
استفاده از بندر امن یکی از تعهدات مستأجر کشتی

دکتر مسعود اربابی*

چکیده

یکی از تعهدات مهم مستأجر کشتی استفاده از بندر امن است که در امنیت کشتی بسیار مهم است. اگر مستأجر از بندر امن استفاده نکند و این امر باعث ورود خسارت به کشتی شود مسئول است. بنابراین مهم است که معنا و مفهوم بندر امن معلوم شود تا در یابیم که آیا ناامنی بندر باعث خسارت به کشتی شده یا مسأله دیگری مثل عدم قابلیت دریانوردی کشتی.

مقدمه

بنادر امن (Safe Ports) یکی از عوامل مؤثر در سلامت و امنیت کشتی است و از وقوع مشکلات بسیاری نظیر به گل نشستن و خسارات وارده به کشتی و کالا و مسافر جلوگیری می‌کند. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ صراحتی در خصوص تعهد مستأجر به معرفی و استفاده از بندر امن ندارد اما بند ۱ ماده ۱۴۳ قانون فوق، مستأجر کشتی را موظف نموده است که کشتی را مطابق قرارداد اجاره کشتی بارگیری نماید و از آنجا که بکارگیری بندر امن توسط مستأجر معمولاً از تعهدات صریح قراردادی مستأجر می‌باشد، بنابراین مستأجر باید بندر امنی را جهت استفاده از کشتی بکارگیرد و الا مسؤول ورود خسارت به کشتی به لحاظ ناامنی بندر خواهد بود. مستأجر در قراردادهای نمونه اجاره کشتی متعهد می‌شود که کشتی را بین بنادر امن و غیرخطرناک و در محل‌هایی که همیشه شناور باقی بماند به کارگیرد.^۱ از طرف دیگر ید مستأجر، در قرارداد اجاره، ید امانی است یعنی نباید در استفاده و نگهداری مال مورد اجاره تعدی و تفریط نماید و الا ضامن خسارات وارده خواهد بود.^۲

لذا در معرض خطر قرارداد کشتی، از جمله استفاده از بنادر ناامن، تقصیری است از ناحیه مستأجر که ید امانی او را به ید ضمانتی بدل می‌کند و وی را مسؤول هرگونه خساراتی می‌سازد که به کشتی وارد می‌شود.

۱. ماده ۲ فرم ۱۹۳۹. Baltimore Charterparty.

۲. ماده ۴۹۳ قانون مدنی ایران.

تعریف بندر امن

نخستین سؤال این است که «بندر امن» یعنی چه؟ کدام بندر امن و کدام بندر ناامن است؟ پاسخ به این سؤال و روشن شدن معنی و مفهوم بندر امن در مسئولیت یا عدم مسئولیت مستأجر بخاطر خسارات وارده ناشی از ناامنی بندر اهمیت بالایی دارد. علاوه بر این باید روشن شود که آیا خسارات وارده به کشتی ناشی از ناامنی بندر بوده است یا ناشی از علت دیگری و در صورت تعدد علت، علت اصلی ورود خسارت چه بوده است؟ در قانون دریایی ایران واژه «بندر امن» و معنا و مفهوم آن ذکر نشده است ولی با توجه به مطالب فوق که مستأجر متعهد به معرفی و استفاده از بندر امن و غیرخطرناک می‌باشد لازم است که معنی و مفهوم بندر امن روشن شود. البته به نظر می‌رسد که شاید قانونگذار عمداً به تعریف و تبیین بندر امن نپرداخته و آن را به عرف و نظر قضات دادگاه سپرده است تا یکایک، بررسی شود زیرا ارائه یک تعریف جامع و مانع از بندر امن تقریباً غیرممکن است چرا که مفهوم «بندر امن» مفهومی نسبی است. یک بندر ممکن است در فصلی از سال امن تلقی گردد و در فصلی دیگر، ناامن. ممکن است با توجه به عمق آب و تپه‌ها و موانع زیر آب، برای یک کشتی با وضعیتی که دارد و کالایی که حمل می‌کند امن و برای کشتی دیگر ناامن باشد. حتی ممکن است گلوگاه‌ها و راه‌های ورودی یک بندر، آن بندر را برای یک کشتی خاص با وضعیتی که دارد ناامن سازد.

