

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 Ghasempour¹  Kulsoome Goli² 

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

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: 2026 April 27

Revised: 2026 August 2

Accepted: 2026 August 24

Published online:

Keywords:

Justifiable Deviation

The basics of deviation

Reasonable Deviation

Sea transport

ABSTRACT

The deviation of a vessel from the shipping route directly affects the rights and obligations of the parties to the carriage contract. This may entail numerous adverse consequences for the carrier, as the main actor in the maritime carriage contract. Therefore, the carrier's obligation not to deviate is presumed in international conventions and in the laws of many countries; and without providing a precise definition of it, these sources have merely stated its exceptions. In practice, however, such exceptions have expanded the scope by permitting deviation in cases where its occurrence appears justifiable or reasonable. The approach of courts in different countries toward this phenomenon has varied, and each country, considering its global position in international trade, has adopted specific measures in this respect. Among these, the most progressive practices belong to English common law, which is the cradle of maritime law. Accordingly, the main question of this research is: what has been the reaction of English courts to the phenomenon of deviation, and within what framework and with what reasoning have the key elements of deviation been reflected in English case law? The findings of this descriptive-analytical study indicate that English case law has gradually sought to conform to the commercial and economic realities governing international transactions, although it has remained committed to certain deep-rooted traditions of its maritime law.

Cite this article: Last Name, Initial., Last Name, Initial., & Last Name, Initial. (2024). Title of paper in lower case letters (except for initial letter of first word, initial of first word after a colon, and proper nouns). *Academic Librarianship and Information Research*, 58 (X), 1-20. <http://doi.org/00000000000000000000>



© The Author(s).

DOI: <http://doi.org/000000000000000000000000>

Publisher: University of Tehran Press

حمل‌ونقل دریایی از دیرباز، یکی از مهم‌ترین شیوه‌های جابجایی کالا در مبادلات تجاری برون‌مرزی و فراقاره‌ای بوده است (Rodrigue & Browne, 2002, 1-2). از حدود پنج هزار سال پیش، اولین شبکه تجارت دریایی میان بین‌النهرین، بحرین و رودخانه سیند در هند شکل گرفته بود (Edens, 1992, 118-119) و کشتی‌های حامل نفت و خرما از سوی بین‌النهرین به سمت اقیانوس هند حرکت کرده و از آنجا با محموله 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 بیرامون تعرفه حمل کالا، هزینه ساخت کشتی، ضمانت دریانوردی کشتی‌های ساخته‌شده و نحوه پرداخت

کرایه حمل بوده و مطالعه 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، اما اصول کلی حاکم بر تجارت دریایی همچنان تغییرناپذیر باقی مانده است (Alawneh, 2015: 9-10).

حقوق حمل‌ونقل از قانون حمورابی بابلی، حقوق دریایی و حقوق بازرگانی روم باستان و قوانین دریایی مدیترانه در قرون وسطی، نشأت گرفته و تا قرن بیست‌ویکم سیر تکاملی خود را طی نموده است (Mukherjee, 2020: 9). در امتداد این سیر تاریخی، آنچه مسلم بوده این است که همواره ربطوثیقی میان توسعه حمل‌ونقل دریایی و گسترش تجارت بین کشورها، وجود داشته‌است. این ارتباط عمیق و متقابل، بستر اصلی شکل‌گیری و توسعه قواعد حقوقی در حوزه 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 کرده‌است که این الزامات در طی سال‌های متمادی، توانسته است که به میزان قابل‌توجهی 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 می‌باشد. 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 غیرمجاز، مسئول قلمداد می‌نمایند (Friedell, 1980: 1535-1536). اهمیت این تعهد متصدی حمل، در دوران معاصر دوجندان شده است؛ چرا که امروزه، افزون بر نودوسه 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 مسأله در حقوق ایران نیز از اهمیت به‌سزایی برخوردار است زیرا مبادله مهم‌ترین کالاهای صادراتی کشور (نفت خام)، به‌طور کامل به حمل‌ونقل دریایی وابسته است؛ این عوامل ضرورت و بایستگی پژوهش و توسعه ادبیات حقوقی در خصوص ابعاد مختلف تعهدات متصدی حمل، که مرکز ثقل یک قرارداد حمل دریایی است، توجیه می‌نماید.

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

مفهوم انحراف

حقوقدانان و نظریه‌پردازان حوزه حمل دریایی، در تبیین مفهوم «انحراف»، تعاریف مختلفی را ارائه نموده‌اند. به عقیده پیکاک (Peacock III, 1989: 977) انحراف «هرگونه خروج کشتی از مسیر معمولی حمل» می‌باشد. لنون (Lennon, 2002: 437) 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 نموده‌است. گروهی دیگر (Tetley, 1963: 53؛ Al-Kabban, 1988: 31؛ Petkus, 2014: 3؛ Nikaki, 2004: p 45) از انحراف به «خروج از مسیر برنامه‌ریزی شده در قرارداد حمل»، تعبیر کرده‌اند. برخی از نویسندگان حقوق دریایی (Croswell, 1881: 108)، با محوریت قراردادن بیمه‌نامه حمل کالا، انحراف را به عنوان هرگونه خروج «غیر ضروری یا غیرموجه از سفر معمول یا متعارفی که موردبیمه واقع‌شده» تلقی نموده‌اند. از مجموع این تعاریف می‌توان جوهره انحراف را، خروج کشتی از مسیری دانست که طرفین

قرارداد حمل، نسبت بدان توافق نموده‌اند و یا در غیاب توافق قراردادی طرفین، عرف دریایی، آن مسیر را به عنوان مسیر اصلی قرارداد حمل در نظر گرفته‌است (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 رویه قضایی انگلستان از انحراف، مؤلفه‌های کلیدی تحقق آن مورد واکاوی قرار می‌گیرد تا مقصود محاکم انگلستان از به کار بردن این اصطلاحات روشن شده و مشخص گردد 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»^۱ تاکنون به طور قطعی روشن نشده‌است؛ با این حال، این واقعیت که این دکترین فی‌نفسه بر قواعد حمل دریایی، تأثیر به‌سزایی گذاشته است، غیرقابل انکار است (Basijokas, 2012: 114). برخی مدعی هستند که نقل‌قول زیر که در سال 1613 میلادی در کتابی منتشر شده است، حاکی از این امر است که مفهوم انحراف برای اولین بار در «حقوق رم» مطرح شده‌است: «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 سابقه کشتیرانی و حمل‌ونقل از طریق دریا در دنیا، این ادعا چندان دقیق به نظر نمی‌رسد.

گفتنی است که مبانی انحراف و رویکردهای مختلف نسبت بدان در گذر زمان، از «بیمه دریایی» تأثیر زیادی گرفته‌است. به همین دلیل در انگلستان از سال ۱۹۰۶ میلادی تا پیش از تصویب «قانون حمل کالا از طریق دریا»^۲ مسأله انحراف کشتی، صرفاً در قوانین راجع به بیمه دریایی منعکس شده بود (Gibson, 1990: 197). قانون بیمه دریایی (مصوب ۱۹۰۶ میلادی)^۳ در این رابطه اشعار می‌داشت: «در صورتی که کشتی بدون عذر قانونی از سفر معین شده در بیمه‌نامه منحرف شود، بیمه‌گر از زمان انحراف از مسئولیت معاف می‌شود...»^۴؛ بدین ترتیب به مجرد آن که انحراف از مسیر مورد توافق یا متعارف، رخ می‌داد، قرارداد بیمه باطل می‌شد و کلیه مسئولیت‌هایی که به موجب بیمه‌نامه برعهده بیمه‌گر بود، ساقط می‌گردید (Nikaki, 2004: 45-46).

