

إنحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري

الدكتور حسين غنايم
المعهد التجاري - الكويت

تمهيد:

تحدد المخاطرة التي يضمنها المؤمن على السفينة في العادة بحدود زمانية وأخرى مكانية تعينها وثيقة التأمين، فإذا تم التحديد زمانياً عرفت الوثيقة بوثيقة تأمين لفترة زمنية Time policy وعندها يضمن المؤمن الأضرار التي تلحق السفينة خلال المدة المحددة في الوثيقة. أما إذا تم التحديد مكانياً فإن الوثيقة تُعرف بوثيقة تأمين لرحلة Voyage policy وعندها يضمن المؤمن الأضرار التي تلحق السفينة نتيجة تحقق المخاطر من محل القيام إلى محل الوصول.

وواضح مما سلف أن مجال انحراف السفينة باعتباره تركا لمسار محدد هو وثائق التأمين لرحلة لا وثائق التأمين الزمنية نظراً لتعلق الأمر بالحدود المكانية للرحلة التي يغطيها التأمين.

وتدلّ النظرة الفاحصة لمعظم الرحلات البحرية على أن الممارسات العملية والأعراف التجارية قد حدّدت مساراً معيناً للملاحة — بالنسبة لكل رحلة بحرية —

باعتباره أسرع وأسلم طريق للربط بين نقطتي القيام والوصول. وعليه، فإن مثل هذا المسار يُعتبر بمثابة الطريق القانوني للرحلة المؤمن عليها ما لم تنص وثيقة التأمين على مسار آخر. ومن الأمور المسلم بها بالنسبة لكافة وثائق التأمين على الرحلات أنه يفترض اتجاه نية طرفي عقد التأمين إلى أن ضمان المؤمن له من الأخطار يبقى قائماً طالما التزمت السفينة حرفياً بالمسار المعتاد للرحلة المؤمن عليها وأن أي خروج عن مقتضى هذا الشرط الضمني يؤدي إلى تغيير المخاطرة التي أخذها المؤمن على عاتقه وبالتالي يعفيه من المسؤولية عن التعويض. ويُعرف هذا المفهوم الضمني الذي يقضي بعدم الخروج على المسار القانوني للرحلة المؤمن عليها بالشرط الضمني بعدم الانحراف: Implied condition not to deviate.

أهمية الدراسة:

إن لدراسة الانحراف أهمية بالغة بالنسبة لوثائق التأمين على الرحلات حيث أن تحقق الانحراف يؤدي أساساً لتحلل المؤمن من التزامه الرئيسي بالتعويض عن الخسائر الناجمة عن تحقق الأخطار المؤمن منها.

وواقع الأمر، أن الممارسات العملية الحالية غالباً ما تملئ نحو تضمين وثائق التأمين شروطاً تُرخّص للسفينة بالانحراف، فوثيقة اللويدز تنص على أنه يجوز للسفينة المذكورة في الرحلة «أن تتقدم وتبحر وتقف وتبقى في أية موانئ وأماكن» دون الإخلال بالتأمين (١).

كما أن شرط نقض خط سير الرحلة المنبثق عن شروط مجمع مكنتي التأمين في لندن يقضي بأن «يستمر التأمين في حال انحراف السفينة أو تغيير الرحلة أو الإخلال بأي تعهد بالنسبة للقطر أو خدمات الانقاذ وذلك شريطة الإخطار حال العلم بذلك والاتفاق على أية أقساط إضافية يتطلبها الأمر» (٢).

وعلاوة على ذلك، فإن البند الثامن من الشروط الخاصة من وثيقة التأمين الفرنسية:

(١) "To proceed and sail to and touch and stay at any ports or places."

(٢) "Held covered in case of deviation or change of voyage or any breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given immediately after receipt of advices and any additional premium required be agreed."

على جسم السفينة، وكذلك البند الثاني من وثيقة التأمين الفرنسية على البضاعة يقضيان بحق الربان «في الرسو وتقديم المساعدة والقطر» دون أن يعتبر محلاً بالتأمين (٣).

وعلى الرغم من أن إيراد مثل هذه الشروط قد يبعث على الاعتقاد تراجع أهمية الانحراف نظراً لأن هذه الشروط تُبقى على الأخطار مغطاة — وبالتالي يبقى المؤمن مسؤولاً عن التعويض حتى في حال ترك السفينة لمسارها المعتاد — إلا أننا نرى إيراد ملاحظتين بهذا الخصوص:

الملاحظة الأولى: مهما كانت صياغة شرط الترخيص للسفينة بالانحراف مطاطة فإن هذا الشرط يُفسّر في ضوء وثيقة التأمين ويبقى متقيداً بحدودها المكانية وأهدافها. فإذا ماتم الترخيص للسفينة «بالوقوف والبقاء في أية موانئ وأماكن» (٤) أثناء رحلة الذهاب والإياب فإن ذلك لا يمكن أن يعني السماح للسفينة بالوقوف في موانئ خارج المسار المعتاد للرحلة المؤمن عليها على الرغم من الصيغة المطاطية لشرط الترخيص. وإذا ما سُمح للسفينة بالبقاء في ميناء معين «لأي غرض كان» (٥) فإن ذلك لا يعني السماح للسفينة بالبقاء في ذلك الميناء من أجل أهداف لا تتصل من بعيد أو قريب بالأهداف الحقيقية التي اتجهت إليها إرادة طرفي عقد التأمين.

الملاحظة الثانية: إذا كان ترك السفينة لمسارها المعتاد مغطى بشرط ترخيص منصوص عليه في وثيقة التأمين، كما لو كان مسموحاً لها بالوقوف في أي ميناء خلال رحلتها أو كان مسموحاً لها بمخالفة الترتيب الجغرافي للموانئ أو بمخالفة مسارها المعتاد، فعلى الرغم من أن الوصف الدارج لذلك التصرف هو اعتباره انحرافاً مبرراً أو مرخصاً به، إلا أن التكليف الصحيح لهذه الممارسة هو اعتبارها جزءاً من الرحلة المتعاقد عليها، كل ما في الأمر أن شرط الترخيص الوارد في وثيقة التأمين Liberty clause قد أذى لتوسيع نطاقها المكاني. وكذلك الحال، فإذا ماتم الترخيص للسفينة المؤمن عليها لرحلة معينة بقطر أية سفينة أخرى واقعة في محنة فإن الوقت الإضافي الذي يستغرقه إنجاز مثل هذا العمل يُعتبر جزءاً من الوقت المتفق

(٣) "Faire escale, prêter assistance, faire remorquer."

(٤) "To touch and stay at any ports and places."

(٥) "For any purpose whatever".

عليه لإنجاز الرحلة. وعليه، فإذا ما تحقق الخطر أثناء تصرف السفينة طبقاً لشرط الترخيص فإن المؤمن يبقى مسؤولاً عن التعويض تأسيساً على أن الخطر قد تحقق ضمن المدى المكاني والزمني للرحلة المؤمن عليها.

ومما يؤيد هذا الاتجاه ماورد في قضية (٦): Renton V. Palmyra Trading corp 1957 حيث تقرر أن قيام السفينة بتفريغ البضاعة في ميناء بديل طبقاً لشرط الترخيص الذي يسمح لها بذلك يعتبر انحرافاً في مفهوم قواعد هيج Hague Rules.

وعلى ذلك، فإن دراسة الانحراف تبقى ذات أهمية بالغة حتى في ظل ماجرى عليه العمل من تضمين وثائق التأمين ترخيصاً بخول للسفينة الخروج على خط سيرها حيث أن خروج السفينة عن خط سيرها المعتاد طبقاً لشرط ترخيص وارد في وثيقة التأمين لا يُعتبر انحرافاً وإنما يُعتبر مجرد تحرك للسفينة ضمن الإطار المرسوم تأسيساً على أن أثر شرط الترخيص إنما ينحصر في توسيع المجال المكاني الذي تُغطي الوثيقة خاصة وأن إرادته يدل دلالة قاطعة على انصراف إرادة طرفي التأمين الى مثل هذا التوسيع.

وعلاوة على ذلك، فإن الواقع العملي مازال يشهد كثيراً من القضايا التي تدور في مجملها حول ما إذا كان شرط الترخيص الوارد في الوثيقة يغطي تصرف السفينة فبذا تكون المخاطر المتحققة أثناء ذلك التصرف مغطاة بالتأمين باعتبارها جزءاً من الرحلة المؤمن عليها أم أن ذلك الشرط يعجز عن توفير الغطاء لتصرف السفينة مما يؤدي لتحلل المؤمن من التزامه بالتعويض.

خطة البحث:

سنتناول تعريف الانحراف في مبحث أول، وتبيان حالاته في مبحث ثان، ثم نستعرض الانحرافات المبررة في مبحث ثالث، بينما نخصص المبحث الرابع والأخير لدراسة الآثار المترتبة على الانحراف.

وسيكون محور دراستنا مركزاً بصورة رئيسية على قانون التأمين البحري الانجليزي وموقف الفقه والقضاء الانجليزين مع الإشارة لما يجري عليه العمل في كل من فرنسا ومصر والكويت. ولئن جاءت الغلبة في هذه الدراسة لما يجري عليه العمل في انجلترا فإنما مرّة ذلك لكونها رائدة في هذا الميدان بحكم عراقة التأمين البحري فيها.

المبحث الأول : تعريف الانحراف

الموقف الفقهي:

عرّف دوفر الانحراف بأنه عبارة عن ترك للمسار المتوقع للرحلة المؤمن عليها (٧). وهو تعريف يتصف بالعمومية ويفتقر للتحديد، إلا أن وروده في كتاب موجز للتأمين البحري يُشكل سبباً كافياً للتجاوز عن عبارته العامة غير المحددة.

أما اميرجون فقد ذكر بأن السفينة تعتبر منحرفة حينما تسلك مساراً مختلفاً بدلاً من سلوكها الطريق المعتاد وذلك مع الإبقاء على التوجه نحو ميناء الوصول (٨).

وعلى الرغم من أن هذا الوصف للانحراف يُعتبر أكثر دقة وشمولاً من التعريف السابق إلا أنه يُغفل التعرض للأسباب التي تُبرر الانحراف، وهو أمر هام أكد عليه فيليبس حين عرّف الانحراف بأنه عبارة عن «تقوية أو تغيير المخاطر المؤمن ضدها دونما ضرورة أو سبب مشروع بعد الشروع في المخاطرة» (٩).

ومع ذلك، فإن تعريف فيليبس يبقى مفتقراً للإشارة إلى ضرورة بقاء ميناء الوصول هدفاً لتتغيّاه السفينة رغم تركها للمسار القانوني حتى يُعتبر هذا الترك «انحرافاً» لا تصرفاً آخر.

أما الأستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض فقد أشار إلى أن المقصود بالانحراف

(٧) Deviation may be defined as departure from the contemplated course of the voyage.

انظر : Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, 16th ed. London 1975, p. 384.

(٨) Le navire change de route lorsqu', au lieu de suivre la voie usitée, il prend une différente, sans perdre toutefois de vue l'endroit de sa destination.

انظر : Emerigon, Traité des assurances et de contrats à la gross, Marseille 1783, chap. 13.

(٩) The enhancing or varying from the risks insured against without necessity or just cause after the risk has begun.

انظر : Phillips, A Treatise on the Law of Insurance, 5th ed. vol. 1, New York, 1876, S. 977.