بنابراین برای روشن شدن مفهوم بندر امن شاید بهترین روش این باشد که بعضی آراء و تصمیمات دادگاه‌ها بویژه دادگاه‌های انگلستان را

بررسی کنیم، چرا که انگلستان کشوری است دریایی و دارای سابقه طولانی در دریانوردی، کشتیرانی و مسائل حقوقی آن.

در سال ۱۹۱۴ قاضی Sankey در پرونده Hall Bros v. Paul Ltd.

بندر امن را چنین تعریف کرد:^۳

«بندر امن بندری است که کشتی بتواند با آن وضعیتی که دارد در آن بندر پهلو گیرد، بارگیری یا تخلیه نماید به گونه‌ای که همواره شناور باقی ماند». گفته می‌شود که جمله «همواره شناور باقی ماند» یعنی این که کشتی با کف و بستر دریا تماس پیدا نکرده و برخوردی نداشته باشد. به نظر می‌رسد شرطی که در حال حاضر در بعضی از فرم‌های استاندارد قرارداد اجاره کشتی راجع به بندر امن وجود دارد متأثر از همین تعریف قاضی Sankey باشد. به عنوان مثال ماده ۲ فرم Baltimore Charterparty چنین مقرر می‌دارد: «کشتی باید بین بنادر امن و غیرخطرناک و در محل‌هایی که همواره به طور امنی شناور باقی ماند به کار گرفته شود».

در تعریف قاضی Sankey از بندر امن نواقصی به چشم می‌خورد از جمله این که ایشان در تعریف خود گلوگاه‌ها و راه‌های ورودی بندر را که دسترسی کشتی به بندر را ممکن می‌سازند در نظر نگرفته است چه بسا این گلوگاه‌ها و راه‌ها برای کشتی مربوطه نامناسب بوده و ایجاد خطر نمایند به گونه‌ای که بندر مربوطه را برای آن کشتی ناامن سازد. مثلاً در پرونده G.w. Grace & Co. Ltd. v. General Steam Navigation Co. Ltd.^۴

3. E.R. Hardly Ivamy, *Carriage of Goods by Sea*, 12th ed., p. 144; *Scrutton on Charterparties*, 18th ed., London, 1984.

4. [1950] 1 All E.R. p. 200, Cited in E.R. Hardly Ivamy, *supra*, F.N. 5, p. 31.

مستأجر به کشتی که تحت قرارداد اجاره کشتی زمانی (Time Charterparty) بود دستور داد که به بندر هامبورگ برود. ناخدا در جهت انجام دستور مستأجر اقدام و کشتی در نزدیکی های بندر هامبورگ با توده های عظیم یخ برخورد نمود و خسارت دید. دادگاه، بندر هامبورگ را به لحاظ راه های ورودی ناامن و خطرناک به بندر، ناامن تشخیص و مستأجر را مسئول جبران خسارت موجد دانست. تعریف قاضی Sankey همچنین ناظر به خروج کشتی از بندر مربوطه نمی باشد. چه بسا بندری در برهه ای از زمان مثلاً برای ورود کشتی ای خاص جهت بارگیری یا تخلیه امن باشد ولی در برهه ای دیگر از زمان برای برگشت و خروج همان کشتی از بندر، ناامن باشد. بنابراین مضافاً باید گفت بندر امن بندری است که، علاوه بر خصایص مذکور توسط قاضی Sankey، کشتی مربوط، بتواند به سلامت از آن خارج و مراجعت نماید. در پرونده The Khian Sea (1977)، به کشتی «خیان سی» دستور داده شد تا به اسکله بارن در بندر والپارایزو برود، اسکله ای که در معرض طغیان شدید آب به خاطر شرایط بد آب و هوایی قرار داشت و دو کشتی دیگر به قدری نزدیک با این اسکله بودند که امکان ترک بندر برای کشتی خیان سی تا زمانی که آنها جایجا می شدند وجود نداشت. بخاطر این وضعیت به کشتی خیان سی خساراتی وارد شد. در این پرونده دادگاه اسکله بارن و در نتیجه بندر والپارایزو را برای کشتی مربوطه ناامن تشخیص داد به این دلیل که کشتی هایی که بدین صورت اسکله بارن را مورد استفاده قرار می دهند فضای آبی کافی را جهت ترک بندر، در صورت ضرورت ترک فوری بندر، ندارند.

