University of Tehran Press

Private Law
Home Page: https://jolt.ut.ac.ir

Online ISSN: 2423-6209

A Review of the Judicial Decisions of the English Courts Regarding the Deviation of the Ship from the Route of Carrying Goods (With a Look at Iranian Law)

Amin Ghasempour[1*] | Kulsoome Goli[2]

1. Corresponding Author, Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran. E-mail: amin.ghasempour@ut.ac.ir
2. Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran.Tehran, Iran. E-mail: kulsoome.goli@ut.ac.ir

ARTICLE INFO

Article type:
Research Article

Article History:
Received: April 27, 2026
Revised: August 02, 2026
Accepted: August 24, 2026
Published online: 14 November 2026

Keywords:
Justifiable Deviation
The basics of deviation
Reasonable Deviation
Sea transport.

ABSTRACT

A vessel's deviation from its prescribed shipping route significantly impacts the rights and obligations of parties to a contract of carriage, often resulting in adverse consequences for the carrier. While international conventions and various national laws presume an obligation not to deviate, they frequently lack a precise definition, providing only broad exceptions. In practice, judicial interpretations have expanded these exceptions by permitting deviations deemed "justifiable" or "reasonable." Given the varying judicial approaches globally, this research examines the response of English courts—the cornerstone of maritime law—to the phenomenon of deviation. Specifically, it investigates how English case law defines and applies the core elements of deviation and the underlying reasoning employed by the judiciary. Adopting a descriptive-analytical approach, the study finds that English courts have progressively aligned their jurisprudence with the commercial and economic realities of modern international trade, while maintaining adherence to fundamental maritime law traditions.

Cite this article: Ghasempour, A. & Goli, K. (2026). A Review of the Judicial Decisions of the English Courts Regarding the Deviation of the Ship from the Route of Carrying Goods (With a Look at Iranian Law). *Private Law*.23 (1), 137-154. http//doi.org/10.22059/jolt.2026.413377.1007464

© Authors retain the copyright and full publishing rights.
Publisher: University of Tehran Press.
DOI: http//doi.org/10.22059/jolt.2026.413377.1007464

انتشارات دانشگاه تهران

حقوق خصوصی

سایت نشریه: https://jolt.ut.ac.ir

شاپا الکترونیکی: ۶۲۰۹-۲۴۲۳

بررسی آرای قضایی محاکم انگلستان در زمینهٔ انحراف کشتی از مسیر حمل کالا (با نگاهی به حقوق ایران)

امین قاسم‌پور[۱*] | کلثومه گلی[۲]

۱. نویسندهٔ مسئول، گروه حقوق خصوصی، دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: amin.ghasempour@ut.ac.ir

۲. گروه حقوق خصوصی، دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: kulsoome.goli@ut.ac.ir

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:
پژوهشی

تاریخ‌های مقاله:
تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۲/۰۷
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۰۵/۱۱
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۶/۰۲
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳

کلیدواژه:
انحراف معقول،
انحراف موجه،
حمل‌ونقل دریایی،
مبانی انحراف.

چکیده

انحراف کشتی از مسیر حمل حقوق و تعهدات اطراف قرارداد حمل را به طور مستقیم تحت تأثیر قرار می‌دهد. این امر می‌تواند پیامدهای نامطلوب زیادی را برای متصدی حمل، به عنوان کنشگر اصلی، در قرارداد حمل دریایی به همراه داشته باشد. ازاین‌رو تعهد متصدی حمل به عدم انحراف در کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین بسیاری از کشورها مفروض انگاشته شده و بدون ارائهٔ تعریف دقیقی از آن صرفاً به بیان استثنائات آن بسنده شده است. در عمل اما استثنائات یادشده، با مجاز شمردن انحراف در مواردی که وقوع آن قابل توجیه یا عقلانی به نظر می‌رسد، دامنهٔ آن را گسترش داده‌اند. رویکرد محاکم در کشورهای مختلف به این پدیده متفاوت بوده است و هر کشوری با توجه به جایگاه جهانی خود در تجارت بین‌الملل تدبیر ویژه‌ای نسبت بدان اتخاذ کرده است. در این میان مترقی‌ترین رویه‌ها مربوط به حقوق عرفی انگلستان است، که مهد حقوق دریایی است. بدین ترتیب، پرسش اصلی این پژوهش آن است که واکنش محاکم انگلستان به پدیدهٔ انحراف چه بوده است و مؤلفه‌های کلیدی تحقق انحراف در رویهٔ قضایی انگلستان در چه چارچوبی و با چه استدلال‌هایی بازتاب یافته است. یافته‌های این پژوهش توصیفی- تحلیلی و حاکی از آن است که رویهٔ قضایی انگلستان به مرور تلاش کرده با واقعیات تجاری و اقتصادی حاکم بر معاملات بین‌المللی انطباق پیدا کند؛ هرچند همچنان به برخی رویه‌های ریشه‌دار حقوق دریایی خود نیز پایبند بوده است.

استناد: قاسم‌پور، امین و گلی، کلثومه (۱۴۰۵). بررسی آرای قضایی محاکم انگلستان در زمینهٔ انحراف کشتی از مسیر حمل کالا (با نگاهی به حقوق ایران). *حقوق خصوصی*، ۲۳ (۱) ۱۳۷-۱۵۴.

http//doi.org/10.22059/jolt.2026.413377.1007464

© نویسندگان.

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.
DOI: http//doi.org/110.22059/jolt.2026.413377.1007464

مقدمه

حمل‌ونقل دریایی از دیرباز یکی از مهم‌ترین شیوه‌های جابه‌جایی کالا در مبادلات تجاری برون‌مرزی و فراقاره‌ای بوده است (Rodrigue & Browne, 2002: 1-2). از حدود پنج‌هزار سال پیش، اولین شبکهٔ تجارت دریایی میان بین‌النهرین، بحرین، و رودخانهٔ سِند در هند شکل گرفته بود (Edens, 1992: 118-119) و کشتی‌های حامل نفت و خرما از سوی بین‌النهرین به سمت اقیانوس هند حرکت می‌کردند و از آنجا با محمولهٔ مس و عاج به سرزمین‌های خود بازمی‌گشتند. در قرن هجدهم پیش از میلاد، یکی از توسعه‌یافته‌ترین قوانین راجع به حمل دریایی در ستونی در شوش (ایران)، که توسط حمورابی- ششمین پادشاه اموری- نگاشته شده بود، کشف شد. این قانون پیش‌رو متضمن مقرراتی دربارهٔ تعرفهٔ حمل کالا، هزینهٔ ساخت کشتی، ضمانت دریانوردی کشتی‌های ساخته‌شده، و نحوهٔ پرداخت کرایهٔ حمل است و مطالعهٔ محتویات آن در زمان حاضر نشان می‌دهد که هرچند فناوری کشتیرانی، شکل ظاهری قرارداد حمل، و سایر جنبه‌های مبادلات دریایی در گذر زمان تغییر کرده است، اصول کلی حاکم بر تجارت دریایی همچنان تغییرناپذیر باقی مانده است (Alawneh, 2015: 9-10).

حقوق حمل‌ونقل از قانون حمورابی بابلی، حقوق دریایی، حقوق بازرگانی روم باستان، و قوانین دریایی مدیترانه در قرون وسطی نشئت گرفته و تا قرن بیست و یکم سیر تکاملی خود را طی کرده است (Mukherjee et al., 2020: 9). در امتداد این سیر تاریخی آنچه مسلم بوده این است که همواره ربط وثیقی میان توسعهٔ حمل‌ونقل دریایی و گسترش تجارت بین کشورها وجود داشته است. این ارتباط عمیق و متقابل بستر اصلی شکل‌گیری و توسعهٔ قواعد حقوقی در حوزهٔ حمل‌ونقل دریایی و به‌ویژه تکالیف طرفین یک قرارداد حمل بوده است. کشور انگلستان، به عنوان مهد حقوق دریایی، در خصوص تعهدات طرفین قرارداد حمل الزاماتی را بیان کرده که این الزامات طی سال‌های متمادی توانسته به میزان قابل توجهی الگو و الهام‌بخش سایر نظام‌های حقوقی و معاهدات بین‌المللی باشد. در این میان، محوری‌ترین الزامات و تعهدات بر متصدی حمل بار شده است. یکی از این تعهدات مهم و بنیادین حرکت بدون انحراف در مسیر اصلی توافق‌شده در قرارداد حمل است. محاکم انگلستان بیش از صدوپنجاه سال است که متصدیان حمل را- که خود اغلب مالکان کشتی‌ها بودند- در قبال خسارات و آسیب‌های ناشی از انحراف غیر مجاز مسئول قلمداد می‌کنند (Friedell, 1980: 1535-1536). اهمیت این تعهد متصدی حمل در دوران معاصر دوچندان شده است. چون امروزه افزون بر نود و سه درصد بازرگانی جهان (نوری یوشانلویی و حسینی، ۱۴۰۲: ۳) از طریق آب‌های آزاد جهان صورت می‌گیرد و حجم عظیمی از مبادلات تجاری فرامرزی از طریق دریاست. این مسئله در حقوق ایران نیز از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. زیرا مبادلهٔ مهم‌ترین کالاهای صادراتی کشور (نفت خام) به طور کامل به حمل‌ونقل دریایی وابسته است. این عوامل ضرورت و بایستگی پژوهش و توسعهٔ مطالعات حقوقی در خصوص ابعاد مختلف تعهدات متصدی حمل، که مرکز ثقل یک قرارداد حمل دریایی است، را توجیه می‌کند.

بر همین اساس، پژوهش حاضر می‌کوشد خاستگاه و مبانی انحراف و مؤلفه‌های اساسی دخیل در تحقق آن را در حقوق عرفی انگلستان واکاوی کند و در پرتو بازخوانی آرای محاکم این کشور چارچوب کلی حاکم بر یک انحراف غیر مجاز را تبیین کند. در خلال مباحث مطروحه، موضع حقوق ایران در خصوص موضوع نیز مورد توجه قرار خواهد گرفت.

مفهوم انحراف

حقوق‌دانان و نظریه‌پردازان حوزهٔ حمل دریایی در تبیین مفهوم «انحراف» تعاریف مختلفی را ارائه کرده‌اند. به عقیدهٔ پیکاک[1] (۱۹۸۹: ۹۷۷) انحراف «هر گونه خروج کشتی از مسیر معمولی حمل» است. لنون[2] (۲۰۰۲: ۴۳۷) در بیان معنای انحراف آن را «خروج از مسیر تجاری منظم یا معمول که کشتی باید در اجرای قرارداد حمل آن را طی کند» تعریف کرده است. گروهی دیگر (Tetley, 1963: 53; Al-Kabban, 1988: 31; Petkus, 2014: 3; Nikaki, 2004: 45) انحراف را «خروج از مسیر برنامه‌ریزی‌شده در قرارداد حمل» تعبیر کرده‌اند. برخی از نویسندگان حقوق دریایی (Croswell, 1881: 108)، با محوریت قرار

1. Peacock III
2. Lennon

دادن بیمه‌نامهٔ حمل کالا، انحراف را هر گونه خروج «غیر ضروری یا غیر موجه از سفر معمول یا متعارفی که بیمه شده» تلقی کرده‌اند. از مجموع این تعاریف می‌توان جوهرهٔ انحراف را خروج کشتی از مسیری دانست که طرفین قرارداد حمل روی آن توافق کرده‌اند یا در غیاب توافق قراردادی طرفین عرف دریایی آن مسیر را مسیر اصلی قرارداد حمل در نظر گرفته است (Nack, 1988: 435).

در ادامه و در گام نخست، به مبانی نظری انحراف پرداخته می‌شود تا جایگاه آن در حقوق دریایی روشن شود و در گام بعد، با توجه به تعریف رویهٔ قضایی انگلستان از انحراف، مؤلفه‌های کلیدی تحقق آن واکاوی می‌شود تا مقصود محاکم انگلستان از به کار بردن این اصطلاحات روشن و مشخص شود که انحراف در چه شرایطی و با چه کیفیتی می‌تواند برای متصدی حمل مسئولیت‌زا باشد.

