

## آثار حقوقی انحراف ناموجه از مسیر بر مسؤولیت متصدی حمل و نقل کالا: بررسی تطبیقی حقوق ایران، انگلیس و کنوانسیون روتردام ۲۰۰۹

سارا آقایی<sup>۱</sup>، طیبه صاحب<sup>۲\*</sup>

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران  
۲. استادیار، گروه حقوق مالکیت فکری، دانشکده حقوق، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۳۰

دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۴

### چکیده

به واسطه اهمیت طی مسیر مناسب حمل و نقل دریایی کالا و آثار سوء انحراف از مسیر، در این مقاله سعی می‌شود آثار انحراف ناموجه از مسیر بر اعتبار اسناد حمل، مسؤولیت متصدی حمل و نقل کالا به جبران ضررهای وارده و برخورداری متصدی حمل و نقل از امتیازات قراردادی و قانونی مسؤولیت بررسی شود. در نظام حقوقی انگلستان، عدم انحراف ناموجه از مسیر، تعهد ضمنی قراردادی است که در صورت نقض آن، دارنده محموله می‌تواند نسبت به تائید یا ابطال کلی قرارداد حمل و نقل اقدام کند. در صورت اعلام بطلان قرارداد، متصدی حمل و نقل به صورت مطلق مسؤول جبران ضررهای وارده است و حق ندارد به امتیازات قراردادی و قانونی مسؤولیت استناد کند. در مقابل در نظام حقوقی ایران که بر گرفته از قواعد لاهه است، به دلیل نبود مقرر صریح قانونی در خصوص منع انحراف از مسیر، می‌توان استدلال کرد که همسو با کنوانسیون روتردام، در صورت غیرمعقول بودن انحراف، قرارداد حمل و نقل همچنان معتبر بوده و متصدی حمل حق دارد به رغم تکلیف به جبران ضررهای وارده، به استثنائات و محدودیت‌های مسؤولیت مندرج در قرارداد، قانون و قواعد لاهه نیز استناد کند.

Email: t-saheb@modares.ac.ir

\*نویسنده مسؤول مقاله:

- این مقاله مستخرج از رساله دکتری است.



واژگان کلیدی: اعتبار قرارداد حمل‌ونقل، انحراف ناموجه، انحراف نامعقول، معافیت از مسؤلیت جبران ضرر، محرومیت از دفاعیات و محدودیت‌های قراردادی و قانونی مسؤلیت.

## ۱. مقدمه

امروزه در عرصه تجارت بین‌الملل بخش عمده‌ای از کالاهای دارای ارزش هنگفت اقتصادی به‌وسیله متصدیان حمل‌ونقل دریایی به نقاط مختلف جهان حمل می‌شوند. یکی از تعهداتی که به‌موجب قرارداد حمل‌ونقل دریایی برای متصدی ایجاد می‌شود حمل کالا از مسیر مناسب است.

معمولاً در قرارداد حمل یا در بارنامه، مسیر مناسب برای حمل کالا تعیین می‌شود (Dockray, 2004, p.64-65). در غیر این صورت مسیر مناسب همان مسیر مستقیم جغرافیایی بین بندر بارگیری و بندر تخلیه است و اگر بیش از یک مسیر مستقیم جغرافیایی وجود داشته باشد مسیر متداول و مرسوم، مسیر مناسب تلقی می‌شود (Wilson, 2010, p.16). برای تشخیص مسیر متداول نیز به عرف دریانوردی یا عرف خاص شرکت‌های کشتیرانی مراجعه می‌شود (هاردی ایوامی، حقوق دریایی، ترجمه منصور پورنوری، ۱۳۹۷، ص ۴۲).

اگر متصدی از وظیفه خود مبنی بر طی مسیر مناسب تخطی نماید بحث انحراف از مسیر<sup>۱</sup> مطرح می‌شود. برای انحراف از مسیر دو معنای حقیقی و حکمی در نظر گرفته می‌شود که در معنای اول با تغییر مسیر کشتی از مسیر قراردادی یا مسیر مناسب عرفی معنای حقیقی انحراف از مسیر محقق می‌گردد و تعریف دوم که بیان‌کننده معنای حکمی انحراف از مسیر است هرگونه نقض تعهد را که مترادف با نقض قرارداد حمل‌ونقل باشد در برمی‌گیرد (Hill, 2014, p.273). در نظام حقوقی انگلستان، برخی موضوعات مصداق انحراف شمرده شده‌اند. از جمله کاهش سرعت یا حمل محموله بر

---

۱. در مقررات لاهه - ویزی، این موارد از مصادیق انحراف شناخته نشده‌اند.



عرشه کشتی<sup>۱</sup>. به عنوان مثال چنانچه مالک کشتی اقدام به یدک کشی شناور دیگر کند و در نتیجه این امر، سرعت سفر کاهش یابد، متصدی مرتکب نقض تعهد ضمنی عدم انحراف از مسیر شده است.<sup>۲</sup> دلیل این امر جدی بودن عواقب و آثار نقض تعهد است (Kasi, Arun, p.227 and 240).

در برابر انحراف از مسیر، دو دفاع قابل طرح است که عبارت‌اند از: ۱) موجه بودن انحراف و ۲) درج شرط آزادی در انحراف از مسیر. در حقوق انگلستان، دو عامل سبب توجیه موجه بودن انحراف می‌شود. اول نجات جان انسان که به موجب کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز این تعهد بر عهده متصدی حمل قرار دارد.<sup>۳</sup> دومین توجیه عبارت است از جلوگیری از خطر قریب‌الوقوع. (Kasi, Arun, p.228) به عنوان مثال انحراف برای رفع خطر از کشتی و محموله، انحراف به دلیل مواجه شدن با کشتی دشمن؛ منحرف شدن از مسیر برای انجام تعمیرات و حفظ قابلیت دریانوردی کشتی (Wilson, 2010, p.16, 18 & 272)؛ انحراف از مسیر به دلیل تقصیر اجاره‌کننده کشتی و انحراف به دلیل عدم استفاده اجاره‌کننده کشتی از تمام ظرفیت کشتی<sup>۴</sup>.