در سال ۱۹۵۸ پرونده Societe F. v. Leeds Shipping Co. Ltd. Bunge^۵ مطرح شد که طبق قرارداد اجاره کشتی مستأجر می‌بایست دستور رفتن کشتی به یک یا دو بندر امن در مراکش را صادر می‌کرد. مستأجر به کشتی دستور داد تا به بندر موگادور برود. در این بندر هیچ‌گونه حفاظتی برای جلوگیری از وزش شدید بادهای موسمی وجود نداشت و احتمال شروع ناگهانی طوفانی وجود داشت که به سرعت باعث درهم کوبیدن لنگر کشتی می‌شد. از طرفی این بندر نزدیک به صخره‌هایی بود که محوطه لنگرگاه را بسیار محدود می‌کرد. متأسفانه در اثر وزش طوفان شدید، کشتی به صخره‌های اطراف برخورد کرد و خسارت‌هایی به آن وارد شد. موجر علیه مستأجر بخاطر نقض تعهد معرفی بندر امن و ورود خسارت شکایت نمود و تقاضای جبران خسارت کرد. دادگاه رأی داد که بندر موگادور ناامن بوده و مستأجر مسؤول جبران خسارت وارده به موجر است. در این پرونده قاضی Sellers درخصوص تعریف بندر امن اظهار داشت:

«بندر امن بندری است که کشتی مربوطه بتواند در زمان مربوطه بدان دسترسی داشته، وارد شود، از آن استفاده نماید و مراجعت کند و، در صورت عدم وجود وقایع غیرمعمول، در معرض خطراتی نباشد که نتوان از آن خطرات با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب اجتناب نمود».

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود تعریف قاضی Sellers کامل‌تر، جامع‌تر و دقیق‌تر و باظرافت بیشتری نسبت به تعریف قاضی Sankey بیان شده است چرا که اولاً از واژه «کشتی مربوطه» استفاده نموده است یعنی

5. The Eastern City (1958). 2 Lloyd's Rep., p. 127 Cited in E.R.H. Ivamy, supra p. 144.

امن یا ناامن بودن بندر را کاملاً در ارتباط با کشتی در نظر می‌گیرد که می‌خواهد با آن شرایطی که دارد از آن استفاده نماید، و ثانیاً واژه «زمان مربوطه» را به کار برده است یعنی زمانی را در نظر می‌گیرد که قرار است کشتی مربوطه از راه‌ها و گلوگاه‌های بندر به آن بندر وارد، از آن استفاده و سپس از آن خارج شود. لذا بندر ممکن است برای کشتی‌ای که در پرونده مطرح است ناامن باشد ولی برای کشتی دیگر با شرایط دیگر امن باشد و یا بندر ممکن است برای کشتی مورد بحث در زمان مربوطه امن باشد ولی برای همین کشتی در زمان و فصل دیگر ناامن باشد. به همین دلیل است که به طور مطلق نمی‌توان گفت که بندری امن است یا ناامن. باید هر پرونده را به طور مجزا با توجه به کشتی مربوطه و زمان مربوطه جهت ورود و خروج و دیگر عواملی که ممکن است مطرح شوند مورد بررسی قرار داد و بعد در خصوص امن یا ناامن بودن بندر تصمیم گرفت.

نکته قابل توجه و با اهمیت در تعریف قاضی Sellers از بندر امن این است که وی از جمله «و در معرض خطراتی نباشد که نتوان از آن خطرات با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب اجتناب نمود»، استفاده کرده است یعنی آن دسته از خطرات دریایی را که بتوان از آنها با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب اجتناب کرد اصولاً جزء خطرات معمول دریا و بنادر دانسته و در شمار خطراتی که بندر را ناامن می‌سازد به حساب نیاورده است. این نظر صحیح بنظر می‌رسد زیرا همه بنادر طبیعتاً با خطراتی همراه هستند و نباید چنین تصور کرد که صرف وجود هر نوع خطری بندر را ناامن می‌سازد زیرا در صورت چنین تصویری باید گفت که همه بنادر ناامن و غیرقابل استفاده هستند. بنابراین، نظریه صحیح،

