

نحوه اعمال محدودیت در مسئولیت کشتی‌های خودران

مأنده لطفی *

دانشجوی دکتری تخصصی حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران،

maedlotfi@gmail.com

چکیده

حق مالکان کشتی‌ها (در بهره‌مندی) از محدودیت جهانی مسئولیت به‌عنوان یک نهاد حقوقی، سابقه‌ای چندصدساله دارد. دامنه اشخاص ذی‌حق در محدودیت مسئولیت از مالک کشتی فراتر رفته و شامل نجات‌دهنده (دریای)، شخص کرایه‌کننده (اجاره‌کننده کشتی)، مدیر، اپراتور کشتی‌های دریایی (متصدی) و همچنین هر شخصی که اقدام، سهل‌انگاری یا تقصیر وی تحت مسئولیت مالک کشتی یا نجات‌دهنده قرار گیرد، می‌شود. دعاوی مطرح شده علیه این اشخاص می‌تواند محدود باشد (به جز برخی موارد استثنا) و این محدودیت‌ها برای هر مورد جداگانه محاسبه می‌شوند. کشتی‌های بدون خدمه (بدون سرنشین) که از راه دور اداره می‌شوند و کشتی‌های خودران که خود را هدایت می‌کنند، لزوماً کارمندان صاحب کشتی را درگیر نمی‌کنند؛ در عوض، احتمالاً پیمانکاران مستقل بر ناوگانی از کشتی‌های بدون خدمه نظارت خواهند داشت. علاوه بر این، هوش مصنوعی به طور فزاینده‌ای برای تصمیم‌گیری ناوبری در کشتی‌های بدون سرنشین و کشتی‌های معمولی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در جایی که هیچ انسانی در کشتی حضور ندارد و کشتی توسط یک پیمانکار مستقل نظارت می‌شود، اثبات تقصیر مالک کشتی برای ادعاهای تحت پوشش کنوانسیون‌های محدودیت، به طور فزاینده‌ای دشوار خواهد بود این مقاله به بررسی توسعه حق محدودیت می‌پردازد. (مقاله) بررسی می‌کند که آیا محدودیت برای اپراتورهای کشتی‌های کنترل از راه دور در دسترس خواهد بود یا خیر، مشکلاتی را در تعیین نحوه محاسبه محدودیت‌ها شناسایی می‌کند و چالش یافتن «موقعیت متمایز» را شناسایی می‌کند. در نهایت نتیجه می‌گیرد که محدودیت باید برای اپراتورهای کشتی‌های کنترل از راه دور در دسترس باشد تا اطمینان حاصل شود که مدعیان از وجود بیمه مطمئن هستند. مطلوب نیست که دسته‌های جدید کشتی‌ها از رژیم‌های کشتی‌های متعارف موجود اعمال می‌شود، مستثنی شوند.

کلمات کلیدی: محدودیت مسئولیت، کشتی کنترل از راه دور، کشتی‌های خودران؛ مرکز کنترل از راه دور، کشتی‌های خودران در سطح دریا، محدودیت جهانی.

۱- مقدمه

محدودیت جهانی مسئولیت در مورد دعاوی مطرح شده علیه مالکان کشتی، چه مبتنی بر قانون، قرارداد، مسئولیت مدنی، جرم یا هر مبنای دیگری باشد، اعمال می‌شود. این موضوع هم مورد دفاع و هم مورد انتقاد قرار گرفته است. با این حال، همه متفق‌القول هستند که عدالت هدف محدودیت جهانی نیست و به یک معنا، محدودیت یک مفهوم سودگرایانه (منفعت‌طلبانه) است. آقای Barry Sheen به شیوایی این مفهوم را توضیح داد:

اینکه حقوق عرفی (کامن‌لا) توسط قضات به شیوه‌ای تدوین شود که عموماً منصفانه و عادلانه تلقی شود، یک موضوع است و اینکه محدودیت‌های مصنوعی بر میزان خسارات قابل جبران اعمال شود، وقتی که این خسارات به‌وضوح دور از انتظار نیستند و اصولاً قابل جبران هستند، موضوعی دیگر است. ممکن است فردی به دلیل رفتار سهل‌انگارانه فرد دیگری دچار خسارت مالی شود، اما به دلیل اینکه این خسارات به لحاظ حقوقی بیش از حد دور از علت تقصیر تلقی می‌شوند، قابل جبران نباشند. با این حال، ممکن است یک مالک کشتی نتواند به‌طور کامل از دیگری جبران خسارت دریافت کند، تنها به این دلیل که سقفی برای مبلغ قابل جبران تعیین شده است. هرگونه محدودیتی که بر مبلغ خساراتی که یک شخص باید بپردازد اعمال می‌شود، چه در مسئولیت مدنی بر اساس قوانین کشتیرانی تجاری و چه در قرارداد طبق قواعد لاهه-ویسبی، یک مانع برای توانایی دادگاه در صدور حکم به پرداخت کامل غرامت توسط متهم است.

همان‌طور که لرد دنینگ در پرونده The Bramley Moore به‌درستی بیان کرد: در این قاعده عدالت چندانی وجود ندارد؛ اما محدودیت مسئولیت موضوع عدالت نیست. این یک قاعده سیاست عمومی است که ریشه در تاریخ دارد و توجیه آن در راحتی و کارآمدی است. پس از چندین حادثه بزرگ دریانوردی که تأثیر حق محدودیت مسئولیت را برجسته کرده‌اند، این مقاله به بررسی این موضوع می‌پردازد که چگونه محدودیت مسئولیت در زمینه کشتی‌های خودران و کشتی‌های بدون خدمه که از راه دور هدایت می‌شوند، ممکن است بسته به ساختار عملیاتی، نتایج بسیار متفاوتی به همراه داشته باشد.

محدودیت مسئولیت برای اطمینان از اینکه مالکان کشتی می‌توانند برای مسئولیت‌های شخص ثالث بیمه تهیه کنند، حیاتی است. اگر یک مالک کشتی نتواند میزان تعهد خود را محدود کند، ممکن است بیمه‌پذیر نباشد و مالک کشتی در هر سفر با خطر ورشکستگی مواجه شود. از سوی دیگر، حق بیمه‌ها ممکن است آن‌قدر بالا باشد که هزینه حمل‌ونقل دریایی کالاهای به‌صورت تصاعدی افزایش یابد. هزینه‌ای که در نهایت به مصرف‌کننده منتقل خواهد شد. بنابراین، در نظر گرفته می‌شود که به نفع جامعه است که کالاهای با هزینه‌ای معقول در سراسر جهان حمل شوند.

اگر خدمه از کشتی حذف شوند، نه تنها مسئله اینکه چه کسی مسئول است مطرح می‌شود، بلکه این سؤال نیز پیش می‌آید که آیا آن فرد می‌تواند مسئولیت خود را محدود کند؟ مالک کشتی همچنان به‌صورت مطلق مسئول هرگونه خسارت ناشی از آلودگی خواهد بود، اما اگر آلودگی رخ نداده باشد و برخورد با کشتی دیگری اتفاق بیفتد چه؟ در تصادفات دریایی، مسئولیت بر اساس تقصیر است. چه کسی مقصر خواهد بود؟ آیا تولیدکننده سیستم هوش مصنوعی مقصر است؟ آیا اپراتور در مرکز کنترل از راه دور (RCC) مقصر است؟ یا مالک کشتی؟ این مقاله توسعه حق محدودیت جهانی مسئولیت در دعاوی دریایی را بررسی می‌کند و سپس به دسته‌بندی افراد واجد حق محدودیت می‌پردازد. نتیجه‌گیری آن این است که کنوانسیون‌های بین‌المللی محدودیت مسئولیت شامل توسعه‌دهندگان سیستم‌های هوش مصنوعی (AI) نمی‌شوند و ممکن است افرادی که خدمات مرکز کنترل از راه دور (RCC) را ارائه می‌دهند نیز مشمول این محدودیت نباشند، مگر اینکه شرایط لازم را داشته باشند. سطح کنترل لازم بر کشتی که در پرونده اخیر The Stema Barge II تعیین شده است، معیار اصلی است. همان‌طور که در ادامه این مقاله بیشتر توضیح داده خواهد شد، محدودیت‌های مسئولیت مندرج در کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ (LLMC 1976) تقریباً غیرقابل نقض است. بنابراین، زمانی که هوش مصنوعی تصمیماتی را بر عرشه کشتی اتخاذ می‌کند، امکان یافتن مقصر تقریباً غیرممکن

می‌شود و این کنوانسیون عملاً غیرقابل نقض باقی می‌ماند. مقاله با بررسی معنای «موقعیت متمایز» به پایان می‌رسد و نشان می‌دهد که تعریف این مفهوم در شرایطی که ناوگانی از کشتی‌ها توسط یک مرکز کنترل از راه دور (RCC) نظارت می‌شوند، روز به روز دشوارتر خواهد شد. برای پذیرش این نوع کشتی‌های نوآورانه، اصلاحات قانونی ضروری است و کسانی که کشتی‌های خودران و بدون خدمه را اداره می‌کنند باید همان حق محدودیت مسئولیت را مانند مالکان و اپراتورهای کشتی‌های سنتی داشته باشند.

