

## التأمين البحري بضمان << كل الأخطار >> في القانون والوثائق الجزائرية والمقارنة بين ظاهر الشرط وحقيقته

مخالفة كريم (1)

(1) أستاذ محاضر قسم "ب"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، عضو  
مخبر البحث حول فعالية القاعدة القانونية، جامعة بجاية، 06000،  
بجاية، الجزائر.

البريد الإلكتروني: [mekhalfakarim@gmail.com](mailto:mekhalfakarim@gmail.com)

### المخلص:

يعتبر شرط التأمين البحري الشامل << لكل الأخطار >> أكثر شروط التأمين إنتشارا في أسواق التجارة البحرية، وأكثرها تفضيلا لدى متعاملي التأمين البحري في الوقت الراهن، وذلك بسبب اتساع نطاق الضمان الذي يوفره للمؤمن لهم، بالمقارنة بغيره من الشروط. غير أن التساؤل الذي يطرح نفسه بإلحاح في هذا الصدد وهو إشكالية هذا التحليل هو: هل أن شرط التأمين البحري المقترن بصيغة الضمان الشامل " لكل الأخطار " يتفق حقيقة و مدلول تسميته فعلا، و يغطي بذلك كل الخسائر و الأضرار الناتجة عن كل الحوادث البحرية التي يمكنها أن تلحق المصالح المؤمنة خلال الرحلة البحرية؟. تهدف هذه الدراسة إلى تقصي الحقيقة القانونية و العملية لهذا الشرط و ذلك عن طريق تحليل نظامه، و الأسس التي يقوم عليها في القانون و وثائق التأمين البحري على البضائع و السفن في الجزائر، و في النظم المقارنة.

### الكلمات المفتاحية:

تأمين بحري، كل الأخطار

تاريخ إرسال المقال: 2018/02/13، تاريخ قبول المقال: 2018/10/21، تاريخ نشر المقال: 2018/12/27.

لتهميش المقال: مخالفة كريم، "التأمين البحري بضمان << كل الأخطار >> في القانون والوثائق الجزائرية والمقارنة بين ظاهر الشرط وحقيقته"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد 02، 2018، ص ص.82-97.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المقال متوفر على الرابط التالي:

المؤلف المراسل: مخالفة كريم، [mekhalfakarim@gmail.com](mailto:mekhalfakarim@gmail.com)

## Marine Insurance with « All Risks » Clause in Algerian Law and Compared Policies between Appearance and Reality

### Summary:

The marine insurance « all risks » clause is considered today as being the most widespread and privileged formula by the insurance operators in the marine insurance field because of the large scale of the warranty which is granted by the insurer compared with other clauses.

However, the burning question in purpose which is the problem of this analysis is : does the marine insurance clause in relation to the « all risks » form embrace all risks , does suit and does it really deserve its appellation and thus embraces all the losses and damages caused by the maritime perils which can affect the insured goods during the voyage?

The object of this study is to sift thoroughly the judicial and practical sides of this contract through the analysis of its organization and the basis on which it is built in law and marine insurance policies on goods and ships in Algeria and the comparison system.

### Keywords:

Marine insurance, all risks.

## L'assurance maritime " tous risques" en droit et polices d'assurances algériennes et comparées, entre apparence et réalité

### Résumé :

La clause d'assurance maritime globale (tous risques) est la condition la plus courante pour l'assurance sur les marchés du commerce maritime et, est la plus préférée par les opérateurs de l'assurance maritime, en raison du large éventail de garanties fournies aux assurés, par rapport à d'autres clauses. Cependant, la question la plus pressante à cet égard est la suivante : la clause d'assurance maritime associée à la formule de garantie globale "pour tous les risques" coïncide-t-elle vraiment avec le sens de son appellation, et couvre donc toutes les pertes et dommages résultant de tous les accidents maritimes, et peut-elle sécuriser des intérêts pendant la croisière?

L'objectif de cette étude est d'examiner la réalité juridique et pratique de cette condition en analysant son système, les fondements de la loi, les polices d'assurance maritime des biens et des navires en droit et polices d'assurances maritimes algériennes et comparées.

### Mot clés :

Assurance maritime, tous risques.

## مقدمة

من المعروف فقها و قانونا أنّ محل عقد التأمين البحري ،هو ضمان المؤمن للخسارات التي تتعرض لها مصالح المؤمن له خلال الرحلة البحرية، و بذلك يسعى هذا الأخير من إبرام التأمين إلى الحصول على الحد الأقصى للضمان الذي يكفله التأمين البحري خدمة لمصالحه<sup>(1)</sup>. قد قررت قوانين التأمين البحرية الحديثة، بما فيها الأمر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06 المتعلق بالتأمينات في الجزائر، بأنّ المؤمن يضمن الخسارة الناشئة عن الحوادث القهرية التي تتعرض لها الرحلة البحرية<sup>(2)</sup>، كما سمحت للمتعاقدين و أباحت لهم بسط الضمان ليشمل حوادث أخرى غير التي أشارت إليها النصوص، و وسيلة طرفي رابطة التأمين لتحديد نطاق ضمان المؤمن هي الشروط التي تدرج في وثيقة التأمين .

يعتبر شرط التأمين البحري الشامل << لكل الأخطار >> موضوع هذه الدراسة ( le contrat d'assurance maritime tous risques ) أكثر شروط التأمين إنتشارا في سوق التأمين البحري الحديث، و أكثرها تفضيلا من المؤمن لهم<sup>(3)</sup>، و هذا لسبب بسيط هو اتساع رقعة الضمان الذي يوفره للمؤمن له، بالمقارنة مع غيره من الشروط الأخرى . فالى جانب ميزة التزام المؤمن -وفقا لهذا الشرط- بتسوية الخسارات أو الأضرار بصورة كلية، و دون اللجوء إلى تطبيق نظام الإعفاء ( l'application des franchises )، فإنّ هذا الشرط يقضي بضمّان كل صور التلف التي من المحتمل أن تلحق المصالح المؤمن عليها ،و التي يكون مصدرها أخطار البحر ( avaries dûes aux évènements de la mer). و بمفهوم آخر، إذا حررت وثيقة التأمين البحري سواء على البضائع أو على جسم السفن بصيغة التأمين الشامل << لكافة الأخطار >>، إلّزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين، عند تحقق الخطر المؤمن منه ( le risque maritime couvert ) بغض النظر عن سببه<sup>(4)</sup> .