همان طور که قاضی Sellers بیان داشته، این است که خطرات معمول بنادر را به دو نوع تقسیم کنیم:

۱- خطرات قابل اجتناب با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب

خطراتی که با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب بتوان با آنها دست و پنجه نرم کرد و از عهده آنها برآمد، بنادر را ناامن نمی‌سازد. لذا خسارات ناشی از این خطرات در واقع نه به لحاظ ناامنی بندر بلکه به خاطر عدم وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب و شایسته است. یعنی باید علت خسارت را نه در ناامنی بندر که در عدم قابلیت دریانوردی کشتی (unseaworthiness)، جستجو کرد چرا که یکی از مصادیق قابلیت دریانوردی کشتی (Seaworthiness) به عنوان یکی از تعهدات ضمنی مهم موجر، این است که افرادی لایق، شایسته، کاردان و کارآمد را در مقام خدمه کشتی بکار بگمارد که بتوانند دریانوردی صحیح بنمایند و از عهده خطرات معمول دریایی و بنادر برآیند و در غیر این صورت موجر به لحاظ نقض تعهد قابلیت دریانوردی کشتی، که برای آن مسؤولیت مطلق (Strict Liability) دارد، مسؤول جبران خسارت وارده به مستأجر می‌باشد. لذا در اینجا ناامنی بندر موضوعیت نداشته و مستأجر مسؤولیتی در برابر موجر در این خصوص ندارد. به عبارت دیگر امن بودن بندر باید با توجه به کشتی‌ای مورد نظر قرار گیرد که از هر نظر تجهیز شده و دارای قابلیت دریانوردی باشد یعنی از جمله دارای دریانوردان خوب و شایسته‌ای باشد و با وجود چنین افرادی، بدون قصور و غفلت، دریانوردی صحیح نماید.^۶ در

6. E.R. H. Ivamy, op. cit., p. 144.

پرونده The M/V Aurora 2000 مستأجر، طبق قرارداد اجاره کشتی موظف به معرفی بندر امن جهت بارگیری کالا بود. کشتی پس از بارگیری در بندر Gros Cacouna که در محاصره توده‌هایی از یخ قرار داشت، دچار خسارت شد. موجر از مستأجر به خاطر معرفی بندر ناامن شکایت و تقاضای جبران خسارت نمود. هیأت رسیدگی داورى چنین رأی داد که اگرچه شرایط یخ‌بندان در بندر وجود داشته اما حقایق قضیه به گونه‌ای بوده که نشان می‌دهد علت ورود خسارت یخ‌بندان بندر نبوده بلکه قصور و غفلت کارکنان کشتی در امر دریانوردی صحیح بوده است که این امر مربوط به وظیفه خود موجر در قابلیت دریانوردی نمودن کشتی است و ربطی به مستأجر ندارد. فلذا مستأجر را مسؤول ندانست به عبارت دیگر صرف یخ‌بندان هرچند که خطر معمول دریایی است اگر با دریانوردی صحیح و دریانوردان مجرب قابل اجتناب باشد بندر را ناامن نمی‌سازد. هیأت داورى در اتخاذ چنین تصمیمی به پرونده The Eastern City^y درخصوص تعریف بندر امن استناد کرد مبنی بر این که: «بندر، امن نخواهد بود مگر این که در مدت زمان مربوطه، کشتی مورد نظر بتواند به آن دسترسی داشته، از آن استفاده نموده و مراجعت نماید بدون این که، در صورت نبود حوادث غیرمعمول، در معرض خطراتی باشد که نتوان از آن خطرات با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب اجتناب نمود». نتیجه این که در صورت بروز خسارات باید بسیار دقت نمود که آیا خسارات وارده به کشتی به لحاظ ناامنی بندر بوده است یا به لحاظ عدم قابلیت دریانوردی کشتی زیرا در هر صورت نتیجه متفاوت خواهد بود. اگر

7. [1958] 2 LLOYDS Rep. p. 127.

