

The Validity of Liberty Clause on Deviation From the Proper Route in Contracts of Marine Carriage: Iranian, British and American Law

Sara Aghaei*

Ph.D. Candidate, Faculty of Law and Political Science, Tarbiat Modares University, Tehran.

Tayebeh Saheb

Assistant Professor, Intangible Property Law, Faculty of Law and Political Science, Tarbiat Modares University.

Abstract

One of the obligations of the carrier in sea transportation contracts is to follow the contractual route or the appropriate route, the violation of which can deprive the carrier of some contractual rights. Usually, in the contract of carriage or in the bill of lading, the appropriate route for the sea voyage is specified, and if it is not determined, the direct geographic route between the loading port and the unloading port is considered the appropriate route. In cases where there is more than one geographical direct route, the most common route is considered the appropriate route. Deviation of the ship from the contractual route or the appropriate route is one of the most common and common violations in marine transportation contracts, which is known as a serious action in maritime transportation by having effects such as the lack of obligation of the insurer to compensate for damages since the deviation from the route occurs. In maritime transport contracts, the parties seek to include terms that can flex the rules governing the agreement and the effects of breach of obligation.

The condition of freedom in deviating from the route is included in the contract as a legal solution to neutralize the effects of the ship deviating from the route in favor of the transport operators. The mentioned condition is known as a correct condition in the law of England and America. In English law, the condition of freedom in deviating from the route has legal validity, but at the same time, the said condition should not provide grounds for the

* Corresponding Author: a.sara@modares.ac.ir

How to Cite: Aghaei, S., & Saheb, T. (2023). The Validity of Liberty Clause on Deviation From the Proper Route in Contracts of Marine Carriage: Iranian, British and American Law. *Private Law Research*, 11(43), 219-250. doi: 10.22054/jplr.2023.66957.2659.

carrier's violation and evasion of responsibility. Therefore, in most cases, by measuring the possibility of invoking the said condition based on the standard of reasonableness of the deviation, they explain the possibility of invoking the condition and the scope of its application.

In American law, the condition of freedom in deviating from the route is recognized as an exemption from liability and as an exception to paragraph 2 of article 3 of the 1936 Maritime Law. In this legal system, the possibility of including the condition of freedom in deviating from the route in favor of the carrier is recognized by the agreement of the parties in the contract. In order to provide an interpretation with the aim of proving the compatibility between two different and apparently conflicting articles in the discussion of the liability of the carrier, the American jurists considered the exemption from responsibility based on the condition of freedom to deviate from the route as an exception to the primary responsibility determined in paragraph 2 of Article 3. In fact, contrary to the English legal system, in which the condition of freedom is viewed as a matter for explaining the territory of the contract; The American legal system places it in the list of exceptions to the responsibility of the carrier.

The reasoning of the American courts in facing the cases related to the deviation of the ship from the route, in which the condition of freedom in favor of the carrier to change the route is included, expresses the acceptance of the views of the lawyers and the alignment of the courts in the way of interpreting the articles of the 1936 Law of Sea Transportation of Goods.

Examining the validity and legal position of the condition of freedom in deviating from the route in Iranian law requires that the question related to the validity or invalidity of the said condition be answered first, and then, assuming it is true, the effect of this condition on the contract and the responsibility of the carrier should be examined. The explanation of the correctness or invalidity of the condition of freedom in deviating from the route depends on the nature and type of obligation of the carrier and its exclusion from the scope of the cases that are known as invalid conditions in the general rules of contracts.

In Iranian law, taking into account that the cases of justified deviation from the route have been specified in paragraph 4 of article 55 of the amended Iranian Maritime Law of 2013, the question is raised that any change of route based on the condition stated in the contract and outside of the cases mentioned in the last article Is it illegal? In fact, this question should be

answered that by specifying the sea voyage route in the bill of lading and allocating one of its clauses to the condition of freedom to deviate from the route, are there two conflicting clauses in the contract or bill of lading?


Clause 4, Article 55 of Iran's Maritime Law, is a regulation that explains the scope of application of the condition of freedom to deviate from the course by taking into account its provisions, and the validity of the condition of freedom to deviate from the course, as well as the limits and loopholes of its application, is examined according to the principles of interpretation of contracts. will be One of the most important principles of interpretation used by the courts is the interpretation of the contract as a whole unit. This means that if in the transport contract or bill of lading, there is a specific route to carry out a sea voyage and in another article, the condition of freedom to deviate from the route agreed upon by the parties, using this method of interpretation that the courts are required to apply, the interpretation of the contract must be It should be done in a way that all its components and conditions are considered valid


This research has explained the validity of the condition of freedom for deviating from the route in sea transportation contracts with analytical-descriptive method and using library data.

Key words: condition of freedom, unreasonable deviation, appropriate route, maritime transport contract, carrier's obligation.

Keywords: Liberty Clause, Unreasonable Deviation, Proper Route, Marine Carriage Contract, Obligation of the Carrier.

اعتبار شرط آزادی برای انحراف از مسیر در قراردادهای حمل و نقل دریایی: حقوق ایران، انگلستان و آمریکا

سارا آقایی*  دانشجو دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

طیبه صاحب  استادیار گروه حقوق مالکیت فکری، دانشکده حقوق، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

چکیده

یکی از تعهدات متصدی حمل در قراردادهای حمل و نقل دریایی طی نمودن مسیر قراردادی یا مسیر مناسب است که تخلف از آن می‌تواند متصدی حمل را از برخی حقوق قراردادی خود محروم نماید. شرط آزادی در انحراف از مسیر به عنوان یک راهکار حقوقی برای خنثی نمودن آثار انحراف کشتی از مسیر به نفع متصدیان حمل و نقل در قرارداد گنجانده می‌شود. شرط مذکور در حقوق انگلستان و نیز آمریکا به عنوان یک شرط صحیح شناخته شده است اما در حقوق ایران به دلیل شکل نگرفتن رویه قضایی و اختلاف در دیدگاه‌های حقوقی راجع به این دسته از شروط، اعتبار شرط همچنین حدود اجرای آن محل مناقشه است. در این مقاله با تمسک به قواعد عمومی قراردادها و اصول تفسیری شناخته شده، می‌توان شرط آزادی در انحراف از مسیر را در حقوق ایران از طریق توافق طرفین در قرارداد، صحیح قلمداد نمود. معقول بودن انحراف از مسیر معیاری است که از سوی محاکم به منظور محدود نمودن قلمرو اعمال شرط به کار گرفته می‌شود. این پژوهش با روش تحلیلی-توصیفی و با استفاده از داده‌های کتابخانه‌ای به تبیین موضوع پژوهش پرداخته است.

واژگان کلیدی: شرط آزادی، انحراف نامعقول، مسیر مناسب، قرارداد حمل و نقل دریایی، تعهد متصدی حمل.

مقدمه

معمولاً در قرارداد حمل یا در بارنامه، مسیر مناسب برای طی نمودن سفر دریایی مشخص می‌شود^۱ و در صورت عدم تعیین، مسیر مستقیم جغرافیایی بین بندر بارگیری و بندر تخلیه مسیر مناسب محسوب می‌گردد است. در مواردی که بیش از یک مسیر مستقیم جغرافیایی وجود داشته باشد، مسیر متداول و مرسوم، مسیر مناسب تلقی می‌شود.^۲ انحراف کشتی از مسیر قراردادی یا مسیر مناسب یکی از تخلفات شایع و متداول در قراردادهای حمل و نقل دریایی است که با به همراه داشتن آثاری مانند عدم تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت از زمان وقوع انحراف از مسیر به‌عنوان یک اقدام خطیر در حمل و نقل دریایی شناخته می‌شود.^۳ در قراردادهای حمل و نقل دریایی، طرفین به دنبال درج شروطی هستند که بتوانند به واسطه آنها مقررات حاکم بر توافق و آثار نقض تعهد را منعطف نمایند. یکی از این شروط، شرط آزادی در انحراف از مسیر است که متصدی حمل برای رهایی از مسئولیت در قبال صاحب محموله، آن را به نفع خود در قرارداد حمل و نقل می‌گنجاند.^۴ شرط مذکور در اکثر فرم‌های قرارداد اجاره کشتی و از جمله فرم جنکن ۱۹۹۴ در قالب یک شرط مطرح می‌شود. علی‌رغم اهمیت این شرط در تبیین حقوق و مسئولیت متصدی حمل در رابطه با صاحب محموله در قانون دریایی ایران اصلاحی ۱۳۹۱ مورد غفلت و بی‌توجهی قانون‌گذار قرار گرفته است و در نوشته‌های حقوقی نیز تنها به معرفی شرط آزادی برای انحراف از مسیر بسنده شده است. در این مقاله به دنبال پاسخ به این سؤال هستیم که آیا شرط آزادی در انحراف از مسیر را می‌توان در قرارداد حمل و نقل دریایی به‌عنوان یک شرط صحیح قلمداد نمود و در صورت صحت، قلمروی اعمال آن چگونه تبیین می‌گردد؟ به دو سؤال مذکور با بررسی تطبیقی حقوق

1. Martin dockray, cases and materials on the carriage of goods by sea, 2004, p 64-65.

2. John Wilson, carriage of goods by sea, 2010, p 16.

3. Kasi, Aran, 2021, p 226.

4. Alawneh tariq, a critical analysis of the implied obligation against unjustified deviation, a thesis for doctor of philosophy, university of huddersfield repository, p 170.

انگلستان و آمریکا به‌عنوان کشورهای تأثیرگذار در حقوق حمل‌ونقل دریایی پاسخ داده می‌شود.