در قواعد لاهه-ویزبی با معیار قرار دادن شرط معقول بودن، انحراف از مسیر را در صورتی که معقول باشد، موجه و مجاز تلقی می‌کند که از جمله می‌توان به انحراف باهدف نجات انسان یا مال در دریا اشاره کرد. رویکردی که در مقایسه با رویکرد سخت‌گیرانه حقوق انگلستان، گشاده‌دستانه است. تعریف معقول بودن نیز با توجه به حقایق پرونده به صورت موردی با در نظر گرفتن شرایط و اوضاع و احوال خاص هر قضیه سنجیده می‌شود. به عنوان مثال در پرونده‌ای که متصدی برای جایگزینی

1. Quasi-Deviation

2. Scaramanga & Co v Stamp and Another, (1880) 5 CPD 295 (EW CA).

3. International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS) and International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 (SAR)

۴. اگر در قرارداد حمل و نقل دریایی، اجاره‌کننده ملزم به استفاده از تمام ظرفیت کشتی باشد به منظور کاهش مطالبه مالک کشتی بابت ظرفیت استفاده نشده امکان انحراف از مسیر و بارگیری در سایر بنادر وجود دارد (Cooke, 2014, p 281).

خدمه ناگزیر از انحراف شد، این انحراف معقول تشخیص داده شد، ولی بعد از آن که کشتی برای جبران تاخیر پیش آمده مسیر ناامنی را در پیش گرفت و در نهایت همین امر منجر به ورود خسارت گردید، دادگاه حکم به غیرمعقول بودن انحراف داد.<sup>۱</sup>

در نظام حقوقی ایران نیز که برگرفته از قواعد لاهه است، می‌توان انحراف را به دودسته انحراف معقول و نامعقول تقسیم کرد. به موجب بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی، انحراف معقول، به معنای هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا بنا به دلایل معقولی همچون نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال<sup>۲</sup> است. از جمله مصادیق معقول بودن و در نتیجه موجه بودن انحراف از مسیر می‌توان به دلایل مربوط به ناوبری، حفظ امنیت و ایمنی کشتی، تأمین ویژگی قابلیت دریانوردی کشتی، نیاز کشتی به سوخت‌گیری، انحراف به منظور اجتناب از هرگونه خطر مانند قرار گرفتن کوه یخ در مسیر، مواجه شدن با کشتی دشمن، حوادثی مانند طوفان دریایی و مه غلیظ، بیماری فرمانده و تغییر مسیر به سمت نزدیک‌ترین بندر برای معالجه یا سوار و پیاده کردن کارکنان اشاره کرد. (نجفی اسفاد، ۱۳۹۷، ص ۲۱۲)

در نظام حقوقی انگلستان، عدم انحراف از مسیر مرسوم و متعارف، تعهدی قراردادی است که در تمام انواع قراردادهای حمل‌ونقل اعم از قرارداد اجاره شناور و قرارداد حمل کالا، به صورت ضمنی بر عهده متصدی حمل‌ونقل دارد. (Kasi, Arun, 2021, p.226) در نتیجه، متصدی حمل‌ونقل در صورت انحراف ناموجه از مسیر مرتکب نقض قرارداد شده است.

---

1. Stag Line Ltd v Foscolo, Mango & Co Ltd, [1932] AC 328, [1931] All ER Rep 666 (UK HL).

۲. انحراف از مسیر برای نجات جان هر انسانی که در دریا دچار حادثه گردیده موجه است اما در مورد نجات اموال، قید موجه بودن تنها به انحراف از مسیری که برای نجات اموال داخل کشتی صورت گرفته باشد تعلق می‌گیرد. بدین معنا که فرمانده برای نجات محموله متعلق به کشتی دیگر مجاز به انحراف از مسیر نیست (ایزائلو، ۱۳۹۶، ص ۱۱۳).



عامل دیگری که سبب توجیه انحراف از مسیر مناسب می‌شود، پیش‌بینی صریح این امر در قرارداد است. علی‌رغم وجود تعهد قراردادی مبنی بر عدم انحراف ناموجه از مسیر، علی‌الاصول با توجه به اصل حاکمیت اراده در قراردادها، می‌توان در قرارداد حمل‌ونقل متصدی حمل‌ونقل را مجاز به انحراف از مسیر دانست ولو آنکه انحراف صورت گرفته موجه نبوده باشد. (Kasi, Arun, p.226) از این بند تحت عنوان «بند انحراف از مسیر» یاد می‌شود. به‌طور مثال، بند ۳ نمونه فرم جنکن ۱۹۹۴ که از سوی بیمکو در خصوص قراردادهای اجاره کشتی منتشر گردیده با در نظر گرفتن حق انحراف شناور از مسیر برای متوقف شدن در هر بندری و با هر هدف، آزادی عمل وسیعی به متصدی حمل‌ونقل در انحراف از مسیر داده شده است.

علی‌رغم آزادی پیش‌بینی شرط انحراف از مسیر، در صورت صدور بارنامه به دلیل امکان انتقال مالکیت کالا در حین حمل‌ونقل و عدم دخالت اراده منتقل‌الیه در توافقات قراردادی صورت گرفته، بحث اعتبار این شرط و در صورت اعتباربخشی به آن، نحوه تفسیر و اجرای آن محل بحث و اختلاف نظر بوده است. محاکم انگلستان کوشیده‌اند علی‌رغم اعتباربخشیان به این شرط، مفاد آن را به نحو محدود و سخت‌گیرانه‌ای تفسیر و اجرا کنند. (Kasi, Arun, p.226) به این منظور انحراف از مسیر در قراردادهای حمل‌ونقل منتهی به صدور بارنامه صرفاً در صورت موجه بودن و با لحاظ هدف سفر تجاری، پذیرفته شده است (Cooke, voyage charters, 2014, p.283). شرط مذکور در صورتی معتبر و قابل‌اجراست که انحراف از مسیر گریزناپذیر بوده باشد. به این ترتیب امکان انحراف از مسیر برای انجام اموری که از پیش در مورد آن‌ها برنامه‌ریزی شده وجود ندارد (Bahghen, shipping law, P.90).

در حقوق ایران نیز با توجه به درج قید معقول بودن انحراف از مسیر در بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی اصلاحی ۱۳۹۱ می‌توان در راستای تعیین قلمرو اعمال شرط، رفتار متصدی حمل‌متعارف را ملاک قرارداد (یزدانیان، ۱۳۹۰، ص ۲۱).

در غیر این دو مورد یعنی زمانی که انحراف موجه و یا معقول نبوده و یا امکان انحراف در قرارداد پیش‌بینی نشده باشد، بحث انحراف ناموجه و غیرمعقول پیش می‌آید. در این مقاله سعی می‌شود آثار انحراف ناموجه و نامعقول در نظام حقوقی انگلستان و ایران که هر دو به قواعد لاهه پیوسته‌اند و همچنین کنوانسیون روتردام نسبت به اعتبار اسناد حمل‌ونقل و مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نسبت به جبران ضررهای وارده و همچنین برخورداری متصدی حمل‌ونقل از امتیازات و منافع قراردادی و قانونی مسئولیت بررسی شود.