پویایی دکترین انحراف: از مبنای سنتی بیمه تا رویکردهای نوین

خاستگاه «دکترین انحراف»[1] تاکنون به طور قطعی روشن نشده است. با این حال، این واقعیت که این دکترین فی‌نفسه بر قواعد حمل دریایی تأثیر به‌سزایی گذاشته است غیر قابل انکار است (Basijokas, 2012: 114). برخی مدعی هستند که نقل قول زیر، که در سال ۱۶۱۳ میلادی در کتابی منتشر شده است، حاکی از آن است که مفهوم انحراف برای اولین بار در«حقوق رم» مطرح شده است: «اگر ناخدا کشتی خود را از مسیرهای دارای دزدان دریایی، دشمنان، یا سایر ماجراجویان دریایی عبور دهد و از شکست خود جلوگیری نکند و از این طریق خسارتی وارد شود، خطا و تخلف به ناخدا نسبت داده می‌شود» (Teacher, 2013)؛ هرچند با توجه به سابقهٔ کشتیرانی و حمل‌ونقل از طریق دریا در دنیا این ادعا چندان دقیق به نظر نمی‌رسد.

گفتنی است مبانی انحراف و رویکردهای مختلف بدان، در گذر زمان، از «بیمهٔ دریایی» تأثیر زیادی گرفته است. به همین دلیل در انگلستان از سال ۱۹۰۶ میلادی تا پیش از تصویب «قانون حمل کالا از طریق دریا»[2] مسئلهٔ انحراف کشتی صرفاً در قوانین راجع به بیمهٔ دریایی منعکس شده بود (Gibson, 1990: 197). قانون بیمهٔ دریایی (مصوب ۱۹۰۶ میلادی)[3] در این رابطه اشعار می‌داشت: «در صورتی که کشتی بدون عذر قانونی از سفر معین‌شده در بیمه‌نامه منحرف شود، بیمه‌گر از زمان انحراف از مسئولیت معاف می‌شود ...».[4] بدین‌ترتیب به مجرد آنکه انحراف از مسیر مورد توافق یا متعارف رخ می‌داد، قرارداد بیمه باطل می‌شد و کلیهٔ مسئولیت‌هایی که به موجب بیمه‌نامه بر عهدهٔ بیمه‌گر بود ساقط می‌شد (Nikaki, 2004: 45-46).

در حقیقت این دیدگاه قدیمی حاکی از این بود که چون به واسطهٔ انحراف صاحبِ کالا از هر گونه بیمه‌ای که تا پیش از انحراف توسط بیمه‌گر ارائه می‌شد محروم می‌شود (Lennon, 2002: 438)، باید با مسئول قلمداد کردن متصدیان حمل ـ که عموماً مالکان کشتی بودند ـ این محرومیت جبران شود (Nikaki, 2004: 45). این دیدگاه هر گونه دفاعیات متصدی حمل در خصوص غیر قابل پیش‌بینی بودن خسارت را رد می‌کرد. به عبارت دیگر، مطابق با این نگرش، از دست دادن بیمهٔ کالا و کشتی، پس از انحراف، یک نتیجهٔ غیر قابل پیش‌بینی تلقی نمی‌شد و انحراف به هر حال با از دست دادن بیمهٔ کالا و کشتی ملازمه داشت. این نگاه نه‌تنها موارد انحراف جغرافیایی بلکه سایر نقض تعهدات متصدی حمل (از جمله حمل نادرست کالا روی عرشه، حمل بیش از حد کالا، انبار کالا در مکانی غیر از مکان قراردادی) را ذیل دکترین انحراف قرار می‌داد (Friedell, 1980: 1544).

این رویکرد به‌رغم آنکه به تعبیری یک نظریهٔ سنتی و قدیمی (Morgan, 1977: 481) است، به‌خوبی توانسته است چرایی محرومیت متصدی حمل از شروط معاف‌کننده را تبیین کند و بیان می‌کند که علت این امر آن است که انحراف منجر به از دست دادن پوشش بیمه‌ای مالک کالا می‌شود. البته بیمه‌نامه‌های جدید معمولاً متضمن شرطی هستند که مطابق آن در صورتِ انحراف کالا همچنان تحت حمایت بیمه‌نامه قرار می‌گیرد. بنابراین این دیدگاه در صورت پیش‌بینی چنین شرطی اعتبار خود را از دست می‌دهد. برخی از طرفداران این دیدگاه در پاسخ به این انتقاد بیان کرده‌اند که این حقیقت که بیمه‌نامه انحراف را پوشش می‌دهد

1. deviation doctrine
2. carriage of goods by sea act (COGSA)
3. marine insurance act 1906

۴. اگر متصدی حمل به این تکلیف عمل نمی‌کرد، مرتکب «نقض اساسی قرارداد» شده بود. برای مطالعهٔ بیشتر ر.ک:
https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/astrazeneca0212

نافی مسئول تلقی شدن متصدی حمل نیست و ایشان در هر حال اقدامی غیر مجاز انجام داده است که باید برای آن عواقبی در نظر گرفت. مهم‌ترین اشکالی که به این نظریه وارد است این است که اگر فرستندهٔ کالا از بیمه کردن کالای خویش صرف‌نظر کند، اقامهٔ دعوای ایشان علیه متصدی حمل در خصوص خسارات ناشی از انحراف فاقد هر گونه مبنایی می‌شود (Friedell, 1980: 1543-1545). بنابراین نظریهٔ یادشده، در گذر زمان، با نگرش‌های نوین‌تری تکامل پیدا کرد.

وفق یکی از این دیدگاه‌های نوین، از آنجا که طرفین فقط برای مسیری که در بارنامه مقرر شده است قرارداد بسته‌اند، بارنامه بر مسیر جدیدی که به واسطهٔ انحراف ایجاد شده است تسرّی پیدا نمی‌کند. در نتیجه انحراف منجر به «نقض اساسی قرارداد»[1] می‌شود و بدین ترتیب متصدی حمل نمی‌تواند به معافیت‌های مندرج در قرارداد حمل (بارنامه) در خصوص مسئولیت خویش استناد کند (Peacock, 1989: 977). این نگرش، که بر ماهیت قراردادی بارنامه تأکید می‌کند، ارتباط زیادی با مبنای بیمه‌ای دکترین انحراف دارد. در حقیقت از حیث تاریخی آنچه سبب شکل‌گیری دکترین نقض اساسی شده است این است که انحراف بر قابلیت اجرای قرارداد بیمه مسقیم اثر می‌گذارد. اگر کشتی از مسیری که در بارنامه بر آن توافق صورت گرفته منحرف شود و این انحراف مجاز و مشروع نباشد، بیمه‌گر دیگر مسئولیتی در قبال خسارات ناشی از انحراف نخواهد داشت. زیرا بیمه‌گر با ملاحظهٔ ریسک‌های مسیر توافق‌شده قرارداد بیمه را منعقد کرده و در خصوص ریسک‌های مسیر جدید هیچ تعهدی بر عهده نگرفته است. به عبارت دیگر، انحراف پوشش‌ها و حمایت‌های قرارداد بیمه را برای صاحب کالا از بین می‌برد و بیمه‌گر را در قبال ایشان از مسئولیت می‌رهاند. در این شرایط صاحب کالا برای جبران خسارات ناشی از کالای تلف، ناقص، یا معیوب‌شدهٔ خود مجبور است به متصدی حمل مراجعه کند و در همین زمینه پیش‌بینی عواقب سنگین برای انحراف، همچون «نقض اساسی قرارداد»، کاملاً منطقی و قابل توجیه به نظر می‌رسد (Somers-Joce, 2023: 1-2).

به عبارت دیگر، طبق قرارداد بیمه، بیمه‌گر صرفاً خطرات قرارداد مورد توافق را می‌پذیرد و شرایطی که در بیمه‌نامه پیش‌بینی می‌شود این است که کشتی از کوتاه‌ترین، مستقیم‌ترین، و ایمن‌ترین مسیر به سمت بندر مقصد حرکت کند و به‌هیچ‌وجه از آن مسیر توافق‌شده خارج نشود، مگر در مواقع ضروری و بحرانی (Teacher, 2013). پس، اگر کشتی به دلایل نامعقولی از مسیر اصلی خود منحرف شود، در حقیقت متصدی مرتکب نقض قرارداد حمل شده است و بدین‌ترتیب نه‌تنها حمایت‌های قانون حمل کالا از طریق دریا را از دست می‌دهد (Morgan Jr, 1977: 484) بلکه این نقض بر بیمه‌نامه، که یک عقد تبعی است، نیز تأثیر خواهد گذاشت و سبب می‌شود بیمه در برابر خسارات ایجادشده بعد از انحراف مسئولیتی نداشته باشد. چون، پس از انحراف، بیمه‌گر قرارداد حمل و در نتیجه قرارداد بیمه را به رسمیت نمی‌شناسد. نخستین اشکالی که به این رویکرد وارد است این است که چرا باید متصدی حمل از همهٔ شروط حمایتی مندرج در بارنامه، که تا قبل از انحراف شامل حال او می‌شد، محروم شود (Lennon, 2002: 437). اشکال دوم این است که اگر قرارداد به‌کلی نقض شود، حداقل باید با متصدی حمل همچون یک «حامل عمومی»[2] برخورد شود. توضیح آنکه در حقوق انگلستان متصدی حمل عمومی در خصوص همهٔ خسارات وارده به کالا در حین حمل مسئولیت مطلق دارد؛ مگر اینکه خسارات ناشی از بلایای طبیعی[3]، اعمال دشمنان[4]، عیب ذاتی کالا[5]، یا ناشی از تقصیر فرستنده[6] باشد. اما در عمل، محاکم انگلستان متصدی منحرف را از هر گونه شروط معاف‌کنندهٔ مسئولیت محروم می‌کنند. اشکال دیگری که بر این دیدگاه وارد است این است که اگر به واسطهٔ انحراف کل قرارداد نقض‌شده تلقی شود، صاحب کالا هیچ مبنایی برای استیفای حقوق خود در برابر متصدی حمل ندارد. در واقع این دیدگاه توضیح نمی‌دهد که چرا باید انحراف «نقض اساسی قرارداد» باشد و منجر به این شود که ذی‌نفعان قرارداد حمل منافع عمدهٔ قراردادی خود را از دست بدهند (Friedell, 1980: 1541-1543).

دیدگاه سوم بر مسئولیت مدنی متصدی حمل تأکید می‌کند و به همین سبب به نظریهٔ «متصدی به مثابهٔ یک مقصر»[7] معروف است. وفق این رویکرد متصدیان حمل مسئول کلیهٔ خساراتی هستند که اگر عمل خود را به‌درستی انجام می‌دادند آن

1. fundamental breach of contract
2. common carrier
3. acts of god
4. acts of enemies of the state
5. inherent vice
6. loss caused by the fault of the shipper
7. the carrier as wrongdoer

خسارات اتفاق نمی‌افتاد (Nikaki, 2004: 46). این نگاه حتی انحرافات غیر عمدی و بدون سوءنیت متصدی حمل را نیز در بر می‌گیرد و برخورد سختگیرانه‌ای با ایشان دارد. وفق این دیدگاه، از دست دادن بیمهٔ کالا می‌تواند از جملهٔ خساراتی باشد که حتی با یک اشتباه یا سهل‌انگاری ساده متصدی حمل باید جبران شود. با وجود آنکه این نگاه در محاکم امریکایی از مقبولیت زیادی برخوردار است، محاکم انگلستان میل چندانی به آن نشان نداده‌اند (Al-Kabban, 1988: 31-33; Green, 1903: 159-160). در نقد این نظریه بیان شده است که این امر که متصدی حمل در صورت تقصیر مسئول همهٔ خساراتی باشد که در صورت عدم ارتکاب تقصیر رخ نمی‌داد امری به دور از انصاف است و با اصل «تناسب رفتار با مجازات» منافات دارد؛ ضمن اینکه این دیدگاه توضیح نمی‌دهد چرا باید متصدی حمل در قبال ضررهای پیش‌بینی‌نشده مسئولیت مدنی داشته باشد. بنابراین، از آنجا که ابتنای این رویکرد بر استدلالی غیر عقلانی است و با اصل «پیش‌بینی‌پذیری» در مسئولیت مدنی سازگار نیست، مبنای متقن و مستدلی برای دکترین انحراف نخواهد بود (Friedell, 1980: 1538-1540).