۱. انحراف موجه از مسیر

تغییر مسیر کشتی را در جریان یک سفر دریایی نمی‌توان همیشه یک تخلف قراردادی محسوب کرد، بلکه نظام‌های حقوقی مختلف و نیز کنوانسیون‌های مربوط به حمل‌ونقل بین‌المللی با تفکیک بین دو حالت انحراف مجاز و غیرمجاز متصدی حمل را در مواردی که تغییر مسیر سفر دریایی موجه باشد، از مسئولیت انحراف از مسیر معاف می‌دانند. در حقوق انگلستان موارد زیر به‌عنوان انحراف موجه از مسیر قراردادی یا عرفی شناخته می‌شوند:

هرگاه انحراف از مسیر برای نجات جان انسان‌ها در کشتی که در وضعیت اضطراری قرار گرفته است صورت بگیرد.^۱ ماده ۴ کنوانسیون لاهه-ویزبی با لحاظ معیار معقول بودن، مصادیق انحراف موجه را تبیین نموده است. در ماده مذکور نیز انحراف از مسیر به‌منظور نجات جان انسان و اموال موجه شناخته شده است. در نظام حقوقی آمریکا بند ۴ ماده ۱۳۰۴ قانون حمل دریایی کالا ۱۹۳۶ با پذیرش معیار معقول بودن، مصادیق انحراف موجه از مسیر را تبیین نموده‌اند. بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران نیز به تبعیت از کنوانسیون مذکور، انحراف کشتی از مسیر را در موارد معقول بودن با ذکر مصادیقی، موجه تلقی می‌کند.^۲ در قانون دریایی ایران، بند ۴ ماده ۵۵ به تعریف انحراف معقول از مسیر و مصادیق آن اختصاص یافته است. طبق این ماده: «هرگونه تغییر مسیر کشتی در دریا برای نجات و مجاهدت در حفظ جان آدمی و اموال یا هرگونه انحراف معقول کشتی، نقض و تخلف از مقررات این فصل (باربری دریایی) نیست و متصدی باربری مسئول فقدان یا خسارات وارده ناشی از آن نخواهد بود.» این مقرر در خصوص قراردادهای باربری اعمال می‌شود و قراردادهای اجاره کشتی نیز اگر همراه با صدور بارنامه باشند مشمول آن می‌شوند.

1. Paul Todd, Principles of the carriage of goods by sea, 2016, p 71.

۲. نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی و مقررات بین‌المللی دریایی، ۱۳۹۷، ص ۲۱۱/اعلای فرد،

محمد علی، حقوق دریایی، ۱۳۸۷، صص ۱۴۷-۱۴۸.

۲. انحراف ناموجه از مسیر

هر تغییر مسیری که خارج از چهارچوب قانونی یا توافق قراردادی برای انحراف از مسیر به واسطه درج شرط آزادی در انحراف رخ بدهد، انحراف ناموجه محسوب می‌شود که حقوق قراردادی متصدی حمل را تحت تأثیر قرار می‌دهد. یکی از مهم‌ترین موارد، عدم امکان استناد به محدودیت مسئولیت است که نتیجه آن با پذیرش نظریه نقض اساسی قرارداد در حقوق انگلستان، ایجاد مسئولیت مطلق برای جبران خسارات وارد شده به صاحب محموله است.^۱

یکی از نظریه‌هایی که آرای متعددی بر مبنای آن در دادگاه‌های انگلستان برای رسیدگی به دعاوی راجع به انحراف از مسیر صادر گردیده، نقض اساسی قرارداد به واسطه تخلف متصدی حمل در تغییر مسیر سفر دریایی است. طرفداران این دیدگاه معتقدند برخی از تخلفات قراردادی را باید به دلیل آسیبی که به ریشه قرارداد وارد می‌نمایند، نقض اساسی برشمرد و اثر انفساخ قرارداد را برای آن در نظر گرفت. در واقع تخلف از چنان اثری برخوردار می‌شود که می‌توان با وقوع آن ادعا کرد، رابطه قراردادی موجود بین طرفین از توافق آن‌ها در زمان عقد فاصله گرفته و به یک قرارداد جدید تبدیل شده است. با طرح نظریه اخیر در حوزه حقوق حمل و نقل دریایی و پذیرش آن برای تبیین وضعیت حقوقی انحراف از مسیر، حق امتناع از انجام تعهد برای طرف قرارداد حمل و محرومیت متصدی از حقوق قراردادی خود، از جمله استناد به موارد محدودیت مسئولیت، استثنائات مسئولیت و تبدیل کرایه حمل به اجرت‌المثل^۲ پیش‌بینی شدند. در راستای چنین رویکرد سختگیرانه‌ای، متصدی حمل از حق استناد به مقررات مربوط به بارگیری و تخلیه در مدت مجاز^۳ نیز محروم می‌گردد؛ زیرا با منحرف شدن از مسیر، تمام شروطی که به نفع او در قرارداد درج گردیده است، بلااثر می‌شوند.^۴

1. Wilson, op cit, P 23/ Julion cook, voyage charters, 2014, p 290.

2. John Wilson, op cit, p 21& 292.

3. Lay time provisions

4. Martin Dockray, op cit, P 72.

به عبارت دیگر در نظام حقوقی انگلستان، هرگونه انحراف ناموجه از مسیر مناسب، از دیدگاه سنتی، نقض اساسی قرارداد حمل و نقل محسوب می‌شود که به تبع آن طرف دیگر قرارداد اجازه می‌یابد چنین تخلفی را به منزله آسیب به ریشه قرارداد تلقی کرده و عدم پایبندی خود را به شروط قرارداد اعلام نماید؛^۱ زیرا قاعده نقض اساسی قرارداد جزء قواعد کنترلی حقوق کامن‌لا است که از طریق اعمال شرط متعارف بودن در مورد اشخاص حرفه‌ای اعمال می‌شود.^۲

برخی دیگر معتقدند انحراف از مسیر نقض اساسی قرارداد محسوب می‌شود مگر این که صاحب محموله از آن چشم‌پوشی کند.^۳ در واقع اجاره‌کننده کشتی یا صاحب محموله می‌تواند تخلف صورت گرفته از سوی متصدی را به رد قرارداد از جانب او تعبیر نماید و به رابطه قراردادی خاتمه دهد یا این که با صرف نظر کردن از تخلف ارتكابی، فقط برای مطالبه خسارات اقامه دعوا کند. اگر صاحب محموله، خاتمه دادن به قرارداد حمل را برگزیند، مالک کشتی امکان استناد به شروط حمایتی در قرارداد اجاره کشتی و بارنامه را از دست می‌دهد و از این پس مانند یک متصدی عمومی، مسئولیت مطلق در حقوق کامن‌لا به او تحمیل می‌شود و اگر بابت خساراتی که در زمان انحراف از مسیر یا پس از آن وارد گردیده مورد تعقیب قرار بگیرد، امکان استناد به معافیت‌های قراردادی یا موارد محدودیت مسئولیت منتفی است.^۴

رویکرد سخت‌گیرانه حقوق کامن‌لا در رابطه با اثر انحراف ناموجه از مسیر، باعث شده است متصدیان حمل دریایی در قراردادهای نمونه اجاره کشتی و حمل دریایی با درج شرط

۱. اگر عدم انحراف از مسیر به عنوان یک شرط مهم و نه اساسی در قرارداد در نظر گرفته می‌شود، طرف دیگر قرارداد می‌توانست بدون استناد به محرومیت متصدی از موارد محدودیت مسئولیت، علاوه بر عدم پایبندی به تعهدات خود برای مطالبه خسارت علیه متصدی حمل اقامه دعوا بنماید (John Wilson, op cit, p 20& 21).

2. John Wilson, op cit, p 21.

3. Aleka Mandereka, op cit, 2013, P 669.

4. Richard Aikens, Richard Lord QC, Micheal Bools, Micheal Bolding, Kian Sing, Bill of lading, Informa law, 2021, p 581.

آزادی برای انحراف از مسیر، مصادیق انحراف موجه را توسعه دهند، تا بدین ترتیب با استناد به شرط مذکور، بتوانند خود را از مسئولیت مطلق در قبال صاحب محموله برهانند.

۳. رویکردهای مختلف در برابر شرط آزادی در انحراف از مسیر

۳-۱. حقوق انگلستان

در حقوق انگلستان به دو دیدگاه در رابطه با اعتبار شرط آزادی در انحراف از مسیر می‌توان اشاره کرد. در دیدگاه اول، حقوق دانان معتقد هستند که ساختار شرط مذکور با تقسیم‌بندی انحراف از مسیر به دو بخش موجه و غیرموجه در تعارض است؛ زیرا در کنوانسیون لاهه-ویزی، حمایت محدودی از صاحب کالا صورت گرفته و طرفین نمی‌توانند با استناد به شرط آزادی در انحراف از مسیر در مواردی که متصدی به‌طور ناموجه مسیر حرکت کشتی را تغییر داده است؛ حداقل حمایت صورت گرفته از صاحب کالا را از بین ببرند؛ بنابراین شرط آزادی در انحراف از مسیر باید فقط ناظر بر مواردی باشد که متصدی حمل به‌صورت موجه مسیر خود را تغییر داده است.^۱

برخی دیگر از حقوق دانان با ارائه این توضیح که ترتیب اثر دادن به شرط آزادی در انحراف از مسیر به معنای معاف شدن متصدی حمل و نقل از مسئولیت نیست، بلکه به‌واسطه طرح شرط مذکور، قلمروی قرارداد حمل و نقل تبیین می‌شود و تعارض احتمالی بین شرط آزادی در انحراف از مسیر با مفاد ماده ۴ کنوانسیون لاهه-ویزی^۲ برطرف می‌گردد، دامنه شمول شرط را از موارد انحراف موجه از مسیر فراتر برده‌اند. به این معنا که شرط آزادی در انحراف از مسیر فقط محدود به موارد تغییر مسیر به‌صورت موجه نخواهد شد و درعین حال مجوزی هم برای وقوع انحراف ناموجه از مسیر نیست، بلکه گنجاندن شرط مذکور در قراردادهای اجاره کشتی که تحت شمول کنوانسیون لاهه-ویزی قرار دارند، تفسیری مضیق را در رابطه با چنین شرطی می‌طلبد؛ بنابراین با توجه به این واقعیت که خدمات حمل و نقل با

1. Robert force, Admiralty and maritime law , 2013, p 302.

۲. در این ماده موارد انحراف موجه از مسیر بیان شده است.