خسارت به لحاظ ناامنی بندر باشد مستأجر مسؤول خسارت وارده به موجر خواهد بود ولی اگر خسارت وارده به کشتی به خاطر عدم قابلیت دریانوردی باشد که هیچ ربطی به ناامنی بندر ندارد و نه تنها مستأجر مسؤول آن خسارت نخواهد بود بلکه در صورت وجود خسارت ممکن است موجر مسؤول خسارت وارده به مستأجر باشد.

۲- خطرات غیرقابل اجتناب حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب برطبق تعریف قاضی Sellers این خطرات هستند که باعث ناامنی بندر می‌شوند یعنی خطراتی که نتوان حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب، با آنها مقابله کرد و از عهده آنها برآمد چنین خطراتی، بندر را ناامن ساخته و مستأجر را مسؤول خسارات وارده به کشتی می‌سازد. در قضیه *G.W. Grace & Co. v. General Steam Navigation* (1950) مستأجر به کشتی دستور داد به بندر هامبورگ برود. کشتی در نزدیکی‌های بندر هامبورگ با توده‌های عظیمی از یخ برخورد کرد و خسارت دید. وضعیت به گونه‌ای بود که حتی با دریانوردی صحیحی که توسط دریانوردان خوب کشتی صورت گرفت امکان جلوگیری از برخورد وجود نداشت لذا دادگاه تصمیم گرفت که بندر هامبورگ ناامن بوده و مستأجر مسؤول جبران خسارات وارده به کشتی است. در قضیه *"The Dagmar 1968"* مستأجر به کشتی دستور داد به بندر *Cape Chat* در ایالت *Quebec* برود. کشتی وارد بندر شد و زمانی که در حال بارگیری بود وزش باد شدت گرفت، طغیان آب افزایش یافت، کشتی به گل نشست و خسارت دید. موجر در شکایتی علیه مستأجر مدعی شد که بندر معرفی

شده توسط مستأجر نا امن و خطرناک بوده است چرا که اسکله مربوطه هیچ گونه حفاظی برای جلوگیری از بادهای شمالی موسمی نداشته و همچنین هیچ گونه وسایل پیش‌بینی آب و هوا در بندر برای کشتی وجود نداشته و مستأجر هم به ناخدا اطلاع نداده که به آب و هوای بد و طوفانی نزدیک می‌شود. لذا موجر تقاضای جبران خسارت کرد.

دادگاه باتوجه به پرونده‌های قبلی از جمله "The Eastern City" رأی داد که بندر Quebec نا امن بوده است و مستأجر مسؤول است زیرا امکان مقابله و مواجهه با چنین خطری باتوجه به دریانوردی صحیحی که از سوی دریانوردان خوب کشتی صورت گرفته وجود نداشته است. در عین حال دادگاه چنین نظر داد که مستأجر مسؤولیتی نداشت اگر به کشتی اطلاع می‌داد که: الف - کشتی هیچ گونه اطلاعات آب و هوایی از ساحل بندر دریافت نمی‌کند و فقط باید بر روی منابع و وسایل خود جهت اطلاع از اوضاع جوی تکیه نماید و، ب - بندر در آب و هوا و طوفان‌های شدید برای باقی ماندن کشتی نا امن است. لذا چون که مستأجر فقط بند «ب» را به موجر اطلاع داده بوده و از بند الف اطلاعی نداده بود در نتیجه مسؤول جبران خسارت موجر شناخته شد.

البته تعریف قاضی Sellers از بندر امن در عین حال که متضمن خطرات قابل اجتناب با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب است و دلالت بر نا امنی بندر به لحاظ خطرات غیر قابل اجتناب با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب دارد آمیخته و همراه با عبارت «در صورت عدم وجود وقایع غیر معمول» می‌باشد که باید در نظر گرفته شود. این تعریف، وقایع غیر معمول را، هر چند باعث نا امنی بندر شوند، دخیل و اثرگذار در تعریف