«أن تُغيّر السفينة — اختياراً — طريقها أو جزءاً من الطريق المفروض عليها دون أن تُغيّر هدفها» (١٠) وهنا نلاحظ إغفال الإشارة للوقت الذي تُغيّر فيه السفينة طريقها وللأسباب التي تُبرّر مثل ذلك التغيير.

وقد أشار الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه للانحراف فذكر أنه «إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدّد في العقد أو الطريق المعتاد فإنها تكون قد غيّرت طريقها أو انحرفت عنه» (١١). وهو نفس المسلك الذي انتهجه ريبير حين أشار إلى أننا نكون إزاء تغيير للمسار *Changement de route* حينما تنحرف السفينة عن ميناء حدّدته وثيقة التأمين وتتوجّه نحو ميناء الوصول المعيّن دون تقييدها بالمسار المتفق عليه أو بالمسار المعتاد (١٢). ويمكن أن نُشير هنا كذلك إلى إغفال التعرّض للوقت الذي تُغيّر فيه السفينة طريقها وللأسباب التي تُبرّر مثل ذلك التغيير.

الموقف التشريعي:

ولو تجاوزنا الموقف الفقهي إلى الموقف التشريعي فإننا نلاحظ أن قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ لم يعمد إلى تعريف الانحراف بصورة مباشرة وإنما اكتفى برسم الإطار العام له والإشارة لبعض الأوضاع التي تكون فيها السفينة في حالة انحراف حيث نصّت المادة ٤٦/٢ من ذلك القانون على مايلي:

«نكون إزاء انحراف عن الرحلة المشار إليها في وثيقة التأمين في الحالات الآتية:

- أ — حينما يكون مسار الرحلة معيّناً في وثيقة التأمين ويتم إترك ذلك المسار ،
أو:
- ب — حينما لا يكون مسار الرحلة معيّناً في وثيقة التأمين ولكن يتم ترك المسار المعتاد.

(١٠) انظر: علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة سنة ١٩٧٥، رقم ٢٨٦ صفحة ١٥٩.

(١١) انظر: مصطفى كمال طه، القانون البحري، الاسكندرية سنة ١٩٨٠ رقم ٦٥٨ صفحة ٤٨٥.

(١٢) انظر Ripert, Droit Maritime, T. 3, Paris 1950, no 2739, p. 781.

أما المادة ٣٥١ من قانون التجارة الفرنسي فقد اكتفت بالنص على استبعاد كل تغيير للمسار من نطاق التأمين مُشَبَّهة بتغيير الطريق بتغيير الرحلة وبتغيير السفينة ذاتها. بمعنى أن المادة المذكورة قد اكتفت بالنص على الأثر القانوني المترتب على الانحراف دون أن تُعنى بتعريفه. وعلى هذا النحو سار المشرع البحري المصري حيث قرّر في المادة ١٩٣ أنه «لا يكون المؤمنون ملزومين بأي هلاك أو ضرر ينشأ عن تغيير الطريق أو السفر أو السفينة اختياراً» كما سار المشرع البحري الكويتي حيث تناولت المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ الأثر المترتب على الانحراف دون أن تُعنى بتعريفه فذكرت بأن:

- ١- يبقى المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين على السفينة في حالة اضطرابها إلى تغيير طريقها أو رحلتها من جانب الربان دون تدخل المؤمن له.
- ٢- وإذا لم يكن تغيير الطريق أو الرحلة اضطرارياً، وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها، فلا يُسأل المؤمن إلّا عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء الطريق المتفق عليه.

التعريف المقترح:

والخلاصة، أن الضرورة تقتضي اعتماد تعريف جامع مانع للانحراف يُبين ماهيته ويرسم حدوده. وما لاشك فيه أن كلاً من التعريفات السابقة يُمكن أن يُسهم إلى حد ما في وضع ذلك التعريف. وبالرجوع إليها جميعاً يُمكن اعتماد التعريف التالي للانحراف:

«الانحراف عبارة عن قيام السفينة فعلاً — بعد شروعها في الرحلة المؤمن عليها — بتغيير مسارها المعتاد أو المتفق عليه دوماً ضرورة أو بسبب مشروع مع بقائها متجهة نحو ميناء الوصول المحدّد في الوثيقة».

وعليه، فلكي نكون إزاء انحرافٍ للسفينة لا بُدَّ من توافر الشروط التالية:

(١) قيام السفينة فعلاً بتغيير مسارها المتفق عليه أو مسارها المعتاد بعد شروعها في الرحلة المؤمن عليها، بمعنى أن تعتمد السفينة إلى ترك مسارها المنصوص عليه في وثيقة التأمين أو المسار المعتاد لرحلتها وتسلّك طريقاً آخر وصولاً للميناء المقصود. وتُعرف النقطة

التي يبدأ فيها انحراف السفينة عن أحد هذين المسارين بالنقطة الفاصلة The dividing point وهي النقطة التي يُعفى المؤمن من التعويض عن أية خسارة بعد اجتيازها.

والجدير بالملاحظة أنه لا يكفي هنا أن تقوم النية على ترك السفينة لمسارها المعتاد أو لمسارها المتفق عليه حتى نكون إزاء انحراف يؤدي إلى إعفاء المؤمن من المسؤولية عن التعويض عن الخسارة المتحققة إثر قيام تلك النية، وإنما يلزم لترتب هذه الآثار— علاوة على هذا الركن المعنوي — قيام ركن مادي يتمثل في ترك ذلك المسار فعلاً، بمعنى أن إعفاء المؤمن من التعويض لا يتقرر إلا منذ وضع نية الانحراف موضع التنفيذ باجتياز النقطة الفاصلة التي سبقت الإشارة إليها. وهذه مسألة هامة تُساعد في رسم الحدود الفاصلة بين الانحراف deviation من جهة وتغيير الرحلة Change of Voyage من جهة أخرى (١٣). فبالنسبة لتغيير الرحلة تكون العبرة باتجاه النية وانعقاد العزم على التغيير لا بواقعة التغيير ذاتها، بمعنى أن مجرد انصراف النية للتغيير وانعقاد العزم عليه ينهض بحد ذاته سبباً كافياً لإعفاء المؤمن من المسؤولية عن التعويض حتى لو لم يتم التغيير فعلاً.

ففي قضية: (١٤) Kingston V. Phelps (1795) أبحرت السفينة ولديها نية مؤكدة بالانحراف عن خط سيرها، ولكن حدث— وقبل أن تصل النقطة الفاصلة— أن هبّت ريح اضطرتها للبقاء في المسار المعتاد لرحلتها، وحالت بينها وبين وضع نية الانحراف موضع التنفيذ، فتقرر أن تصرفها هذا لا يُعدّ انحرافاً يعفي المؤمن من المسؤولية عن التعويض. وعلى الرغم من أن الحكم في القضية السابقة كان قبل صدور قانون التأمين البحري الانجليزي سنة ١٩٠٦ إلا أن القانون الأخير قد قنّن ما استقرّ عليه العمل حيث جاء نص المادة ٣/٤٦ على النحو التالي: «لا أهمية لنية الانحراف، فالعبرة بالنسبة لإعفاء المؤمن من مسؤوليته عن التعويض هي في تحقّق الانحراف فعلاً».

(١٣) ما يثير الخلط بين الانحراف وتغيير الرحلة أن السفينة تشرع في كلتا الحالتين في الرحلة المؤمن عليها وذلك خلافاً لما هو عليه الوضع بالنسبة لترك الرحلة حيث تشرع السفينة منذ البداية في رحلة أخرى مغايرة للرحلة المؤمن عليها.

(١٤) Cited 7. T.L.R. 165

وخلافاً لذلك، نجد في قضية (١٥) Tasker V. Cunningham أن مجرد انعقاد العزم على تغيير الرحلة يستتبع بالضرورة إعفاء المؤمن من المسؤولية عن التعويض حتى لو لم تشرع السفينة في رحلتها قاصدة ميناء وصول مُغاير تنفيذاً لعزم طاقمها على تغيير الرحلة.

وغني عن القول أنه يلزم لكي نكون إزاء انحراف أن يتم ترك السفينة لمسارها المعتاد أو المتفق عليه بعد شروعها في الرحلة المؤمن عليها، أما إذا تم ذلك قبل شروع السفينة في الرحلة المؤمن عليها فإننا لانكون إزاء انحراف وإنما نكون إزاء ما يُعرف بترك الرحلة هو Abandonment of voyage. وتجدر الإشارة هنا إلى أن الأثر المترتب على ترك الرحلة هو اعتبار وثيقة التأمين باطلة من أساسها نظراً لعدم قيام المخاطرة التي تُغطّيها. وعليه، فإن الفاصل بين الانحراف وترك الرحلة يكمن في أن السفينة لا تشرع في الرحلة المؤمن عليها في حالة الترك إطلاقاً، بينما لانكون إزاء انحراف في رحلة السفينة ما لم تشرع في الرحلة المؤمن عليها ثم تتخذ مساراً غير مسارها المعتاد أو المتفق عليه.

(٢) التزام السفينة بالتوجه نحو ميناء الوصول رغم التغيير الفعلي لمسارها: فلكي نكون إزاء انحراف لا بُد أن يبقى ميناء الوصول المعين في وثيقة التأمين هو الجهة التي تقصدها السفينة، وغاية ما في الأمر أنها لا تسلك المسار الذي تحدده وثيقة التأمين أو المسار المعتاد للوصول إلى ذلك الميناء. وهذه مسألة هامة أيضاً، حيث أنها تُساعد — علاوة على ما سبق — في تمييز الانحراف عن تغيير الرحلة فبالنسبة للتغيير تعقد السفينة العزم على التخلي عن التوجه لميناء الوصول المعين في وثيقة التأمين مُستبدلة إياه بميناء آخر يخرج عن النطاق المكاني للرحلة المتفق عليها.

وعليه فإذا ما بقى الميناء المحدد في وثيقة التأمين بمثابة الهدف الذي تقصده السفينة فإن تصرفها بالتوجه نحو ميناء آخر أثناء سيرها للميناء المقصود لا يرقى إلى مستوى تغيير الرحلة وحتى لو ثبت قيام نيتها بالتوجه للميناء الآخر قبل إقلاعها. وبناء على ذلك، فإن الضامن يبقى مسؤولاً عن تعويض الخسارة المتحققة قبل وضع نيتها موضع التنفيذ، بمعنى أن

(١٥) 87 Bligh 7 (1819)

أشار لذلك: Arnould, Marine Insurance, 15th ed. London, 1961, no. 441, p. 4, 6.

يُسأل عن التعويض عن أية خسارة تتحقق أثناء إبحار السفينة في طريقها المباشر للرحلة المؤمن عليها مادامت لم تصل النقطة الفاصلة التي يبدأ منها الانحراف.

وخلافاً للقاعدة السابقة نشهد اتجاهها يذهب إلى أننا نكون إزاء تغيير للرحلة حتى لو بقي ميناء الوصول بمثابة الهدف الذي تقصده السفينة، ففي قضية:

(١٦) Thames & Mersey Marine Insurance Co. (1905) اضطرت السفينة للوقوف مدة طويلة في ميناء متوسط أثناء توجهها نحو الميناء المتفق عليه، وأثناء تكييف اللوردات لتصرف السفينة هذا أشاروا إلى أن قطع الرحلة يُعدّ إمّا انحرافاً أو تغييراً لها، وطالما أن الميناء المتفق عليه قد بقي هدفاً تقصده السفينة فإن تصرفها لا يُعتبر من قبيل الانحراف وإنما يُمكن اعتباره تغييراً للرحلة.

