و بالتالي وجب إيجاد أساليب غير تقليدية للتعامل مع الوضع.

أدى ظهور سفن الحاويات أيضاً إلى إطالة مدة النقل، و ذلك بسبب كثرة و تعدد مرات المسافنة *La multiplication des transbordements* فأصبحت عمليات إعادة الشحن جزءاً لا يتجزأ من منظومة النقل بالحاويات، و أصبح هو الوضع الشائع بعدما كان استثناء²³. إذ ترتب على وجود سفن حاويات عملاقة عدم الإمكانية الاقتصادية و الفنية من دخول عدد كبير من الموانئ خلال الرحلة البحرية. فتم اعتماد نمط جديد للتشغيل يقوم على وجود ميناء محوري *Hub port*، تعرج عليها السفن لتفريغ الحاويات الخاصة بمنطقة معينة على أن يتم إعادة شحنها من الميناء المحوري إلى موانئ الوصول النهائية باستخدام سفن أصغر حجماً²⁴. و هذا أدى إلى زيادة متوسط التعرض إلى المخاطر، و إلى ضرورة أن تغطي وثيقة التأمين عمليات إعادة الشحن.

وبما أن إعادة الشحن أصبح أمراً لا مفر منه في الخطوط المنتظمة²⁵، فإن علم المؤمن بذلك، يوجب عليه إعلام شركة التأمين بذلك و النص صراحة على تغطية إعادة الشحن في وثيقة التأمين. أما إذا لم يكن على علم- حيث يقوم الشاحن بتسليم البضاعة إلى متعهد نقل لنقلها دون التدخل في التفاصيل- فإن التغطية التأمينية تسري عليه مقابل قسط إضافي تخصصه شركة التأمين من التعويض²⁶.

من الإشكالات المطروحة أيضاً كنتيجة سلبية لسفن الحاويات و الذي أثر على التأمين البحري، سقوط الحاويات بحراً و ما ينجم عن ذلك من مخاطر و ارتفاع لقيمة الخسائر. فحسب منظمة *AMRIE*²⁷، يصل عدد الحاويات التي تسقط بحراً – في نفس الوقت- إلى 2500 حاوية سنوياً²⁸. كما تشير نوادي الحماية و التعويض إلى أن 11% من النزاعات الناشئة عن هذا النوع من النقل مصدره و سببه سقوط الحاويات في البحر²⁹.

إضافة إلى المخاطر الناجمة عن سفن الحاويات، فإن الحاويات أصبحت تشكل خطراً على سلامة عمال الشحن و التفريغ و على ممتلكات الغير نتيجة سقوط الحاوية أو الإصطدام بها. مما أدى إلى ضرورة تأمين مسؤولية مالكيها اتجاه الغير³⁰.

يتبين إذن أن تطور إدارة الخطر البحري يتطلب مواكبة التطورات و التغييرات التكنولوجية التي أدخلت على تصميم و بناء السفن الحديثة و تداول الحاويات، لذلك وجب على المؤمن البحري مراعاة جميع هذه التغييرات

عند تقدير الأخطار، و الأخذ بعين الإعتبار الأخطار الجديدة، و مواجهتها في جميع الظروف. بهذا أصبح تحديد ضمان المؤمن أمرا لا بد منه، و أصبحت كل وثيقة تأمين تنص على حد أقصى للضمان و التغطية بالنسبة للمحمولة و بالنسبة للسفينة تسمى: ³¹ "Plein d'assurance ou le plein de la police".

المطلب الثاني: النقل بالحاويات: مخاطر جديدة بحاجة إلى تغطية تأمينية جديدة.

أصبحت عبارة، نقل بحري، غير مكتملة المعنى³². على أساس أن النقل البحري اليوم هو مرحلة من رحلة متكاملة و شاملة- تسبقها أو تلحقها مرحلة نقل بوسائط نقل برية أو جوية، ليصبح النقل البحري المستقل، نقلا بحريا متعدد الوسائط بالحاويات. و قد كان لذلك أثر على مدة التزام المؤمن في تأمين البضائع المحتواة (الفرع الأول). كما كان للطبيعة القانونية الخاصة التي تتميز به الحاويات، نتائج أثرت على التغطية التأمينية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: امتداد التغطية التأمينية لأخطار غير بحرية.

يعتبر تحديد الوقت الذي يحدث فيه الضرر ذا أهمية بالغة في تقرير مسؤولية شركة التأمين من عدمها تبعا للفترة التي تشملها التغطية التأمينية. و حسب ما يذهب إليه الفقيهين Rodière et Du Pontavice³³ فإن الخطر المؤمن ضده هو الخطر البحري "Un risque de la navigation" دون أن ننقيد بمفهومه الضيق. فالمقصود هنا ليس فقط أخطار البحر و الأخطار البحرية³⁴، و إنما كل الأخطار التي يمكن أن تواجهها البضائع الموجهة للنقل البحري. و أهم صورة يعرفها العمل البحري لهذا الإمتداد، التزام المؤمن لتغطية حوادث غير بحرية. و هو ما يتضمنه شرط من المخزن إلى المخزن الذي ينصرف إلى النص في وثيقة التأمين على ضمان المخاطر التي تلحق البضاعة المحتواة من وقت أو لحظة خروجها من مخازن الشاحن حتى دخولها إلى مخازن المرسل إليه في نهاية الرحلة³⁵. فيشمل بذلك التأمين البحري إلى جانب الحوادث البحرية التي تقع أثناء الرحلة البحرية، تلك التي تقع أثناء نقل الحاوية بالطريق البري أو النهري من مخازن الشاحن إلى ميناء شحن البضاعة و أثناء وجود الحاوية على رصيف الميناء، ثم الحوادث التي تفرغ الحاوية من السفينة و نقلها من ميناء الوصول بالطريق البري إلى مخازن المرسل إليه. فأصبح التأمين البحري يطلق- تجاوزا -على مختلف طرق و وسائط النقل المتممة للنقل البحري.

و قد ورد شرط من المخزن إلى المخزن في شروط التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن³⁶ في البند الثامن تحت عنوان: مدة التأمين "شرط النقل" على النحو التالي:

" يبدأ مفعول هذا التأمين من أول تحرك الممتلكات المؤمن عليها في المستودع أو محل الخزن (في المكان المسمى في عقد التأمين) لغرض المباشرة الفورية في التحميل في أو على المركبة أو واسطة النقل الأخرى الناقلة للمباشرة في عملية النقل ، و يستمر خلال عملية النقل الإعتيادية.

و ينتهي إما:

1/1/8-بإكمال عملية التفريغ من المركبة الناقلة أو واسطة النقل الأخرى أو في المستودع

النهائي أو مكان الخزن الأخير في وجهة الوصول الأخيرة المسماة في عقد التأمين ،

2/1/8-لدى إكمال التفريغ من المركبة الناقلة أو واسطة النقل الأخرى في أو لدى في أي

مستودع أو مكان خزن آخر سواء أكان في وجهة الوصول المسماة في عقد التأمين أو

أقرب إليها التي يختارها المؤمن له أو مستخدميه لغرض ، إما للخرن لغير مستلزمات النقل الإعتيادي ، أو لفرز البضائع أو توزيعها ، أو

3/1/8- لدى إختيار المؤمن له أو مستخدميه لاستخدام أية مركبة ناقلة أو واسطة نقل أخرى أو أية حاوية للخرن لغير مستلزمات النقل الإعتيادي ، أو

4/1/8- بإنقضاء (60) ستون يوماً بعد إتمام تفريغ الممتلكات المؤمن عليها من السفينة المحيطة في ميناء التفريغ الأخير. أيهم يتم قبلاً.

2/8- إذا حدث ، بعد التفريغ من السفينة المحيطة في ميناء التفريغ النهائي ، و لكن قبل إنقضاء هذا

التأمين ، أن أرسلت الممتلكات المؤمن عليه إلى وجهة وصول غير تلك المؤمن لغايتها و مع

إستمرار نفاذه فإنه ينقضي وفقاً لما هو مشترط في البنود من (1/1/8 إلى 4/1/8) و لا

يستمر إلى ما بعد وقت أول تحرك للممتلكات المؤمن عليها لغرض بدء عملية النقل إلى تلك وجهة الوصول الأخرى.

3/8- يستمر هذا التأمين نافذاً (مع مراعاة أحكام إنقضائه الواردة في البنود من (1/1/8) إلى (4/1/8) و أحكام البند (9) الوارد أدناه) أثناء التأخير الخارج عن إرادة المؤمن له و خلال الإنحراف أو التفريغ الجبري أو إعادة الشحن أو النقل من سفينة إلى أخرى و خلال أي تغيير في المخاطرة ناشئ عن إستعمال الناقلين الصلاحيات الممنوحة لهم بموجب عقد النقل."

وهو مآقرره المشرع الجزائري بموجب المادة 136 من قانون التأمينات³⁷. و كذا المادة 18-173 و L173-19 من قانون التأمين الفرنسي³⁸. وكرسه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات، عندما قرر مسؤولية المؤمن عن تلف البضاعة قبل تسليمها في مخازن المرسل إليه. أما التلف الذي يحصل بعد دخول البضاعة المؤمن عليها في مخازن المرسل إليه فلا يشملها ضمان المؤمن³⁹.

من جهة أخرى، يشترط حتى يمكن للأطراف تطبيق التأمين البحري و مدّ نطاق تطبيقه إلى المرحلة السابقة و اللاحقة، ملازمة النقل البري أو الجوي للرحلة البحرية⁴⁰. وهو ما اشترطه المشرع الجزائري و الفرنسي على السواء. إلا أنه جعل بالمقابل هذا الإمتداد منطقياً، فأقره دون تعليق ذلك على اتجاه إرادة الأطراف إليه. فلم يشترط ضرورة الإتفاق على أعمال قواعد التأمين البحري عليها، بل على العكس يمكن للأطراف الإتفاق على استبعاد هذا الأعمال و الامتداد التلقائي، و ذلك عندما تتجه إرادتهما إلى تطبيق قواعد أخرى على النقل البري أو الجوي حتى في تلك الحالة التي يكون فيها ملازماً لرحلة بحرية⁴¹.