در حقیقت این دیدگاه قدیمی حاکی از این بود که چون به واسطه انحراف، صاحب کالا از هرگونه بیمه‌ای که تا پیش از انحراف، توسط بیمه‌گر ارائه می‌شد، محروم می‌گردد (Lennon, 2002: 438)، بنابراین باید با مسئول قلمداد کردن متصدیان حمل - که عموماً مالکان کشتی بودند - این محرومیت جبران شود (Nikaki, 2004: 45). این دیدگاه هرگونه دفاعیات متصدی حمل در خصوص غیرقابل پیش‌بینی بودن خسارت را رد می‌کرد. به عبارت دیگر مطابق با این نگرش، از دست دادن بیمه کالا و کشتی پس از انحراف، یک نتیجه غیرقابل پیش‌بینی تلقی نمی‌گردید و انحراف به‌هرحال با از دست دادن بیمه کالا و کشتی ملازمه داشت. این نگاه نه‌تنها موارد انحراف جغرافیایی، بلکه سایر

¹ Deviation Doctrine

² Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)

³ Marine Insurance Act 1906

⁴ اگر متصدی حمل به این تکلیف عمل نمی‌نمود، مرتکب «نقض اساسی قرارداد» گردیده بود. برای مطالعه بیشتر، ر.ک به:

نقض تعهدات متصدی حمل (از جمله حمل نادرست کالا روی عرشه، حمل بیش از حد کالا، انبار کالا در مکانی غیر مکان قراردادی) را ذیل دکترین انحراف قرار می‌داد (Friedell, 1980: 1544).

این رویکرد علی‌رغم آن که به تعبیری، یک نظریه سنتی و قدیمی (Morgan, 1977: 481) است، لکن به‌خوبی توانسته است که چرایی محرومیت متصدی حمل، از شروط معاف‌کننده را تبیین نماید و بیان می‌دارد که علت این امر آن است که انحراف، منجر به از دست دادن پوشش بیمه‌ای مالک کالا می‌گردد. البته بیمه‌نامه‌های جدید معمولاً متضمن شرطی هستند که مطابق با آن در صورت 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، نافی مسئول تلقی شدن متصدی حمل نیست و ایشان در هر حال اقدامی غیرمجاز انجام داده‌است که باید برای آن عواقبی در نظر گرفت. مهم‌ترین اشکالی که به این نظریه وارد است این است که اگر فرستنده کالا از بیمه نمودن کالای خویش صرف‌نظر نماید، اقامه دعوی ایشان علیه متصدی حمل در خصوص خسارات ناشی از انحراف، فاقد هرگونه مبنایی می‌شود (Friedell, 1980: 1543-1545). بنابراین نظریه مزبور، در گذر زمان، با نگرش‌های نوین‌تری تکامل پیدا کرد.

وفق یکی از این دیدگاه‌های نوین، از آنجایی که طرفین فقط برای مسیری که در برنامه مقرر شده است، قرارداد بسته‌اند، بنابراین برنامه بر مسیر جدیدی که به واسطه انحراف ایجاد شده است، تسری پیدا نمی‌کند؛ در نتیجه انحراف منجر به «نقض اساسی قرارداد»¹ می‌شود و بدین‌ترتیب متصدی حمل نمی‌تواند به معافیت‌های مندرج در قرارداد حمل (برنامه) در خصوص مسئولیت خویش استناد نماید (Peacock, 1989: 977). این نگرش که بر ماهیت قراردادی برنامه 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، مسقیماً اثر می‌گذارد؛ اگر کشتی از مسیری که در برنامه 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 ملاحظه ریسک‌های مسیر توافق‌شده، قرارداد بیمه را منعقد نموده و در خصوص ریسک‌های مسیر جدید، هیچ تعهدی بر عهده نگرفته‌است. به‌عبارت دیگر، انحراف، پوشش‌ها و حمایت‌های قرارداد بیمه را برای صاحب‌کالا از بین می‌برد و بیمه‌گر را در قبال ایشان از مسئولیت می‌رهاند. در این شرایط صاحب‌کالا، برای جبران خسارات ناشی از کالای تلف، ناقص یا معیوب‌شده خود، مجبور است که به متصدی حمل مراجعه کند و در همین‌راستا، پیش‌بینی عواقب سنگین برای انحراف، همچون «نقض اساسی قرارداد»، کاملاً منطقی و قابل‌توجیه به‌نظر می‌رسد (Somers-Joce, 2023 : 1-2).

به‌عبارت 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 به هیچ‌وجه از آن مسیر توافق‌شده خارج نشود، مگر در مواقع ضروری و بحرانی (Teacher, 2013)؛ فلذا اگر کشتی به دلایل نامعقولی از مسیر اصلی خود منحرف شود، در حقیقت متصدی، مرتکب نقض قرارداد حمل شده است و بدین‌ترتیب نه تنها 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، نسبت به خسارات ایجاد شده بعد از انحراف، مسئولیتی نداشته باشد؛ چرا که 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

¹ Fundamental breach of contract

متصدی حمل، از تمامی 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 به کلی نقض شود، حداقل باید با متصدی حمل، همچون یک «حامل عمومی»^۱ برخورد شود. توضیح آن که در حقوق انگلستان متصدی حمل عمومی، در خصوص تمامی خسارات وارده به کالا در حین حمل مسئولیت مطلق دارد؛ مگر این که خسارات ناشی از بلایای طبیعی^۲، اعمال دشمنان^۳، عیب ذاتی کالا^۴ و یا ناشی از تقصیر فرستنده^۵ باشد. اما در عمل، محاکم انگلستان، متصدی منحرف را از هرگونه شروط معاف‌کننده مسئولیت، محروم می‌نمایند. اشکال دیگری که بر این دیدگاه وارد است این است که اگر به واسطه انحراف، کل قرارداد، نقض شده، تلقی گردد، 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 عمده قراردادی خود را از دست بدهند (Friedell, 1980: 1541-1543).

دیدگاه سوم بر مسئولیت مدنی متصدی حمل، تاکید می‌نماید و به همین سبب به نظریه «متصدی به مثابه یک مقصر»^۶ معروف است. وفق این رویکرد متصدیان حمل، مسئول کلیه خساراتی هستند که اگر عمل خود را به درستی انجام می‌دادند، آن خسارات اتفاق نمی‌افتاد (Nikaki, 2004: 46). این نگاه، حتی انحرافات غیرعمدی و بدون سوءنیت متصدی حمل را نیز در بر می‌گیرد و برخورد سختگیرانه‌ای با ایشان دارد. وفق این دیدگاه، از دست دادن بیمه کالا، می‌تواند از جمله خساراتی باشد که حتی با یک اشتباه یا سهل‌انگاری ساده متصدی حمل، باید جبران شود. با وجود آن که این نگاه در محاکم آمریکایی، 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 تمامی 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 این که این دیدگاه توضیح نمی‌دهد که چرا باید متصدی حمل، در قبال ضررهای پیش‌بینی نشده، مسئولیت مدنی داشته باشد؛ بنابراین از آنجایی که ابتنای این رویکرد بر استدلالی غیرعقلانی 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 گردیده است این است که هرگونه نقض تعهدی که مخاطرات قرارداد را افزایش دهد، به‌عنوان مبنای مسئولیت متصدی حمل تلقی می‌گردد؛^۷ فلذا از آن جایی که انحراف، یک نقض تعهد است و ریسک‌های قراردادی را افزایش می‌دهد، بنابراین متصدی منحرف، مسئول جبران این ریسک خواهد بود. دیدگاه اخیر از برخی جهات با دیدگاه‌های قبل مشابه است و به‌طور کلی برای متصدی حمل نوعی مسئولیت مبتنی بر خطر، قائل است (Friedell, 1980: 1546-1547). به‌نظر می‌رسد که سه دیدگاه نخست، به دلیل مطلق‌گرایی یا ضعف استدلالی نتوانسته‌اند توجیهی قانع‌کننده برای دکترین انحراف ارائه دهند. رویکرد چهارم اما با

¹ Common Carrier

² Acts of God

³ Acts of enemies of the state

⁴ Inherent vice

⁵ Loss caused by the fault of the shipper

⁶ The carrier as wrongdoer

⁷ 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 نموده‌اند.

تکیه بر معیار افزایش «ریسک» قرارداد، توانسته است توجیهی اصولی تر، عقلانی تر و همسو با واقعیت‌های حقوقی و تجاری روز جامعه، عرضه کند.