در نظر داشتن شرط آزادی در انحراف از مسیر از سوی متصدی حمل به صاحب کالا ارائه می‌شود، تفسیر شرط مذکور در تبیین قلمروی قرارداد حمل و نقل نقش مهمی ایفا می‌کند.^۱ در دیدگاه دوم، شرط آزادی در انحراف از مسیر به دلیل مغایرت با مفاد بند ۸ ماده ۳ مقررات لاهه-ویزیبی به عنوان یک شرط باطل شناخته می‌شود؛ زیرا اعمال آن، محدودیت مسئولیت را برای متصدی حمل به همراه دارد و این نتیجه‌ای است که در بند ۸ ماده ۳ مقررات لاهه-ویزیبی نفی شده است.^۲ این دیدگاه به دلیل باطل دانستن شرط آزادی در انحراف از مسیر و هم‌سو نبودن با نیاز تجار در عرصه حمل و نقل دریایی طرفدار چندانی در بین حقوق‌دانان ندارد.

در حقوق انگلستان تقریباً در رابطه با اصل پذیرش شرط آزادی در انحراف از مسیر، تردیدی وجود ندارد و متصدی حمل و نقل می‌تواند با درج چنین شرطی برای تغییر مسیر کشتی در قرارداد از مسئولیت ناشی از تعهد به عدم انحراف از مسیر، معاف شود. حقوق‌دانان شرط آزادی در انحراف از مسیر را به عنوان عاملی برای تبیین قلمروی قرارداد حمل و نقل دریایی و ایجاد تعادل در قرارداد به منظور تداوم رابطه مذکور معرفی کرده‌اند. با این توضیح که متصدی حمل با منحرف کردن کشتی از مسیر، تعهد خود را در طی نمودن مسیر قراردادی نقض نموده و به تبع آن آثار نقض تعهد یعنی حق برهم زدن قرارداد برای طرف دیگر ایجاد می‌شود. همچنین نقض تعهد از سوی متصدی حمل، اعتبار قرارداد بیمه دریایی را نیز مخدوش کرده و خسارات هنگفتی را به صاحب کالا تحمیل می‌کند؛ به همین دلیل در حقوق انگلستان، شرط آزادی در انحراف از مسیر با هدف خنثی نمودن آثار ناشی از نقض تخلف به رسمیت شناخته شده است.^۳ اکثر محاکم در انگلستان، تأثیر شرط آزادی در انحراف از مسیر بر قرارداد حمل و نقل را با در نظر داشتن سایر شروط مندرج در قرارداد و با توجه به مفاهیم تجاری بررسی می‌کنند.^۴

1. Wilson,, op cit, p 19 &20.

2. Oana Adascalitei, An overview on the implied obligations in a contract of affreightment, , social and Behavioral sciences, 2013, p 14.

3. dockray, op cit, p 72.

4. cooke, op cit, P 280.

بدین معنا که درج شرط آزادی در انحراف از مسیر در کنار اختصاص بندی از قرارداد به مسیر سفر دریایی، اکثر دادگاه‌ها را به این سمت سوق داده است که متصدی حمل باید در مسیر حرکت کشتی به سمت بندر مقصد قرار داشته باشد و شرط مذکور او را مجاز به انحراف از مسیر و توقف در بندر خارج از مسیر نمی‌نماید.^۱

برای مثال در پرونده استارت بریتیش و ناو آفریقایی، کشتی متوقف در بندر، به منظور کمک‌رسانی به کشتی که در فاصله سه مایلی به گل نشسته بود، اسکله را ترک کرد و انحراف از مسیر باعث شد تا کشتی با سه هفته تأخیر، سفر دریایی را به پایان برساند. در این دعوا، خواهان ادعا کرد که کشتی فقط در جریان سفر دریایی به استناد شرط آزادی در انحراف از مسیر می‌تواند مسیر خود را برای نجات جان اشخاص یا اموال تغییر بدهد و در زمان توقف در بندر چنین اقدامی تخلف از مفاد قرارداد محسوب می‌شود. دادگاه این استدلال را در رابطه با شرط آزادی در انحراف از مسیر نپذیرفت و تغییر مسیر صورت گرفته با استناد به شرط مندرج در قرارداد را تأیید کرد.^۲

در بعضی از پرونده‌های حمل و نقل دریایی، شرط آزادی در انحراف از مسیر، دادگاه را در راستای تعیین حدود اجرای شرط، چگونگی تفسیر آن و تبیین قلمروی اجرای قرارداد، با مباحث حقوقی ماهوی مواجه می‌کند. یکی از این مباحث، عدم امکان استناد به اصل غیرقابل اجرا شدن قرارداد است.^۳ برای تبیین بحث می‌توان به رأی که در سال ۲۰۰۶ از سوی دادگاه تجاری انگلستان صادر شده اشاره کرد. در این پرونده کشتی فلوریدا برای حمل روغن از دوما به نیجریه اجاره شد، اما قبل از تحویل کالا برای بارگیری، مقامات رسمی در نیجریه، واردات روغن را به این کشور ممنوع اعلام کردند. اجاره‌کنندگان کشتی با استناد به منتفی شدن سفر دریایی، سعی بر فسخ قرارداد اجاره کشتی داشتند، اما مالکین کشتی با تکیه بر شرط آزادی در انحراف از مسیر که به نفع اجاره‌کننده در قرارداد مقرر گردیده بود، از پذیرش دلیل اجاره‌کننده امتناع نمودند. در این پرونده، دادگاه چنین استدلال کرد که درج

1. Dorckey, op cit, p 69- 70.

2. Stuart v. British and African NAV, 1875.

3. Frustration

شرط آزادی در انحراف از مسیر به‌عنوان مقررات جامعی که تمام آثار ممنوعیت واردات را تحت پوشش قرار بدهد در نظر گرفته نمی‌شود و پیش‌بینی این شرط در قرارداد، اجاره‌کننده (متصدی حمل‌ونقل) را از استناد به دکترین عدم امکان اجرای قرارداد به دلیل ممنوعیت ورود محموله به بندر مقصد محروم نمی‌کند.^۱ در این دعوا نهایتاً حق دریافت خسارت برای مالک کشتی به رسمیت شناخته نشد و در مورد کرایه نیز دادگاه مالک کشتی را مستحق دریافت بخشی از آن دانست. در واقع شرط آزادی در انحراف از مسیر در صورتی می‌تواند مانع از استناد متصدی حمل به دکترین عدم امکان اجرای قرارداد بشود که در زمان درج شرط در قرارداد، تمام آثار عدم امکان اجرای قرارداد لحاظ شده باشد.

در آرای قدیمی که از سوی دادگاه‌های انگلستان در رابطه با انحراف از مسیر صادر شده، توافق طرفین در برنامه جهت اعطای آزادی به متصدی حمل‌ونقل برای انتخاب مسیر را می‌توان مشاهده نمود که البته این آزادی با تفاسیری که دادگاه‌ها از آن در صدور رأی به‌عمل آوردند تا حدودی محدود می‌شده است. در این رابطه می‌توان به یک رأی که توسط دادگاه در سال ۱۸۸۸ صادر شده است توجه نمود. در این پرونده به دلیل اعطای آزادی به متصدی برای توقف در هر بندری و دست زدن او به انحراف از مسیر و توقف در بندری که اصل در مسیر تعیین شده قرار نداشته، خسارتی به محموله به دلیل تأخیر در رسیدن آن به بندر مقصد وارد شده است و به‌دنبال آن صاحبین کالا علیه متصدی اقامه دعوا کرده‌اند. «لرد اشرف رأی خود را با تکیه بر این استدلال صادر نمود که منظور از هر بندری در برنامه تمام بنادر دنیا نیست، بلکه منظور هر بندری است که در مسیر حرکت کشتی به سمت بندر مقصد قرار داشته باشد و چنین اختیاری متصدی را مجاز به انحراف از مسیر و توقف در بندر خارج از مسیر نمی‌نماید، اما با در نظر داشتن شرط آزادی برای توقف در هر یک از بنادر در طی مسیر قراردادی، ضابطه مشخصی وجود ندارد تا بتوان با اعمال آن توقف کشتی در بندری را انحراف از مسیر تلقی کرد، چراکه این امر تا حد زیادی به اندازه و رده کشتی و همچنین موقعیت بندر بستگی دارد. در واقع اگر شرط آزادی، هدف از قرارداد حمل‌ونقل را که همان

1. Select Commodities Ltd v Valdo SA (2006) EWHC 1137

رسیدن کالا در زمان مقرر به مقصد است تحت تأثیر قرار بدهد باید تفسیر محدودی از این شروط به عمل آید و اگر چنین تفسیری ممکن نباشد، باید شروط را نادیده گرفت چون هدف از انعقاد قرارداد حمل و نقل را بیهوده می‌سازند.^۱

همچنین در دعوایی که در سال ۱۹۵۷، صاحبین کالا علیه مالکین کشتی به دلیل تخلف از انجام تعهد قراردادی و تحویل کالا در مکانی غیر از بندر مقصد مطرح گردیده بود، قاضی دادگاه شرط آزادی برای انحراف از مسیر را ناقض هدف قرارداد حمل و نقل تشخیص داد و مالکین کشتی را به پرداخت خسارت محکوم نمود. «در این پرونده، مالکین کشتی که متعهد به حمل کالا از بندر کاسپینا به لندن بوده‌اند در طی مسیر با اطلاع از وقوع اعتصاب در بندر مقصد، از مسیر خود منحرف شدند و اقدام به تخلیه کالا در بندر هامبورگ نمودند. مالکین کشتی با استناد به شرط آزادی برای انحراف از مسیر که در بارنامه درج شده بود، سعی در متقاعد نمودن قاضی جهت رفع مسئولیت داشتند، اما با این استدلال که اعمال چنین شرطی به یکی از طرفین اجازه نمی‌دهد تا هدف از قرارداد را منتفی نماید مواجه شدند.»^۲

از آنچه گفته شد چنین برداشت می‌شود که دیدگاه‌های مطرح شده از سوی حقوق دانان و رویه قضایی انگلستان هم‌سو با یکدیگر، بر نقش شرط آزادی در انحراف از مسیر بر تبیین قلمرو قرارداد حمل و نقل دریایی تأکید دارند و به شرط مذکور به‌عنوان یک عامل مهم در تفسیر تعهدات متصدی حمل و حقوق صاحب کالا در قرارداد حمل و نقل توجه می‌کنند.