والواقع، أنه لا يوجد ما يدعم وجهة نظر اللوردات هذه، بل إن الحكم في القضية السابقة يُعتبر في عداد التاريخ حيث أنه قد صدر قبل العمل بقانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦، ذلك القانون الذي أقر في مادته الخامسة والأربعين صراحة أننا نكون إزاء تغيير للرحلة حينما يتم تغيير جهة وصول السفينة التي حدّدتها وثيقة التأمين. وهكذا فقد جعلت المادة ٤٥ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ تغيير الميناء المقصود بمثابة معيار لتغيير الرحلة، وهو المعيار الذي تبناه الفقه والقضاء فيما بعد.

(٣) افتتار السفينة لسبب مشروع يُبرر تغييرها للمسار المعتاد أو للمسار المتفق عليه: فلكي نكون إزاء انحراف يؤدي مباشرة لتحلّل المؤمن من التزامه الرئيس بالتعويض ينبغي أن يقتصر التغيير الفعلي لمسار السفينة بالافتقار لأية ضرورة أو سبب مشروع يُبرر ذلك.

أما إذا اضطرت السفينة لتغيير مسارها اتقاء لخطر معين أو بناء على ضرورة محدّدة فإننا نكون إزاء انحراف معقول أو مبرّر Reasonable deviation، وهذا لا يؤدي بدوره لتحلّل المؤمن من التزامه الرئيس بالتعويض.

(١٦) reported (1917) 2 K.B. 48n.

ونظراً لأهمية هذه المسألة فسنفرد لها مبحثاً مستقلاً نستعرض فيه الحالات التي تُبرر انحراف السفينة عن مسارها المعتاد أو عن المسار المحدّد في وثيقة التأمين.

المبحث الثاني : حالات الانحراف

من الطبيعي أن تعتبر السفينة منحرفة بمجرد حيدتها عن مسار الرحلة المؤمن عليها، ولكن بعض التشريعات تعتبرها منحرفة كذلك فيما لو التزمت بخط سيرها دون أن تُنجز تلك الرحلة بالسرعة المعقولة.

وعلى ذلك، فسنناول دراسة حالات الانحراف في مطلبين نُخصص الأول منهما لمسار الرحلة المؤمن عليها بينما نُخصص المطلب الثاني لدراسة التأخير في إنجاز الرحلة باعتباره انحرافاً.

المطلب الأول : مسار الرحلة المؤمن عليها

حينما يتم التأمين على رحلة معينة، فمن الطبيعي أن يتم تحديد تلك الرحلة بتعيين مينائي القيام والوصول. وقد يُصار من خلال هذا التعيين الوارد في وثيقة التأمين إلى تحديد الطريق الذي ينبغي على السفينة السير فيه خلال رحلتها بين هذين الميناءين كما قد يكفي بتعيين كل من ميناء القيام وميناء الوصول دونما إشارة للمسار الذي ينبغي اتباعه.

وقبل الشروع في تناول كل من هاتين الحالتين تجدر الإشارة إلى أنه لا يُشترط في الميناء المذكور في وثيقة التأمين أن يكون على درجة عالية من الكفاءة والتجهيزات ليسبح عليه وصف «ميناء»، فقد جرى العرف على إطلاق مصطلح «ميناء» على أمكنة رسو لا تُعتبر مناسبة لتفريغ وإنزال الحمولة، ففي قضية: Harrower V. Hutchinson (1871) (١٧) كان الميناء الذي أشارت إليه وثيقة التأمين عبارة عن مرسى أو خليج كوئته رؤوس من الأرض وكان يفتقر للانشاءات الصناعية باستثناء رصيف مائي Jetty، ولذا فقد كان يتم تحميل السفن فيه عن طريق الصنادل، ومع ذلك فقد قررت محكمة: Chamber Excheque أنه يعتبر ميناء في مفهوم الوثيقة.

أ - حالة تعيين المسار بالنسبة للرحلة المؤمن عليها:

لا يُثير تعيين وثيقة التأمين للمسار بصورة تفصيلية مشاكل ذات اعتبار إذ أن مثل هذا التعيين يُعتبر تحديداً للمخاطرة التي يُغطيها التأمين مما يلزم السفينة باتِّباع ذلك المسار حتى لو كان مخالفاً للمسار المعتاد بين هذين الميناءين، وإلا فإن تصرف السفينة يُعدّ انحرافاً. فإذا استلزمت وثيقة التأمين مثلاً أن تتوجّه السفينة عبر رأس الرجاء الصالح أثناء رحلتها من المملكة المتحدة إلى الهند فإننا نكون إزاء انحراف لا مبرر له إذا توجّهت عبر قناة السويس بغض النظر عن كون الطريق الأخير أقل خطورة من الطريق المتفق عليه. وقد أشارت لذلك المادة ٤٦/٢ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ صراحة حيث نصّت على أننا نكون إزاء انحراف عندما يتم تعيين مسار الرحلة بدقة في وثيقة التأمين ويتم ترك ذلك المسار. وفي قضية (١٨) Elliot V. Wilson (1776) حدّدت وثيقة التأمين مسار الرحلة المؤمن عليها، كما نصّت على الترخيص للسفينة بالوقوف في ميناء متوسط معين، إلا أنها وقفت في ميناء آخر استناداً إلى استقرار العرف التجاري على وقوف السفن في الميناء الآخر أثناء رحلاتها الماثلة فاعتبر تصرف السفينة انحرافاً يُعفي المؤمن من المسؤولية عن التعويض.

وإذا تضمنت وثيقة التأمين على رحلة نصاً يُعيّن موانئ تفريغ الحمولة دون الإشارة لترتيب جغرافي معين لهذه الموانئ، فالأصل أن تتقدّم السفينة إلى تلك الموانئ طبقاً لترتيبها الجغرافي وإلا فإن تصرفها يُعدّ انحرافاً. ففي قضية: (١٩) Calson V. Simmonds (1741) أبرمت وثيقة تأمين على رحلة من «لندن إلى موانئ التفريغ الواقعة في جبل طارق وحتى مرسينا». فأقلعت السفينة بحمولتها إلى مرسيليا باعتبارها أول ميناء تفريغ حسب الترتيب الجغرافي ثم اتجهت نحو Leghorn و Genoa ثم عادت إلى مرسيليا حيث أُلقي عليها القبض فاعتبرت عودتها إلى مرسيليا انحرافاً.

وإذا لم يتم تعيين الأماكن المقصودة بالاسم وإنما أُشير إليها بوصف عام مثل

(١٨) 4 Brown's P. Cases 470.

أشار لذلك الزنولد، التأمين البحري، المرجع السابق رقم ٤٤٧ صفحة ٤٢١.

(١٩) 6 T. R. 533.

«موانئ في جزر الهند الغربية» فينبغي التوجه نحوها طبقاً لترتيبها الجغرافي بالنسبة للرحلة المؤمن عليها.

وإذا تضمنت وثيقة التأمين اسم ميناء معين كمكان لتفريغ الحمولة فيه وعمدت السفينة إلى تجاوزه إلى ميناء آخر يقع في خط سيرها ثم عادت لتفريغ الحمولة في ذلك الميناء المعين فإن حمل البضاعة لمسافة تتجاوز المسافة المطلوبة يُعتبر نقلاً زائداً Over Carriage وبالتالي يُعتبر انحرفاً

أما إذا كانت الرحلة المؤمن عليها لعدة موانئ وتم تعيينها مرتبة في وثيقة التأمين فإن السفينة تلتزم بالتوجه نحوها طبقاً لترتيبها الوارد في الوثيقة سواء توافق هذا الترتيب مع الترتيب الجغرافي أم لم يتوافق.

ب — حالة عدم تعيين المسار بالنسبة للرحلة المؤمن عليها:

إذا لم يتم تعيين المسار الذي ينبغي على السفينة سلوكه أثناء رحلتها بين مينائي القيام والوصول فإنها تلتزم بسلوك المسار العادي والمعتاد لرحلتها usual and Customary course) وإلا فإن تصرفها يعد انحرفاً.

وسلوك المسار العادي يستلزم اقلاع السفينة في خط مباشر direct course من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تتوقف في موانئ متوسطة وذلك ما لم يقض العرف التجاري بمثل هذا الوقوف. وغني عن القول ضرورة كون العرف محدداً Precise وواضحاً Clear ومستقراً Established. وعليه، فإذا ما ثبت أن وقوف السفينة في مكان بالنسبة لرحلة معينة لم يكن اعتيادياً not customarily وإنما كان عارضاً Occasionally فإن مثل هذا الوقوف لا يغطي التأمين.

والواقع أن العرف التجاري Mercantile Usage هو المرجع الأساسي لتكييف تصرف السفينة بالنسبة لرحلاتها غير معددة المسار. ففي قضية (Frenkel V. Mac Andrews 1929) تم التأمين على حملة من البضاعة شحنت على سفينة

المدعى عليهم البخارية في Malaga لتنتقل الى ليفربول، وفقدت البضاعة أثناء ابحار السفينة بين Malaga وقرطاجنة؛ فطالب المدعي بالتعويض الا أن المدعى عليهم احتجوا بانحراف السفينة عن الرحلة المتفق عليها، فقرر مجلس اللوردات أثناء نظر الاستئناف المقدم اليه أنه نظراً لعدم تعيين المسار اتفاقاً فإنه ينبغي تقديم الأدلة على الطريق التجاري المعتاد، وطالما قدم الدليل على أن المسار المتبع هو مسار معتاد فإن السفينة لا تعتبر منحرفة عن مسارها. وعليه، فقد قرر مجلس اللوردات أن حكم محكمة الاستئناف سليم و بالتالي استحقاق المؤمن له للتعويض.

وفي قضية :

Readon Smith Line V. Black Sea and Baltic General Ins. Co (1939) (٢١)

قرر مجلس اللوردات كذلك أثناء نظر حكم محكمة الاستئناف أنه نظراً لثبوت ممارسة السفن لتترك المسار المعتاد بقصد التزود بالوقود فإن ذلك يعتبر مبرراً للخروج عن الخط المباشر للرحلة، بمعنى أن المسار الفعلي للسفينة في القضية المنظورة يعتبر طريقاً تجارياً معتاداً مادامت نصوص وثيقة التأمين لا تلزم بضرورة تجنبه.

وإذا جرت العادة بالنسبة للرحلات السابقة الماثلة للرحلة المؤمن عليها على مخالفة الترتيب الجغرافي فإن قيام السفينة بالتصرف طبقاً لهذه العادة لا يعد انحرافاً .

ففي قضية : (٢٢) Hairoco co. V. The Tai shan (1953)

توجهت السفينة المؤمن عليها في رحلة من الساحل الصيني الى موانئ الساحل الأمريكي الأطلسية، ولكن السفينة أبحرت جنوباً الى جزر الفيلبين بدلاً من التوجه مباشرة الى تلك الموانئ وذلك لنقل حمولة اضافية، ثم شب فيها حريق أثناء تواجدها في الفيلبين، فطالب المدعون بالتعويض، فرفض المؤمن ذلك محتجاً بانحراف السفينة عن الترتيب الجغرافي للموانئ فذكر القاضي Dimock, J. بأن مسار السفينة معقول وتبرره الممارسات السابقة لكل من الناقل والمرسل اليه خاصة وأن معظم الشاحنين يعلمون جيداً بأن رحلة العودة من الصين تكون عن طريق Barber - Wilhelmsen عبر الفيلبين مما يجعل خط سير السفينة طريقاً معتاداً و بالتالي عدم اعتبارها منحرفة.