وقد وجد القضاء في شرط التأمين البحري الشامل "لكل الأخطار" مادة دسمة، من خلال النزاعات الشهيرة التي ثارت بخصوص تأويل ما ورد في وثائق التأمين حول الأخطار المؤمن عليها<sup>(5)</sup>، كما اتفق الشراح

(1) Paul Cheveau , *Traite de droit maritime*, Librairie technique , Paris, 1958, p. 77

(2) تنص المادة 101 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات في الجزائر في فقرتها الأولى على أنه << يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق ، حسب الحالة الأموال و البضائع المشحونة و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد ... >> .

(3) د: محمد بهجت عبد الله أميد قايد ، << الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية >>، دار النهضة العربية، 2005، صفحة 414.

(4) Emile Audouin, « les chaus franc d'avaries dans l'assurance maritime » , D.O.R , Paris, 1927, p.1.

(5) القرار الصادر عن محكمة النقض المصرية رقم 598 الصادر في 2007/05/10 المنشور في مدونة أحكام النقض لسنة 2008 الذي جاء فيه << ... لما كان من مقتضى عقد التأمين على الأشياء ، إتفاق المؤمن و المؤمن له على تغطية الأضرار

المحدثون أنه و منذ أن تبلور عقد التأمين البحري في حلته القانونية الحديثة، فقد بات الهدف من إنعقاده إنما هو نقل آثار الخسائر البحرية الناتجة عن وقوع حوادث في البحر التي تتعرض لها مصالح المؤمن له و جعلها على عاتق المؤمن، و هذا ما يسميه الفقه الفرنسي بـ « le déplacement conventionnel des risques » و قد نتج عن تزايد الطابع الإحتمالي لعقد التأمين البحري « l'élargissement de l'aspect aléatoire du contrat d'assurances maritimes »، أن أصبح المؤمن لهم يحبذون تضحية حالية، تتمثل في دفع قسط التأمين نقاديا للخسارة المحتملة التي يمكن أن تلحق مصالحهم عند تحقق الخطر البحري، كما يفضل المؤمنون من جهتهم تحصيل مبالغ من المال حالا مقابل ضمان محتمل لهذه الخسائر، و يبقى عنصر الصدفة الفاصل بينهم (1).

و بغض النظر عن ما ورد في وثائق التأمين البحري القديمة، التي كانت متداولة في أسواق التأمين البحري الفرنسية و الإيطالية، و المتضمنة إلتزام المؤمن بضمان جميع الخسائر التي تترتب عن الحوادث التي تقع خلال الرحلة البحرية، أيا كان سببها سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة، فإن المصدر التاريخي لنظام التأمين البحري الشامل << لكل الأخطار >> هو المادة 26 من الأمر الملكي الصادر في فرنسا سنة 1681م (2)، التي قررت مسؤولية المؤمن في ضمان كل الخسائر و التلف الذي يصيب مصالح المؤمن له المؤمنة التي تقع في البحر. و قد نقل المشرع الفرنسي هذه المقتضيات و ضمنها المادة 350 من المجموعة التجارية القديمة، كما أخذت وثائق التأمين الفرنسية هذه الأحكام و تم تنفيذها في أسواق تجارة التأمين البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط (3).

إن الإشكالية في هذا البحث، تتضمن التساؤل الملح الذي طالما يطرحه الدارسون و الباحثون و المتعاملون الإقتصاديون في الوقت الراهن في مجال الضمان البحري و هو: << هل يغطي التأمين البحري بشرط ضمان " كل الخسائر " حقيقة و فعلا كل الخسائر و الأضرار، التي يمكن أن تلحق مصالح المؤمن له خلال الرحلة البحرية دون إستثناء ؟ >> .

و بهدف الإلمام بكل الجوانب المطروحة في إشكالية هذا التحليل، كان من الضروري من الناحيتين المنهجية و الموضوعية، توجيه العمل على محورين : الأول نخوض فيه دراسة نطاق الضمان بشرط التأمين

مقابل جعل التأمين الذي يتقاضاه المؤمن له ، و ذلك بشرط وقوع الحادث ، أو تحقق الخطر المؤمن منه ، و إتفاقهما على التأمين ضد الخطر أيا كان سببه ، إلتزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه ، بغض النظر عن سببه.. << .

(6) Georges Ripert, *Assurances maritimes* , Tome III, éditions Rousseau , Paris, 1929, p. 349.

« ... une telle opération ressemble beaucoup à un jeu, ou plus exactement à un paris... comme son gain dépend uniquement du hasard, il semble bien que l'assureur joue la prime.. ».

(7) E- Emirigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Molliese éditeur, Paris, 1827.

(8) د: سلامة عبد الله، << التأمين البحري - أصوله العلمية و العملية >>، دار النهضة العربية، ط1966، صفحة 35، القاهرة .

الشامل >> لكل الأخطار >> على ضوء الأمر 07/95 المعدل و المتمم في الجزائر، و في النظم المقارنة، أما المحور الثاني فسنعرض فيه لتحليل فكرة نطاق الضمان بشرط التأمين الشامل >> لكل الأخطار >> في وثائق التأمين الجزائرية و المقارنة .

## المبحث الأول: نطاق الضمان بشرط التأمين الشامل " لكل الأخطار " على ضوء الأمر 07/95 المعدل و المتمم في الجزائر و في النظم المقارنة

إن الخوض في تحليل نطاق الضمان بشرط التأمين الشامل >> لكل الأخطار >> في تشريعات التأمين البحري الحديثة، يستوجب بالضرورة أولا تحديد المفهوم الدقيق للحوادث البحرية (les fortunes de mer)، لأن توضيح مدلولها القانوني يعتبر من الأهمية بمكان، إذا ما اقتصر ضمان المؤمن على بعض هذه الحوادث دون الأخرى. وتحديد نطاق هذا الضمان يتم على صورتين، الأولى: أن يغطي التأمين جميع الخسائر (tous les risques) و قد يعفى المؤمن مع ذلك من ضمان بعضها<sup>(1)</sup>، أما الثانية فيعفى المؤمن من ضمان الخسائر الخاصة (avaries particulières)، على الرغم من إمكانية ضمانه هذه الخسائر عند تحقق حوادث معينة . و يبقى من المستوجب في هذا المقام، توضيح إلى أي مدى يمتد ضمان المؤمن للخسائر التي تمس المصالح المؤمنة، و ما إذا كان في نصوص الأمر 07/95 المعدل و المتمم في الجزائر، و في نظم التأمين اللاتينية و الأنجلوسكسونية ما يسعف أصحاب رابطة التأمين ليكون الضمان كليا، أي شاملا لكل أنواع الخسائر، بحيث يمكن معه الجزم بأن التأمين يضمن في الحقيقة و الواقع كل الأخطار المحتملة في الرحلة البحرية، و بالتالي محاولة الكشف في ثنايا هذه النصوص ما يمكن معه التصريح، بأن القاعدة العامة في التأمين البحري هي ضمان كافة الأضرار، بحيث يوصف التأمين الذي لا يغطي الخسارة الناتجة على كل الحوادث البحرية، أو الذي لا يضمن أنواع الخسارة جميعها بأنه إستثناء من القاعدة العامة في الضمان<sup>(2)</sup> .

