

دکترین «انحراف» در حقوق دریایی: مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، فرانسه، انگلیس و امریکا و کنوانسیون‌های بین‌المللی

محسن ایزانلو*

شناسه دیجیتال اسناد (DOI): 10.22066/cilamag.2017.25167

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۷/۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۶/۱۳

چکیده

دکترین انحراف، دکترین مشهوری در حقوق دریایی و بیمه دریایی است. انحراف متصدی حمل از مسیر حمل برحسب آنکه موجه یا ناموجه باشد، آثار متفاوتی دارد. انحراف موجه سبب معافیت متصدی حمل از مسئولیت و انحراف ناموجه سبب تشدید مسئولیت او می‌شود. در بیمه دریایی هم، انحراف ناموجه از مسیر، سبب معافیت بیمه‌گر از جبران خسارت می‌شود. کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل، اغلب آثار انحراف موجه را بررسی کرده‌اند اما در مورد آثار انحراف ناموجه ساکت‌اند. در سکوت کنوانسیون‌ها و قوانین داخلی، بر سر آثار انحراف ناموجه، اختلاف ایجاد شده است. در کامن‌لا، انحراف ناموجه سبب تشدید مسئولیت متصدی حمل می‌شود و برعکس، در حقوق فرانسه، انحراف ناموجه، اثری در تشدید مسئولیت ندارد. در سکوت قانون دریایی ایران، به نظر می‌رسد، گرایش موجود در کامن‌لا، هم از آن جهت که بیان‌کننده عرف کلی حقوق دریایی است و هم از این بابت که با سابقه فقهی مسئولیت امین تناسب بیشتری دارد، قابل پذیرش است. در این مقاله، آثار انحراف موجه و ناموجه در حقوق ایران، انگلیس، فرانسه و امریکا و همچنین کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل (مقررات لاهه، هامبورگ و روتردام) و در عین حال، طی دو بخش، شروط مربوط به آزادی انحراف و اثر انحراف در بیمه دریایی بررسی شده است.

واژگان کلیدی

دکترین انحراف، انحراف موجه و ناموجه، کنوانسیون‌های حمل و نقل دریایی، بیمه دریایی، تعدی و تفریط امین، شرط عدم مسئولیت

مقدمه

انحراف به‌طور سنتی به معنای تغییر مسیر جغرافیایی حمل کالا توسط متصدی حمل‌ونقل تعریف شده است و به دلیل آثار مهمی که در حقوق حمل‌ونقل دارد، دکترینی به نام دکترین انحراف^۱ شکل گرفته است. انحراف می‌تواند موجه یا ناموجه باشد. کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل، اغلب به اثر انحراف موجه پرداخته‌اند و آن را از اسباب معافیت متصدی از مسئولیت دانسته‌اند. این معافیت، مصداقی از تأثیر اضطرار در مسئولیت مدنی است و این در حالی است که بر اساس قوانین داخلی برخی کشورها و از جمله حقوق ایران، اضطرار به‌خودی‌خود، رافع مسئولیت مدنی نیست. از سوی دیگر، کنوانسیون‌های بین‌المللی (به‌جز کنوانسیون روتردام که لازم‌الاجرا نشده است) به اثر انحراف ناموجه نپرداخته‌اند و حقوق داخلی کشورهای مورد مطالعه در این زمینه متفاوت است: در حالی که در حقوق فرانسه، انحراف ناموجه به‌خودی‌خود باعث تشدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نمی‌شود، در حقوق انگلیس و آمریکا انحراف ناموجه باعث تشدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل کالا می‌شود و او را از استناد به قواعد تحدید و معافیت از مسئولیت منع می‌کند. باوجود این، آرای محاکم درباره محدود تشدید مسئولیت متصدی یکسان نیست. قانون دریایی ایران هم به تبع قواعد لاهه درباره اثر انحراف ناموجه ساکت است و در حقوق داخلی این پرسش مطرح است که آیا با توسل به قواعد مسئولیت امین می‌توان مسئولیت متصدی را پس از انحراف به دلیل تعدی و تفریط، مسئولیت مطلق دانست یا نه؟ و آیا این مسئولیت مطلق بر فرض پذیرش به انحراف جغرافیایی محدود می‌شود یا سایر تخلفات متصدی حمل‌ونقل را هم دربرمی‌گیرد؟ از سوی دیگر، اغلب بارنامه‌ها حاوی شروطی درباره انحراف هستند که متصدی حمل‌ونقل را در انحراف از مسیر، آزاد می‌گذارند. رویه محاکم در انگلیس، آمریکا و فرانسه درباره مفهوم، حدود اعتبار و اثر این شروط، متفاوت است. سرانجام آنکه انحراف برحسب موجه یا ناموجه بودن، در بیمه دریایی هم آثاری دارد. در واقع، دکترین انحراف در مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل دریایی هم، در بیمه دریایی ریشه دارد.

به این ترتیب در این مقاله پس از بحث درباره مفهوم و انواع انحراف، آثار انحراف موجه و ناموجه در مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل دریایی مطالعه خواهد شد و پس از آن، حدود اعتبار و اثر شروط مربوط به انحراف و سپس اثر انحراف در بیمه دریایی بررسی خواهد شد و در هر مورد، تا حد ممکن، موضع کنوانسیون‌های بین‌المللی، حقوق فرانسه، حقوق انگلیس و آمریکا، و حقوق ایران به‌طور جداگانه مطالعه می‌شود.

۱. مفهوم و انواع انحراف

۱-۱. مفهوم انحراف

سفر دریایی از بندر مبدأ شروع و به بندر مقصد، خاتمه می‌یابد. متصدی حمل‌ونقل یا موجر، چه در قرارداد حمل‌ونقل و چه در قرارداد اجاره کشتی^۲ باید مسیر تعیین‌شده در قرارداد را طی کند. چنانچه مسیر حمل در قرارداد مشخص نشده باشد، چنین فرض می‌شود که مسیر مناسب حمل، خط مستقیم جغرافیایی از بندر مبدأ به بندر مقصد است مگر آنکه عرف دریانوردی یا حتی عرف خاص برخی از شرکت‌های کشتی‌رانی به گونه دیگری باشد. در دعوی ریدن/اسمیت لاین علیه شرکت بیمه عمومی دریایی سیاه و بالتیک^۳ (۱۹۳۹)، فرمانده نفت‌کش به منظور عملیات سوخت‌گیری، مسیر مستقیم خود را به مسیر دیگری تغییر داد. مجلس لردان اعلام کرد، از آنجاکه ۲۵ درصد کشتی‌ها در آن مسیر، چنین رویه‌ای دارند، انحرافی از مسیر صورت نگرفته است.^۴ قانون دریایی ایران در بخش حمل‌ونقل کالا (باربری دریایی) ضمن بیان حکم انحراف موجه، در تعریف مسیر صحیح، سکوت کرده و بنابراین ظاهراً تعیین آن را به عرف و توافق طرفین واگذار کرده است، اما ماده ۱۲۹ این قانون در فصل حمل‌ونقل مسافر، تحت عنوان «الزام به تعقیب مسیر» مقرر می‌دارد:

«فرمانده 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».

بنابراین، قانون، متصدی حمل دریایی را ملزم می‌کند که در مسیر مستقیم حرکت کند. اما این قاعده امری نیست و امکان توافق مخالف آن وجود ندارد. اما همانند آنچه در حقوق انگلیس می‌گذرد باید بر این اعتقاد بود که نه تنها توافق طرفین، بلکه عرف مخالف هم می‌تواند مجوز تغییر مسیر مستقیم باشد زیرا «متعارف بودن امری در عرف به منزله تصریح در عقد است».

به این ترتیب، برای تعیین مسیر کشتی باید به ترتیب، توافق طرفین، رویه معاملاتی سابق طرفین و عرف دریانوردی و در فقدان این عوامل، مسیر مستقیم میان دو نقطه مبدأ و مقصد، ملاک قرار گیرد.^۵ تغییر مسیر جغرافیایی سفر توسط کشتی به شرح فوق، انحراف نام دارد.

2. John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pearson/Longman, 2008, p. 17; McNair et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 17th Ed., Sweet & Maxwell, 1964, p. 259.

3. *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance*

4. Wilson, *op. cit.*, p. 16.

5. McNair et al., *op. cit.*, p. 259.

۲-۱. انواع انحراف

الف. انحراف جغرافیایی و غیرجغرافیایی

انحراف به‌طور سنتی به معنای انحراف جغرافیایی^۶ است. انحراف جغرافیایی، از حیث مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل، معنای عام و خاص دارد. در معنای خاص، تغییر مسیر کشتی از مسیر قراردادی یا متعارف است بدون آنکه مقصد کشتی تغییر کند. در معنای وسیع، تغییر مقصد کشتی هم انحراف محسوب می‌شود. برای مثال اگر قرار بود کشتی از بندر (الف) به بندر (ب) سفر کند و فرمانده تصمیم خود را عوض کند و بندر نهایی را بندر (ج) قرار دهد، انحراف رخ داده است. باوجود این، در بیمه دریایی، همچنان که خواهد آمد، تغییر مقصد - که در زبان انگلیسی از آن با نام تغییر سفر^۷ یاد می‌شود - غیر از انحراف است و آثار متفاوتی دارد (ن.ک: بخش ۵). انحراف غیرجغرافیایی^۸ به نقض برخی دیگر از تعهدات متصدی حمل‌ونقل اطلاق می‌شود. برای مثال، متصدی حمل، تنها در صورت موافقت ارسال‌کننده می‌تواند کالا را بر روی عرشه حمل کند. اگر بدون اجازه ارسال‌کننده یا علی‌رغم ممنوعیت از حمل کالا بر روی عرشه، کالا را بر روی عرشه کشتی حمل کند از تعهد خود تخلف کرده است. همچنین متصدی حمل موظف است کالا را به‌موقع حمل کند. تأخیر در طی مسیر، تخلف است و انحراف محسوب شده است. بسیاری از دادگاه‌ها به‌ویژه در امریکا از این موارد، تحت عنوان شبه‌انحراف^۹ یاد می‌کنند تا آثار انحراف را بر این موارد هم بار کنند^{۱۰} (ن.ک: آثار انحراف ناموجه). اکنون این پرسش مطرح می‌شود که غیر از تغییر جغرافیایی مسیر، تخلف از چه نوع تعهداتی مشمول عنوان انحراف در معنای وسیع قرار می‌گیرد. همچنان که گفته شد، حمل کالا بر روی عرشه و تأخیر در حمل، مشمول عنوان انحراف قرار داده شده است.^{۱۱} اما عدم قابلیت دریاوردی کشتی را مشمول عنوان انحراف ندانسته‌اند.^{۱۲} از سوی دیگر، برخی آرای محاکم امریکایی، تحویل کالا به شخص غیرمستحق را در حکم انحراف دانسته‌اند؛^{۱۳} درحالی که برخی دیگر، این مورد را مصداق

6. Geographical Deviation

7. Change of Voyage

8. Non-Geographical Deviation

9. Quasi-deviation

10. Wilson, *op. cit.*, p. 17, note 51; Morgan, "Unreasonable Deviation under COGSA", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 9, n. 4. 1977-1978. p. 482.

11. Wilson, *ibid.*

12. *Iligan Integrated Steel Mills, Inc. v. SS John Weyerhaeuser* (2nd Circuit 1974) cf.: Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 4th Ed., Thomson-West, p. 640, note 32. 2003.