۲- کشتی‌های خودران در سطح دریا (MASS)

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) چندین تأثیر مورد انتظار بر صنعت کشتیرانی که ناشی از آنچه انقلاب صنعتی چهارم نامیده می‌شود، از جمله داده‌های کلان، هوش مصنوعی، رباتیک و منابع انرژی جدید است را شناسایی کرده است، که انتظار می‌رود نحوه ساخت و بهره‌برداری از کشتی‌ها را متحول کند. یکی از این تحولات، معرفی کشتی‌های خودران و بدون خدمه است. طرفداران این نوع کشتی‌های نوین معتقدند که آن‌ها برای نسل بعدی سیستم‌های حمل‌ونقل مسافری مناسب هستند، زیرا کشتی‌های کوچکتر و انعطاف‌پذیرتر کیفیت خدمات بالاتری در حمل مسافر فراهم می‌کنند و در عین حال از افزایش هزینه‌های خدمه که با بهره‌برداری از ناوگانی متشکل از کشتی‌های کوچک متعدد همراه است، جلوگیری می‌کنند. از دیدگاه حمل کالا، کشتی‌های خودران قرار است در زنجیره‌های حمل‌ونقل بسیار خودکار جای بگیرند. سایر مزایای معرفی کشتی‌های خودران شامل ایمنی، پایداری، بهبود محیط کاری خدمه، کاهش خطر کمبود آینده دریانوردان و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل است. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) درخواست احتیاط می‌کند:

اما پیشرفت‌های فناوری چالش‌ها و همچنین فرصت‌ها را به همراه دارند، بنابراین معرفی آن‌ها در چارچوب‌های مقرراتی باید با دقت مورد بررسی قرار گیرد. ما نیاز داریم مزایا را در مقابل نگرانی‌های ایمنی و امنیت، تأثیر بر محیط زیست و تجارت بین‌المللی، هزینه‌های احتمالی برای صنعت و نه کم‌تر از آن، تأثیرشان بر کارکنان، چه در عرشه و چه در ساحل، متعادل کنیم.

چندین فناوری مختلف مورد نیاز خواهد بود، از جمله هوش مصنوعی (AI). این موضوع چالش‌هایی را برای نظام حقوقی به همراه خواهد داشت. استفاده ایمن از هوش مصنوعی به عنوان یک سیستم ناوبری نیازمند داده‌های با کیفیت و پردازش اطلاعات در زمان واقعی است. از آنجا که هوش مصنوعی سازگار است، همچنین نیازمند تنظیم مداوم است زیرا خطاها، نقص‌ها و شکست‌ها ممکن است تجمع یابند.

۲-۱. کشتی‌های موجود و پیشنهادی

نمونه‌هایی از کشتی‌های خودران که در مرحله آزمایش یا بهره‌برداری هستند، شامل کشتی‌های حمل بار، کشتی‌های مسافربر (فری)، کشتی‌های پشتیبانی عملیات فراساحل، کشتی‌های نقشه‌بردار زیرسطحی، و وسایل نقلیه زیرآبی کنترل‌شونده از راه دور (ROVs) می‌شوند. این کشتی‌ها بسته به اندازه، کاربری و محل عملیات، دارای الگوی ریسک متفاوتی خواهند بود. به عنوان بخشی از یک بررسی مقدماتی درباره این که کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود که به ایمنی کشتی مربوط می‌شوند چگونه می‌توانند یا باید کشتی‌های سطحی خودران دریایی (MASS) را تحت پوشش قرار دهند، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) سطوح مختلف خودرانی را به صورت زیر دسته‌بندی کرده است:

۱- کشتی با فرایندهای خودکار و سامانه پشتیبان تصمیم‌گیری «کشتی با سامانه‌هایی که تصمیم‌گیری را برای خدمه آسان‌تر می‌کنند». دریانوردان در کشتی حضور دارند تا سیستم‌ها و عملکردهای کشتی را اداره و کنترل کنند. برخی عملیات ممکن است خودکار باشند و گاهی بدون نظارت انجام شوند، اما دریانوردان در کشتی حاضرند و آماده‌اند تا کنترل را به دست گیرند.

- ۲- کشتی کنترل‌شده از راه دور با دریانوردان حاضر در کشتی. کشتی از مکانی دیگر کنترل و اداره می‌شود. دریانوردان در کشتی حضور دارند تا در صورت نیاز کنترل را به دست گرفته و سیستم‌ها و عملکردهای کشتی را اداره کنند.
 - ۳- کشتی کنترل‌شده از راه دور بدون حضور دریانوردان در کشتی. کشتی از مکانی دیگر کنترل و اداره می‌شود. هیچ دریانوردی در کشتی حضور ندارد.
 - ۴- کشتی کاملاً خودران. سیستم عامل کشتی قادر است به تنهایی تصمیم‌گیری کند و اقدامات لازم را تعیین نماید.
- این سطوح باید در کنار سطوح کنترل که توسط آژانس دفاع اروپا تعریف شده‌اند، مورد توجه و بررسی قرار گیرند.
- سطح ۰: دارای خدمه - کشتی خودران سطحی دریایی (MASS) توسط اپراتورهایی که در عرشه حضور دارند کنترل می‌شود.
 - سطح ۱: تحت کنترل اپراتور - تمامی عملکردهای شناختی در اختیار اپراتور انسانی است. اپراتور به طور مستقیم با کشتی خودران سطحی دریایی (MASS) ارتباط دارد، مثلاً از طریق ارتباط رادیویی پیوسته و/یا کابل (مانند وسایل نقلیه زیرآبی بدون سرنشین متصل یا وسایل زیرآبی کنترل‌شونده از راه دور). اپراتور تمام تصمیمات را می‌گیرد، هدایت می‌کند و تمامی عملکردهای وسیله و مأموریت را کنترل می‌نماید.
 - سطح ۲: هدایت‌شده - در این سطح، بخشی از توانایی استدلال و پاسخ‌دهی در سامانه MASS (کشتی خودران سطحی دریایی) تعبیه شده است. این سامانه می‌تواند محیط اطراف را شناسایی کند، وضعیت خود را گزارش دهد و یک یا چند اقدام پیشنهادی ارائه کند. همچنین ممکن است اقداماتی را به اپراتور پیشنهاد دهد، مانند درخواست اطلاعات یا تصمیم‌گیری. با این حال، اختیار نهایی تصمیم‌گیری همچنان در دست اپراتور انسانی است. سامانه تنها زمانی دست به اقدام می‌زند که مستقیماً دستور داده شود و/یا اجازه لازم را دریافت کرده باشد.
 - سطح ۳: واگذارشده - در این سطح، سامانه MASS (کشتی خودران سطحی دریایی) مجاز است برخی عملکردها را به طور مستقل اجرا کند. این سامانه می‌تواند محیط اطراف را شناسایی کرده، وضعیت خود را گزارش دهد، اقدامات مورد نظر را تعریف کند و نیت خود را اعلام نماید. اپراتور این امکان را دارد که در یک بازه زمانی مشخص با نیت اعلام‌شده توسط MASS مخالفت (وتو) کند؛ در غیر این صورت، سامانه وارد عمل خواهد شد. در این سطح، ابتکار عمل از سوی MASS آغاز می‌شود و فرآیند تصمیم‌گیری میان اپراتور و سامانه به صورت مشترک انجام می‌گیرد.
 - سطح ۴: تحت نظارت - سامانه MASS (کشتی خودران سطحی دریایی) محیط اطراف را شناسایی می‌کند و وضعیت خود را گزارش می‌دهد. این سامانه اقدامات لازم را تعیین می‌کند، تصمیم می‌گیرد، عمل می‌کند و سپس اقدام خود را گزارش می‌نماید. اپراتور تنها نقش نظارتی دارد و ممکن است رویدادها را پایش کند.
 - سطح ۵: خودران - سامانه MASS (کشتی خودران سطحی دریایی) محیط اطراف را شناسایی می‌کند، اقدامات ممکن را تعیین می‌نماید، تصمیم‌گیری می‌کند و وارد عمل می‌شود. در این سطح، کشتی بدون خدمه حداکثر میزان استقلال و خودتصمیم‌گیری را در چارچوب قابلیت‌ها و محدودیت‌های سیستم داراست. عملکردهای خودکار توسط سامانه‌های داخلی و در زمان‌هایی که خود سیستم تعیین می‌کند، فعال می‌شوند، بدون آن که هیچ‌گونه اطلاع‌رسانی به واحدهای بیرونی یا اپراتورها صورت گیرد.
- با شتاب گرفتن روند به کارگیری کشتی‌های بدون سرنشین و خودران، و با انتقال کنترل کشتی‌ها از پل فرماندهی به یک مکان ساحلی، این پرسش مطرح می‌شود که کنوانسیون محدودیت مسئولیت در دریایی ۱۹۷۶، که به موجب پروتکل ۱۹۹۶ اصلاح شده است (LLMC 1976)، چگونه در خصوص محدود ساختن مسئولیت‌های مالکان کشتی بابت خساراتی که ناشی از این فناوری جدید هستند یا با آن در ارتباط‌اند، اعمال خواهد شد.

۲-۲. نمونه موردی: کشتی واکاشیو (The Wakashio)

خطای انسانی تا حدود ۹۶ درصد سوانح دریایی را شامل می‌شود. یکی از نمونه‌های پرسروصدای سانحه دریایی که ناشی از خطای انسانی بود، به گل نشستن کشتی واکاشیو در ۲۵ ژوئیه ۲۰۲۰ در بلو بای (Blue Bay)، واقع در سواحل موریس است. این کشتی فله‌بر زمانی به صخره برخورد کرد که بیش از حد به ساحل نزدیک شده بود تا خدمه بتوانند برای تماس با خانواده و دوستانشان، سیگنال تلفن همراه دریافت کنند. در پی آن، کشتی شکست و حدود ۱۰۰۰ تن نفت سوختی به بیرون نشت کرد. ناخدای کشتی و افسر اول آن به دلیل نقششان در این سانحه، به ۱۶ ماه زندان محکوم شدند.

حادثه واکاشیو در دوران همه‌گیری کووید-۱۹ رخ داد؛ زمانی که اپراتورهای کشتی به دلیل محدودیت‌های سفر نمی‌توانستند تعویض خدمه را انجام دهند. اتاق بین‌المللی کشتیرانی از این وضعیت به عنوان «بزرگ‌ترین چالش عملیاتی که صنعت جهانی کشتیرانی از زمان جنگ جهانی دوم با آن روبه‌رو شده» یاد کرده است. خدمه کشتی واکاشیو ماه‌ها بدون ارتباط با بستگان خود در کشتی مانده بودند و برخی از آن‌ها قراردادهای منقضی شده داشتند. در گزارش مربوط به حادثه واکاشیو آمده است که ملوان پیشین کشتی (Bosun) حدود یک ماه پیش از وقوع سانحه «خود را به دریا انداخت» و به دلیل محدودیت‌های ناشی از کووید-۱۹ جایگزینی برای او تعیین نشد. گزارش حادثه سه عامل اصلی را که منجر به به گل نشستن کشتی شدند، شناسایی کرد:

- عدم حفظ فاصله ایمن از ساحل.
- عدم شناخت و اجرای قوانین سفر دریایی.
- کم‌توجهی و ناتوانی در انجام ناوبری صحیح.