جدیدترین دیدگاهی که در خصوص انحراف مطرح شده این است که هر گونه نقض تعهد که مخاطرات قرارداد را افزایش دهد مبنای مسئولیت متصدی حمل تلقی می‌شود.[۱] بنابراین، از آنجا که انحراف یک نقض تعهد است و ریسک‌های قراردادی را افزایش می‌دهد، متصدی منحرف مسئول جبران این ریسک خواهد بود. دیدگاه اخیر از برخی جهات با دیدگاه‌های قبل مشابه است و به طور کلی برای متصدی حمل نوعی مسئولیت مبتنی بر خطر قائل است (Friedell, 1980: 1546-1547). به نظر می‌رسد که سه دیدگاه نخست، به دلیل مطلق‌گرایی یا ضعف استدلالی، نتوانسته‌اند توجیهی قانع‌کننده برای دکترین انحراف ارائه دهند. رویکرد چهارم اما با تکیه بر معیار افزایش «ریسک» قرارداد توانسته است توجیهی اصولی‌تر، عقلانی‌تر، و هم‌سو با واقعیت‌های حقوقی و تجاری روز جامعه عرضه کند.

مؤلفه‌های کلیدی تحقق مسئولیت متصدی حمل در انحراف کشتی: تحلیل رویهٔ قضایی

رویهٔ قضایی انگلستان در ابتدا متصدی حمل را از تعهد به عدم انحراف معاف می‌دانست (مثلاً پروندهٔ مکس علیه رابرتز[۲]). اما این رویکرد در پرونده‌های بعدی (مانند دیویس علیه گرت[۳]) تعدیل شد و قاضی تیندال‌سی‌جی[۴] اظهار داشت که متصدی حمل، صرف‌نظر از اینکه حامل عمومی یا خصوصی است، تعهد ضمنی دارد که در مسیر «صحیح» حرکت کند و انحرافی غیر ضروری نداشته باشد. در حقوق دریایی و رویهٔ قضایی انگلستان، مفهوم «انحراف» در آغاز به عنوان یک قاعدهٔ فنی در حمل‌ونقل دریایی مطرح بود. اما به مرور، به‌ویژه هنگامی که متصدیان حمل در بارنامه‌ها اقدام به درج «شروط معاف یا محدودکنندهٔ مسئولیت»[۵] کردند، در جایگاه مهمی قرار گرفت. این شروط، به واسطهٔ موقعیت برتر چانه‌زنی متصدیان حمل، معمولاً توسط فرستندگان پذیرفته می‌شد. ازاین‌رو، دادگاه‌های انگلستان برای جلوگیری از بی‌عدالتی ناشی از درج یک‌جانبهٔ این شروط در پی مبنایی مستقل برای بی‌اعتبار ساختن قراردادهای حمل و به‌تبع آن شروط مندرج در آن‌ها بودند. یکی از راهکارهای اصلی محاکم در این خصوص دست یازیدن به دکترین «انحراف» بود (Peacock, 1989: 981). آرای صادره در محاکم انگلستان انحراف را «خروج از مسیر معمولی و مرسوم یک سفر، به صورت اختیاری (داوطلبانه)[۶] و بدون دلیل موجه یا معقول»[۷] (Lennon, 2002: 437) دانسته‌اند. در این بخش به بررسی سه مؤلفهٔ کلیدی انحراف در این تعریف پرداخته می‌شود.

---

۱. به همین دلیل برخی (Dieckhaus, 2020: 398) انحراف را «هر گونه تغییر در رفتار کشتی در حمل کالا، که به موجب آن خطر حادثه برای محموله افزایش می‌یابد» تعریف کرده‌اند.

2. Max v Roberts (1810) 12 East 89 (Court of Exchequer Chamber). Pp 89-90/95
3. Davis v Garrett (1830)
4. Tindal
5. exception and limitation liability clause
6. voluntary
7. reasonable

مؤلفهٔ اول: ضابطهٔ احراز خروج از مسیر معمول به عنوان جوهرهٔ انحراف

در رویهٔ قضایی انگلستان، مسیر حمل ابتدا مسیر توافق‌شده در قرارداد است و در غیاب آن «مسیر مستقیم جغرافیایی» ملاک عمل خواهد بود و در صورت تعدد این مسیرها باید «مسیر معمول و مرسوم»[1] را مد نظر قرار داد. چالش اصلی تفاوت برداشت قضات از مسیر معمول و تهافت آرا در این زمینه است (Ndi & Alawneh, 2013: 333). مثلاً، در پروندهٔ لدوک علیه وارد[2]، کشتی جهت تحویل کالا به گیرنده از مبدأ فیوم به مقصد دانکرک حرکت کرد، اما در مسیر خود به جای حرکت به سمت دانکرک به سمت بندر گلاسکو منحرف شد و به همین دلیل کشتی و محمولهٔ آن در دهانهٔ کلاید گم شد. در پی شکایت صاحب کالا علیه متصدی، قاضی اشر[3] با محکوم کردن متصدی حمل بیان کرد که هرچند مسیر حمل لزوماً یک خط دقیق از یک بندر به بندر دیگر نیست، «بارنامهٔ دریایی فقط به یک سفر (مسیر) دریایی اشاره دارد: از بندر بارگیری تا بندر مقصد». لکن در پروندهٔ فرانکل علیه شرکت مک‌اندروز و شرکا[4] تصمیم متفاوتی اتخاذ شد. در این پرونده ۱۳۴ بشکه روغن زیتون از مالاگا به مقصد لیورپول حمل می‌شد. در طول سفر از مالاگا به کارتاخنا، کشتی دچار طوفان شد و محمولهٔ حاوی روغن زیتون از بین رفت. در زمان وقوع حادثه، کشتی در هیچ مسیری، که در بارنامه به عنوان بنادر مجاز مشخص شده بود، قرار نداشت و صاحب کالا دعوایی را برای مطالبهٔ ارزش محموله علیه متصدی حمل مطرح کرد. ادعای صاحب کالا این بود که متصدی حمل با حرکت از مسیر لوانته (به جای حرکت مستقیم به سمت لیورپول) قاعدهٔ لزوم حرکت در مسیر جغرافیایی مستقیم را نقض کرده است. متصدی حمل در دفاع از خود بیان داشت مسیری که کشتی از آن حرکت کرده است مسیر معمول و مرسوم بوده است که این سفر سال‌ها توسط کشتی‌های هم‌مسیر با کشتی فعلی انجام می‌شده است. در این پرونده مجلس اعیان انگلستان، به اتفاق آرا، رأی داد که حرکت از مسیر لوانته انحراف محسوب نمی‌شود و در مجموع متصدی می‌تواند با ارائهٔ شواهدی مبنی بر اینکه مسیر طی‌شده در مسیر معمول و مرسوم حمل بوده است ثابت کند که انحرافی رخ نداده است.

به طورکلی در محاکم انگلستان در خصوص مسیر مناسب و اصلی حمل دو رویکرد کلی به چشم می‌خورد. گروهی از قضات مسیر اصلی حمل را «خط مستقیم جغرافیایی» بین بندر مبدأ و بندر مقصد می‌دانند و تغییر این مسیر را به هر دلیلی انحراف نامشروع کشتی تلقی می‌کنند. در مقابل، گروهی دیگر از قضات رویکرد دیگری را اتخاذ می‌کنند و می‌گویند مسیر اصلی سفر لزوماً خط مستقیم جغرافیایی نیست، بلکه اگر متصدی حمل در مسیر متعارف و معمول حمل (ولو غیر مستقیم) در حرکت باشد، مرتکب انحراف غیر مجاز نشده است. این رویکرد، در قیاس با رویکرد پیشین، از انعطاف بیشتری برخوردار است و آزادی عمل بیشتری به متصدیان حمل اعطا می‌کند.[5]

در پروندهٔ اسمیت‌لاین علیه بیمهٔ دریای سیاه و بالتیک (۱۹۳۹)[6] کشتی برای حرکت از مبدأ بندری در دریای سیاه به مقصد بندری در امریکای شمالی اجاره شد. اما، پس از بارگیری کالا، به جای اینکه مستقیم به مقصد مورد نظر خود حرکت کند، با هدف خرید سوخت ارزان، عازم بندر کنستانترا شد و در آنجا آسیب دید. مسئلهٔ پیش روی دادگاه این بود که آیا کشتی انحرافی غیر مجاز از مسیر داشته است یا خیر. در این خصوص، متصدی حمل استدلال کرد که بندر کنستانترا در مسیر معمول و مرسوم کشتیرانی بوده است و دادگاه این استدلال را پذیرفت (Ndi & Alawneh, 2013: 333). قاضی پورتر[7] هنگام صدور رأی در مجلس اعیان تأیید کرد که در مواردی که هیچ دلیل مخالفی توسط متصدی حمل ارائه نشده باشد، مسیر حمل مسیر مستقیم جغرافیایی فرض خواهد شد و در شرایط استثنائی، همچون پروندهٔ فرانکل علیه شرکت مک‌اندروز، می‌توان به ضابطهٔ مسیر معمول تکیه کرد. ملاک مسیر معمول می‌تواند محل تفاسیر مختلف واقع شود؛ طوری که یک مسیر ممکن است برای یک خط

1. usual route
2. Leduc v Ward (1888)
3. Lord Esher
4. Frenkel v MacAndrews & Co Ltd [1929]

۵. گفتنی است در رویهٔ قضایی انگلستان، قضات در تصمیمات خود به تعریف انحراف به تغییر مسیر جغرافیایی بسنده کرده‌اند (Al-Kabban, 1988: 35) و مواردی از قبیل نقض تعهد متصدی‌حمل را انحراف تلقی نکرده‌اند.

6. Reardon Smith Line v Black Sea and Baltic Insurance (1939)
7. Lord porter

کشتیرانی مرسوم باشد، اما برای خطوط دیگر مرسوم نباشد، ضمن اینکه حتی نوع کشتی نیز ممکن است در تعریف مسیر معمول دخیل باشد، مثلاً یک مسیر معمولی برای یک کشتی نفت‌کش با دیگر کشتی‌ها متفاوت باشد.

رویکرد نوینی که در این خصوص در محاکم انگلستان به چشم می‌خورد به‌خوبی در پروندهٔ گلین علیه مارگتسون[1] منعکس شده است. در این پرونده، کشتی موظف بود محمولهٔ پرتغال را از بندر مالاگا به بندر لیورپول برساند. وفق «بند آزادی انحراف»[2] در بارنامه، کشتی می‌توانست در هر بندری که در مسیر بود برای حمل محموله یا مسافر یا هر هدف دیگری پهلو بگیرد. به این ترتیب کشتی در بندر بوریانا در سواحل شرقی اسپانیا پهلو گرفت. این امر منجر به این شد که کشتی با تأخیر به مقصد برسد و محمولهٔ پرتغال فاسد شود. در پی طرح دعوا توسط صاحب کالا، قاضی هاکینز[3] در مرحلهٔ تجدیدنظر متصدی حمل را به واسطهٔ بند آزادی انحراف در بارنامه از مسئولیت مبرا دانست. اما، در دادگاه استیناف، قضات به‌اتفاق بیان کردند که آنچه در وهلهٔ اول مورد توافق فرستندهٔ کالا و متصدی حمل بوده است یک مسیر خاص (سفر خاص) است و بند آزادی را نمی‌توان توجیه‌کنندهٔ یک مسیر (سفر) کاملاً متفاوت دانست؛ به عبارت دیگر انحراف در صورتی مجاز است که مسیر جدید به میزان قابل توجهی با مسیر اصلی هم‌پوشانی داشته باشد و تابع آن محسوب شود. قضات در این پرونده نشان دادند که لزوم طی شدن «مسیر توافق‌شده» را یک اصل اساسی می‌دانند و آن را فدای تأمین منافع متصدی حمل نمی‌کنند؛ چه این مسیر به‌صراحت در قرارداد حمل درج شده باشد چه به صورت ضمنی و از اوضاع و احوال امر مشهود باشد. رویهٔ قضایی انگلستان در این پرونده ضابطهٔ مهمی را بیان کرد و آن اینکه حتی در فرض وجود بندهای آزادی انحراف در قرارداد باز هم لازم است مسیرهای انتخابی «تابع مسیر توافق‌شده» باشد. این رأی گامی در محدود کردن دامنهٔ آزادی عمل متصدیان حمل در انحراف است و قضات در آن در پی ایجاد تعادل و توازن منافع میان صاحبان کالا و متصدیان حمل بوده‌اند.