## المطلب الأول: الإطار القانوني للحوادث البحرية والأضرار الناتجة عنها المضمونة في التشريعين الجزائري والفرنسي

لا شك في أن هدف المؤمن له في التأمين عموما، سواء كان بحريا أو بريا هو تجنب النتائج السلبية الناتجة عن تحقق حوادث محددة أو خسائر معينة<sup>(3)</sup> . و قد حدد في هذا الصدد المشرع الجزائري التزام المؤمن

(1) د: علي حسن يونس، >> القانون البحري >>، دار الفكر العربي، دون تاريخ طبع صفحة 398، القاهرة .

(2) د: ثروت علي عبد الرحيم، >> الإعفاءات و المسموحات في التأمين البحري >>، عالم الكتب، ط1966، صفحة 248 و 249.

(3) د: عبد الرزاق أحمد السنهوري، >> الوسيط - عقود الغرر و التأمين >>، المجلد 7، منشورات حلبي، ط2000، صفحة 1084، القاهرة .

عند تعريفه لعقد التأمين في المادة 619 من القانون المدني بقوله: >> التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه، أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال، أو أي إيراد مالي، أو أي عوض مالي آخر، حاله وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد... <<، كما قرر المشرع ذاته في المادة 623 من نفس التشريع، أن المؤمن لا يلتزم بتعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه، بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التعويض<sup>(1)</sup>.

والواضح هنا أن التشريع المدني الجزائري، و على غرار التشريعات الحديثة، لم يضع تحديدا للحوادث و الأخطار التي يضمنها المؤمن و هذا لسبب عملي بحت، إذ لا يمكن جرد هذه الحوادث و الأخطار و حصرها في القانون لكثرتها و تنوعها، أما في الأمر 07/95 المعدل و المتمم المتعلق بالتأمينات فقد عمد المشرع الجزائري في القسم الثاني من الباب الأول، و تحت عنوان مجال الضمان إلى تحديد الحوادث البحرية التي يلتزم المؤمن بتغطية كل هلاك أو خسارة تحدث بسببها و التي ضمنها المادة 101 من الأمر، و هي الحوادث المباغة أو القوة القاهرة ( événements imprévisibles ou cas de force majeure )، و الأخطار البحرية طبقا للشروط المتفق عليها في العقد، كما يغطي المؤمن إضافة إلى ذلك الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف المساعدة و إنقاذ الأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين، إلى جانب المصاريف الضرورية و المعقولة التي تم إنفاقها بغية حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره<sup>(2)</sup>.

إلا أننا لو تجاوزنا هذه المادة إلى الأحكام التي تضمنتها المادتين 102 و 103 من نفس التشريع، لاتضح لنا أن المؤمن لا يلتزم بتغطية بعض الخسائر التي تلحق المؤمن له بسبب حوادث بحرية تتعرض لها الرحلة البحرية، و هذه الحوادث، هي التي تقع بسبب أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة ( م 102 ) ( le fait grave ou prémédité de l'assuré )، و كذلك بسبب العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه ( le vice propre de la chose assurée ) ( م 103 )، إضافة إلى الأضرار الناجمة عن الخطأ العمدي الذي يرتكبه ربان السفينة ( م 126 ) ( le faute prémédite du capitaine )، غير أن الصياغة التي جاءت بها المادة 103 السالفة الذكر تفيد إمكانية التأمين على الخسارة الناجمة عن العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه، وكذلك بعض الحوادث الأخرى التي وردت على سبيل الحصر، إذا اطلع المؤمن له في الحصول على ضمان من هذه الحوادث أو أي منها، شريطة دفعه مبالغ إضافية في قسط التأمين<sup>(3)</sup> ( surprime ) .

(1) انظر المادة 623 من الأمر 58/75 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم .

(2) انظر المادة 101 من الأمر 07/95 المعدل و المتمم المتعلق بالتأمينات .

(3) جاءت المادة 103 من الأمر 07/95 على النحو التالي: >> لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها ، إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف (1) العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه (2) الحرب الأهلية... الخ << .

وقد أورد التشريع التجاري الفرنسي القديم من جانبه بعض الحوادث البحرية ضمنها المادة 350 منه جعل آثارها على مسؤولية المؤمن عند تحققها، مضيفاً في الفقرة الأخيرة منها >... و أي حادث من الحوادث البحرية الأخرى، ما لم يوجد بين المتعاقدان شرط بخلاف ذلك<<. ( et généralement par toutes autres fortunes de mer ) فيتطلب هذه المادة يتبادر بوجود قاعدة عامة في التأمين البحري مفادها أن الأصل في العقد هو ضمان كل الحوادث، و أن الاستثناء هو إعفاء المؤمن من ضمان هذه الحوادث، غير أنه و لما كان ضمان هذا الأخير لا يمتد إلى الخسارة المترتبة على خطأ المؤمن له و العيب الذاتي، و خطأ ريان السفينة إلا إذا ورد في وثيقة التأمين شرط بذلك<sup>(1)</sup>، فإنه من الصحيح القول بعدم وجود قاعدة في تشريع التأمينات الجزائري و معه قوانين التأمين البحري الحديثة، بمقتضاها يضمن المؤمن جميع الخسارات، و إنما يغطي المؤمن الخسارة الناتجة عن حوادث تقع خلال الرحلة البحرية، و تتحدد هذه الحوادث طبقاً لنصوص القانون ما لم يعين المتعاقدان الحوادث المضمونة، و هذا ما نادى به الفقيه الفرنسي ( Georges Ripert ) بقوله :

(L'assurance maritime peut être définie, un contrat par lequel une personne appelée assureur, consent à indemniser une autre personne appelée assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques dans la proportion de la somme assurée...)<sup>(2)</sup>.