خدمه در حال جشن گرفتن تولد یکی از اعضای خود بودند و ناخدا تصمیم گرفت به منظور دریافت سیگنال وای‌فای، کشتی را نزدیک به ساحل هدایت کند. افسر نگهبان هنگام انجام وظیفه ناوبری، تلفن همراه خود را همراه داشت که باعث حواس‌پرتی او شد. به طور قابل بحث، استفاده از یک کشتی کاملاً خودران برای همان سفر منجر به این فاجعه زیست‌محیطی نمی‌شد. اول اینکه، عنصر تصمیم‌گیری انسانی حذف شده و جای خود را به یک سیستم ناوبری خودران می‌دهد که از حسگرها برای جمع‌آوری داده‌ها، پردازش اطلاعات و اتخاذ تصمیمات ناوبری ایمن استفاده می‌کند. دوم اینکه، پیش‌بینی می‌شود کشتی‌های خودران تحت نظارت و پشتیبانی یک مرکز کنترل از راه دور قرار گیرند، که این امکان را فراهم می‌آورد تا ساعات کاری استاندارد جایگزین «شیفت‌های خسته‌کننده روی کشتی» شود، و بدین ترتیب تصمیم‌گیری بهتری بدون تأثیر خستگی امکان‌پذیر شود.

یکی از عوامل اصلی گل نشستن کشتی واکاشیو، خطای انسانی در ناوبری بسیار نزدیک به ساحل بود، و مالک کشتی واکاشیو به طور مطلق مسئول آلودگی بود و اعضای خدمه از نظر کیفری مسئول شناخته شده و زندانی شدند. اما اگر کشتی از هوش مصنوعی برای ناوبری استفاده می‌کرد، چگونه و به چه کسی باید تقصیر نسبت داده می‌شد؟

در حادثه واکاشیو، دو کنوانسیون بین‌المللی دریایی برای محدود کردن مسئولیت مالکان کشتی اعمال شد. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای خسارت ناشی از آلودگی نفتی مخازن سوخت ۲۰۰۱ (کنوانسیون مخازن سوخت) الزام می‌کند که کشتی‌ها برای تمام خسارات و دعاوی مربوط به آلودگی تا سقف مسئولیت بیمه شوند. سقف‌های مسئولیت توسط کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ با اصلاحات پروتکل ۱۹۹۶ تعیین می‌شود.

کشتی واکاشیو دارای بیمه اجباری برای خسارت‌های مادی و دعاوی آلودگی تا سقف ۴۶.۵ میلیون حقوق ویژه ترازایی بود که برابر با سقف‌های پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون است (با اصلاحات). پاناما، کشور پرچم کشتی واکاشیو، همچنین عضو کنوانسیون مخازن سوخت است. اما موریتانی تنها عضو کنوانسیون پروتکل ۱۹۹۶ است که سقف مسئولیت برای خسارت‌های مادی و دعاوی آلودگی در پرونده واکاشیو را ۱۳ میلیون تعیین می‌کند. ژاپن (محل استقرار مالک کشتی) عضو پروتکل ۹۶ کنوانسیون است که سقف مسئولیت را ۴۶.۵ میلیون تعیین کرده است، که برابر با الزام بیمه

اجباری مربوط به کنوانسیون مخازن سوخت است. غیرمنتظره نیست (دور از انتظار) که مالکان در نوامبر ۲۰۲۱ در دیوان عالی موریتانی درخواست محدود کردن دعاوی ناشی از گل‌نشستن کشتی به مبلغ معادل ۱۶۶ میلیون دلار آمریکا را دادند. اگرچه این کار غیرقانونی نیست، اما از یک دیدگاه، این حق محدودیت مالی به نظر اخلاقی درست نمی‌آید و «برای یک دولت فقیر در کشورهای جهان سوم که فقط ده‌ها میلیون دلار غرامت برای پاک‌سازی دریافت می‌کند، در حالی که هزینه پاک‌سازی صدها میلیون دلار خواهد بود، غیرقابل قبول است». قبل از بررسی اینکه چگونه یا آیا کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ به کشتی‌های بدون خدمه و خودران اعمال می‌شود، مروری کوتاه بر تاریخچه توسعه حق محدودیت مفید است تا اصول پشت این نظام توضیح داده شود.

۳- یکسان‌سازی محدودیت جهانی

همان‌طور که تتلی توضیح می‌دهد: محدودیت مسئولیت مالکان کشتی مفهومی جهانی در میان کشورهای کشتیرانی است و ماهیت بالقوه خطرناک حمل و نقل دریایی را به رسمیت می‌شناسد. این محدودیت به مالک کشتی اجازه می‌دهد، چه در رابطه با مسئولیت ناشی از برخورد کشتی‌ها، برخورد با سازه‌های ثابت، گل‌نشینی، خسارت به بار، مرگ یا جراحات شخصی، محدودیتی برای خسارات وارده خود قائل شود و در اصل برای ترویج حمل و نقل دریایی طراحی شده بود.

کنوانسیون بین‌المللی برای یکسان‌سازی برخی قواعد مربوط به محدودیت مسئولیت مالکان کشتی‌های دریایی سال ۱۹۲۴ نخستین تلاش برای ایجاد یک نظام محدودیت یکپارچه بود، اما این کار را با تلاش برای تحمیل بخش ۵۰۳ قانون حمل و نقل دریایی سال ۱۸۹۴ بدون هیچ گونه مصالحه انجام داد. این موضوع «نشانه شکست آن بود» و به طور گسترده پذیرفته نشد و تنها ۱۵ کشور عضو آن شدند.

کنوانسیون بین‌المللی بروکسل مربوط به محدودیت مسئولیت مالکان کشتی‌های دریایی سال ۱۹۵۷ پذیرش گسترده‌تری یافت و ۴۸ کشور به آن پیوستند. محدودیت مسئولیت بار دیگر بر اساس تناژ (به جای ارزش کشتی) تعیین شد و حقوق محدودیت مسئولیت را به مالکان کشتی، چارترکنندگان، مدیران، اپراتورها، کاپیتان‌ها و اعضای خدمه، و همچنین خدمتکاران یا نمایندگان آن‌ها گسترش داد. حق محدودیت مسئولیت که به چارترکننده داده شد، این بود که «به همان روشی» که مالک کشتی می‌توانست مسئولیت خود را محدود کند، چارترکننده نیز می‌توانست مسئولیت خود را محدود نماید. این کنوانسیون در بریتانیا با قانون حمل و نقل دریایی (مسئولیت مالکان کشتی و دیگران) سال ۱۹۵۸ به اجرا درآمد و این انتقاد قضایی را برانگیخت:

اگر سردرگمی هدف مشروع قوانین بود، قانون حمل و نقل دریایی (مسئولیت مالکان کشتی و دیگران) سال ۱۹۵۸ به‌وضوح مستحق جایزه‌ای بزرگ بود. در واقع، اندوه عمیقی که این پیچیدگی‌های آن برای من ایجاد کرده بود، تنها با کشف خوشایندی که تلاش‌های من برای تفسیر آن‌ها به همان نتیجه‌ای منتهی شد که همکارانم به آن رسیدند، رفع شده است.

۴- کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ و پروتکل ۱۹۹۶

کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۵۷ با کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ جایگزین شد که در سال ۱۹۸۶ به اجرا درآمد. محدودیت‌های مسئولیت با پروتکل سال ۱۹۹۶ افزایش یافت. تا زمان نگارش این متن، کنوانسیون ۱۹۷۶ شامل ۵۵ کشور متعاقد است که ۵۲.۹۰ درصد از تناژ جهانی را نمایندگی می‌کنند، و پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی شامل ۶۴ کشور متعاقد است که ۶۹.۷۲ درصد از تناژ جهانی را نمایندگی می‌کنند. کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی حق محدود کردن مسئولیت را به نجات‌دهندگان (سالور) و مالکان کشتی تعمیم می‌دهد و شامل «تعریف توسعه‌یافته‌ای از مالک کشتی برای مقاصد کنوانسیون» است که در ماده ۱ آن آمده است.

سر دیوید استیل پیشنهاد کرد که کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ دو پیشرفت عمده را نشان داد. اولین مورد از این پیشرفت‌ها، به رسمیت شناختن جهانی این واقعیت بود که مطلوبیت محدودیت مسئولیت صرفاً مربوط به قابلیت بیمه شدن و هزینه بیمه است. همان‌طور که کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی توضیح داد:

مفهوم پیشین محدودیت بر این اساس بود که یک مالک کشتی باید بتواند خود را از مسئولیت‌هایی که از کل سرمایه‌گذاری او در یک پروژه تحت خطرات دریایی فراتر می‌رود، خلاص کند. دیدگاه مدرن‌تر این است که مالک کشتی باید بتواند خود را از مسئولیت‌هایی که از مبالغی که می‌توان با هزینه معقول از طریق بیمه باز یافت کرد، فراتر می‌رود، رها سازد.

توسعه دوم این بود که حق محدودیت باید تضمین شود و تنها در موارد بسیار شدید و فاحش نباید از محدودیت بهره‌مند شد. این موضوع مشکلات مربوط به تفسیر «خطای واقعی و علم مستقیم» را برطرف کرد. علاوه بر این، کنوانسیون محدودیت مسئولیت سال ۱۹۷۶ بار اثبات را معکوس می‌کند. بر اساس کنوانسیون محدودیت مسئولیت سال ۱۹۵۷، زمانی که یک شکایت موفق علیه مالک کشتی مطرح می‌شد، مالک کشتی باید اثبات می‌کرد که هیچ «خطا یا اطلاع مستقیم» از سوی او وجود نداشته است. اما کنوانسیون محدودیت مسئولیت سال ۱۹۷۶ بار اثبات را معکوس می‌کند. بنابراین، مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را محدود کند، مگر اینکه شاکی ثابت کند شخص مسئول به دلیل «رفتار مانع محدودیت» مقصر است.