و يجد امتداد قواعد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أساساً عملياً يتمثل في تكامل عمليات النقل البحري و تسهيل عملية إدارة الخطر بالرحلة الواحدة و توحيد الأحكام القانونية المطبقة عليها⁴². كما أن لهذا الإمتداد أساساً قانونياً هو فكرة تبعية الفرع للأصل ووحدة النقل البحري. فالحوادث و إن كانت بطبيعتها ليست حوادث بحرية إلا أنها في الواقع تابعة للنقل البحري و بالتالي يشملها ضمان المؤمن⁴³.

بالتالي فإن استخدام الحاويات و نقل البضائع من الباب إلى الباب أظهر ذاتية التأمين البحري الخاصة، إذ أن الوثيقة الواحدة تغطي أخطار غير متجانسة في وسائط النقل ، تختلف من حيث خصائصها و أساليب التشغيل بها. فإذا حصل و أن امتد التأمين إلى تغطية البضاعة خلال وجودها داخل المخازن فإن الوثيقة سوف تغطي أخطارا البضائع في حالة تحركها و ثباتها أثناء النقل⁴⁴. الأمر الذي تم تجسيده بموجب تعديل وثيقة التأمين على البضائع الفرنسية⁴⁵ في 2009/07/01. إذ تم تعديل الضمان من حيث مدته و مكانه، فبعد أن كان يشمل المخاطر التي تلحق البضاعة من وقت أو لحظة خروجها من المخازن بموجب المادة 07 من وثيقة التأمين الصادرة في 1983/06/30⁴⁶، أصبحت البضاعة مؤمن عليها من لحظة تحركها و نقلها داخل المخازن من أجل شحنها على وسيلة النقل و بدأ عملية النقل . مع التأكيد على أن البضاعة يجب أن تكون معبأة في حاوية و جاهزة للشحن، لأن التعديل يتعلق بامتداد الضمان ليشمل بضائع محتواة في حالة حركة « Une⁴⁷ ». « marchandise en mouvement » دون أن يمتد إلى التخزين. و بالتالي فإن مناط التعديل ، أن تكون البضاعة مؤمن عليها قبل أن يأخذها على عاتقه، أي وهي لاتزال تحت رقابة و مسؤولية المرسل⁴⁸. و تستمر التغطية التأمينية للبضائع لغاية تسليمها الفعلي للمرسل إليه⁴⁹.

ترجع أهمية امتداد التغطية التأمينية إلى صعوبة تحديد مرحلة الضرر عند النقل بالحاوية من جهة، و من جهة أخرى، إلى كون انتقال المخاطر في البيوع الدولية لا يرتبط بالتغطية التأمينية، و إنما بانتقال المخاطر تنتقل المصلحة التأمينية من البائع إلى المشتري. هذه الإستقلالية تؤدي إلى أنه من المفيد و الأجدر أن يكون التأمين من الباب إلى الباب، بحيث يكون الضمان واضحا. فهو تأمين يجنب النزاعات الطويلة و الشاقة بين الأطراف، و ذلك بموجب اتفاق بين البائع و المشتري. فإذا ثبت مثلا تضرر البضاعة في ميناء الوصول عند تفريغ الحاويات، في البيع البحري FOB - حيث تكون مخاطر النقل قد انتقلت إلى المشتري عند شحن الحاوية على السفينة في ميناء الشحن⁵⁰، و انتقلت له المصلحة التأمينية تبعا لذلك- فإن المشتري لا يستطيع عادة إثبات أن الضرر وقع قبل الشحن و انتقال المخاطر، لذلك فإن التأمين من الباب إلى الباب ينهي هذا الإشكال.

ولو أن الحاوية تضررت في مرحلة النقل البري اللاحقة للنقل البحري من أجل إيصال البضاعة، و المصطلح التجاري الدولي الذي يظهر على الفاتورة هو FCA، حيث يكون البائع قد وفى التزامه بالتسليم، عند تسليم البضاعة للناقل الذي يعينه المشتري، و يكون عادة في ساحة أو مستودع داخلي بعيدا عن الميناء. و يكون البائع -بموجب هذا المصطلح- غير ملزم بالتأمين على البضاعة⁵¹، فالمخاطر انتقلت إلى المشتري قبل الحادث، أي أن تأمين البضائع من قبل المشتري لا يغطي تلك المرحلة. مما يؤدي إلى صعوبة الإثبات أيضا، و هو كذلك ما يمكن تجنبه بواسطة تأمين من الباب إلى الباب.

تظهر هذه الأهمية أيضا في عقد البيع البحري CIF، حيث يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة و التأمين عليها لصالح المشتري ضد مخاطر النقل البحري ، وهذا نظير ثمن إجمالي يشمل قيمة البضاعة و أجرة النقل و التأمين البحري⁵²، فيصبح المشتري هو صاحب المصلحة التأمينية بمجرد تخطي البضائع لحاجز السفينة في ميناء الشحن. و بالتالي من مصلحة المشتري أن تشمل التغطية التأمينية مخاطر المرحلة اللاحقة للنقل البحري، لذات السبب و هو أنه في مكان الوصول لا يمكن تحديد مكان و مرحلة الضرر.

كما أنه في عقد البيع الدولي DDP - وهي قاعدة تستخدم في النقل من الباب إلى الباب و استخدام وسائط مختلفة- حيث يوفي البائع بالتزامه بالتسليم، إذا جعل البضاعة المبيعة متاحة للتسليم في المكان المسمى في بلد الاستيراد، وهي لازالت على وسيلة النقل في حالة استعداد للتفريغ. فيتحمل المخاطر المتعلقة بتوصيل البضاعة إلى ذلك المكان المسمى⁵³. في هذه الحالة و إن كان البائع غير ملزم اتجاه المشتري بإبرام عقد للتأمين على

البضاعة المحتواة. إلا أن مسؤوليته عن البضاعة الممتدة حتى لحظة التسليم في مقر المشتري، و إمكانية تعرض البضاعة لمخاطر متعددة طوال رحلتها، تلزم البائع التأمين على البضائع من الباب إلى الباب.

الجدير بالذكر في الأخير أن شرط التأمين من الباب إلى الباب لا يغير من نوع التأمين بان يجعله مثلا تأميناً مع ضمان كل الأخطار ، و إنما يقتصر أثره فقط على امتداد التغطية التأمينية زماناً و مكاناً دون اتساع نطاق التأمين، بأن يشمل أخطارا غير متفق على ضمانها في وثيقة التأمين البحري⁵⁴ .

الفرع الثاني: أثر الطبيعة القانونية للحاويات على التغطية التأمينية.

تعتبر الحاوية مالا ذا قيمة، وهي ليست من توابع السفينة ولا من معداتها، بحيث يكون لها نفس مصير السفينة عند بيعها أو رهنها. و لا تعد أبدا إحدى مكونات السفن حاملات الحاويات. و إنما هي وسيلة تغلفة— كما سبق ذكره— . إلا أنها ليست وسيلة تغلفة عادية، باعتبارها مكلفة وصالحة لإعادة استعمالها و تعبئتها عدة مرات⁵⁵ . و هذا ما يؤدي إلى نتائج مهمة تؤثر على التغطية التأمينية.

أولاً: الحاوية وسيلة تغلفة يشملها استثناء التأمين.

يعد سوء تغليف البضاعة من قبل المؤمن له، من الحوادث المستثناة من حكم التأمين، فلا يغطي التأمين التلف أو الضرر الناتج عن عدم كفاية و ملائمة تغليف و تعبئة البضائع المؤمن عليها. وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 138 من قانون التأمينات⁵⁶ . و باعتبار الحاوية وسيلة تغلفة فإن الأضرار التي تصيب البضاعة و الناشئة عن سوء تعبئة الحاويات هي من الأخطار المستبعدة في التأمين البحري. وهو ما تؤكد وثيقة التأمين الفرنسية⁵⁷، و كذا البند 4 فقرة 3 من شروط التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن⁵⁸ عند اعتبار التغليف يشمل التسليم في حاوية الذي يتم من قبل المؤمن له الشاحن. أو ذلك الذي يتم قبل التأمين على البضاعة المحتواة.

لذلك حكم القضاء الفرنسي بأن سوء تغليف البضاعة كحادث مستثنى بموجب وثيقة التأمين " الوثيقة المعدلة بتاريخ 1 جويلية 1960" هو دفع صحيح في مواجهة الشاحن، عن سوء رص البضائع داخل الحاويات، باعتبار أن هذا الرص يشمل التعبئة و يشمل مفهوم التغليف⁵⁹ .

كما أن عدم ملائمة الحاوية و وجود عيب بها —كتغلفة— مستثنى من التغطية التأمينية. و الغرض من ذلك هو حرص المرسل المؤمن له من التأكد من سلامتها، حتى لا تضرر شركة التأمين. لكن السؤال المطروح هو ماذا لو قام الناقل بتقديم الحاوية؟

إن تقديم الحاوية من قبل الناقل يجعل المؤمن أمام اشكالية علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل البحري بالحاويات، وما إذا كان من الممكن اعتبار الأول تابعا للثاني، خصوصا وأن أطرافهما واحدة، علاوة على أن العقد الأول لازم لإبرام العقد الثاني، و تطبيق نظام مسؤولية الناقل البحري عن وجود عيب في الحاوية و اعتباره مسؤولاً بقوة القانون و ملزماً بإثبات إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية طبقاً لاتفاقية بروكسل. أم فصل عقد الإيجار عن عقد النقل البحري و مساءلة الناقل —بوصفه مؤجراً— عن العيب الخفي في المنقول المؤجر طبقاً للقانون المدني؟

اتجهت بعض أحكام القضاء الفرنسي إلى التأكيد على انفصال عقد إيجار الحاوية المقدمة من الناقل عن عقد النقل ذاته. و أن عملية النقل التي تتم بواسطة حاوية مؤجرة من الناقل تغطي اتفاقين منفصلين لكل منهما ذاتيته الخاصة من دون أي رابطة بينهما⁶⁰ .