و يفهم من ذلك أن القوانين لم تطلق ضمان المؤمن ليشمل جميع الحوادث البحرية، بل أن صياغتها تشير إلى أن الضمان يقتصر على حوادث بحرية معينة<sup>(3)</sup>.

كما أن نصوص قوانين التأمين البحري، بما فيها الأمر 07/95 في الجزائر المتعلقة بمجال ضمان المؤمن للخسارة جاءت مفسرة، فيجوز للمتعاقدين نتيجة لذلك تحديد نطاق الضمان، فإذا اتفقا صراحة على تحميل المؤمن مسؤولية ضمان جميع الأضرار أصلاً مع إعفائه من بعض الخسارات، كان العقد صحيحاً و منتجاً لآثاره، غير أن الأثر الوحيد لهذا الإعفاء ينحصر في مسألة الإثبات حين المطالبة بتغطية الخسارة البحرية، إذ يقع على المؤمن في هذه الحالة أن يقيم الدليل على أن الخسارة وقعت نتيجة حادث غير مضمون<sup>(4)</sup>، و بذلك يمكننا التوصل إلى خلاصة أساسية و هي أن واقع و حقيقة التأمين البحري بصيغة ضمان >>جميع الأضرار<<، بمقتضى الأمر 07/95 المعدل و المتمم المتضمن التأمينات في الجزائر، و كذلك في

(1) المواد 351 و 352 و 353 من القانون التجاري الفرنسي القديم .

(2) Georges Ripert, op , cit, p.371 .

(3) د: ثروت علي عبد الرحيم، المرجع السابق، صفحة 253 .

(4) د: السيد أبو الفتوح حفاوي، >> الإثبات في التأمين البحري<<، دراسة مقارنة، شركة الإسكندرية للطباعة و النشر، ط1، 1981، صفحة 657 .

قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر في 1967/07/03<sup>(1)</sup> لا يتفق على الإطلاق مع مضمون و مدلول تسميته مثلما سوف يتم توضيحه.

### المطلب الثاني : حقيقة شرط ضمان "جميع الأخطار" في القانون الإنجليزي

لكي نتفهم نطاق شرط ضمان <<جميع الأخطار>> في القانون الإنجليزي، لا بد من الإشارة إلى انفراد هذا الشرط في مسائل النشأة و التطور عن شروط التأمين الأخرى، فقبل الحرب العالمية الأولى كان استعمال عبارة <<جميع الأخطار>> قليلا عند صياغة وثائق التأمين البحري و شروطها، رغم أنّ وثائق التأمين على البضائع كانت تتضمن كثيرا من الخسائر المضافة إلى الضمان الذي تكلفه الوثيقة النموذجية<sup>(2)</sup>. أما خلال الحروب، فقد ظهرت نزعة إتجه من خلالها المؤمنون إلى قبول ضمان هذه الخسائر، و قد دفعهم إلى ذلك الإرتفاع الواضح في أسعار أقساط التأمين على الحوادث الحربية، التي تناقصت إلى جانبها أقساط التأمين على الخسائر البحرية. و بهدف إجتذاب وثائق التأمين على حوادث الحرب، سارع هؤلاء إلى التوسيع من نطاق الضمان الذي تكلفه الوثيقة النموذجية للتأمين البحري، و ذلك عن طريق قبولهم إضافة الكثير من الحوادث إلى نطاق الضمان<sup>(3)</sup>.

لقد ساهمت التطورات السريعة لوسائل النقل و التجارة البحرية التي عرفتها أوروبا، إلى إدخال شرط التأمين بصيغة <<كل الأخطار>> في مجمع لندن لمكتبي التأمين في أول جانفي سنة 1951م في عقود التأمين على البضائع، ثم تم تعديله في أول جانفي سنة 1957م و بذلك عرفت وثائق التأمين الإنجليزية شروط تكفل ضمان التأمين <<بكل الأخطار>> منذ مغادرة البضائع مخازن المرسل، إلى آجال وصولها إلى مخازن المرسل إليه، كما تضمنت وثائق التأمين على السفن تكفل المؤمن بالخسائر البحرية التي قد تلحق السفينة، حتى و إن لم تكن في البحر، كوجودها في ورشات البناء أو الإصلاح مثلا<sup>(4)</sup>.

و يرى الأستاذ الدكتور "سمير الشراوي" أنّ كلمة <<أخطار>> ( Risque ou Périls ) الواردة في شرط الضمان <<بكل الأخطار>> أمر مقصود في حد ذاته، لأنّ شرط <<كل الأخطار>> ( Tous Risques ) لا يغطي كل الخسارة أو ضرر يحدث للأشياء المؤمن عليها، بل لا بد من توافر عنصر الخطر الذي تنشأ بسببه

(1) المواد 172/18-172/13 - L. 172/14 ، L. 172/14 من قانون التأمين البحري الفرنسي .

(2) د: سلامة عبد الله سلامة ، المرجع السابق ، صفحة 218 .

(3) Victor-Dover , Element of marine and other insurance clause, 8th Edition, London 1960.

(4) د: ثروت علي عبد الرحيم ، المرجع السابق ، صفحة 285 .

هذه الخسائر، و هذا هو سبب وجود كلمة << الأخطار >> في الشرط قبل عبارة الخسارة أو الضرر الذي يحدث مثلما ورد في الشرط الصادر عن مجمع لندن<sup>(1)</sup>، و هذا ما يعتبر صحيحا إلى حد كبير .  
و يرى الفقه البحري في هذا الصدد<sup>(2)</sup>، أنّ القضاء الإنجليزي لعب دورا رياديا في إرساء القواعد الحديثة لصيغة التأمين البحري << بكل الأخطار >>، و ذلك من خلال النزاعات الشهيرة التي تصدى لها، إذ ساهم بقسط وافر في تحديد نطاق الضمان وفقا لهذا الشرط، فبدراسة بعض هذه النزاعات، مثل قضية ( Gaunt -V- ) ( British and Foreign Marine-Comp- Ltd و قضية ( Scholls and Brothers- V- Stevens ) و قضية<sup>(3)</sup> ( London Provincial Leather- Ltd- V- Hudson ) يتضح أنّ التأمين البحري بصيغة << كل الأخطار >>، لا يضمن سوى الخسائر الناجمة عن حوادث يطبعها عنصر الإحتمال، و لا يغطي الحوادث مؤكدة الوقوع، و التي لا تأثير للمؤمن له في حدوثها. و على ضوء هذه الأحكام بادر مجمع مكنتبي التأمين بلندن، بوضع الشرط الخامس من شروط التأمين على البضائع، و الذي قرر فيه مسؤولية المؤمن في تغطية كافة الخسائر البحرية أو الهلاك، الذي من المحتمل أن يمس المصالح المؤمنة المنقولة بحرا .  
غير أنّ المجمع أخرج من نطاق الضمان الخسائر و المصاريف التي يحتمل دفعها، و التي يكون من أسبابها المباشرة طبيعة الشيء المؤمن عليه، أو العيب الذاتي، أو التأخير عن توريد المصالح المؤمن عليها في تاريخ إنطلاق الرحلة البحرية .