مؤلفهٔ دوم: نقش اختیار و ارادهٔ متصدی حمل در تحقق انحراف

یکی از شروط اصلی سرزنش‌پذیری انحراف «اختیاری» و «داوطلبانه بودن» آن است و انحرافی غیر مجاز تلقی می‌شود که از روی سوءنیت، عامدانه، و متقلبانه صورت گرفته باشد. در خصوص مفهوم گزارهٔ «اختیاری بودن» در تعریف انحراف دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد. برخی بیان داشته‌اند که انحراف باید «عامدانه» صورت گرفته باشد و ملاک مشروع یا غیر مشروع تلقی کردن انحراف، بسته به قصد و سوءنیت متصدی حمل، متفاوت خواهد بود (Al-Kabban, 1988: 33). محاکم انگلستان تمایل بیشتری به این دیدگاه داشته‌اند. دیدگاه دومی که عمدتاً در رویهٔ محاکم امریکایی جاری بوده است این است که انحراف یک فعل «تقصیرآمیز» در نظر گرفته شده است (Al-Kabban, 1988: 31) و سوءنیت متصدی در تحقق یا عدم تحقق آن نقشی ندارد. در واقع محاکم امریکایی به مفهوم تقصیر تکیه کرده‌اند تا دکترین انحراف را گسترش دهند و سختگیری بیشتری را در خصوص انحراف نسبت به متصدی حمل داشته باشند.

اختلافی که در رویهٔ قضایی انگلستان در خصوص این شرط به چشم می‌خورد در زمینهٔ تعیین مصداق برای مفهوم عامدانه بودن است؛ به گونه‌ای که در شماری از پرونده‌ها سهل‌انگاری متصدی در حکم عمد تلقی شده است و در برخی خیر. مثلاً در پروندهٔ تیت علیه لوی[4] مالکان کشتی به دلیل قصور نمایندگان و مقامات ادارهٔ پست در کوبا نتوانستند به فرمانده کشتی اطلاع دهند که باید به بندر سن‌دومینگو برود تا محمولهٔ دوم را بارگیری کند و فرمانده ناآگاه کشتی، بدون بارگیری محمولهٔ دوم متعلق به چارتر (اجاره‌کنندهٔ کشتی)، از کوبا به سمت انگلستان حرکت کرد. هنگامی که فرمانده از مراتب امر مطلع شد، برای بارگیری محمولهٔ دوم به بندر سن‌دومینگو بازگشت. اما در مسیر بازگشت به گِل نشست و به محموله‌اش آسیب وارد شد. مجلس اعیان معتقد بود که این انحراف هم داوطلبانه و از روی عمد هم ناموجه بوده است؛ با اینکه فرمانده در این پرونده هیچ‌گونه رفتار سرزنش‌آمیزی نداشت. لکن در پروندهٔ ریوتینتو علیه کشتی‌های حامل بذر[5]، که فرمانده کشتی به دلیل بیماری برداشت اشتباه از

1. Glynn v Margetson [1892]
2. liberty to deviate clause
3. Hawkins J.
4. In Tait v Levi (1811)
5. Rio Tinto V Seed Shipping (1926)

دستورالعمل‌های ناوبری داشت و به دلیل این سهل‌انگاری از مسیر تعیین‌شده در قرارداد منحرف شد، رأی دادگاه در نهایت این بود که این انحراف انحرافِ ناموجه محسوب نمی‌شود (Ndi & Alawneh, 2013: 339-340).

مؤلفهٔ سوم: فقدان دلیل موجه یا معقول، شرط اساسی در احراز انحراف

فقدان دلیل موجه

در رویهٔ محاکم انگلستان، پس از طرح دکترین انحراف و تا پیش از تصویب قانون حمل کالا از طریق دریا در سال ۱۹۷۱ میلادی، هر گونه انحراف کشتی از مسیر حمل غیر مجاز بود، مگر آنکه از دید محاکم «موجه» قلمداد می‌شد. بررسی آرای دادگاه‌های انگلستان حاکی از این است که موجه قلمداد کردن انحراف در شرایطی صورت می‌گرفته است که پای نجات «کشتی» و «محمولهٔ» آن یا «جان اشخاص» در میان بوده باشد.

قضات در پروندهٔ اسکارامانگا علیه استمپ[1] انحراف موجه را این‌گونه تعریف کرده‌اند: «انحراف موجه انحرافی است که به یک خطر قریب‌الوقوع- که کشتی، محموله، خدمه، یا حیات سایر اشخاص را تهدید می‌کند- پاسخ می‌دهد». وفق رویهٔ محاکم، این خطر قریب‌الوقوع باید واجد وصف «واقعی بودن» باشد و زاییدهٔ ذهن و تصور متصدی حمل نباشد و برای احراز این امر لازم است به این پرسش کلیدی پاسخ داده شود که «چنانچه فرمانده شخص محتاطی بود آیا با وضعیتی که برای کشتی به وقوع پیوسته است درخواست کمک می‌کرد یا خیر؟» (امید، ۱۳۵۲: ۳۱۳). در صورت پاسخ مثبت به این پرسش، با وقوع انحراف، مسئولیتی متوجه متصدی حمل نبوده است. مثلاً در پروندهٔ لاوابرو علیه ویلسون[2] کشتی موظف بود از مبدأ لورینت به مقصد چین حرکت کند و از آنجا به فرانسه بازگردد. بنادر نام‌گذاری‌شده‌ای که کشتی امکان توقف در آن‌ها را داشت شامل بنادر لورینت، پوندریچری، و مدرس بود. اما، در مسیر حمل، کشتی برای حفظ ایمنی خود مجبور شد در بندر بنگال پهلو بگیرد. قاضی منسفیلد[3] چنین انحرافی را به واسطهٔ هدف آن (حفظ ایمنی) موجه تلقی کرد. در پروندهٔ لارنس علیه سیدبوتام[4]، درحالی‌که بارنامه هر گونه انحرافی را برای متصدی ممنوع کرده بود، کشتی مجبور شد برای کمک به یک کشتی در معرض خطر از مسیر اصلی خود خارج شود. قاضی لارنس‌جی[5] این انحراف را به سبب احراز خطر واقعی قابل قبول دانست.

پس از تصویب قواعد لاهه (کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴) برخی معتقد بودند که به علت سکوت این قواعد در خصوصِ انحراف تغییرِ مسیر کشتی‌ها مسئولیتی برای متصدیان حمل در پی ندارد. اما رویهٔ قضایی انگلستان همچنان مقررات پیشین راجع به انحراف را اعمال می‌کرد. مثلاً، در پروندهٔ استگ‌لاین علیه فوسکول[6]، که در آن کشتی و محمولهٔ آن به واسطهٔ انحراف گم شد، قاضی راسل[7] اظهار داشت که انحراف غیر موجه متصدیان حمل را از هر گونه استناد به بندهای معاف‌کننده یا محدودکنندهٔ مسئولیت محروم می‌کند و اگر قواعد لاهه مترصد تغییراتی در این رویهٔ تثبیت‌شده بوده است، باید به‌روشنی آن را در مفاد خود بیان می‌کرد و سکوت این قواعد دلیل بر این نیست که ادعای مالکان کشتی مبنی بر اینکه قوانین آن‌ها را در انحراف آزاد گذاشته است پذیرفته شود (Dahmani, 2021: 62). همچنین در پروندهٔ جونزگوئرو علیه فلاینگ‌کلیپر[8] دادگاه به‌صراحت بیان کرد که کنوانسیون بروکسل تغییری در مقررات راجع به انحراف ایجاد نکرده است (Dahmani, 2021: 62). محدودیت‌های نشئت‌گرفته از این رویکرد سختگیرانه، در خصوص موارد مشروعیت انحراف و غیر موجه دانستن اکثر تغییر مسیرهای کشتی، آن هم در کشوری همچون انگلستان، که یکی از صاحبان اصلی ناوگان حمل در جهان است، نظام حقوقی این کشور را بر آن داشت که با تصویب قانون حمل کالا از طریق دریا (۱۹۷۱)- که برگرفته از قواعد لاهه‌ویزبی[9] بود- تجدید نظری در ضابطهٔ یادشده

1. Scaramanga & Co v Stamp (1880)
2. Lavabre v Wilson (1779)
3. Lord Mansfield
4. Lawrence v Sydebotham (1805)
5. Laurence J
6. Stag Line Vs. Foscolo (1932)
7. Lord Russel of Killowen
8. Jones and Guerra Vs. Flying Clipper (1954)
9. reasonableness test

داشته باشد و چارچوب نوینی را در خصوص موارد مجاز انحراف ارائه دهد؛ به گونه‌ای که با مناسبات تجارت بین‌الملل همخوانی بیشتری داشته باشد.

فقدان دلیل معقول

در نظام حقوقی انگلستان، گزارهٔ انحراف معقول نخستین بار در قانون حمل کالا از طریق دریا (۱۹۷۱) مطرح شد. عباراتی که قانون حمل کالا از طریق دریا برای توضیح مفهوم انحراف به کار می‌برد مشابه عباراتی است که قواعد لاهه‌ویزبی برای همین منظور استفاده کرده است. بند دوم مادهٔ ۴ قواعد لاهه‌ویزبی عیناً در قانون حمل کالا از طریق دریا منعکس شده است. با وجود این، قانون حمل کالا از طریق دریا و نیز قواعد لاهه‌ویزبی تعریف دقیقی از «انحراف معقول» ارائه نداده‌اند (Lennon, 2002: 441). همچنین در این قوانین معیارهای عینی دقیقی برای احراز معقول بودن یا نامعقول بودن انحراف پیش‌بینی نشده است (Al-Kabban, 1988: 32). خلأ قانونی در این زمینه موجب شد که رویهٔ قضایی انگلستان نقش تعیین‌کننده‌ای در تبیین این مفهوم ایفا کند. به موجب این رویه، انحراف زمانی معقول شناخته می‌شود که «آزمون معقول بودن»[1] را با موفقیت سپری کند. مقصود از گذراندن این آزمون آن است که احراز شود آیا هر دو طرف قرارداد از انحراف سود برده‌اند یا خیر (Tetley, 1963: 54). بنابراین اگر انحراف برای هر دو طرف (یعنی متصدی حمل و صاحب کالا) مطلوبیت داشته باشد و منافع آن‌ها را تأمین کند، انحراف معقول شناخته می‌شود. در غیر این صورت انحراف نامعقول خواهد بود.