## ۲. حقوق انگلستان

در نظام حقوقی انگلستان، بسته به اینکه قواعد کامن لا و یا قواعد لاهه-ویزی بر قرارداد حمل‌ونقل حاکم باشد، آثار حقوقی انحراف از مسیر متفاوت است.

### ۲-۱. حاکمیت قواعد کامن لا

#### ۲-۱-۱. اثر انحراف بر اعتبار اسناد حمل

در نظام حقوقی انگلستان، عدم انحراف ناموجه از مسیر مناسب، تعهد ضمنی است که به صورت قراردادی بر عهده متصدی حمل‌ونقل کالا قرار دارد. دلیل این تعهد ضمنی آن است که ارسال‌کننده کالا صرفاً خطرهای حمل کالا در مسیر مناسب را پذیرفته است و در همین محدوده و چارچوب نیز اقدام به بیمه کالاها نموده است. (Kasi, Arun, p.226)

در ابتدا، انحراف از مسیر نقض اساسی قرارداد محسوب می‌شد. به موجب نظریه نقض اساسی قرارداد، انحراف ناموجه از مسیر از چنان اثر اساسی برخوردار است که با وقوع آن رابطه قراردادی موجود بین طرفین از توافق آن‌ها در زمان عقد فاصله گرفته و به یک قرارداد جدید تبدیل می‌شود. در نتیجه این تخلف، صاحب محموله حق دارد قرارداد را باطل اعلام کرده و نسبت به مطالبه کل خسارت‌های وارده علیه متصدی حمل‌ونقل طرح دعوا کند (Wilson, 2010, p. 21).



اگرچه درگذشته نظریه نقض اساسی قرارداد به عنوان یک قاعده عمومی در قراردادهای، مستند مهمی در صدور آراء بوده است، اما در سالهای اخیر محاکم انگلستان از آن به عنوان یک دیدگاه سنتی در حقوق قراردادهای یاد کرده اند؛ به گونه ای که این نظریه با صدور رأی دادگاه لردها در پرونده های *Suisse Atlantique and Photo Production v. Securicor* متروک شده است. به عقیده آنان، نقض اساسی قرارداد به عنوان یک قاعده حقوقی برای حمایت از مصرف کننده پیش بینی شده بود که با تصویب قانون شروط قراردادی غیرعادلانه ۱۹۷۷<sup>۱</sup> کارایی خود را از دست داده است. به این ترتیب نظریه نقض اساسی قرارداد به عنوان یک قاعده عمومی، در حال حاضر جایگاهی در رویه قضایی انگلستان ندارد و حتی برخی از قضات از آن به عنوان خطای قضایی درگذشته یاد می کنند (John Wilson, 2010, p. 21).

با وجود این، به رغم متروک شدن نظریه نقض اساسی قرارداد، امکان ابطال یا تأیید قرارداد حمل و نقل توسط صاحب محموله در نتیجه انحراف ناموجه از مسیر همچنان به قوت خود باقی است. به موجب این رویکرد، انحراف از مسیر دارای ماهیت مستقل<sup>۲</sup> حقوقی است و ریشه در قواعد امانت دارد. از این رو ماهیت و آثار حقوقی چنین تخلفی باید بر اساس قواعد این بخش از حقوق و نه قواعد عمومی قراردادهای مشخص شود. طبق قواعد امانت، متصدی حمل در صورت انحراف از مسیر، سفر قراردادی مورد توافق را کنار گذاشته و سفر دریایی متفاوتی را انجام داده است. از همین رو، صاحب محموله حق دارد قرارداد حمل و نقل مورد توافق را باطل اعلام کرده و یا تأیید کند. (Todd, 2016, p. 71).

به موجب رویه دادگاه های کشور انگلستان، امکان تأیید یا ابطال قرارداد حمل و نقل مختص قراردادهایی است که منجر به صدور بارنامه نشده باشد. از آنجاکه با صدور بارنامه عملاً امکان انتقال مالکیت محموله در جریان سفر فراهم می شود، به دلیل مشکلات و پیچیدگی های ناشی از تشخیص مالک محموله و اعلام نظر وی در زمان

1. Unfair contracts terms act 1977(England)  
2. Sui Generis

انحراف از مسیر، قراردادهای حمل‌ونقل منتهی به صدور بارنامه در صورت انحراف از مسیر، به صورت خودبه‌خود باطل‌شده و امکان تأیید آن وجود ندارد. حتی در صورتی که اجاره‌کننده کشتی به عنوان اولین دارنده محموله، پس از وقوع انحراف، اقدام به تأیید قرارداد کرده و سپس بارنامه را به دیگری منتقل کند، تأیید وی تأثیری بر ابطال قرارداد ندارد. همچنین در صورتی که دارنده بارنامه، اقدام به ارائه بارنامه به متصدی حمل کرده و محموله خود را مطالبه کند این امر نیز، تأثیری بر ابطال خودبه‌خود توافق حمل‌ونقل ندارد. (Kasi, Arun, p.228)

در صورتی که قرارداد حمل‌ونقل منتهی به صدور بارنامه نشده باشد و صاحب محموله از تأیید قرارداد خودداری کند، قرارداد به صورت کامل بی‌اعتبار می‌شود و هیچ‌یک از طرفین حق استناد به مفاد قرارداد را نخواهند داشت. اثر این بی‌اعتباری عطف به ما سبق شده و قرارداد از زمان انعقاد بی‌اعتبار و باطل می‌شود. در صورت انحراف از مسیر، به دلیل اینکه متصدی حمل‌ونقل سفر جدیدی را جایگزین سفر بیمه‌شده کرده است، حق استناد به بیمه را از دست می‌دهد.

## ۲-۱-۲. اثر انحراف بر حقوق و مسؤولیت‌های متصدی حمل‌ونقل

به واسطه بی‌اعتباری کلی قرارداد، متصدی حمل‌ونقل تبدیل به متصدی حمل‌ونقل مشترک می‌شود که در نتیجه آن حق مطالبه اجرت قراردادی را ندارد و صرفاً حق دارد مانند سایر متصدیان حمل‌ونقل مشترک، اجرت‌المثل عمل خود را مطالبه کند. (Kasi, Arun, p.228)

در صورت انحراف ناموجه از مسیر، متصدی حمل مکلف به جبران کلیه خسارت‌های وارده به دارنده محموله از جمله ضررهای تبعی و غیرمستقیم ناشی از تأخیر در ورود به مقصد است از جمله خسارت‌های ناشی از تأخیر می‌توان به از دست رفتن فرصت معامله با اشخاص ثالث اشاره کرد (Glass, 2012, p.186). علاوه بر این، تأخیر در انجام سفر دریایی به دلیلی غیر از انحراف شناور نیز ممکن است به دلیل افزایش دادن ریسک سفر دریایی، از سوی محاکم به‌عنوان شبه انحراف تلقی شده و





آثار انحراف از مسیر بر آن بار گردد (Kabban, 1988, p.99&100). با استناد به قواعد عمومی، متصدی حمل، ملزم به جبران این قبیل ضررهای تبعی نیز خواهد بود؛ مگر اینکه ثابت کند در صورت طی نمودن مسیر قراردادی نیز امکان طولانی شدن سفر وجود داشته است (Cooke, 2014, p.186).