همچنین مطابق با شرط آزادی برای انحراف از مسیر که در سال ۲۰۱۰ از سوی بیمکو برای قراردادهای اجاره سفری و بارنامه‌ها منتشر گردیده،^۳ کشتی مجاز به انحراف از مسیر همراه با ملوانان یا بدون آن‌ها برای یدک‌کشی یا کمک به کشتی‌های آسیب‌دیده با هدف نجات جان انسان، اموال یا هر هدف معقول دیگری در دریا گردیده است. قلمروی شرط آزادی در انحراف از مسیر فقط محدود به برقراری ارتباط با بنادر یا هر مکان دیگری به‌منظور سوخت‌گیری، سوار کردن قطعات یدکی، ذخیره و تأمین تدارکات نمی‌گردد، بلکه تعمیرات

1. Martin Dockray, op cit, p 69- 70.

2. Dockray, op cit, p 70.

3. Bimco liberty and deviation clause for contracts of carriage 2010.

ضروری کشتی برای ادامه ایمن سفر دریایی، تغییر خدمه کشتی، پیاده کردن سرنشینان، فوریت‌های پزشکی و عملیات تبادل آب توازن^۱ می‌توانند داخل در قلمروی شرط آزادی در انحراف قرار بگیرند. جمله اول بند ۱ ماده مذکور به آزادی‌های مرسوم اشاره می‌کند که مالک کشتی برای منحرف شدن از مسیر به‌طور معمول ملزم به مشورت با کلپ جبران خسارت و غرامت در مورد پوشش بیمه نخواهد بود. انحراف برای کمک به کشتی دچار حادثه به‌منظور نجات جان اشخاص یا اموال آزادی‌های مرسوم هستند که ماده به آن‌ها اشاره می‌کند و با مفاد بند ۴ ماده ۴ مقررات لاهه-ویزبی مطابقت دارد.

در ادامه ارائه لیست غیرجامعی از انواع انحراف‌های متداول، نشان از موضع ماده برای پذیرش معیار معقول بودن آزادی در انحراف از مسیر برای تحقق اهداف تصریح شده دارد. البته توجه به این نکته حائز اهمیت است که هر انحراف معقول مورد اشاره در ماده، تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد، بلکه اعضا باید برای اطمینان از پوشش بیمه انحراف از مسیر از طریق کلپ اطمینان حاصل کنند. معقول بودن انحراف از مسیر موضوعی است که دادگاه آن را برحسب امارات حاکم بر قضیه تشخیص می‌دهد. به‌طور مثال انحراف چهار روزه به‌منظور تعویض خدمه و برای اهداف اقتصادی ساده مانند پرداخت نکردن هزینه بلیط هواپیما، انحراف معقول تلقی نمی‌شود.

در بند ۲ شرط به این موضوع پرداخته شده است که انحراف از مسیر برای تحقق اهداف اجاره‌کنندگان کشتی منوط به رضایت مالکین کشتی خواهد بود و آن‌ها بابت هر دعوی که از سوی صاحبین محموله یا دارندگان بارنامه به دلیل وقوع انحراف علیه مالکین مطرح شود مسئولیت خواهند داشت.^۲ ظاهراً بند دوم شرط ناظر بر مواردی است که اجاره‌کنندگان در موارد خارج از شمول بند ۱ تصمیم به انحراف از مسیر گرفته باشند.

1. ballast water exchange:

آب توازن، به آب شور یا شیرینی گفته می‌شود که در انبار کالای کشتی یا در تانکرهای توازن به‌منظور حفظ ثبات کشتی و قابلیت مانور آن در طول سفر نگهداری می‌شود.

2. Michiel Spanjaart, *Multimodal transport law*, Routledge, London, 2018, p287.

طبق بند ۳ شرط مذکور، مالکین کشتی می‌توانند رضایت به انحراف از مسیر را منوط به ارائه پوشش بیمه‌ای مناسب و کافی مانند عضویت در باشگاه‌های جبران خسارت و غرامت^۱ یا سایر پوشش‌های بیمه کنند. در فرض معقول بودن انحراف، کلوپ جبران خسارت و غرامت مسئولیت جبران خسارات را بر عهده دارد و در فرض نامعقول بودن، از پوشش بیمه دیگر استفاده خواهد شد.

بیمکو در بند ۴ شرط مذکور، گنجاندن شرط را در تمام قراردادهای اجاره کشتی و سایر قراردادهای وابسته به اجاره که برای استفاده از کشتی منعقد می‌گردند^۲ همچنین در برنامه‌هایی که به تبع آن‌ها صادر می‌شوند، ضروری دانسته است.

لازم به ذکر است که بیمکو با انتشار شرط مذکور که در قراردادهای اجاره کشتی گنجانده می‌شود، رویه تجاری اخیر کلوپ‌های جبران خسارت و غرامت را در خصوص شرط آزادی در انحراف از مسیر منعکس کرده است؛ زیرا در حال حاضر موضع حقوق انگلستان در تبیین موارد انحراف از مسیر با رویه تجاری سازگاری ندارد و همین موضوع باعث سردرگمی مالکین کشتی‌ها و اجاره‌کنندگان در مورد اعمال دو شرط انحراف و آزادی در انحراف از مسیر گردیده است؛ بدین توضیح که رویه تجاری به تدریج مواردی فراتر از موارد انحراف موجه از مسیر در حقوق انگلستان را پذیرفته است.

همین موضوع باعث شد بیمکو برای تلفیق شرط انحراف و شرط آزادی در انحراف که در اسناد مختلف منتشر شده از سوی این سازمان، پیش‌بینی‌اند و به‌روز رسانی آن‌ها با هدف انعکاس ماهیت فعلی انحراف و مواردی مانند تغییر خدمه، بازرسی ایمنی کشتی، انجام اقدامات لازم برای تبادل آب توازن کشتی در دریا همچنین سایر موضوعاتی که امروزه انحراف کشتی از مسیر را ایجاب می‌نماید وارد عمل شود.

یک بُعد اساسی مقررات مربوط به انحراف از مسیر این است که اگر انحراف از مسیر در جرگه انحراف موجه قرار بگیرد، پوشش کلوپ‌های جبران خسارت و غرامت به‌خطر نمی‌افتد. بر همین مبنا در طول جریان تجدیدنظر بیمکو در مورد شروط مذکور به‌طور گسترده

1. P& I clubs
2. Sub charter

از نظرات مشورتی گروه بین‌المللی کلوپ‌های جبران خسارت و غرامت، استفاده شده و نماینده یک کلوپ معروف نیز در این روند به‌طور فعال حضور داشته است. کلوپ‌ها اغلب از سوی اعضا با این سؤال مواجه می‌شوند که آیا پوشش جبران خسارت صرف‌نظر از وسعت شرط آزادی در انحراف گنجانده شده در قرارداد، در فرضی که دادگاه انحراف را غیرموجه تشخیص داده باشد، به خطر خواهد افتاد؟ کلوپ‌ها در پاسخ به این سؤال با چالش پذیرش ریسک یا ترتیب دادن یک پوشش بیمه اضافه برای مالکان کشتی‌ها مواجه می‌شوند. نکته مهم برای ایجاد پوشش بیمه اضافه بحث اعلام مناسب انحراف از مسیر از سوی مالکان کشتی و تصمیم‌گیری متعاقب کلوپ و مالک کشتی در مورد لزوم ایجاد پوشش مذکور است.

به‌طور کلی اصلاح شرط آزادی برای انحراف از مسیر از سوی بیمکو با این هشدار همراه است که گنجاندن شرط مذکور در قراردادهای حمل‌ونقل، تضمین‌کننده پوشش بیمه کلوپ‌های جبران خسارت و غرامت در موارد مشخص شده نیست، بلکه آن‌ها تداوم پوشش بیمه را به صورت موردی بررسی می‌کنند.

شرط آزادی برای انحراف کشتی از مسیر در فرم‌های نمونه نیز گنجانده می‌شود. به‌طور مثال در بند ۲۹ فرم نمونه ویگویلوی^۱ نیز به تفصیل، شرط مذکور مورد بررسی قرار گرفته است. در این فرم برای مالک کشتی این حق در نظر گرفته شده است تا قبل از شروع سفر دریایی یا در جریان سفر در صورت کسب اطلاعاتی مبنی بر ورود خسارت به کشتی یا محموله با ورود به بندر مقصد یا تأخیر در ترک بندر به دلیل وجود شرایطی در آنجا، می‌تواند مسیر خود را تغییر بدهد. در چنین مواردی مالک کشتی از اجاره‌کنندگان درخواست می‌کند تا بندر جایگزین را برای تخلیه کالا معرفی نمایند. طبق بند ۲ ماده اخیر، در صورت عدم امکان ورود به بندر مقصد و استناد متصدی به شرط آزادی، مالک کشتی می‌تواند از بارگیری کالا یا بارگیری مجدد آن و همچنین از تخلیه در بندر دیگر خودداری کند.