13. William Tetley, *Marine Insurance Cargo Claims*, Thomson-Carswell, 4th ed., vol. 2, 2008.

شبه‌انحراف ندانسته‌اند.^{۱۴}

برخی از نویسندگان پیشنهاد کرده‌اند که تخلف عمدی متصدی، که کالا را در معرض خطر شدید قرار دهد، در حکم انحراف باشد.^{۱۵}

ب. انحراف موجه و ناموجه^{۱۶}

این اصطلاحات در حقوق انگلیس ریشه دارد و نویسندگان ایرانی هم به جای انحراف معقول و غیرمعقول از همین اصطلاحات استفاده کرده‌اند.^{۱۷}

هدف از انحراف موجه، نجات جان اشخاص در دریاست. انحراف به منظور نجات کشتی دیگر، مشروط بر اینکه نجات جان اشخاص به آن وابسته باشد هم موجه است.^{۱۸} از سوی دیگر، انحراف به منظور نجات مال یا نجات کشتی به هنگامی که تنها موضوع نجات مال در میان باشد، موجه نیست.^{۱۹} در *دعوی اسکارامانگا علیه استامپ*^{۲۰} (۱۸۸۰) کشتی به منظور نجات خدمه کشتی دیگر منحرف شد و باینکه می‌توانست خدمه را از کشتی تخلیه کند، به امید پاداش نجات، کشتی آسیب‌دیده را یدک هم کرد. در هنگام انحراف به منظور یدک‌کشی، در اثر سانحه دریایی، محموله کشتی از میان رفت. انحراف، موجه تشخیص داده نشد و متصدی حمل، ضامن خسارت وارد به محموله شناخته شد (درحالی‌که در فقدان انحراف، سانحه دریایی^{۲۱} (بند ج) پاراگراف ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران (بند (c) پاراگراف ۲ ماده ۴ مقررات لاهه) خود عامل معاف‌کننده از مسئولیت است: (ن.ک: آثار انحراف ناموجه).^{۲۲} به این ترتیب، انحرافی که در آغاز موجه بود، ممکن است در ادامه ناموجه باشد.

انحراف به منظور نجات کشتی و محموله کشتی هم می‌تواند موجه محسوب شود. متصدی حمل موظف است محموله را سالم به مقصد برساند. پس در مواردی که خطری طبیعی (نظیر طوفان، صخره یخی) یا سیاسی (نظیر جنگ، ترس از توقیف)، امنیت کشتی و به تبع آن، محموله را تهدید می‌کند، فرمانده نه‌تنها می‌تواند، بلکه مکلف به تغییر مسیر است. باوجود این، خطر باید

14. Schoenbaum, *op. cit.*, p. 640.

15. *Ibid.*, p. 641.

16. Justifiable & Unjustifiable Deviation

۱۷. امید، هوشنگ؛ حقوق دریایی، جلد اول، مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۲، ص ۲۶۷ و بعد.

18. McNair et al., *op. cit.*, p. 259.

19. *Ibid.*

20. *Scaramanga v. Stamp*

21. *Perils at Sea*

22. Wilson, *op. cit.*, p. 18.

به قدر کافی واقعی، شدید و دائمی باشد تا انحراف موجه باشد.^{۲۳} به‌طور خلاصه، در هر مورد که انحراف به دلیل اضطراب انجام شده باشد، موجه محسوب می‌شود.^{۲۴}

ممکن است این اضطراب به‌منظور جلوگیری از ضرر شخص ثالث باشد (نجات جان اشخاص) یا ضرر صاحب بار یا صاحب کشتی. البته باید توجه داشت که در هر مورد که موضوع تعمیر کشتی یا جلوگیری از توقیف، دزدی دریایی، برخورد با صخره یخی، حمله دشمن و نظایر آن مطرح است، این خطرات به‌طور توأمان، امنیت کشتی و بار را تهدید می‌کند. اما بر فرض که اضطراب، تنها به جهت منافع مالک کشتی مطرح باشد، باز هم موجه خواهد بود.^{۲۵}

موردی که در موجه‌بودن انحراف، تردید شده، این است که کشتی به دلیل تقصیر اولیه موجر یا عدم قابلیت دریانوردی کشتی که از ابتدای سفر موجود بوده، نیاز به تعمیر پیدا می‌کند و فرمانده ناچار می‌شود از مسیر منحرف شود؛ از رویه محاکم در انگلیس و امریکا برداشت می‌شود که چنین انحرافی ناموجه نیست، به این معنی که متصدی حمل یا موجر را از امتیازات عمومی که قانون و قرارداد حمل به او می‌دهد، محروم نمی‌کند (ن.ک: آثار انحراف ناموجه)؛ اما به نظر نمی‌رسد بتوان آن را انحراف موجه به معنای مرسوم دانست. توضیح آنکه انحراف موجه، خود سبب معافیت از مسئولیت است. پس چنین انحرافی از حیث نتیجه، اثر خاصی ندارد؛ نه موجه است (و موجب معافیت متصدی حمل می‌شود) و نه ناموجه است (و سبب تشدید مسئولیت او و محرومیت او از استناد به دفاعیات و حقوق قراردادی می‌شود). در دعوی «فلیپس، جیمز و شرکت علیه هیل»^{۲۶} (۱۸۹۱) فرمانده، بار اضافی بر عرشه کشتی حمل کرده بود و این امر سبب شد در جریان حمل، کالای روی عرشه به نحوی متمایل شود که خطر عدم قابلیت دریانوردی کشتی پیش بیاید. فرمانده به‌منظور تعمیر کشتی از مسیر حمل منحرف شد و پس از پایان سفر، هنگامی که مالک کشتی می‌خواست بابت کرایه حمل و دموراژ، از حق حبس خود استفاده کند، صاحب کالا به ناموجه‌بودن انحراف استناد کرد. مجلس اعیان، انحراف را موجه دانست، هرچند سبب اولیه انحراف، تقصیر نماینده مالک بود: آنچه مهم است خطر واقعی است نه سبب آن.

اما همچنان که گفته شد، مراد از موجه‌بودن انحراف در این مورد، عدم ترتب آثار انحراف ناموجه است. پس باید عقیده آن دسته از نویسندگان حقوق دریایی^{۲۷} و آرای قضایی^{۲۸} را که انحراف از مسیر را در این فرض موجه دانسته‌اند، صرفاً به معنای عدم ترتب آثار انحراف ناموجه

23. *Ibid.*, p. 19.

24. McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 259.

25. *The Teutonia* (1872), cited by: Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, p. 18.

26. *Phelps, James & Co. v. Hill*

27. McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 267.

28. *Kish v. Taylor*, 1912.

تعبیر کرد و نه بیشتر:^{۲۹} چنین انحرافی موجب معافیت متصدی از جبران خسارت نخواهد بود. به این ترتیب، باید بر این عقیده بود که انحراف بر سه نوع است: موجه، ناموجه و غیر آن؛ یا آنکه می‌توان گفت انحراف موجه، خود دو نوع است: انحرافی که از اسباب معافیت از مسئولیت است و انحرافی که سبب معافیت از مسئولیت نیست اما باعث تشدید مسئولیت هم نمی‌شود.

ج. انحراف معقول و غیر معقول^{۳۰}

عبارت انحراف معقول برای نخستین بار در مقررات لاهه استفاده شد. مقررات لاهه پس از آنکه در بند // پاراگراف ۲ ماده ۴ نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد یا اموال در دریا را سبب معافیت متصدی حمل از مسئولیت می‌داند، در پاراگراف ۴ ماده ۴ مقرر می‌دارد: «هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا، برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال یا هرگونه انحراف معقول کشتی، نقص و تخلف از مقررات این کنوانسیون و قرارداد باربری نیست.» در تفاوت تقسیم‌بندی انحراف به موجه و ناموجه از یکسو و تقسیم آن به معقول و غیر معقول از سوی دیگر باید به نکات زیر توجه داشت: تقسیم‌بندی انحراف به موجه و ناموجه، تقسیم‌بندی کامن‌لایی است درحالی‌که انحراف معقول و غیر معقول، در قواعد لاهه ریشه دارد. قلمرو انحراف موجه از جهتی وسیع‌تر و از جهتی محدودتر از قلمرو انحراف معقول است: همچنان که گفته شد، انحراف موجه، گاهی صرفاً در معنای عدم ترتب آثار انحراف ناموجه (تشدید مسئولیت متصدی) به کار می‌رود، بی‌آنکه سبب معافیت متصدی از مسئولیت مدنی باشد؛ درحالی‌که بر اساس قواعد لاهه، انحراف معقول در هر مورد باعث معافیت متصدی از مسئولیت است. از سوی دیگر، قلمرو انحراف معقول از آن حیث وسیع‌تر از انحراف موجه است که بر اساس قواعد لاهه، انحرافی که سبب آن، نجات یا مجاهدت برای نجات اموال باشد هم معقول و از اسباب معافیت از مسئولیت است، درحالی‌که بر اساس قواعد کامن‌لا، چنین انحرافی موجه نیست به این معنا که سبب معافیت متصدی از مسئولیت خسارت وارد به بار نمی‌شود.^{۳۱}

۲۹. برخی نویسندگان در این فرض به‌جای استفاده از عبارت انحراف موجه، از انحراف مجاز (Permissible Deviation) سخن گفته‌اند:

McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 262.

30. Reasonable and Unreasonable Deviation

31. McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 259; Simon Baughen, *Shipping Law*, Routledge, 2012, p. 99.

۲. آثار انحراف موجه

۲-۱. قاعده

بر اساس بند ۱/ پاراگراف ۲ ماده ۴ کنوانسیون بروکسل (مقررات لاهه)^{۳۲} (بند ل) پاراگراف ۲ و بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران) و بند ۶ ماده ۶ کنوانسیون هامبورگ،^{۳۳} متصدی در فرض نجات و اقدام برای نجات جان یا مال، ضامن خسارت وارد به محموله نیست. همچنین بر اساس بندهای ۱/، ۱/م و ۱/ن از پاراگراف ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون روتردام،^{۳۴} متصدی مسئول خسارات ناشی از نجات یا تلاش برای نجات جان انسان‌ها در دریا یا مال یا اقدامات معقول انجام‌شده برای اجتناب از ورود زیان به محیط‌زیست نیست.

از حیث قواعد عمومی مسئولیت، اقدام برای نجات، حالتی از اضطرار محسوب می‌شود. در حقوق فرانسه به عقیده برخی، ضرورت تنها هنگامی عامل موجه محسوب می‌شود که برای کمک به شخص زیان‌دیده باشد. به عبارت دیگر، ضرورت کمک به (ج) نمی‌تواند توجیه‌کننده ایراد خسارت به (د) باشد.^{۳۵} برعکس، برخی دیگر در هر حال، شخص مضطر را معاف از مسئولیت می‌دانند.^{۳۶} در حقوق ایران، موضوع مورد اختلاف است.^{۳۷} اما به‌هرحال، برخی از مصادیق اضطرار، مشمول قاعده احسان هم هست و احسان فی‌الجمله رافع ضمان است.

تفصیل موضوع در قواعد عمومی مسئولیت، از حوصله این مقاله خارج است. در اینجا به همین مقدار اکتفا می‌شود که عرف دریانوردی، تکلیف کمک و همیاری را به‌طور خاص برای دریانوردان به رسمیت شناخته و این عرف به قانون هم راه پیدا کرده است.^{۳۸} در واقع، به‌موجب ماده ۸ کنوانسیون یکسان‌سازی برخی قواعد حقوقی درباره تصادم کشتی‌ها^{۳۹} (ماده ۱۷۱ قانون دریایی ایران)^{۴۰} تکلیف همیاری و کمک به نجات جان اشخاص، به عهده فرمانده کشتی گذاشته شده است.

32. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 and Its Protocols of 1968 and 1979 (Hague-Visby Rules).

33. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules).

34. Rotterdam Convention

35. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1976, n° 651.

36. Savatier, *Traité de la responsabilité civile*, t 2, n° 98.

۳۷. ن.ک: ناصر کاتوزیان، *مسئولیت مدنی*، جلد اول، قواعد عمومی، چاپ چهاردهم، ۱۳۹۵، شماره ۳۲۷.

38. Rodière, *op. cit.*, n° 651.

39. Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels (Brussels, 23 September 1910).

۴۰. ماده ۱۷۱ قانون دریایی مقرر می‌دارد: «فرماندهان هر یک از کشتی‌ها که با یکدیگر تصادم نموده‌اند متقابلاً موظف هستند پس از تصادم، بدون آنکه خطر شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و یا مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت به عمل آورند».

همچنین به موجب ماده ۱۸۲ قانون دریایی در فصل نجات: «فرمانده موظف است حتی الامکان بدون آنکه خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او شود به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو آنکه دشمن او باشد کمک نماید». ماده ۱۰ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹^{۴۱} هم تکلیف نجات را به طور کلی مقرر کرده است.^{۴۲} ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۳^{۴۳} هم دولت‌ها را به برقراری تکلیف کمک به اشخاص در دریا مکلف می‌کند.