در صورت انحراف از مسیر و ابطال قرارداد توسط دارنده محموله، متصدی حمل و نقل از کلیه حقوق و منافع قرارداد از جمله شرط معافیت و استثنائات مسؤولیت محروم می‌شود؛ اثری که یکی از چالش‌برانگیزترین موضوعات انحراف ناموجه از مسیر در نظام حقوقی انگلستان است و موضوع نقدهای متعددی قرار گرفته است.

به عقیده برخی حقوقدانان، اعطای حق ابطال قرارداد حمل و نقل و بی‌اثری شروط آن از جمله شروط ناظر به معافیت و استثنائات مسؤولیت، امری نیست که در زمان توافق، مورد قصد طرفین قرار گرفته باشد (todd, 2016, p.21&22). همچنین خاتمه یافتن توافق قراردادی طرفین، زمینه را برای خروج متصدی حمل از قرارداد در مواردی که آن را به نفع خود نمی‌داند فراهم کرده و این نتیجه‌ای است که حقوقدانان آن را نمی‌پذیرند (dockray, op. cit, p. 72). این دسته از حقوقدانان معتقدند ماهیت و آثار حقوقی انحراف ناموجه از مسیر باید تابع قواعد عمومی قراردادها باشد و همان‌گونه که امروزه نظریه نقض اساسی قرارداد که نتیجه آن ابطال قرارداد است متروک شده است، انحراف ناموجه از مسیر نیز نباید متصدی را از حق استناد به موارد محدودیت مسؤولیت، استثنائات مسؤولیت و حقوق قراردادی محروم کند و صاحب کالا می‌تواند با اقامه دعوا علیه متصدی برای دریافت خسارت اقدام کند (Ozdel, op. cit, p.172).

## ۲-۲. حاکمیت قواعد لاهه و لاهه=ویزبی

به موجب بند ب ماده ۱ و ماده ۵ قواعد لاهه، مقررات این کنوانسیون صرفاً نسبت به قراردادهای حمل و همچنین قراردادهای اجاره شناور که منتهی به صدور بارنامه می‌شوند، اعمال می‌شود. در قواعد لاهه، هرچند به موجب بند ماده ۴، در صورت معقول

بودن انحراف، متصدی حمل از جبران فقدان یا خسارت وارده معاف شده است، اما این ماده تعهد صریحی مبنی بر عدم انحراف از مسیر بر عهده متصدی حمل قرار نداده است. باوجوداین، در فرضی نیز که قواعد لاهه و لاهه-ویزی بر قرارداد حاکم است، قواعد کامن لا در خصوص ضمنی بودن تعهد عدم انحراف از مسیر و اعطای حق ابطال قرارداد به دارنده محموله اعمال می‌شود.

در خصوص آثار انحراف از مسیر به‌ویژه امکان استناد به امتیازات و محدودیت‌های مسئولیت مندرج در قواعد لاهه و قواعد لاهه-ویزی، بسته به حاکمیت هر یک از این دودسته از قواعد، رویکرد نظام حقوقی انگلستان متفاوت است. طبق یک استدلال، از آنجاکه در نتیجه انحراف از مسیر، متصدی حمل از اجرای مفاد قرارداد حمل‌ونقل عدول کرده است، در نتیجه از امتیازات قواعد لاهه که به قراردادهای حمل تعلق می‌گیرد مانند مرور زمان طرح دعوا، محدودیت مسئولیت، استثنائات و تعهد کاهش‌یافته متصدی حمل نسبت به قابلیت دریاوردی و قابلیت حمل کالای کشتی محروم می‌شود.<sup>۱</sup> (Kasi, Arun, p.238)

در مقابل در فرضی که قواعد لاهه-ویزی بر قرارداد حمل‌ونقل حاکم باشد، استدلال شده است به استناد برخی اضافات و اصلاحات صورت گرفته در قواعد لاهه-ویزی در قیاس با قواعد لاهه، متصدی حمل‌ونقل از امتیازات قانونی مندرج در قواعد لاهه-ویزی محروم نمی‌شود. از جمله می‌توان به بند شش ماده ۳ قواعد لاهه-ویزی در خصوص مرور زمان یک‌ساله طرح دعوا اشاره کرد که به موجب آن، در صورت عدم طرح دعوا ظرف یک سال، متصدی حمل در هر صورت از کلیه مسئولیت‌ها به هر نحوی از انجا که ایجاد شده باشد، معاف می‌شود.

همچنین به موجب ماده جز e از بند پنجم ماده ۴ قواعد لاهه ویزی: «در صورتی که ثابت شود خسارت ناشی از عمل یا ترک فعل متصدی حمل‌ونقل به قصد ایجاد خسارت و یا در نتیجه بی‌احتیاطی و با علم به ورود احتمالی ضرر بوده است، نه متصدی

1. Stag Line Ltd v Foscolo, Mango & Co Ltd, [1932] AC 328, [1931] All ER Rep 666 (UK HL).  
2. Whatsoever



حمل و نقل و نه کشتی حق بهره‌مندی از محدودیت مسؤولیت مقرر در این بند را ندارند. به استناد این بند نتیجه گرفته می‌شود که متصدی حمل و نقل در صورتی که انحراف از مسیر به قصد ایجاد خسارت و یا از سر بی احتیاطی و با علم به ورود احتمالی نبوده است، حق استناد به امتیازات قواعد از جمله مرور زمان، استثنائات و تعهد کاهش یافته متصدی حمل در خصوص قابلیت دریاوردی و قابلیت حمل محموله توسط کشتی را خواهد داشت... (Kasi, Arun, p.239) علاوه بر این به موجب بند ۵ ماده ۴ قواعد لاهه و همچنین قواعد لاهه ویزی با افزودن قید «در هر صورت ۱» در خصوص مسؤولیت متصدی حمل و نقل محدود به سقف مشخصی شده است.

از این رو، در صورت حاکمیت قواعد لاهه-ویزی متصدی حمل و نقل در صورت انحراف نامعقول از مسیر، حق استناد به مرور زمان، سقف مسؤولیت و محدودیت مسؤولیت را خواهد داشت.