۴-۱. حق محدود کردن مسئولیت

افرادی که حق محدود کردن مسئولیت را دارند، «مالکین کشتی و نجات‌دهندگان» هستند. «مالک کشتی» به معنای «مالک، اجاره‌کننده، مدیر و بهره‌بردار یک کشتی دریایی» است. در پرونده‌ی The Stema Barge II، دادگاه تجدیدنظر حکم داد که «بهره‌بردار» یک کشتی برای مقاصد ماده (۲)۱، شخصی است که مدیریت یا کنترل کشتی را در اختیار دارد؛ صرفاً راه‌اندازی ماشین‌آلات کشتی یا تأمین خدمه برای این منظور کافی نیست. اجاره‌کننده لازم نیست به‌عنوان مالک کشتی عمل کند تا بتواند طبق ماده (۲)۱ کنوانسیون ۱۹۷۶ مسئولیت خود را محدود کند، اما نمی‌تواند در مورد دعاوی مربوط به خسارت یا زیان وارده به خود کشتی از حق محدودیت استفاده کند.

افرادی که حق محدود کردن مسئولیت را دارند، «مالکین کشتی و نجات‌دهندگان» هستند. «مالک کشتی» به معنای «مالک، اجاره‌کننده، مدیر و بهره‌بردار یک کشتی دریایی» است. در پرونده‌ی The Stema Barge II، دادگاه تجدیدنظر حکم داد که «بهره‌بردار» یک کشتی برای مقاصد ماده (۲)۱، شخصی است که مدیریت یا کنترل کشتی را در اختیار دارد؛ صرفاً راه‌اندازی ماشین‌آلات کشتی یا تأمین خدمه برای این منظور کافی نیست. اجاره‌کننده لازم نیست به‌عنوان مالک کشتی عمل کند تا بتواند طبق ماده (۲)۱ کنوانسیون ۱۹۷۶ مسئولیت خود را محدود کند، اما نمی‌تواند در مورد دعاوی مربوط به خسارت یا زیان وارده به خود کشتی از حق محدودیت استفاده کند.

بر اساس کنوانسیون ۱۹۵۷، نجات‌دهندگانی که از یک کشتی عملیات انجام می‌دادند، می‌توانستند مسئولیت خود را در قبال دعاوی ناشی از اقداماتی که در کشتی نجات انجام شده بود، محدود کنند و دعاوی مطرح‌شده علیه آن‌ها با دعاوی علیه سایر اشخاص (مانند مالک کشتی و غیره) که حق استفاده از محدودیت را داشتند، براساس تناژ کشتی نجات، تجمع می‌شد. اما در جریان عملیات نجات در پرونده‌ی The Tojo Maru، یک غواص که توسط نجات‌دهنده به کار گرفته شده بود، یک پیچ را از میان جداره‌ی بدنه‌ی کشتی Tojo Maru شلیک کرد. به نجات‌دهنده‌ای که از کشتی نجات فعالیت می‌کرد، اجازه‌ی استفاده از محدودیت داده نشد، زیرا عملی که منجر به طرح دعوی شده بود، خارج از کشتی نجات انجام شده و به ناوبری یا مدیریت کشتی مربوط نمی‌شد. در کمیته بین‌المللی دریایی توافق شد که مزیت محدودیت مسئولیت باید شامل حال نجات‌دهندگان در وضعیت مشابه با پرونده Tojo Maru نیز بشود. این موضوع در ماده (۱)۳ و مواد (۱)۲(د) تا (و) از کنوانسیون ۱۹۷۶ منعکس شده است.

تأمین‌کنندگان نرم‌افزار و فناوری ناوبری تحت پوشش کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ قرار نمی‌گیرند. این افراد نه کنترلی بر کشتی دارند، چنان‌که ماده (۲)۱ مقرر داشته، و نه مسئولیتی از سوی مالک کشتی نسبت به آن‌ها برقرار است، مطابق ماده (۴)۱. هنگامی که این تأمین‌کنندگان، نرم‌افزارهای ناوبری و/یا الگوریتم‌هایی ارائه می‌دهند، پیشنهادی مطرح شده که این دسته نیز در قالب یک نظام جهانی محدودیت مسئولیت قرار گیرند؛ یا با افزودن آن‌ها به کنوانسیون، یا با ایجاد یک رژیم مشابه مخصوص کشتی‌های سطحی خودران. اگر چنین اقدامی صورت نگیرد، زیان‌دیدگان ممکن است ترجیح دهند از تأمین‌کننده‌ای شکایت کنند که تحت هیچ محدودیتی در قبال مسئولیت نیست، به جای آن‌که از مالک کشتی که محدودیت مسئولیت دارد، دعوی مطرح کنند. این موضوع بازگشتی خواهد بود به مشکلی که در پرونده The Himalaya رخ داد، که در نهایت منجر به گسترش گروه‌هایی شد که مطابق کنوانسیون ۱۹۵۷، حق بهره‌مندی از محدودیت مسئولیت را پیدا کردند.

دسته‌های اشخاصی که مطابق با کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ حق محدودسازی مسئولیت دارند، همچنین در خصوص عملکرد مراکز کنترل از راه دور نیز مرتبط و حائز اهمیت هستند. «اصول رفتار صنعتی و آیین‌نامه رفتاری صنعت MASS بریتانیا ۲۰۲۳» تعریفی از مرکز کنترل از راه دور ارائه می‌دهد: مرکز کنترل از راه دور محلی خارج از کشتی است که از آن کنترل یک کشتی خودمختار می‌تواند انجام شود. مرکز کنترل از راه دور ممکن است در خشکی یا روی آب واقع شده باشد و می‌تواند درجات مختلفی از کنترل را، مطابق با آنچه در «سطوح کنترل» تعریف شده است، اعمال نماید.

نخستین نسل از کشتی‌های خودمختار توسط استفاده‌کنندگان از خدمات حمل‌ونقل دریایی سفارش داده شده‌اند، نه توسط اشخاصی که در کسب‌وکار مالکیت و بهره‌برداری از خدمات کشتیرانی فعالیت دارند. این کشتی‌های خودمختار احتمالاً توسط اشخاص ثالثی بهره‌برداری خواهند شد که ممکن است نه تنها به عنوان مدیر کشتی عمل کنند، بلکه مرکز کنترل از راه دور و پرسنل لازم برای بهره‌برداری از کشتی، چه در خشکی و چه بر روی کشتی، را نیز تأمین نمایند.

در پرونده «The Stema Barge II»، موضوع اینکه «بهره‌بردار» در کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ چه معنایی دارد، مورد بررسی قرار گرفت. قاضی Teare در مرحله نخست حکم داد که «بهره‌بردار» شامل «نه تنها مدیر کشتی بلکه نهادی است که با اجازه مالک، کارکنان خود را به کشتی می‌فرستد و در جریان عادی کسب‌وکار کشتی، آن را بهره‌برداری می‌کند». اما دادگاه تجدیدنظر نظر متفاوتی داشت. لرد فیلیپس اظهار داشت که:

هیچ دشواری‌ای در تفسیر اصطلاح «بهره‌بردار» به گونه‌ای که عنصر مدیریت و کنترل کشتی را در بر گیرد وجود ندارد. این امر به معنای تحمیل معنایی اضافی بر واژه «بهره‌بردار» یا خواندن محدودکننده کنوانسیون محدودیت نیست، بلکه به معنای دادن معنای منطقی به این اصطلاح در چارچوب کلی ماده ۱ است، به ویژه با توجه به اسناد مقدماتی. من دلیلی نمی‌بینم که موقعیت در رابطه با یک کشتی بدون سرنشین متفاوت باشد، و نیز دلیلی نیست که عملیات فیزیکی

چنین کشتی‌ای لزوماً شامل عنصر مدیریت و کنترل نباشد به گونه‌ای که ارائه‌دهنده خدمه را به‌عنوان بهره‌بردار کشتی معرفی کند، صرف‌نظر از اینکه آن‌ها از راه دور توسط یک بهره‌بردار و مدیر نظارت شوند یا خیر.

استونز پیشنهاد می‌کند که تصمیم لرد فیلیپس می‌تواند نشان دهد که با توسعه سیستم‌های کنترل از راه دور و خودمختار، شرکت مربوطه نیازمند داشتن سطحی از کنترل واقعی، قابل توجه و مستقیم بر کشتی خواهد بود که این کنترل آن را معادل مالک، چارترکننده، مدیر یا بهره‌بردار کشتی قرار دهد.

این دیدگاه با نظر تتنبورن هم‌راستا است که کل کنترل یک کشتی کنترل‌شده از راه دور و خودمختار باید به مرکز کنترل از راه دور واگذار شود تا برای هدف ماده (۲)۱ کنوانسیون به عنوان «بهره‌بردار» شناخته شود. بنابراین، تصمیم در پرونده The Stema Barge II نشان می‌دهد که تولیدکنندگان یا ارائه‌دهندگان خدمات کنترل شخص ثالث تحت پوشش کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ قرار نمی‌گیرند، که این امر احتمالاً به مدعیان این امکان را می‌دهد تا با طرح دعوی علیه ارائه‌دهنده شخص ثالث، که احتمالاً در قرارداد خود با مالک کشتی دارای بند جبران خسارت یا «معافیت از مسئولیت» است، از اعمال محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۷۶ عبور کنند.

در رویه قضایی، مواردی وجود دارد که مسئولیت شخص ثالث را بر مبنای مسئولیت محصول تأیید می‌کند، جایی که حق محدودیت مسئولیت وجود دارد. در پرونده The Esso Bernicia، یک نفتکش با یک اسکله در یک پایانه نفتی در شتلند برخورد کرد. در آن زمان، نفتکش تحت هدایت اجباری لنج بود و علت برخورد آتش‌سوزی یکی از یدک‌کش‌ها در هنگام مانور نفتکش بود که منجر به قطع اتصال یدک‌کش شد و در پی آن کنترل نفتکش از دست رفت. مالک نفتکش از سازندگان یدک‌کش شکایت کرد و خواستار جبران ارزش سوخت از دست رفته، هزینه تعمیر کشتی، مبالغ پرداخت شده به کشاورزان به خاطر آسیب به گوسفندان و مبالغ پرداخت شده به اپراتور پایانه نفتی دیگر بابت آلودگی ایجاد شده شد. خانه لردها سازنده کشتی را به‌خاطر قصور مسئول دانست:

یدک‌کش به منظور پهلویی‌گیری نفتکش‌ها در سلوم و طراحی و ساخته شده بود. من نمی‌توانم درک کنم چگونه می‌توان ادعا کرد که در هیچ شرایطی شرکت Hall Russell نمی‌توانسته به طور معقول پیامدهای آتش‌سوزی یدک‌کش در جریان انجام عملیات پهلویی‌گیری را پیش‌بینی کند. به همان اندازه، نادیده گرفتن دلیل ناتوان شدن به معنای خودداری از مواجهه با واقعیت است.