در همین زمینه، پروندهٔ استگ‌لاین علیه فوسکول یکی از نقاط عطف در تبیین مفهوم انحراف معقول به شمار می‌آید. در این پرونده، مجلس اعیان معنای معقول بودن را در چارچوب قواعد لاهه تبیین کرد. صاحب کالا یک کشتی را از استگ‌لاین برای حمل محمولهٔ زغال‌سنگ چارتر کرد که باید از سوانسی به سمت قسطنطنیه حرکت می‌کرد. در کشتی دو مهندس حضور داشتند که قرار بود در لواندی پیاده شوند. با این حال متصدی حمل می‌خواست آنان مدت بیشتری در کشتی بمانند. بنابراین مهندسان را متعاقباً در خلیج سنت‌ایوز پیاده کرد. پس از آن، کشتی در امتداد ساحل کورنیش از خط سیر اصلی خود خارج شد و اندکی بعد به گل نشست و هم کشتی هم محموله از بین رفتند. صاحب کالا، برای دریافت غرامت محمولهٔ ازدست‌رفته، اقامهٔ دعوا کرد. متصدی حمل در دفاع از خود چنین استدلال کرد که معنای انحراف معقول، طبق بند ۴ مادهٔ ۴ قوانین لاهه، نباید محدود به آنچه به طور معقول برای منافع هر دو طرف ضروری یا لازم است باشد، بلکه باید شامل هر گونه انحرافی شود که، فارغ از منافع طرفین، عقلانی باشد. در مقابل، وکیل صاحب کالا چنین استدلال کرد که پیاده کردن مهندسان در خلیج سنت‌ایوز ضروری نبوده و انحراف معقول باید مطابق با منافع هر دو طرف باشد. مجلس اعیان به اتفاق آرا رأی داد که تصمیم برای پیاده کردن مهندسان در خلیج سنت‌ایوز انحرافی مجاز بوده است. اما ادامهٔ حرکت کشتی در سواحل کورنیش پس از پیاده کردن آنان انحرافی غیر معقول محسوب می‌شود (Dahmani, 2021: 62).

در همین پرونده، قاضی اتکین[2]، که یکی از قضات تأثیرگذار در رویهٔ قضایی انگلستان است، ضابطه‌ای را برای احراز معقول بودن انحراف بیان کرد. مضمون این ضابطه آن است که یک متصدی حمل‌ونقل محتاط و دوراندیش، که کنترل و مدیریت سفر را بر عهده دارد، با در نظر گرفتن اوضاع و احوال، شرایط قرارداد، و منافع همهٔ طرف‌های ذی‌نفع و بدون تعهد به تأمین منافع یک طرف تنها در صورتی مجاز به انحراف خواهد بود که عکس‌العمل یک «انسان معقول» در شرایط مشابه انجام دادن انحراف باشد (Valmas, n.d.: 5). چنین دیدگاه‌هایی کمابیش بر دکترین انحراف اثر گذاشت و سبب شد دامنهٔ انحراف کشتی توسعه یابد. ازاین‌رو، پروندهٔ استگ‌لاین علیه فوسکول نه‌تنها یکی از مهم‌ترین پرونده‌ها در انتظام دکترین انحراف معقول بود، بلکه به الگویی برای رسیدگی در پرونده‌های بعدی بدل شد. از آن زمان به بعد، قضات با وزن‌دهی به منافع اطراف قرارداد حمل معقول بودن یا نبودن انحراف را ارزیابی می‌کنند.

با این مقدمه، وفق مفهوم مخالف مادهٔ یادشده در قانون حمل کالا از طریق دریا، «انحراف غیر معقول» هر گونه خروج کشتی از یک مسیر معمولی، بدون قصد نجات جان یا مال اشخاص، خواهد بود (Sefara, 2014: 18). نکتهٔ درخور توجه آن

1. reasonableness test
2. Lord Atkin

است که در این قانون انحرافات غیر معقول صرفاً شامل «انحرافات جغرافیایی» شده است (Dieckhaus, 2020: 398) و به سایر انواع انحراف، مانند «حمل کالا روی عرشه»، تسری نیافته است. در عین حال، در این ماده هیچ شرط دیگری برای انحراف به منظور نجات جان یا مال اشخاص بیان نشده است و اطلاق آن نشان می‌دهد که هر انحرافی با یکی از این اهداف مجاز خواهد بود. همچنین گفته شده است که در حین انحراف حتی متصدی حمل مسئولیتی در قبال خساراتی که ممکن بود در صورت عدم انحراف نیز رخ دهد نخواهد داشت (Tetley, 1963: 56). به طور کلی، انحراف معقول (بر اساس قواعد لاهه‌ویزبی) دامنهٔ وسیع‌تری را برای نجات جان و اموال (حتی اموال ثالث) در بر گرفته است. این گستردگی حمایت با انتقاداتی مبنی بر منطقی نبودن معافیت متصدی منحرف در قبال نجات «اموال ثالث» مواجه شده است (ایزانلو، ۱۳۹۶: ۱۱۳)؛ طوری که برخی دیدگاه‌ها حاکی از آن است که در نجات اموال ثالث باید معقول بودن اقدام متصدی حمل نیز اثبات شود (Ainuson, 2006: 45). البته چنین قیدی در مادهٔ ۴ قواعد لاهه‌ویزبی وجود ندارد.

نگاهی به جایگاه و آثار انحراف کشتی از مسیر حمل در حقوق ایران

انحراف کشتی از مسیر در حمل‌ونقل دریایی پدیده‌ای صرفاً فنی و محدود به حوزهٔ ناوبری نیست (Basijokas, 2012: 114)؛ بلکه مفهومی چندلایه است که با منافع اقتصادی طرفین قرارداد، الزامات ایمنی ناظر بر دریاها، و حتی برخی تعهدات اخلاقی فراقراردادی همچون لزوم حفظ جان انسان‌ها در هم تنیده است. این امر سبب شده است که نظام‌های حقوقی مختلف، از جمله نظام حقوقی ایران، در هنگامهٔ تدوین مقررات ناظر بر حمل‌ونقل دریایی[1] نگاه ویژه‌ای به مقولهٔ انحراف داشته باشند. ازاین‌رو در جریان تهیهٔ پیش‌نویس اولیهٔ قانون دریایی ایران این مفهوم مورد توجه مقنن قرار گرفت و یکی از مواد قانونی به‌صراحت بدان اختصاص یافت. مطابق بند ۴ مادهٔ ۵۵ این قانون، «هر گونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال یا هر گونه انحراف معقول کشتی نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، قانون دریایی ایران عیناً از مادهٔ ۶ قواعد لاهه‌ویزبی تأسی کرده است. بنابراین، مباحثی که در خصوص مقررهٔ یادشده در ذیل بحث پیشین بیان شد در خصوص بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی ایران نیز جاری خواهد بود. بر اساس بند ۴ مادهٔ ۵۵، انحراف کشتی در حقوق ایران در دو حالت اساسی مجاز و مشروع شناخته شده است: نخست، انحراف به منظور «نجات جان انسان‌ها» و «حفظ اموال» و دوم، انحرافاتی که به طور کلی واجد وصف «معقولیت» باشند.[2] البته در این قانون ضابطهٔ خاصی برای احراز این وصف ارائه نشده است. به عقیدهٔ نویسندگان حقوق دریایی، به‌کارگیری عبارت «هر گونه انحراف معقول» در این مادهٔ قانونی دریافت نیّت واقعی قانون‌گذار را با مانع جدی مواجه ساخته و ناگزیر برای تشخیص مصادیق باید به «حدس و گمان» روی آورد. ازاین‌رو، شایسته است که تفسیر قطعی از گزارهٔ «انحراف معقول» به دادگاه‌ها سپرده شود تا با بهره‌گیری از دیدگاه‌های کارشناسان و اهل فن مقصود اصلی مقنن روشن شود (ر.ک: نجفی‌اسفاد، ۱۳۹۵: ۲۱۱ـ ۲۱۲).

قانون دریایی ایران در مواجهه با انحراف کشتی، بسته به موضوع قرارداد حمل، که ممکن است «کالا» یا «مسافر» باشد، دو سیاست متمایز را اتخاذ کرده است. در خصوص حمل مسافر، به موجب مادهٔ ۱۲۹ قانون دریایی ایران، فرمانده کشتی موظف است «... مستقیم مسیر خود را تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند، مگر آنکه قرارداد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص باشد. در صورت تخلف، مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارات خود را مطالبه نماید». وفق این ماده، در قراردادهای حمل مسافر انحراف برای حفظ «جان» یا «مال» مشروع تلقی شده؛ اما سایر انحراف‌ها، ولو

---

۱. قانون دریایی ایران در آذر ۱۳۴۲ به مجلس شورای ملی تقدیم شد و در نهایت در تاریخ ۲۹ شهریور ۱۳۴۳، با اعمال اصلاحاتی، به تصویب کمیسیون مشترک مجلسین (مجلس شورای ملی و مجلس سنا) رسید. قانون دریایی فعلی کشور همان قانون مصوب ۱۳۴۳ با اصلاحات و الحاقات بعدی (از جمله اصلاحیهٔ مجلس شورای اسلامی بر قانون دریایی در تاریخ ۱۳۹۱/۰۸/۱۶) است.

۲. عدم مسئولیت متصدی حمل، در فرض انحراف معقول (مشروع)، در سایهٔ حمایت قوانین و معاهدات، ناشی از احسان و حسن‌نیت متصدی و به واسطهٔ حکومت اصل همیاری در دریاهاست. برای مطالعهٔ بیشتر ر.ک: عدالت‌فر، ایرج؛ شجاع، پوریا و خواجه‌زاده، امیر (۱۴۰۲). ارائهٔ راهکار {های} کاهش مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در مواجهه با امارهٔ مسئولیت. *مهندسی دریا*، د ۱۹، ش ۴۱، ۵۲.

«معقول»، به رسمیت شناخته نشده‌اند. به نظر می‌رسد علت این رویکرد متفاوت مقنن در ماهیت قرارداد حمل مسافر نهفته باشد. قانون‌گذار، با محدود کردن اختیارات فرمانده در انحراف، خواسته است تا از منافع مسافر که انتظار دارد وفق زمان‌بندی و برنامهٔ مشخصی به مقصد برسد حمایت کند. به‌علاوه در حمل کالا اصل بر تحویل سالم کالا به مقصد است. اما، در حمل مسافر «خدمت حمل»، خود، موضوع اصلی تعهد است و مسافر به‌ازای پرداخت کرایه حق دارد از سفری بدون انحراف و طبق برنامه بهره‌مند شود.

از حیث آثار حقوقی انحراف بر قرارداد حمل نیز میان قرارداد حمل کالا و مسافر تفاوت‌هایی وجود دارد. در قرارداد حمل مسافر، انحراف به‌خودی‌خود سبب انفساخ قرارداد نمی‌شود، بلکه در آن اختیار تصمیم‌گیری در خصوص بقا یا عدم بقای قرارداد و مطالبهٔ خسارات به مسافر واگذار شده است. مفهوم مخالف قسمت اخیر مادهٔ ۱۲۹ قانون دریایی این معنا را به ذهن متبادر می‌کند که چنانچه انحراف مجاز باشد، مسافر حق فسخ قرارداد یا مطالبهٔ خسارت ناشی از آن را نخواهد داشت. برخی حقوق‌دانان، با وحدت ملاک، بر این باورند که حکم مقرر در مادهٔ ۱۲۹ در خصوص مسافر قابل تسری به صاحب کالا نیز هست و مسئولیت متصدی حمل در نهایت از نوع «مسئولیت محض» خواهد بود (ایزانلو، ۱۳۹۶: ۱۲۷ ـ ۱۲۹). با این حال، این رویکرد در حقوق ایران با انتقاداتی مواجه شده و در رد آن ابراز شده است که مادهٔ یادشده در فصل هشتم قانون دریایی، که به حمل مسافر اختصاص دارد، گنجانده شده و به دلیل عدم تصریح قانون به تکلیف متصدی حمل به عدم انحراف (آقایی و صاحب، ۱۴۰۰: ۵۸ ـ ۵۹) آثار عدول از آن نیز روشن نیست.