في المقابل تشدد أحكام أخرى على الصلة بين عقدي إيجار الحاوية وعقد النقل، وطابع التبعية الذي يحمله العقد الأول في علاقته بالثاني⁶¹. عندئذ و تطبيقاً لمبدأ الفرع يتبع الأصل، لا يستطيع الناقل التمسك في مواجهة شركة التأمين عند استعمالها حق الحلول للمطالبة بالتعويض لوجود عيب في الحاوية بخط الشاحن المؤمن له في فحص الحاوية. باعتبار أن الإلتزام الرئيسي يقع على الناقل و هو توفير حاوية صالحة للتعبئة⁶². أما التزام الشاحن بالفحص فهو التزام ببذل عناية⁶³.

و يرجع الفقه الفرنسي⁶⁴ هذا الإتجاه القضائي إلى سبب آخر يتمثل في أنه يشترط ليكون حلول شركة التأمين قانوني ، يجب أن يكون سبب دفع مبلغ التأمين مدونا في وثيقة التأمين. و بالتالي لا يمكن للشركة رفع دعوى على الناقل البحري إلا بإثبات أن تعويضها للشاحن كان على أساس عقد النقل محل التغطية التأمينية. و ليس عقد إيجار منقول طبقاً للقانون المدني لأنه غير متفق على تغطيته في وثيقة التأمين. و هو ما تنص عليه المادة L172-29 من قانون التأمينات الفرنسي⁶⁵.

لهذه الأسباب تبدي محكمة النقض الفرنسية تمسكا باتجاه الوحدة ، حيث اعتبرت في قرار لها بتاريخ 30 جوان 2015 أن الفصل بين تقديم الحاويات و عقد النقل يكون فقط في حالة وجود عقد مستقل لإيجار الحاوية، و عندئذ تطبق أحكام القانون المدني لا القانون البحري.⁶⁶

ثانياً: الحاوية بضاعة محل لتأمين خاص:

بوصفها طريقة تغليف من نوع جديد، تكيف الحاوية بإنها وسيلة تغلفة وبضاعة في الوقت ذاته⁶⁷. لذلك يجب أن يتم نقل الحاوية فارغة بموجب عقد نقل بوصفها بضاعة⁶⁸، بحيث يسمح للناقل في حالة إصابتها بضرر بالاستفادة من الحد الأقصى للتعويض المقرر له عند إصابة البضاعة بضرر. و على هذا الأساس تعتبر المادة 805 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري الحاوية وحدة شحن مستقلة، إذا تضررت ولم تكن مملوكة للناقل⁶⁹. وقد كان لذلك أثر على التغطية التأمينية ، بحيث تعامل شركات التأمين الحاوية معاملة البضاعة، و تخصص لها وثيقة تأمين مستقلة تسمى وثيقة تأمين الحاويات⁷⁰، وذلك بناء على الشروط الخاصة بتأمين الحاويات التي وضعها معهد مكنتبي التأمين في لندن . أي أن التغطية التأمينية لا تشمل الحاوية باعتبارها تغلفة للبضاعة، فلا تدخل في قيمة و ثمن البضاعة. و إنما يشملها تأمين بصورة مستقلة عن البضاعة ، كما هو الشأن بالنسبة لوسيلة النقل. فتكون هي الأخرى عنصراً من عناصر المخاطرة البحرية، و يكون لمالكها أو المسؤول عنها مصلحة تأمينية في سلامتها.

تتميز وثيقة التأمين على الحاوية بارتباطها بمدة معينة ، فتكون وثيقة زمنية ، وقد تغطي شروط التأمين الخاصة بها كافة الأخطار ، أي الهلاك و الضرر الذي تتعرض له الحاوية الناتج عن جميع الأخطار البحرية ما عدا الحوادث المستثناة منها. فإذا كانت الحاوية مزودة بجهاز تبريد متصل بها، فإن مسؤولية المؤمن عن التلف أو الضرر لهذه الأجهزة تتحدد كالآتي⁷¹:

-إذا تحققت الخسارة الكلية للحاوية، إما خسارة حقيقية أو تقديرية.

-إذا كان هلاك أو تلف الأجهزة راجع إما إلى:

1- حريق أو انفجار حدث خارج تلك الأجهزة.

أو 2- جنوح السفينة أو ارتطامها في القعر أو غرقها أو انقلابها.

أو 3-انقلاب وسيلة النقل البرية أو خروجها عن السكة أو تعرضها لأي حادث آخر.

أو 4- تصادم السفينة أو تماسها بأي جسم خارجي.

أو 5- التضحية بالحاوية في حالة الخسائر المشتركة: نشير في هذا المقام ، إلى أنه طبقا للمادة 101/أ من قانون التأمينات الجزائري فإن المؤمن يغطي الإسهام في الخسائر البحرية المشتركة، إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين. ومن ثم تقوم شركة التأمين باستلام الخسارة المشتركة لاحتساب التعويض المستحق بموجب وثيقة التأمين، لذلك يجب أن تكون شركة التأمين ملزمة بتسوية الخسائر المشتركة لتستطيع تحديد التعويض، و تستطيع أيضا الرجوع على الأطراف المختلفة في حال ما إذا كانت الحاوية المضحية بها هي ذاتها المؤمن عليه⁷². على هذا الأساس فقد كان للحاويات انعكاس على مفهوم المصالح المشاركة في نظام الخسائر المشتركة، حيث تساهم الحاويات في هذا النظام على النحو التالي:

- بالنسبة للحاويات المملوكة لمالك السفينة، فإن المالك هو من يتحمل نصيبها في الخسائر المشتركة.

-في حالة استئجار الحاويات بموجب عقد إيجار فإن شروط العقد هي التي تحدد الطرف الذي يساهم في الخسائر المشتركة.⁷³

--أما في حالة استئجار حيز متاح على سفينة الحاويات⁷⁴، فإن مستأجر الحيز يقوم بنقل حاوياته على سفينة مملوكة للغير. وهنا نجد مشاركة إيجار فراغات على السفينة الصادرة عن مؤتمر البلطيق البحري والدولي BIMCO تنص على أن مستأجر الحيز يلتزم بتحمل نصيب الحاويات المشحونة في الفراغ من الخسارة العامة المشتركة، كما يتحمل نصيب البضائع المعبأة داخل الحاويات في مواجهة مالك السفينة. ليقوم بعدها بالرجوع على أصحاب البضائع وفقا لعقد النقل لاسترداد هذه المبالغ⁷⁵. و السبب في ذلك هو عدم وجود عقد نقل بين مالك السفينة و أصحاب هذه البضاعة للرجوع عليهم مباشرة.

ويستثنى من التغطية التأمينية للحاويات:

أ-الإستهلاك و الإندثار الإعتيادي للحاوية و الصدأ و التآكل التدريجي.

ب-الإختفاء الغامض للحاوية و الهلاك الذي لا تفسير له، و الهلاك الذي يكتشف عند إجراء الجرد.

ج- الهلاك الراجع إلى سوء تصرف من قبل المؤمن له.

ضاف إلى ذلك أنه يشترط بموجب الشروط الخاصة بالتأمين على الحاويات، أن تتضمن وثيقة التأمين نوع و حجم الحاوية أو الحاويات باعتبار أنه يجوز أن تشمل الوثيقة الواحدة على أكثر من حاوية مملوكة لذات الشخص أو تكون على مسؤوليته. كما يجب أن تتضمن علامة تعريف الحاوية و قيمتها، و الحدود الجغرافية المشمولة بالتغطية و السفن التي تشحن عليها⁷⁶.

و طبقا للبند 9 من الشروط المعهدية ، فإن بيع الحاوية المؤمن عليها أو إيجارها يؤدي إلى انتهاء عقد التأمين تلقائيا، مالم يوافق المؤمن كتابة على استمرار سريان عقد التأمين لصالح من تكون له مصلحة تأمينية في الحاوية وقت تحقق الخسارة . فإذا تم تحويل مبالغ التأمين المترتبة على العقد إلى شخص آخر غير المؤمن له، فإنه لا يكون ملزما للمؤمن إلا إذا تم إخطاره به في تاريخ حصوله برسالة موقعة من المؤمن له، و على من نقلت إليه المصلحة التأمينية تقديم وثيقة التأمين المحال إليه عند مطالبته بالتعويض⁷⁷.

كما يجوز إلغاء وثيقة التأمين قبل انقضاء مدتها من قبل أي من الطرفين شرط إخطار الطرف الآخر برغبته في الإلغاء 30 يوما من قبل. فإذا كان المؤمن هو الراغب في الإلغاء، التزم بإعادة قسط التأمين الصافي

للمؤمن له الخاص بالأيام المتبقية من مدة سريان التأمين. فإذا كان المؤمن له هو من أراد الإلغاء تم الرجوع إلى الإتفاق على مقدار قسط التأمين الواجب رده.⁷⁸

ثالثا: ضمان الأخطار الناجمة عن شحن الحاويات على السطح و استخدام تكنولوجيا المعلومات.

نتيجة للطبيعة الخاصة للحاويات و ما صاحبها من تطور في السفن المجهزة خصيصا لهذا النقل. كان لابد أن تأخذ بعين الإعتبار في وثائق التأمين، المخاطر الناشئة عن الشحن على السطح. وما أدى إليه هذا التطور من ضرورة لتأمين الأخطار الناجمة عن القرصنة الإلكترونية.