و يمكننا القول في هذا الصدد، أنّه و بفعل أحكام القضاء الإنجليزي الكثيرة و المتنوعة المرتبطة بتحديد نطاق الضمان، الذي يكفله المؤمن بمقتضى شرط ضمان << كل الأخطار >>، أنّ مسؤولية المؤمن تنصب أساسا على تغطية كل الخسائر سواء أكانت كلية، فعلية أو حكمية ( avaries totales effectives ou de fait )، إذا كان مصدرها حادثا عرضيا لا علاقة للمؤمن له في حدوثها، و كذلك الخسارة الكلية التي تمس جزءا من البضائع المؤمن عليها<sup>(4)</sup> . كما خول قانون التأمين البحري الإنجليزي الصادر سنة 1906م في مادته الثالثة المتعاقدين إضافة خسارات أخرى إلى نطاق الضمان الذي رسمته وثيقة اللويدز النموذجية، و ذلك عن طريق تحديد حوادث أخرى يقع على المؤمن ضمانها .

(1) د: محمود سمير الشراوي، << القانون البحري >>، دار النهضة العربية، ط 2008، طبعة مزيدة و منقحة من د: محمد القيلوبي، القاهرة .

(2) د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، صفحة 415 .

(3) كل هذه النزاعات و حيثياتها و منطوقها، منشورة في لوائح اللويدز للأحكام القضائية بلندن لسنوات 1909، 1910، 1912.

(4) و يعبر على ذلك الفقيه فكتور دوفر (V-Dover) بقوله: «... sont à la responsabilité de l'assureur, dans le contrat d'assurance maritime tous risques, les dommages dûs aux avaries totales effectives, ou prévisionnelles, et les dommages dûs aux avaries totales touchant une partie des biens assurés, si les causes de ces avaries sont dûes à un évènement fortuit qui n'incombe pas l'assuré...» السابق، صفحة 187 .

و يتضح مما سبق شرحه في هذا المطلب، أهمية صياغة شرط التأمين بـ << جميع الأخطار >> في القانون الإنجليزي، حتى يظل الضمان الذي يكفله في حدود ما قصده المؤمن، و من ثم يراعي كثير من المؤمنين أنّ مسألة إضافة أي حادث معين إلى وثيقة التأمين، يكون بوجود النص على أنّ التأمين من << جميع الأخطار >>، بما في ذلك الحادث المضاف، ليرتبط هذا الحادث باحتمال الخسارة<sup>(1)</sup>.

## المبحث الثاني: نطاق الضمان بشرط التأمين "بكل الأخطار" في وثائق التأمين الجزائرية و المقارنة

سبقت الإشارة في مستهل هذه الدراسة، إلى أنّ شرط التأمين البحري << بكل الأخطار >> هو من أكثر شروط التأمين شيوعا في أسواق تجارة التأمين، بل أنّ أصحاب رابطة التأمين يفضلونه عن غيره من الشروط، فالإ جانب خصوصية إلترام المؤمن - وفقا لهذا الشرط- بتسوية الخسائر أو الأضرار بصورة كلية و دون اللجوء إلى تطبيق نظام الإعفاء ( la franchise d'avarie )، فإنّ هذا الشرط يغطي كل الخسائر التي من المحتمل أن تمس المصالح المؤمنة التي يكون مصدرها أخطار البحر ( tous évènement de la mer )، معنى ذلك إذا عقد التأمين البحري على البضائع أو السفن إذا ما اقترن بهذه الصيغة، إلترم المؤمن بأداء مبلغ التأمين كاملا عند تحقق الخطر المؤمن منه دون الخوض في سببه<sup>(2)</sup>.

### المطلب الأول : في وثائق التأمين على البضائع

بإستقراء وثيقة التأمين الجزائرية على البضائع التي صدرت عن الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (C.A.A.T) في ظل القانون 07/80 المتعلق بالتأمينات في الجزائر الملغى بموجب الأمر 07/95 المعدل و المتمم، و ذلك في 17 ديسمبر 1981م، فإنّه يلاحظ أنّها أوردت نمطين من التأمين، الأول يخص التأمين البحري بصيغة << كل الأخطار >> ( assurance maritime tous risques )، أما الثاني فهو التأمين من ضمان الخسارة الخاصة عدا ما ينتج عنها من حوادث معينة ( assurance maritime franc d'avaries particulières) و هو ما يعبر عنه إختصارا باللغة الفرنسية بـ ( F.A.P –sauf )، و هي المقتضيات التي تم نقلها حرفيا عن وثيقة التأمين البحري الفرنسية على البضائع الصادرة في 17 أوت 1944م، و المعدلة في السنوات 1947م و 1983م و 2000م، و المعمول بها حاليا في عقود التأمين البحري على البضائع .

(1) د: محمود مختار أحمد بريري، << قانون التجارة البحرية >>، دار النهضة العربية، ط1999، صفحة 575 . القاهرة .

(2) Pierre Bonaissise- Christian Scapel , Droit maritime, LGDJ , Paris, 2004, p. 839.

و قد نصت المادة (02) من الوثيقة الجزائرية<sup>(1)</sup> على أنّ الأصل في التأمين على البضائع، هو أن يتم على الصورة الثانية أي بـ ( F.A.P –sauf ) إلا إذا ورد في الوثيقة شرط صريح يقرر بأنّ التأمين قد إنعقد شرط ضمان <<جميع الأخطار>>، و حينئذ يضمن المؤمن الهلاك و الأضرار المادية، إضافة إلى فقدان الوزن، أو الكمية الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها، سواء ترتب ذلك عن حادث من الحوادث المحددة في الفقرة الثانية -و هي الحوادث التي يضمن المؤمن الأضرار الناجمة عنها إذا إنعقد التأمين بشرط ( F.A.P –sauf )- أو نشأ على حوادث بحرية ( Fortunes de mer )، أو القوة القاهرة ( évènements de force majeure )، أو حوادث فجائية ( évènements Fortuits ) و هي نفس الأحكام و المعطيات الواردة في الوثيقة الفرنسية<sup>(2)</sup>.