به طور کلی در خصوص نوع مسئولیت متصدی حمل در حمل از طریق دریا، برخی حقوق‌دانان به مقررات عام مسئولیت مدنی استناد کرده و بیان داشته‌اند که مسئولیت متصدی حمل، با استناد به مادهٔ ۳۸۶ قانون تجارت و با در نظر گرفتن مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی، از نوع مسئولیت مبتنی بر «فرض تقصیر» است (امید، ۱۳۵۲: ۲۵۶ ـ ۲۵۷؛ عدالت‌فر و همکاران، ۱۴۰۲: ۴۶) و بدین ترتیب، در فرض انحراف، متصدی را مقصر می‌دانند؛ مگر عدم تقصیر خود را اثبات کند و از مسئولیت مبرا شود. لکن گروهی دیگر، با استناد به همان مواد پیش‌گفته، قائل به «فرض مسئولیت» برای متصدی حمل هستند و وی را در هر حال مسئول تلقی می‌کنند؛ مگر آنکه عدم انتساب خسارات به خود را به دلایلی همچون قوهٔ قاهره اثبات کنند (اشراقی آرانی، ۱۳۹۸: ۳۷۷). در مجموع هم به نظر می‌رسد اگر مقنن متمایل به مسئولیت مبتنی بر «فرض تقصیر» بود از عباراتی نظیر «متصدی حمل مسئول جبران خسارات است، مگر اینکه اثبات کند تقصیری نداشته است» استفاده می‌کرد؛ درحالی‌که مادهٔ ۵۵ قانون دریایی مستقیم مسئولیت را بر «خود انحراف» بار کرده است، فارغ از آنکه تقصیرآمیز بوده یا نبوده باشد.

همان‌گونه که در مباحث پیشین بدان اشاره شد، در نظام حقوقی انگلستان صرف انحراف نامعقول حامل، فارغ از پیامدهای عینی آن، به مثابهٔ «نقض اساسی قرارداد» حمل قلمداد می‌شود؛ «حتی اگر کالا به‌موقع به صاحب کالا تحویل داده شود» (Alawneh, 2015: 28). توجیه این رویکرد «سخت‌گیرانه» که از «عرف دریانوردی بین‌المللی» نشئت گرفته است (اشراقی آرانی، ۱۴۰۲: ۳۱) آن است که قصد انشای طرفین قرارداد نسبت به وضعیتی که پس از انحراف رخ می‌دهد تسری پیدا نمی‌کند و قرارداد از لحظهٔ انحراف به بعد به‌کلی باطل خواهد بود. به‌علاوه یکی از مبانی مهم این دیدگاه تعهد مبنایی متصدی حمل به وفاداری به مسیر تعیین‌شده در قرارداد حمل است. البته در نظام حقوقی انگلستان برخی از حقوق‌دانان به این دیدگاه متمایل شده‌اند که «مادامی که کالا بدون تأخیر و در وضعیت مناسبی به مقصد برسد، انحراف کشتی اهمیتی نخواهد داشت» (Alawneh, 2015: 49). اما این دیدگاه در رویهٔ قضایی طرفداران چندانی ندارد. پذیرش این دیدگاه با این تصور که هر انحرافی الزاماً به تأخیر در تحویل کالا می‌انجامد، سازگار نیست؛ حال آنکه محمدزاده وادقانی، مشخصاً در بحث تغییر مسیر برای نجات اشخاص یا اموال در دریا، از انحراف مسیر و تأخیر در تحویل به‌عنوان پیامدهای آن یاد کرده است (۱۳۸۱: ۸۴). نکتهٔ مهم در حقوق ایران آن است که با توجه به بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی، همچون رویهٔ قاطبهٔ محاکم انگلستان، انحراف «نقض اساسی قرارداد حمل» یا به تعبیر حقوق داخلی «نقض قرارداد باربری» است و دیگر اهمیتی نخواهد داشت که منجر به تأخیر شده باشد یا نشده باشد. البته در وهلهٔ اول این نگاه بسیار متصلبانه به نظر می‌آید (Somers-Joce, 2023: 1-2). اما از منظر تجارت بین‌الملل تا حد زیادی قابل توجیه است. در حقیقت مسیر توافق‌شده در قراردادهای حمل نه‌تنها تعیین‌کنندهٔ زمان تحویل

کالاست، بلکه مستقیم بر وضعیت پوشش بیمهٔ کالا و ریسک‌ها و منافع طرفین قرارداد اثرگذار است. انحراف نامشروع نظم لازم برای اجرای یک قرارداد را بر هم می‌زند و دقیقاً به همین دلیل است که دادگاه‌های انگلستان، به‌رغم عدول از «دکترین نقض اساسی» در قواعد عمومی قراردادها، این دکترین را به طور استثنائی در حمل دریایی و در خصوص انحراف از مسیر حفظ کرده‌اند (Somers-Joce, 2023: 1-2).

در حقوق ایران نیز می‌توان وفق مفهوم مخالف قسمت پایانی بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی، که در خصوص انحرافات مجاز اشعار داشته: «... انحراف معقول ... نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت واردهٔ ناشی از آن نخواهد بود»، هر گونه انحراف را که بدون قصد نجات «جان» یا «مال» باشد یا «انحراف معقول» تلقی نشود، همانند محاکم انگلستان، «نقض اساسی قرارداد» حمل دانست. عبارت «نقض قرارداد باربری» در این ماده این برداشت را تا حد زیادی تقویت می‌کند. بنابراین در حقوق ایران نیز، پس از انحراف غیر مجاز کشتی از مسیر حمل، قرارداد حمل منفسخ می‌شود و نظیر حقوق انگلستان متصدی حمل حق استناد به شروط «تحدیدکننده» یا «معاف‌کنندهٔ» مسئولیت را نخواهد داشت (برای نظر مخالف ر.ک: آقایی و صاحب، ۱۴۰۰: ۶۱ ـ ۶۲).

به عقیدهٔ نویسندگان حقوق، در حقوق ایران مسئولیت متصدیان حمل دریایی از نوع «مسئولیت محض»[1] است (ایزانلو، ۱۳۹۶: ۱۲۹؛ آقایی و صاحب، ۱۴۰۰: ۶۱؛ اشراقی، ۱۳۹۸: ۳۷۷) و از آنجا که انحراف کشتی از مسیر را می‌توان به‌خودی‌خود یک «فعل زیان‌بار» به شمار آورد، فرستندهٔ کالا برای مطالبهٔ خسارت نیازی به اثبات تقصیر متصدی حمل ندارد و صرف وقوع انحراف و تحقق خسارت ناشی از آن برای ایجاد مسئولیت کافی است. با این حال، برخلاف حقوق انگلستان که متصدی حمل را مسئول «کلیهٔ» خسارات پس از انحراف می‌داند (Yang, 2022: 25)، در حقوق ایران مسئولیت محض متصدی حمل نه به کلیهٔ خسارات که وفق دلالت التزامی بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی به خساراتی محدود می‌شود که «ناشی از انحراف» باشد.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، رویکرد طرفداران مبنای «فرض مسئولیت» با ظاهر قانون و رویهٔ محاکم انگلستان هماهنگی بیشتری دارد. چنین رویکردی، افزون بر آنکه زیان‌دیده را از دشواری اثبات تقصیر متصدی حمل رهایی می‌بخشد، هزینه‌های اثبات دعوا را نیز کاهش می‌دهد و با تخصیص ریسک به شخصی که بیشترین کنترل را بر مسیر سفر دریایی دارد (یعنی متصدی حمل) با منطق اقتصادی مسئولیت مدنی و اقتضائات تجارت بین‌المللی هماهنگ‌تر است. ازاین‌رو، به نظر می‌رسد تفسیر مقررات حقوق ایران بر مبنای «فرض مسئولیت» در جهت کارآمدی و امنیت حقوقی قراردادهای حمل دریایی تأثیر بیشتری داشته باشد.

گفتنی است «آیین‌نامهٔ انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان، و خدمهٔ کشتی (موضوع مادهٔ ۸۶ اصلاحی قانون دریایی ایران)» که در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۷ به تصویب هیئت وزیران رسیده است، در بند ۱۶ مادهٔ ۴، «هر گونه فعل یا ترک فعل دیگری که به طور متعارف موجب اختلال یا تهدید ایمنی یا امنیت اشخاص، اموال، یا کشتی در دریا یا حفظ محیط زیست دریایی گردد» را «تخلف انضباطی» قلمداد کرده است. بر اساس این آیین‌نامه، انحراف در مواقعی که نجات «اشخاص»، «اموال»، یا «محیط زیست» ایجاب می‌کند، نه‌تنها مجاز بلکه تکلیف فرمانده است. در این آیین‌نامه، حتی عدم انحراف، در فرض «تهدید ایمنی خود کشتی»، نوعی ترک فعل و در نتیجه تخلف محسوب می‌شود. نکتهٔ درخور توجه این که ممکن است در شرایطی فرمانده کشتی، طبق این آیین‌نامه، مکلف به انحراف از مسیر باشد، اما، در همان شرایط، متصدی حمل در چارچوب بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی مسئول شناخته شود. مثلاً، می‌توان وضعیتی را متصور بود که در آن کشتی در مسیر خود با تهدیدی جدی برای «ایمنی خود کشتی» مواجه می‌شود و فرمانده به‌ناچار و به منظور پرهیز از خطر مسیر را تغییر می‌دهد. این اقدام فرمانده از حیث انتظامی نه‌تنها تخلف محسوب نمی‌شود بلکه فرمانده در صورت انجام ندادن آن مسئول است. اما، از حیث حقوقی، مشروعیت این تغییر مسیر ذیل بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی ارزیابی می‌شود. مادهٔ یادشده انحرافات مجاز را به دو دسته محدود ساخته است: نخست، انحراف به منظور «نجات جان انسان‌ها» و «حفظ اموال» و دوم، هر گونه «انحراف معقول». با این حال، هیچ‌یک از این دو عنوان به‌صراحت «حفظ ایمنی کشتی» را در بر نمی‌گیرد. البته ممکن است چنین استدلال شود که می‌توان با لحاظ گزارهٔ «حفظ اموال» در بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی «ایمنی خود کشتی» را نیز مالی دانست که حفظ آن هم به نفع متصدیان حمل هم به نفع

1. strict liability

صاحبان کالا است. این استدلال از حیث لغوی قابل پذیرش است. اما رویهٔ قضایی بین‌المللی و از جمله قواعد لاهه‌ویزبی عمدتاً گزارهٔ «اموال» را ناظر بر محمولهٔ کشتی می‌دانند و نه خود کشتی. این ابهام زمینه‌ساز آن می‌شود که محاکم در مواجهه با انحراف فرمانده برای حفظ «خود کشتی» یا «ایمنی» آن به‌سادگی با استناد به ظاهر بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی انحراف را نامشروع تشخیص دهند و متصدی حمل را مسئول جبران خسارات ناشی از آن بدانند. در این شرایط، پس از انحراف از مسیر، عملاً دو رژیم مسئولیت متفاوت بر «فرمانده» و «متصدی حمل» بار می‌شود. به نظر می‌رسد برای حل این تعارض چاره‌ای جز دست یازیدن به مفهوم «انحراف معقول» در بند ۴ مادهٔ ۵۵ قانون دریایی نیست و باید هر انحرافی را که به منظور دفع تهدید جدی و قریب‌الوقوع علیه «ایمنی کشتی (و نه صرفاً محموله)» انجام شود در زمرهٔ «انحراف معقول» قرار داد (نجفی‌اسفاد، ۱۳۹۵: ۲۱۱ ـ ۲۱۲؛ آقایی‌وصاحب، ۱۴۰۰: ۵۰). چون حفظ «خود کشتی» شرط فیزیکی بقای محموله و انجام دادن تعهد متصدی حمل است. به عبارت روشن‌تر، «ایمنی کشتی» را باید مقدمهٔ «حفظ اموال» (محموله) تلقی کرد، نه امری مستقل و خارج از شمول مادهٔ ۵۵ قانون دریایی. هرچند اگر مقنن قصد داشت «حفظ ایمنی کشتی» را نیز جزء مصادیق انحراف مجاز قرار دهد، باید به‌صراحت آن را در مادهٔ ۵۵ می‌آورد. بنابراین لازم است مقنن با اصلاح قانون یا آیین‌نامه برای مرتفع ساختن این سیاست دوگانه در قبال فرمانده و متصدی حمل چاره‌ای بیندیشد.