در مقابل استدلال شده است که در صورت انحراف از مسیر، متصدی حمل و نقل از قرارداد حمل تابع قواعد لاهه و لاهه-ویزی عدول کرده است و در نتیجه در صورت بی اعتبار اعلام کردن قرارداد طبق تصمیم دارنده محموله، قواعد لاهه-ویزی نیز قابلیت اعمال خود را از دست خواهند داد. در مخالفت با این دیدگاه، استدلال شده است که در این صورت متصدی حمل حق استناد به هیچ‌یک از مفاد قواعد لاهه-ویزی از جمله بند ۴ ماده ۴ در خصوص معافیت از مسؤولیت در فرض انحراف معقول از مسیر را نیز نخواهد داشت. در جمع این دو دیدگاه در نهایت گفته شده است در صورت انحراف نامعقول از مسیر و اعلام بطلان قرارداد توسط دارنده محموله، متصدی حمل و نقل صرفاً حق استناد به دفاعیات و استثنائات را از دست می‌دهد و می‌تواند به سایر مفاد قواعد لاهه-ویزی استناد کند. (Kasi, Arun, p.240)

### ۳. حقوق ایران

#### ۳-۱. فقدان تعهد قانونی به عدم انحراف نامعقول از مسیر

در قانون دریایی ایران به تأسی از قواعد لاهه، ماده‌ای که به صورت صریح متصدی حمل‌ونقل کالا را از انحراف نامعقول از مسیر نهی نموده باشد وجود ندارد. با وجود این، برخی حقوقدانان با توسل به ماده ۱۲۹ قانون در خصوص حمل مسافر معتقدند با وحدت ملاک از این ماده می‌توان چنین تعهدی را در خصوص حمل‌ونقل کالا نیز استنباط نمود و در نتیجه آثار حقوقی این ماده را در خصوص انحراف از مسیر حمل‌ونقل کالا نیز اعمال کرد (ایزائلو، ۱۳۹۶، ص ۱۲۹).

به موجب ماده ۱۲۹ قانون دریایی ایران تحت عنوان «الزام به تعقیب مسیر»، فرمانده مکلف شده است، سفر دریایی را در مسیر مستقیم به مقصد انجام دهد؛ مگر اینکه به موجب قرارداد خاص، مسیر دیگری غیر از مسیر مستقیم پیش‌بینی شده باشد و یا متصدی برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص مجبور به انحراف از مسیر مستقیم و یا مسیر قراردادی شود. در صورت انحراف متصدی از مسیر قراردادی و یا در صورت انحراف از مسیر مستقیم به دلیلی غیر از نجات جان اموال و جان اشخاص، مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارت خود را مطالبه کند.

استناد به وحدت ملاک ماده ۱۲۹ قانون دریایی جهت شناسایی تعهد قانونی عدم انحراف نامعقول از مسیر و اعطای حق فسخ قرارداد به دارنده محموله، به دلایل زیر قابل‌پذیرش نیست. اولاً: قرار گرفتن ماده ۱۲۹ در ذیل فصل هشتم قانون دریایی که به حمل مسافر اختصاص یافته است و تفکیک مقررات راجع به حمل بار و حمل مسافر در دو فصل جداگانه از اقتضائات خاص حاکم بر هر یک از این فصول حکایت دارد. ثانیاً: از آنجاکه مقررات حمل‌ونقل مسافر و کالا در قانون واحد یعنی قانون دریایی ایران بیان شده است، در صورتی‌که نظر قانون‌گذار بر شناسایی تعهد و آثار یکسان در خصوص هر دو قسم حمل‌ونقل کالا و مسافر بود، منطقاً می‌بایست همانند حمل‌ونقل مسافر، چنین تعهدی را نیز در خصوص حمل‌ونقل کالا پیش‌بینی می‌نمود.



از این رو به دلیل عدم تعیین صریح تعهد به عدم انحراف غیرمعقول از مسیر در خصوص حمل و نقل کالا، نمی‌توان چنین تعهد قانونی را به کیفیتی که در ماده ۱۲۹ قانون دریایی ایران مقرر شده است در خصوص حمل و نقل کالا نیز شناسایی کرد. با وجود این، در صورتی که در قرارداد مسیر مشخصی برای طی سفر تعیین شده باشد، متصدی حمل و نقل کالا مکلف به طی سفر دریایی در مسیر مشخص شده است. در صورت عدم پیش‌بینی مقرر صریح قراردادی، در صورتی که در صنعت حمل و نقل کالا، عرف مسلم و جاافتاده‌ای در خصوص نحوه طی مسیر دریایی شکل گرفته باشد، متصدی حمل و نقل مکلف به تبعیت از این تعهد عرفی به عنوان یکی از لواحق تعهد قراردادی است. به این ترتیب، علی‌رغم فقدان تعهد قانونی به عدم انحراف از مسیر، متصدی حمل و نقل مکلف به عدم انحراف از مسیر قراردادی و یا عرفی است و این تکلیف به صورت یک تعهد قراردادی که تابع قواعد عمومی قراردادهاست، بر عهده متصدی حمل و نقل قرار گرفته است.

**۳-۲. آثار انحراف نامعقول بر اعتبار قرارداد و مسؤولیت متصدی حمل و نقل**  
از آنجاکه به موجب قانون دریایی یا کنوانسیون‌های بین‌المللی، تعهدی مبنی بر عدم انحراف از مسیر بر عهده متصدی حمل و نقل قرار نگرفته است، انحراف از مسیر قراردادی یا عرفی، صرفاً نقض تعهد قراردادی محسوب می‌شود. طبق قواعد عمومی قراردادها نیز، نقض این تعهد، خللی به اعتبار قرارداد حمل و نقل وارد نمی‌کند و کلیه مفاد قرارداد معتبر و قابل استناد هستند.

در خصوص مسؤولیت متصدی حمل و نقل به واسطه انحراف از مسیر باید بین دو فرض ورود خسارت و عدم ورود خسارت قائل به تفکیک شد.

### **۳-۲-۱. فرض ورود خسارت**

اصولاً در صورتی که متصدی حمل از مسیر قراردادی یا عرفی منحرف شود (نقض تعهد) و به همین دلیل کالاها تلف شده یا خسارتی به آن‌ها وارد شود (ورود ضرر) و

ضرر وارده ناشی از انحراف از مسیر بوده باشد (رابطه سببیت)، متصدی حمل‌ونقل باید نسبت به جبران ضررهای وارده اقدام کند.