(٢١) A. C. 562

(٢٢) A. M. C. III F. Supp. 638

وقد استند للحكم السابق باعتباره أساساً للحكم في قضية حديثة هي قضية:

Mitsubishi International Corporation V. S. S. Glyfsprit Marine Limited (1978)

(٢٣) فقد شحنت كمية من الفولاذ من اليابان لصالح شركة أمريكية على أن يرسل جزء من الحمولة الى Jacksonville وفلوريدا، ويرسل الجزء الآخر الى فيلادلفيا وبنسلفانيا، فأبحرت السفينة وتجاوزت — Jacksonville — متجهة نحو فيلادلفيا، فلحقت أضرار بالفولاذ قدرت بمليون دولار نتيجة تسرب مياه البحر، فرفض المؤمن دفع التعويض مدعياً بأن الأضرار قد تحققت أثناء خروج السفينة على الترتيب الجغرافي للموانئ مما يعد انحرافاً مرتباً لاختلاء مسئولية المؤمن عن التعويض. فارتأت المحكمة بأنه حتى مع التسليم بأن تصرف السفينة يعد انحرافاً فإن الاعفاء من المسئولية عن التعويض يستتبع ضرورة كون الانحراف بدون مبرر unreasonable، فطبقاً للمادة ٤/١٣٠٤ من قانون نقل البضائع الأمريكي (٢٤) عن طريق البحرفان «أى انحراف مبرر لا يعتبر خرقاً ولا اختلالاً بعقد النقل ولا يكون الناقل مسئولاً عن أية خسارة أو تلف ينجم عنه، مع الأخذ بعين الاعتبار أنه إذا كان الانحراف بهدف تحميل أو انزال البضاعة والركاب فإنه سيعتبر للوهلة الأولى مبرراً». وأضافت المحكمة أنه فيما يتعلق بتقدير المعقولة أو التبرير بالنسبة للانحراف عن الترتيب الجغرافي فإن الرحلات السابقة تؤخذ بعين الاعتبار وخاصة حين تكون رحلات بين نفس الأطراف، وباعمال هذا المعيار واستناداً الى قضية Tai Shan فإنه لا يمكن تكييف تصرف السفينة الذي يحتاج به المؤمنون واعتباره من قبيل الانحراف غير المبرر الذي يعفي المؤمن من المسئولية عن التعويض .

المطلب الثاني : الانحراف عن طريق التأخير

مما لا شك فيه أن الشرط الضمني بعدم انحراف السفينة عن مسارها المعتاد يمتد ليشمل الوقت الذي ينبغي انجاز الرحلة خلاله. فالمفهوم الضمني بالنسبة لطرفي العقد

(٢٣) A. M. C. Feb. 1978, pp. 480-486.

(٢٤) يُعرف هذا القانون باسم Carriage of Goods by Sea Act

ويُرمز اليه اختصاراً باسم «COGSA»

لا يقف عند وجوب اتباع السفينة لمسار معين وإنما يتعدى ذلك لوجوب انجازها تلك الرحلة في المدى الزمني المعقول الذي يتوقعه الضامن .

والملاحظ أن التشريعات العربية قد تعرضت لآثر التأخير على عقد النقل إلا أنها أغفلت الإشارة لآثر التأخير على عقد التأمين وخاصة بالنسبة لآثره على التزام المؤمن بتعويض الاضرار.

وواقع الأمر أن التأخير المتعلق بالرحلة المؤمن عليها قد يؤدي الى التغيير في المخاطرة التي يغطيها التأمين سواء انصب ذلك التأخير على بدء الرحلة أم على انجازها مما يجعل أثره على الرحلة معادلاً لآثر الانحراف عليها ومما يستوجب بالتالي اعطائه نفس حكم الانحراف أي إعفاء المؤمن من المسؤولية عن التعويض في حال قيام التأخير غير المعقول .

وقد عبر القاضي Tindal C. J. عن ذلك صراحة في قضية :

(٢٥)(1831) Mount V. Larkins حيث ذكر «ان الرحلة التي يتحقق فيها — سواء من حيث البدء أم التنفيذ — أي تأخير لا مبرر له تصبح رحلة مختلفة بالنسبة للفترة الزمنية من السنة، ورحلة في عمر أكثر تقدماً بالنسبة للسفينة، وبالاختصار تصبح رحلة مختلفة عنها فيما لو أنجزت بالسرعة المعقولة، فالمخاطرة قد اختلفت عن تلك التي اتجهت اليها نية الأطراف عند ابرام وثيقة التأمين » .

كما قننت ذلك المادة ٤٨ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ حيث أفادت بأنه في حالة وثيقة التأمين على الرحلة فانه ينبغي انجاز المخاطرة المؤمن عليها بالسرعة المعقولة والا فان المؤمن يعفى من المسؤولية اذا أصبح التأخير غير معقول .

وهنا، ينبغي التحفظ أيضاً ازاء التأخير الذي يرقى لمستوى الانحراف ويأخذ بالتالي حكمه، فهو قطعاً لا يتمثل في كل تجاوز — مهما قصر ومهما كانت غايته — للوقت المحدد لبدء الرحلة أو لانجازها. ولئن اختار المشرع الانجليزي معياراً معيناً حين أشار لاعفاء المؤمن من المسؤولية عن التعويض منذ اللحظة التي يصبح فيها التأخير غير معقول Unreasonable الا أن الفقه والقضاء قد ساهما كثيراً في توضيح المقصود بالتأخير غير المعقول.

(٢٥) 8 Bing at p. 122.

أشار لذلك ارنولد، التأمين البحري، المرجع السابق، رقم ٤٦٤ صفحة ٤٣٥.

ومن المبادئ المستقرة في هذا المجال أن التأخير في البدء في الرحلة يعتبر معقولا طالما كان بحسن نية وطالما كانت السفينة تستعد للرحلة أو كانت قيد الاصلاح، وهو يكون معقولا بالنسبة لانجاز الرحلة اذا كان ناجماً عن ظروف خارجية. وعلى العكس من ذلك، فحينما يتجاوز التأخير وقتاً معقولاً أو يكون مرتبطاً بتحقيق أهداف أخرى غير متصلة بالهدف الرئيسي من الرحلة المؤمن عليها فانه يكون غير معقول وبالتالي محلياً لمسئولية المؤمن عن التعويض .

وعليه، فاذا لم تستطع سفينة مادخول ميناء معين بسبب الأحوال الجوية أو بسبب محاصرته بالجليد فان التأخير الناتج لا يعتبر تأخيراً غير معقول (٢٦). حيث أن الأحوال الجوية غالباً ماتؤدي الى تأخير متجاوز عنه، فالرياح الشمالية العنيفة التي تهب على المقاطعات الفرنسية الواقعة على البحر المتوسط (٢٧) قد تمنع دخول ميناء مرسيليا، كما أن الرياح الجافة التي تهب من شمال افريقيا عبر المتوسط (٢٨) تجعل Catania مكاناً يصعب الوصول اليه أحياناً، فالتأخير الناجم عن أي من الأسباب السابقة لا يعفي المؤمن من المسئولية فيما يتعلق بوثيقة تأمين ضد المخاطر البحرية.

وعلى العكس من ذلك ففي قضية : Mount V. Larkins (1831) (٢٩) حيث بقي ربان السفينة في الميناء لعدة أسابيع من أجل بناء بيت له اعتبر ذلك بمثابة تأخير غير معقول يعفي المؤمن من التعويض نظراً لتعلقه بهدف يخرج عن الهدف الرئيس للرحلة المؤمن عليها.

ومن ناحية أخرى، فاذا تضمنت وثيقة التأمين اذناً صريحاً بالتأخر لفترة زمنية محددة فانه ينبغي تفسير مثل هذا الشرط تفسيراً ضيقاً باعتبار عقد التأمين من عقود القانون الضيق Un contrat de droit strict، وعلى ذلك فحينما تم النص في وثيقة التأمين على

(٢٦) انظر Samuel V. Royal Exchange Assurance Corporation, 1828 اشار لذلك، دوفر، الموجز في التأمين البحري المرجع السابق صفحة ٣٨٩.

(٢٧) تُسمى The Mistral

(٢٨) تُسمى The Sirocco

(٢٩) 8 Bing at 108. أشار لذلك: ارنولد، التأمين البحري، المرجع السابق رقم ٤٦٥ صفحة ٤٣٦.

السماح للسفينة بالانتظار لمدة شهرين في مونتفيدو اذا دعت الحاجة، تقرر في قضية :
(٣٠) Doyle V. Powell (1832) أن انتظارها لمدة تجاوز الشهرين يخلي مسؤولية المؤمن عن
التعويض .

والخلاصة، أن الأثر المترتب على التأخير في بدء الرحلة المؤمن عليها أو في انجازها
يتوقف على حقيقة ما اذا كان ذلك التأخير يرقى لمستوى الانحراف فيؤدي بالتالي الى اعفاء
المؤمن من المسؤولية عن التعويض أو لم يكن يرقى لذلك فبذا يقتصر أثره على الزام المتسبب
في التأخير بالتعويض عن الأضرار الناجمة عنه .

(٣٠) 4 B. & Ad. 267

أشار لذلك : ارنولد، التأمين البحري، المرجع السابق، رقم ٤٦٥ صفحة ٤٣٧.

المبحث الثالث : الانحرافات المعقولة أو المبررة

الأصل أن الانحراف يكون مبرراً ومعقولاً حينما تفرضه ظروف قسرية تقتضي مراعاتها حييدة السفينة عن خط سيرها وذلك حفاظاً على السفينة أو الحمولة. أما إذا لم يكن الانحراف اضطرارياً فالأصل أنه يعتبر من قبيل الانحراف غير المعقول أو المبرر.

و يدل مفهوم المخالفة المستخلص من استعراض الموقف التشريعي في معظم الدول على تبني هذه القاعدة. فالمادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ سنة ١٩٨٠ تقضي بأن المؤمن يبقى مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين على السفينة في حالة اضطرارها الى تغيير طريقها أو رحلتها من جانب الربان دون تدخل المؤمن له . وتقضي المادة ١٩٢ من القانون البحري المصري بأنه اذا كان تغيير الطريق اضطرارياً أملتته القوة القاهرة فان المؤمن يظل مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه بسببه.

وطبقاً للمادة ١٩ من قانون التأمين البحري الفرنسي سنة ١٩٦٧ فان المخاطر المؤمن عليها تبقى مغطاة في حالة التغيير القسري للمسار (٣١).

ويتضح من تناول الحالات التي أتت بها المادة ٤٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ أن الانحراف المبرر والمعقول هو الانحراف القسري Involuntary لا الانحراف الطوعي Voluntary .

وقبل الخوض في تفصيلات الحالات التي يعتبر فيها الانحراف قسرياً وبالتالي مبرراً يجدر بنا أن نشير الى أن الانحراف الناجم عن جهل القبطان أو عدم كفاءته لا يعتبر قسرياً أي مبرراً (٣٢).