گفتنی است که مادهٔ ۱۲۹ قانون دریایی ایران انحراف کشتی را بر اساس خروج فرمانده از «مسیر مستقیم جغرافیایی» میان مبدأ و مقصد تعریف کرده است. این نگاه مشابه نظر سنتی و مرسوم محاکم انگلستان است (Basijokas, 2012: 118). در مقابل، آیین‌نامهٔ انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان، و خدمهٔ کشتی (مصوب ۱۳۹۹) معیار «مسیرهای متعارف دریایی» را به جای مسیر مستقیم در نظر گرفته است (بند ۵ مادهٔ ۴). این وضعیت می‌تواند منجر به بروز اختلاف در رویهٔ قضایی شود. زیرا «مسیر متعارف» لزوماً با «مسیر مستقیم جغرافیایی» یکی نیست. در واقع در عمل ممکن است اقدام فرمانده در انحراف از مسیر از منظر عرف دریانوردی استفاده از «مسیر متعارف» محسوب شود و در هیئت‌های انتظامی تخلفی به دنبال نداشته باشد. با این حال، همین اقدام، از منظر مادهٔ ۱۲۹ قانون دریایی، که معیار را «مسیر مستقیم جغرافیایی» قرار داده است، خروج از مسیر مجاز محسوب شود و فرمانده را در صورت بروز خسارات در معرض مسئولیت حقوقی و جبران خسارت قرار دهد. دادگاه عالی انگلستان نیز در یکی از آرای مهم خود در پروندهٔ شرکت با مسئولیت محدود آلیانسا علیه شرکت SA امریکا (۲۰۱۹) اشعار داشته است که دیگر هر گونه خروج از خط مستقیم میان مبدأ و مقصد انحراف نیست و مسیر حمل مسیری است که «متعارف» باشد؛ یعنی مبتنی بر عرف دریانوردی باشد. در این پرونده، انتخاب مسیر طولانی‌تر از «دماغهٔ هورن» به جای «کانال پاناما» انحراف محسوب نشد. زیرا این مسیر «متعارف» تشخیص داده شد (Alianca Navegacao E Logistica Ltda v Ameropa SA [2019] EWHC 3152 (Comm), paras. 63, 65, 66). نکتهٔ قابل توجه در این پرونده آن است که در تشخیص مسیر حمل همچنان «مسیر مستقیم جغرافیایی» قاعدهٔ اصلی و نقطهٔ عزیمت است (Basijokas, 2012: 118) و اگر متصدی حمل بخواهد مسیر غیر مستقیمی را برگزیند، بار اثبات متعارف بودن این مسیر جدید بر عهدهٔ خودش است. بدیهی است این رویکرد که دامنهٔ انحراف جغرافیایی را توسعه می‌بخشد به نحو بیشتری منافع متصدیان حمل را تأمین می‌کند و چندان باب میل صاحبان کالا نیست. بنابراین در عمل باید دید که چقدر مورد استقبال رویهٔ قضایی انگلستان، که همواره در خصوص تغییر مسیر کشتی سخت‌گیر بوده است، قرار می‌گیرد. پذیرش کامل این رویکرد در حقوق ایران چندان مناسب به نظر نمی‌رسد. راه‌حل منطقی‌تر آن است که از رویکرد محاکم انگلستان در پروندهٔ گلین علیه مارگتسون الهام گرفته شود؛ بدین معنا که «مسیر متعارف» تنها زمانی معتبر تلقی شود که در امتداد و «تابع» مسیر اصلی مورد توافق طرفین باشد و ماهیت تعهد قراردادی را دگرگون نکند. چنین تفسیری، ضمن کاهش تعارض میان مادهٔ ۱۲۹ قانون دریایی و آیین‌نامهٔ انضباطی، از یک سو انعطاف لازم برای پاسخگویی به مقتضیات عملی دریانوردی را حفظ می‌کند و از سوی دیگر مانع از آن می‌شود که مفهوم «مسیر متعارف» به ابزاری برای توجیه هر گونه تغییر مسیر و تضعیف حقوق صاحبان کالا تبدیل شود.

آخرین تلاش‌های تقنینی در حوزهٔ مقررات ناظر بر حمل دریایی در نظام حقوقی ایران به ارائهٔ «لایحهٔ کشتیرانی تجاری ایران»[1] از سوی وزارت راه و شهرسازی به هیئت دولت در تاریخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۴ بازمی‌گردد.[2] این لایحه در ۳۵۰ ماده تنظیم شده و مطابق مادهٔ ۳۵۰ آن از تاریخ لازم‌الاجرا شدن همهٔ مقررات مغایر، از جمله قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، به انضمام کلیهٔ اصلاحات و الحاقات بعدی آن نسخ می‌شود. مادهٔ ۱۱۱ لایحهٔ یادشده، که در ذیل مقررات ناظر بر حمل کالا جای گرفته است، اشعار می‌دارد: «هر گونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات یا مجاهدت در حفظ جان انسان و اموال یا هر گونه انحراف متعارف از مسیر نقض یا تخلف از مقررات این فصل یا قرارداد حمل‌ونقل محسوب نمی‌شود و متصدی حمل مسئول تلف یا خسارت ناشی از آن نخواهد بود». بررسی این ماده نشان می‌دهد که برخلاف قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، که در خصوص انحراف کشتی هم‌سو با حقوق انگلستان و قواعد لاهه‌ویزبی از گزارهٔ «انحراف معقول» بهره برده است، گزارهٔ نوینی تحت عنوان «انحراف متعارف» را پیش‌بینی کرده است.

گفتنی است نه‌تنها در نظام حقوقی انگلستان، بلکه در مهم‌ترین اسناد بین‌المللی ناظر بر حمل دریایی کالا- یعنی قواعد لاهه، لاهه‌ویزبی، هامبورگ، روتردام- هیچ‌یک گزاره‌ای تحت عنوان «انحراف متعارف» را مورد اشاره قرار نداده‌اند. در نگاه نخست، ممکن است چنین به نظر رسد که استفاده از این گزاره ناشی از سهو در ترجمهٔ واژهٔ «reasonable deviation» از قواعد لاهه‌ویزبی باشد؛ اما با عنایت به اینکه «معقول بودن» و «متعارف بودن» دو مفهوم کاملاً مجزا با بار معنایی متفاوت هستند، دور از احتمال نیست که مقنن در این زمینه از ضابطهٔ عمومیت‌یافتهٔ بین‌المللی عبور کرده و قصد وضع ضابطه‌ای نوین را داشته باشد. در مجموع این تغییر در وصف انحراف می‌تواند چالش‌هایی را در رویهٔ قضایی کشور ایجاد کند. زیرا مواقعی است که انحراف وصف عقلانی (معقولیت) ندارد، اما مبتنی بر عرف و عادت تجاری است و بالعکس ممکن است بعضاً عملی غیر متعارف، در شرایط و اوضاع و احوال خاص، «معقول» شمرده شود. بنابراین مفهوم «انحراف متعارف»، به دلیل نوپدید بودن، زمان زیادی را برای شناسایی مفهوم خود از محاکم خواهد گرفت؛ درحالی‌که مفهوم «انحراف معقول»، به واسطهٔ وجود رویهٔ قضایی بین‌المللی و آرای متعدد، توانسته است تا حد زیادی مفهوم خود را تثبیت کند و جایگاه خود را در رویهٔ قضایی بیابد. بنابراین اگر قرار است این لایحه در آیندهٔ نزدیک به تصویب برسد، بهتر است مقنن با حذف گزارهٔ نارسا و بی‌سابقهٔ «انحراف متعارف» و جایگزینی ضابطهٔ عمومی و شناخته‌شدهٔ «انحراف معقول» با اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی هم‌سو باشد.

مادهٔ ۱۹۹ لایحهٔ کشتیرانی تجاری، که ذیل مقررات ناظر بر حمل «مسافر» گنجانده شده، چنین مقرر می‌دارد: «... انحراف از مسیر تنها در صورت توافق طرفین با رعایت مقررات مربوط یا برای نجات جان اشخاص یا اموال و یا حفظ محیط زیست مجاز است. در صورت تخلف، مسافر ملزم به پرداخت کرایه نیست و می‌تواند خسارت خود را نیز مطالبه کند». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، انحراف کشتی حامل مسافر در چهار فرض «توافق طرفین»، «حفظ حیات انسان‌ها»، «حفظ اموال»، و «حفظ محیط زیست» پذیرفته شده است. مورد اخیر، یعنی امکان انحراف به جهت «حفظ محیط زیست»، سابقاً در قواعد روتردام در خصوص حمل کالا پیش‌بینی شده بود[3] (قواعد روتردام، ۲۰۰۸، مادهٔ ۱۷، بند ۳(ن)) و گنجاندن آن در لایحهٔ کشتیرانی تجاری ایران اقدامی شایسته و هم‌سو با تحولات نوین حقوق حمل دریایی به شمار می‌رود. با این حال، عدم تصریح به این امر در مادهٔ ۱۱۱ لایحه، که ناظر بر انحراف کشتی حامل «کالا» است، می‌تواند محل نقد قرار گیرد؛ هرچند با توجه به گزارهٔ «یا هر گونه انحراف متعارف از مسیر» می‌توان انحراف به قصد «حفظ محیط زیست» را در زمرهٔ انحرافات متعارف و در نتیجه مجاز تلقی کرد. در هر حال، این دوگانگی ظاهری در برخورد با انحراف در حمل کالا و حمل مسافر، از منظر منطق حقوقی، چندان قابل توجیه نیست. علاوه بر این، مادهٔ یادشده با ابهاماتی در نحوهٔ نگارش مواجه است که می‌تواند زمینه‌ساز برداشت‌های ناصوابی شود؛ به گونه‌ای

---

۱. در مقدمات این لایحه بیان شده است که گزینش عنوان این قانون با لحاظ ترتب وصف «جامع» و «مانع» بودن بر آن صورت گرفته است. قانون به لحاظ اینکه همهٔ مقررات حقوق خصوصی حمل را بیان داشته است «جامع» است و به لحاظ عدم تداخل با مقررات حقوق عمومی و بین‌المللی ناظر بر دریاها واجد وصف «مانعیت» است.

۲. به پیشنهاد شمارهٔ ۵۳۷۱۹/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۳۹۸/۰۴/۱۸ وزارت راه و شهرسازی و با همکاری وزارت دادگستری و معاونت حقوقی رئیس‌جمهور. برای مطالعهٔ بیشتر ر.ک: https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1647853

3. Article 17 (3) (n) of the Rotterdam Rules

که این گمان را ایجاد می‌کند که هر سه نوع انحراف (جز توافق طرفین) منوط به موافقت مسافر شده است. این برداشت از گزاره «تنها در صورت توافق طرفین با رعایت مقررات مربوط» به ذهن متبادر می‌شود؛ کما اینکه در انتهای ماده نیز تصریح شده است که اگر مسافر انحراف کشتی از مسیر را نپذیرد، تعهدی در پرداخت کرایه به متصدی حمل ندارد و می‌تواند خسارت‌های وارده را مطالبه کند. به‌نظر می‌رسد اصلاح واژهٔ «تنها» به واژهٔ «یا» از سوی مقنن می‌تواند از تضییق احتمالی دامنهٔ شمول ماده در آینده جلوگیری کند و آن را با اهداف حمایتی قانون‌گذار هم‌سو سازد. بررسی آخرین وضعیت لایحهٔ کشتیرانی تجاری نشان می‌دهد که این لایحه در حال‌حاضر در کمیسیون حقوقی دولت مسکوت مانده است و چشم‌انداز مشخصی در خصوص آیندهٔ تصویب و اجرای آن وجود ندارد.