در ماده ۳ فرم نمونه جنکن که به قرارداد اجاره کشتی اختصاص دارد، شرط آزادی برای تعیین مسیر سفر دریایی در نظر گرفته شده است. طبق این ماده، فرمانده می‌تواند هر مسیری

را برای سفر دریایی انتخاب کند و در هر بندری نیز توقف نماید، اما همان‌طور که گفته شد، شرط آزادی باید با در نظر گرفتن زمینه‌های تجاری قرارداد، تفسیر شود. برای مطابقت دادن شرط آزادی با هدف اصلی قرارداد حمل‌ونقل باید به آن به‌عنوان یک شرط ضمنی نگاه کرد که فقط از سوی متصدی حمل‌ونقل و تا حدودی که مطابق با هدف قرارداد باشد قابل استناد است و پذیرش اعمال شرط آزادی، پس از وقوع انحراف از مسیر، بستگی زیادی به تفسیر قرارداد دارد.

۲-۳. حقوق آمریکا

در ادبیات حقوقی آمریکا بحث شرط آزادی در انحراف از مسیر، با تأکید بر اهداف کلی قانون حمل‌دریایی کالا در کنار موضع قانون‌گذار در بند ۴ ماده ۱۳۰۴ که در آن به تعیین موارد انحراف موجّه از مسیر پرداخته شده است، مطرح می‌گردد. طبق بند ۴ ماده ۱۳۰۴ قانون حمل‌دریایی کالا ۱۹۳۶، انحراف موجّه کشتی از مسیر به موارد زیر محدود می‌شود:

- ۱) هرگونه انحراف به‌منظور نجات یا تلاش برای نجات جان و اموال در دریا
 - ۲) هرگونه انحراف معقول از مسیر. اگرچه تغییر مسیر با هدف بارگیری، تخلیه کالا یا سوار و پیاده کردن مسافر در وهله اول باید غیرمعقول قلمداد شود.
- هرگونه انحرافی که در قلمرو موارد پیش‌بینی شده در این ماده جای بگیرد، متصدی حمل را از مسئولیت بابت خسارت یا تلف کالا در جریان انحراف از مسیر معاف می‌کند. بخش آخر ماده از این حیث که بری شدن متصدی را از هرگونه جبران خسارت مقرر می‌نماید، استثنائی بر مفاد بند ۲ ماده ۳ قانون حمل‌دریایی کالا که در آن شرکت‌های حمل‌ونقل از انعقاد قرارداد بدون مسئولیت در قبال اشتباهات خود ممنوع شده‌اند، تلقی می‌شود. حقوق‌دانان آمریکایی در جهت ارائه تفسیری با هدف اثبات سازگاری بین دو ماده مختلف و ظاهراً متعارض در بحث مسئولیت متصدی حمل، معافیت از مسئولیت با استناد به شرط آزادی در انحراف از مسیر را به‌عنوان استثنایی بر مسئولیت اولیه تعیین شده در بند ۲ ماده ۳ قلمداد کرده‌اند. در واقع برخلاف نظام حقوقی انگلستان که در آن به شرط آزادی به‌عنوان

موضوعی برای تبیین قلمروی قرارداد نگریسته می‌شود، نظام حقوقی آمریکا آن را در جرگه استثنائات مسئولیت متصدی حمل قرار می‌دهد.^۱

استدلال محاکم آمریکا در مواجهه با پرونده‌های مربوط به انحراف کشتی از مسیر که در آن‌ها شرط آزادی به نفع متصدی حمل برای تغییر مسیر گنجانده شده است، بیان‌کننده پذیرش دیدگاه حقوق‌دانان و هم‌سو شدن محاکم در شیوه تفسیر مواد قانون حمل و نقل دریایی کالا ۱۹۳۶ است. به‌منظور تبیین رویکرد دادگاه‌ها در آمریکا می‌توان به رأی که در سال ۱۹۸۳ در دادگاه تجدیدنظر منطقه‌ای آمریکا صادر شده است^۲ اشاره کرد. در این دعوا که متصدی متعهد به حمل ۵۰ تا ۵۲ تن لوکومتیو متحرک به تایوان گردیده بود با حرکت از ساحل خلیج فارس به سمت کوبا سپس ژاپن باید محموله را در تایوان تخلیه می‌کرد، اما بلافاصله پس از ترک بندر مبدأ، با منحرف شدن به طرف دریاهای طوفانی، دو جعبه از محموله به داخل دریا سقوط کرد. با طرح دعوی شرکت جنرال الکتریک علیه کشتی نانسو لایک و مالک آن، دادگاه توقف کشتی در بندر سان پدرو و سپس حرکت به سمت دریاهای طوفانی را انحراف ناموجه از مسیر تلقی کرد و متعاقباً مالک کشتی را به پرداخت خسارت ارسال مجدد محموله تلف شده به تایوان محکوم نمود، اما مالک کشتی با استناد به شرط آزادی در انحراف از مسیر در بارنامه، خود را از جبران خسارت معاف دانست. دادگاه به دلیل خروج موضوع از موارد مشخص شده در بند ۴ ماده ۴ قانون ۱۹۳۶، امکان استناد به شرط آزادی در انحراف از مسیر را منتفی دانست، با این توضیح که شرط آزادی اگرچه از نظر لغوی معنای وسیعی را القا می‌کند، اما قلمروی اعمال آن محدود است؛ زیرا استثنایی بر مفاد بند ۲ ماده ۳ قانون حمل و نقل دریایی آمریکا محسوب می‌شود. محاکم در آمریکا معتقد هستند دیدگاه اخیر در قراردادهایی نیز که قواعد لاهه-ویزبی بر آن‌ها حاکم شده است، قابلیت اعمال خواهد داشت؛ زیرا شرط آزادی در انحراف از مسیر با روح حاکم بر

1. Wilson, op cit, p 20.

2. The Nancy Lykes 706 F2d 80 (1983).

کنوانسیون و بند ۴ ماده ۴ که در آن به ذکر موارد انحرافِ موجه از مسیر پرداخته شده است، تعارضی ندارد.^۱

حقوق آمریکا در مقایسه با حقوق انگلستان از لحاظ تحلیل شرط آزادی برای انحراف از مسیر، تفاسیر صورت گرفته و تبیین حدود و ثغور آن در دکترین حقوقی و رویه قضایی غنی نیست، اما با عنایت به مواد قانونی مذکور و تحلیل‌های ارائه شده از سوی حقوق دانان، اعتبار شرط آزادی برای انحراف از مسیر در نظام حقوقی آمریکا پذیرفته شده است.

۳-۳. حقوق ایران

بررسی اعتبار و موقعیت حقوقی شرط آزادی در انحراف از مسیر در حقوق ایران مستلزم این است که در ابتدا به سؤال مربوط به صحت یا بطلان شرط مذکور پاسخ داده شود و سپس در فرض صحت، تأثیر این شرط بر قرارداد و مسئولیت متصدی حمل مورد بررسی قرار بگیرد. تبیین صحت یا بطلان شرط آزادی در انحراف از مسیر در گروهی بررسی ماهیت و نوع تعهد متصدی حمل و خروج آن از شمول مواردی است که در قواعد عمومی قراردادها به عنوان شرط باطل شناخته می‌شوند.

با توجه به این که موارد انحراف موجه از مسیر در بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران اصلاحی ۱۳۹۱، مشخص گردیده است، این سؤال مطرح می‌شود که هرگونه تغییر مسیر به استناد شرط مندرج در قرارداد و خارج از موارد ذکر شده در ماده اخیر، غیرقانونی است؟ در واقع به این سؤال باید پاسخ داد که با مشخص شدن مسیر سفر دریایی در برنامه و اختصاص یکی از بندهای آن به شرط آزادی در انحراف از مسیر آیا دو بند متعارض در قرارداد یا برنامه پیش‌بینی شده است؟

در حقوق ایران، طبق یک دیدگاه، شرط آزادی در انحراف از مسیر باطل شناخته شده است با این توضیح که بر مبنای قواعد عمومی قراردادها اگر شرط به متصدی اختیار جایگزین نمودن مسیر و توقف در بنادری غیر از موارد تعیین شده در قرارداد را بدهد، به دلیل مخالفت با مقتضای ذات عقد باطل و مبطل قرارداد است. این دسته از صاحب‌نظران

1. Wilson, Op cit, p 20.

معتقد هستند که در چنین موقعیتی به دلیل بطلان قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل استحقاق دریافت کرایه را ندارد و ید او نسبت به محموله، ضمانتی خواهد بود. دلیل دوم ناظر بر بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران است که هرگونه شرط متضمن محدودیت یا معافیت از مسئولیت متصدی حمل را باطل اعلام می‌کند.^۱ در این مقاله با عنایت به نظریه مذکور و قواعد کلی حاکم بر نظام حقوقی ایران، اعتبار شرط آزادی انحراف بررسی می‌شود.

۳-۳-۱. ماهیت تعهد متصدی حمل و نقل

لازمه رسیدن به درکی درست از اعتبار شرط آزادی در انحراف از مسیر در حقوق ایران بررسی ماهیت تعهد متصدی حمل است. قبل از پرداختن به ماهیت تعهد متصدی حمل اشاره به این نکته ضروری است که در حقوق ایران تعهدات از یک جهت به دو دسته تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه تقسیم می‌شوند.^۲ اگر تعهد متصدی حمل را با بررسی قانون دریایی و سایر قوانین مرتبط بتوان در جرگه تعهدات به نتیجه قرار داد، اعتبار شرط آزادی در انحراف از مسیر نیز در فرضی که متصدی حمل موفق به تحویل کالا به‌طور سالم در بندر مقصد گردیده است تا حدودی محرز خواهد شد.