این تصمیم مورد انتقاد قرار نگرفته و لغو نیز نشده است. بنابراین، تأمین‌کنندگان خدمات کشتیرانی از طریق مراکز کنترل از راه دور ممکن است بدون بهره‌مندی از محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۷۶، در معرض دعاوی حقوقی ثالث به دلیل قصور قرار گیرند.

به همین ترتیب، در صورت برخوردی که ناشی از آنچه به عنوان نوابری سهل‌انگارانه توسط خدمه کشتی سنتی تلقی می‌شود، ولی در واقع توسط سیستم خودمختار ایجاد شده باشد، دعاوی مبتنی بر مسئولیت محصول ممکن است تنها گزینه برای شخص ثالث آسیب‌دیده باشد. نوابری سهل‌انگارانه عموماً مستلزم وجود عنصر «خطا» است. یافتن خطا از جانب مالک کشتی غیرممکن خواهد بود، مگر آنکه کوتاهی در رعایت دقت لازم برای قابل کشتیرانی بودن کشتی رخ داده باشد. بنابراین، تولیدکنندگان سیستم ممکن است خود را در معرض مسئولیت نامحدود ببینند.

۲-۴. محدودیت‌های مسئولیت

محدودیت‌های کلی در ماده ۶ آورده شده است: «محدودیت‌های مسئولیت برای دعاوی به جز آن‌هایی که در ماده ۷ ذکر شده‌اند و ناشی از هر واقعه متمایز، به شرح زیر محاسبه می‌شود...» هر دو ماده ۶ و ۷ شامل عبارت «ناشی از هر واقعه متمایز» هستند. پروتکل ۱۹۹۶ محدودیت‌ها را افزایش داده و متن مربوط به این که مسئولیت «باید ناشی از یک واقعه متمایز باشد» را حفظ کرده است. این اشاره به «واقعه متمایز» بازتاب ماده ۵۰۳ قانون کشتیرانی تجاری ۱۸۹۴ و کنوانسیون‌های بعدی محدودیت مسئولیت است.

واضح است که در حالی که سیاست از حمایت «افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورها و جلوگیری از دل‌سردسازی تاجران و دیگران نسبت به مشارکت و علاقه‌مندی در این حوزه» به سوی تضمین بیمه‌پذیری کشتی‌ها با اطمینان از اینکه محدودیت‌ها تقریباً غیرقابل نقض باشند، تغییر یافته است، توجیه محدودیت مسئولیت همچنان به‌طور محکم بر مبنای سهولت و تسهیل امور استوار باقی مانده است.

۳-۴. حق ماهوی یا رویه‌ای؟

تشکیل و تقسیم صندوق محدودیت موضوعاتی آیینی (رویه‌ای) هستند. ماده ۱۴ به‌صراحت مقرر می‌دارد که «قواعد مربوط به تشکیل و تقسیم صندوق محدودیت و تمامی قواعد آیینی مرتبط با آن، تابع قوانین کشور عضو پیمانی است که صندوق در آن تشکیل می‌شود».

اینکه حق محدودیت مسئولیت ماهیتی آیینی (رویه‌ای) دارد یا ماهیتی ماهوی (موضوعی)، تعیین‌کننده این است که در تعارض قوانین، کدام قانون باید اعمال شود. اگر حق محدودیت ماهوی باشد، قانون موضوع دعوی که بر اساس قواعد تعارض قوانین صلاحیت تعیین شده است، اعمال می‌شود؛ اما اگر ماهیتی آیینی داشته باشد، قانون محل رسیدگی که «حاکم بر رویه» است، اعمال خواهد شد.

ماهیت حق محدودیت اهمیت دارد زیرا این موضوع تعیین می‌کند که آیا مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را محدود کند و محدودیت‌های قابل اعمال چه خواهد بود. در پرونده *Telstra Corp Ltd علیه Victrawl Pty Ltd* یکی از مسائل مطرح در دیوان عالی استرالیا این بود که آیا کنوانسیون محدودیت مسئولیت ۱۹۵۷ قابل اجرا است زیرا حادثه قبل از ۱ ژوئن ۱۹۹۱ رخ داده است یا کنوانسیون محدودیت مسئولیت ۱۹۷۶ به عنوان قانون جاری در زمان صدور دستورها باید اعمال شود؟ اکثریت دیوان عالی (به استثنای قاضی Brennan که مخالف بود) در پرونده *Victrawl Pty Ltd علیه Telstra Corp Ltd* حکم دادند که: حق قانونی محدود کردن مسئولیت که توسط کنوانسیون ۱۹۷۶ به عنوان بخشی از قوانین داخلی ما اعطا شده است، یک حق ماهوی است که از طریق دعوی مستقل قابل اجرای است... اثر اعطای این حق قانونی این است که در مواردی که از آن استفاده شود، حق ماهوی موجود مدعی متأثر را محدود و تبدیل می‌کند. استدلال دادگاه بر اساس یک تصمیم قبلی در مورد یک برخورد بود که در آن قاضی Dixon حق محدودیت را چنین بیان کرد:

به‌طور کلی، حق دریافت چنین نوع جبرانی، یک حق ماهوی است که از طریق دعوی مستقل قابل اجراست. این حق بیش از یک شرط تأثیرگذار بر میزان خسارت یا زیان قابل پرداخت در دعوی ناشی از برخورد است.

با این حال، در پرونده *Caltex Singapore Pte Ltd علیه BP Shipping Ltd*، قاضی Clarke اظهار داشت که حق محدود کردن مسئولیت ماهیتی آیینی (رویه‌ای) دارد نه ماهوی. دلیل این امر این بود که حق محدود کردن مسئولیت ماهوی به این معنا نیست که این حق، حق مدعی را مشروط یا متصل می‌کند یا تعهد مالک کشتی را مشروط می‌سازد:

اثر کنوانسیون... این نیست که حق ماهوی مدعی علیه مالک کشتی را مشروط کند، بلکه محدود می‌سازد تا چه حد آن حق می‌تواند علیه صندوق محدودیت اجرا شود. از این جهت، این موضوع با محدودیت‌های کلی مندرج در قواعد لاهه-ویزی متفاوت است... که حق شاکی برای دریافت خسارت از مدعی علیه را مشروط می‌کند. به نظر من، حق محدودیتی از این نوع به همین دلیل ماهوی خواهد بود.

تعداد قابل توجهی از پرونده‌های بعدی نیز به طور مشابه حکم داده‌اند که این حق ماهیتی آیینی (رویه‌ای) دارد، که این نظر در کل پذیرفته شده است. به نظر می‌رسد این وضعیت در ایالات متحده نیز صادق باشد. بر اساس نظر شونبام، ایالات متحده نیز این حق را به عنوان حق آیینی تلقی می‌کند. قاعده در پرونده *The Titanic* این است که مالکان کشتی‌های خارجی که به دنبال محدود کردن مسئولیت خود هستند، تابع میزان محدودیت تحت قوانین آمریکا می‌باشند.

«یک کشتی یا مالک کشتی خارجی می‌تواند تحت قوانین آمریکا به محدودیت مسئولیت استناد کند، زیرا محدودیت مسئولیت یک حق آیینی است که توسط قانون محل رسیدگی تعیین می‌شود.» ماده ۱۱ مقرر می‌دارد که صندوق محدودیت می‌تواند «با دادگاه یا مرجع صلاحیت‌دار دیگر در هر کشور عضوی که دعاوی مربوط به محدودیت مسئولیت در آن مطرح شده است» تشکیل شود. اگرچه این ماده می‌تواند اینگونه تفسیر شود که باید رسیدگی قضایی آغاز شده باشد قبل از اینکه اقدام محدودیت مسئولیت صورت گیرد، دادگاه‌ها حکم داده‌اند که لزومی ندارد مسئولیت قبلاً تعیین شده باشد تا صندوق تشکیل شود.

۴-۴. شکستن محدودیت‌های غیرقابل نقض؟ رفتارهایی که مانع اعمال محدودیت مسئولیت می‌شوند.

ماده ۴ کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ رفتارهایی را که مانع از اعمال محدودیت مسئولیت می‌شوند، منع می‌کند.

شخص حق ندارد مسئولیت خود را محدود کند اگر ثابت شود که خسارت ناشی از عمل یا ترک فعل شخصی او بوده است که با قصد ایجاد چنین خسارتی انجام شده یا با بی‌احتیاطی و با علم به اینکه احتمالاً چنین خسارتی به بار خواهد آمد، مرتکب شده باشد.

این موضوع را می‌توان با ماده ۱۱(۱) کنوانسیون ۱۹۵۷ مقایسه کرد که مقرر می‌داشت محدودیت مسئولیت قابل اعمال نیست اگر ادعا ناشی از «خطای واقعی یا آگاهی مالک کشتی» باشد. در پرونده *The Lady Gwendolen* که بر اساس ماده ۵۰۳ قانون کشتیرانی تجاری ۱۸۹۴ تصمیم‌گیری شده بود، کشتی *Lady Gwendolen* با کشتی *Freshfield* که در رودخانه مرزی پهلوی گرفته بود، برخورد کرد. این برخورد در مه غلیظ رخ داد و در حالی که رادار *Lady Gwendolen* روشن بود، ناخدا به آن توجه نداشت. ناخدا دستورالعملی درباره استفاده از رادار دریافت نکرده بود و مالک کشتی که در صنعت آبجو سازی فعالیت داشت و نه مالکیت کشتی، نیز توجه ناخدا را به اطلاعیه وزارت حمل و نقل *M445* مربوط به ناوبری با رادار در شرایط کاهش دید جلب نکرده بود. اگرچه مالک کشتی مسئولیت برخورد را پذیرفته بود، اما درخواست محدودیت مسئولیت خود را بر اساس ماده ۵۰۳ قانون کشتیرانی تجاری ۱۸۹۴ مطرح کرد. قاضی *Hewson* حکم داد که این قصور «خطای واقعی» محسوب می‌شود و درخواست محدودیت مسئولیت را رد کرد که این حکم در مرحله تجدیدنظر نیز تأیید شد. مالک کشتی «هرگز نتوانست بار اثبات این را بردارد که این برخورد بدون خطای واقعی یا آگاهی آنها رخ داده است.»