أ- ضمان الأخطار الناجمة عن شحن الحاويات على سطح السفن:

إن وثائق التأمين على البضائع المحتواة لا تغطي عادة المخاطر الناجمة عن الشحن غير القانوني على السطح ، و تغطي في ظروف خاصة تلك الناجمة عن الشحن القانوني.⁷⁹

لذلك تنص وثيقة التأمين الفرنسية في البند 5 فقرة 2 على أن البضائع المنقولة على سطح السفن العادية لا يشملها الضمان إلا في مواجهة مخاطر معينة قامت بتعدادها، أهمها سقوط الحاوية الناشئ عن الشحن و التفريغ ، الغرق ، الحريق، التصادم... إلخ. أما مخاطر رمي أو سقوط الحاويات بحرا ، فلا يشملها الضمان باعتباره الخطر المصاحب لحمولة السطح، إلا إذا قام المؤمن له بإخطار شركة التأمين بالشحن على السطح بمجرد علمه بذلك⁸⁰. لهذا السبب يتشدد القضاء الفرنسي في ضرورة إخطار الناقل البحري للشاحن، بالشحن على السطح ولا يكتفي بموافقة المسبقة. حتى يتمكن من التأمين على البضائع ضد مخاطره⁸¹.

إلا أن هذا الحكم لا يطبق في حالة السفن المزودة بتجهيزات تسمح بالنقل على السطح -أي السفن حاملات الحاويات- مما يضمن المحافظة على توازن السفينة و ضمان سلامة الحاويات، فحينئذ تكون الحاويات مشمولة بالتغطية التأمينية ضد كل المخاطر⁸². على أساس أن الشحن على سطح الحاويات أصبح ظاهرة ملازمة لهذا النوع من النقل جعلته يرتقي إلى درجة العرف الدولي. و هذا ما جسده إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا⁸³ 2008، التي اعترفت بالآثار القانونية المترتبة على المنجزات العلمية، فأجازت النقل على السطح مادامت البضائع معبأة داخل حاويات أو عربات مهيأة لهذا النوع من النقل-معتبرة أن الحاوية تحفظ البضائع تماما كعناصر السفينة- وما دام السطح مهيأ خصيصا لنقل الحاويات⁸⁴.

فإذا كان الشحن قانونيا تشمله التغطية التأمينية ، عدّ رمي الحاوية في البحر خسارة بحرية مشتركة مضمونة بموجب وثيقة التأمين، و يمكن لمؤمن البضاعة المحتواة التي تم التضحية بها الرجوع على من استفادوا من التضحية بالمساهمة في الخسارة المشتركة.

ب- التأمين على الأخطار الإلكترونية ضرورة ناشئة عن النقل بالحاويات:

مست الجرائم الإلكترونية النقل بالحاويات بحيث أصبح القراصنة يعملون على اختراق شبكة تكنولوجيا المعلومات الخاصة بالحاويات، عن طريق غزو مواقع الموانئ البحرية و شركات النقل و محطات الحاويات، بهدف الحصول على الترقيم السري للحاوية من محطة الحاويات، و اكتشاف كلمة المرور للحصول على تعليمات تسليم الحاوية و العمل على استلامها فور وصولها إلى المحطة بموجب محررات مزورة. مما يعرض أصحابها و الناقلين لخسائر فادحة. لذلك من المهم استخدام التأمين لتحويل

عبء الأخطار الإلكترونية من الشاحنين و الناقلين إلى شركات التأمين و ذلك لاعتمادهم على الأنترنت و البريد الإلكتروني في قضاء مصالحهم⁸⁵.

المبحث الثاني: أثر النقل بالحاويات من الباب إلى الباب على التأمين من المسؤولية

أحدث النقل متعدد الوسائط بالحاويات تحولا كبيرا في صناعة النقل، امتد أثره إلى مجال التأمين، الذي أصبح اليوم يواجه ضرورة تلبية مقتضيات هذا النظام ومتطلباته. فمع ظهور النقل متعدد الوسائط، نشأت مشكلات قانونية وأنماط مختلفة للمسؤولية. حيث أصبح الناقل البحري بالحاويات الذي يقبل أن يمد خدماته إلى مرحلة سابقة أو لاحقة، فينظم نقلا من الباب إلى الباب، ناقلا في مواجهة المرسل ومرسلا في مواجهة الناقل، ليكون له حينئذ صفة متعهد النقل متعدد الوسائط. فأدت طبيعة نشاطه إلى وجود تأمين ثنائي من المسؤولية، إذ سيؤمن متعهد النقل مسؤوليته قبل أصحاب الحق على البضاعة (مطلب أول)، وسيؤمن الناقلون مسؤوليتهم قبل متعهد النقل متعدد الوسائط (مطلب ثاني).

المطلب الأول: تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بالحاويات:

لم يعد التأمين البحري التقليدي لمسؤولية الناقل يتناسب مع المراكز القانونية المتنوعة لمتعهد النقل متعدد الوسائط عند ثبوت مسؤوليته عن تلف أو هلاك البضاعة التي يتعهد بنقلها. لذا ظهرت الحاجة إلى وجود تأمين لتغطية مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط قبل أصحاب البضائع⁸⁶. فتهدف إلى ضمان رجوع الغير على المؤمن له -متعهد النقل- نتيجة مسؤوليته عن الضرر الذي لحق أصحاب البضائع جراء فعل متعهد النقل أو فعل تابعيه⁸⁷. فيكون لهذا التأمين صفة تعويضية، تواجه توسع القضاء وتساوله في إقرار مسؤولية متعهد النقل، وكذا تفادي مخاطر إفساره. ناهيك عن أن وجود تأمين من مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط أمر هام بالنسبة لتأمين البضائع، حيث يساعد شركة التأمين على ممارسة حق الحلول قبل الغير وهذا للأسباب التالية:

- أن شركة التأمين تمارس حق الحلول لمواجهة شركة تأمين أو نادي حماية وتعويض مما يسهل التعامل المهني والتفاوض على التعويض، عوض ممارسة هذه العملية مع متعهد النقل نفسه.

- أن وجود تأمين مسؤولية يعد ضمانا لاسترداد شركة التأمين لحقها، لأنه في غياب هذا التأمين قد يحاول متعهد النقل المسؤول التهرب من دفع التعويض من حسابه الخاص⁸⁸.

إن الإشكالية التي تواجه متعهدي النقل متعدد الوسائط بالحاويات تكمن في أنهم لا يتعرضون لنفس المخاطر، بسبب تعدد واختلاف عمليات النقل، في حين أنهم يبرمون نفس عقد النقل متعدد الوسائط. فالمؤمن لم يعد يغطي النقل البحري فقط، وإنما النقل البري، الجوي، وكذا العمليات المرتبطة بهذه الوسائط. لذا يقوم الناقل البحري منظم النقل متعدد الوسائط بتأمين مسؤوليتهم غالبا لدى نوادي الحماية والتعويض (P & I clubs)⁸⁹، حيث تعد هذه النوادي الملاذ الأكثر أمانا والأكثر قبولا على المستوى الدولي، إذ يمكنها ضمان الحماية الإضافية من المسؤولية دون أي عوائق. فمرونة هذه النوادي في استيعاب المخاطر وتغطيتها أولا بأول، جعلتها تتأقلم مع النقل متعدد الوسائط، بداية عندما قامت بتغطية سندات النقل المباشرة، ثم بعد ذلك بإنشاء نوادي متخصصة في النقل متعدد الوسائط أهمها: TT clubs و ITIC⁹⁰.

رغم أهمية التغطية التأمينية التي تقدمها نوادي الحماية والتعويض، فإن التأمين بواسطتها، ينعكس على الدول التي لا يوجد بها مثل هذه النوادي خاصة الدول النامية، إذ سيقوم متعهدو النقل باللجوء إلى النوادي الأجنبية لضمان مسؤولياتهم المدنية، وهذا ما ينعكس حتما على أسعار خدمة النقل من الباب إلى الباب. لذلك

صدرت في 3 نوفمبر 1993، وثيقة تأمين فرنسية تغطي مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن الأضرار التي تصيب البضائع التي يعهد بنقلها- خاصة مع عدم وجود نوادي حماية وتعويض فرنسية-. وقد تم تعديل هذه الوثيقة في 16 جوان 2003 وفي 11 ماي 2006 فأصبحت تغطي مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل الذي يقوم بتنظيم نقل متعدد الوسائط، حيث تنص الوثيقة على تغطيتها لحالة نقل المركبة البرية التي تشحن عليها الحاويات-ودون تفريغ الحاويات من المركبة و إعادة شحنها- بالواسطة البحرية أو النهرية أو الجوية في جزء من الرحلة، حيث يسري العقد عن النقل الكلي⁹¹.

وتستثنى هذه الوثيقة بعض الخسائر أو الأضرار حيث لا تقوم بتغطيتها أهمها:

-الخسارة أو التلقيات الناجمة عن الحروب أو عن الأحداث المشابهة لها. والإضرابات والاضطرابات الأهلية، وحالات مقاومة السلطة وحالات الحجز والمصادرة.

-الأخطار التي تنجم عن استخدام الأسلحة الكيميائية أو البيولوجية.

-الخسارة أو الأضرار الناجمة عن الطاقة النووية.

-التأخير في تسليم البضاعة.

-الأضرار التي تنسب فيها البضائع المنقولة نفسها.

-الإضرار المتعمد بالبضائع من المؤمن له أو تابعيه.

-الأضرار والخسائر التي تصيب البضائع بسبب الإهمال من طرف المؤمن له أو تابعيه⁹².

إضافة إلى ذلك، فإن نقل الأعمال الفنية، المجوهرات، الأحجار الكريمة، النقود الورقية، الأسهم، المستندات، الصكوك والبضائع القيمة والتمينة وكذا الحيوانات الحية والبضائع القابلة للتلف والبضائع الخطيرة، يجب الاتفاق كتابة مع شركة التأمين قبل شحنها حتى يمكن التعويض عنها، وبعد دفع قسط إضافي⁹³.