باید دانست بر اساس قانون دریایی و کنوانسیون ۱۹۸۹ در قبال نجات شخص، اجرتی تعلق نمی‌گیرد. برعکس، متصدی، مالک یا فرمانده، بر اساس قانون، تکلیفی به نجات اموال در معرض خطر ندارند، اما چنانچه به این امر اقدام کنند و کالا نجات یابد برحسب مورد، مستحق اجرت قانونی یا قراردادی خواهند بود.

۲-۲. تحدید قاعده

عدم مسئولیت متصدی حمل در قبال محموله در فرض نجات کالا با توجه به آنکه نجات، تکلیف متصدی است و اجرتی هم به آن تعلق نمی‌گیرد، منطقی است. اما عدم مسئولیت متصدی در قبال خسارت وارد به محموله در صورت نجات اموال شخص ثالث - که در عین حال، متصدی حق اخذ اجرت هم در قبال آن دارد - منطقی به نظر نمی‌رسد؛ به ویژه در مواردی که ارزش اموال نجات یافته، کمتر از ارزش محموله تلف شده باشد.^{۴۴} بنابراین، همگام با برخی از نویسندگان باید بر این اعتقاد بود که معیار معقولیت در اینجا هم قابل اعمال است: انحراف، هنگامی باعث معافیت متصدی از مسئولیت می‌شود که معقول باشد. اگر در مورد نجات جان، همیشه فرض معقولیت وجود دارد، باید معقول بودن انحراف برای نجات مال اثبات شود؛^{۴۵} هر چند ظاهر مقررات لاهه، مخالف این نتیجه است.

وانگهی بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶^{۴۶} با اشاره به این امر که نجات‌دهندگان،

41. International Convention on Salvage (IMO, 1989).

42. ماده ۱۰- وظیفه ارائه کمک:

«۱- هر فرمانده ملزم است تا آنجا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریا است کمک بنماید.

۲- کشورهای متعاقد می‌بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است، اتخاذ نمایند.

۳- مالک شناور، مسئولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه فرمانده مندرج در بند یک نخواهد داشت.»

43. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1983.

44. نجفی اسفاد، مرتضی؛ حقوق دریایی، سمت، ۱۳۹۳، ش ۱۷۶.

45. Schoenbaum, *op. cit.*, p. 639.

46. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976, as amended by the Protocol of 1996.

حق استناد به قواعد تحدید مسئولیت را دارند،^{۴۷} امکان مسئولیت نجات‌دهنده را مفروض گرفته است. به‌هرحال درمورد بند (ل) پاراگراف ۲ ماده ۵۵ و پاراگراف ۴ همان ماده از قانون دریایی (معافیت متصدی حمل از جبران خسارت وارد به محموله در فرض انحراف برای نجات) باید به نکات زیر توجه داشت: ۱- اگر نجات‌دهنده در حین عملیات نجات، مرتکب تقصیری شود که به محموله زیان برسد، بر اساس قواعد عمومی مسئولیت، ضامن است.^{۴۸} ۲- اقدام برای نجات مال در صورتی عامل معافیت از مسئولیت است که با لحاظ ارزش محموله و مال نجات‌یافته، معقول باشد.^{۴۹}

۳. آثار انحراف ناموجه

پیش از آنکه موضع کنوانسیون‌ها و حقوق کشورهای مورد مطالعه در این زمینه بیان شود باید به یک سؤال پاسخ داد: آیا می‌توان به استناد این امر که انحراف، عمل فرمانده در حین دریانوردی است و بند (الف) پاراگراف ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران،^{۵۰} تقصیر فرمانده را در حین دریانوردی از عوامل معافیت متصدی دانسته است، مسئولیت متصدی را در فرض انحراف ناموجه هم منتفی دانست؟ اگر به ظاهر این بند اکتفا شود باید به این پرسش پاسخ مثبت داد. اما این پاسخ، اصل تفکیک انحراف به موجه و ناموجه را از حیث مسئولیت متصدی حمل، بیپوده می‌کند (چه در هر حال متصدی مسئول خسارت واردشده نخواهد بود) و به متصدی مصونیت بسیار وسیعی اعطا می‌کند. واقعیت آن است که قانون دریایی ایران به‌اشتباه، تقصیر دریانوردی را به «تقصیر در هنگام دریانوردی» ترجمه کرده است: در حقوق دریایی، تقصیرات فرمانده به تقصیر در اداره کشتی (تقصیر دریانوردی) و تقصیر در اداره کالا (تقصیر بازرگانی) تقسیم شده و مقررات لاهه، متصدی را از مسئولیت ناشی از تقصیر دریانوردی فرمانده معاف کرده است. حال باید دید آیا می‌توان انحراف را تقصیر دریانوردی به شمار آورد؟ هیچ‌یک از منابع و آرای انگلیسی و امریکایی مورد مطالعه در این مقاله در این زمینه بحثی نکرده‌اند و با توجه به آنکه همواره انحراف ناموجه را از عوامل تشدید مسئولیت متصدی به شمار آورده‌اند، گویی مسلم دانسته‌اند که انحراف، تقصیر

۴۷. «ماده ۱- اشخاص محق به محدودکردن مسئولیت:

۱- مالکین کشتی و نجات‌دهندگان به نحوی که در ادامه تعریف شده‌اند، می‌توانند مسئولیت خود را طبق قواعد این کنوانسیون برای دعاوی دریایی مذکور در ماده (۲) محدود نمایند...».

48. Schoenbaum, *op. cit.*, p. 639.

49. *Ibid.*

۵۰. بند ۲ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران: «- کشتی و متصدی بار، مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود.

الف. غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مأمور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی.».

دریانوردی محسوب نمی‌شود. در فرانسه، ریپر^{۵۱} انحراف را تقصیر دریانوردی دانسته است و رودیر^{۵۲} به‌صراحت از او انتقاد کرده است. به عقیده رودیر باید دید انحراف با مقاصد فنی همراه بوده یا به علل فنی رخ داده است. در حالت اول، تقصیر بازرگانی و در حالت دوم، تقصیر دریانوردی محسوب می‌شود.^{۵۳} به نظر می‌رسد نمی‌توان هیچ‌یک از موارد انحراف ناموجه را از اقسام تقصیر دریانوردی که موجب معافیت متصدی است محسوب کرد: عدم مسئولیت متصدی در قبال تقصیرات فرمانده و خدمه، خلاف قواعد عمومی مسئولیت قراردادی ناشی از فعل غیر است و در واقع، بیان یک عرف بین‌المللی دریایی است. اما همین عرف دریایی هیچ‌گاه انحراف ناموجه را از مصادیق تقصیر دریانوردی محسوب نکرده است. به نظر می‌رسد دلیل این امر هم آن است که انحراف ناموجه، عمل عمدی است درحالی‌که معافیت متصدی از تقصیر دریانوردی در واقع، ناظر به اشتباهات فرمانده و خدمه است نه تقصیر عمدی آن‌ها.^{۵۴} اینک شرح آثار انحراف ناموجه:

۳-۱. کنوانسیون‌های بین‌المللی

مقررات لاهه اگرچه در فرض انحراف موجه، متصدی حمل را مسئول خسارت ندانسته است، آثار انحراف ناموجه را تعیین نکرده است. در واقع، درباره این امر که آیا انحراف ناموجه باعث تشدید مسئولیت متصدی و محرومیت او از استناد به دفاعیات و تحدید مسئولیت‌ها می‌شود یا نه، حکمی وجود ندارد. ممکن است بتوان چنین نتیجه‌گیری کرد که این مقررات در واقع آثار انحراف ناموجه را هم به این ترتیب تعیین کرده است: مسئولیت متصدی تابع قواعد کلی است. مسئولیت متصدی به‌صرف ناموجه‌بودن انحراف، تشدید نمی‌شود و او از استناد به دفاعیات و تحدید مسئولیت محروم نخواهد شد. در واقع برخی بر این عقیده‌اند.^{۵۵} برعکس، برخی دیگر معتقدند که مقررات لاهه در این باره ساکت است و اثر انحراف ناموجه بر اساس قانون ملی حاکم بر دعوا

51. Ripert

52. Rodière

53. Rodière, *op. cit.*, n° 528.

54. به همین علت، گاهی به‌جای تقصیر دریانوردی، از اشتباه در دریانوردی صحبت می‌شود. در دعوی Georgia Pacific Corp. v. M/S Marilyn (1971) فرمانده به اشتباه تصور کرده بود برای جلوگیری از روبه‌روشدن با هوای نامساعد، بهتر است مسیر دیگری را در پیش گیرد. دادگاه عمل فرمانده را انحراف نامعقول ندانست. برخی نویسندگان نتیجه گرفته‌اند که این اشتباه فرمانده، اشتباه دریانوردی بوده که متصدی مسئول آن نیست:

Tetley, *op. cit.*, p. 1817, note 34.

55. Tetley, *op. cit.*, p. 1840.

تعیین خواهد شد.^{۵۶}

کنوانسیون هامبورگ هم آثار انحراف ناموجه را تعیین نکرده است. آنچه درباره مقررات لاهه گفته شد در اینجا هم صادق است.

اما مقررات روتردام به صراحت اثر انحراف ناموجه را مشخص کرده است: انحراف ناموجه، اثری بر مسئولیت متصدی حمل ندارد. مسئولیت متصدی به صرف انحراف تشدید نمی‌یابد و چنین متصدی از استناد به دفاعیات و تحدید مسئولیت ممنوع نمی‌شود (ماده ۲۴ کنوانسیون روتردام).^{۵۷}

۲-۳. حقوق فرانسه

فرانسه به مقررات لاهه - ویزی پیوسته است. به عقیده نویسندگان فرانسوی، چون مقررات لاهه در زمینه آثار انحراف ناموجه ساکت است، باید به قواعد کلی مسئولیت رجوع کرد: چنانچه از انحراف ناموجه ضرری حادث شود، متصدی مسئول است. برای اینکه متصدی مسئول باشد، لازم است که خسارت، ناشی از انحراف باشد و به عبارت دیگر، میان انحراف و ضرر، رابطه سببیت موجود باشد. اما اگر خسارتی پس از انحراف ایجاد شود، بی‌آنکه ناشی از انحراف باشد، به‌گونه‌ای که در صورت عدم انحراف، باز هم خسارت ایجاد می‌شد، متصدی مسئول آن خسارت نخواهد بود. در واقع، متصدی از آن جهت که مرتکب انحراف شده است، مسئول انحراف نخواهد بود مگر آنکه به دلایل دیگری مسئول باشد. به همین ترتیب، متصدی حمل تا زمانی که در ورود زیان مرتکب تقصیر عمدی یا غیرقابل بخشایش نشده است، حق استناد به تحدید مسئولیت را دارد.^{۵۸} به عقیده رودیر، تشدید مسئولیت مدنی متصدی به صرف انحراف و بدون وجود شرایط مسئولیت مدنی به‌منزله مجازات خصوصی^{۵۹} است که بدون وجود نص قانونی نمی‌توان بدان حکم کرد. به نظر می‌رسد منشأ ماده ۲۴ مقررات روتردام در این تفکر فرانسوی است.

۳-۳. حقوق انگلیس

به‌عنوان مقدمه خاطر نشان می‌سازد، آنچه از آثار انحراف در اینجا مورد نظر است، اثر انحراف بر

56. Riyadh A. M., Al-Kabban, "The Effect of Deviation Occurring in the Course of a Maritime Voyage on the Liability of the Carrier under the Hague/Visby Rules and the Hamburg Rules, in relation to Certain Countries", *Ph.D. Thesis Submitted to the School of Law, University of Glasgow*, 1988. p. IVV.

57. «چنانچه انحراف بر اساس قانون حاکم، نقض تعهد متصدی محسوب شود، چنین انحرافی به‌خودی‌خود، متصدی یا طرف حمل‌کننده دریایی را از دفاعیات یا محدودیت (مسئولیت) این کنوانسیون محروم نمی‌کند مگر در حدودی که به‌وسیله ماده ۶۱ مقرر شده است». ماده ۶۱ کنوانسیون روتردام، امکان استناد به تحدید مسئولیت را در فرض ارتکاب تقصیر عمدی یا غیرقابل اغماض متصدی، منتفی می‌داند. در این حکم، میان انحراف و عدم انحراف از مسیر، تفاوتی وجود ندارد.