ماده ۴ کنوانسیون محدودیت مسئولیت ۱۹۷۶ بار اثبات را معکوس کرده و معیار اعمال محدودیت مسئولیت را سخت‌تر می‌کند، به‌طوری که اثبات قصد و آگاهی از احتمال وقوع خسارت لازم است. این امر به این دلیل بود که مالکان کشتی در ازای حق تقریباً غیرقابل خدشه برای محدود کردن مسئولیت خود، به پذیرش سقف مسئولیت بالاتری رضایت دادند.

ماده ۴ در چندین مورد مورد آزمون قرار گرفته است. در پرونده *The MSC Rosa M*، یک کشتی کانتینری تقریباً واژگون شد و خدمه کشتی را ترک کردند. مدعیان استدلال کردند که دانش ناخدا به صورت «چشم بسته» کافی است تا ماده ۴ اعمال شود. قاضی دیوید استیل این استدلال را رد کرد و اظهار داشت که دانش «چشم بسته» به منزله دانش واقعی نیست. او بیان کرد که برای موفقیت در استناد به ماده ۴، مدعیان باید موارد زیر را مطرح و اثبات کنند:

- ۱- اینکه واژگونی ناشی از عمل یا ترک فعل شخصی چارترکنندگان اجاره‌ای (دمایز چارتررز) بوده است؛
- ۲- اینکه اعمال یا ترک فعل‌های شخصی به‌صورت بی‌ملاحظه و بدون رعایت احتیاط انجام شده‌اند؛ و
- ۳- اینکه در زمان انجام آن اعمال یا ترک فعل‌ها، نماینده یا جانشین قانونی چارترکنندگان اجاره‌ای (دمایز چارتررز) عملاً می‌دانست که احتمالاً واژگونی رخ خواهد داد.

مدعیان موفق نشدند و درخواستشان به عنوان «تلاش ناموفقی برای پوشاندن ادعای خطای واقعی یا آگاهی مالک کشتی به منظور اعمال کنوانسیون محدودیت ۱۹۵۲ به عنوان ادعای رفتار بی‌ملاحظه با آگاهی از پیامدهای محتمل، در چارچوب کنوانسیون ۱۹۷۶» رد شد.

در پرونده Leerort، کشتی دیگری به نام Zim Piraeus در حالی که در بندر کلمبو پهلوی گرفته بود، با آن برخورد کرد. بدنه کشتی Leerort آب‌گرفته و کشتی غرق شد. مالک کشتی Zim Piraeus حکم محدودیت مسئولیت دریافت کرد که مالک کشتی Leerort (و سایر افراد ذی‌نفع) علیه آن اعتراض کردند. لرد فیلیپس، قاضی ارشد (MR)، توضیح داد:

مقررات محدودیت مسئولیت در ارتباط با کشتی‌رانی تجاری حتی حفاظت بیشتری نسبت به مقررات حمل و نقل هوایی فراهم می‌کند. تنها عمل یا ترک فعل شخصی مالک کشتی است که حق محدودیت را منتفی می‌سازد. مالک کشتی در ماده ۱ به عنوان مالک، چارترکننده، مدیر یا اپراتور کشتی دریایی تعریف شده است. بنابراین، برای منتفی ساختن حق محدودیت، لازم است عمل یا ترک فعل علت‌ساز از جانب چنین شخصی که باعث خسارت شده است، شناسایی شود. علاوه بر این، تنها رفتاری که با قصد ایجاد آن خسارت یا با بی‌احتیاطی و با علم به اینکه احتمالاً چنین خسارتی به بار خواهد آمد انجام شده باشد، حق محدودیت را منتفی می‌سازد. به نظر من، این مستلزم پیش‌بینی همان خسارتی است که واقعاً رخ می‌دهد، نه صرفاً نوع خسارتی که رخ داده است. در صدور حکم به نفع مالک کشتی Zim Piraeus، لرد فیلیپس تأثیر ماده ۴ را چنین توضیح داد:

اگر اعتراض‌کنندگان تأثیر کامل نظام محدودیت تحت کنوانسیون ۱۹۷۶ را درک کرده بودند، نمی‌بینم چگونه می‌توانستند تصور کنند که احتمال واقعی برای نقض حق مالکین کشتی Zim Piraeus در محدود کردن مسئولیت خود پس از اطلاع از برخورد وجود داشته باشد.

پرونده Realice نشان می‌دهد که میزان سخت‌گیری برای شکستن محدودیت مسئولیت چقدر بالاست. در آن پرونده، یک ماهیگیر یک کابل مخابرات زیردریایی را که در ابزار ماهیگیری کشتی Realice گرفتار شده بود، نه یک بار بلکه دو بار قطع کرد. دادگاه عالی کانادا، در حالی که حکم دادگاه فدرال را نقض کرد، اعلام داشت که علی‌رغم اقدامات عمدی متقاضی، ماده ۴ نمی‌تواند اعمال شود زیرا متقاضی قصد خسارت «خاص همان خسارت» یا «نوع» خسارتی که رخ داده بود را نداشت. بار اثبات برای مدعی به منظور شکستن محدودیت‌ها در کنوانسیون محدودیت مسئولیت ۱۹۷۶ «مانعی بسیار بزرگ است که به ندرت با موفقیت طی می‌شود». این موضوع با این واقعیت نشان داده می‌شود که در دهه‌های پس از تصویب آن، تنها دو پرونده موفق شده‌اند به ماده ۴ استناد کنند.

در پرونده Saint Jacques II & Gudermes، یک کشتی ماهیگیری با یک نفتکش در کانال انگلیس برخورد کرد. نفتکش Gudermes در خط ترافیکی جنوب‌غربی طرح جداسازی ترافیک تنگه دوور در حرکت بود. کشتی ماهیگیری Saint Jacques II در مسیر خود به سوی محدوده صید Falls Bank قرار داشت و برای رسیدن به آنجا مجبور بود خط ترافیکی جنوب‌غربی را در خلاف جهت جریان ترافیک عبور کند، که این خلاف قاعده ۱۰ مقررات برخورد کشتی‌ها (COLREGS) بود. قاضی گراس (زمان آن زمان) این وضعیت را معادل دریایی رانندگی در مسیر مخالف بزرگراه توسط یک راننده اتومبیل دانست. کاپیتان که هم‌زمان مالک کشتی ماهیگیری نیز بود، مسیر حرکت را تعیین کرد و به زیر عرشه رفت و به خواب رفت، در حالی که یک دستیار عرشه ۱۷ ساله و بی‌تجربه (که به زبان انگلیسی صحبت نمی‌کرد) را برای نگهبانی گذاشت. مسیر حرکت برخلاف مقررات COLREGS و به دلایل تجاری تعیین شده بود، یعنی برای رسیدن به محل صید زودتر از کشتی‌های دیگر که هم‌زمان از بولونی حرکت کرده بودند. قاضی گراس حکم داد که ناوبری بی‌احتیاطانه به اندازه کافی شدید بوده است تا ماده ۴ را اعمال کند (اگرچه خوابیدن کاپیتان شامل نمی‌شد).

در پرونده The Atlantik Confidence، پس از غرق شدن کشتی، شرکت مالک کشتی در درخواست خود برای صدور اعلامیه‌ای مبنی بر محدود بودن مسئولیتش طبق کنوانسیون ۱۹۷۶ شکست خورد. قاضی تیر (Teare J) دریافت که وقتی شرایط غرق شدن به طور کلی مورد بررسی قرار گرفت و نقش کارکنان ارشد در شرکت مالک کشتی مد نظر قرار گرفت، هیچ احتمال واقعی یا قابل توجهی، بر خلاف احتمال دور یا خیالی، وجود نداشت که غرق شدن کشتی تصادفی باشد. کشتی به طور عمدی توسط ناخدا و مهندس ارشد به درخواست آقای آگاوغلو، نماینده مالکین، غرق شد. در این شرایط، خسارت بار ناشی از عمل شخصی او بود که با قصد ایجاد چنین خسارتی انجام شده بود. خسارت بار نتیجه طبیعی عمل او بود، همان‌گونه که او باید آن را درک کرده باشد. هیچ تردیدی نیست که او قصد داشت بار نیز همانند کشتی از بین برود. بنابراین، درخواست مالکین برای صدور حکم محدودیت مسئولیت باید رد شود. ماهیت «مبتنی بر تقصیر» ماده ۴، همراه با بار اثبات بر عهده مدعی، زمانی که هوش مصنوعی (AI) علت خسارت باشد، مشکل‌ساز خواهد بود. با پیشرفت هوش مصنوعی، مجموعه داده‌ها و فرایند محاسباتی که استفاده می‌کند، به نحوی می‌شود که تفسیر آن غیرممکن است. این پدیده به عنوان «جعبه سیاه» هوش مصنوعی شناخته می‌شود. در حال حاضر، تلاش برای اثبات اینکه سیستم هوش مصنوعی تصمیمی با قصد عمدی برای ایجاد «چنین خسارتی» گرفته است، غیرممکن است.