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

رویه قضایی انگلستان در ابتدا، متصدی حمل را از تعهد به عدم انحراف معاف می‌دانست (به‌عنوان مثال پرونده مکس علیه رابرتز^۱). اما این رویکرد در پرونده‌های بعدی (مانند دیویس علیه گرت^۲) تعدیل شد و قاضی تیندال سی‌جی^۳ اظهار داشت که متصدی حمل، صرف‌نظر از این که حامل عمومی یا خصوصی است، تعهد ضمنی دارد که در مسیر «صحیح» حرکت کرده و انحرافی غیر ضروری نداشته باشد. در حقوق دریایی و رویه قضایی انگلستان، مفهوم «انحراف»، بدواً به عنوان یک قاعده فنی در حمل و نقل دریایی مطرح بود، اما به مرور، به‌ویژه هنگامی که متصدیان حمل در بارنامه‌ها، اقدام به درج «شروط معاف یا محدودکننده مسئولیت»^۴ کردند، در جایگاه مهمی قرار گرفت. این شروط، به واسطه موقعیت برتر چانه‌زنی متصدیان حمل، معمولاً توسط فرستندگان پذیرفته می‌شد. از این رو، دادگاه‌های انگلستان برای جلوگیری از بی‌عدالتی ناشی از درج یکجانبه این شروط، در پی مبنایی مستقل برای بی‌اعتبار ساختن قراردادهای حمل و به تبع آن شروط مندرج در آن‌ها بودند. یکی از راهکارهای اصلی محاکم در این خصوص، دست‌یازیدن 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)^۵ و بدون دلیل موجه یا معقول»^۶ (Lennon, 2002: 437) دانسته‌اند؛ در این بخش به بررسی سه مؤلفه کلیدی انحراف، در این تعریف پرداخته می‌شود.

مؤلفه اول: ضابطه احراز خروج از مسیر معمول به‌عنوان جوهره انحراف

در رویه قضایی انگلستان، مسیر حمل در بادی امر، مسیر توافق‌شده در قرارداد است و در غیاب آن، «مسیر مستقیم جغرافیایی» ملاک عمل خواهد بود و در صورت تعدد این مسیر، باید مسیر «مسیر معمول و مرسوم»^۷ را مدنظر قرار داد. چالش اصلی، تفاوت برداشت قضات از مسیر معمول و تهافت آراء در این زمینه است (Ndi & Alawneh, 2013: 333). به‌عنوان نمونه، در پرونده لدوک علیه وارد^۸، کشتی جهت تحویل کالا به گیرنده از مبدا 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 خاطر کشتی و محموله آن در دهانه «کلاید»، گم شد. در پی شکایت صاحب کالا علیه متصدی، قاضی اش^۹ با محکوم‌نمودن متصدی حمل، بیان داشت که هرچند مسیر حمل، لزوماً یک خط دقیق از یک بندر به بندر دیگر نیست اما «بارنامه دریایی فقط به یک سفر (مسیر) دریایی اشاره دارد: از بندر بارگیری تا بندر مقصد». لکن در پرونده‌ی فرانکل علیه

¹ Max v Roberts (1810) 12 East 89 (Court of Exchequer Chamber). Pp 89-90/95

² Davis v Garrett (1830)

³ Tindal

⁴ Exception and limitation liability clause

⁵ Voluntary

⁶ Reasonable

⁷ Usual route

⁸ Leduc v Ward (1888)

⁹ Lord Esher

شرکت مک اندروز و شرکا^۱ 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 شده و محموله حاوی روغن زیتون از بین رفت. در زمان وقوع حادثه، کشتی در هیچ مسیری که در برنامه به عنوان بنادر مجاز، مشخص شده بود قرار نداشت و صاحب کالا دعوایی را برای مطالبه 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)، قاعده لزوم حرکت در مسیر جغرافیایی مستقیم را نقض کرده است. متصدی حمل در دفاع از خود بیان داشت که 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 ارائه شواهدی مبنی بر این که مسیر طی شده، در مسیر معمول و مرسوم حمل بوده است، ثابت کند که انحرافی رخ نداده است.

به‌طور کلی 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»، فیما بین بندر مبدا و بندر مقصد دانسته و تغییر این مسیر به هر دلیلی، انحراف نامشروع کشتی تلقی می‌کنند. در مقابل، گروهی دیگر از قضات رویکرد دیگری را اتخاذ کرده‌اند و بیان کرده‌اند که مسیر اصلی سفر، لزوماً خط مستقیم جغرافیایی نیست، بلکه اگر متصدی حمل، در مسیر متعارف و معمول حمل (ولو غیرمستقیم) در حرکت باشد؛ مرتکب انحراف غیرمجاز نگردیده است. این رویکرد، در قیاس با رویکرد پیشین، از انعطاف بیشتری برخوردار است و آزادی عمل بیشتری به متصدیان حمل اعطا می‌نماید.^۲

در پرونده اسمیت لاین علیه بیمه دریای سیاه و بالتیک (1939)،^۳ کشتی برای حرکت از مبدا بندری در دریای سیاه، به مقصد بندری در آمریکای شمالی اجازه گردید، اما پس از بارگیری کالا، به جای این که مستقیماً به مقصد موردنظر خود حرکت کند، با هدف خرید سوخت ارزان، عازم بندر کنستانترا شد و در آنجا آسیب دید. مسأله پیش‌روی دادگاه این بود که آیا کشتی انحرافی غیرمجاز 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^۴ 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 پرونده فرانکل علیه شرکت مک اندروز، می‌توان به ضابطه مسیر معمول تکیه کرد. ملاک مسیر معمول، می‌تواند محل تفاسیر مختلفی واقع شود، به‌طوری که یک مسیر ممکن است برای یک خط کشتیرانی، مرسوم باشد اما برای خطوط دیگر مرسوم نباشد. ضمن این که حتی نوع کشتی نیز ممکن در تعریف مسیر معمول دخیل باشد؛ به‌عنوان نمونه یک مسیر معمولی برای یک کشتی نفتکش با دیگر کشتی‌ها متفاوت باشد.

¹ Frenkel v MacAndrews & Co Ltd [1929]

² لازم به ذکر است که در رویه 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 متصدی حمل را، انحراف تلقی نکرده‌اند.

³ Reardon Smith Line v Black Sea and Baltic Insurance (1939)

⁴ Lord porter

رویگرد نوینی که در این خصوص در محاکم انگلستان به چشم می‌خورد، به‌خوبی در پرونده گلین علیه مارگتسون^۱ منعکس شده است. در این پرونده، کشتی موظف بود که محموله پرتغال را از بندر مالاگا به بندر لیورپول برساند. وفق «بند آزادی انحراف»^۲ در بارنامه، کشتی می‌توانست در هر بندری که در مسیر بود، برای حمل محموله، مسافر و یا هر هدف دیگری پهلو بگیرد. به این ترتیب کشتی در بندر بورینا در سواحل شرقی اسپانیا پهلو گرفت، این امر منجر به این شد که کشتی با تاخیر به مقصد برسد و محموله پرتغال فاسد شود. در پی طرح دعوا توسط صاحب کالا، قاضی هاکینز^۳ در مرحله تجدیدنظر، متصدی حمل را به واسطه بند آزادی انحراف در بارنامه، از مسئولیت مبرا دانست. لکن در دادگاه استیناف، قضات به اتفاق بیان کردند که آنچه در وهله اول مورد توافق فرستنده کالا و متصدی حمل بوده است یک مسیر خاص (سفر خاص) است و بند آزادی را نمی‌توان توجیه‌کننده یک مسیر (سفر) کاملاً متفاوت دانست؛ به عبارت دیگر انحراف در صورتی مجاز است که مسیر جدید، به‌میزان قابل توجهی با مسیر اصلی هم‌پوشانی داشته باشد و تابع آن محسوب شود. قضات در این پرونده، نشان‌دادند که لزوم طی شدن «مسیر توافق‌شده» را یک اصل اساسی دانسته و آن را فدای تأمین منافع متصدی حمل نمی‌کنند، چه این مسیر، صراحتاً در قرارداد حمل درج شده باشد و چه آن که به‌صورت ضمنی و از اوضاع و احوال امر مشهود باشد. رویه قضایی انگلستان در این پرونده، ضابطه‌ی مهمی را بیان نمودند و آن این که حتی در فرض وجود بندهای آزادی انحراف در قرارداد، باز هم لازم است که مسیرهای انتخابی، «تابع مسیر توافق‌شده» باشد. این رای، گامی در محدود کردن دامنه آزادی عمل متصدیان حمل در انحراف بوده و قضات در آن، در پی ایجاد تعادل و توازن منافع میان صاحبان کالا و متصدیان حمل بوده‌اند.