بندر امن به آن معنایی که مورد تعهد مستأجر است نمی‌داند. لذا بندر امن مورد تعهد مستأجر را بایستی بدین معنی در نظر داشت که اگر بندری به خاطر وقایع غیرمعمول، مثل زلزله‌های دریایی که غیرقابل کنترل و پیش‌بینی هستند، خطرناک و ناامن شود این بندر را نمی‌توان بندر ناامن به آن معنایی که موجب مسؤولیت مستأجر به لحاظ خسارات وارده شود تلقی نمود. نتیجه نهایی این قسمت از بحث این است که تنها آن دسته از خطرات دریایی که اولاً ناشی از وقایع غیرمعمول دریایی نباشد و ثانیاً با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب هم نتوان با آنها مقابله کرد و از عهده آنها برآمد جزء خطراتی است که بندر را ناامن می‌سازد و متضمن مسؤولیت مستأجر است. به عبارت دیگر خطرات قابل اجتناب با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب بندر را ناامن نساخته و در نتیجه متضمن مسؤولیتی برای مستأجر نیست، همچنین خطرات ناشی از وقایع غیرمعمول دریایی، اگرچه ممکن است بندر را ناامن سازد، اما مسؤولیت مستأجر را در بر ندارد.

وظیفه ناخدا در رابطه با بندر امن

نکته مهمی که در رابطه با بندر امن باید به آن توجه داشت این است که اگر ناخدا غیرعاقلانه عمل کند یعنی پس از گرفتن دستور از مستأجر، بداند یا اطلاع یابد که بندر معرفی شده توسط مستأجر ناامن است و علی‌رغم علم و اطلاع دقیق خودش از ناامنی بندر و صرفاً بنا به دستور مستأجر اقدام به رفتن به آن بندر کند و خسارت حاصل شود در این جا مستأجر مسؤول نمی‌باشد. این قاعده در پرونده (The Dagmar (1968 که

در بالا ذکر شد بوجود آمد. بنابراین هرگاه مستأجر با بررسی‌های خود به این نتیجه برسد که بندری امن است و به ناخدا دستور دهد که به آن بندر برود در حالی که ناخدا با اطلاعات بسیار دقیق علم و اطلاع داشته باشد که آن بندر امن نیست و اجرای دستور مستأجر خطر آفرین است، در این صورت، ناخدا، علی‌رغم دستور مستأجر، نباید به آن بندر برود و اگر برود و کشتی خسارت ببیند ناخدا مسؤول است زیرا خودش باعث ورود ضرر گردیده است و مستأجر مسؤولیتی نخواهد داشت.

البته نباید تصور کرد که ناخدا با نرفتن به آن بندر مرتکب نقض قرارداد شده است زیرا وظیفه قراردادی او این نبوده است که به هر بندر معرفی شده توسط مستأجر، ولو بندر ناامن، برود بلکه وی موظف بوده است بنا به دستور مستأجر به بندری برود که امن باشد و نه ناامن. فلذا اگر ناخدا از ناامنی بندر بنا به دلایل موثق و کافی علم و اطلاع داشته باشد دیگر تکلیفی برای رفتن به آن بندر نداشته و نرفتن او نقض قرارداد محسوب نمی‌شود. ماده ۱۵۵ قانون دریایی ایران نیز مقرر می‌دارد که اگر دستور مستأجر غیرقابل اجرا باشد، فرمانده تکلیفی به انجام آن ندارد بلکه باید کالا را با توجه به حفظ منافع فرستنده و در صورت نبود شرط صریح مخالف در قرارداد،^۸ به نحو احسن در نزدیکترین بندر تخلیه نماید، یا به بندر مبدأ باز گرداند.

۸، ماده ۱۶۱ قانون دریایی ایران.