در دسامبر ۲۰۲۱، مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) قطعنامه A.1163(۳۲) را درباره تفسیر ماده ۴ تصویب کرد. این قطعنامه موارد زیر را تعیین نمود:

آزمون برای نقض حق محدود کردن مسئولیت که در ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ آمده است، باید چنین تفسیر شود:

- * به‌گونه‌ای که ذاتاً عملاً غیرقابل شکستن است، یعنی تنها در شرایط بسیار محدود قابل شکستن باشد و بر اساس اصل غیرقابل‌شکنی؛
- * به معنای سطحی از تقصیر مشابه رفتار عمدی است، یعنی:
 - ✓ سطحی بالاتر از مفهوم تقصیر شدید (gross negligence)، زیرا این مفهوم توسط کنفرانس بین‌المللی ۱۹۷۶ در زمینه محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی رد شده است؛
 - ✓ سطحی که مالک کشتی را از حق دریافت جبران خسارت تحت پوشش بیمه دریایی خود محروم کند؛ و
 - ✓ سطحی که تعیین می‌کند از جایی که میزان تقصیر به حدی برسد که قابلیت بیمه‌پذیری پایان یابد، از حق محدود کردن مسئولیت نیز محروم شود؛
- * واژه «بی‌پروا» باید همراه با «آگاهی» باشد که چنین خسارت، آلودگی یا زیانی به احتمال زیاد رخ خواهد داد، و این دو اصطلاح سطحی از تقصیر را ایجاد می‌کنند که باید به صورت ترکیبی و کامل برآورده شود و نباید به‌صورت جداگانه مورد توجه قرار گیرد؛ و
- * رفتار اشخاصی غیر از مالک کشتی، مانند ناخدا، خدمه یا کارمندان مالک کشتی، بی‌ربط بوده و نباید هنگام تلاش برای اثبات تحقق آزمون مورد توجه قرار گیرد.

این قطعنامه توسط ۶۳ دولت طرف قرارداد تصویب شده و اهمیت آن به این دلیل است که به عنوان «توضیحی بر travaux préparatoires یا توافق بعدی» باید در دادگاه‌های حقوق عرفی (کامن‌لا) قابل پذیرش باشد. این یک تفسیر متحدالشکل است و طبق کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات، «باید هنگام تفسیر کنوانسیون مورد توجه قرار گیرد». در زمینه کشتی‌های خودران یا کشتی‌های کنترل از راه دور، نیاز است مشخص شود که اقدامات چه کسی به مالک کشتی نسبت داده می‌شود و رفتار چه کسانی نباید لحاظ شود.

۴-۵. تجمع دعاوی در یک موقعیت مشخص

محدودیت جهانی به این معناست که شخص مسئول می تواند مسئولیت خود را برای همه دعاوی ناشی از یک واقعه متمایز با ایجاد یک صندوق محدودیت واحد محدود کند. در کنفرانس هامبورگ کمیته بین المللی دریانوردی پیشنهاد شد که همه دعاوی ناشی از یک واقعه متمایز علیه مالک، چارترکننده و اپراتور کشتی و همه افرادی که آنها مسئول آن هستند، مطابق با کنوانسیون محدودیت مسئولیت ۱۹۵۷ جمع بندی شود.

ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۷۶ مقرر می دارد:

محدودیت های مسئولیت که مطابق ماده ۶ تعیین می شوند، باید به مجموع کلیه دعاوی که در هر واقعه متمایزی

رخ می دهند اعمال شود:

- علیه شخص یا اشخاص ذکر شده در بند ۲ ماده ۱ و هر شخصی که مسئول عمل، کوتاهی یا قصور او یا آنها باشد؛ یا
 - علیه مالک کشتی ای که خدمات نجات (سلوچ) ارائه می دهد از همان کشتی و نجات دهنده یا نجات دهندگان که از چنین کشتی ای عملیات می کنند و هر شخصی که مسئول عمل، کوتاهی یا قصور او یا آنها باشد؛ یا
 - علیه نجات دهنده یا نجات دهندگان که از کشتی ای عملیات نمی کنند یا تنها بر روی کشتی ای که خدمات نجات به آن ارائه می شود، فعالیت می کنند و هر شخصی که مسئول عمل، کوتاهی یا قصور او یا آنها باشد.
- هدف ماده ۹ این بود که اطمینان حاصل شود که تمام دعاوی ناشی از یک رویداد مشخص علیه مالک کشتی، نجات دهنده، افرادی که آنها مسئولیت عمل یا کوتاهی شان را بر عهده دارند و همچنین خلبان، مطابق با مفاد بند ۲ ماده ۶ کنوانسیون سال ۱۹۵۷، به صورت تجمیعی محاسبه شوند.

۵- «موقعیت مشخص» چیست؟

این دو کلمه برای تعیین میزان مسئولیت مالک کشتی بسیار حیاتی هستند. پیش از سیستم محدودیت براساس تن، رویداد محدودکننده، سفر بود، به این معنی که اگر در طول یک سفر دو برخورد رخ می‌داد، تنها یک حد مسئولیت وجود داشت. برای مثال، اگر یک برخورد در هنگام ترک ساوت‌همپتون و برخورد دوم در نزدیکی بریزبین اتفاق می‌افتاد، فقط یک حد مسئولیت در نظر گرفته می‌شد.

موضوع «موقعیت متمایز» یک مسئله واقعی است. در پرونده Schwan، که مربوط به برخوردی بود که در آن کشتی به گونه‌ای هدایت شده بود که طی بازه زمانی کوتاهی با دو کشتی مختلف برخورد کرد، لرد اشر چنین توضیح داد: لرد اشر MR در توضیح این موضوع چنین گفت: «بنابراین دو اشتباه جداگانه باعث وقوع حادثه برای دو کشتی شدند. این به این معناست که کشتی Schwan مسئولیت جداگانه در قبال هر دو کشتی خواهد داشت و نمی‌تواند مسئولیت محدود شده خود را بین آن‌ها تقسیم کند. او مسئول هر یک از آن‌ها تا سقف مسئولیت قانونی خود است و نمی‌تواند این دو مورد را تحت یک حکم محدودیت مسئولیت جمع کند... اگر کشتی‌ای در صبح دوشنبه به یک کشتی برخورد کند و در صبح سه‌شنبه در جای دیگری به کشتی دیگری، پذیرفته شده است که کشتی مسئولیت هر یک از این دو حادثه را به‌صورت جداگانه دارد. حال اگر کشتی در یک صبح به یک کشتی برخورد کند و در همان بعدازظهر به کشتی دیگری، چه تفاوتی دارد؟ حتی اگر نیم ساعت قبل به یک کشتی و سپس به کشتی دیگری برخورد کند، این تفاوتی ایجاد نمی‌کند. زمان، نکته اساسی نیست؛ بلکه این است که آیا هر دو حادثه ناشی از همان عمل یا غفلت در دریانوردی بوده‌اند یا خیر. اگر نباشند، قانون فقط به هر یک به‌طور جداگانه اعمال می‌شود. این نتیجه آن چیزی است که به‌درستی در پرونده The Creadon نیز بیان شده است.»

بار اثبات بر عهده شخصی است که در پی محدود ساختن مسئولیت خود می‌باشد، تا اثبات کند که دعوی در نتیجه یک واقعه مجزا به‌وجود نیامده است. در دعوی The Lucullite، یک کشتی بخار در کنار کشتی دیگری به نام R Mackay لنگر انداخته بود. در طول شب، جهت باد تغییر کرد و باد شدید، کشتی Lucullite را چندین بار به کشتی R Mackay کوبید که موجب ورود خسارت شد. سپس Lucullite به سمت بندرگاه داخلی حرکت کرد و با کشتی Dora برخورد کرد که در نتیجه آن، کشتی Dora غرق شد. دادخواهان (مالکین کشتی Lucullite) از دادگاه درخواست کردند که خسارات را به یک واقعه مجزا محدود نماید، یعنی عمل مدیریت ناصحیح در لنگر انداختن در موقعیتی نامناسب. دادگاه، آزمون Lord Escher MR را در پرونده The Schwan اعمال کرد؛ آیا دو اشتباه متفاوت باعث وقوع حوادث برای دو کشتی شدند، یا به عبارتی دیگر، آیا کشتی پیش از وقوع حادثه دوم، مجدداً به حالت عاملیت آزاد بازگشته بود؟ لرد جاستیس کلرک (النس) اظهار داشت: «[ب]ا[ر] اثبات بر عهده [دادخواهان] است تا اثبات کنند که هدایت ناصحیحی که موجب هر دو دسته خسارت شد، واحد بوده و نه مجزا. در مقام انجام این تکلیف، من به‌وضوح بر این باورم که [دادخواهان] در انجام آن ناکام مانده‌اند.»

بنابراین، دادخواهان در اثبات این امر ناکام ماندند که مانور اتخاذشده «کاملاً بهترین» بوده و برخورد حاصل‌شده [با کشتی Dora] اجتناب‌ناپذیر بوده و ناشی از هیچ‌گونه فقدان مهارت یا دوراندیشی از جانب آن کشتی نبوده است. چندین دعوای استرالیایی، بر مبنای اوضاع و احوال امر، بیش از یک واقعه مجزا را تشخیص داده‌اند. گاسکل یادآور می‌شود که این امر بازتاب‌دهنده‌ی تنش موجود در استرالیا میان «میراث حقوقی دریایی بریتانیا» و تمایل به عدم تبعیت همیشگی از آن است. در پرونده APL Sydney، کشتی کانتینربر APL Sydney در هنگام طوفانی در خلیج پرت فیلیپ، هنگام لنگر انداختن، دچار کشیدگی شد و با یک خط لوله گاز برخورد کرد که منجر به پارگی آن گردید. شش دقیقه بعد، موتور کشتی APL Sydney به عقب رانده شد. این عمل موجب شد یک سر لوله پاره‌شده به عقب کشیده شود، به‌گونه‌ای که به زاویه قائم خم شد، پیش از آن که قطعه‌ای از لوله جدا شود و لنگر را آزاد کند. مالک کشتی APL

Sydney ادعا کرد که مستحق محدودسازی مسئولیت است، زیرا این یک واقعه مجزا محسوب می‌شود. اما مالکان خط لوله استدلال کردند که بیش از یک فعل، ترک فعل یا قصور وجود داشته که ممکن است مبنای طرح دعوی قرار گیرد. قاضی ریبرس چنین توضیح داد:

کنوانسیون به مالک کشتی اجازه می‌دهد که مسئولیت خود را در رابطه با هر واقعه خاص و مجزایی محدود نماید. مالک کشتی که بیش از یک خطای ناوبری مجزا، حتی در یک بازه زمانی کوتاه، مرتکب می‌شود که هر یک به‌طور جداگانه موجب ورود خسارت به اشخاص ثالث یا حتی به یک شخص ثالث مشخص شود، اصولاً حق ندارد ادعا کند که تمامی آن افعال، ترک افعال یا تقصیرها یک «واقعه مجزا» مشابه و «هم‌نوع» محسوب می‌شوند. بر مبنای عقل سلیم، معمولاً چنین نیست. بیش از یک «واقعه مجزا» وجود دارد، و مالک کشتی برای هر یک مسئول است. معنای عادی و طبیعی کنوانسیون با معنای عقلانی و سلیم آن منطبق است. مالک کشتی نمی‌تواند از کنوانسیون به‌عنوان سپری برای فرار از منبع یا واقعه دوم مسئولیت خود استفاده کند. با این حال، ممکن است در مواردی، وقایع «مجزا» محسوب نشوند. این امر به تمام شرایط بستگی دارد، ولی به‌ویژه به وجود ارتباط یا فقدان تمایز میان آن‌ها.