58. Rodière, *op. cit.*, n° 529.

59. Peine privé

مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل یا مالک کشتی است، اما باید به خاطر داشت که انحراف ناموجه، آثار دیگری هم دارد: متصدی حمل‌ونقل، مستحق کرایه نیست. او همچنین، حقی بر خسارت مشترک^{۶۰} ندارد.^{۶۱} حتی اگر متصدی ثابت کند که در صورت عدم انحراف هم حادثه لزوماً رخ می‌داد، باز هم مستحق خسارت مشترک نیست.^{۶۲} باید اضافه کرد که در صورت انحراف ناموجه، متصدی بر دموراژ هم حقی ندارد و نمی‌تواند از حق حبس استفاده کند.^{۶۳} به‌طور خلاصه، متصدی از تمام امتیازات و حقوقی که قانون و قرارداد به او داده است محروم می‌شود.

اما از حیث مسئولیت مدنی، انحراف ناموجه در حقوق انگلیس، آثار شدیدی دارد. هم از حیث شرایط ایجاد مسئولیت و موارد معافیت از مسئولیت، و هم از جهت میزان مسئولیت و امکان استناد به قواعد تحدید مسئولیت و مرور زمان دعوی مسئولیت. باوجود این، درباره قلمرو این آثار، اتفاق نظر وجود ندارد. آنچه مسلم است، آثار انحراف در گذشته و به‌ویژه پیش از قانون حمل‌ونقل دریایی کالا، مصوب ۱۹۲۴ شدیدتر بود.

به‌موجب کامن‌لای انگلیس که در اینجا گاهی با عنوان حقوق کلی دریایی^{۶۴} یاد می‌شود، انحراف، نقض اساسی^{۶۵} قرارداد حمل‌ونقل است.^{۶۶} با نقض اساسی، قرارداد به‌طور قهری پایان می‌یابد (منفسخ می‌شود) و متصدی حمل، دیگر نه مستحق کرایه است^{۶۷} و نه می‌تواند به تحدید مسئولیت مندرج در قرارداد استناد کند.^{۶۸} او در قبال تلف کالا همانند متصدی حمل عمومی^{۶۹}، مسئولیت محض دارد. دیگر حتی قوه قاهره، رافع مسئولیت نخواهد بود، مگر در سه مورد: بلایای طبیعی،^{۷۰} عمل دشمن و عیب ذاتی کالا؛ مشروط بر اینکه متصدی حمل، هم وقوع خسارت را در نتیجه این عوامل، و هم این را که خسارت در فقدان انحراف هم به وقوع می‌پیوست، ثابت کند.^{۷۱} کافی نیست ثابت شود که در فقدان انحراف، احتمال ورود خسارت بر اثر عوامل یادشده وجود داشت. باید ثابت شود که در فقدان انحراف هم ضرورتاً خسارت به‌وسیله عوامل مذکور

60. General Average

61. *McNair et al., op. cit.*, p. 263; *Hain S.S. Co. v. Tate & Lyle* (1936)

62. *Ibid.*

63. *Wilson, op. cit.*, p. 19.

64. General Maritime Law

65. Fundamental Breach

۶۶. ریشه اصلی دکترین نقض اساسی در حقوق قراردادهای نه در بیع کالا بلکه در حمل‌ونقل دریایی کالا است: متصدی حمل‌ونقل، با انحراف، مرتکب نقض اساسی قرارداد می‌شود.

۶۷. باوجود این، متصدی علی‌الاصول مستحق مبلغی تحت عنوان اجرت‌المثل (*Quantum Meruit*) است:

McNair, et al., p. 262.

68. *McNair et al., op. cit.*, p. 262.

69. Common Carrier

70. Act of God

71. *McNair et al., op. cit.*, p. 26; *Baughen, op. cit.*, p. 100.

ایجاد می‌شد. بدین‌سان در دعوای جیمز موریسون... علیه شان...^{۷۲} کشتی از مسیر معمول منحرف شد و قوای دشمن آن را غرق کردند. متصدیان در دعوای صاحبان کالا دفاع کردند که احتمال غرق کشتی به‌وسیله قوای دشمن، حتی در مسیر معمول کشتی هم که در تیررس قوای دشمن بود وجود داشت. دفاع متصدی پذیرفته نشد.^{۷۳} در هر حال، اثبات سایر مصادیق قوه قاهره، نظیر خطرات دریا، تأثیری در معافیت از مسئولیت متصدی ندارد.

بر اساس برخی آراء، مسئولیت متصدی به‌طور کامل، عینی و مطلق است و اثبات بلایای طبیعی هم او را از مسئولیت نمی‌رهاند.^{۷۴} متصدی حمل از این پس، نقش بیمه‌گر را ایفا می‌کند و در هر حال، مسئول خسارت وارد به کالا است ولو اینکه مستند به فعل او نباشد.^{۷۵}

به عقیده برخی، عدم امکان استناد به دفاعیات (تحدید مسئولیت و موارد معافیت از مسئولیت و قوه قاهره از جمله بلایای طبیعی) تا زمانی ادامه دارد که متصدی در حال انحراف از مسیر درست است. پس از بازگشت به مسیر درست، وضع او به حالت اصلی برمی‌گردد.^{۷۶} برعکس، برخی دیگر در هر حال، متصدی را به‌محض انحراف، از استناد به تحدید مسئولیت و دفاعیات ممنوع می‌دانند، حتی اگر متصدی به مسیر معمول خود بازگردد.^{۷۷} حتی تا آنجا پیش رفته‌اند که در صورت انحراف، متصدی را از استناد به تحدید مسئولیت و دفاعیات نسبت به خساراتی که پیش از انحراف وارد شده است هم محروم بدانند، هرچند این خسارات، مستند به عمل متصدی یا اشخاص تحت امر او نباشد.^{۷۸} زیرا انحراف، قرارداد را از ابتدا باطل می‌کند.^{۷۹}

ذکر این نکته نیز لازم است که درحالی‌که برخی انحراف را مصداق بارز نقض اساسی قرارداد حمل‌ونقل و باعث انفساخ قرارداد حمل می‌دانند، برخی دیگر، اثر نقض اساسی به‌واسطه انحراف را ایجاد حق فسخ برای فرستنده می‌دانند. اگر ارسال‌کننده، قرارداد را فسخ کند، آثار انحراف ناموجه اعمال می‌شود. برعکس اگر ارسال‌کننده با انصراف از فسخ، به بقای رابطه قراردادی رضایت دهد، مسئولیت متصدی تشدید نمی‌شود. متصدی تنها ضامن خسارات ناشی از نفس انحراف است و می‌تواند به تحدید مسئولیت استناد کند.^{۸۰}

72. *James Morrison & Co. v. Shaw, Savill & Albion Co. Ltd.* (1916)

73. G. H. Treitel, *The Law of Contract*, Thomson/Sweet & Maxwell, 2003, p. 211.

۷۴. نظر لرد ریت (Lord Wright) در دعوای موسوم به هین، نقل از: مک نر و همکاران، ص ۲۶۱، یادداشت I.

75. Tetley, *op. cit.*, p. 1824.

76. *Ibid.*, p. 1841; note 139.

77. Baughen, *op. cit.*, p. 100.

78. *Ibid.*

79. Martin Dockray, Katherine Reece Thomas, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, pp. 71 & 74.

80. *Compagnie Primea, etc. v. Compania Arrendataria, etc.* 1940; cf.: *McNair et al., op. cit.*, p. 260.

از سوی دیگر، همچنان که گفته شد، درباره آثار انحراف ناموجه، اختلاف نظر وجود دارد: برخی متصدی را تنها ضامن خسارت ناشی از انحراف می‌دانند. باوجود این، به متصدی حق استناد به تحدید مسؤلیت نمی‌دهند. برخی دیگر، متصدی را ضامن خسارت بعد از انحراف می‌دانند حتی اگر ناشی از فعل متصدی نباشد^{۸۱} مگر آنکه خسارت در نتیجه بلایای طبیعی، عمل دشمن یا عیب ذاتی کالا ایجاد شده باشد.^{۸۲} در هر حال، متصدی نمی‌تواند به تحدید مسؤلیت استناد کند. از سوی دیگر، برخی آراء، متصدی را در هر حال نسبت به خسارات بعد از انحراف، ضامن می‌دانند و به او اجازه تحدید مسؤلیت نمی‌دهند حتی اگر خسارت، ناشی از بلایای طبیعی باشد. این گروه، خود به دو دسته تقسیم می‌شوند: برخی چنین مسؤلیت شدیدی را تا زمانی که متصدی در دوره انحراف به سر می‌برد بر متصدی تحمیل می‌کنند.^{۸۳}

برخی دیگر حتی رجوع به مسیر عادی حمل را باعث تخفیف مسؤلیت متصدی نمی‌دانند. سرانجام آنکه به عقیده برخی، آثار انحراف ناموجه، حتی خسارات پیش از انحراف را هم دربرمی‌گیرد.^{۸۴}

به این ترتیب، درباره آثار انحراف ناموجه، اختلاف وجود دارد؛ اما آنچه مسلم است انحراف ناموجه، آثار شدیدی دارد و متصدی را از استناد به تحدید مسؤلیت و بسیاری از عوامل معاف‌کننده منع می‌کند.

چرا چنین است؟ استدلال منطقی در حقوق انگلیس این است که چون انحراف، نقض اساسی قرارداد حمل و نقل است و با نقض اساسی، قرارداد پایان می‌یابد، دیگر جایی برای استناد به دفاعیات قراردادی باقی نمی‌ماند. این استدلال قابل انتقاد است. معلوم نیست از میان همه انواع نقض، چرا تنها انحراف باید اساسی محسوب شود. برخی نویسندگان اظهار تعجب کرده‌اند که چگونه ممکن است کمترین انحراف از مسیر مورد توافق که در عمل، تأثیری در زمان حمل کالا نداشته است نقض اساسی قرارداد محسوب شود.^{۸۵} وانگهی در خارج از حمل و نقل کالا (برای مثال در بیع) اثر نقض اساسی این است که حق فسخ ایجاد می‌کند و مشروطه شرط عدم یا تحدید مسؤلیت، نمی‌تواند به خسارات ناشی از نقض اساسی استناد کند؛^{۸۶} درحالی که در اینجا قرارداد خودبه‌خود پایان می‌یابد (و بر اساس عقیده‌ای که انحراف، ایجاد حق فسخ می‌کند، باز هم

81. McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 261.

82. *Ibid.*

83. Tetley, *op. cit.*, p. 1841, note 139; Jerry Hubbard, "Deviation in Contracts of Sea Carriage: After the Demise of Fundamental Breach", *16 Victoria University of Wellington Law Review* 147 (1986), p. 150.

84. McNair *et al.*, *op. cit.*, pp. 261-262, note K; Baughen, *op. cit.*, p. 100.

85. Treitel, *op. cit.*, p. 211.

86. *Ibid.*

آثار انحراف از لحظه انحراف و نه از لحظه فسخ شروع می‌شود) و مهم‌تر آنکه متصدی، ضامن هر خسارت بعد از نقض است ولو اینکه مستند به فعل او نباشد، درحالی‌که با پایان قرارداد، مسئولیت متصدی باید در قالب خطای غیرقراردادی ارزیابی شود^{۸۷} و قواعد شبه‌جرم هم چنین مسئولیت شدیدی را برای متصدی به رسمیت نمی‌شناسد. حتی مسئولیت متصدی حمل عمومی هم در کامن‌لا توجیه‌گر آثار شدید انحراف نیست.