باوجوداین، ماده ۵۵ قانون دریایی، استثنائی بر اصل مسؤولیت متصدی حمل‌ونقل بابت جبران خسارت وارد پیش‌بینی کرده است. به‌موجب این ماده در صورتی که انحراف معقول بوده باشد، به‌عنوان مثال برای نجات جان اشخاص و یا اموال در دریا صورت گرفته باشد، متصدی حمل‌ونقل از جبران خسارت یا فقدان ناشی از انحراف معاف می‌شود. به‌این‌ترتیب، در صورتی که متصدی حمل‌ونقل بنا به دلایل معقول و منطقی مجبور به انحراف از مسیر شود و در نتیجه این انحراف، کالاها تلف شده و یا خسارتی به آن‌ها وارد شود، متصدی حمل‌ونقل به‌واسطه اینکه این انحراف معقول بوده است، مسؤولیتی به جبران ضررهای وارده ندارد.

در مقابل در صورتی که انحراف از مسیر قراردادی و یا عرفی نامعقول بوده باشد، متصدی از معافیت مذکور در ماده ۵۵ قانون محروم شده و طبق قواعد عمومی مکلف به جبران فقدان یا خسارت ناشی از انحراف است. در این صورت زیان‌دیده حق دارد با اثبات ورود ضرر ناشی از انحراف، علیه متصدی حمل‌ونقل بابت جبران ضررهای وارده طرح دعوا کند.

باوجوداین، از آنجاکه انحراف از مسیر عمدتاً توسط فرمانده کشتی صورت می‌گیرد و به‌موجب قانون دریایی، متصدی حمل‌ونقل مسؤولیتی بابت اعمال فرمانده بر عهده ندارد، بتوان گفت حتی در صورت نامعقول بودن انحراف، متصدی حمل‌ونقل مسؤولیتی بابت جبران ضررهای وارده ندارد. به‌موجب بند الف پاراگراف دوم ماده ۵۵ قانون دریایی ایران، غفلت، قصور و یا عمل فرمانده در حین دریانوردی و اداره امور کشتی از عوامل معافیت از مسؤولیت متصدی حمل‌ونقل شناخته شده است. با توجه به این‌که انحراف از مسیر نیز در عمل از سوی فرمانده کشتی انجام می‌شود با اکتفا به‌ظاهر بند می‌توان متصدی حمل را در موارد وقوع انحراف نامعقول نیز از مسؤولیت معاف دانست، اما با چنین برداشتی از ماده اخیر علاوه بر اعطای مصونیت



وسیع به متصدی حمل، اصل تفکیک انحراف به معقول و غیرمعقول نیز بیهوده می‌شود (ایزانلو، ۱۳۹۶، ص ۱۱۸). از این رو، معافیت مندرج در این ماده، منصرف از انحراف نامعقول بوده و در صورت انحراف نامعقول از مسیر ولو آنکه توسط فرمانده صورت گرفته باشد، متصدی حمل و نقل ناگزیر از جبران خسارت‌های وارده به صاحب محموله است.

به‌رغم تکلیف متصدی حمل و نقل کالا به جبران ضررهای ناشی از انحراف نامعقول، موضوع دیگری که مطرح می‌شود، امکان استناد متصدی حمل و نقل به محدودیت‌ها و استثنائات مسئولیت مندرج در قرارداد، قانون دریایی و همچنین کنوانسیون‌های بین‌المللی این حوزه همچون قواعد لاهه و لاهه-ریزی است. در حقوق انگلستان، به‌موجب آرای صادره از محاکم، در صورت انحراف ناموجه از مسیر، متصدی حمل و نقل به‌صورت کلی حق استناد به محدودیت‌ها و استثنائات مسئولیت را نیز از دست می‌دهد. در حقوق ایران، از آنجاکه به‌موجب قانون و کنوانسیون‌ها، تعهد قانونی مبنی بر عدم انحراف از مسیر وجود ندارد، در نتیجه انحراف از مسیر ولو آنکه نامعقول بوده باشد، خللی به‌حق متصدی حمل در استناد به مواد ناظر به محدودیت‌ها و استثنائات مسئولیت مندرج در قانون و کنوانسیون‌های بین‌المللی ایجاد نمی‌کند و صرفاً در صورت نامعقول بودن انحراف، متصدی از معافیت جبران خسارت مندرج در ماده ۵۵ قانون دریایی محروم می‌شود.

در مقابل، برخی حقوقدانان با استناد به قواعد امانت معتقد هستند با وقوع انحراف نامعقول از مسیر، ید امانی متصدی حمل به ید ضمانی تبدیل می‌گردد و پس از آن متصدی حمل ضمن محرومیت از حق استناد به موارد محدودیت مسئولیت بابت هرگونه ورود خسارت نیز مسئولیت محض خواهد داشت (ایزانلو، ۱۳۹۶، ص ۱۲۷). محرومیت متصدی حمل و نقل کالا از استناد به محدودیت‌ها و استثنائات مسئولیت و شناسایی مسئولیت محض برای وی به دلیل انحراف از مسیر به دلایل زیر قابل قبول نیست. اولاً: امین تلقی نمودن متصدی حمل مطابق با ماده ۵۱۶ قانون مدنی،

در مباحث کشتیرانی که در آن متصدی حمل به‌عنوان یک شخص حرفه‌ای شناخته می‌شود با واقعیت همخوانی ندارد. ثانیاً: قرار گرفتن بحث انحراف از مسیر در قالب‌های سنتی مانند قواعد امانت، تبعاً نتایج سنتی را نیز به همراه دارد که با اقتضائات تجارت بین‌الملل و تحولات اخیر در بحث انحراف ناموجه کشتی از مسیر هم‌سو نیست. ثالثاً: رویکردی که قانون دریایی ایران در رابطه با تخلفات فرمانده و کارکنان در نظر گرفته است تا حد امکان عدم محرومیت از حقوق قراردادی است و دلیل این ادعا بند ۳ ماده ۸۰ قانون اخیر است که به‌موجب آن، چنانچه علیه فرمانده یا کارکنان کشتی اقامه دعوا شود این اشخاص می‌توانند به محدودیت مسئولیت خود استناد نمایند ولو این‌که حادثه موجب ادعای خسارت، ناشی از فعل یا قصور شخصی آن‌ها باشد. تصریح ماده مذکور در امکان استناد به موارد محدودیت مسئولیت حتی در مواردی که وقوع حادثه با تقصیر فرمانده یا کارکنان کشتی همراه بوده است؛ عدم محرومیت از استناد به موارد محدودیت مسئولیت در موارد وقوع انحراف ناموجه کشتی را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد.