اولین ماده قانونی که برای تبیین تعهد متصدی حمل باید مورد بررسی قرار بگیرد، ماده ۵۴ قانون دریایی اصلاحی ۱۳۹۱ است. طبق این ماده متصدی حمل باید محموله را در تاریخ مقرر و در حالتی که خسارتی به آن وارد نگردیده و عدم کسری کالا مطابق با آنچه که در برنامه مشخص شده است، به گیرنده تحویل بدهد. در قانون تجارت ۱۳۱۱ نیز ماده‌ای به تعهد متصدی حمل و نقل اختصاص یافته است که با بررسی آن در کنار ماده ۵۴ قانون دریایی می‌توان نوع تعهد متصدی و به دنبال آن اعتبار شرط آزادی در انحراف از مسیر را در حقوق ایران مورد بررسی قرار داد. در ماده ۳۸۶ قانون تجارت چنین مقرر شده است که: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که

۱. ایزانلو، محسن، دکترین انحراف در حقوق دریایی: مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس و آمریکا و کنوانسیون‌های بین‌المللی، ۱۳۹۶، ص ۱۳۲.

۲. یزدانیان، علیرضا، حقوق مدنی (قلمرو مسئولیت مدنی)، ۱۳۷۹، ص ۱۲۷-۱۲۸.

ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن‌ها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری کند.»

همان‌طور که از مادهٔ اخیر استنباط می‌شود اگر صاحب کالا، ثابت کند در جریان حمل، خسارتی به محموله وارد گردیده، متصدی مسئولیت دارد مگر این که ثابت کند خسارت در اثر یک حادثه خارجی که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانسته از وقوع آن جلوگیری نماید، وارد گردیده است. به عبارت دیگر، متصدی یا باید کالا را سالم تحویل بدهد یا ثابت کند که حادثه خارجی مانع از انجام تعهد شده است^۱ و این استنباطی است که ماده ۵۴ قانون دریایی نیز آن را تأیید می‌کند و معنایی جز پذیرش تعهد به نتیجه برای متصدی حمل را به ذهن القا نمی‌کند. همان‌طور که گفته شد، قرار گرفتن تعهد متصدی حمل در جرگه تعهدات به نتیجه، یکی از دلایل قانونی برای صحه گذاشتن بر شرط آزادی در انحراف از مسیر محسوب می‌شود.

۲-۳-۲. غرری شدن قرارداد یا اعطای یک اختیار به متصدی حمل

یکی دیگر از مباحثی که برای احراز صحت یا بطلان شرط آزادی در انحراف از مسیر باید به آن پرداخته شود، بروز غرر در معامله در اثر درج شرط مذکور است. بدین معنا که آیا گنجاندن شرط آزادی در انحراف از مسیر می‌تواند غرری شدن قرارداد حمل و نقل را به دلیل واگذاری اختیار برای انتخاب شیوه اجرای قرارداد به متصدی حمل به همراه داشته باشد؟ یک رابطه قراردادی در صورتی غرری و متعاقباً باطل می‌شود که در آن روابط طرفین و سرنوشت قرارداد توأم با شانس بوده به نحوی که متعاملین در زمان قرارداد، امکان تشخیص نفع و ضرر خود را نداشته باشند.^۲ قبل از پرداختن به موضوع غرری شدن قرارداد حمل و نقل در اثر درج شرط آزادی در انحراف از مسیر، به این موضوع باید توجه داشت که برای حمل

۱. عیسایی تفرشی، محمد؛ کامیار، محمدرضا، مبنای مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران، ۱۳۸۰، ص ۲۷ و ۲۸.

۲. شهیدی، مهدی، حقوق مدنی ۳ (تعهدات)، ۱۳۹۰، ص ۸۶.

محموله در بین دو بندر معمولاً چندین مسیر به‌عنوان مسیرهای متعارف و مرسوم در بین خطوط کشتیرانی شناخته می‌شوند که شرکت‌های کشتیرانی با لحاظ کردن عوامل متعددی مانند مسافت، ریسک سفر، هزینه و غیره، از طریق توافق با ارسال‌کننده، یکی از آن‌ها را برای انجام سفر دریایی برمی‌گزینند.

با توجه به مباحثی که از سوی حقوق‌دانان در رابطه با غرر در معامله مطرح گردیده است، چشم‌پوشی از توافق متصدی حمل و ارسال‌کننده در مورد مسیر تعیین شده در قرارداد با استناد به شرط آزادی در انحراف از مسیر، این اجازه را به او می‌دهد که با تغییر یک‌جانبه ریسک‌های سفر دریایی به نفع خود، منافع ارسال‌کننده را در وضعیتی مبهم قرار بدهد و این معنایی جز غرر در معامله و بطلان آن نخواهد داشت. در واقع مجهول شدن یکی از عوضین قراردادی به‌عنوان غرر در معامله، نظریه‌ای است که از سوی حقوق‌دانان مطرح شده^۱ و در بحث شرط آزادی در انحراف از مسیر نیز متصدی حمل با انتخاب مسیری غیر از آنچه که در قرارداد مقرر گردیده است موجب مجهول شدن شیوه اجرای قرارداد شده و نفع و ضرر ارسال‌کننده کالا را که یکی از عوضین قرارداد محسوب می‌شود، مجهول می‌کند.

در پاسخ به ایراد مذکور می‌توان گفت که غرر زمانی بطلان قرارداد را به‌همراه دارد که یکی از عوضین اصلی در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته باشد، در حالی که شرط آزادی در انحراف از مسیر جزء امور فرعی است که در قالب یک شرط در قرارداد حمل و نقل گنجانده می‌شود. در واقع شرط آزادی در انحراف از مسیر را نمی‌توان به‌عنوان اختیاری که به متصدی حمل برای انتخاب مسیر قراردادی اعطا شده است، تلقی نمود؛ زیرا در حقوق ایران، مطابق با قواعد عمومی قراردادها متعهد در صورتی برای انتخاب شیوه اجرای قرارداد مخیر است که متعهدله طریق خاصی را برای انجام تعهد در نظر نگرفته باشد.^۲ در حالی که الزام متصدی حمل برای انجام سفر دریایی از طریق طی نمودن مسیر مشخص با اختصاص یکی از بندهای

۱. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، ج ۱، ۱۳۹۵، ص ۲۴.

۲. شهیدی، مهدی، سقوط تعهدات، ۱۳۹۵، ص ۱۵۷.

قرارداد به آن، موضوعی است که باب هر برداشت و تفسیری را برای اعطای حق یا اختیار در انتخاب مسیر از سوی متصدی حمل می‌بندد.

بنابراین شرط مذکور متصدی حمل را در مقام تصمیم‌گیرنده برای تغییر دادن ریسک‌های قراردادی به‌طور یک‌جانبه و قرار دادن منفعت طرف قرارداد در یک وضعیت مبهم قرار نمی‌دهد، بلکه متصدی حمل می‌تواند با استناد به آن در طول همان مسیری که در قرارداد مشخص گردیده است در بنادری که در قرارداد نام آن‌ها ذکر نشده متوقف شود. هر تعبیر دیگری در مورد شرط آزادی در انحراف از مسیر با قواعد و مقررات حاکم بر نظام حقوقی ایران ناسازگار خواهد بود.

همچنین شرط آزادی در انحراف از مسیر به معنای اختیار متصدی حمل برای انتخاب مسیر از بین موارد تعیین شده در قرارداد نیست. البته اقدام مذکور مخالفتی با موازین حقوقی ندارد، اما در دایره شمول شرط آزادی در انحراف از مسیر نمی‌گنجد، بلکه طرفین می‌توانند در قالب یک بند مستقل در قرارداد چنین اختیاری را برای متصدی حمل در نظر بگیرند.

۲-۳-۳. تفسیر شرط آزادی در انحراف از مسیر

با احراز صحت شرط آزادی در انحراف از مسیر در حقوق ایران که در مباحث قبلی به آن پرداخته شد، در این بخش به تفسیر شرط مذکور به‌عنوان یکی از راهکارهایی که دادگاه‌ها برای تبیین موقعیت شرط و رفع ابهام از آن به‌منظور ارزیابی عملکرد متصدی در انجام تعهد یا تخلف از آن به کار می‌گیرند پرداخته می‌شود. توافق متصدی حمل و ارسال‌کننده کالا در مورد انجام سفر دریایی از طریق مسیر مشخص شده در قرارداد و اختصاص دادن بندی به‌عنوان شرط آزادی در انحراف از مسیر در آن، دادگاه را با این پرسش مواجه می‌کند که آیا بین دو بند مذکور در قرارداد تعارض وجود دارد یا باید به توافق طرفین احترام گذاشت و اراده آن‌ها را معتبر دانست. این موضوع با توجه به اصول تفسیر قراردادها، جایگاه شرط آزادی در انحراف از مسیر و کارکرد آن در قراردادهای حمل و نقل دریایی بررسی می‌شود. یکی از مهم‌ترین اصول تفسیری که از سوی دادگاه‌ها به کار گرفته می‌شود، تفسیر قرارداد به‌عنوان یک کل واحد است. بدین معنا که اگر در قرارداد حمل و نقل یا بارنامه، مسیر

مشخصی برای انجام سفر دریایی و در ماده دیگری، شرط آزادی برای انحراف از مسیر مورد توافق طرفین قرار گرفته باشد با استفاده از این روش تفسیری که دادگاه‌ها ملزم به اعمال آن هستند، تفسیر قرارداد باید به روشی صورت بگیرد که تمام اجزا و شروط آن معتبر تلقی گردند؛ زیرا توجه به مفهوم شرط به صورت مستقل و جدای از کل قرارداد، می‌تواند دادگاه را در تشخیص قصد واقعی طرفین و هدف آن‌ها از ذکر شرط در قرارداد دچار اشتباه کند. در بسیاری از موارد ابهام موجود در شرط، با توجه به کل قرارداد برطرف می‌شود؛ بنابراین اختصاص ماده‌ای در قرارداد به مسیر مورد توافق برای حمل کالا و ماده‌ای دیگر به شرط آزادی در انحراف از مسیر را نباید به عنوان دو ماده متعارض در قرارداد تلقی کرد؛ زیرا اصل بر این است که طرفین از به کار بردن اجزای متعارض در قرارداد خودداری می‌کنند.^۱

در واقع نتیجه اعمال این شیوه تفسیری، معتبر دانستن هر دو شرط در ضمن محدود نمودن قلمرو اجرای آن‌ها خواهد بود. بدین معنا که آزادی متصدی حمل برای تغییر مسیر حرکت کشتی را باید شامل مواردی دانست که رفتار متصدی برای انحراف از مسیر با توجه به اوضاع و احوال حاکم بر قضیه، معقول بوده و علت تغییر مسیر نیز خارج از شمول موارد ماده ۵۵ قانون دریایی باشد؛ زیرا معافیت متصدی حمل از مسئولیت در صورتی که انحراف از مسیر در چهارچوب ماده اخیر صورت گرفته باشد از قید شرط آزادی برای انحراف از مسیر بی‌نیاز است.