المطلب الثاني: تأمين مسؤولية الناقلين في النقل متعدد الوسائط بالحاويات.

تستدعى دعوى الرجوع التي يرفعها متعهد النقل متعدد الوسائط بالحاويات على الناقل منفذ عمليات النقل السابقة و اللاحقة للنقل البحري، بعد دفع التعويض لصاحب الحق على البضاعة، أن يقوم الناقل بتأمين مسؤوليته قبل متعهد النقل.

فغالبا ما يكون المتسبب في الضرر هو الناقل سواء كان بحريا، بریا أو جویا، ويقوم مؤمن مسؤولية متعهد النقل بالرجوع عليه⁹⁴. أو ما يطلق عليه بحق المؤمن بالحلول و الرجوع على الغير مسبب الضرر. وهو أهم ما يتمتع به المؤمن مقابل ما يتحمله من أعباء في مواجهة المؤمن له⁹⁵. فيكون هذا الرجوع وفقا لقواعد مسؤولية الناقل التي تنظمها الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد. لذا تهتم شركة التأمين كثيرا بالنظام الذي يحكم مسؤولية الناقل فيما يتصل بالنقل بالحاويات، و مقدار التعويض الذي يسأل عنه الناقل المنصوص عليه بموجب المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية. فتأخذ بعين الإعتبار و هي تحدد أقساط التأمين.

يغطي، إذن، تأمين مسؤولية ناقل البضائع كل ضياع أو تلف للبضائع المحتواة المنقولة، بما فيها الحاويات، أثناء عملية النقل من الوقت الذي يتم فيه تحميلها على السفينة أو المركبة أو أي واسطة نقل

مملوكة أو مستأجرة أو مستخدمة من قبل المؤمن له ضمن الحدود الإقليمية المتفق عليها، وحتى يتم تفريغها في جهة الوصول النهائية لعملية النقل المحددة. بما في ذلك عمليات الشحن والتفريغ وجميع عمليات النقل من وسيلة إلى أخرى⁹⁶.

ولما كان التأمين من المسؤولية وسيلة لتحقيق أهداف ومقاصد اجتماعية، فقد فرض المشرع هذا النوع من عقود التأمين على مسؤولية الناقل بمقتضى نصوص قانونية، سواء كان الناقل بحريا، بریا أو جویا.

أ- الناقل البحري: حيث ألزم الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير.⁹⁷

ب- الناقل الجوي: فطبقاً للمادة 196 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر، لتغطية مسؤوليته اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير. وذلك تحت طائلة دفع الغرامة المالية المتراوحه بين 5000 و100.000 دج في حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين⁹⁸.

كما أوجبت المادة 171 من القانون رقم 98/06 المتعلق بالطيران المدني⁹⁹ على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية أو يحلق فوق القطر الجزائري، سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج، أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته. على أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية¹⁰⁰.

الجدير بالذكر أنه على المستوى الدولي، لم تتعرض اتفاقية وارسو لـ 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي¹⁰¹، للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق مرسل البضاعة. كما اكتفى بروتوكول لاهاي 1955 بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم للوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك حتى جاءت اتفاقية مونتريال لـ 1999 ونصت في المادة 50: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية". فالاتفاقية إذن تلزم الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقلها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم، بحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسؤولية المقررة بموجب هذه الاتفاقية، وللدولة أن تقرر مدى ملائمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه.

ما يحصل أن شركات التأمين تقوم بتغطية مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو هلاك البضائع ضمن وثيقة التأمين الشاملة للخطوط الجوية، والتي تعتبر توسيعاً لوثيقة تأمين الطائرات، أو بموجب ملحق للوثيقة لتغطية المسؤولية القانونية للناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل الجوي¹⁰².

ج- الناقل البري: في إطار النقل البري، يلزم قانون التأمينات الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها¹⁰³. ويشمل النقل البري للبضائع، النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية، وذلك بمفهوم المادة 02 من القانون رقم 01/13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والمعدلة والمتممة بالقانون رقم 11/09¹⁰⁴.

الخاتمة:

لقد كان للحاويات أثرا كبيرا على النقل البحري في مفهومه الحديث، بحيث شهد قفزة كبيرة، و ذلك لملائمة الحاوية لكل وسائل و أنماط النقل المكتملة للمرحلة البحرية، و لكنها في المقابل خلقت صعوبات و أوجدت أوضاعا قانونية، و هذا ما انعكس على التأمين و متطلباته في هذا المجال. و هو ما أسفرت عليه الدراسة من خلال النتائج المتوصل إليها، و المتمثلة في:

-أن الحاويات، متى كانت صالحة للتعبئة مع الإلتزام بحسن تعبئة البضائع و رصها في وسيلة النقل بطريقة تضمن سلامة البضاعة، من أهم التقنيات التي تساهم في التقليل من حجم الخسائر مما يؤثر على التعويضات التي تدفعها شركات التأمين.

-أن ضرورة توفير ضمانات أكبر للمؤمن عليه البحري، و رغبته في الحصول على التغطية التأمينية اللازمة لجميع الأخطار التي يمكن أن يواجهها، دون أن يضطر لدفع مبلغ إضافي لتغطية خطر لا يمكن أن يكون عرضة له في عملية النقل بالحاويات، أدت إلى مواجهة قطاع التأمين البحري لتحديات قانونية جديدة نتيجة الأخطار و التحولات التي يشهدها النقل البحري مما يفرض على شركات التأمين تبني آليات ووسائل متطورة للتعامل مع هذه المستجدات ، خاصة و أن النقل البحري المتكامل يرتبط ارتباطا وثيقا بحركة التجارة الدولية.

-إذا كانت الحاوية آلية لتقليص فرص الخطر في النقل البحري للبضائع ، فإن الإرتفاع الهائل لعدد الحاويات المنقولة خلال الرحلة الواحدة ، أسهم في ارتفاع معدلات الخطر و رجوع لمرحلة ما قبل الحاويات، مما أدى إلى ضرورة إيجاد أساليب غير تقليدية للتعامل مع الوضع .

-إستدعت ثورة الحاويات مواجهة ما استجد من أخطار صاحب استخدام هذه الوحدة النمطية سواء من حيث الإمتداد الزمني و المكاني للتغطية التأمينية أو إضفاء التكييف القانوني المناسب حتى تكون عنصر مخاطرة يشملها التأمين البحري. أو اتخاذ التأمين الملاذ الآمن لمواجهة مخاطر القرصنة الإلكترونية.

-هناك فارق أساسي بين التأمين على البضائع المحتواة من خلال وثيقة تأمين من الباب إلى الباب، تغطي جميع مراحل النقل بقصد تعويض المؤمن له صاحب البضاعة عما لحقه من خسارة مادية، و بين تأمين مسؤولية منظم النقل المتكامل بهدف جبر الضرر الذي لحقه جراء تعويض الغير. فقد شملت الآثار التأمينية مسؤولية الناقل البحري بالحاويات الذي مد خدماته لتصبح من الباب إلى الباب، فكان عرضة لمخاطر مختلفة و متعددة تبعا لتعدد وسائل النقل المختلفة. مما يستدعي أيضا مواجهة تأمينية لكيان في مركزه القانوني، لتغطية مسؤوليته قبل أصحاب البضائع، إذ لا يمكن تغطيتها بأغطية المسؤولية التقليدية للناقلين.

من خلال ما تقدم، تدعو الدراسة إلى:

-أن يأخذ التشريع الوطني بعين الإعتبار مستجدات النقل و التأمين البحري، و ما نجم عن ذلك من اشكالات قانونية، لتحقيق الملائمة بين القاعدة القانونية و التطورات الإقتصادية الحاصلة.

-توافر محاكم بحرية متخصصة على قضاة و خبراء على دراية بأحكام النقل الدولي و التأمين، و ملمين بكيفية التعامل مع الأوضاع المستحدثة، ضمنا لسرعة الفصل في المنازعات الناشئة.

-إنشاء وثيقة تأمين مساندة للتطورات التي أحدثتها النقل بالحاويات، و توفر تغطية لما استجد من أخطار، بأسعار تشجع على التأمين لدى شركات وطنية..

-إنشاء وثيقة تأمين موحدة لمنظمي النقل البحري إضافة إلى وسائل غير بحرية، تضمن مسؤوليتهم في مواجهة أصحاب البضاعة، و تقييم حقا مباشرا للمضروور في مواجهة شركة التأمين.

الهوامش:

- ¹- يقصد بإدارة الخطر التوصل إلى وسائل محددة للتحكم في الخطر والحد من تكرار تحقق حوادثه و التقليل من حجم الخسائر التي تترتب على ذلك مما يترتب عليه تخفيض درجة الخطر عند صاحبه، بأقل تكلفة ممكنة: سلامة عبد الله- الخطر و التأمين الأصول العلمية و العملية-الطبعة 4-دار النهضة العربية 1974-مصر-ص51
- ²-صفية أحمد أبو بكر- النقل بالمستوعبات و أثره على التأمين البحري-رسالة ماجستير- كلية التجارة جامعة أسيوط- 1980-مصر- ص 75
- ³- سفن الحاويات هي سفن مصممة بطريقة خاصة لنقل الحاويات ومزودة بموجهات وذات خلايا لتسهيل مناولة الحاويات.
- ⁴- محمد صالح عبد الواحد ، التحوية والنقل ، بنك معلومات النقل البحري المصري ، المجلة الإلكترونية ، عدد 5 نوفمبر 2006:
- <http://www.emdb.gov.eg/Arabic/service/ebulletin/release.aspx>
- 5- قماز ليلى- دور الحاويات في المساس بالأمن و السلامة البحرية-بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل-عدد2-2014 جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان-ص 56
- ⁶- وإن كان البعض يذهب إلى أنه "لو صح القول بأن الحاوية شكل من أشكال التغليف لما احتوت على سلع مغلقة، تغليفا خاصا. فلو كانت كذلك، لما احتاج الشاحنون إلى تغليف بضائعهم تغليفا أوليا": انظر في ذلك مثلا: عبد القادر حسين العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983، مصر، ص 16
- ⁷-Comme l'a justement remarqué une décision : TI cherbourg, 6 juill 1959, DMF 1960, p 46, « lorsque le conteneur est chargé de multiple colis, en provenance, d'expéditeurs parfois différent, pour divers destinataires, aucun de ceux-ci ne reçoit livraison du conteneur, mais seulement du colis qui lui a été expédié. » -
- ⁸ - CA .Aix en provence, 2ch, 19 déc 1979- Navire Zim Ibéria -DMF 1980, p 731, le conteneur est « un simple mode d'emballage comme l'est une valise pour les bagages d'un passager ».
- ⁹ - CA .paris, 10 juin 1986, navire Hélène Delmas DMF 1987, p 506, « la défaillance du système de refroidissement d'un conteneur frigorifique peut s'analyser en un défaut d'emballage, exonératoire de la responsabilité du transporteur. »
- 10- Cass (Ch. com.) – 25 Novembre2008 – Navire Husky Runner N° 07 – 17.957 obs Yves TASSEL,DMF :02-2009, N°700 : « L'emportage en conteneur d'une marchandise destinée à être transportée par voie maritime, fût-ce dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur maritime, n'étant pas une opération qui réalise la mise à bord de la marchandise ni une opération de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en serait le préalable ou la suite nécessaire, n'est pas une opération de manutention maritime soumise aux dispositions des articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966 ».
- Cass com, 10 mars 2009, Navire MV Panther, No 07-20084, DMF 04-2009, N°702, Obs p. Delebecque.
- ¹¹-قماز ليلى- أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط- رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص-جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان-2014-ص156.
- ¹² - صفية أحمد أبو بكر-المرجع السابق-ص77.
- ¹³ -CA.Rouen 2^{ème} .Civ-9nov1989-BTL 1990-p 565- cité par : Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux, transport par conteneur, juris-Classeur transport, Cote : 05, 2003-§165
- ¹⁴- FCL « Abréviation de « full container load » c'est-à-dire conteneur chargé complet, le terme s'applique en fait à tout conteneur remis complet à la ligne ou livré complet par celle-ci sans intervention pour l'emportage ou le dépotage des marchandises » Lamy transport : lexique des termes juridiques et techniques tome 2, 2009, p 40.
- ¹⁵ - عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96
- ¹⁶ - إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن "الحاويات"، الطبعة الأولى، 1975، ص109

17 - « less than container load : c'est-à-dire lot de marchandises occupant un volume moindre que celui offert par le conteneur utilisé » : lamy transport -lexique des termes juridiques et techniques- op-cité- p 53.

18- انظر في ذلك: قماز ليلى- أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط- المرجع السابق-ص 163 و ما بعدها.

19- En 1991 livraison du plus gros porte conteneur au monde : le CMACGM NORMANDIE avec une capacité de 4419 EVP.(un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP)
-En 2013 livraison du CMACGM MARCO POLO(capacité de 16000 EVP)M : cité par Jean Patrick Marcq-la fixation des pleins en assurance maritime- Gazette de la chambre -n°34- printemps 2014-p01 : www.arbitrage-maritime.org

20- طارق جمعة سيف- تأمين النقل الدولي- دار الفكر الجامعي- مصر- 2007- ص 453.
21- المرجع السابق- ص 456

22- IUMI :International Union of Marine Insurance –Tokyo conference-September - 2006 :<http://www.iumi.com/conferences/tokyo-2006>

23- عندما تبقى الحاويات في نفس وسيلة النقل-الشاحنة أو الفاطرة- أثناء نقلها، فيتم نقلها كما هي إلى وسائل النقل الأخرى سواء بالسفن أو بالسكك الحديدية أو بالطائرات، تنعدم المخاطر المتعلقة بعمليات نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى. وذلك باتباع تقنية أو عملية الدرجة (le transroulage (Ro-Ro) داخل وخارج سفن الرو – الرو أو سفن الدرجة المخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها "شاحنات، مقطورات، شبه المقطورات".
24- طارق جمعة سيف- التأمين البحري في إطار الإعتماد المستندي- الطبعة الأولى-دار الفكر الجامعي-2011-مصر- ص 60

25- أصبحت وثائق الشحن البحرية تمكن الناقل البحري من مسافنة الحاويات، أي تفريغها من السفينة و إعادة شحنها في ميناء محوري: أنظر في ذلك:- P. Bonassies ;C.Scapel- Traité de droit maritime, LGDJ, 2006-p655- §126

26- طارق جمعة سيف- التأمين البحري في إطار الإعتماد المستندي. ص 60

27 --« Alliance of MaritimeRegional Interests in Europe » : Groupe formé à l'initiative d'un certain membres du parlement européen.

28- Rogues conteneurs present a growing safety problem in Lioyd's list : 15/07/2002

29 - Statistique de l'année 2000 par le UK P and I club : cité par Jean Yves Groudin : Avis d'expert, conteneurs à la mer !: Gazette de la chambre-n° :01-printemps 2003.

30- صفية أحمد أبو بكر- المرجع السابق-ص 81.

31- Jean Patrick Marcq-la fixation des pleins en assurance maritime-op. cité-p 01

32- د. فاروق ملش- القضاء الاقتصادي المصري في حماية الاقتصاد القومي من آثار النزاعات في تجارة ونقل وتأمين البضائع - ندوة محكمة الاستثمار العربية ودورها في حماية الاستثمار العربي بتاريخ 03/01/2015-ص 03

33 - R.Rodière ; E.du Pontavice- Droit maritime-12ème édition- DELTA, Dalloz- 1997-p529 §562

34- قضت محكمة الإستئناف البريطانية في سنة 1914 في القضية Stott steamers(Baltic) L TD V. Marten بأن: "اصطلاح أخطار البحر يعني الأخطار التي يتعرض لها الناقل بسبب رحلة بحرية أو بعبارة أخرى، الخطر الذي كان أن يتعرض له الناقل لو لم تكن هناك رحلة بحرية ، فيجب أن يكون الخطر متعلقا برحلة بحرية." مشار إليه لدى علاء عمر محمد-انتقال المخاطر في البيوع البحرية- الطبعة الأولى-منشورات الحلبي-لبنان-2012 ص 54
35- جلال وفاء محمدين- التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك" وثيقة التأمين العائمة"- دار الجامعة الجديدة-

2004-مصر-ص 90

36- تأسس مجمع مكنتبي التأمين بلندن عام 1884 بقصد خدمة مكنتبي التأمين البحري سواء كانوا أعضاء اللويدز أو غيرها من الشركات المهتمة بالتأمين البحري، ووظيفته الرئيسية هي اقتراح و إعداد النصوص اللازمة لشروط التأمين البحري و صياغتها في صورة نهائية تلائم الرغبات المتعددة في أسواق التأمين البحري و الناجمة عن التغيرات الحديثة في النقل البحري: سامي عفيفي حاتم – التأمين الدولي- الطبعة الثانية -الدار المصرية اللبنانية-1988-ص 359.

37- الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 1995/01/25، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 2006/02/20، المتعلق بالتأمينات: المادة 136: "تطبق، الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و /أو النهر و/أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكمله له."

³⁸ -Loi n°92-665 de la 16/07/1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit : ArtL173-18 : « Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elle se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police ». Art L173-19 : « Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage. »

³⁹ -Ex :Arrêt du 1^{er} février 1996 rendu par la cour d'appel de Versailles-DMF N°568-1997-P 74 : « Quant à la notion d'entrée dans les magasins du destinataire, laquelle entrée met fin à l'assurance. Une remorque ayant été volée devant les entrepôts d'une agence maritime, sur un quai accessible à tous, la cour décide que l'endroit où a été commis le vol ne peut être considéré comme un magasin du destinataire ou de ses représentants au sens de l'article 9 de la police. »

⁴⁰ - R.Rodière ; E.du Pontavice- Droit maritime-12ème édition- DELTA, DALLOZ- 1997-p529 §562 : « Pour que l'assurance ait le caractère maritime il faut que le risque terrestre se rapporte nécessairement à la navigation ou aux opérations de transports qui en sont l'accessoire. Le transport est considéré dans son indivisibilité depuis le départ de la marchandise jusqu'à son arrivée. »

⁴¹ -انظر في الأعمال التلقائي لقواعد التأمين البحري لتغطية المراحل غير البحرية: محمد ابراهيم موسى- موضوع عقد التأمين البحري-دار الجامعة الجديدة-2008-مصر- ص31.

⁴² - طارق جمعة سيف- تأمين النقل الدولي-المرجع السابق-ص19

⁴³ -المختار عطار-الوسيط في التأمين البحري-الطبعة الأولى-المطبعة و الوراقة الوطنية-2000- المغرب-ص245

⁴⁴ - طارق جمعة سيف- تأمين النقل الدولي-المرجع السابق-ص62

⁴⁵ - La police française d'assurance sur faculté du 30/06/1983 modifier le 16/02/1990, le 22/10/1998, le 01/07/2002 et le 01/07/2009.

⁴⁶ - La police française d'assurance maritime sur faculté du (marchandises)

Garantie "Tous risques"- Imprimé du 30 JUIN 1983 Article 7 :

« Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée. »

⁴⁷ - Nabil Ben Azzouz- La garantie des risques de guerre et assimilés dans l'assurance des marchandises contre les risques des marchandises contre les risques de transport-Mémoire de fin d'étude-institut des Assurances de Lyon-2013 :www.institut numérique.org.

⁴⁸ -وهو ما كرسته شروط التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن بموجب تعديلها في 2009 في البند الثامن السابق الذكر.