(٣١) Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route.

(٣٢) انظر قضية: Phyn v. Royal Exchange Assurance Co. (1798) 7 T. R. 505 حيث تم التأمين على سفينة لرحلة من لندن الى جايبكا إلا أن جهل القبطان قادها الى نقطة تبعد ثلاثين ميلاً من شمال غرب جايبكا فاعتبر ذلك بمثابة انحراف تخلي مسؤولية الضامن عن التعويض.

وعلى الرغم من أن معظم التشريعات تستلزم في الانحراف المخلي لمسئولية المؤمن عن التعويض أن يكون قسرياً لكي يعتبر مبرراً إلا أنها قد تركت في الغالب للقضاء تحديد ما اذا كانت واقعة الانحراف مبررة أم لا، ولكن المشرع البحري الانجليزي حدد في المادة ١/٤٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ الأسباب التي تعتبر أعذاراً قانونية للانحراف وهي :

- أ — حينما يرخص به بموجب نص خاص في وثيقة التأمين، أو
- ب — حينما ينجم عن ظروف خارجة عن ارادة مالك السفينة والعاملين لديه ، أو
- ج — حينما يكون لازماً لتنفيذ تعهد Warranty صريح أو ضمني، أو
- د — حينما يكون لازماً لسلامة السفينة أو الشيء المؤمن عليه، أو
- هـ — لانقاذ الحياة البشرية أو مساعدة سفينة في محنة تتعرض فيها الحياة البشرية للخطر، أو
- و — حينما يكون ضرورياً بهدف الحصول على مساعدة طبية أو جراحية لأي شخص على متن السفينة ، أو
- ز — حينما يكون ناجماً عن خطأ الربان أو البحارة Barratery و يكون هذا الخطأ واحداً من المخاطر المؤمن ضدها .

وإذا تجاوزنا الانحراف الذي يعتبر مبرراً باتفاق الطرفين فان القاعدة الاساسية التي يمكن استخلاصها من النص السابق هو أن الانحراف يكون مبرراً وموجباً لمساءلة الضامن عن التعويض اذا اقتضته قوة مادية أو معنوية Moral or Physical Force أو اذا كان ضرورياً لسلامة السفينة أو سلامة الشيء محل التأمين. ومع ذلك فان الصعوبة كثيراً ماتشور بخصوص تحديد درجة القوة أو الاضطراب التي ترقى لمستوى الضرورة التي لا يمكن تحاشيها Unavoidable Necessity والتي تبرر حيدة السفينة عن مسارها. كما أنه كثيراً مايشور الجدل حول قيام ظروف أخرى — بخلاف حالة الضرورة السابقة — تبرر انحراف السفينة مما يستلزم القاء مزيد من الضوء على هذين الأمرين :

ففيما يتعلق بما يرقى لمستوى الضرورة التي لا يمكن تحاشيها فان استعراض بعض أحكام القضاء يساعد كثيراً في هذا المجال، ففي قضية :

(٣٣) Scott V. Thompson (1805) تم ابعاد سفينة محايدة عن مسارها بواسطة طراد بريطاني فاعتبر ذلك بمثابة انحراف مبرر نظراً لأنه ناتج عن الضرورة التي لا يمكن تجنبها أو التحكم فيها Overruling necessity .

وفي قضية (٣٤) Phelps v. Auldjo (1809) طلب قبطان سفينة ملكية من قبطان سفينة تجارية كانت ترسو في ايسلندا التوجه لعرض البحر بسفينته حاملاً أعلام العدو ففعل قائد السفينة التجارية ذلك دون أى اعتراض من جانبه أو تهديد من جانب قبطان السفينة الملكية فاعتبر تصرف قبطان السفينة التجارية بمثابة انحراف غير مبرر.

وفي قضية: (٣٥) Rickards V. Forestal etc. co. (1942) كان قبطان السفينة المانيا وأمرته حكومته بالوقوف في ميناء محايد حيث أنها كانت تتوقع نشوب حرب بينها وبين انجلترا في سنة ١٩٣٩ فاعتُبر تصرف القبطان مبرراً حيث أنه ملزم باتباع أوامر حكومته من ناحية معنوية على الأقل.

وهكذا، فلن يكون الانحراف مبرراً بسبب الضرورة التي لا يمكن تحاشيها لابد من اقامة الدليل على أن قدراً من القوة المادية أو القوة المعنوية قد مورس ضد القبطان بحيث لم يمكنه دفعه .

أما بالنسبة للانحراف الذي يعتبر ضرورياً لسلامة السفينة أو الأرواح فله عدة صور أبرزها :

أ — البحث عن ميناء لاجراء أية اصلاحات:

إذا تبين أن غاية السفينة من الخروج على مسارها المعتاد هي ارتياد ميناء لاجراء بعض الاصلاحات فان ذلك يعتبر مبرراً شريطة إقامة الدليل على أن تلك الاصلاحات

(٣٣) 1B. & P. N. R. 181

أشار لذلك: ارنولد، التأمين البحري، المرجع السابق رقم ٤٧١ صفحة ٤٤٣.

(٣٤) 2 Camp. 350.

أشار لذلك: ارنولد، المرجع السابق، نفس الموضع أعلاه.

(٣٥) A. C. 50.

كانت ضرورية وأن تأخر السفينة لم يتجاوز الفترة الزمنية اللازمة لتمكينها من مواصلة رحلتها.

و يكون انحراف السفينة مبرراً كذلك حتى لو لم يكن خروج السفينة يستهدف إصلاح عطب لحق بها وإنما كان يستهدف جعلها أكثر صلاحية للملاحة، كما لو كان خروجها على خط سيرها بهدف التخفيف من الحمولة أو بهدف وضع حولة زائدة لموازنتها وذلك حين تكون معرضة لعصف الرياح بسبب قلة الحمولة.

وعلى الرغم من أنه ينبغي أن تتوجه السفينة إلى أقرب ميناء لاجراء الاصلاحات الضرورية إلا أنه قد تقوم اعتبارات معينة تتعلق بالخطر والوقت والنفقات والاقامة فتجعل من الأفضل ارتياد ميناء اصلاح أبعد؛ فإذا فعل الربان ذلك فان وثيقة التأمين تبقى سارية ويبقى المؤمن مسؤولاً عن التعويض طالما ثبت أن الربان يستخدم سلطته التقديرية بصورة معقولة. ففي قضية: (36) Phelps V. Hill (1891) توجه القبطان نحو بريستول لاصلاح سفينة نظراً لوجود ورشة ملاكها هناك ففرقت السفينة أثناء رحلتها بسبب تصادمها مع سفينة أخرى، فادعى ملاك الحمولة أن توجه السفينة الى بريستول يعتبر انحرافاً لا مبرر له حيث كان من الممكن اصلاح السفينة في Queenstown أو في Swansea التي تقرب بمقدار ستين ميلاً عن بريستول، إلا أن المحلفين قرروا أن القبطان قد مارس سلطته التقديرية بذهابه إلى بريستول حيث أن وجود ورشة الملاك يؤدي لتوفير نفقات الاصلاح ولانجاز العمل بسرعة علاوة على سهولة إنزال البضاعة لسفينة أخرى هناك مما يعتبر مبرراً للانحراف المذكور.

ب — تزويد السفينة بالبحارة أو بالوقود أو بالمساعدة الطبية:

إذا حدث أن فقدت السفينة جزءاً كبيراً من بحارتها أثناء إقلاعها بسبب المرض أو بأي سبب آخر وأضحى طاقمها غير قادر على مواصلة الرحلة، فمما لا شك فيه أن انحراف السفينة عن خط سيرها استهدفاً لتوفير البحارة اللازمين يعتبر ضرورة تبرر الانحراف.

و يثور التساؤل هنا بخصوص ما إذا كان ترك المسار لتزويد السفينة بالبحارة يعتبر

ضرورة تبرر الانحراف في كافة الأحوال أم أنه لا يعتبر كذلك فيما لو بوشرت الرحلة والسفينة تعاني من عجز في طاقتها؟

لقد ذكر أرنولد (٣٧) أنه إذا كانت السفينة تعاني عجزاً — عند إقلاعها — بالنسبة لأي عنصر من عناصر صلاحيتها للملاحة فإن توجيهها لأي ميناء لمواجهة ذلك العجز يعتبر انحرافاً لا مبرر له.

ولكننا نرى أن ذلك يتعارض مع الإطلاق الذي جاءت به الفقرة (د) من المادة ٤٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ حيث أن الفقرة المذكورة قد اعتبرت — ودونما تحفظ — أي انحراف يلزم لسلامة السفينة بمثابة انحراف بعذر قانوني. وعليه، فمن المشكوك فيه التسليم بوجهة نظر أرنولد في ظل هذا القانون، ولكن تجدر الإشارة إلى أنه إذا اقيم الدليل على أن العجز يرجع للسلوك والتقصير المتعمد للمؤمن له أو للعاملين لديه وفقدت السفينة أثناء توجيهها لتغطية ذلك العجز فإن الانحراف يعتبر غير مبرر وبالتالي يعفى المؤمن من المسؤولية عن التعويض. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن تطبيق المادة ٤٩/د من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ لا يؤثر على حق المؤمن في الحصول على تعويض إذا أقام الدليل على أن السفينة قد باشرت رحلتها وهي غير صالحة للملاحة مما يعتبر إخلالاً بالتعهد بصلاحية السفينة للملاحة (Seaworthiness) (٣٨).

وقد أثير دفع مماثل في قضية حديثة هي قضية: *Armed Services Board V. Columbia*

Steam Ship Company, Inc. (1977) (٣٩)

حيث ادعت الحكومة — باعتبارها شاحنا — أن إبحار السفينة من كاليفورنيا إلى فيتنام دون تزويدها بالوقود اللازم قد اضطرها للانحراف إلى هونج كونج للتزود بالوقود، ونظراً لأن جنوح السفينة قد حدث أثناء هذا الانحراف فإن الحكومة غير ملزمة بالمساهمة في الخسارة

(٣٧) انظر: أرنولد، التأمين البحري، المرجع السابق رقم ٤٧٤ صفحة ٤٤٦.

(٣٨) قرر مجلس اللوردات في قضية: *Kish V. Taylor* 1912 A.C. 204 بأن الانحراف اللازم لانقاذ السفينة والركاب والناس من إنزالها للبحر وهي غير صالحة للملاحة يُعتبر مبرراً مع التحفظ على الحق في الحصول على تعويض عن فعل الرهبان غير المشروع بإنزالها للبحر في حالة لا تصلح معها للملاحة.

(٣٩) A. M. C. May 1977, pp. 1294 – 1314

المشتركة الناجمة عن ذلك الجنوح، إلا أن محكمة الاستئناف أقرت أن تصرف السفينة لا يُعتبر متعارضاً مع عناية الرجل المعتاد due diligence طبقاً للقانون الأمريكي لنقل البضائع «COGSA» (٤٠).

وبناء على ذلك فقد تقرر أنه ينبغي على الحكومة أن تساهم في الخسارة المشتركة الناجمة عن جنوح السفينة تأسيساً على أن انحرافها مبرر.