به نظر برخی، انحراف چون خطر از بین رفتن کالا را تشدید می‌کند، چنین آثار شدیدی دارد. اما رویه نشان داده است که کمترین انحراف که هیچ اثری بر تشدید خطر هم نداشته، سبب تشدید مسئولیت متصدی است.^{۸۸} در نتیجه، این استدلال، بیش از آنکه توجیه‌گر عمل دادگاه‌ها باشد، پیشنهادی به دادگاه‌ها جهت تحدید قاعده سخت انحراف ناموجه به برخی از انواع آن است. اما به عقیده مشهور، ریشه اصلی این دکترین در بیمه دریایی است. در بیمه کالا به‌موجب بیمه‌نامه، هرگونه انحراف ناموجه، پوشش بیمه‌ای را زایل می‌کند. پس متصدی از این پس باید نقش بیمه‌گر را ایفا کند.^{۸۹} بنابراین، تعهد او به جبران خسارت، تابع شرایط معمول ایجاد مسئولیت متصدی حمل دریایی نیست و او نمی‌تواند از دفاعیات و محدودیت مسئولیت متصدی حمل بهره‌مند شود.^{۹۰} در واقع از لحاظ مسئولیت مدنی می‌توان گفت که عمل انحراف، سبب محروم‌ماندن صاحب کالا از نفع بیمه‌ای شده است و راه جبران این خسارت، تحمیل هرگونه خسارت بر متصدی حمل و نقل کالا است ولو آنکه مستند به فعل او نباشد.^{۹۱} این توجیه، دیگر قانع‌کننده نیست^{۹۲} زیرا بیمه‌گران برخلاف گذشته با دریافت حق بیمه اندکی بالاتر، خسارات ناشی از انحراف را هم پوشش می‌دهند.^{۹۳} در این صورت، حتی اگر بیمه‌گذار، شرط پوشش انحراف را تحصیل نکرده باشد، مسئول دانستن متصدی در قبال خسارات ناشی از انحراف، منطقی نیست زیرا وقتی صاحب کالا می‌توانست با هزینه بسیار پایین‌تر، خسارت ناشی از انحراف را پوشش دهد، مسئول دانستن متصدی، توجیه اقتصادی و حقوقی ندارد. از این رو از زمان پوشش

87. Shoenbaum, *op. cit.*, p. 636.

88. Treitel, *op. cit.*, p. 211.

۸۹. این جمله که انحراف، متصدی حمل را به بیمه‌گر تبدیل می‌کند، بارها بر زبان محاکم جاری شده است:

H.S. Jr., Morgan, "Unreasonable Deviation Under COGSA", *Journal of Maritime Law and Commerce*, p. 481.

90. "That a deviation makes the carrier liable to the cargo owner as an insurer is a timeworn statement" (Morgan, *op. cit.*, 1978, p. 481).

91. Shoenbaum, *op. cit.*, p. 636; Morgan, *op. cit.*, p. 481.

92. *Ibid.*, p. 637.

۹۳. این پوشش در بیمه‌نامه‌ها در قالب شروط موسوم به Held covered انجام می‌شود.

خسارت ناشی از انحراف توسط بیمه‌ها، دادگاه‌ها در اعمال آثار انحراف ناموجه، سخت‌گیری می‌کنند و از جمله با معتبردانستن شرط آزادی انحراف، انحراف را ناموجه نمی‌دانند.^{۹۴} در تعقیب این اندیشه به اعتقاد برخی،^{۹۵} انحراف به این دلیل سبب تشدید مسئولیت متصدی می‌شود که خطر ایراد خسارت به کالا تشدید می‌شود. پس اگر ثابت شود که انحراف، خطر ورود خسارت را افزایش نداده، مسئولیت متصدی نباید تشدید شود درحالی‌که در آرای قدیمی‌تر، کمترین انحراف سبب تشدید مسئولیت متصدی می‌شد، هرچند این هیچ تأثیری بر افزایش خطر تلف نداشت.^{۹۶} به این ترتیب، دادگاه‌ها به موازات گسترش پوشش بیمه‌ای با توسل به ابزارهای مختلف، تشدید مسئولیت متصدی به واسطه انحراف را محدود کرده‌اند: نخست آنکه انحراف برخلاف گذشته، موجب انحلال قهری قرارداد حمل نمی‌شود، بلکه تنها حق فسخ اعطا می‌کند. اگر این حق فسخ به موقع اعمال نشود، رضایت به ادامه قرارداد حمل محسوب می‌شود.^{۹۷} و مسئولیت متصدی تشدید نمی‌شود. دوم آنکه شروط قراردادی مربوط به انحراف، معتبر شناخته می‌شود. سوم آنکه آثار انحراف ناموجه در مواردی اعمال می‌شود که انحراف، خطر تلف کالا را افزایش داده باشد.

۳-۴. حقوق امریکا

پیش از تصویب قانون حمل‌ونقل دریایی کالا^{۹۸} در ۱۹۳۶، به موجب قواعد کامن‌لا، انحراف ناموجه، متصدی را در حکم بیمه‌گر قرار می‌داد. قرارداد حمل‌ونقل منتفی می‌شد و متصدی بر مبنای شبه‌جرم، مسئول تلف و نقص کالا بود و امکان استناد به موارد معافیت و محدودیت مسئولیت وجود نداشت.

قانون حمل‌ونقل دریایی کالا، در مورد انحراف ناموجه، سکوت کرده است ولی همانند قواعد لاهه در دو مورد از انحراف موجه به‌عنوان عامل معافیت سخن گفته است. در ماده ۱-۲-۴ قانون ۱۹۳۶ متصدی را مسئول خسارات ناشی از نجات یا تلاش برای نجات جان یا مال در دریا ندانسته است و به موجب ماده ۴-۴ انحراف به‌منظور نجات یا تلاش برای نجات جان یا مال در دریا یا هر انحراف معقول، نقض این قانون یا قرارداد حمل نیست و متصدی مسئول خسارت ناشی از چنین انحرافی نیست. البته اگر انحراف به‌منظور بارگیری یا تخلیه کالا یا مسافر بوده،

94. David Yates, "Exclusion Clauses in Contracts", London: Sweet & Maxwell Ltd., *The Cambridge Law Journal*, 38(1), 1978, pp. 211-212.

95. Schoenbaum, *op. cit.*, p. 637.

96. Treitel, *op. cit.*, p. 211.

97. Yates, *op. cit.*, p. 192.

98. The Carriage of Goods by Sea Act of 1936 (COGSA)

فرض می‌شود که غیرمعقول است.

پس از تصویب این قانون، دادگاه‌ها همچنان انحراف ناموجه را سبب تشدید مسئولیت متصدی می‌دانستند.

به‌علاوه دادگاه‌ها در امریکا نظریه انحراف ناموجه را از جهت دیگری توسعه داده‌اند: آثار انحراف ناموجه به موارد دیگری غیر از انحراف جغرافیایی هم گسترش یافته است. از این موارد با نام شبه‌انحراف یاد شده است.^{۹۹} به‌ویژه حمل کالا بر روی عرشه درحالی که متصدی مجاز به حمل روی عرشه نبوده است، در حکم انحراف قرار گرفته است.^{۱۰۰} همچنان که گفته شد، برخی نویسندگان پیشنهاد داده‌اند در هر مورد که تخلف متصدی از انجام تعهدات، عمدی باشد و خطر تلف کالا را تشدید کند، نقض اساسی قرارداد حمل محسوب شود و در حکم انحراف قرار گیرد و مسئولیت متصدی تشدید شود.^{۱۰۱}

حتی برخی دادگاه‌ها آثار انحراف را به خارج از حوزه حمل‌ونقل دریایی گسترش داده‌اند و درمورد حمل هوایی، زمینی^{۱۰۲} و ریلی و به‌طور کلی در همه امانات^{۱۰۳} اعمال کرده‌اند^{۱۰۴}

۵-۳. حقوق ایران

اکنون باید دید انحراف ناموجه در حقوق ایران چه اثری دارد؟ قانون دریایی در بخش باربری دریایی که از مقررات لایه اخذ شده است درمورد آثار انحراف ناموجه حکمی ندارد. آیا باید از این امر نتیجه گرفت که بنابراین انحراف، اثر خاصی بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ندارد؟ یکی از نویسندگان پس از بیان اثر انحراف ناموجه در کامن‌لا، پاسخ مسئله را در حقوق ایران به سکوت برگزار کرده است.^{۱۰۵} به نظر می‌رسد پاسخ پرسش یادشده منفی است: قانون ساکت است. به‌موجب ماده ۱۹۴ قانون دریایی در صورت سکوت قانون دریایی و سایر قوانین مملکتی باید به سراغ اصول و عرف بین‌المللی رفت. رویه دادگاه‌های انگلیسی و امریکایی تا حد زیادی منعکس‌کننده عرف بین‌المللی دریایی است. در نتیجه، مسئولیت امین در صورت انحراف، تشدید می‌شود و در این باره نمی‌توان همانند حقوق فرانسه بر این باور بود که انحراف به‌خودی‌خود،

99. Theodora Nikaki, "The Quasi-Deviation Doctrine", 35 *J. Mar. L. & Com.* January, 2004, p. 45; Robert Force, "Admiralty and Maritime Law", *Federal Judicial Center*, 2004. p. 73.

100. cf. for example: *St. Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia Geral Commercial do Rio de Janeiro* (1923) cited by: Schoenbaum, *op. cit.*, p. 640, note 28.

101. Schoenbaum, *op. cit.*, p. 641; Tetley, *Marine Insurance Cargo Claims*, vol. 2, p. 1812.

102. *Vistar, S.A. v. Sea Land Express* (1986); cf.: Tetley, *op. cit.*, vol. 2, p. 1812.

103. Bailment

104. Al-Kabban, *op. cit.*, p. 2.

این رویکرد یادآور دیدگاه فقیهان درباره تبدیل ید امانی به ضمانی پس از تعدی و تفریط است.

۰۱۰۵. امید؛ همان، ص ۳۷۷.

تأثیری بر مسئولیت متصدی حمل ندارد. وانگهی به موجب ماده ۱۹۴ قانون دریایی پیش از رجوع به عرف بین‌المللی دریانوردی باید سراغ سایر قوانین مملکتی رفت. اکنون باید دید آیا در مقررات عام، حکمی در این باره وجود دارد یا نه. قانون تجارت، حکمی درباره انحراف متصدی از مسیر ندارد اما تا آنجا که به حقوق مدنی مربوط است، قانون مدنی مسئولیت متصدیان حمل و نقل را تابع مقررات امانت دانسته است و متصدیان حمل و نقل دریایی را هم مشمول این حکم دانسته است (ماده ۵۱۶). انحراف از مسیر، از حیث مقررات امانت، نوعی تعدی محسوب می‌شود. حال باید دید تعدی و تفریط امین چه اثری بر مسئولیت او دارد.

بی‌تردید امین، ضامن خسارت ناشی از تعدی و تفریط است. اما به موجب قول مشهور در فقه از لحظه تعدی و تفریط، ید امین از ید امانی به ید ضمانی تبدیل می‌شود؛ او ضامن هر تلف و نقصی است که در مال مورد امانت رخ می‌دهد ولو آنکه مستند به فعل او نباشد. حتی اگر خسارت در دورانی رخ دهد که امین دیگر در حال تعدی و تفریط نیست، ید امین همچنان ضمانی است.^{۱۰۶} تنها راه اعاده امانت، اعطای مجدد سمت امانت توسط مالک است. از این عبارت، چنین استفاده می‌شود که گویا با تعدی و تفریط، ودیعه منفسخ می‌شود (همچنان که در صورت نقص اساسی، قرارداد خاتمه می‌یابد). با وجود این، فقها به انفساخ امانت در نتیجه تعدی و تفریط اشاره‌ای نکرده‌اند. بی‌تردید این حکم که ید امین به محض تعدی و تفریط، تبدیل به ید ضمانی می‌شود، حکم بسیار سخت‌گیرانه و شدیدی است. در واقع مسئولیت امین برخلاف آنچه در نگاه اول به نظر می‌آید، سخت‌ترین و شدیدترین مسئولیت‌هاست؛ مسئولیتی که حتی رابطه سببیت، شرط تحقق آن نیست.