وظیفه مستأجر به معرفی بندری که انتظار می‌رود امن باشد

Duty of Charterer to introduce a Prospective Safe Port

تا سال ۱۹۷۹ یعنی قبل از این که پرونده^۹ The Evia No.2 در دادگاه‌های انگلستان مطرح شود معنا و مفهوم بندر امن همان بود که در بالا شرح داده شد یعنی بندری که مستأجر معرفی می‌کرد و به ناخدا دستور می‌داد که به آن برود باید صرف‌نظر از وقایع غیرمعمول، امن می‌بود یعنی باید واقعاً امن، به آن معنایی که در بالا گفته شد، می‌بود. اگر بندری در حقیقت نا امن می‌بود مستأجر مسؤول شناخته می‌شد و این مسأله که افرادی کاملاً مطلع، باتوجه به اوضاع و احوال و انتظارات موجود، بندر را اشتباهاً امن اعلام کرده بودند مهم نبود و تغییری در قضیه ایجاد نمی‌کرد.^{۱۰} به عبارت دیگر صرف این که بندری به طور منتظره‌ای امن می‌بود یعنی انتظار یک مستأجر معقول و متعارف از آن بندر، با توجه به اطلاعات و اوضاع و احوال موجود، به عنوان یک بندر امن، کفایت نمی‌کرد و او باید بندری را معرفی می‌کرد که واقعاً امن باشد. این وظیفه، یک وظیفه دشوار و غیرمنصفانه به نظر می‌رسید زیرا برای اکثریت بالایی از افراد، از جمله یک مستأجر معقول و متعارف این امکان وجود نداشت که از همه اطلاعات و اوضاع و احوال مربوط به امنیت بندر، از جمله اطلاعات سری و بکلی سری منطقه آگاه باشد و آنها را در معرفی بندر امن در نظر بگیرد. بر همین اساس دادگاه در پرونده^۹ "The Evia No.2" در تعریف بندر امن تحولی

9. *Kodros Shipping Corpn v. Empresa cubana de Fletes, The Evia No. 2* (1982) 2 Lloyd's Rep. p. 307, HL.

10. E.R. H. Ivamy, op. cit., p. 144; *G.W. Grace & Co. Ltd. v. General Steam Navigation Co. Ltd.* [1950].

ایجاد کرد و درخصوص معنا و مفهوم بندر امن به قاعده‌ای دست یافت که تا حدود زیادی منصفانه‌تر بود و آن این که مستأجر وظیفه دارد بندری را معرفی نماید که به طور منتظره‌ای برای کشتی مورد نظر امن باشد یعنی انتظار او از بندر، با توجه به اوضاع و احوال موجود در زمان دستور، به عنوان یک بندر امن باشد. اگر مستأجر چنین کند به وظیفه خود عمل نموده است ولو این که آن بندر به هنگام معرفی واقعاً امن نبوده باشد.

در پرونده‌ای* زمانی مقرر شده بود که مستأجرین باید کشتی را بین بنادر امن به کار گیرند و فقط دستور رفتن به سوی بنادر امن را صادر نمایند. کشتی در ۲۰ مارس ۱۹۸۰ مقادیری سیمان را از کوبا بار گرفت، و مستأجرین به کشتی دستور دادند که به سوی بندر بصره عراق حرکت نماید. کشتی در ۲۰ اوت ۱۹۸۰ (۲۹ مرداد ماه ۱۳۵۹) وارد بندر بصره شد و شروع به تخلیه نمود. تخلیه کامل در ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ صورت گرفت یعنی زمانی که جنگ تحمیلی عراق علیه ایران آغاز شده بود به گونه‌ای که امکان ترک بندر بصره برای کشتی به لحاظ وقوع جنگ و مبادله آتش سنگین وجود نداشت. کشتی مجبور شد برای مدت طولانی در بصره بماند و موجرین ادعای خسارت از مستأجرین به لحاظ نقض قرارداد و معرفی بندر نا امن نمودند. مجلس اعیان انگلستان (House of Lords) چنین رأی داد که چون بندر بصره در زمان دستور مستأجر به طور منتظره‌ای برای رفتن کشتی به آنجا، تخلیه و ترک بندر امن بوده است و حوادث غیرمنتظره پس از ورود کشتی مانع مراجعت کشتی از بندر بصره شده است بنابراین تعهد مستأجر به معرفی بندر امن نقض نشده و مستأجر مسؤول خسارات وارده

*. The Evia No.2.

نمی‌باشد.