ولكن يبدو أن القضاء الأمريكي يعتبر الانحراف الذي تستلزمه عدم الصلاحية للملاحة مبرراً فقط في الحالة التي لا يكون فيها ملاك السفينة على علم بحالتها عند الإبحار (٤١). ففي قضية: (٤٢) (1927) The Willdomino قضت المحكمة العليا في الولايات المتحدة بأن الانحراف من أجل تعبئة الخزانات بالوقود لا يكون مبرراً إذا ثبت أن الخزانات الموجودة على ظهر السفينة كانت ناقصة بصورة كبيرة عند شروعها في رحلتها وقد ورد في حكم المحكمة «إن الطارئ الذي يكفي لتبرير ترك المسار لا يمكن أن ينهض من ظروف مخطط لها عمداً ولا من الإهمال الجسيم» (٤٣).

أما في المحاكم الانجليزية فالذي يبدو أننا نفتقر للتحديد بالنسبة للقاعدة السابقة كما أسلفنا، فتصرف القبطان لا يكون مبرراً فقط حين ينحرف ولكنه ملزم بالانحراف إذا كانت سلامة المخاطرة مهددة.

ويبدو أن المحاكم الكندية تؤيد الاتجاه الذي تتخذه المحاكم الانجليزية، فقد قررت محكمة Canadian Exchequer court في قضية حديثة هي

(٤٠) تقضي المادة ٤/٤ من قانون نقل البضائع عن طريق البحر الأمريكي بأن أي انحراف معقول لا يُعتبر خرقاً أو إخلالاً بعقد النقل.

(٤١) هذا ما ذكره اللورد Porter في قضية: Monarch SS. Co. V. Karlsahams Oljefabriker (1949) A. C. 196, 211, 212.

(٤٢) 272 U. S. 718.

(٤٣) "An emergency sufficient to excuse a departure cannot arise out of circumstances deliberately planned nor from gross negligence".

قضية (٤٤) (1968) The Mormacsaga أن الناقل مسؤول لعدم ممارسته حقه في الانحراف، بمعنى أنها جعلت من الانحراف واجباً ينبغي على الناقل القيام به إذا اقتضته ظروف الحال.

وفيما يتعلق بترك المسار المعتاد استهدافاً للحصول على مساعدة طبية للأشخاص الموجودين على ظهر السفينة فقد تم النص عليه في الفقرة (و) من المادة ١/٤٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦، كما تقرّر في الولايات المتحدة بأنه حينما توجد حاجة ملحة للمساعدة الطبية إبقاء على حياة انسان فان الانحراف الذي يستهدف ذلك يعتبر مبرراً (٤٥).

ج - وطأة الجو:

مما لا شك فيه أن انحراف السفينة عن مسارها المعتاد اتقاء لظروف جوية صعبة يُعتبر من قبيل الانحراف المعقول والذي يبقى معه المؤمن ضامناً ومسؤولاً عن تعويض الأضرار الناجمة عن تحقق المخاطر المؤمن ضدها، فاذا توجه الربان إلى ميناء خارج مساره أو أخر إقلاعه ليحتمي من عاصفة أو ليتتظّر رياحاً معينة أو ليتحاشى ميناء محاصراً بالجليد فان نصرّفه هذا يعتبر من قبيل الانحراف المعقول طالما كان الربان ملتزماً بالسلوك المعتاد ومراعياً سلامة السفينة أو الحمولة المؤمن عليها.

ولكن تجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز للربان أن يجعل من الضرورة لتغيير المسار حجة يتذرع بها ويغطي بها تخليه عن الرحلة المؤمن عليها إلى رحلة مختلفة تماماً، فالحاجة تقدر بقدرها، واتقاء أو تحاشي الخطر المؤقت ينبغي أن يكون بالقدر اللازم لذلك فقط. وكما أشارت المادة ٢/٤٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ فانه يتوجب على السفينة العودة لمسارها The Ship must resume her course بمجرد زوال السبب الذي برّر الانحراف. ولكن عودة السفينة لمسارها لا تعني إطلاقاً عودتها إلى الميناء الذي أقلعت منه أو إلى النقطة التي اضطرت فيها لترك ذلك المسار، فقد يقودها الانحراف الى مكان يكون

(٤٤) 2 Lloyd's Rep. 184.

(٤٥) هذا ماقرّره المحكمة العليا في قضية: The Iroquois (1903) 194 U.S. 240.

التوجه منه لميناء الوصول مختلفاً تماماً، وعندها ينبغي الاعتداد بالوجود الفعلي للسفينة والبحث عن أفضل الطرق المؤدية لميناء الوصول. ففي قضية:

(٤٦) (1778) *Harrington v. Hakeld* اضطرت سفينة كانت متجهة من لندن الى St. Kitts لتترك مسارها بسبب عاصفة بحرية وتم الاستيلاء عليها وهي خارج مسارها إلا أنها كان متخذة أفضل المسارات نحو St. Kitts فقرر اللورد مانسفيلد أن ذلك يعتبر انحرافاً مبرراً.

د — محاولة تجتّب الاستيلاء عليها:

إذا اضطرت السفينة للتوجه الى ميناء خارج مسارها، أو اضطرت للحيطة عن ذلك المسار تجتّباً لخطر يتمثل في إمكانية الاستيلاء عليها، فإن انحرافها هذا يُعتبر مبرراً طالما كان خطر الاستيلاء حقيقياً وحالاً وكانت الخشية من الاستيلاء قائمة على أساس معقول. ففي قضية: (٤٧) (1872) *The Teutonia* تمّ التأمين على سفينة ألمانية كانت محملة ببضائع انجليزية ومتجهة إلى دنكيرك، *Dunkirk*، ولدى اقترابها من ذلك الميناء أبلغ الربان بقيام الحرب بين فرنسا وألمانيا فترك خط سيره وعاد الى دون *Down* فتقرر في المجلس الخاص *Privy Council* أن انحراف السفينة عن خط سيرها يعتبر مبرراً.

ومن جانب آخر فقد جاء في حيثيات الحكم الصادر في قضية:

(٤٨) (1872) *The San Romen* بأن «الخشية من الاستيلاء المبنية على ظروف يرتأىها قبطان ذو شجاعة وبصيرة وخبرة عادية

A master of ordinary courage, Judgement and experience تبرر الانحراف والتأخير

الناجم عنه».

هـ — إنقاذ الأرواح والممتلكات المعرضة للخطر:

قد يضطر الربان لتترك مساره المعتاد لكي يُساعد أو ينقذ أرواح أشخاص على ظهر

(٤٦) 2 Park 639

أشار لذلك: ارنولد، التأمين البحري، المرجع السابق رقم ٤٧٥ صفحة ٤٤٨.

(٤٧) L. R. 4 P. C. 172.

(٤٨) L. R. 3 A. & E. 394.

سفينة أخرى واقعة في محنة. وقد جاء النص على ذلك في الفقرة (هـ) من المادة ١/٤٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ باعتبار هذا التصرف واحداً من الأسباب التي تُبرر هذا الانحراف أو التأخير.

وواقع الأمر أن ربان السفينة أصبح ملزماً بتقديم هذه المساعدة في الوقت الحاضر وإلا قامت مسؤوليته التقصيرية؛ فالمادة السادسة من قانون أعراف البحار لسنة ١٩١١ Maritime conventions Act, 1911 تقضي بأنه يتوجب على ربان السفينة أو المسؤول عن قيادتها أن يقدم المساعدة لأي شخص يتعرض للخطر في البحر طالما كان باستطاعة الربان ذلك دون تعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين على متنها لخطر حقيقي. ومن ناحية أخرى، فإن نصوص قوانين الملاحة لسنة ١٩١٤ Merchant Shipping Act, 1914 وقوانين الملاحة لسنة ١٩١٩ تقضي بوجوب تقديم المساعدة بمجرد تسليم إشارة لاسلكية بالاستغاثة، كما تقضي بوجوب تزويد سفن الركاب والسفن ذات الحمولة التي تتجاوز ألف وستمائة طن بجهاز لاسلكي.

وعلى الرغم من التسليم بتبرير الانحراف الذي يستهدف إنقاذ الأرواح البشرية المعرضة للخطر إلا أن الشك قد ثار بخصوص الانحراف الذي يستهدف إنقاذ الممتلكات. ويمكن الاستعانة هنا بما ذكره القاضي Cockburn في قضية: (٤٩) Scaramanga V. Stamp (1880) والذي يعتبر بمثابة تجسيد لما استقر عليه العمل بالنسبة لهذه المسألة، فقد ذكر القاضي المذكور: «إن الانحراف الذي يستهدف إنقاذ الحياة مغطى بالتأمين ولا يمكن أن يؤدي إلى إلغاء التأمين أو إلى قيام المسؤولية عن تلف البضاعة الناجم عن ذلك الانحراف وبناء على ذلك فإن الانحراف الذي يستهدف الاتصال بسفينة واقعة في محنة مسموح به طالما كانت تلك السفينة في وضع تتعرض معه الحياة البشرية للخطر. ومن جانب آخر فإن الانحراف الذي يستهدف إنقاذ الممتلكات فقط لا يُسمح به و يؤدي بالتالي لترتيب كافة الآثار القانونية المتعلقة بالانحراف غير المبرر. وعليه، فإذا كان من الممكن إنقاذ أرواح الأشخاص الموجودين على متن سفينة واقعة في محنة بدون اللجوء لإنقاذ السفينة ذاتها وذلك بانتشال الأشخاص منها مثلاً، فإن الانحراف الذي يستهدف إنقاذ السفينة يجر

معه كافة النتائج المترتبة على الانحراف المحظور. أما إذا كان الابقاء على حياة الأشخاص متعذراً إلا من خلال إنقاذ الممتلكات وترتب على ذلك أن كَوْن المسعى نحو إنقاذ الأرواح جزءاً من الباعث الدافع للانحراف، فإن السماح بالانحراف يبقى قائماً ولا ينتفي لمجرد كَوْن إنقاذ الممتلكات دافعاً ثانياً لعملية الانحراف» (٥٠).

وهكذا فطبقاً لقانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ فإن الانحراف الذي يستهدف إنقاذ الممتلكات لا يُعتبر مبرراً ما لم تكن الحياة البشرية معرضة للخطر. ولكن تجدر الإشارة إلى أن الانحراف بهدف إنقاذ الممتلكات قد يكون مغطى بموجب نصوص أخرى، فالمادة ٤/٤ من قانون نقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٢٤ Carriage of Goods by Sea Act, 1924 تقضي بأنه «لا يُعتبر أي انحراف لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الحياة أو الأموال في البحر، كما لا يُعتبر أي انحراف معقول بمثابة انتهاك أو خرق لهذه القواعد أو لعقد النقل، ولا يُسأل الناقل عن أية خسارة أو تلف ناجم عن ذلك». وقد أيد قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ ما جاء في المادة ٤/٤ من قانون نقل البضائع الانجليزي عن طريق البحر لسنة ١٩٢٤ حيث جاء نص المادة ١٤/١٩٢ من القانون المذكور مطابقتاً تقريباً لنص المادة ٤/٤ سالفه الذ كر فقضى بأن الناقل لا يُسأل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئاً عن أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يُبرره سبب معقول.

وصفوة القول أنه على الرغم من أن الأصل هو السماح للسفينة بالانحراف عن خط سيرها لإنقاذ الأرواح فقط إلا أن الممارسة الحالية تسمح بالانحراف الذي يستهدف حماية الأموال تماماً كما هو الحال بالنسبة لحماية الأرواح (٥١).