نتیجه

تعهد اساسی متصدی حمل در دریا طی «مسیر اصلی قرارداد» است و تغییر این مسیر، بدون احراز شرایط قانونی، «انحراف نامشروع» تلقی می‌شود. رویهٔ قضایی انگلستان انحراف را «خروج اختیاری از مسیر معمول و متعارف سفر دریایی، بدون دلیل موجه یا معقول» تعریف کرده است. «مسیر معمول» اصولاً «مسیر مستقیم جغرافیایی» است؛ اما منحصر به این مسیر نیست و بر مبنای عرف تجاری تعیین می‌شود. «اختیاری بودن» انحراف به معنای تصمیم عامدانهٔ متصدی حمل در انحراف است و شامل اشتباهات سهوی حامل نمی‌شود. «غیر موجه بودن» نیز به معنای نبود دلایل مشروع برای انحراف (همچون نجات جان یا مال) است. با الحاق انگلستان به کنوانسیون لاهه، ضابطهٔ «انحراف نامعقول» جایگزین ضابطهٔ انحراف ناموجه شد و آزادی عمل بیشتری به متصدیان حمل در انحراف اعطا شد. با وجود حمایت گستردهٔ انگلستان از متصدیان حمل، محاکم این کشور در خصوص «انحراف از مسیر» رویکرد سخت‌گیرانه‌ای را اتخاذ کرده‌اند و هر گونه انحراف نامشروع متصدی حمل را «نقض اساسی قرارداد حمل» می‌دانند. هرچند این رویکرد مورد نقد واقع شده است، همچنان در قاطبهٔ محاکم انگلستان مورد استفادهٔ قضات است. در ایران، هم‌آوا با حقوق انگلستان، انحراف کشتی از مسیر حمل «نقض قرارداد باربری» محسوب می‌شود و متصدی حمل را مسئول خسارات ناشی از انحراف می‌کند. گفتنی است هر دو نظام حقوقی ایران و انگلستان، با وجود تفاوت‌های بنیادین در خاستگاه نظری، به واسطهٔ پیوستن به کنوانسیون لاهه، در زمینهٔ قوانین ناظر بر حمل‌ونقل دریایی اشتراکات قابل توجهی دارند. انگلستان، به عنوان یک کشور تمام‌عیار دریایی، طی سال‌های متمادی، توانسته است یک رویهٔ قضایی جامع و غنی در خصوص مفاهیم حمل‌ونقل دریایی، از جمله مفهوم «انحراف»، ارائه دهد. این رویهٔ غنی برای کشوری همچون ایران، که عمدهٔ مبادلات تجاری آن از طریق دریا صورت می‌گیرد، بسیار فایده‌مند است. نظام حقوقی ایران می‌تواند با نگاهی هوشمندانه به رویهٔ قضایی انگلستان بسیاری از مفاهیم کلیدی موجود در قانون دریایی خود، از جمله «انحراف معقول»، را ضابطه‌مند کند و از دستاوردهای کارآمد آن در جهت حل چالش‌ها و تعارضات قانونی خود بهره ببرد؛ به‌ویژه به این جهت که رویهٔ قضایی انگلستان همواره سعی کرده میان منافع «صاحبان کالا» و «متصدیان حمل» موازنه برقرار کند و از رهگذر ارائهٔ معیارهای دقیق و منسجم زمینهٔ تفسیر یکنواخت مقررات حمل دریایی و کاهش اختلافات قضایی را فراهم آورد.

منابع

اشراقی‌آرانی، مجتبی (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی متصدیان حمل بین‌المللی ناشی از اجرای نادرست تشریفات گمرکی. *مطالعات حقوق خصوصی*، د ۴۹، ش ۳، ۳۶۹ ـ ۳۸۷.

ـــــــــــــ (۱۴۰۲). انتقال بار میان وسایلِ حمل (ترانشیپمنت): بررسی اسباب و آثار آن در حقوق حمل‌ونقل. *پژوهش حقوق خصوصی*، د ۱۱، ش ۴۳، ۹ ـ ۴۱.

امید، هوشنگ (۱۳۵۲). *حقوق دریایی*. تهران: مدرسهٔ عالی بیمه. ج ۱.

ایزانلو، محسن (۱۳۹۶). دکترین انحراف در حقوق دریایی: مطالعهٔ تطبیقی در حقوق ایران، فرانسه، انگلیس، و امریکا و کنوانسیون‌های بین‌المللی. *مجلهٔ حقوقی بین‌المللی*، س ۳۴، ش ۵۶، ۱۱۱ ـ ۱۴۰.

آقایی، سارا و صاحب، طیبه (۱۴۰۰). آثار حقوقی انحراف ناموجه از مسیر بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل کالا: بررسی تطبیقی حقوق ایران، انگلیس، و کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹. *پژوهش‌های حقوق تطبیقی*، س ۲۵، ش ۴ (پیاپی ۱۱۴)، ۴۷ ـ ۶۷.

آیین‌نامهٔ انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان، و خدمهٔ کشتی (موضوع مادهٔ ۸۶ قانون دریایی ایران)، مصوب ۱۳۹۹/۱۲/۱۷.

عدالت‌فر، ایرج؛ شجاع، پوریا و خواجه‌زاده، امیر (۱۴۰۲). ارائهٔ راهکارهای کاهش مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در مواجهه با امارهٔ مسئولیت. *مهندسی دریا*، د ۱۹، ش ۴۱، ۴۲ ـ ۵۸.

قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳، با اصلاحات و الحاقات بعدی.

محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱). مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی. مجلهٔ دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی، ش ۵۵، ۶۹ ـ ۱۰۲.

نجفی‌اسفاد، مرتضی (۱۳۹۵). *حقوق دریایی بر پایهٔ قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*. تهران: سمت.

نوری‌یوشانلویی، جعفر و حسینی، سمیراسادات (۱۴۰۲). تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل‌ونقل دریایی کالا (بارنامه و چارترپارتی). *مطالعات حقوقی*، د ۱۵، ش ۲، ۱ ـ ۳۶.

References

Aghaei, S. & Saheb, T. (2021). Legal Effects of Unjustified Deviation from Route on the Carrier's Liability for Carriage of Goods: A Comparative Study of Iranian, English Law and the Rotterdam Rules 2009. *Journal of Comparative Law Research*, Year 25, No. 4 (Serial 114), 47-67. (in Persian)

Ainuson, K. G. (2006). The Hamburg Rules: Did it change the liability of the carrier? (Master's thesis, University of Georgia).

Alawneh, T. (2015). A critical analysis of the implied obligation against unjustified deviation: Is the rule still relevant to the modern law on carriage of goods by sea? (Doctoral dissertation, University of Huddersfield).

Alianca Navegacao E Logistica Ltda v Ameropa SA [2019] EWHC 3152 (Comm), paras. 63, 65, 66.

Al-Kabban, R. A. (1988). The effect of deviation occurring in the course of a maritime voyage on the liability of the carrier under the Hague/ Visby rules and Hamburg rules, in relation to certain countries. Doctoral dissertation, University of Glasgow.

Basijokas, S. (2012). Is the Doctrine of Deviation only a Historical Record Today?. *UCLJLJ*, 1, 114.

Carriage of Goods by Sea Act (COGSA 1971)

Croswell, S. G. (1881). Deviation. Am. L. Rev., 15, 108.

Dahmani, M. S. (2021). Carrier’s liability for the carriage of deck cargo. *Revue de droit des transports et des activités portuaires*, 8(1), 51-85.

Dieckhaus, L. (2020). To Solve the Circuit Split, the Supreme Court of the United States Must Choose the Only Reasonable Answer: Adopt the Majority Approach for Eliminating the $500 Per Package Limitation following an Unreasonable Deviation. *Tul. Mar. LJ*, 45, 397.

Disciplinary Regulations for Violations of the Master, Crew, and Seafarers (Under Article 86 of the Iranian Maritime Law), Approved 17/12/2020. (in Persian)

Edalatfar, I., Shoja, P., & Khajeh-Zadeh, A. (2023). Proposing Solutions to Reduce the Carrier's Liability in Maritime Transport When Facing the Presumption of Liability. *Marine Engineering*, Vol. 19, No. 41, 42-58. (in Persian)

Edens, C. (1992). Dynamics of trade in the ancient Mesopotamian “world system”. *American Anthropologist*, 94(1), 118-139.

Eshraghi Arani, M. (2019). Civil Liability of International Carriers Arising from Improper Execution of Customs Formalities. *Private Law Studies*, Vol. 49, No. 3, 369-387. (in Persian)

----------. (2023). Transshipment of Goods: A Study of Its Causes and Effects in Transport Law. *Private Law Research*, Vol. 11, No. 43, 9-41. (in Persian)

Eyzanlou, M. (2017). The Doctrine of Deviation in Maritime Law: A Comparative Study in Iranian, French, English, and American Law and International Conventions. *International Legal Journal*, Vol. 34, No. 56, 111-140. (in Persian)

Friedell, S. F. (1980). The Deviating Ship. *Hastings LJ*, 32, 1535.

Gibson, S. L. (1990). The Evolution of Unreasonable Deviation under US COGSA. *USF Mar. LJ*, 3, 197.

Green, F. (1903). The Harter Act. *Harvard Law Review*, 16(3), 157-177.

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (1924) (Hague Rules)

Iranian Maritime Law, Adopted 1964 (with subsequent amendments and supplements). (in Persian)

Lennon, M. M. (2002). Deviation then and now-when COGSA's per package limitation is lost. *John's L. Rev.*, 76, 437.

Marine Insurance Act (1906)

Mohammadzadeh Vadaghani, A. R. (2002). Liability of the Maritime Carrier. Journal of the Faculty of Law and Political Science, (55), 69–102. (in Persian)

Mukherjee, P. K., Mejia, M. Q., & Xu, J. (Eds.). (2020). Maritime Law in Motion. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-31749-2

Morgan Jr, H. S. (1977). Unreasonable deviation under COGSA. J. Mar. L. Com., 9, 481.

Nack, I. (1988). Admiralty-Law: Carriage of Goods by the Sea Act-Quasi-Deviation-Sedco, Inc. v. M/V Strathewe. NYL Sch. J. Int'l Comp. L., 9, 435.

Najafi-Esfad, M. (2016 [1395 SH]). Maritime Law: Based on the Iranian Maritime Law and International Maritime Regulations. Tehran: SAMT. (in Persian)

Ndi, G. K. & Alawneh, T. S. (2013). Is Deviation a Fundamental Breach of the Contract of Carriage by Sea? A Critical Analysis of Current Law. Paper Proceedings of ICLJ 2013.

Nikaki, T. (2004). The quasi-deviation doctrine. J. Mar. L. Com., 35, 45.

Nouri Youshanlouei, J., & Hosseini, S. S. (2023). A Legal Analysis of Seaworthiness in Maritime Transport Contracts (Bill of Lading and Charter Party). Legal Studies, 15(2), 1–36. (in Persian)

Omid, H. (1973). *Maritime Law*. Tehran: Higher School of Insurance. Vol. 1. (in Persian)

Peacock III, J. H. (1989). Deviation and the Package Limitation in the Hague Rules and the Carriage of Goods by Sea Act: An Alternative Approach to the Interpretation of International Uniform Acts. Tex. L. Rev., 68, 977.

Petkus, V. (2014). Is the mere determination to change or deviate from the planned route of a commercial vessel equivalent to the actual change of or deviation from the planned route as far as the validity of the voyage insurance policy as a specific form of marine insurance is concerned? (Master's thesis, Vytautas Magnus University). https://hdl.handle.net/20.500.12259/120985

Preliminary Draft of the Iranian Commercial Shipping Bill. (in Persian)

Protocol to Amend the Hague-Visby Rules (1968)

Rodrigue, J. P. & Browne, M. (2002). International maritime freight transport and logistics. *Transport geographies: an introduction*, 156-178.

Somers-Joce, C. (2023). The future of deviation (MPhil thesis, University of Oxford). https://doi.org/10.5287/ora-eobav5oem

Teacher, Law. (November 2013). Justifiable and Unjustifiable Deviation of Vessel. Retrieved from https://www.lawteacher.net/free-law-essays/transportation-law/carriage-of-goods-by-sea-essay.php?vref=1

Sefara, A. A. (2014). Basis of carrier's liability in carriage of goods by sea (Unpublished master's thesis, University of Oslo).

Tetley, W. (1963). Selected problems of maritime law under the Hague Rules. *McGill LJ*, 9, 53.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules). (2008). United Nations Commission on International Trade Law. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

Valmas, I. (n.d.). Implications of the meaning of any reasonable deviation under Article IV, Rule 4 of the Hague/ Visby Rules.

Yang, L. (2022). Deviation Rule under the Common Law and the Hague-Visby Rules. *Journal of Sociology and Ethnology*, 4(5), 20-29.