مؤلفه دوم: نقش اختیار و اراده متصدی حمل در تحقق انحراف

یکی از شروط اصلی سرزنش‌پذیری انحراف، «اختیاری» و «داوطلبانه بودن» آن است و انحرافی غیرمجاز تلقی می‌شود که از روی سوءنیت، عامدانه و متقلبانه صورت گرفته باشد. در خصوص مفهوم گزاره «اختیاری بودن» در تعریف انحراف، دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد، برخی بیان داشته‌اند که انحراف، باید «عامدانه» صورت گرفته باشد و ملاک مشروع و یا غیرمشروع تلقی نمودن 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 رویه محاکم آمریکایی، جاری بوده است، این است که انحراف به عنوان 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 آمریکایی به مفهوم تقصیر تکیه نموده‌اند تا دکترین انحراف را گسترش دهند و سختگیری بیشتری را در خصوص انحراف، نسبت به متصدی حمل داشته باشند.

اختلافی که در رویه قضایی انگلستان در خصوص این شرط به چشم می‌خورد، پیرامون تعیین مصداق برای مفهوم عامدانه بودن می‌باشد، به‌گونه‌ای که در شماری از پرونده‌ها، سهل‌انگاری متصدی، در حکم عمد تلقی شده است و در برخی خیر. به‌عنوان مثال در پرونده تیت علیه لوی^۴ مالکان کشتی به دلیل قصور نمایندگان و مقامات اداره پست در کوبا، نتوانستند به به فرمانده کشتی اطلاع دهند که باید به بندر سن دومینگو بروند تا محموله دوم را بارگیری کند؛ به همین دلیل فرمانده ناآگاه کشتی، بدون بارگیری محموله دوم متعلق به چارترر (اجاره‌کننده کشتی)، از کوبا به سمت

¹ Glynn v Margetson [1892]

² Liberty to Deviate Clause

³ Hawkins J.

⁴ In Tait v Levi (1811)

انگلستان حرکت کرد. هنگامی که فرمانده از مراتب امر مطلع شد، برای بارگیری محموله دوم به بندر سن دومینگو بازگشت اما در مسیر بازگشت به گِل نشست و به محموله اش آسیب وارد شد؛ مجلس اعیان معتقد بود که این انحراف هم داوطلبانه و از روی عمد و هم ناموجه بوده است، علی‌رغم آن که فرمانده در این پرونده، هیچ‌گونه رفتار سرزنش‌آمیزی نداشت. لکن در پرونده‌ی ریوتینتو علیه کشتی‌های حامل بذر^۱ که فرمانده کشتی به دلیل بیماری، برداشت اشتباهی از دستورالعمل‌های ناوبری داشت و به دلیل این سهل‌انگاری، از مسیر تعیین‌شده در قرارداد منحرف شد؛ رأی دادگاه در نهایت این بود که این انحراف، انحراف ناموجه محسوب نمی‌شود (Ndi & Alawneh, 2013: 339-340).

مؤلفه سوم: فقدان دلیل موجه یا معقول؛ شرط اساسی در احراز انحراف

فقدان دلیل موجه

در رویه محاکم انگلستان، پس از طرح دکتترین انحراف و تا پیش از تصویب قانون حمل کالا از طریق دریا در سال ۱۹۷۱ میلادی، هرگونه انحراف کشتی از مسیر حمل، غیرمجاز بود مگر آن که از دید محاکم، «موجه» قلمداد می‌شد. بررسی آرای دادگاه‌های انگلستان، حاکی از این است که موجه قلمداد نمودن انحراف، در شرایطی صورت می‌گرفته است که پای نجات «کشتی» و «محموله» آن و یا «جان اشخاص» در میان بوده باشد.

قضات در پرونده اسکارامانگا علیه استمپ^۲، انحراف موجه را اینگونه تعریف کرده‌اند: «انحراف موجه، انحرافی است که به یک خطر قریب‌الوقوع که کشتی، محموله، خدمه و یا حیات سایر اشخاص را تهدید می‌کند، پاسخ می‌دهد». وفق رویه محاکم، این خطر قریب‌الوقوع، باید واجد وصف «واقعی بودن» بوده و زائیده ذهن و تصور متصدی حمل نباشد و برای احراز این امر، لازم است که به این پرسش کلیدی پاسخ داده شود که «چنانچه فرمانده شخص محتاطی بود آیا با وضعیتی که برای کشتی به وقوع پیوسته است در خواست کمک می‌کرده است یا خیر؟» (امید، ۱۳۵۲: ۳۱۳)؛ در صورت پاسخ مثبت به این پرسش، با وقوع انحراف، مسئولیتی متوجه متصدی حمل نبوده است. به‌عنوان نمونه در پرونده لاوایرو علیه ویلسون^۳، کشتی موظف بود که از میدا لورینت به مقصد چین حرکت کرده و از آنجا به فرانسه بازگردد. بنادر نام‌گذاری شده‌ای که کشتی امکان توقف در آن داشت شامل بنادر لورینت، پوندریجری و مدرس بود، لکن در مسیر حمل، کشتی برای حفظ ایمنی خود مجبور شد در بندر بنگال، پهلوی بگیرد؛ قاضی منسفیلد^۴ چنین انحرافی را به واسطه هدف آن (حفظ ایمنی)، موجه تلقی کرد. در پرونده لارنس علیه سیدبوتام^۵، در حالیکه بارنامه هرگونه 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 لارنس جی^۶ این انحراف را به سبب احراز خطر واقعی، قابل قبول دانست.

پس از تصویب قواعد لاهه (کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴)، برخی معتقد بودند که به‌علت سکوت این قواعد در خصوص انحراف، تغییر مسیر کشتی‌ها، مسئولیتی برای متصدیان حمل در پی ندارد، اما رویه قضایی انگلستان همچنان مقررات پیشین راجع به انحراف را اعمال می‌کرد. به‌عنوان مثال، در پرونده استگ لاین علیه فوسکول^۷ که در آن کشتی و محموله آن به واسطه انحراف گم شد، قاضی راسل^۸ اظهار داشت که انحراف غیرموجه، متصدیان حمل را، از هرگونه

^۱ Rio Tinto V Seed Shipping (1926)

^۲ Scaramanga & Co v Stamp (1880)

^۳ Lavabre v Wilson (1779)

^۴ Lord Mansfield

^۵ Lawrence v Sydebotham (1805)

^۶ Laurence J

^۷ Stag Line Vs. Foscolo (1932)

^۸ Lord Russel of Killowen

استناد به بندهای معاف‌کننده و یا محدود‌کننده مسئولیت، محروم می‌نماید و اگر قواعد لاهه، مترصد تغییراتی در این رویه 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 این که قوانین آنها را در انحراف آزاد گذاشته است، پذیرفته شود (Dahmani, 2021: 62). هم‌چنین در پرونده جونز گوئرو علیه فلاینگ کلیپر^۱، دادگاه به‌صراحت بیان نمود که کنوانسیون بروکسل، تغییری در مقررات راجع به انحراف، ایجاد نکرده است (Dahmani, 2021: 62). محدودیت‌های نشأت گرفته از این رویکرد سختگیرانه، در خصوص موارد مشروعیت انحراف و غیرموجه 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 لاهه‌ویزی بود - تجدیدنظری در ضابطه مزبور داشته و چارچوب نوینی را در خصوص موارد مجاز انحراف ارائه دهد، به‌گونه‌ای که با مناسبات تجارت بین‌الملل همخوانی بیشتری داشته باشد.

فقدان دلیل معقول

در نظام حقوقی انگلستان، گزاره انحراف معقول، نخستین بار در قانون حمل کالا از طریق دریا (۱۹۷۱) مطرح گردید. عباراتی که قانون حمل کالا از طریق دریا، برای توضیح مفهوم انحراف به‌کار می‌برد، مشابه عباراتی است که قواعد لاهه-ویزی برای همین منظور استفاده کرده است. بند دوم ماده ۴ قواعد لاهه‌ویزی^۲ عیناً در قانون حمل کالا از طریق دریا منعکس شده است. با وجود این، قانون حمل کالا از طریق دریا و نیز قواعد لاهه‌ویزی 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 نگردیده است (Al-Kabban, 1988: 32). خلأ قانونی در این زمینه موجب شد که رویه قضایی انگلستان، نقش تعیین‌کننده‌ای در تبیین این مفهوم ایفاء کند. به‌موجب این رویه، انحراف، زمانی معقول شناخته می‌شود که «آزمون معقول بودن»^۳ را با موفقیت سپری نماید؛ مقصود از گذراندن این آزمون آن است که احراز گردد 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 و منافع آنها را تأمین نماید، به‌عنوان انحراف معقول شناخته می‌شود، در غیر این صورت، انحراف، نامعقول خواهد بود.