یکی دیگر از ملزومات تفسیر شرط آزادی در انحراف از مسیر، پی بردن به قصد واقعی طرفین است که برای نیل به این هدف، از قواعدی که لزوماً برای احراز قصد واقعی طرفین ایجاد نشده، اما می‌توان در فرایند تفسیر از آن‌ها کمک گرفت، مثل اصل تفسیر به زیان مشروطه استفاده می‌شود.^۲ دادگاه‌ها در ایران در زمان تفسیر قرارداد حمل و نقل دریایی، قصد طرفین را مبنای تفسیر قرار می‌دهند؛ زیرا قرارداد پدیده‌ای است که اصول بر اساس

۱. موسوی، سید فضل‌الله؛ موسوی، سید مهدی؛ و کیلی مقدم، محمد حسین؛ غلامی، مهدی، مطالعه تطبیقی اصول تفسیر قرارداد، ۱۳۹۱، ص ۲۰۵.

۲. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، ج ۱، ۱۳۵۳، ص ۲۶۸/ موسوی، و کیلی مقدم، غلامی، پیشین، ص ۱۹۹.

خواست طرفین شکل می‌گیرد.^۱ شرط آزادی در انحراف از مسیر، شرطی است که به نفع متصدی حمل و به ضرر صاحب کالا در قرارداد قید می‌شود. با اعمال این اصل تفسیری، شرط را باید به نفع صاحب کالا و به ضرر متصدی حمل تفسیر کرد و در موارد وقوع انحراف از مسیر و ایجاد ابهام در مورد مطابقت رفتار متصدی با شرط مذکور، انحراف از مسیر را غیرموجه دانست. تفسیر شرط به ضرر متصدی حمل، این نتیجه را به دنبال دارد که او برای تغییر مسیر حرکت کشتی از آزادی کامل برخوردار نیست و اعمال شرط را باید به موارد توقف کشتی در بنادری که در مسیر سفر دریایی قرار دارند، اما در قرارداد مشخص نشده‌اند، محدود کرد. البته توقف در بنادر تعیین نشده در قرارداد نیز داخل در تعریف انحراف از مسیر قرار می‌گیرد و در واقع می‌توان گفت که با گنجاندن شرط آزادی در انحراف از مسیر در قراردادهای حمل و نقل دریایی، طرفین یک بند به موارد انحراف موجه از مسیر در ماده ۵۴ قانون دریایی اضافه کرده‌اند.

۴. معقول بودن انحراف

همان‌طور که گفته شد معقول بودن انحراف از مسیر یکی از معیارهایی است که در هر سه نظام حقوقی مورد بحث، برای تشخیص موجه بودن انحراف شناور پذیرفته است. حال باید دید این معیار چه نقشی در تعیین محدوده اعمال شرط آزادی در انحراف از مسیر ایفا می‌کند.

۴-۱. حقوق انگلستان

معقول بودن انحراف بحثی است که با توجه به اوضاع و احوال حاکم بر هر قضیه سنجیده می‌شود، اما به‌طور کلی تغییر مسیری که صرفاً با هدف تأمین منافع اقتصادی متصدی حمل صورت گرفته باشد، غیر معقول تلقی می‌شود.^۲ لرد اتکین در پرونده استاگ لاین و فوسکولو که در سال ۱۹۳۲ مطرح گردید،^۳ تعریف جالب توجهی از معقول بودن انحراف از مسیر ارائه کرده است. در این دعوا، کشتی از مسیر قراردادی خود برای پیاده کردن تعدادی مهندس به

۱. کاتوزیان، ناصر، همان، ص ۱۹۰.

2. Simon Baughen, shipping law, 2015, P 90.

3. Stagline ltd Fascolo Mango, 1932.

سمت سنت آیوز منحرف شد و پس از مدتی، در اثر حادثه‌ای غرق شد. قاضی چنین استدلال کرد که معیار برای تشخیص معقول بودن انحراف شناور، عمل شخص متعارف^۱ است؛ یعنی باید دید در شرایطی که متصدی با استناد به آن مرتکب انحراف از مسیر شده است آیا هر متصدی محتاط دیگری نیز با لحاظ کردن شرایط قرارداد و منافع طرفین و بدون داشتن اجبار برای ترجیح منافع یکی بر دیگری چنین اقدامی را انجام می‌دهد است.^۲ در این دعوا، لرد اتکین با توجه به اوضاع و احوال پرونده و بر مبنای استدلال مطرح شده، ضمن نامعقول دانستن انحراف کشتی از مسیر، متصدی را ملزم به جبران خسارات دانست.

بررسی پرونده‌های متعدد در حقوق انگلستان نشان از این دارد که قضات در فرایند رسیدگی برای احراز معیار معقول بودن انحراف از مسیر چند نکته را مدنظر قرار می‌دهند:

(۱) اگر شرط آزادی در انحراف از مسیر به صورت کلی در قرارداد گنجانده شده باشد نباید به نحوی تفسیر شود که موضوع و هدف اصلی قرارداد را از بین ببرد.^۳

(۲) انحراف از مسیر باید برای اهداف مربوط به سفر قراردادی صورت گرفته باشد. اگرچه در شروط قراردادی جنکن آمده است که متصدی می‌تواند در هر بندر به هر ترتیب برای پُر کردن مخزن سوخت یا هر هدف دیگری متوقف شود، اما در پرونده مذکور، با اعمال معیار معقول بودن انحراف، عبارت «هر هدف» به هدفی که در راستای سفر تجاری قرار دارد، محدود شده است.

(۳) این رویکرد که انحراف باید محدود به بنادری باشد که در مسیر مسافرت قرار دارند، ناظر به زمانی است که شرط آزادی انحراف به طور کلی در قرارداد پیش‌بینی شده باشد و طرفین بر روی آن به طور خاص توافق نکرده‌اند. در این صورت باید به موضوع و هدف اصلی قرارداد توجه کرد و کلمات کلی درج شده را با در نظر گرفتن هدف و قصد اصلی آن‌ها تفسیر کرد.^۴

1. Christopher hill, maritime law, 2014, p 273.

۲. ایوامی هاردی، حقوق دریایی، ترجمه منصور پورنوری، ص ۱۲۰-۱۲۱.

3. Paul Todd, principles of the carriage of goods by sea, p 75, 2016/ David glass, freight forwarding, 2012, p 101.

4. Glyn v Margeston, 1893.

۴) در مواردی که متصدی حمل به دلیل بروز حوادث قهری مانند اعتصاب کارکنان در بندر مقصد ناگزیر به تغییر مسیر و تخلیه محموله در بندر جایگزین می‌شود، انحراف از مسیر معقول فرض می‌شود.^۱

۲-۴. حقوق آمریکا

در نظام حقوقی آمریکا تا قبل از تصویب قانون ۱۹۳۶، تفسیر وسیع محاکم از شرط آزادی در انحراف به گونه ای بود که عملاً جایی برای اعمال دکترین انحراف باقی نمی‌گذاشت؛ زیرا طبق شرط مندرج در قرارداد، هر انحرافی مجاز تلقی می‌شد، اما با تصویب قانون ۱۹۳۶ و مقرر نمودن معیار معقول بودن برای توجیه انحراف از مسیر، اعتبار شرط آزادی محدود به این قید گردید. طبق قانون اخیر، صرف نظر از توافق طرفین در بارنامه، معیار معقول بودن برای انحراف از مسیر پذیرفته شده است که بر اساس آن رویه محاکم نیز به سمت باطل دانستن توافقات قراردادی منجر به انحرافات نامعقول سوق یافته است. به کارگیری معیار معقول بودن از سوی محاکم در آمریکا با توجه به قانون مذکور، متصدی حمل را تا جایی که منجر به نقض قرارداد حمل دریایی نگردد، مجاز به انحراف از مسیر می‌داند و در واقع می‌توان چنین اظهار کرد که معیار معقول بودن انحراف، دادگاه را برای احراز موجه بودن تغییر مسیر شناور راهنمایی می‌کند. به‌طور مثال در پرونده‌ای که در سال ۱۹۷۵ در یکی از دادگاه‌های آمریکا مطرح گردید دادگاه شرط آزادی در انحراف از مسیر را که به متصدی حمل اجازه انحراف به سمت هر بندر امنی را به منظور تخلیه محموله اعطا کرده بود به دلیل معقول نبودن آن باطل اعلام کرد.^۲ علی‌رغم فرض نامعقول بودن انحراف که در بند ۴ ماده ۴ قانون ۱۹۳۶ به آن تصریح شده است، دادگاه‌ها هنوز موفق به وضع قاعده برای احراز معقول بودن شرط آزادی در انحراف نگردیده‌اند و تصمیم‌گیری در این زمینه را با اعمال استانداردهایی به اوضاع و احوال خاص هر پرونده واگذار نموده‌اند. به‌طور مثال اگر انحراف از مسیر صرفاً به دلیل تأمین منافع اقتصادی متصدی حمل باشد، غیر معقول تلقی می‌شود.