به‌این‌ترتیب در فرض فقدان یا خسارت ناشی از انحراف، در صورتی‌که انحراف معقول بوده باشد، متصدی حمل‌ونقل کالا از جبران خسارت معاف می‌شود. در صورت نامعقول بودن انحراف از مسیر، متصدی حمل‌ونقل مکلف به جبران ضررهای وارده است اما این تکلیف در چارچوب مفاد قرارداد و قوانین حاکم صورت می‌گیرد. از آنجاکه به‌موجب قانون دریایی و قواعد لاهه-ویزی، محدودیت‌ها و استثنائاتی بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در نظر گرفته شده است، متصدی حمل‌ونقل کالا، حق استناد به این ماده را داشته و مسئولیت وی در چارچوب مقررات مذکور اجرا می‌شود.

### ۲-۲-۳. فرض عدم ورود خسارت

در صورتی‌که متصدی حمل‌ونقل کالا از مسیر عرفی یا قراردادی منحرف شود، اما در نتیجه این انحراف، خسارتی به کالاها وارد نشود، طبق قواعد عمومی متصدی





حمل و نقل مسؤولیتی در برابر دارنده محموله نخواهد داشت. در این فرض علی‌رغم نقض تعهد قراردادی یا عرفی، به واسطه مفقود بودن سایر ارکان مسؤولیت (ورود ضرر و رابطه سببیت)، موجبات قانونی شناسایی مسؤولیت برای متصدی حمل و نقل کالا فراهم نیست.

با وجود این، نهاد حقوقی که به طرفین قرارداد اجازه می‌دهد برای وضعیتی که متصدی مرتکب انحراف از مسیر غیر زیان‌بار شده است نیز مسؤولیت مالی پیش‌بینی کنند، نهاد «وجه التزام» است. پیش‌بینی وجه التزام در ماده ۲۲۰ قانون مدنی منوط به ورود خسارت نیست و طرفین قرارداد حمل و نقل می‌توانند چنین مبلغی را به صرف انجام نشدن تعهد به شیوه‌ای که در قرارداد تعیین شده است پیش‌بینی کنند؛ بنابراین در نظر گرفتن وجه التزام با توجه به نفع و ضرر احتمالی هر یک از طرفین در قرارداد، توافقی است که موازنه را از طریق ایجاد تعادل بین منافع طرفین، برقرار می‌سازد (نامور، حسنی، ۱۳۹۷، ص ۱۶).

البته در مواردی ممکن است ناعادلانه بودن مقدار وجه التزام، خود باعث بر هم ریختن تعادل بین منافع طرفین قرارداد شود و با وجود ماده ۲۳۰ قانون مدنی، تعدیل آن امری بعید به نظر بیاید؛ اما با در نظر داشتن ماده ۱۷۹ قانون دریایی<sup>۱</sup> و قرار دادن آن در کنار ماده ۲۳۰ قانون مدنی که امکان تعدیل وجه التزام در صورت غیر عادلانه بودن را القا می‌کند این مشکل نیز تا حدودی برطرف می‌شود» (حاتمی، ۱۳۹۱، ص ۶۸). در واقع قانون‌گذار تحت تأثیر مقتضیات حقوق دریایی و به منظور برقراری تعادل و توازن در قرارداد، امکان تعدیل قضایی قراردادهای دریایی را در ماده ۱۷۹ پذیرفته

---

۱. «هر قرارداد کمک و نجات که در حین خطر و تحت تاثیر آن منعقد شده و شرایط آن به تشخیص دادگاه غیر عادلانه باشد ممکن است به تقاضای هر یک از طرفین به وسیله دادگاه باطل یا تغییر داده شود. در کلیه موارد چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد بر اثر حيله یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد ذکر شده به نسبت خدمات انجام یافته فوق‌العاده زیاد و یا کم است دادگاه می‌تواند به تقاضای یکی از طرفین قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آن را اعلام کند.»

است و بنابراین می‌توان گفت که با تقیید حکم ماده ۲۳۰ قانون مدنی، تعادل بین حقوق و منافع طرفین از طریق مداخله دادگاه برقرار می‌شود.

#### ۴. کنوانسیون روتردام

به‌موجب ماده ۲۴ کنوانسیون روتردام در صورتی که به‌موجب قوانین داخلی، انحراف از مسیر نقض تعهد متصدی حمل به شمار رود، متصدی حمل و نقل از استناد به دفاعیات یا محدودیت‌های این کنوانسیون محروم نمی‌شود مگر اینکه خواهان ثابت کند ضرر وارده در نتیجه فعل یا ترک فعل شخص استناد کننده به محدودیت مسئولیت (عنصر مادی) و با قصد ورود ضرر یا در نتیجه بی‌احتیاطی و با علم از احتمال ورود ضرر (عنصر معنوی)، ایجاد شده است.

عدم محرومیت متصدی حمل از استناد به موارد محدودیت مسئولیت بیشتر با نیازهای تجاری انطباق دارد تا با الزامات حقوقی؛ زیرا یکی از اصولی که در مفاد کنوانسیون روتردام لحاظ شده است؛ توجه به نیازهای تجاری اشخاص درگیر در حمل و نقل دریایی است و با توجه به همین اصل، منافع متصدی حمل و ارسال‌کننده کالا کنترل می‌شود (Deniz, 2011, p. 65& 74).

به‌این ترتیب، مفاد ماده ۲۴ کنوانسیون روتردام با قائل شدن حق استناد به موارد محدودیت مسئولیت برای متصدی حمل، رویه پذیرفته شده در دادگاه‌های انگلستان را رد کرده است (deniz, op. cit, P.84). به عقیده برخی نویسندگان، هدف از وضع ماده ۲۴ کنوانسیون روتردام، ایجاد مقررات کاملاً جدید در مورد انحراف از مسیر نبوده است؛ بلکه ماده مذکور به‌منظور محدود کردن قلمرو اعمال حقوق ملی در زمان برخورد آثار انحراف از مسیر با رژیم مسئولیت متصدی حمل در عرصه تجارت بین‌الملل تدوین شده است (Rasmussen, 2012, P.23).