در همین راستا، پرونده‌ی 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 محموله 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

¹ Jones and Guerra Vs. Flying Clipper (1954)

² در بند ۴ ماده ۴ قواعد لاهه - ویزی مقرر شده است:

«هرگونه انحراف برای نجات یا تلاش برای نجات جان یا مال در دریا، یا هرگونه انحراف معقول، نقض این قانون یا قرارداد

حمل تلقی نمی‌گردد و متصدی حمل و نقل مسئولیتی در قبال ضرر یا خسارت ناشی از آن نخواهد داشت.»

³ Reasonableness test

امتداد ساحل کورنیش، از خط سیر اصلی خود خارج شد و اندکی بعد به گل نشست و هم کشتی و هم محموله از بین رفتند. صاحب کالا، برای دریافت غرامت محموله ازدست‌رفته، اقامه دعوا کرد. متصدی حمل در دفاع از خود، چنین استدلال کرد که معنای انحراف معقول، طبق بند ۴ ماده ۴ قوانین لاهه نباید محدود به آنچه به‌طور معقول برای منافع هر دو طرف ضروری یا لازم است باشد، بلکه باید شامل هرگونه انحرافی گردد که فارغ از منافع طرفین، عقلانی باشد. در مقابل، وکیل صاحب کالا چنین استدلال کرد که پیاده‌کردن 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 پیاده‌کردن مهندسان در خلیج سنت‌ایوز، انحرافی مجاز بوده است، اما ادامه حرکت کشتی در سواحل کورنیش پس از پیاده‌کردن آنان، انحرافی غیرمعقول محسوب می‌شود (Dahmani, 2021: 62).

در همین پرونده، قاضی اتکین^۱ - که یکی از قضات تأثیرگذار در رویه 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 برعهده دارد، با در نظر گرفتن اوضاع و احوال، شرایط قرارداد و منافع همه 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 انحراف باشد (Valmas: 5). چنین دیدگاه‌هایی کمابیش بر دکترین انحراف اثر گذاشت و سبب شد دامنه انحراف کشتی، توسعه یابد. از این‌رو، پرونده 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 می‌نمایند.

با این مقدمه، وفق مفهوم مخالف ماده مزبور در قانون حمل کالا از طریق دریا، «انحراف غیرمعقول» هرگونه خروج کشتی از یک مسیر معمولی، بدون قصد نجات جان یا مال اشخاص خواهد بود (Sefara, 2014: 18). نکته درخور توجه آن است که در این قانون، انحرافات غیرمعقول 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 وجود انحراف نیز رخ دهد، نخواهد داشت (Tetley, 1963: 56). به‌طور کلی، انحراف معقول (بر اساس قواعد لاهه-ویزی)، دامنه 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)، به‌طوری که برخی دیدگاه‌ها حاکی از آن است که در نجات اموال ثالث، باید معقول بودن اقدام متصدی حمل نیز اثبات گردد (Ainuson, 2006: 45). البته چنین قیدی در ماده ۴ قواعد لاهه-ویزی 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 حوزه ناوبری نیست (Basijokas, 2012: 114)؛ بلکه مفهومی چندلایه است که با منافع اقتصادی طرفین قرارداد، الزامات ایمنی

¹ Lord Atkin

ناظر بر دریاها و حتی برخی تعهدات اخلاقی فراقاردادی، همچون لزوم حفظ جان انسان‌ها درهم‌تنیده است. این امر سبب شده است که نظام‌های حقوقی مختلف، از جمله نظام حقوقی ایران، در هنگامه تدوین مقررات ناظر بر حمل‌ونقل دریایی^۱، نگاه ویژه‌ای به مقوله انحراف داشته باشند. از این‌رو در جریان تهیه پیش‌نویس اولیه قانون دریایی ایران، این مفهوم مورد توجه مقنن قرار گرفت و یکی از مواد قانونی به‌صراحت بدان اختصاص یافت. مطابق بند ۴ ماده ۵۵ این قانون، «هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال و یا هرگونه انحراف معقول کشتی، نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود». همانگونه که ملاحظه می‌گردد، قانون دریایی ایران عیناً از ماده ۶ قواعد لاهه-ویزیبی تأسی کرده است، لذا مباحثی که در خصوص مقرر مزبور در ذیل بحث پیشین بیان شد، در خصوص بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران نیز جاری خواهد بود. بر اساس بند ۴ ماده 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، انحرافات که به‌طور کلی واجد وصف «معقولیت» باشند؛^۲ البته در این قانون ضابطه خاصی برای احراز این وصف ارائه نشده است. به‌عقیده نویسندگان حقوق دریایی، به‌کارگیری عبارت «هرگونه انحراف معقول» در این ماده‌ی قانونی، دریافت نیت واقعی قانونگذار را با مانع جدی مواجه ساخته و ناگزیر، برای تشخیص مصادیق، باید به «حس و گمان» روی آورد. از این‌رو، شایسته است که تفسیر قطعی از گزاره «انحراف معقول» به دادگاه‌ها سپرده شود تا با بهره‌گیری از دیدگاه‌های کارشناسان و اهل فن، مقصود اصلی مقنن را روشن نمایند (بنگرید به: نجفی‌اسفاد، ۱۳۹۵، ۲۱۱-۲۱۲).

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 نموده است. در خصوص حمل مسافر، به‌موجب ماده ۱۲۹ قانون دریایی ایران، فرمانده کشتی موظف است «... مستقیماً 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 گردیده، اما سایر انحراف‌ها، ولو «معقول» به‌رسمیت شناخته نشده‌اند. به‌نظر می‌رسد که 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 برنامه 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.

^۱ قانون دریایی ایران، در آذر ماه سال ۱۳۴۲ به مجلس شورای ملی تقدیم و در نهایت در تاریخ ۲۹ شهریور سال 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 اصلاحیه مجلس شورای اسلامی بر قانون دریایی در تاریخ ۱۳۹۱/۰۸/۱۶) می‌باشد.

^۲ عدم مسئولیت متصدی حمل، در فرض انحراف معقول (مشروع)، در سایه حمایت قوانین و معاهدات، ناشی از احسان و حسن‌نیت متصدی و به‌واسطه حکومت اصل همیاری در دریاهاست. برای مطالعه بیشتر، مراجعه کنید: عدالت‌فر، ایرج و پوریا شجاع و امیر خواجه زاده؛ «ارایه راهکار {های} کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در مواجهه با اماره مسئولیت»، مهندسی دریا، دوره ۱۹، شماره ۴۱، ۱۴۰۲، ص ۵۲.

از حیث آثار حقوقی انحراف بر قرارداد حمل نیز، میان قرارداد حمل کالا و مسافر، تفاوت‌هایی وجود دارد. در قرارداد حمل مسافر، انحراف به خودی‌خود سبب انفساخ قرارداد نمی‌گردد، بلکه در آن، اختیار تصمیم‌گیری در خصوص بقا یا عدم‌بقای قرارداد و مطالبه خسارات، به مسافر واگذار شده است. مفهوم مخالف قسمت اخیر ماده ۱۲۹ قانون دریایی، این معنا را به ذهن متبادر می‌کند که چنانچه انحراف، مجاز باشد، مسافر حق فسخ قرارداد یا مطالبه خسارت ناشی از آن را نخواهد داشت. برخی حقوقدانان با وحدت ملاک، بر این باورند که حکم مقرر در ماده ۱۲۹ در خصوص مسافر، قابل تسری به صاحب کالا نیز می‌باشد و مسئولیت متصدی حمل، در نهایت از نوع «مسئولیت محض» خواهد بود (ایزنلو، ۱۳۹۶: ۱۲۷-۱۲۹) با این حال، این رویکرد در حقوق ایران، با انتقاداتی مواجه گردیده و در رد آن ابراز شده است که ماده مزبور 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 (آقای و صاحب، ۱۴۰۰: ۵۸-۵۹) آثار عدول از آن نیز روشن نیست.