1. baughen, op cit, p 118.

2. Hellenic Lines, Ltd. v. United States

معیار رفتار انسان متعارف نیز یکی از استانداردهایی است که دادگاه‌ها در آمریکا به تبعیت از آرای صادره در انگلستان برای تشخیص معقول بودن انحراف از مسیر و متعاقباً امکان استناد به شرط آزادی به کار می‌گیرند.^۱

۳-۴. حقوق ایران

با احراز صحت شرط آزادی در انحراف از مسیر در حقوق ایران در این بخش به معیار معقول بودن انحراف از مسیر مطابق با بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی، برای تبیین محدوده اعمال شرط آزادی انحراف از مسیر پرداخته خواهد شد. اهمیت مقید شدن انحراف از مسیر به قید معقول بودن با عنایت به مفاد بند ۸ ماده ۵۴ قانون دریایی اصلاحی ۱۳۹۱ محرز خواهد شد که طبق آن قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد باربری به منظور سلب مسئولیت متصدی باربری یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارت وارد به آن ناشی از غفلت و تقصیر یا تسامح در انجام وظایف یا تعهدات مصرّحه در این فصل باطل و بلااثر خواهد بود. از حکم کلی ماده می‌توان چنین برداشت کرد که شرط آزادی در انحراف اگر به‌طور مطلق در قرارداد پیش‌بینی شده باشد، باطل و بلااثر است. به همین دلیل قید معقول بودن می‌تواند انحراف از مسیر را از شمول حکم ماده اخیر خارج نماید.

نتیجه

در حقوق انگلستان شرط آزادی در انحراف از مسیر از اعتبار حقوقی برخوردار است، اما درعین حال شرط مذکور نباید زمینه را برای تخلف متصدی حمل و فرار از مسئولیت فراهم کند؛ لذا در اغلب پرونده‌ها با سنجش امکان استناد به شرط مذکور بر مبنای معیار معقول بودن انحراف، قابلیت استناد به شرط و قلمروی اعمال آن را تبیین می‌کنند.

در حقوق آمریکا نیز شرط آزادی در انحراف از مسیر در جرگه شروط معافیت از مسئولیت و به‌عنوان استثنایی بر بند ۲ ماده ۳ قانون حمل دریایی کالا ۱۹۳۶ شناخته شده است.

1. Margaret M. Lennon, deviation then and now – when COGSA per package limitation in lost, 1997, p 444& 445.

در این نظام حقوقی، امکان درج شرط آزادی در انحراف از مسیر به نفع متصدی حمل با توافق طرفین در قرارداد به رسمیت شناخته می‌شود.

در حقوق ایران با توجه به مباحث ماهوی مانند نوع تعهد متصدی حمل و منتفی بودن غرر در معامله به دنبال گنجاندن شرط مذکور در قرارداد حمل و نقل دریایی، صحت شرط و عدم مخالفت آن با موازین حقوقی اثبات می‌شود. همچنین دامنه شمول شرط را نمی‌توان تنها به مواردی که در ماده ۵۵ قانون دریایی به ذکر موارد انحراف موجه اختصاص یافته محدود کرد؛ زیرا متصدی حمل بدون نیاز به درج شرط آزادی نیز به استناد ماده مذکور می‌تواند از مسیر منحرف شود؛ بنابراین بهترین تعبیری که از شرط آزادی در انحراف از مسیر می‌توان ارائه کرد این است که به واسطه قید چنین شرطی در قرارداد حمل و نقل دریایی نه حق انتخاب مسیر برای متصدی حمل ایجاد شده است و نباید دامنه شمول شرط را به بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی محدود نمود، بلکه طرفین از طریق توافق قراردادی، شرط را به موارد ذکر شده در بند ۴ ماده ۵۵ قانون دریایی اضافه کرده‌اند.

منابع

فارسی

- اعلایی فرد، محمدعلی، حقوق دریایی، (تهران: نخل دانش، ۱۳۸۷).
- امید، هوشنگ، حقوق دریایی، (تهران: مدرسه عالی بیمه، ج ۱، ۱۳۵۳).
- ایزائلو، محسن، «دکترین انحراف در حقوق دریایی: مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، انگلیس، و آمریکا و کنوانسیون‌های بین‌المللی»، تهران: مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۶، ۱۳۹۶.
- تفرشی، محمد؛ کامیار، محمدرضا، «مبنای مسوولیت مدنی متصدی حمل و نقل در کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا و مقایسه آن با حقوق ایران»، تهران: انتشارات دانشگاه تربیت مدرس، دوره ۵، شماره ۴، ۱۳۸۴.
- شهیدی، مهدی، حقوق مدنی ۳، (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۰).
- شهیدی، مهدی، سقوط تعهدات، (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۵).
- کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، (تهران: انتشارات گنج دانش، ج ۱، ۱۳۹۷).
- موسوی، سید فضل‌اله؛ موسوی، سید مهدی؛ وکیلی مقدم، محمدحسین؛ غلامی، مهدی «مطالعه تطبیقی اصول تفسیر قرارداد»، تهران: مجله حقوق خصوصی، شماره ۱، ۱۳۹۱.
- نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی و مقررات بین‌المللی دریایی، (تهران: سمت، ۱۳۹۷).
- هاردی ایوامی، ترجمه منصور پورنوری، حقوق دریایی، (تهران: انتشارات پیام عدالت، ۱۳۹۷).
- یزدانیان، علیرضا، حقوق مدنی، قلمرو مسوولیت مدنی، (تهران: انتشارات آیلا، ۱۳۷۹).

References

Aikens, Richard Lord QC, Micheal Bools, Micheal Bolding, Kian Sing, Bill of lading, (Informa law, London, 2021).

- Alawneh Tariq, a critical analysis of the implied obligation against unjustified deviation, a thesis for doctor of philosophy, university of huddersfield repository, (2015).
- Aleka Mandaraka, Modern maritime law, (Routledge-Cavendish, New York, 2013).
- Christopher pheerhil, maritime law, (informa law from Routledge, 2014).
- David Glass, freight forwarding and multimodal transport contracts, informa law, 2012
- Julion cook, voyage charters, (informa law from Routledge, 2014).
- Julion Cook, voyage charters, (informa law, 2014).
- Kasi, Arun. The Law of Carriage of Goods by Sea. Springer Singapore, 2021.
- Margaret M. Lennon" deviation then and now – when COGSA per package limitation in lost", John's Law Review, 76 (1997).
- Maria hoaks, multimodal transport law, (Proefschriftmaken.nl, 2009).
- Martin Dockray, carriage of goods by sea, (Cavendish Publishing, 2004).
- Michiel Oana Adascalitei, An overview on the implied obligations in a contract of affreightment, (Social and Behavioral sciences journal, 92, 2013).
- Oana, Adascalitei “An overview on the implied obligations in a contract of affreightment”, Social and Behavioral sciences,92(2013).
- Paul, Todd, principles of the carriage of goods by sea, (informa law from Routledge, 2016).
- Richard Spanjaart, Multimodal transport law, (Routledge, London, 2018).
- Robert force, Admiralty and maritime Law, (Federal judicial center, 2013).
- Simon Baughen, shipping law, (Informa law from Routledge, 2015).
- yvonne baatz, maritime law, (Maritime and Transport Law Library, 2018).
- Wilson John, carriage of goods by sea, (Proefschriftmaken.nl ,2010).-

Translated References Into English

- Alaeifard, Mohammadali, *maritime law*, 1 (Tehran: Nakhle danesh, 2008). [In Persian]
- Hardi Evami, Translation by Mansour Pournoori, *maritime law*, (Payameh edalat, 2018). [In Persian]

Izanloo, Mohsen “the deviation doctrine in maritime law: comparative study of a Iran, England and international conventions”, *international law journal*, 56, 2017. [In Persian]

Katoozian, Naser, *Jeneral rules of obligations*, 1 (Tehran: ganje danesh, 2018). [In Persian]

Moosavi, Sayed fazlollah, Moosavi, Sayed Mahdi, “Comparative study of principles of contracts interpretation”. *private law journal*, 1, 2012. [In Persian]

Najafi asfad, Morteza, *Maritime law based on code sea and international maritime rules*, (Tehran: Samt, 2018). [In Persian]

Omid, Hooshange, *maritime law*, 1 (Tehran, Madreseh ale bemeh, 1974). [In Persian]

Shahidi, Mahdi, *Civil law*, 3 (Tehran: Majd, 2011). [In Persian]

Shahidi, Mahdi, *Cancellation of obligations* (Tehran: Majd, 2016). [In Persian]

Tafreshi, Mohammad, Kamyar, Mohammadreza “the carrier liability basics in international multimodal carriage of cargo and comparision with Iran law”, *Tarbiat modares university publication*, 5,4, 2005. [In Persian]

Yazdanian, Alireza, *Civil law The realm of civil liability*, (Tehran: Aylar, 2000). [In Persian]

استناد به این مقاله: آقای، سارا؛ صاحب، طیبه. (۱۴۰۲). اعتبار شرط آزادی برای انحراف از مسیر در قراردادهای حمل و نقل دریایی: حقوق ایران، انگلستان و آمریکا. پژوهش حقوق خصوصی، ۱۱(۴۳)، ۲۱۹-
doi: 10.22054/jplr.2023.66957.2659:۲۵۰



پژوهش حقوق خصوصی
رتال جامع علوم انسانی
Private Law Research is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.