(٥٠) انظر: النقل عن طريق البحر لكارفر، الطبعة ١٢ لندن سنة ١٩٧١، رقم ٧١٧ صفحة ٦١٧ وانظر: انزولد، التأمين البحري، المرجع السابق رقم ٤٧٧ ص ٤٥٠ - ص ٤٥١.

(٥١) William H. Rodda, Marine Insurance: Ocean and Inland, 3rd ed. 1970, New Jersey, (٥١) p. 33.

المبحث الرابع : أثر الانحراف

مما لاشك فيه أن المسار الذي تسلكه السفينة في رحلتها يُعتبر هاماً جداً بالنسبة لمسألة احتساب المخاطر إذ أن ذلك المسار قد يطيل أو يقصر من المدى الزمني للرحلة ويجعلها من طبيعة خطيرة أو أقل خطورة. ولئن كانت آثار ذلك بعيدة جداً في عهد الملاحة الشراعية حيث من المحتمل أن يؤدي تعديل المسار لتعرض السفينة لرياح وعواصف هوجاء، إلا أن مسألة المسار البحري مازالت حتى عصرنا الحاضر ذات أثر بالغ بالنسبة لتجنب التصادم وتحاشي الجليد أو حطام السفن. وعلاوة على ذلك فإن تغيير المسار يمكن أن يؤدي إلى أماكن رسو غير متوقعة و بالتالي قد يعرض السفينة إلى مخاطر لم تكن في الحسبان.

ومن هنا، فإن تغيير المسار يعتبر انتهاكاً لشرط ضمني بعدم انحراف السفينة عن خط سيرها، وغني عن القول إن ذلك الانحراف يعتبر أمراً مبرراً إذا جاء نتيجة لظروف قسرية أو لأسباب معينة تمت الإشارة إليها عند دراسة الانحرافات المبررة. وعليه، فإنه في حالة الانحراف المبرر تبقى الأخطار المؤمن منها مشمولة بالتأمين وبالتالي يسأل المؤمن عن تعويض الأضرار الناجمة عن تحقق تلك الأخطار.

ولئن تباين موقف التشريعات المختلفة من التعرض لموضوع الانحراف وخاصة فيما يتعلق بتناوله بالتفصيل والشمول أو بالابحاز الشديد إلا أن القاسم المشترك الأعظم بينها جميعاً هو تنظيمها لأثر الانحراف على عقد التأمين. وواقع الأمر أنها تكاد تتفق على تخويل المؤمن الحق في التحلل من مسؤوليته عن التعويض في حال الانحراف غير المبرر للسفينة وذلك انطلاقاً من أن تصرف السفينة هذا يعتبر خرقاً أساسياً لعقد التأمين. وسنتناول مايجري عليه العمل في كل من فرنسا وانجلترا ومصر ثم نختم ذلك بالإشارة لما يجري عليه العمل في الكويت.

في فرنسا :

لقد درج الفقه (٥٢) والقضاء (٥٣) في فرنسا على ترتيب نتيجة بالغة القسوة على انحراف السفينة عن مسارها المعتاد حيث يعتبر التأمين لاغياً و يعفى المؤمن من المسؤولية عن التعويض. و يتجلى تطرف الموقف الذي كان سائدا في فرنسا في كونه يذهب إلى أنه طالما انحرفت السفينة عن خط سيرها المعتاد فإن المؤمن لا يسأل عن التعويض حتى لو تحقق الخطر في وقت كانت فيه السفينة قد عادت لذلك الخط.

و يستند هذا الموقف من ناحية إلى نص المادة ٣٥١ من قانون التجارة الفرنسي الذي استبعد من نطاق التأمين كل تغيير للمسار وشبه تغيير المسار بتغيير الرحلة و بتغيير السفينة، كما يستند إلى ناحية منطقية أخرى مقتضاها أن تغيير المسار لا يمكن إلا أن يؤدي إلى تغيير في المخاطرة عن طريق التعديل في نطاقها المكاني مما يترتب عليه تجنب وثيقة التأمين.

وقد عاب جانب من الفقه الفرنسي هذا الموقف (٥٤) المتشدد المبني على ترتيب آثار مبالغ فيها لتحديد المسار في وثيقة التأمين وارتأوا بأن الادعاء بأن السفينة لن تكون متواجدة في المكان الذي تحقق فيه الخطر لو اتبعت المسار الصحيح قول يفتقر إلى الدقة حيث ان السفينة قد تسير سيرا حثيثا أو سيرا بطيئا مما يتعذر معه تحديد البقعة المكانية التي ستتواجد فيها في لحظة زمنية ما. وخلص إلى القول بأنه يكفي أن تتحقق المخاطر أثناء الرحلة المؤمن عليها وطبقاً لشروطها حتى يشملها التأمين وذلك مع تحويل المؤمن الحق باثبات أن تحقق الخطر راجع للتغيير في المسار، كما لو أقام الدليل على أن ذلك التغيير قد أدى لتعريض السفينة لعاصفة هوجاء كان بالامكان تجاوزها لو لم يتحقق الانحراف.

(٥٢) انظر

Emerigon, Traité des assurances et des contrats à la gross, Marseille 1783, chap. 13, sec 11 à 14; Lyon. Caen et Renault, Traité de droit commercial, T. 6, Paris 1912, no 1259.

(٥٣) انظر

cass. civ., 25 août 1874, D. 75, 1, 161, S. 74, 1, 481; Paris, 6 avril 1898, D. 1900, 2, 409. Rev. lit. droit maritime, xiv, 23.

(٥٤) انظر: زبير، القانون البحري ج ٣، المرجع السابق رقم ٢٧٤٠ صفحة ٧٨٣

René Rodière, droit maritime, septième édition, Dalloz, Paris 1977, no 565, p. 487.

وانظر

وانتهى هذا الجانب من الفقه كذلك للقول إنه بصورة عامة لا يقبل الادعاء بأن التغيير الطفيف والجزئي لمسار الرحلة يكفي لترتيب بطلان التأمين بالنسبة للمؤمن طالما لم يثبت أي أثر لذلك التغيير على تحقق المخاطر (٥٥).

في إنجلترا:

طبقاً للمادة ١/٤٦ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ فحينما تنحرف سفينة ما — دون عذر مشروع — عن الرحلة المؤمن عليها فإن المؤمن يعفى من المسؤولية منذ لحظة الانحراف بغض النظر عن احتمال عودة السفينة لمسارها قبل تحقق أية خسارة.

وطبقاً للمادة ٤٨ من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ فإنه ينبغي انجاز المخاطرة المؤمن عليها بالسرعة المعقولة، وإلا فإن المؤمن يعفى من المسؤولية عن التعويض منذ اللحظة التي يصبح فيها التأخير غير معقول.

وهكذا فإن قانون التأمين البحري الإنجليزى يُعطي التأخير غير المعقول في انجاز الرحلة المؤمن عليها نفس حكم الانحراف غير المبرر.

ولكن تجدر الإشارة إلى أن إعفاء المؤمن من المسؤولية عن تعويض الأضرار الناجمة عن الانحراف أو التأخير لا يتوقف على حقيقة كون الانحراف أو التأخير قد أدى لزيادة المخاطر المؤمن منها، فهو يعفى من هذه المسؤولية بمجرد كون الانحراف غير مبرر أو كون التأخير غير معقول وذلك انطلاقاً من أن المخاطرة الفعلية قد اختلفت عن المخاطرة التي يغطيها التأمين.

وواقع الأمر أن المبدأ المستقر في القانون الانجليزي هو أن الالتزام بعدم الانحراف يعتبر شرطاً من شروط عقد التأمين، وهو يشبه الى حد بعيد الالتزام بصلاحية السفينة للملاحة، وعليه، فإن الاخلال به ينحل الطرف الآخر — وهو المؤمن — المطالبة بفسخ

(٥٥) انظر في هذا الاتجاه:

Trib. superieur hanséatique 15 decembre 1921, Rev. int. droit maritime, xxxiv, 1091.

العقد (٥٦) وعلى ذلك ، فإن مجرد الانحراف لا يؤدي لجعل عقد التأمين باطلاً من أساسه لأن التسليم بذلك سيمكن أي مالك سفينة من التخلص من عقد التأمين بمجرد اختياره الانحراف عن خط سيرها ، وإنما يؤدي — في حالة كونه غير مبرر — إلى منح المؤمن رخصة بالمطالبة بفسخ العقد إن أراد . وقد عبر اللورد Asquith, L. عن وجهة النظر هذه في قضية: Woolf V. Collis Removal (1948) حيث ذكر: «إن الانحراف مهما كان نوعه ، يعتبر خرقاً للعقد وهو لا يؤدي بحد ذاته إلى بطلان العقد ، فكافة اللوردات كانوا متفقين أنه يسمح للطرف غير المخل أن يعتبر العقد منتهياً أو أن يتنازل عن خرق العقد و يعتبره قائماً» . كما تمّ التأكيد على ذلك في قضية: White and Carter V. Mc.Gregor (1962) (٥٨) حيث ذكر: «إن القضية تشبه أي إخلال بشرط رئيسي مما يشكل خرقاً للعقد من قبل أحد الأطراف ، ولكن يمكن للطرف الآخر أن لا يعتبر الخرق نهائياً بل يعتبر العقد قائماً» .

في مصر:

يؤدي انحراف السفينة الاختياري عن خط سير رحلتها المعتاد إلى إخلاء مسؤولية المؤمن عن تعويض الأضرار الناجمة عن تحقق المخاطر في غير الطريق المعتاد ، وذلك تماماً كما لو تعلق الأمر بتغيير الرحلة ذاتها (٥٩) .

في الكويت:

إذا لم يكن تغيير الطريق أو الرحلة ، اضطرارياً ، وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها فلا يسأل المؤمن إلا عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء الطريق المتفق عليها (٦٠) .

(٥٦) انظر في تأييد هذا الاتجاه الحكم في قضية :

Hain SS. Co. V. Tate & Lyle (1936) 41 com. Cas. 350.

(٥٧) K. B. 11.

(٥٨) A. C. 413.

(٥٩) انظر: مصطفى طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، رقم ٦٥٨ صفحة ٤٨٥ ، وانظر المادة ١٩٣ من القانون البحري المصري .

(٦٠) تنص المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ على مايلي : «١- يبقى

و يتضح مما سبق أنه إذا انحرفت السفينة عن خط سيرها—دوفا اضطراراً أو ضرورة وأدى انحرافها الى زيادة المخاطر المؤمن منها ثم تحقق الخطر بعد واقعة الانحراف المشار إليها فانه ينظر: فإذا كانت السفينة متواجدة ضمن خط سيرها المعتاد أثناء تحقق الخطر فان المؤمن يبقى مسؤولاً عن التعويض، أما إذا كانت السفينة متواجدة خارج خط سيرها المعتاد أثناء تحقق الخطر فان المؤمن لا يسأل عن التعويض.