به‌طور 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 ماده ۳۸۶ قانون تجارت و با در نظر گرفتن مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی، از نوع مسئولیت مبتنی بر «فرض تقصیر» است (امید، ۱۳۵۲: ۲۵۶-۲۵۷؛ عدالت‌فر و دیگران، ۱۴۰۲: ۴۶) و بدین ترتیب، در فرض انحراف، متصدی را مقصر می‌دانند مگر عدم تقصیر خود را اثبات نماید و از مسئولیت مبرا گردد. لکن گروهی دیگر با استناد به همان مواد پیش گفته، قائل به «فرض مسئولیت» برای متصدی حمل هستند و وی را در هر حال، مسئول تلقی می‌نمایند، مگر آنکه عدم انتساب خسارات به خود را، به دلایلی همچون قوه قاهره، اثبات نماید (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؛ در حالی که ماده ۵۵ قانون دریایی، مستقیماً مسئولیت را بر «خود انحراف» بار کرده است، فارغ از آن که 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 مثابه «نقض اساسی قرارداد» حمل قلمداد می‌گردد، «حتی اگر کالا به‌موقع به صاحب کالا تحویل داده شود» (Alawneh, 2015: 28). توجیه این رویکرد «سخت‌گیرانه» که از «عرف دریانوردی بین‌المللی»، نشأت گرفته است (اشراقی آرانی، ۱۴۰۲: ۳۱) آن است که قصد انشاء طرفین قرارداد، نسبت به وضعیتی که پس از انحراف رخ می‌دهد، تسری پیدا نمی‌کند و قرارداد از لحظه انحراف به بعد، به کلی باطل خواهد بود. به علاوه یکی از مبانی مهم این دیدگاه، تعهد مبنایی متصدی حمل به وفاداری به مسیر تعیین شده در قرارداد حمل است. البته در نظام حقوقی انگلستان، برخی از حقوقدانان به این دیدگاه متمایل شده‌اند که «مادامی که کالا، بدون تاخیر و در وضعیت مناسبی به مقصد برسد، انحراف کشتی، اهمیتی نخواهد داشت» (Alawneh, 2015: 49) لکن این دیدگاه در رویه قضایی طرفداران چندانی ندارد. پذیرش این دیدگاه، انگاره‌ای را که حداقلی‌ترین پیامد هر انحراف را تأخیر در تحویل کالا می‌داند (محمدزاده وادقانی، ۱۴۰۰: ۸۴)، با تردید جدی مواجه می‌سازد. نکته مهم در حقوق ایران آن است که با توجه به بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی، همچون رویه قاطبه محاکم انگلستان، انحراف، «نقض اساسی قرارداد حمل» و یا به تعبیر حقوق داخلی، «نقض قرارداد باربری» است و دیگر اهمیتی نخواهد داشت که منجر به تاخیر شده باشد یا نشده باشد. البته در وهله اول، این نگاه بسیار متضربانه به نظر می‌آید (Somers-Joce, 2023: 1-2) اما از منظر تجارت بین‌الملل تا حد زیادی قابل توجیه است. در حقیقت مسیر توافق شده در قراردادهای حمل، نه تنها تعیین‌کننده زمان تحویل کالا است، بلکه مستقیماً بر وضعیت پوشش بیمه کالا و ریسک‌ها و منافع طرفین قرارداد اثرگذار است. انحراف

نامشروع، نظم لازم برای اجرای یک قرارداد را برهم می‌زند و دقیقاً به‌همین دلیل است که دادگاه‌های انگلستان، علی‌رغم عدول از «دکترین نقض اساسی» در قواعد عمومی قراردادهای، این دکترین را به‌طور 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 ماده ۵۵ قانون دریایی، که در خصوص انحرافات مجاز، اشعار داشته است «... انحراف معقول... نقض و تخلف از مقررات این فصل و قرارداد باربری نیست و متصدی باربری مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود»، هرگونه انحراف، که بدون قصد نجات «جان» یا «مال» بوده یا «انحراف معقول» تلقی نشود را همانند محاکم انگلستان، «نقض اساسی قرارداد» حمل دانست. عبارت «نقض قرارداد باربری» در این ماده، این برداشت را تا حد زیادی تقویت می‌نماید. بنابراین در حقوق ایران نیز پس از انحراف غیرمجاز کشتی از مسیر حمل، قرارداد حمل منفسخ می‌شود و نظیر حقوق انگلستان، متصدی حمل، حق استناد به شروط «تحدیدکننده» یا «معاف‌کننده» مسئولیت را نخواهد داشت (برای نظر مخالف، ر.ک. آقای و صاحب، ۱۴۰۰: ۶۱-۶۲).

به عقیده نویسندگان حقوق، در حقوق ایران، مسئولیت متصدیان حمل دریایی، از نوع «مسئولیت محض^۱» است (ایزنلو، ۱۳۹۶: ۱۲۹؛ آقای و صاحب، ۱۴۰۰: ۶۱؛ اشراقی، ۱۳۹۸: ۳۷۷) و از آنجایی که انحراف کشتی از مسیر را می‌توان به‌خودی‌خود، یک «فعل زیان‌بار» به‌شمار آورد، فرستنده کالا برای مطالبه 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، بر خلاف حقوق انگلستان که متصدی حمل را مسئول «کلیه» خسارات پس از انحراف می‌داند (Yang, 2022 : 25)، در حقوق ایران مسئولیت محض متصدی حمل، نه به کلیه خسارات که وفق دلالت التزامی بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی، به خساراتی محدود می‌شود که «ناشی از انحراف» باشد.

همانگونه که ملاحظه می‌گردد، رویکرد طرفداران مبنای «فرض مسئولیت» با ظاهر قانون و رویه محاکم انگلستان، هماهنگی بیشتری دارد. چنین رویکردی، افزون بر آن که زیان‌دیده را از دشواری اثبات تقصیر متصدی حمل رهایی می‌بخشد، هزینه‌های اثبات دعوا را نیز کاهش داده 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. از این‌رو، به‌نظر می‌رسد تفسیر مقررات حقوق ایران بر مبنای «فرض مسئولیت»، در جهت کارآمدی و امنیت حقوقی قراردادهای حمل دریایی، تاثیر بیشتری داشته باشد.

شایان ذکر است که «آئین‌نامه انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان و خدمه کشتی» (موضوع ماده ۸۶ اصلاحی قانون دریایی ایران) که در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۷ به تصویب هیئت وزیران رسیده است، در بند ۱۶ ماده ۴، «هرگونه فعل یا ترک فعل دیگری که به‌طور متعارف موجب اختلال یا تهدید ایمنی یا امنیت اشخاص، اموال یا کشتی در دریا یا حفظ محیط زیست دریای گردد» را «تخلف انضباطی» قلمداد کرده است. بر اساس این آئین‌نامه، انحراف در مواقعی که نجات «اشخاص»، «اموال» یا «محیط زیست» ایجاب می‌نماید، 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 می‌گردد. نکته درخور توجه آن است 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 ماده ۵۵ قانون دریایی، مسئول شناخته شود. به‌عنوان نمونه، می‌توان وضعیتی را متصور بود که در آن، کشتی در مسیر خود، با تهدیدی جدی برای «ایمنی خود کشتی»

¹ Strict liability

مواجه می‌شود و فرمانده به‌ناچار و به‌منظور پرهیز از خطر، مسیر را تغییر می‌دهد. این اقدام فرمانده، از حیث انتظامی، نه‌تنها تخلف محسوب نمی‌شود، بلکه فرمانده در صورت عدم انجام آن، مسئول است. اما از حیث حقوقی، مشروعیت این تغییر مسیر، ذیل بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. ماده مزبور، انحرافات مجاز را به دو دسته محدود ساخته است: نخست، انحراف به‌منظور «نجات جان انسان‌ها» و «حفظ اموال» و دوم، هرگونه «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 گزاره «حفظ اموال» در بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی، «ایمنی خود کشتی» را نیز، مالی دانست که حفظ آن، هم به‌نفع متصدیان حمل و هم به‌نفع صاحبان کالا است. این استدلال از حیث لغوی قابل پذیرش است اما رویه قضایی بین‌المللی و از جمله قواعد لاهه-ویزی، عمدتاً گزاره «اموال» را، ناظر بر محموله کشتی می‌دانند و نه خود کشتی. این ابهام، زمینه‌ساز آن می‌شود که محاکم در مواجهه با انحراف فرمانده برای حفظ «خود کشتی» و یا «ایمنی» آن، به‌سادگی با استناد به ظاهر بند ۴ ماده 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. به‌نظر می‌رسد برای حل این تعارض، چاره‌ای جز دست‌یازیدن به مفهوم «انحراف معقول» در بند ۴ ماده 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، را در زمره «انحراف معقول» قرار داد (نجفی‌اسفاد، ۱۳۹۷: ۲۱۱-۲۱۲؛ آقای‌وصاحب، ۱۴۰۰: ۵۰)؛ چرا که حفظ «خود کشتی»، شرط فیزیکی بقای محموله و انجام تعهد متصدی حمل است. به‌عبارت روشن‌تر، «ایمنی کشتی» را باید به‌عنوان مقدمه «حفظ اموال» (محموله) تلقی کرد، نه امری مستقل و خارج از شمول ماده ۵۵ قانون دریایی. هرچند اگر مقنن قصد داشت «حفظ ایمنی کشتی» را نیز جزو مصادیق انحراف مجاز قرار دهد، باید به‌صراحت آن را در ماده ۵۵ می‌آورد؛ لذا لازم است مقنن با اصلاح قانون یا آیین‌نامه، برای مرتفع‌ساختن این سیاست دوگانه در قبال فرمانده و متصدی حمل، چاره‌ای بیندیشد.