⁴⁹ - La police française d'assurance maritime sur faculté du (marchandises)

Garantie "Tous risques"- Imprimé du 30 juillet 2009- ARTICLE 08 : « Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées par l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assurée pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayant droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayant droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée. »

⁵⁰ - علاء عمر محمد-انتقال المخاطر في البيوع البحرية-المرجع السابق-ص160

⁵¹ -فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010 ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ص 123:

<http://www.shipping.com.jo/files/incoterms%202010%20lecture.ppt>

⁵² - فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010 -المرجع السابق- ص76. عندما يكون البائع مطالباً بالتأمين في البيع CIF وCPT، فإنه لا يلزم إلا بالحد الأدنى للغطاء التأميني. فإذا أراد المشتري زيادة حد الحماية و التغطية التأمينية، يتولى بنفسه اتخاذ الإجراءات مع شركة التأمين لرفع حد التأمين أو الاتفاق مع البائع على مقدار الزيادة.

⁵³ - فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010- المرجع السابق -ص 166 و ما بعدها.

⁵⁴ - شيرين عبد حسن يعقوب- رسالة ماجستير- الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري-جامعة الشرق الأوسط- 2010-ص101

⁵⁵ -Martine Remond-Gouilloud-droit maritime-pedone-1988-p328 §576 : « Le conteneur est plus qu'un simple accessoire, c'est un bien doté d'une valeur propre. Ce n'est pas l'accessoire du navire, il ne saurait être traité comme l'un de ces « agrès et appareils », dont le sort suit le navire lorsqu'il est mis en vente ou offert en gage à ces créanciers. Ce n'est pas un élément nécessaire du navire, et le porte -conteneurs ne peut pas être tenu pour un composé de conteneurs, ce n'est pas non plus un accessoire de la marchandise transportée : à la différence d'un emballage ordinaire, il est couteux et destiné à être réutilisé. »

⁵⁶ - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 1995/01/25، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 2006/02/20، المتعلق بالتأمينات- القسم الثاني: التأمين على البضائع المشحونة- المادة 138: "تستبعد من الضمان الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن:-حزم أو تعبئة البضاعة بشكل غير كاف....."

⁵⁷ - La police française d'assurance maritime sur faculté du (marchandises) Garantie "Tous risques"- Imprimé du 30 juillet 2009-article 7 : « Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les faculté assurées et résultant de : ...4- absence, insuffisance ou inadaptation : de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise, du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayant-droit ou lorsqu'il sont exécutés avant le commencement du voyage assuré. »

⁵⁸ - شروط التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن - البند 4" لا يغطي هذا التأمين بأي حال من الأحوال مايلي:

3/4 الفقد أو الضرر أو المصاريف المتسببة عن عدم ملاءمة أو كفاية التغليف أو تهيئة الأموال المؤمن عليها للصدود أمام الحوادث الإعتيادية للرحلة المؤمنة في حال يكون ذلك التغليف أو التحضير له قد تم القيام به من قبل المؤمن له أو من قبل العاملين لديه أو بوقت يسبق بدء نفاذ هذا التأمين. (لأغراض هذه البنود [التغليف] يشمل التستيف في حاوية .."

⁵⁹ -T.Com, Paris, 21 Juin 1977DMF 1978-p 285 : cité par Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux, Art p.cité- § 161.

⁶⁰ -.CA versailles, 12e ch, Sect 1, 14 janv 1999, Navire St Georges, DMF 1999, p 933, obs Claire HUMANN « Contrairement à ce que soutient la Société CGM Sud (fournisseur et transporteur des conteneurs litigieux) l'opération de transport ainsi réalisée ne constitue pas un seul contrat de transport matérialisé par le connaissance ni même un contrat complexe, dès lors qu'elle recouvre deux conventions distinctes et autonomes, sans rapport d'indivisibilité ni même d'interdépendance juridique ; que la disproportion entre le prix du transport et le prix de la location n'est pas de nature à caractériser une unité contractuelle ni à établir que le contrat de location est subordonné au contrat de transport ; que l'existence de celui-ci ne conditionne pas l'existence de celui-là, puisque, selon l'équipement du navire, la location peut ne pas avoir lieu ou peut être conclue avec un tiers au contrat de transport ; que, même si le navire ne comporte pas de cales réfrigérées, la cause de la location des conteneurs frigorifiques n'est pas pour autant le contrat de transport, mais la jouissance de ces matériels

pour la conservation des marchandises en fonction de leurs caractéristiques ; qu'en admettant que le contrat de location soit l'accessoire du contrat de transport, cette situation ne peut conduire à assimiler le premier au second, et à lui faire perdre son régime juridique propre... »

⁶¹ -CA. de ROUEN (2ème Ch.) – 19 MAI 2008 – Navire MSC Deila No 06-03136 -DMF 03-2009-N°701 §701-7 – obs Claire HUMANN : « La remise des conteneurs au chargeur a constitué, en l'espèce, une prestation accessoire et indispensable au contrat de transport. Faute pour le transporteur d'établir la preuve d'une cause d'exonération, il est responsable de l'anomalie des conteneurs et doit être considéré comme responsable des dommages survenus à la cargaison constatés à la livraison. »

⁶² - CA. de ROUEN (2ème Ch.) – 19 MAI 2008 –arrêt p.cité –« Il ne peut être en revanche contesté que le chargeur qui a procédé au conditionnement et à l'empotage des marchandises devait vérifier l'état des conteneurs... dans la mesure où la constatation du mauvais état du conteneur échappaient donc à la vigilance normale du chargeur qui ne peut procéder à une telle recherche alors qu'il incombe d'abord au transporteur de fournir des conteneurs en bon état. »

⁶³ - CA. de ROUEN (2ème Ch.) – 19 MAI 2008 –arrêt p.cité : « l'obligation de vérification mise à la charge du chargeur n'est qu'une obligation de moyens. On ne peut exiger du chargeur qu'un contrôle visuel et rapide. Il serait en effet contraire à la logique de la conteneurisation d'exiger un contrôle approfondi. Elle rappelle aussi que le premier responsable de l'état du conteneur, c'est le fournisseur, en l'occurrence, le transporteur ».

⁶⁴ - Claire HUMANN- Conditions de la subrogation légale de l'assureur et de la responsabilité du transporteur maritime pour mise à disposition de conteneurs défectueux- DMF 03-2009-N°701 §701-7

⁶⁵ - L. 172-29 du code des assurances français : « L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie. »

⁶⁶ -Cass. Com. 30 juin 2015, n° 13-27.064- A ctuassurance-la revue numérique en droit des assurances-n°42-juil-sept 2015 : « À moins qu'elle ne fasse l'objet d'une convention distincte du contrat de transport, la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime, qui concourt à l'acheminement de la marchandise, constitue l'exécution d'une obligation accessoire de ce contrat.

⁶⁷ - Martine Remond Gouilloud, op.cité, § 574 : « le conteneur est complexe dans sa définition, C'est un emballage, mais aussi une marchandise ».

⁶⁸ - op.cité- p 328-329-§ 574

⁶⁹ - الأمر 80-76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المتضمن القانون البحري الجزائري المادة 805: "... في حالة استخدام حاوة أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية، هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى...".

⁷⁰ -CA.Paris- 2 oct1985-BT.86-p 149-cité par Martine Remond Gouilloud- op.cité- p 329- § 577

⁷¹ -- مشار إلى الأخطار المؤمنة التي تتعرض لها الحاوي و الحوادث المستثناة منها لدى : بهاء بهيج شكري- التأمين البحري بين التشريع و التطبيق-الطبعة الأولى- دار الثقافة للنشر و التوزيع-2009-ص495،494

⁷² - طارق جمعة سيف- تأمين النقل الدولي-المرجع السابق- ص 272

⁷³ - طارق جمعة سيف- الخسارة البحرية المشتركة-دار الجامعة الجديدة- 2004-مصر- ص134

⁷⁴ - بموجب عقد إيجار حيز متاح على السفينة: le contrat d'affrètement d'espace يتم حجز أماكن للحاويات على السفينة.وهو عقد إيجار هجين hybride، يضم عناصر الإيجار على أساس الرحلة ومشاركة الإيجار الزمن، وإن كان يعتبر أقرب إلى الإيجار على أساس الرحلة، باعتبار أن مشاركة الإيجار هذه تسمح بأن يرد على جزء فقط من سعة السفينة، في حين يرد عقد الإيجار الزمني على السفينة بأكملها فلا يتصور أن ترد المشاركة الزمنية على

جزء من السفينة، لأن سيطرة المستأجر على السفينة هي سيطرة مانعة، لا تقوم مع مزاحمة مستأجر آخر له فيها. وتوجد الآن مشاركة إيجار نموذجية متعلقة بإيجار فراغات على السفينة تم وضعه من قبل البيمكو BIMCO : قماز ليلى - أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط- المرجع السابق ص128

75- مشار إليه لدى طارق سيف -الخسارة العامة المشتركة- المرجع السابق-ص135

76- بهاء بهيج شكري- المرجع السابق-ص492

77-البند 11 من الشروط المعهدية- مشار إليه في المرجع السابق -ص493

78- البند 10 من الشروط المعهدية- مشار إليه في المرجع السابق -ص494

79-لم يسمح المشرع الجزائري بالتحميل على السطح إلا في حالة ما إذا كان ذلك متعارفا عليه ولا يحد من أمن الرحلة مع ضرورة إعلام الشاحن أو الموافقة المسبقة له. المادة 774 من القانون البحري الجزائري.

80 - P. Bonassies ;C.Scapel-op.cité-p 840-§ 1319

81 - Cass 7 juillet 1998, Revue Scapel 1998 trimestre3 : « la clause du connaissance qui permet au transporteur de charger la marchandise en cale ou en pontée sans en informer préalablement le chargeur ni obtenir ultérieurement son accord, ne peut être assimilée à la déclaration de mise en pontée telle que prévue à l'article 1C de la convention de bruxelles du 25 aout 1924, celle-ci redevenant applicable du fait de l'irrégularité de la pontée ».