برخی برای تعدیل این قاعده گفته‌اند که ید امین تا زمانی که در حالت تعدی و تفریط به سر می‌برد، ضمانی است اما با رجوع از تقصیر، ید امانی او اعاده می‌شود؛ تقصیر، مانع استفاده از مزایای امانت است و با انتفای تقصیر، امانت بازمی‌گردد. برخی استادان حقوق مدنی هم در پی تقویت این قول برآمده‌اند.^{۱۰۷}

از سوی دیگر، از آنجا که برخی فقیهان به جای استفاده از تعدی و تفریط از واژه خیانت استفاده کرده‌اند،^{۱۰۸} ممکن است چنین به نظر برسد که هرگونه تعدی و تفریطی باعث انقلاب ید امین

۱۰۶. مسالک، جلد ۵، ص ۸۸؛ جواهرالکلام، جلد ۲۷، ص ۱۳۹.

۱۰۷. کاتوزیان؛ عقود/ذنی، وثیقه‌های دین، ص ۵۷.

۱۰۸. کرکی، علی بن حسین؛ جامع المقاصد فی شرح القواعد، جلد ۲، مؤسسه آل‌البیت، ۱۴۱۰ هـ. ق.، ص ۱۴؛ حسینی عاملی، سید محمدجواد؛ مفتاح‌الکرامه فی شرح قواعد‌الاعلامه، جلد ۶، چاپ سنگی، مؤسسه آل‌البیت، بی‌تا، ص ۱۲؛ حلی، فخرالدین

نمی‌شود بلکه تنها تقصیر عمدی، مانع برخورداری از مزایای امانت است.^{۱۰۹} قانون مدنی در زمینه انقلاب ید امین در صورت تعدی و تفریط، حکم صریحی ندارد. ماده ۶۱۴ امین را مسئول نمی‌داند مگر در صورت تعدی و تفریط. اطلاق این ماده نشان می‌دهد که امین در هر حال - ولو پس از ارتکاب تقصیر - تنها ضامن خسارات ناشی از تأخیر است. تنها ماده ۶۳۱ امین را در صورت امتناع از رد، در حکم غاصب می‌داند و ماده ۳۱۰ از تاریخ انکار. اما این هر دو مورد، مصداقی از تقصیر عمدی و خیانت امین است. تنها موردی که قانون به صراحت ید امین را پس از تعدی و تفریط، ید ضمانی می‌داند ماده ۴۹۳ در اجاره اشیاء است. این ماده مقرر می‌دارد: اگر مستأجر تعدی یا تفریط نماید ضامن است اگرچه نقص در اثر تعدی یا تفریط حاصل نشده باشد.

اکنون با فرض پذیرش تشدید مسئولیت امین در صورت تعدی و تفریط، باید گفت این حکم در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی هم جاری است. البته روشن است که با وجود حکم خاص قانون دریایی در زمینه حمل و نقل دریایی، مقررات قانون مدنی در این باره اصولاً قابل اجرا نیست. اما نمی‌توان حکومت قانون مدنی را به طور کلی نفی کرد. ماده ۵۱۶ قانون مدنی به شمول مقررات امانت بر متصدیان حمل دریایی تصریح دارد. از سوی دیگر، مسئولیت امین در قانون مدنی، یک جنبه خفیف دارد و یک جنبه شدید. جنبه خفیف مسئولیت آن است که امین مسئول نیست مگر در صورت تعدی و تفریط. جنبه شدید این مسئولیت آن است که مسئولیت امین پس از تعدی و تفریط همانند مسئولیت غاصب است. جنبه خفیف مسئولیت امین در مورد متصدی حمل و نقل دریایی که یک شخص حرفه‌ای است، قابل اعمال نیست و متصدی اصولاً مسئول است مگر آنکه یکی از عوامل معاف‌کننده را اثبات کند. اما دلیلی وجود ندارد که جنبه شدید مسئولیت امین^{۱۱۰} در حمل و نقل دریایی قابل اعمال نباشد. اگر مسئولیت مستودع که در مقام احسان است یا ید یک اجیر غیر حرفه‌ای پس از تعدی و تفریط به ید ضمانی تبدیل شود، به طریق اولی ید متصدی حرفه‌ای پس از تعدی و تفریط باید به ید ضمانی تبدیل شود. با اعمال این قاعده در مورد انحراف ناموجه متصدی حمل و نقل می‌توان گفت از آنجاکه قانون

ابوطالب محمد بن حسن بن یوسف معروف به فخرالمحققین؛ *ایضاح الفوائد فی شرح مشکلات القواعد*، جلد ۲، مؤسسه تحقیقات و نشر معارف اهل‌البیت (ع)، اصفهان، ۱۳۸۷، ص ۱۱۵.

۱۰۹. مفتاح‌الکرامه، همانجا (نویسنده، قصد خیانت را سبب انقلاب ید می‌داند).

۱۱۰. بدیهی است که جنبه شدید مسئولیت امین از مسئولیتی که قانون دریایی و قانون تجارت برای متصدی حمل به رسمیت می‌شناسد بسیار شدیدتر است زیرا این مسئولیت نه فقط مسئولیت بدون تقصیر، بلکه مسئولیت بدون رابطه سبب است.

دریایی، مورد انحراف ناموجه را مشخص نکرده است، بر اساس قواعد عام باید ید امانی او^{۱۱۱} به ید ضمانی تبدیل شود و او دست کم در دوران انحراف، ضامن نقص و عیب و تلف محموله باشد ولو آنکه مستند به فعل او نباشد. از آنجاکه پس از انحراف، ید متصدی ضمانی است، طبیعی است امکان استناد به تحدید مسئولیت متصدی بابت هر بسته یا کیلو هم وجود نخواهد داشت. حتی اگر اعتقاد بر این باشد که در صورت سکوت قانون دریایی و قبل از رجوع به قانون مدنی و فقه باید به اصول و عرف دریایی رجوع کرد، نتیجه امر، تفاوت چندانی نخواهد داشت: حقوق دریایی فرانسه در زمینه انحراف ناموجه، ادبیات قابل ملاحظه‌ای ندارد. دعاوی مشهور مربوط به انحراف ناموجه، در انگلیس و امریکا قضاوت شده است و همچنان که گفته شد بر اساس کامن‌لا انحراف ناموجه، آثار شدیدی دارد و متصدی حمل را در حکم بیمه‌گر کالا قرار می‌دهد و امکان استناد به دفاعیات و تحدید مسئولیت را از او سلب می‌کند و این نتیجه، مشابه اثر تعدی و تفریط امین در فقه و قانون مدنی است.

ملاک ماده ۱۲۹ قانون دریایی در باب حمل مسافر هم می‌تواند مؤید این نتیجه باشد. به موجب این ماده در صورت انحراف ناموجه از مسیر، مسافر حق دارد قرارداد حمل را فسخ و خسارت وارد به خود را مطالبه کند. به نظر می‌رسد در این صورت دیگر متصدی حمل مسافر نمی‌تواند به تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۱۱۵ قانون دریایی استناد کند و مسئولیت هم از نوع مسئولیت محض است.

ممکن است گفته شود اگر اعمال مقررات عام مربوط به اثر تعدی و تفریط امین پذیرفته شود، تبدیل ید متصدی حمل و نقل به ید ضمانی، ویژه تخلف انحراف نخواهد بود و سایر تقصیرهای متصدی حمل و نقل را در بر خواهد گرفت. به علاوه این حکم باید به سایر انواع حمل و نقل هم گسترش داده شود، هر دو نتیجه مورد تأیید است. از حیث حقوق تطبیقی، گسترش

۱۱۱. البته در اینجا مراد از ید امانی، آن نیست که مسئولیت متصدی حمل بر اساس قانون مدنی ارزیابی شود و مبتنی بر تقصیر و مشروط به اثبات آن باشد. ید امین، پیش از انحراف هم نوعی ید امانی تشدید یافته است و واضح است که مسئولیت متصدی پیش از انحراف، نه بر مبنای قانون مدنی، بلکه بر مبنای قانون دریایی و در فقدان مقررات خاص در قانون دریایی، بر مبنای قانون تجارت ارزیابی خواهد شد. با وجود این، وجود تعهد ایمنی بر دوش امین که مسئولیت او را از تعهد به وسیله به یک تعهد به نتیجه ارتقا دهد، مانع از صدق عنوان امین بر او نخواهد بود. حداکثر چیزی که در مورد مبنای مسئولیت متصدی حمل دریایی در قانون دریایی و مقررات لاهه می‌توان گفت آن است که این مقررات، تعهد متصدی در حمل کالا را به تعهد به نتیجه تبدیل کرده است (و البته که چنین نیست و مسئولیتی که در این مقررات برای متصدی در نظر گرفته شده است، حد فاصلی میان تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه و به عبارت دیگر، حد فاصلی میان مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت مطلق است). اما این مقررات هرگز مسئولیت بدون رابطه سببیت را مقرر نکرده‌اند. پس می‌توان گفت ید متصدی حمل، پیش از انحراف، همچنان نوعی ید امانی است و نه ید ضمانی. درباره امکان برقراری تعهد ایمنی بر عهده امین، ن.ک: کاتوزیان؛ عقود معین، شرکت سهامی انتشار، جلد ۱، شماره ۳۰۱ و جلد ۴، شماره ۳۳.

دکترین شبه‌انحراف یا انحراف غیرجغرافیایی که به ویژه توسط محاکم امریکایی توسعه داده شده است، تلاشی برای گسترش آثار انحراف ناموجه جغرافیایی به سایر انواع تقصیرهای متصدی حمل‌ونقل است. در واقع به موجب دکترین شبه‌انحراف، بسیاری از خطاهای متصدی در حکم انحراف قرار گرفته است؛ به این معنا که ضمانت اجرای انحراف جغرافیایی، در مورد آن خطاها هم اعمال می‌شود. منتها به نظر می‌رسد هرگونه تقصیری ید متصدی را به ید ضمانی تبدیل نمی‌کند. تنها تقصیرهای عمدی متصدی که خطر تلف کالا را تقویت می‌کند (نظیر حمل کالا بر روی عرشه) در حکم انحراف است و از سوی دیگر در صورتی که متصدی از تقصیر خود رجوع کند، مسئولیت او به حالت عادی اعاده خواهد شد. این نتایج معتدل، هم در حقوق مدنی و هم در حقوق دریایی، طرفداران معتبری دارد.^{۱۱۲} ماده ۳۴ قانون اصلاح قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۹۱ (ماده ۹۴ مکرر قانون دریایی) که فرمانده (و در واقع متصدی حمل) را در قبال هرگونه تلف یا خسارت وارد به کالاهای روی عرشه مسئول می‌داند، می‌تواند تأییدی بر این نتیجه باشد. این حکم همچنان که گفته شد درباره سایر انواع حمل‌ونقل هم قابل اجراست، همچنان که ماده ۵۱۶ قانون مدنی، مسئولیت متصدیان حمل زمینی و هوایی را هم تابع مقررات امانت کرده است.

۴. شرط آزادی انحراف^{۱۱۳}

برخی شروط بارنامه به متصدی اجازه می‌دهد که در صورت لزوم - آن‌چنان که متصدی حمل، شخصاً تشخیص می‌دهد - از مسیر منحرف شود. در امریکا اغلب دادگاه‌ها چنین شرطی را یک نوع شرط عدم مسئولیت و باطل می‌دانند.^{۱۱۴} به عقیده بسیاری از نویسندگان، چنین شرطی فاقد اثر است. برای مثال، ویلیام تتلی این شروط را غیرضروری و باطل می‌داند. شرط تا آنجا که به متصدی اجازه انحراف موجه را می‌دهد، غیرضروری است زیرا به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین داخلی، متصدی در فقدان شرط هم در منحرف شدن از مسیر، آزاد، و بلکه مکلف است. اما مفاد شرط در آن قسمت که به متصدی اجازه می‌دهد در خارج از موارد مجاز قانونی هم از مسیر منحرف شود و به این ترتیب، انحراف ناموجه را آزاد می‌سازد، مخالف قانون و باطل

۱۱۲. در حقوق مدنی: ناصر کاتوزیان؛ عقود اذنی - وثیقه‌های دین، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۹، ص ۵۷؛ و در حقوق دریایی:

Tetley, *op. cit.*, p. 1841, note 139.