و الواضح اليوم و بالإطلاع البسيط على سجلات أقسام التأمين البحري على البضائع لدى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل ( C.A.A.T )، أنّ المؤمن لهم في الجزائر يفضلون تأمين بضائعهم بشرط ضمان <<جميع الأخطار>>، بل أنّ غالبيتهم يجهلون وجود صيغ أخرى للتأمين البحري مثل شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة، عدا ما يترتب عنها من حوادث محددة ( F.A.P –sauf ) و غيره، ذلك لأنّ التأمين بالصيغة الأولى يوفر - حسب إعتقاد جُلّهم - الضمان الواسع للأخطار التي قد تلحق مصالحهم المؤمنة المنقولة بحرا، و بالتالي لا حاجة لهم للبحث عن صيغ أخرى للتأمين .

كما أنّ ما يدعم تفضيلهم لهذه الصيغة، هو أنّ التأمين على البضائع يتم غالبا لحساب الغير ( Assurance au profit d'autrui )، الأمر الذي يجنبهم كثيرا من المنازعات بينهم و بين عملائهم الذين يتم التأمين لحسابهم، كما أنّ البنوك و المصارف الجزائرية، و حتى الأجنبية المعتمدة في الجزائر التي تفتح التوطين ( la domiciliation bancaire pour importations ) من أجل تمويل عمليات الإستيراد، أضحت تستوجب - تحت طائلة رفض التوطين - التأمين على البضائع بشرط <<جميع الأخطار>>، حتى تكون في مأمن من إحتتمالات الخسارة .

<sup>(1)</sup> الملاحظة أنّ وثائق التأمين البحري الجزائرية سواء على البضائع أو السفن الصادرتين على التوالي في 1981 و 1985 ، مصاغة باللغة الفرنسية ، و لا تتوافر إلى حد الساعة ترجمتها الرسمية باللغة العربية ليتمكن الباحثون أو المتعاملون دراستها و تحليلها إذ تنص على مايلي:

«... les facultés couvertes pas la présente police peuvent être assurées , soit aux conditions (tous risques) , soit aux conditions (FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF). A défaut de stipulation expresse accordant la garantie (tous risques) , elles sont assurées aux conditions (FAP-SAUF...» .

<sup>(2)</sup> Article (02) de la police maritime française sur faculté de l'année 2000.

## الفرع الأول : تحديد نطاق الحوادث المضمونة عملا بالشرط

بالعودة إلى الفقرة الثانية من المادة الثانية من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع، يلاحظ أنّ المؤمن يضمن بموجبها الخسارات المشتركة ( avaries communes ) و الخسارة الخاصة ( avaries particulières )، و لكن هذا الضمان مشروط بالخسارات التي تقع في عملية النقل، بشرط أن لا يكون من الخسائر التي إستثنتها الوثيقة ( risques éxclus ) و هي نوعان : خسارات مستثناة في كل الحالات المبيّنة في المادة السابعة من الوثيقة<sup>(1)</sup>، و خسارات مستثناة ما لم يوجد إتفاق مخالف على ذلك و الواردة في المادة الثامنة (08) من الوثيقة<sup>(2)</sup> .

و لما كان التأمين البحري يمتد إلى النقل البري و النهري و الجوي، الذي يعتبر في الحقيقة و الواقع مكملا للنقل البحري عملا بما نصت عليه المادة الأولى من الوثيقة الجزائرية<sup>(3)</sup>، فإنّ كلمة << الحادث البحري >> تصبح غير ملائمة، عند توفر أي من أنواع النقل غير البحري، و من ثم عمد صانعو الوثيقة هذه إلى إضافة عبارة القوة القاهرة لحوادث البحر، و تم التقرير على وجوب ضمان ما يحدث من خسارة نتيجة لأي منها . ولكي لا يكون نطاق الضمان في القسم غير البحري من النقل أضيق منه في الجزء البحري، فإنّ المقصود بحوادث القوة القاهرة، ليس فقط تلك الحوادث التي لا يمكن للمؤمن له التغلب عليها أو توقعها، لكن يقصد بها بصفة عامة الحوادث التي لا يمكن منعها<sup>(4)</sup> .

و لما كان البديهي، أنّه إذا كان بإمكان المؤمن له تجنب تحقق الخسارة و لم يبادر إلى ذلك، فإنّه يعتبر مرتكبا لخطأ، و عقد التأمين البحري عملا بالقوانين و وثائق التأمين المقارنة لا يغطي الخسائر الناجمة عن أخطاء المؤمن له، إذ أنّها من الخسائر المستثناة من الضمان عملا بما نصت عليه المادة السابعة من الوثيقة الجزائرية على البضائع، و لذلك فإنّه يشترط لضمان المؤمن الخسارة الواقعة بسبب القوة القاهرة أن تكون ناتجة عن حادث ليس بإستطاعة المؤمن له منع وقوعه، أو لا يكون لتصرفات المؤمن له أو خطئه دخل في تحقق الخسارة<sup>(5)</sup> .

(1) المادة (07) من وثيقة التأمين البحري على البضائع ، الفصل الثاني .

(2) المادة (08) من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع ، الفصل الثاني .

(3) Article(01) police algerienne sur facultes stipule,« la garantie de la présente police s'applique aux facultée faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial, aerien préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police » .

(4) ثروت علي عبد الرحيم ، المرجع السابق ، صفحة 261 .

(5) Pierre Lureau et Olive , « Réflexions sur la police d'assurances sur facultés », 1959, n°19 ,Paris.

## الفرع الثاني: الحوادث المستثناة من نطاق الضمان في الوثيقة الجزائرية على البضائع

الدارس لوثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع، يلاحظ أنها فرقت بين نمطين من الحوادث، التي لا تدخل في نطاق مسؤولية المؤمن للتعويض عن الخسائر الناتجة عنها : الأول ينعدم فيه الضمان مطلقا، و من ثم لا يجوز للمتعاقدين إرجاعه إلى نطاق الضمان في الوثيقة (م07)، أما الثاني فيجوز من خلاله لأصحاب الرابطة العقدية الإتفاق على ضمان المؤمن الأضرار الناتجة عليها، بشرط توافر إتفاق صريح على ذلك، يقابله إرتفاع في مبلغ قسط التأمين ( Surprime ) ( م08) .