## ۵. نتیجه

نظام‌های حقوقی در مواجهه با آثار حقوقی انحراف ناموجه از مسیر در حمل‌ونقل دریایی کالا، مواضع مختلفی اتخاذ کرده‌اند. از یک‌سو محاکم انگلستان با اتخاذ رویکردی سخت‌گیرانه، امکان ابطال قرارداد حمل‌ونقل از سوی دارنده محموله و در نتیجه محرومیت متصدی حمل‌ونقل از امتیازات و منافع قراردادی و همچنین امتیازات قواعد لاهه را پیش‌بینی کرده‌اند و از سوی دیگر، کنوانسیون روتردام در پاسخ به این رویکرد سخت‌گیرانه و باهدف حمایت از متصدیان حمل‌ونقل، انحراف ناموجه از مسیر را مانع از استناد به حمایت‌ها و استثنائات کنوانسیون ندانسته است. در حقوق ایران برخلاف دیدگاه برخی از حقوقدانان مبنی بر اتخاذ رویکرد سخت‌گیرانه دادگاه‌های انگلستان از طریق توسل به قواعد امانت و تبدیل ید امانی متصدی حمل به ید ضمانی در فرض انحراف نامعقول از مسیر که در نتیجه آن متصدی حمل به‌صورت محض در برابر صاحب محموله مسئول شناخته می‌شود، در این مقاله استدلال شده است که با توجه به عدم پیش‌بینی مقرر صریح قانونی در خصوص منع انحراف نامعقول از مسیر در نظام حقوقی ایران، قرارداد حمل به تبعیت از قواعد عمومی قراردادها، همچنان معتبر بوده و متصدی حمل‌ونقل در صورت ورود ضرر، مکلف به جبران فقدان یا خسارت‌های وارده است؛ اما در راستای اجرای این تکلیف، متصدی حمل‌ونقل حق دارد به منافع و امتیازات مقرر در قانون دریایی و قواعد لاهه از جمله دفاعیات و استثنائات مسئولیت استناد کند. این استدلال که منجر به حمایت بیشتر از متصدی حمل‌ونقل می‌شود، همسو با موضع متخذه در کنوانسیون روتردام نیز هست.

## ۶. منابع

### ۱-۶. منابع فارسی

۱. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد دوم، مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳.

۲. ایزانلو، محسن، دکترین انحراف در حقوق دریایی: مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و امریکا و کنوانسیونهای بین‌المللی، مجله حقوقی بین‌المللی، تابستان، ۱۳۹۶.
۳. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، فلسفه عمومی حقوق بر پایه اصالت عمل (تئوری موازنه)، انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۹.
۴. حاتمی، علی‌اصغر، صادقی، عبدالرضا؛ شرط وجه التزام غیرعادلانه، مجله دانش و پژوهش حقوقی، زمستان ۱۳۹۱.
۵. صفایی، سید حسین، اندیشه‌های نو در تئوری موازنه و مقایسه آن با برخی از نظریه‌های فرانسوی، دانشنامه‌های حقوقی، زمستان ۱۳۹۸.
۶. عیسیای تفرشی، محمد؛ کامیار، محمدرضا، مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل در کنوانسیون حمل‌ونقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران، مجله پژوهش‌های حقوق تطبیقی، زمستان ۱۳۸۰.
۷. نامور، سوده؛ حسنی، علیرضا، مقایسه تطبیقی تعدیل وجه التزام در حقوق ایران و فرانسه، نشریه علمی تخصصی شباک، دی ۱۳۹۷.
۸. نجفی‌اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، انتشارات سمت، ۱۹۳۷.
۹. هاردی ایوامی، حقوق دریایی، ترجمه منصور پورنوری، انتشارات پیام عدالت، ۱۳۹۷.
۱۰. یزدانیان، علیرضا، مبنای مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل‌ونقل کالا در حقوق ایران و فرانسه، مجله حقوقی دادگستری، بهار ۱۳۹۰.

## ۲-۶. منابع انگلیسی

1. Alawneh Tariq, a critical analysis of the implied obligation against unjustified deviation, a thesis for doctor of philosophy, university of Huddersfield repository, 2015.
2. Aleka Mandaraka, modern maritime law, Routledge-Cavendish, 2013.

3. Baatz, Yvonne, Charles Debattista, Filippo Lorenzon, Andrew Serdy, Hilton Staniland, and Michael N. Tsimplis. *The Rotterdam Rules: a practical annotation*. CRC Press, 2013.
4. Christopher pbeerhil, *maritime law, informa law from Routledge*, 2014.
5. David Glass, *freight forwarding and multimodal transport contracts, informa law*, 2012.
6. John Wilson, *carriage of goods by sea, British Library Cataloguing*, 2010.
7. Julian Cooke, Tim Young, Michael Ashcroft, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, Michael Sturley, *voyage charters, informa law from Routledge*, 2014.
8. Kasi, Arun. *The Law of Carriage of Goods by Sea*. Springer Singapore, 2021.
9. Martin dockray, *cases and materials on the carriage of goods by sea, Cavendish Publishing*, 2004.
10. Meltem deniz guner ozbek, *the United Nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea an appraisal of the Roterdam rules, springer*, 2011.
11. Melis ozdel, *Brussels commentary on EU maritime transport law, Nomos Verlagsgesellschaft*, 2015.
12. Micheal Bundock, *Shipping law handbook, informa law from Routledge*, 2014.
13. Paul Todd, *principles of the carriage of goods by sea, Routedge*, 2016.
14. Riadh 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 Hamburg rules, in relation to certain countries, phd thesis, university of Glasgow*, 1988.
15. Simon Baughen, *shipping law, Routledge*, 2015.
16. Uffe Lind Rasmussen, *an analysis of two recent commentaries of the Rotterdam rules, Kluwer Law International*, 2012.
17. Yvonne baatz, *maritime law, Maritime and Transport Law Library*, 2018.

# The Legal Effects of Unjustified Deviation on the Liability of Carrier of Goods; A Comparative Study in the Legal Systems of Iran, England and the Rotterdam Convention 2009

Sara Aghaei<sup>1</sup>, Tayebeh Saheb<sup>2\*</sup>

1. Ph. D. Student in Private Law, Faculty of Law, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

2. Assistant Professor in Intellectual Property Law, Faculty of Law, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

Receive: 05/09/2021

Accept: 19/02/2022

## Abstract

Due to the importance of the carriage of goods through proper route and the effects of deviation, this article tries to trace the effects of unjustified deviation from the route on the validity of shipping documents, the liability of the carrier to compensate damages and the carrier's right to invoke the contractual and legal defenses and limitations of liability. In the English legal system, no-deviation is an implied terms, in case of its breach the cargo owner can approve or repudiate the contract of carriage. In case of repudiation, the carrier is strictly liable for compensating the damages and has no right to invoke the contractual and legal defenses and limitations of liability. In contrast, in the Iranian legal system, which is based on the Hague Rules, due to the lack of explicit legal provisions prohibiting deviation, it can be argued that in accordance with the Rotterdam Convention, if the deviation is unreasonable, the carriage contract remains valid and in addition to the obligation to compensate the damages, the carrier has the right to invoke the exceptions and limitations of liability contained in the contract, the law and the Hague rules.

**Keywords:** Unjustified Deviation, Unreasonable Deviation, Validity of the Carriage Contract, Exemption from Liability for Damages, Deprivation of Contractual and Legal Defenses and Limitations of Liability.

---

\* Corresponding author's E-mail: t-saheb@modares.ac.ir