۱۱۳. در بارنامه‌ها اصطلاحات زیر برای چنین شرطی استفاده می‌شود:

Liberty Clause/ Liberty to Touch and Stay Clause/ Deviation Clause/ Voyage Clause

114. Wilson, *op. cit.*, p. 21.

است.^{۱۱۵}

در واقع، به موجب بند ۸ ماده ۳ مقررات لاهه (بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران) هر شرطی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم به سلب یا تحدید مسئولیت متصدی بینجامد، باطل است. شرط آزادی انحراف به این ترتیب، یک شرط عدم مسئولیت و باطل است. به زبان حقوقی، بخشی از شرط به دلیل بی‌فایده بودن (بند ۲ ماده قانون مدنی ۲۳۲) و بخش دیگری به دلیل نامشروع بودن (بند ۳ ماده ۲۳۲ قانون مدنی) باطل است.

دادگاه‌های خارجی بارها و بارها از ترتیب‌اثر دادن به چنین شرطی خارج از موارد مجاز قانونی امتناع کرده‌اند. در حقوق ایران حتی ممکن است برخی از مصادیق این نوع شروط را مخالف مقتضای ذات عقد محسوب کرد و آن را مبطل قرارداد حمل دانست. با بطلان قرارداد، متصدی استحقاق کرایه را ندارد و ید او نسبت به کالا ضمانتی خواهد بود و طبیعتاً حق استناد به تحدید مسئولیت را هم نخواهد داشت: شرطی که مقرر می‌دارد متصدی حق دارد از مسیر منحرف شود و مقصد حمل را تغییر دهد و کالا را در هر بندری که دلخواه اوست تخلیه کند، خلاف مقتضای ذات عقد است.

با وجود این، اغلب محاکم در انگلیس و برخی نویسندگان انگلیسی،^{۱۱۶} شرط را با تحلیل دیگری صحیح دانسته‌اند: انحراف هنگامی رخ می‌دهد که متصدی از مسیر تعیین شده در قرارداد یا اعلامیه‌های حمل یا عرف معمول منحرف شود. بنابراین تعیین مسیر سفر در درجه نخست به توافق طرفین بستگی دارد. شرط آزادی انحراف، قبل از آنکه به متصدی حق دهد که از مسیر منحرف شود یا به عبارت دیگر، تعهد خود را نقض کند، تعهد قراردادی را تعریف می‌کند. ممکن است مسیر تعیین شده در قرارداد، غیر از مسیر متعارف باشد. به این ترتیب معتقدند شرط با مقررات امری لاهه منافاتی ندارد زیرا این مقررات، چگونگی اجرای تعهد را تعیین کرده است اما تعریف تعهد قراردادی در اختیار طرفین است.^{۱۱۷}

رویه قضایی فرانسه هم چنین شرطی را تا زمانی که به حذف تعهد اساسی متصدی حمل و نقل منجر نشود صحیح می‌داند.^{۱۱۸} اما صحت شرط، موکول به احراز قبولی آن توسط فرستنده است. به این ترتیب، شرط آزادی در مجموعه شروط استاندارد بارنامه که به ارسال کننده تحویل نشده و

115. Tetley, *op. cit.*, p. 1843; Schoenbaum, *op. cit.*, p. 637; Margaret M. Lennon, "Deviation Then and Now--When COGSA's per Package Limitation Is Lost", *St. John's Law Review*, vol. 76, No. 2, Article 6. Available at: <http://scholarship.law.stjohns.edu/lawreview/vol76/iss2/6> 443.

116. Wilson, *op. cit.*, p. 21.

117. *Ibid.*, p. 22.

برای استدلال مشابه در مورد شروط عدم مسئولیت و تفکیک آن از شرط عدم تعهد، ن.ک: ایزانلو؛ شماره ۱۴.

118. Veaux- Fournerie et al., *Responsabilité de transporteur, Régime interne, Règles de fond*, n° 95.

صرفاً به آن ارجاع شده است، به دلیل عدم قبولی، معتبر شناخته نشده است.^{۱۱۹} همچنین برخی آرای فرانسوی، شرط را در مقابل طرفین قرارداد حمل، معتبر دانسته‌اند اما آن را در مقابل گیرنده کالا غیرقابل استناد دانسته‌اند.^{۱۲۰}

باوجود این، بررسی بارنامه‌ها نشان می‌دهد که شرط آزادی در واقع مجوز انحراف است نه تعیین‌کننده مسیر حمل.

به نظر می‌رسد شروط مربوط به انحراف در قراردادهای حمل‌ونقل و بارنامه‌ها به دلایل پیش‌گفته باطل است. اما درج شرط آزادی انحراف در قراردادهای اجاره کشتی صحیح است: اگر شرط انحراف در قرارداد حمل‌ونقل مندرج در بارنامه در خارج از موارد انحراف موجه، به دلیل مخالفت با قواعد امری قانون باطل است، در اجاره کشتی چنین محدودیتی وجود ندارد و بر فرض که چنین شرطی به‌عنوان شرط عدم مسئولیت محسوب شود، با رعایت قواعد عام، درج آن در قرارداد اجاره کشتی صحیح است.^{۱۲۱} یکی از این قواعد، تفسیر مضیق شرط به ضرر طراح^{۱۲۲} (مالک کشتی) است. برای مثال در *دعوی گلین علیه مارگستون*^{۱۲۳} ۱۸۹۳ لرد/شر^{۱۲۴} قلمرو شرط آزادی متصدی درباره توقف در هر بندر دلخواه را به هر بندری که در مسیر متعارف حمل قرار دارد محدود کرد.^{۱۲۵} اما ممکن است عبارات شرط، آن‌قدر صریح باشد که اجازه تفسیر مضیق ندهد. برای مثال، بسیاری از شروط به متصدی اجازه می‌دهد در بندری که در مسیر متعارف حمل هم قرار ندارد توقف کند. باوجود این، ممکن است چنین شرطی مخالف مقتضای ذات عقد محسوب شود و به بطلان قرارداد منجر شود:^{۱۲۶} شرطی که مقرر می‌دارد متصدی مجاز است در هر بندر دلخواه کالا را تخلیه کند، چنین شرطی است.

لازم به ذکر است که در حقوق انگلیس در بطلان شرط آزادی انحراف، میان قرارداد حمل و اجاره کشتی تفاوت قایل نمی‌شوند. این در حالی است که درج شروط عدم مسئولیت در قرارداد

119. *Ibid.*

120. Tassel, *op. cit.*, p. 147.

121. Morgan, *op. cit.*, p. 484.

122. *The Contra preferentem Rule*

123. *Glynn v. Margetson*

124. Lord Esher

125. Wilson, *op. cit.*, p. 21; See also: Treitel, *op. cit.*, p. 210; Baughen, *op. cit.*, p. 98 McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 264.

126. Wilson, *op. cit.*, p. 21: "Clauses of this type have been given full effect by the courts which have described them as conferring on the ship a liberty to go where she pleased, subject only to the restriction that the essential purpose of the voyage must not be frustrated"; See also: Treitel, *op. cit.*, p. 211; McNair *et al.*, *op. cit.*, p. 260.

در دو اثر اخیر از چنین شرطی به‌ترتیب به‌عنوان «شرط عقیم‌کننده قرارداد» و «شرطی که باعث بطلان قرارداد می‌شود» یاد شده است. «شرط مخالف هدف قرارداد»، «شرط عقیم‌کننده قرارداد» و «شرط سبب بطلان قرارداد» در حقوق ایران به «شرط خلاف مقتضای عقد» نزدیک‌اند.

اجاره کشتی برخلاف بارنامه‌ها صحیح است. باید دید چه چیزی سبب این عدم تمایز شده است: در اجاره کشتی اگرچه شرط عدم مسئولیت باطل نیست، به‌موجب دکترین سنتی حاکم بر حقوق قراردادهای، یکی از موانع نفوذ شرط عدم مسئولیت، نقض اساسی قرارداد است. در صورت نقض اساسی، امکان استناد به شرط عدم مسئولیت وجود ندارد. پس شرط انحراف اگر به شرط عدم مسئولیت تعبیر شود در صورت انحراف (نقض اساسی) نافذ نیست.^{۱۲۷}

۵. آثار انحراف در بیمه دریایی

بیمه‌گر در بیمه دریایی خطرات معینی را بیمه می‌کند. یکی از شرایط پوشش بیمه‌ای در بیمه دریایی آن است که کشتی از مسیر معمول خود منحرف نشود. اعتقاد بر این است که تغییر مقصد کشتی و انحراف از مسیر، ماهیت خطر موضوع بیمه را تغییر می‌دهد و بنابراین سبب سقوط تعهد بیمه‌گر می‌شود. مهم نیست که با انحراف یا تغییر مقصد کشتی، خطر افزایش یافته یا کاهش پیدا کرده است زیرا ماهیت خطر تغییر یافته است.^{۱۲۸} اگر تنها خطر موضوع بیمه افزایش پیدا کند بدون آنکه ماهیت خطر تغییر یابد، اعمال ضمانت اجراهای تشدید خطر، ممکن بود اما همچنان که گفته شد، تغییر مسیر و مقصد، ماهیت خطر را تغییر می‌دهد.

۵-۱. تغییر مقصد

به‌فرض که کشتی‌ای که قرار بود سفر خود را از نقطه (ب) آغاز کند از بندر (ج) آغاز می‌کند. در این صورت، پوشش بیمه‌ای هیچ‌گاه به جریان نمی‌افتد زیرا بیمه‌گر، کالا را در طی سفر دیگری که انجام نشده، بیمه کرده بود و سفری که عملاً انجام شده، مورد بیمه نبوده است. به همین ترتیب، چنانچه کشتی سفر خود را از نقطه مورد توافق در بیمه‌نامه آغاز کند، اما در میان راه، فرمانده مقصد کشتی را تغییر دهد و به‌جای تخلیه بار در بندر (ب) تصمیم بگیرد کالا را در بندر (ج) تخلیه کند، پوشش بیمه‌ای از این لحظه به بعد منتفی می‌شود، هرچند دو مسیر، تفاوت قابل ملاحظه‌ای نداشته باشند. نکته جالب آن است که قانون دریایی انگلیس که تا حد زیادی مبنای بیمه‌نامه‌ها و عرف بیمه دریایی قرار گرفته است، صرف قصد فرمانده یا مالک بر تغییر مقصد کشتی را برای صدق عنوان تغییر مقصد و سقوط تعهد بیمه‌گر کافی می‌داند، هرچند در زمان وقوع خسارت، هنوز تغییرمسیری انجام نشده باشد (بند ۲ ماده ۴۵ قانون دریایی انگلیس). در

127. McNair et al., *op. cit.*, p. 206.

128. Howard Bennet, *Law of Marine Insurance*, 2nd ed., Oxford, 2007, p. 524.

دعوای تاسکر علیه کانینگام^{۱۲۹} درحالی که کشتی در بندر کادیز بود، نمایندگان بیمه‌گذار، تغییر مقصد کشتی را به بیمه‌گذار اطلاع دادند. بیمه‌گذار نسبت به تهیه بیمه‌نامه به مقصد جدید اقدام کرد. هنوز کشتی در بندر کادیز بود که مجدداً نامه‌ای حاکی از تغییر دوباره مقصد از سوی نمایندگان بیمه‌گذار به بیمه‌گذار ابلاغ شد و در همان روز کشتی نابود شد. بیمه‌گر که ابتدا با جهل به موضوع تغییر مقصد، خسارت بیمه‌گذار را جبران کرده بود پس از اطلاع از تغییر مقصد در پی استرداد وجوه پرداختی برآمد و به‌موجب تصمیم مجلس لردان در این امر موفق شد.^{۱۳۰}

۵-۲. تغییر مسیر (انحراف)

آنچه گفته شد درمورد تغییر مقصد کشتی بود. انحراف از مسیر هم همانند تغییر مقصد سبب انتفای تعهد بیمه‌گر می‌شود. منتها برخلاف آنچه در تغییر مقصد گفته شد، برای توقف پوشش بیمه‌ای، وقوع عملی انحراف لازم است و قصد انحراف، کافی و بلکه لازم هم نیست.^{۱۳۱} بند ۳ ماده ۴۶ قانون بیمه ۱۹۰۶ انگلیس در این زمینه مقرر می‌دارد: قصد انحراف مهم نیست. برای آنکه بیمه‌گر از تعهد قراردادی خود بری شود، باید انحراف عملاً رخ داده باشد.