و قد قسم واضعو مقتضيات الوثيقة الجزائرية الحوادث التي لا يمكن الإتفاق على ضمان الخسائر المنجرة عنها إلى أربعة مجموعات :

- **الأولى :** و هي الحوادث التي ترتبط بأخطار البحر، كالغرامات ( Amendes )، و المصادرات ( Confiscations )، و الوضع تحت الحراسة ( Mises Sous Séquestre ) و الإستيلاء ( Réquisition )، ( التهريب ( Contrebande )، و التجارة غير الشرعية ( Commerce Prohibé )، و الحجز التحفظي ( Saisie Conservatoire ) إلخ ما ورد في هذه المادة .

- **الثانية :** و هي الحوادث التي ترتبط بالبضاعة المؤمن عليها، مثل العيب الذاتي و الحشرات و الإجراءات الصحية و مهام التطهير، و تحمض السوائل إلخ ...

- **الثالثة :** و هي الحوادث الناتجة عن تصرفات المؤمن له، مثل أخطائه الشخصية أو أخطاء من ينوب عنه .

- **الرابعة :** و هي الحوادث ذات الصبغة التجارية، و هي الناتجة عن التأخير في إرسال أو وصول البضائع المؤمن عليها إلى ميناء الشحن، و الفرق الحاصل في الأسعار و المصاريف المتكبدة في الحجز الصحي، و الأضرار المترتبة عن منع التصدير و الإستيراد إلخ ....

- **الخامسة :** و هي الحوادث المرتبطة بالطاقة، و الناتجة عن الآثار المباشرة و غير المباشرة للإنفجارات، و إنبعثات الحرارة، و الإشعاعات الناتجة عن التحول الذري و السرعة للجزيئات .

كما تضمنت من جانبيها المادة الثامنة (08) من الوثيقة الجزائرية على البضائع ترتيب لأسباب الخسارة التي لا يتحملها المؤمن، إلا إذا وجد إتفاق خاص و ذلك في ثلاث مجموعات، تشمل المجموعة الأولى الحرب الأهلية و الخارجية ( Guerre étrangere ou civile )، و الألغام و أعمال الإرهاب التي لها طابع سياسي، و على العموم كل الحوادث الحربية، و القرصنة و أعمال التخريب . أما المجموعة الثانية فتتضمن الفتن، و الإضطرابات الشعبية، و إغلاق أماكن العمل . أما المجموعة الثالثة فتحتوي السرقات عموما و السلب و إختفاء كل البضائع المؤمن عليها، أو جزء منها و كذا إختراق الحصار .

### الفرع الثالث: طبيعة الأضرار المغطاة عملا بشرط التأمين "بجميع الأخطار"

بعدما تمكنا من تحديد نطاق الأخطار التي يضمن المؤمن الخسارة المترتبة عليها في الوثيقة الجزائرية على البضائع، و عدّنا الحوادث المستثناة من نطاق الضمان، يبقى في نهاية هذا المطلب، توضيح طبيعة هذه الأخطار و أنواعها .

لقد نصت المادة الثانية من الوثيقة الجزائرية، أنّ المؤمن في عقد التأمين البحري المقترن بشرط ضمان <<كل الأخطار>> يضمن الهلاك أو الضرر المادي و فقدان الوزن أو الكمية للبضائع المؤمن عليها نتيجة تحقق حادث بحري أو بفعل القوة القاهرة<sup>(1)</sup> .

و يعتبر الفقه البحري<sup>(2)</sup> أنّ الضرر المادي يتحقق، إذا لحق البضاعة نقص ( Manque ) أو تلف ( Perte ) حتى و لو لم ينتج عن ذلك نقص في وزنها أو كميتها، مثل البلل الذي يمس الحبوب الجافة أو الإنكسار الذي يلحق المواد الزجاجية، و هذا الهلاك يرد على نفس الشيء المؤمن عليه خلال عملية النقل، و بهذا لا يدخل في نطاق الضمان ما يترتب من آثار تجارية محضة ( effets commerciaux stricts ) للنقص أو الضرر، لأنّ محل الضمان في هذا الإطار هو الأضرار المادية التي تلحق البضائع المؤمن عليها خلال عمليات نقلها، لا ما يلحق المؤمن له من خسائر عند تحقق الحادث المضمون، لهذا جاء على حد تعبير الوثيقة بأنّه الهلاك المادي.

### المطلب الثاني: في وثائق التأمين على السفن

في هذا المطلب سنحاول حصر الحوادث المضمونة و الحوادث المستثناة التي وردت في وثيقة التأمين البحري الجزائرية على جسم السفن الصادرة، في ظل القانون 07/80 المتعلق بالتأمينات في الجزائر الملغى بموجب الأمر 07/95 المعدل و المتمم، و ذلك في 20 مارس 1985م.

### الفرع الأول: الحوادث البحرية الداخلة في نطاق الضمان

الواضح في هذا الصدد أو وثيقة التأمين البحري الجزائرية على السفن و على غرار مثيلتها الحديثة، لم تحذو حذو الوثيقة على البضائع التي أطلقت صفة التأمين الشامل <<لكل الأخطار>> على أوسع نطاق للضمان

(1) Article (02), police algérienne sur facultés : « dans l'assurance (tous risques), sont aux risques de l'assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 02 du présent article, que généralement, par fortunes de mer ou événements fortuits, ou de force majeure. ».

(2) Pierre Bonaissise-Christian Scapel ,op,cit, p. 841 .