82- La police française d'assurance maritime sur faculté du (marchandises)

Garantie "Tous risques"- Imprimé du 30 juillet 2009-article 5 al 2 : « Les faculté chargées sur le pont ou dans les superstructure de navires ou d'embarcation non munis d'installation appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages... sont causés par un des événement figurant dans l'énumération limitative ci- après....Elle sont garanties , en outre .moyennant surprime contre les dommage et pertes provenant de jet a la mer , d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance. »

83- هذه الإتفاقية هي قانون معاصر وموحد يكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب، يشمل مرحلة نقل بحري داخل منظومة نقل دولي، وقد اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الإتفاقية في 2008/12/11. وتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 2009/09/23 لذلك سميت بقواعد روتردام-كتسمية غير رسمية- واعتبر النصاب القانوني لدخول الإتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل.

84- المادة 25 من قواعد روتردام: "1- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا: ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات...".

85- فاروق ملش- القضاء الاقتصادي المصري في حماية الإقتصاد القومي من آثار النزاعات في تجارة ونقل وتأمين البضائع- المرجع السابق-ص18

86- فاروق ملش- القضاء الاقتصادي المصري في حماية الإقتصاد القومي من آثار النزاعات في تجارة ونقل وتأمين البضائع- المرجع السابق-ص20.

87- محمد إبراهيم موسى، عقد التأمين البحري، المرجع السابق، ص 74.

88- بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص

119

89-ظهرت الحاجة إلى نوادي الحماية والتعويض في وقت كان يقتصر فيه نشاط شركات التأمين على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وما تحمله من بضائع، مما جعل ملاك السفن في إنجلترا يكوّنون جمعية لمالكي السفن للحصول على التأمين ضد مسؤولياتهم القانونية الناشئة عن تشغيل السفن. فتم إنشاء أول نادي حماية وتعويض في 1880م، لتعمل هذه النوادي في إطار ما يسمى بالتأمين التعاوني، وهو التأمين الذي تقوم فيه جمعيات تعاونية تأمينية بإبرام عقود تأمين بين أعضائها الذين يتعرضون لخطر واحد بغرض تعويض الأضرار التي تلحق بأحدهم إذا نزل به الخطر المؤمن منه، ويتم تمويل التعويض من مجموع الاشتراكات التي تؤخذ من الأعضاء: انظر في ذلك: عبد القادر حسين العطير، التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2006،

ص 68

90 - * TT clubs : Through Transport Mutual Insurance Associate.

* ITIC : International Transport Intermediates clubs : The International Group clubs :

www.ukpandi.com.

⁹¹- Art 1 : police Type française d'assurance de responsabilité contractuelle des commissionnaires de transport du 3 Novembre 1993 modifiée le 16 juin 2003 et le 11 mai 2006.

⁹² - Art 6 : « Risques exclus » : police type d'assurance de responsabilité des commissionnaires de transport.

⁹³ - Art 7 : « Marchandises exclues ».

⁹⁴ -C.cass,1ère ch civile, 18 mars 1997 : « La cours d'appel a pu à bon droit, décidé que les assureurs, ayant réglé une indemnité d'assurance, acquièrent à concurrence de ce règlement, tous les droits de l'assuré nés des dommages ayant donné lieu à garantie et peuvent agir à l'encontre du responsable ou de son assureur , et ce conformément à l'article L 172-29 du code des assurances applicable à un transport multimodal . » :Revue Scapel, trimestre 01-1998,p 171.

⁹⁵ - عبد القادر حسين العطير، التأمين البري في التشريع، المرجع السابق، ص 243.

⁹⁶ - بهاء بهيج شكري،، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، المرجع السابق، ص 372.

⁹⁷ - المادة 193 فقرة 1 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

⁹⁸ - المادة 199 من الأمر 07/95.

⁹⁹ - القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

¹⁰⁰ - المادة 173 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

¹⁰¹ - اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 -74 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج.ر عدد 26 لـ 1964

¹⁰² - طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، المرجع السابق، ص 368

¹⁰³ - المادة 166 فقرة 2 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

¹⁰⁴ - المادة 02 من القانون رقم 01-13 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44 لـ 8

أوت 2001: "النقل البري: كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو السكك على متن مركبة ملائمة".

المراجع المعتمدة:

قائمة المراجع باللغة العربية:

1/الكتب و المؤلفات:

- إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن "الحاويات"، الطبعة الأولى، 1975-مصر.

- المختار عطار-الوسيط في التأمين البحري-الطبعة الأولى -2000- المغرب- المطبعة و الوراقة الوطنية.

- بهاء بهيج شكري- التأمين البحري بين التشريع والتطبيق-الطبعة الأولى- 2009 -الأردن دار الثقافة للنشر والتوزيع.

-- بهاء بهيج شكري-التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق – 2010-الأردن- دار الثقافة للنشر والتوزيع.

- جلال وفاء محمد- التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك" وثيقة التأمين العائمة"- 2004-مصر- دار الجامعة الجديدة.

- سامي عفيفي حاتم – التأمين الدولي-الطبعة الثانية -1988- الدار المصرية اللبنانية.

- سلامة عبد الله-الخطر و التأمين الأصول العلمية و العملية-الطبعة 4 -1974- دار النهضة العربية -مصر.
- طارق جمعة سيف- الخسارة البحرية المشتركة - 2004-مصر-دار الجامعة الجديدة.
- طارق جمعة سيف- تأمين النقل الدولي - 2007 -مصر-دار الفكر الجامعي.
- طارق جمعة سيف- التأمين البحري في إطار الإعتماد المستندي- الطبعة الأولى -2011-مصر-دار الفكر الجامعي.
- عبد القادر حسين العطير-التأمين البري في التشريع-دراسة مقارنة -الطبعة الأولى-2006-الأردن- دار الثقافة للنشر والتوزيع
- علاء عمر محمد-انتقال المخاطر في البيوع البحرية-الطبعة الأولى -2012 -لبنان-منشورات الحلبي.
- محمد ابراهيم موسى- موضوع عقد التأمين البحري-دار الجامعة الجديدة-2008-مصر.

2/ الرسائل الجامعية:

- شيرين عبد حسن يعقوب- رسالة ماجستير- الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري-جامعة الشرق الأوسط-2010.
- قماز ليلي إدياز- أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط- رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص-جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان-2014.
- صفية أحمد أبوبكر- النقل بالمستوعبات وأثره على التأمين البحري-رسالة ماجستير- كلية التجارة جامعة أسيوط-1980-مصر.
- عبد القادر حسين العطير،الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري،رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، 1983.

3/ المقالات العلمية:

- قماز ليلي- دور الحاويات في المساس بالأمن و السلامة البحرية- المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل- عدد2-2014- جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان.

4/المصادر الإلكترونية:

- فاروق ملش-قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010-الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري.

<http://www.shipping.com.jo/files/incoterms%202010%20lecture.ppt>

-فاروق ملش- القضاء الاقتصادي المصري فى حماية الإقتصاد القومي من آثار النزاعات فى تجارة ونقل وتأمين البضائع - مؤتمر المناخ القضائي الداعم للإستثمار-فبراير 2015.

<http://www.alexcham.org/c2833/Articles>

- محمد صالح عبد الواحد - التحوية والنقل - بنك معلومات النقل البحري المصري - المجلة الإلكترونية - عدد 5 نوفمبر 2006:

<http://www.emdb.gov.eg/Arabic/service/ebulletin/release.aspx>

5/الإتفاقيات الدولية:

- إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي،الموقعة فى وارسو فى 12أكتوبر 1929 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64- 74 المؤرخ فى 2 مارس 1964 ج.ر عدد 26 لـ 1964.
- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا: "قواعد روتردام 2008"- قرار الجمعية العامة رقم 122/63- 2008/12/11.

6/القوانين و الأوامر:

- الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري.
-الأم ررقم 95-07 المؤرخ فى 25/01/1995،المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ فى 20/02/2006،المتعلق بالتأمينات.
- القانون رقم 98-06 المؤرخ فى 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.
- القانون رقم 01-13 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44 لـ 8 أوت 2001.

المراجع باللغة الأجنبية:

1-Ouvrages :

-Bonassies Pierre et Christian Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006.
-Remond-Gouilloud Martine -droit maritime-pedone-1988
-RodièreRené, Du PontaviceEmmanuel, Droit maritime, 12ème édition,DELTA, Dalloz, 1997.

2-Articles :

-Claire HUMANN- Conditions de la subrogation légale de l'assureur et de la responsabilité du transporteur maritime pour mise à disposition de conteneurs défectueux- DMF 03-2009-N°701.

-IUMI :International Union of Marine Insurance –Tokyo conference-September 2006 :<http://www.iumi.com/conferences/tokyo-2006>.

- Jean Patrick Marcq-la fixation des pleins en assurance maritime- Gazette de la chambre –n°34- printemps 2014- www.arbitrage-maritime.org

-Lamy transport : lexique des termes juridiques et techniques tome 2, 2009.

- Paulette Veaux- Fournier, Daniel Veaux, transport par conteneur, juris-Classeur transport, Cote : 05, 2003.

Yves Groudin : Avis d'expert, conteneurs à la mer !: Gazette de la chambre-n° 01-printemps 2003.

3/Textes législatifs et documents officiels :

-Loi n°92-665 de la 16/07/1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit .

-La police française d'assurance sur faculté du 30/06/1983 modifiée le 16/02/1990, le 22/10/1998, le 01/07/2002 et le 01/07/2009.

4/Revue de jurisprudences française :

-DMF : « Droit Maritime français » : 1960 -1980-1987- 1997-1999-02/2009-03/2009-04/2009.

-Revue Scapel : «Revue de droit commercial ,maritime, aérien et des transports » : 1998- trimestre 01, trimestre 03.