گفتنی است که ماده 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، آیین‌نامه انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان و خدمه کشتی (مصوب ۱۳۹۹) معیار «مسیرهای متعارف دریایی» را به‌جای مسیر مستقیم در نظر گرفته است (بند ۵ ماده ۴). این وضعیت می‌تواند منجر به بروز اختلاف در رویه قضایی گردد، 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 هیأت‌های انتظامی تخلفی به‌دنبال نداشته باشد. با این حال، همین اقدام، از منظر ماده ۱۲۹ قانون دریایی که معیار را «مسیر مستقیم جغرافیایی» قرار داده است، خروج از مسیر مجاز محسوب شده و فرمانده را در صورت بروز خسارات، در معرض مسئولیت حقوقی و جبران خسارت قرار دهد. دادگاه عالی انگلستان نیز در یکی از آراء مهم خود در پرونده شرکت بامسئولیت محدود آلیانسا علیه شرکت SA آمریکا (۲۰۱۹)، اشعار داشته است که دیگر، هرگونه 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 «دماغه 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). نکته قابل توجه در این پرونده آن است که در تشخیص مسیر حمل، همچنان «مسیر مستقیم جغرافیایی»، قاعده اصلی

و نقطه عزیمت است (Basijokas, 2012 : 118) و اگر متصدی حمل بخواهد مسیر غیرمستقیمی را برگزیند، بار اثبات متعارف بودن این مسیر جدید بر عهده خودش است. بدیهی است که این رویکرد که دامنه انحراف جغرافیایی را توسعه می‌بخشد، به‌نحوبیشتری منافع متصدیان حمل را تامین می‌کند و چندان باب میل صاحبان کالا نیست؛ بنابراین در عمل باید دید که چقدر مورد استقبال رویه 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. راه حل منطقی‌تر آن است که از رویکرد محاکم انگلستان در پرونده 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 ماده ۱۲۹ قانون دریایی و آیین‌نامه انضباطی، از یک‌سو 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 هرگونه تغییر مسیر و تضعیف حقوق صاحبان کالا تبدیل شود.

آخرین تلاش‌های تقنینی در حوزه مقررات ناظر بر حمل دریایی در نظام حقوقی ایران، به ارائه «لایحه کشتیرانی تجاری ایران»^۱ توسط وزارت راه و شهرسازی به هیئت دولت، در تاریخ ۱۴/۰۴/۱۴۰۰ بازمی‌گردد.^۲ این لایحه در ۳۵۰ ماده تنظیم گردیده و مطابق ماده ۳۵۰ آن، از تاریخ لازم‌الاجرا شدن، کلیه مقررات مغایر از جمله قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، به انضمام کلیه اصلاحات و الحاقات بعدی آن، نسخ می‌گردد. ماده ۱۱۱ لایحه مزبور - که در ذیل مقررات ناظر بر حمل کالا جای گرفته است - اشعار می‌دارد: «هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات یا مجاهدت در حفظ جان انسان و اموال یا هرگونه انحراف متعارف از مسیر، نقض یا تخلف از مقررات این فصل یا قرارداد حمل و نقل 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 لاهه-ویزی از گزاره «انحراف معقول» بهره برده است، گزاره نوینی تحت‌عنوان «انحراف متعارف» را مورد پیش‌بینی قرار داده است.

شایان ذکر است که نه تنها در نظام حقوقی انگلستان، بلکه در مهم‌ترین اسناد بین‌المللی ناظر بر حمل دریایی کالا، یعنی قواعد لاهه، لاهه-ویزی، هامبورگ و 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 ترجمه واژه «Reasonable deviation» از قواعد لاهه-ویزی باشد؛ لکن با عنایت به این که «معقول بودن» و «متعارف بودن» دو مفهوم کاملاً مجزا با بار معنایی متفاوت هستند، دور از احتمال نیست که مقنن در این زمینه، از ضابطه عمومیت‌یافته بین‌المللی عبور کرده و قصد وضع ضابطه‌ای نوین را داشته است. در مجموع این تغییر در وصف انحراف، می‌تواند چالش‌هایی را در رویه قضایی کشور ایجاد نماید زیرا مواقعی است که انحراف وصف عقلانی (معقولیت) ندارد، اما مبتنی بر عرف و عادت تجاری است و بالعکس ممکن است بعضاً عملی غیرمتعارف، در شرایط و اوضاع و احوال خاص، «معقول»

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

^۲ به پیشنهاد شماره ۵۳۷۱۹/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۳۹۸/۰۴/۱۸ وزارت راه و شهرسازی و با همکاری وزارت دادگستری و معاونت حقوقی رئیس جمهور. برای مطالعه بیشتر رک :

شمرده شود. بنابراین مفهوم «انحراف متعارف» به دلیل نوپدید بودن، زمان زیادی را برای شناسایی مفهوم خود از محاکم خواهد گرفت، درحالی که مفهوم «انحراف معقول»، به واسطه وجود رویه قضایی بین‌المللی و آرای متعدد، توانسته است تا حد زیادی، مفهوم خود را تثبیت کند و جایگاه خود را در رویه قضایی بیابد. بنابراین اگر قرار است که این لایحه در آینده نزدیک به تصویب برسد، بهتر است که مقنن با حذف گزاره نارسا و بی‌سابقه «انحراف متعارف» و جایگزینی ضابطه عمومی و شناخته‌شده «انحراف معقول»، با اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی همسو باشد.

ماده ۱۹۹ لایحه 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 می‌گردد، انحراف کشتی حامل مسافر، در چهار فرض «توافق طرفین»، «حفظ حیات انسان‌ها»، «حفظ اموال» و «حفظ محیط‌زیست» پذیرفته شده است. مورد اخیر، یعنی امکان انحراف به جهت «حفظ محیط‌زیست»، سابقاً در قواعد روتردام در خصوص حمل کالا پیش‌بینی شده بود^۱ (Zhao, 2013 : 6) و گنجاندن آن در لایحه کشتیرانی تجاری ایران، اقدامی شایسته و هم‌سو با تحولات نوین حقوق حمل‌دریایی به‌شمار می‌رود. با این حال، عدم تصریح به این امر در ماده ۱۱۱ لایحه که ناظر بر انحراف کشتی حامل «کالا» است، می‌تواند محل نقد قرار گیرد، هرچند که با توجه به گزاره «یا هر گونه انحراف متعارف از مسیر»، می‌توان انحراف به‌قصد «حفظ محیط‌زیست» را در زمره انحرافات متعارف و در نتیجه مجاز، تلقی نمود. 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، ماده مزبور با ابهاماتی در نحوه نگارش مواجه است که می‌تواند زمینه‌ساز برداشت‌های ناصوابی گردد؛ به‌گونه‌ای که این گمان را ایجاد می‌کند که هر سه نوع انحراف (به‌جز توافق طرفین)، منوط به موافقت مسافر شده است. این برداشت از گزاره «تنها در صورت توافق طرفین با رعایت مقررات مربوط» به ذهن متبادر می‌گردد، کمالینکه در انتهای ماده نیز تصریح شده است که اگر مسافر انحراف کشتی از مسیر را نپذیرد، تعهدی در پرداخت کرایه به متصدی حمل نداشته و می‌تواند خسارت‌های وارده را مطالبه نماید. به‌نظر می‌رسد اصلاح واژه «تنها» به واژه «یا» از سوی مقنن، می‌تواند از تضییق احتمالی دامنه شمول ماده در آینده جلوگیری کند و آن را با اهداف حمایتی قانون‌گذار هم‌سو سازد. بررسی آخرین وضعیت لایحه کشتیرانی تجاری، نشان می‌دهد که این لایحه در حال حاضر، در کمیسیون حقوقی دولت مسکوت مانده است و چشم‌انداز مشخصی در خصوص آینده 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. رویه 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، به‌معنای تصمیم‌عامدانه متصدی حمل در انحراف است و شامل اشتباهات سهوی حامل نمی‌شود. «غیرموجه بودن» نیز به معنای نبود دلایل مشروع برای انحراف (همچون نجات جان یا مال) می‌باشد. با الحاق انگلستان به کنوانسیون لاهه، ضابطه‌ی «انحراف