يكفله المؤمن، إذ يضمن المؤمن عملا بالمادة الأولى من الوثيقة الواردة تحت عنوان <<الأخطار المغطاة>> الضرر والتلف الذي يلحق السفينة المؤمن عليها بسبب جميع الحوادث البحرية .  
و الثابت أنّ محرري هذه الوثيقة، و على نمط ما هو حاصل في الوثيقة الفرنسية على كل أنواع السفن، تعمدوا إضافة كلمة الحوادث (tous accidents)، و هذا لتتمكن الوثيقة من تغطية الخسائر التي يمكن أن تلحق السفينة و هي ليست في البحر، كأن تكون في نهر أو في مسطح مائي أو غيرها، كما يسري الضمان عملا بمقتضيات هذه المادة حتى في حالات التغيير الإضطراري لإتجاه السفر، و خطأ الربان و رجال البحر و قادة السفينة، إضافة إلى أخطاء التابعين للمؤمن له المتواجدين برآ، و التلف المترتب على العيب الخفي ( vice caché du corps ou des appareils moteurs ) في جسم السفينة أو أجهزة المحرك<sup>(1)</sup> . كما لا تقوت الإشارة في هذا السياق، في أنّ المادة الأولى من الوثيقة الجزائرية، تضع على كاهل المؤمن المصاريف اللازمة و الضرورية المدفوعة في إطار الخطر المضمون، و التي يكون الهدف منها الحفاظ على المصالح المؤمنة ضد خطر وشيك أو التقليل منه، إضافة إلى الدعاوى التي يرجع بها الغير على المؤمن له، و هو ما يعتبر أمر إيجابيا يجعل الوثيقة تتسم بطابع الحداثة.

### الفرع الثاني: الحوادث الخارجية عن نطاق الضمان

على غرار وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع، التي وضعت في المادة السابعة حالات الحوادث المستثناة من الضمان، و في المادة الثامنة منها الحالات المستثناة من الضمان إلا إذا وجد إتفاق صريح يخالف ذلك، فإنّ وثيقة التأمين الجزائرية على السفن عدت هي الأخرى حالات لا يمكن من خلالها للمؤمن ضمان هذه الحوادث أو الأخطار، و ذلك تحت عنوان ( les risques éxclus dans tous les cas )، و هي حوادث عادة ما تخرج عن نطاق التأمين المعتاد الذي يكفله العقد، و المتمثلة في الأخطاء المتعمدة من قائد الباخرة و أخطاء المجهز و تابعيه البريين و التي تكتسي طابع الإحتيال أو الغش، و الحوادث الناجمة عن التهريب و التجارة غير الشرعية، و الغرامات و الوضع تحت الحجز و التخصيص، إضافة إلى الحوادث المنجرة عن مخالفة قوانين الإستيراد و التصدير إلخ من الحالات الواردة بالمادة (05) من وثيقة التأمين عن السفن<sup>(2)</sup>، كما جاء في المادة (06) من ذات الوثيقة و تحت عنوان ( les risques éxclus à moins de stipulation contraire ) حالات تستثنى من ضمان المؤمن، إلا إذا وجد إتفاق خاص و صريح يقضي بخلاف ذلك، يقابله في غالب الأحيان زيادة في قسط التأمين<sup>(3)</sup> .

(1) المادة (01) من وثيقة التأمين الجزائرية على جسم السفن (الشروط العامة) .

(2) المادة (05) من وثيقة التأمين الجزائرية على جسم السفن (الشروط العامة) .

(3) المادة (06) من وثيقة التأمين الجزائرية على جسم السفن (الشروط العامة) .

## خاتمة

نخلص بعد هذا التحليل، أنّ التأمين البحري المقترن بصيغة ضمان << كل الأخطار >> يهدف في الواقع إلى تحقيق هدفين: الأول أنّه يمنح للمؤمن له تغطية ضد آثار الأخطار الناتجة عن الحوادث المدرجة في وثيقة التأمين، لكنه لا يضمن كما تدل تسميته آثار كل الأخطار و لو كانت مستبعدة قانونا، إذ أنّ الشرط المذكور، لا يضمن نتائج الأخطار المستبعدة قانونا، إذا لم يكن منصوصا على ضمان أو إستبعاد آثارها في وثيقة التأمين. فمضمون هذا الشرط في الحقيقة و الواقع، يعني أنّ المؤمن يضمن نتائج كل الأخطار التي لا تظهر بين الأخطار المستبعدة، أما الغرض الثاني، فهو أنّ المؤمن يلتزم عند تحقق الخطر المضمون بدفع التعويض كاملا دون أي خصم، و بهذا تبرز الأهمية البالغة عند صياغة هذا الشرط، حتى يظل الضمان الذي يكفله المؤمن في حدود ما قصده الطرفان صيانة لمصالحها، و درءا لكل نزاع قد يثور حول نطاق التأمين في هذا الشرط أمام المحاكم .

و الواضح في هذا السياق أنّ نطاق الضمان الذي يكفله التأمين بشرط << كل الأخطار >> توضحه مثلما هو معروف وثيقة << الشروط العامة >> ( les conditions générales ) بينما عقد التأمين المقصود في هذا المجال هو وثيقة التأمين البحري التي تتضمن << الشروط الخاصة >> ( les conditions particulières ) و هي البنود التي يتفاوض ثم يتفق عليها المؤمن له و شركة التأمين عادة، لذلك يبقى من المستوجب بل من الملح، إلزام شركات التأمين، الناشطة في مجال التأمين البحري، في الجزائر بوجود إخطار وتنبية المتعاملين في مجال التأمين البحري لعمليات التصدير و الإستيراد، بحقيقة و واقع و مضمون هذا الشرط، و إخطارهم أنّ التأمين البحري بصيغة << كل الأخطار >> لا يغطي آثار العديد من الأخطار رغم تسميته .

و يبقى من الواضح في هذا الصدد، أنّ أحسن وسيلة لإفادة المؤمن لهم بحقيقة نطاق التأمين الذي يضمنه هذا الشرط هو تمكين هؤلاء من نسخة من مطبوعة << الشروط العامة >> أثناء المفاوضات في مجلس العقد و ليس بعدها، مثلما يقع عادة و هذا ليكونوا على بينة من الأمر، و لا يحتوي بالتالي عقد التأمين معطيات خفية مجهولونها تكون لها عواقب وخيمة على مقدار التعويض، في حالة تحقق أحد الأخطار المستثناة من الضمان، مع ملاحظة أنّ هؤلاء المتعاملين بإمكانهم تأمين هذه الأخطار المستثناة، نظير زيادة في قسط التأمين و هذا ما تضمنته مطبوعة << الشروط العامة >> .

كما يبقى من المستوجب أيضا في هذا المجال إلزام شركات التأمين الوطنية و الأجنبية العاملة في سوق التأمين البحري الوطني، على ترجمة وثائق التأمين الجزائرية على البضائع و السفن إلى اللغة الوطنية ترجمة رسمية، و هذا لتسهيل عملية الولوج إليها من طرف المتعاملين و الباحثين و غيرهم، إضافة إلى وجوب تحديث بعض مقتضياتها تماشيا مع المستجدات الحاصلة في هذا النشاط على الصعيد الدولي .