نکته دیگر آنکه ماده ۴۶ قانون ۱۹۰۶ نفس انحراف را باعث سقوط تعهد بیمه‌گر می‌داند؛ هرچند کشتی پس از انحراف، به مسیر خود بازگردد و خسارت پس از بازگشت به مسیر عادی رخ دهد(باید به یاد داشت که مسئولیت متصدی هم به‌محض انحراف، تشدید می‌شود هرچند پس از انحراف به مسیر معمول رجوع کند. در فقه هم ید امین پس از رجوع از تعدی و تفریط، کماکان ضمانتی است). شاید ضمانت اجرای تعلیق تأمین در دوران انحراف نسبت به سقوط تعهد بیمه‌گر، ضمانت اجرای منطقی‌تر و منصفانه‌تری باشد: پوشش بیمه‌ای از لحظه انحراف تا لحظه برگشت به مسیر اصلی قطع و پس از آن برقرار شود، اما قانون دریایی انگلیس این امر را نپذیرفته است و در شروط استاندارد بیمه دریایی، هم ضمانت اجرای تغییر مقصد و هم انحراف از مسیر، سقوط تعهد بیمه‌گر است.

129. *Tasker v. Cunninghame*

130. *Bennet, op. cit.*, pp. 527-528.

۱۳۱. این تفکیک به مناسبت دیگری مطرح شده است: برخی فقیهان، صرف قصد خیانت را باعث انقلاب ید امین می‌دانند و برخی دیگر، وقوع عملی خیانت را لازم می‌شمارند. اردبیلی نجفی، احمدبن‌محمد(مقدس اردبیلی)؛ مجمع‌الفائده والبرهان فی شرح ارشادالاذهان، جلد ۱۰، بیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۴۱۲ هـ.ق، ص ۳۲۶) اما در مال لقطه، اتفاق نظر وجود دارد که صرف قصد خیانت، باعث انقلاب ید می‌شود زیرا از ابتدا هم با صرف قصد امانت، یابنده، وصف امین را پیدا می‌کند.

در ایران هم ماده ۱۰ شرایط عمومی بیمه باربری مصوب شورای عالی بیمه (مجموعه شرایط A) تحت عنوان «تغییر سفر» مقرر داشته است: «هرگاه پس از شروع این بیمه، مقصد توسط بیمه‌گذار تغییر نماید، بقای اعتبار این بیمه مشروط است به اینکه بیمه‌گذار مراتب را فوراً به بیمه‌گر اعلام کند و شرایط و حق بیمه مورد توافق قرار گیرد».

این ماده در مورد تغییر مقصد است نه انحراف از مسیر به معنی خاص. حال باید دید حکم انحراف چیست؟ یک راه حل آن است که بر اساس عرف بیمه‌گری، انحراف هم به تغییر مقصد ملحق شود و همان ضمانت اجرا را داشته باشد. راه حل دیگر، تفسیر مضیق شروط بیمه‌نامه به نفع بیمه‌گذار است. راه حل اخیر ترجیح دارد.

۵-۳. شرط پوشش انحراف

علی‌رغم آنچه گفته شد، باید توجه داشت امروزه اغلب بیمه‌نامه‌ها حاوی شرط موسوم به پوشش انجام‌شده^{۱۳۲} است که به موجب آن، بیمه‌گر در قبال دریافت اندکی حق بیمه اضافی، ریسک انحراف و تغییر مقصد را هم پوشش می‌دهد و در نتیجه، تفکیک انحراف موجه و ناموجه در بیمه دریایی، اهمیت سابق خود را ندارد. همان گونه که در بالا اشاره شد، کم‌رنگ شدن آثار انحراف ناموجه در بیمه دریایی، بر مسئولیت متصدی حمل هم تأثیر گذاشته است. با وجود این، مسئولیت متصدی، هنوز هم در فرض انحراف، شدید است. در نتیجه، بیمه‌گری که خسارت ایجاد شده در دوران انحراف را می‌پردازد به واسطه اعمال اصل قائم‌مقامی می‌تواند به متصدی حمل رجوع کند، بی‌آنکه متصدی حمل بتواند در برابر او به تحدید مسئولیت یا عدم انتساب زیان به انحراف استناد کند زیرا بیمه‌گر در نتیجه قائم‌مقامی، حقوق بیمه‌گذار را به دست می‌آورد و متصدی در برابر صاحب کالا نمی‌توانست به این دفاعیات استناد کند.^{۱۳۳}

نتیجه

از حیث حقوق تطبیقی، شباهت آثار انحراف ناموجه میان فقه امامیه و نظام حقوقی ایران با حقوق انگلیس و به‌ویژه امریکا جالب توجه است: در حالی که در فرانسه، انحراف ناموجه به‌خودی‌خود باعث تشدید مسئولیت متصدی نمی‌شود، در کامن‌لا انحراف، سبب تشدید مسئولیت متصدی می‌شود: متصدی ضامن تلف و نقص کالا است ولو اینکه مستند به فعل او نباشد و حق استناد به دفاعیات و

132. Held covered

133. Schoenbaum, *op. cit.*, p. 637, note 7.

تحدید مسئولیت را هم ندارد. دادگاه‌های امریکا با ایجاد دکترین شبه‌انحراف، اثر انحراف ناموجه را بر مصادیق دیگری از تخلفات متصدی نظیر حمل غیرمجاز کالا روی عرشه، بار کرده‌اند. اما دکترین شبه‌انحراف، نظام‌مند نیست. در حقوق ایران، وضع مشابهی حاکم است. درحالی‌که قانون دریایی (همانند قانون حمل کالا در انگلیس و امریکا) درباره آثار انحراف ناموجه حکمی ندارد، باید به قواعد عام رجوع کرد. بر اساس قواعد عام، مسئولیت امین پس از تعدی و تفریط، تشدید می‌شود.

ریشه دکترین انحراف در بیمه دریایی قرار دارد؛ از آنجاکه به‌طور سنتی بیمه‌نامه‌های دریایی، انحراف را پوشش نمی‌دهد و در صورت انحراف، بیمه‌گر به‌طور کلی از مسئولیت بری می‌شود، مسئولیت جبران خسارت بر عهده متصدی (که عامل انحراف بوده) قرار می‌گیرد و به این ترتیب، متصدی نقش بیمه‌گر را ایفا می‌کند. اما امروزه با توجه به گسترش پوشش‌های بیمه‌ای برای انحراف، گروهی تمایل دارند تا دکترین انحراف ناموجه را تعدیل کنند. برخی از نویسندگان پیشنهاد داده‌اند که گسترش اثر انحراف، فقط شامل تخلفات عمدی متصدی بشود. در حقوق ایران هم شایسته است تشدید مسئولیت متصدی حمل، فقط شامل خطاهای عمدی باشد؛ همچنان که ممکن است مراد فقیهان از تعدی و تفریطی که باعث انقلاب ید امین می‌شود هم، خطاهای عمدی امین باشد.

کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل بیش از آنکه آثار انحراف ناموجه را مشخص کنند، به آثار انحراف موجه پرداخته‌اند؛ درحالی‌که در قواعد عام مسئولیت مدنی درباره اثر اضطرار در مسئولیت مدنی اتفاق نظر وجود ندارد، کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق دریایی، انحراف موجه به‌منظور نجات جان یا مال اشخاص را، که حالت ویژه‌ای از اضطرار است، از اسباب معافیت از مسئولیت دانسته‌اند. قواعد لاهه و هامبورگ درمورد آثار انحراف ناموجه ساکت‌اند اما کنوانسیون روتردام به‌صراحت از دکترین فرانسوی پیروی کرده و صرف انحراف ناموجه را، مادام که رابطه سببیت میان انحراف و زیان وارد به محموله وجود نداشته باشد، موجب تحدید مسئولیت ندانسته است.

شرط آزادی انحراف، نوعی شرط عدم مسئولیت غیرمستقیم است و بنابراین در قراردادهای حمل‌ونقل، باطل است اما در قراردادهای اجاره کشتی با رعایت محدودیت‌های شرط عدم مسئولیت، صحیح است.

منابع:

الف) فارسی

- امید، هوشنگ؛ حقوق دریایی، جلد اول، مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۲.
- ایزانلو، محسن؛ شروط ساقط‌کننده و محدودکننده مسئولیت در قراردادهای شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۲.
- کاتوزیان، ناصر؛ حقوق مدنی، عقود معین، جلد ۴، عقود اذنی - وثیقه‌های دین، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۹.
- نجفی اسفاد، مرتضی؛ حقوق دریایی، سمت، ۱۳۹۳.

ب) عربی

- حسینی عاملی، سید محمدجواد؛ مفتاح‌الکرامه فی شرح قواعدالعلامه، جلد ۲، چاپ سنگی، مؤسسه آل‌البیت، بی‌تا.
- شهید ثانی، زین‌الدین بن علی؛ مسالک‌الافهام فی شرح شرایع‌الاسلام، مؤسسه معارف اسلامی، ۱۴۱۴ هـ.ق.
- حلّی، فخرالدین ابوطالب محمد بن حسن بن یوسف معروف به فخرالمحققین؛ ایضاح‌الفوائد فی شرح مشکلات‌القواعد، مؤسسه تحقیقات و نشر معارف اهل‌البیت(ع)، اصفهان، جلد ۲، ۱۳۸۷.
- کرکی، علی بن حسین؛ جامع‌المقاصد فی شرح‌القواعد، مؤسسه ال‌البیت، ۱۴۱۰ هـ.ق.
- نجفی، شیخ محمدحسن؛ جواهرالکلام فی شرح شرایع‌الاسلام، دارالکتب‌الاسلامیه، ۱۳۹۴ هـ.ق.

ج) انگلیسی

- Books

- Baughen (Simon), *Shipping Law*, 4th Ed., Cavendish, 2009.
- Force (Robert), *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center, 2004.
- Bennet (Howard), *Law of Marine Insurance*, 2nd Ed., Oxford, 2007.
- Dockray (Martin) and Reece Thomas (Katherine), *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3rd Ed., Cavendish, 2004.
- Hubbarad (Jerry), *Deviation in Contracts of Sea Carriage: After the*

Demise of Fundamental Breach, Victoria University of Wellington Law Review, n. 16, 1986.

- McNair (William Lennox), Mocatta (Alan Abraham) & Mustill (Michael J.), *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 17th Ed., Sweet & Maxwell, 1964.
- Schoenbaum (Thomas J.), *Admiralty and Maritime Law*, 4th Ed., Thomson-West, 2003.
- Tetley (William), *Marine Insurance Cargo Claims*, 4th Ed., vol. 1 & 2, Thomson-Carswell, 2008.
- Teritel (G. H.), *The Law of Contract*, Sweet & Maxwell, 1995.
- Wilson, Carriage of Goods by Sea, (Jean), *Carriage of Goods by Sea*, 7th Ed., Longman, 2010.
- Yates (David), *Exclusion Clauses in Contracts*, Sweet & Maxwell, 1978.

- Articles

- Al-Kabban (Riyadh A. M.), “The Effect of Deviation Occurring in the Course of a Maritime Voyage on the Liability of the Carrier under the Hague/Visby Rules and the Hamburg Rules, in relation to Certain Countries”, A Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy, *University of Glasgow*, 1988.
- Lennon (Margaret M.), “Deviation Then and Now- Where COGSA’s per Package Limitation Is Lost”, *St. John’s Law Review*, vol. 76, 2006, N. 2.
- Morgan Jr. (H.S.), “Unreasonable Deviation under COGSA”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 9, n. 4. 1977-1978.
- Nikaki (Theodora), “The Quasi-Deviation Doctrine”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 35, n. 1, 2004.

(د) فرانسه

- RODIERE (René), *Traité général de droit maritime, t. 2: Les contrats de transports des marchandises*, Dalloz, 1968.
- SAVATIER (René), *Traité de la responsabilité civile en droit français*, t. I, 2e éd., LGDJ 1951.
- Veaux-Fournerie (Paulette), Veaux (Daniel) et Toure (Barham), *JC Transports, Fasc 1266: Responsabilité de transporteur, Régime interne, Règles de fond*, 2004.