¹ Article 17(3)(n) of the Rotterdam Rules

نامعقول» جایگزین ضابطه‌ی انحراف ناموجه شده و آزادی عمل بیشتری به متصدیان حمل در انحراف اعطا گردید. با وجود حمایت گسترده انگلستان از متصدیان حمل، محاکم این کشور در خصوص «انحراف از مسیر» رویکرد سخت‌گیرانه‌ای را اتخاذ نموده‌اند و هرگونه انحراف نامشروع متصدی حمل را «نقض اساسی قرارداد حمل» می‌دانند؛ هرچند این رویکرد مورد نقد واقع شده است، اما همچنان در قاطبه‌ی محاکم انگلستان مورد استفاده قضات است. در ایران، هم‌آوا با حقوق انگلستان، انحراف کشتی از مسیر حمل، «نقض قرارداد باربری» محسوب شده و متصدی حمل را مسئول خسارات ناشی از انحراف می‌نماید. لازم به ذکر است که هر دو نظام حقوقی ایران و انگلستان، با وجود تفاوت‌های بنیادین در خاستگاه نظری، به واسطه پیوستن به کنوانسیون لاهه، در زمینه قوانین ناظر بر حمل‌ونقل دریایی، اشتراکات قابل توجهی دارند. انگلستان، به عنوان یک کشور تمام‌عیار دریایی، طی سال‌های متمادی، توانسته است که یک رویه قضایی جامع و غنی در خصوص مفاهیم حمل‌ونقل دریایی، از جمله مفهوم «انحراف» ارائه نماید. این رویه غنی، برای کشوری همچون ایران، که عمده مبادلات تجاری آن از طریق دریا صورت می‌گیرد، بسیار فایده‌مند است. نظام حقوقی ایران می‌تواند با نگاهی هوشمندانه به رویه قضایی انگلستان، بسیاری از مفاهیم کلیدی موجود در قانون دریایی خود از جمله «انحراف معقول» را ضابطه‌مند نماید و از دستاوردهای کارآمد آن در جهت حل چالش‌ها و تعارضات قانونی خود بهره‌بردار؛ به ویژه به این جهت که رویه قضایی انگلستان، همواره سعی کرده است که میان منافع «صاحبان کالا» و «متصدیان حمل» موازنه برقرار کند و از رهگذر ارائه معیارهای دقیق و منسجم، زمینه تفسیر یکنواخت مقررات حمل دریایی و کاهش اختلافات قضایی را فراهم آورد.

منابع

- آقای، سارا؛ صاحب، طیب (۱۴۰۰). «آثار حقوقی انحراف ناموجه از مسیر بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل کالا: بررسی تطبیقی حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹»، نشریه پژوهش‌های حقوق تطبیقی، سال ۲۵، شماره ۴ (پیاپی ۱۱۴)، صص ۴۷-۶۷.
- اشراقی‌آرانی، مجتبی (۱۳۹۸). «مسئولیت مدنی متصدیان حمل بین‌المللی ناشی از اجرای نادرست تشریفات گمرکی»، مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۹، شماره ۳، صص ۳۶۹-۳۸۷.
- اشراقی‌آرانی، مجتبی (۱۴۰۲). «انتقال بار میان وسایل حمل (ترانشیپمنت): بررسی اسباب و آثار آن در حقوق حمل‌ونقل»، پژوهش حقوق خصوصی، دوره ۱۱، شماره ۴۳، صص ۹-۴۱.
- امید، هوشنگ (۱۳۵۲). حقوق دریایی، تهران: مدرسه عالی بیمه، جلد ۱.
- ایزانلو، محسن (۱۳۹۶). «دکترین انحراف در حقوق دریایی: مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، فرانسه، انگلیس و آمریکا و کنوانسیون‌های بین‌المللی»، مجله حقوقی بین‌المللی، سال ۳۴، شماره ۵۶، صص ۱۱۱-۱۴۰.
- عدالت‌فر، ایرج؛ شجاع، پوریا؛ خواجه‌زاده، امیر (۱۴۰۲). «ارایه راهکارهای کاهش مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در مواجهه با آماره مسئولیت»، مهندسی دریا، دوره ۱۹، شماره ۴۱، صص ۴۲-۵۸.
- کامل، حمید (۱۳۹۹). «اوصاف و ماهیت حقوقی قرارداد حمل‌ونقل کالا با امعان‌نظر در حقوق و تکالیف متصدی حمل‌ونقل از منظر قانون مدنی و قانون تجارت»، فصلنامه علمی فقه و حقوق نوین، دوره یک، شماره ۳، صص ۱۵-۳۰.
- محمدزاده وادقانی، علیرضا (۱۳۸۱). «مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۵۵، صص ۶۹-۱۰۱.

نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۵). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، تهران: انتشارات سمت.

نوری یوشانلوئی، جعفر؛ حسین، سمیراسادات (۱۴۰۲). «تحلیل حقوقی قابلیت دریانوردی در قراردادهای حمل و نقل دریایی کالا (بارنامه و چارترپارتنی)»، مطالعات حقوقی، دوره ۱۵، شماره ۲، صص ۱-۳۶.

آیین‌نامه انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان و خدمه کشتی (موضوع ماده ۸۶ قانون دریایی ایران)، مصوب ۱۳۹۹/۱۲/۱۷.
قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳ با اصلاحات و الحاقات بعدی.

Aghaei, Sara; Saheb, Tayyebbeh (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), pp. 47-67. (in Persian)

Ainuson, K. G. (2006). The Hamburg Rules: Did it increase the liability of the carrier?

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.

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.

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

Carriage of Goods by Sea Act (COGSA 1971)

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, Iraj; Shoja, Pouria; Khajeh-Zadeh, Amir (2023). "Proposing Solutions to Reduce the Carrier's Liability in Maritime Transport When Facing the Presumption of Liability." *Marine Engineering*, Vol. 19, No. 41, pp. 42-58. (in Persian)

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

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

- Eshraghi Arani, Mojtaba (2023). "Transshipment of Goods: A Study of Its Causes and Effects in Transport Law." *Private Law Research*, Vol. 11, No. 43, pp. 9-41. (in Persian)
- Eyzanlou, Mohsen. (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. pp. 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.
- Hubbard, J. (1986). *Deviation in contracts of sea carriage: after the demise of fundamental breach*. *Victoria U. Wellington L. Rev.*16, 147.
- 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)
- Kamel, Hamid (2020). "Characteristics and Legal Nature of the Contract for Carriage of Goods with Emphasis on the Rights and Duties of the Carrier from the Perspective of Civil Code and Commercial Code." *Scientific Quarterly of Modern Jurisprudence and Law*, Vol. 1, No. 3, pp. 15-30. (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, Alireza (2002). "Liability of the Maritime Carrier." *Journal of the Faculty of Law and Political Science*, Vol. 55, pp. 69-101. (in Persian)
- 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, Morteza. (2014). *Maritime Law*. 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, Jafar; Hossein, Samira Sadat. (2023). "A Legal Analysis of Seaworthiness in Maritime Transport Contracts (Bill of Lading and Charter Party)." *Legal Studies*, 15(2).pp. 1-36. (in Persian)
- Omid, Houshang. (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.

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 (Doctoral dissertation, University of Oxford).

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>

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

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.

Zhao, L. (2013, August). Liability Regime of the Carrier under the Rotterdam Rules. In *International Forum on Shipping, Ports and Airports: Trade, Supply Chain Activities and Transport: Contemporary Logistics and Maritime Issues*, Hong Kong Polytechnic University.

Zhou, B. (2014). Carrier's Obligations and Liabilities in International Sea Carriage: A Comparative Study of the Nordic Maritime Codes, Chinese Maritime Code and Rotterdam Rules.