وعدم مساءلة المؤمن عن التعويض إذا تحقق الخطر والسفينة خارج خط سيرها يعتبر أمراً منطقياً لأن الانحراف يغير من طبيعة الرحلة ويجعل الخطر متحققاً ضمن إطار مكاني خارج الاطار المكاني المشمول بالرحلة المؤمن عليها. ولكن الغريب أن المشرع الكويتي قد جعل إخلاء مسؤولية المؤمن عن التعويض مرتبطاً في مثل هذه الحالة باقامته الدليل على أن الانحراف قد أدى لزيادة المخاطر المؤمن منها، بمعنى أنه إذا لم يستطع المؤمن إقامة مثل هذا الدليل فانه يسأل عن تعويض المخاطر حتى لو ثبت وقوعها خارج المسار المعتاد للرحلة المؤمن عليها. وهذه النتيجة تتعارض أصلاً مع الأساس الذي يقوم عليه عقد التأمين على الرحلة حيث أن المخاطرة في مثل هذه الوثائق إنما تتحدد بحدود مكانية و يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له طبقاً لشرط ضمني مقتضاه أن تبقى المخاطرة هي نفسها المنصوص عليها في وثيقة التأمين، وعليه فان الخروج على المساريؤدي مباشرة إلى تغيير المخاطرة حتى لو لم يؤد ذلك الخروج إلى زيادة المخاطر المؤمن منها، وبناء على ذلك فان مسؤولية المؤمن تنتفي بمجرد الاختلال بالشرط الذي علق قيام مسؤوليته عن التعويض على تحققه (٦١).

والشرط الضمني بعدم الانحراف يشبه الشرط الضمني بوجود كون السفينة

المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين على السفينة في حالة اضطرارها الى تغيير طريقها أو رحلتها من جانب الربان دون تدخل المؤمن له. (٢) وإذا لم يكن تغيير الطريق أو الرحلة اضطرارياً، وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها، فلا يسأل المؤمن إلا عن الحوادث التي يُثبت أنها وقعت في جزء الطريق المتفق عليه».

(٦١) انظر في هذا الاتجاه حكم اللورد مانسفيلد في قضية: Hartley v. Buggin (1781) 3 dougl. 39

أشار لذلك: ازنولد، التأمين البحري، المرجع السابق، رقم ٤٣٤ صفحة ٤٠٧.

صالحة للملاحة إلا أنهما يختلفان من حيث سريان مفعول كل منهما، فبينما يؤدي الإخلال بشرط صلاحية السفينة للملاحة إلى إخلاء مسؤولية المؤمن عن أي تعويض منذ بدء سريان وثيقة التأمين نلاحظ أن الإخلال بشرط وجوب انتهاج السفينة لمسارها المعتاد يؤدي لإخلاء مسؤولية المؤمن عن تعويض أي حادث يقع بعد الانحراف بينما يبقى مسئولاً عن تعويض أية خسارة تتحقق قبل الانحراف. ويرجع السبب في هذا الاختلاف إلى أن الشرط الضمني بوجوب كون السفينة صالحة للملاحة يتعلق بحالة السفينة عند بدء المخاطرة، بينما يتعلق الشرط الضمني بوجوب عدم انحراف السفينة عن خط سيرها المعتاد بسلوك السفينة خلال الرحلة. وعليه، فلا يمكن للشرط الأخير أن يكون ذا أثر رجعي بحيث يؤدي الإخلال به إلى إعفاء المؤمن من المسؤولية عن تعويض الخسارة المتحققة قبل ذلك الإخلال.

وهكذا، فإننا نرى أن موقف المشرع الكويتي بتعليق إخلاء مسؤولية المؤمن عن تعويض الخسارة التي تتحقق خارج المسار المعتاد للرحلة المؤمن عليها على وجوب كون الانحراف مؤدياً لزيادة المخاطر المؤمن منها يتعارض مع طبيعة التأمين على الرحلة، وذلك علاوة على إلقائه عبء الإثبات على عاتق المؤمن ليقيم الدليل على أن من شأن الانحراف زيادة مخاطر الرحلة.

هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن المشرع الكويتي لم يتعرض للحالة التي تنحرف فيها السفينة عن خط سيرها ثم تعود لذلك الخط ويتحقق الخطر المؤمن منه بعد تلك العودة. والأخذ الحرفي بنص المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي يؤدي لاعتبار الخطر متحققاً ضمن المسار المعتاد وبالتالي لمساءلة المؤمن عن التعويض. ولكن ألا يمكن أن يكون الانحراف السابق سبباً في تحقق الخطر المؤمن منه، كما لو أدى انحراف السفينة السابق لتعرضها لعاصفة هوجاء أدت لفرقها وثبت بصورة قطعية أنه لولا ذلك الانحراف لكان بالإمكان تحاشي تلك العاصفة؟

إننا نرى في هذا الخصوص أن انحراف السفينة غير المبرر عن خط سيرها يخلي مسؤولية المؤمن عن التعويض عن الأضرار المتحققة خارج خط السير سواء كان من شأن ذلك الانحراف زيادة المخاطر المؤمن منها أو لم يكن كذلك وذلك انطلاقاً من كون

الأخطار متحققة خارج النطاق المكاني المشمول بالتأمين، كما نرى إيراد تحفظ على ما أورده المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي وذلك بالابقاء على مسؤولية المؤمن عن تعويض الأضرار المتحققة في جزء الطريق المتفق عليه فيما لو انحرفت السفينة عن خط سيرها المعتاد ثم عاودت الابعار فيه وتحقق الخطر أثناء هذا الابعار، إلا أنه ينبغي اعطاء الحق للمؤمن في مثل هذه الحالة باخلاء مسؤوليته عن التعويض فيما لو أقام الدليل على أنه ما كان للخطر أن يتحقق لو لم يكن مسبوقاً بانحراف السفينة عن خط سيرها، بمعنى أن يعفي المؤمن من المسؤولية الناجمة عن تعويض الأضرار المتحققة أثناء تواجد السفينة في خط سيرها المعتاد بعد انحرافها الأول فيما إذا أقام الدليل على قيام علاقة السببية بين ذلك الانحراف وتحقق الخطر.

خاتمة

إن دراسة انحراف السفينة عن خط سيرها المعتاد أو المتفق عليه تعتبر ذات أهمية بالغة بالنسبة لعقد التأمين على الرحلة حتى في ظل ماجرى عليه العمل من تضمين وثائق التأمين ترخيصاً يخول السفينة الخروج على ذلك الخط مع بقاء رحلتها مغطاة بالتأمين.

وقد خلصنا إلى أن الانحراف عبارة عن قيام السفينة فعلاً — بعد شروعها في الرحلة المؤمن عليها — بتغيير مسارها المعتاد أو المتفق عليه دونما ضرورة أو سبب مشروع مع بقائها متجهة نحو ميناء الوصول المحدد في وثيقة التأمين، وانتهينا إلى أن التعريف السابق يسهم في وضع الحدود الفاصلة بين الانحراف من جهة وكل من تغيير الرحلة وتركها من جهة أخرى، كما يوضح بجلاء أن الانحراف الذي يفتح الباب للمؤمن للتحلل من التزامه الرئيسي بالتعويض هو ذلك الذي لا يستند إلى ضرورة أو سبب مشروع. أما إذا كان ترك السفينة لمسارها ضرورياً لسلامتها أو سلامة الأرواح، كما لو اضطرت لذلك بهدف إجراء إصلاحات أو التزود بالوقود أو طلباً للمساعدة الطبية أو بسبب وطأة الجوفان تصرفها يعتبر مبرراً وبالتالي فإن الأضرار التي تتحقق أثناء تركها لمسارها المعتاد أو المتفق عليه تكون مشمولة بالتأمين.

هذا ولا يؤدي انحراف السفينة غير المبرر عن خط سيرها المعتاد أو المتفق عليه إلى بطلان عقد التأمين من أساسه حيث أن التسليم بذلك سيمكن ملاك السفن من التخلص من عقود التأمين بمجرد اختيارهم الانحراف عن خط السير وإنما يتركز أثره في تحويل المؤمن الحق في التحلل من التزامه الرئيسي بالتعويض عن أية أضرار تتحقق خارج النقطة الفاصلة أي في غير الطريق المعتاد أو المتفق عليه.

و يهمننا أن نشير في النهاية الى بعض الملاحظات المتعلقة بالتنظيم التشريعي للانحراف في كل من مصر والكويت والتي نجمها فيما يلي:

١ — يفتقر التشريع البحري في كل من البلدين إلى التعريف بالانحراف تعريفاً جامعاً يرسم إطاره العام ويحدد ماهيته ويوضح الحدود الفاصلة بينه وبين كل من تغيير

الرحلة وتركها و بين بجلاء الأحوال التي يكون فيها ترك السفينة لمسارها المعتاد أو المتفق عليه مبرراً بحيث يبقى المؤمن مسؤولاً عن التعويض أو غير مبرر بحيث تخلى مسؤوليته عن التعويض.

- لم يتطرق المشرع البحري في كل من البلدين بصورة مستقلة إلى الأثر المترتب على انحراف السفينة عن خط سيرها وتحقق المخاطر المؤمن منها بعد عودتها لمسارها المعتاد. وطبقاً للاطلاق الذي أتت به النصوص التشريعية في كلا البلدين فإن المؤمن يسأل عن تعويض كافة الأضرار التي تتحقق ضمن المسار المعتاد أو المتفق عليه حتى لو جاء وقوعها إثر انحراف سابق. ولكن يمكن أن يقال هنا إنه على الرغم من أن تحقق الخطر في هذه الحالة يقع ضمن الحدود المكانية للرحلة المؤمن عليها إلا أن الانحراف السابق قد يكون بمثابة السبب الرئيس في تحقق ذلك الخطر، بمعنى أن يأتي تحقق الخطر كنتيجة حتمية لذلك الانحراف.

وعليه فإننا نرى مساءلة المؤمن عن التعويض في هذه الحالة مالم يُقم الدليل على قيام علاقة السببية بين تحقق الخطر والانحراف الذي سبقه.

٣- يستلزم المشرع الكويتي لعدم مساءلة المؤمن عن الحوادث التي تقع في جزء الطريق المتفق عليه أن يكون من شأن تغيير الطريق زيادة المخاطر المؤمن منها، بمعنى أنه إذا انحرفت السفينة عن خط سيرها دوناً ضرورة أو حاجة ولم يكن من شأن الانحراف أن يؤدي لزيادة المخاطر المؤمن منها وتحقق الخطر في غير الطريق المتفق عليه فإن المؤمن يبقى مسؤولاً عن التعويض. وهذا أمر يتعارض أصلاً مع الأساس الذي يقوم عليه عقد التأمين على الرحلة حيث أن المخاطرة في مثل هذه الوثائق إنما تتحدد بحدود مكانية، ويتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له طبقاً لشرط ضمنى مقتضاه أن تبقى المخاطرة هي نفسها. وما لا شك فيه أن الخروج على المسار يؤدي مباشرة إلى تغيير المخاطرة حتى لو لم يؤد ذلك الخروج إلى زيادة المخاطر المؤمن منها، وبالتالي فالمفروض أن تنتفي مسؤولية المؤمن عن التعويض.

وعليه، فإننا نرى تعديل نص الفقرة الثانية من المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي بحيث يتم حذف عبارة «وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها» من تلك الفقرة بحيث يصبح المؤمن غير مسئول إلا عن الحوادث التي تقع في جزء الطريق المتفق عليه إذا لم يكن تغيير المسار اضطرارياً أو مبرراً وذلك بغض النظر عن تأدية ذلك لزيادة المخاطر المؤمن منها أو عدم زيادتها.