باید توجه داشت که دادگاه در پرونده "The Evia No.2" قاعده وظیفه اولیه و وظیفه ثانویه مستأجر را در رابطه با معرفی بندر امن وضع نمود. وظیفه اولیه مستأجر این است که بندری را معرفی و دستور رفتن کشتی به آن را صادر نماید که این بندر در زمان دستور به طور منتظره‌ای امن باشد. وظیفه ثانویه مستأجر زمانی حادث می‌شود که پس از انجام وظیفه اولیه کاشف به عمل آید که بندر مربوطه، هرچند به طور منتظره‌ای در زمان دستور امن بوده، ولی به واقع ناامن بوده است یا شرایط جدیدی بوجود آمده که بندر مربوطه را ناامن ساخته است. این وضعیت خود دو حالت می‌تواند داشته باشد:

- **حالت اول:** این که وضعیت ناامنی بندر پس از صدور دستور و قبل از ورود کشتی به بندر آشکار شده یا بوجود آمده که در این صورت وظیفه ثانویه مستأجر این است که بلافاصله دستور اولیه خود را لغو نموده و به کشتی دستور دهد که به سوی بندر دیگری که در زمان دستور جدید به طور منتظره‌ای امن است برود.

- **حالت دوم:** این که وضعیت ناامنی بندر پس از صدور دستور و بعد از ورود کشتی به بندر مربوطه آشکار شده یا بوجود آمده که در این صورت اگر برای کشتی این امکان وجود داشته باشد که با ترک فوری بندر، صرف‌نظر از تکمیل بارگیری یا تخلیه، از آن خطر اجتناب نماید مستأجر دارای وظیفه ثانویه‌ای خواهد شد که بلافاصله دستور دهد که کشتی فوراً بندر را ترک نموده و به سوی بندر دیگری که به طور منتظره‌ای امن باشد حرکت کند اعم از این که عملیات تخلیه یا بارگیری را

کامل کرده باشد یا نه، و اگر برای کشتی امکان ترک بندر برای اجتناب از آن خطر به هیچ طریقی وجود نداشته باشد مستأجر، در این حالت دارای وظیفه ثانویه برای معرفی بندر امن دیگری نخواهد بود و اساساً چنین وظیفه‌ای موضوعیت پیدا نمی‌کند چون بر معرفی بندر امن فایده و اثری مترتب نخواهد شد. قضیه و حقایق موجود در پرونده "The Evia No.2" دقیقاً بر همین مورد اخیر منطبق بود یعنی پس از این که کشتی وارد بندر بصره شد و در حال عملیات تخلیه بود بندر بصره به ناگاه بقدری ناامن شد که امکان ترک بندر به هیچ وجه برای کشتی وجود نداشت لذا وظیفه ثانویه برای مستأجر حادث نشد. دادگاه با بررسی حقایق پرونده دریافت که مستأجر به وظیفه اولیه خود در خصوص معرفی بندر امن عمل کرده و بندری را معرفی نموده که در زمان صدور دستور به طور منتظره‌ای امن بوده است و وظیفه ثانویه‌ای هم برای وی متصور نمی‌باشد، لذا رأی به عدم مسؤلیت مستأجر صادر نمود.

نتیجه گیری

امن بودن بندر مورد استفاده کشتی که در سلامت و امنیت کشتی، مسافر و کالا نقش به سزایی دارد یکی از تعهدات مستأجر کشتی است. لذا مستأجر کشتی موظف است بندری را تعیین و دستور رفتن کشتی به آن را صادر نماید که امن باشد و الا در صورت ناامنی بندر و ورود خسارت به کشتی، مستأجر مسؤول خواهد بود. بنابراین لازم است که معنا و مفهوم بندر امن روشن شود تا بتوان اظهار نظر نمود که آیا ناامنی بندر علت بروز خسارت وارده به کشتی بوده است یا مسأله دیگری. با بررسی‌های انجام شده در این مقاله به این نتیجه می‌رسیم که تنها آن دسته از خطرات دریایی که ناشی از وقایع معمول نبوده و با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب هم نتوان با آنها مقابله و از عهده آنها برآمد بندر را ناامن می‌سازد و موجب مسؤولیت مستأجر است. البته برطبق تحولات جدید پیرامون معنا و مفهوم بندر امن دیگر لازم نیست که بندر معرفی شده توسط مستأجر در زمان دستور واقعاً امن باشد بلکه همین قدر کفایت می‌کند که با توجه به اوضاع و احوال و انتظارات معمول و متعارف انتظار می‌رود امن باشد.