بنابراین، اینکه آیا یک واقعه از وقایع دیگری مجزا است یا خیر، بستگی خواهد داشت به اینکه آیا علل دعوی ناشی از هر فعل، ترک فعل یا تقصیر به‌قدر کافی مستقل و جدا از یکدیگر هستند، به‌نحوی که از منظر عقل سلیم بتوان گفت آن‌ها از یکدیگر مجزا می‌باشند.

قاضی ریبرس در ادامه چندین مثال از مواردی ارائه می‌دهد که «واقعه مجزا» محسوب می‌شوند یا محسوب نمی‌شوند.

یک خطا می‌تواند موجب شود که افراد متعددی متحمل خسارت یا زیان شوند؛ برای مثال، زمانی که یک کشتی مسافربری غرق می‌شود و موجب تلفات جانی یا صدمات بدنی فراوانی می‌گردد. هر مورد مرگ یا آسیب ممکن است علل خاص خود را داشته باشد، مانند انفجار یک سیلندر گاز که توسط خدمه به‌صورت سهل‌انگارانه‌ای اداره شده و ممکن است موجب وقوع زنجیره‌ای از وقایع شود. ممکن است کمبود قایق نجات وجود داشته باشد، آتش‌سوزی رخ دهد و بدنه کشتی سوراخ شده و موجب ورود آب دریا گردد، که هریک برای مسافران در قسمت‌های مختلف کشتی مشکلات متفاوتی ایجاد کند. با این حال، «واقعه مجزا» همان انفجار است، حتی اگر خسارات وارده ناشی از علل متفاوت ولی مرتبطی باشد. اینکه آیا خط تمایزی میان چندین فعل، ترک فعل یا تقصیری که در یک وضعیت خاص رخ می‌دهند وجود دارد، به‌گونه‌ای که بیش از یک «واقعه مجزا» محسوب شوند، یک مسأله موضوعی (واقعی) و درجه‌ای است. در جایی که یک فعل، ترک فعل یا تقصیر واحد منشأ یا سبب یک حادثه خاص گردد، مانند برخورد منفرد با یک کشتی دیگر، اسکله، یا حتی یک خط لوله، عقل سلیم حکم می‌کند که تجزیه و تحلیل جزئی و موشکافانه اوضاع و احوال، به شناسایی بیش از یک «واقعه مجزا» نخواهد انجامید. تشخیص اینکه چه چیزی یک «واقعه مجزا» است می‌تواند دشوار باشد. در حالی که حکم داد که در واقع دو «واقعه مجزا» وجود داشته است، قاضی ریبرس اظهار داشت:

دعوی در مدت زمانی حدود دو ساعت در تاریخ ۱۳ دسامبر ۲۰۰۸ به وجود آمدند. همان‌طور که معلوم شد، من پس از نزدیک به چهار هفته شنیدن دلایل بسیار پیچیده و احتیاط در صدور حکم، دریافت‌م که دو مورد از آن چهار واقعه، در واقع بخشی از دو واقعه دیگر بودند.

در پرونده Shen Neng 1، مسائل مربوط به افشای اطلاعات مطرح شد در دعوی که در آن کشتی Shen Neng 1 در منطقه ریف بزرگ مانده بود. مالک کشتی اعتراف کرد که زمین‌گیر شدن کشتی ناشی از ناوبری سهل‌انگارانه ناخدا بوده است. آن‌ها استدلال کردند که دولت مشترک‌المنافع، به عنوان شاکی در دعوی مسئولیت، برای اینکه بر اعتراف به مسئولیت در دفاعیه غلبه کند، باید ادعا و اثبات نماید که مالک کشتی در قبال خسارت یا زیان ناشی از بیش از یک واقعه مجزا مسئول بوده است. مالک کشتی استدلال کرد که این امر مستلزم آن است که دولت مشترک‌المنافع هر یک از

آن وقایع مجزای ادعا شده را به طور مشخص در دفاعیه خود ذکر نماید. بنابراین، مالک کشتی اظهار داشت که اگر، برای مثال، دولت مشترک المنافع بخواهد ادعا کند که اقدامات ناخدا در تلاش برای دوباره شناور کردن کشتی در ساعت ۰۲:۲۵ در چهارم آوریل ۲۰۱۰ یک فعل، ترک فعل یا تقصیر جداگانه و منجر به وقوع یک واقعه مجزای دیگر بوده است، باید چنین ادعایی را در دفاعیه مطرح نماید.

دادگاه کامل فدرال حکم داد که چنین امری صحت ندارد:

فقط پس از روشن شدن حقایق است که می‌توان تعیین کرد آیا مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را به یک یا هر تعداد واقعه مجزایی که به منظور ماده ۶(۱) کنوانسیون وجود داشته است، محدود نماید.

دریڭتون پیشنهاد کرده است که از آنجا که عملاً شکستن محدودیت مسئولیت تقریباً غیرممکن است، روندی در استرالیا وجود دارد مبنی بر تشکیل چند صندوق تحت کنوانسیون به این اساس که بیش از یک واقعه مجزا وجود داشته است که در آن خسارت وارد شده است. او استدلال می‌کند که مطالعه کارگاه‌های تدوین هر دو کنوانسیون ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶ نشان می‌دهد که این امر مقصود تدوین‌کنندگان نبوده است و این رویکرد احتمالاً نظم طولانی مدت بیمه‌ای در صنعت حمل و نقل دریایی بین‌المللی را تضعیف خواهد کرد.

۱-۵. موقعیت‌های مشخص و کشتی‌های خودران سطحی (MASS)

سویر اشاره می‌کند که: با توجه به اتکای شدید به فناوری نرم‌افزاری برای ناوبری خودکار، هر گونه مشکلی در نرم‌افزار ممکن است تأثیر منفی زنجیره‌ای بر تعداد زیادی از کشتی‌های دیگر که از همان نرم‌افزار استفاده می‌کنند داشته باشد. برای مثال، در صورتی که به‌روزرسانی نرم‌افزاری شامل یک باگ حیاتی باشد که بتواند موجب شود ۲۰ درصد از کشتی‌ها در هنگام ناوبری تصمیم اشتباهی بگیرند، بسیار محتمل است که بیش از یک کشتی تحت تأثیر این مشکل قرار گیرند و این امر ممکن است خطر زیان برای ده‌ها یا صدها کشتی که به همان نرم‌افزار وابسته هستند را افزایش دهد. او در ادامه استدلال می‌کند که این احتمال ممکن است بیش از حد بزرگ‌نمایی شود، زیرا تولیدکنندگان در پاسخ اقدام به فراخوان محصول خواهند کرد.

ویلجانن مثالی مشابه و فرضی از وسایل نقلیه خودران زمینی ارائه می‌دهد تا اهمیت موضوع را روشن سازد. یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری شامل یک باگ حیاتی است که باعث می‌شود ۱۰ درصد از یک میلیون خودرویی که این نرم‌افزار در آن‌ها نصب شده، از جاده منحرف شوند. در زمینه دریایی، یک باگ حیاتی می‌تواند بسیاری از کشتی‌ها را تحت تأثیر قرار داده و موجب بروز چندین حادثه شود.

پیش‌بینی می‌شود که مراکز کنترل از راه دور بیش از یک کشتی را به طور همزمان رصد کنند. برای اینکه به صورت ۲۴ ساعته در روز و هفت روز هفته فعالیت کنند، نیاز خواهد بود حداقل دو یا سه نفر در شیفت نگهبانی باشند، که به معنای حداقل ۱۸ نفر پرسنل است. برای اینکه از نظر هزینه مقرون به‌صرفه باشد، لازم است بیش از یک کشتی را پوشش دهد، وگرنه در خطر تبدیل شدن به «فقط یک نمایشگاه پرهزینه» قرار خواهد داشت.

گسترش آزمایش فکری ویلجانن به یک مرکز کنترل از راه دور زمینی که چندین کشتی را به طور همزمان اداره می‌کند. سیستم به‌روزرسانی نرم‌افزاری که برای اداره کشتی‌ها استفاده می‌کند، دارای یک باگ حیاتی است. تمامی کشتی‌های ناوگان ممکن است تحت تأثیر قرار گیرند و باعث زیان به چندین شخص ثالث شوند. به همان اندازه، موارد زیر می‌توانند موجب چندین تلفات گردند: حادثه‌ای در خود مانند سهیل‌انگاری اپراتور، بی‌کفایتی اپراتور، آتش‌سوزی، قطع برق، سیلاب، زمین‌لرزه یا حمله سایبری. شکست‌های ارتباطی، فیشینگ، نرم‌افزارهای مخرب، کی‌لاگرها، کارکنان ناراضی و امنیت ساختمان همگی خطراتی هستند که را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

سؤال بعدی این است که آیا مرکز کنترل از راه دور زمینی در کنوانسیون شامل می‌شود و اگر چنین است، آیا حادثه در مرکز کنترل از راه دور زمینی به عنوان «واقعه مجزا» تلقی می‌شود یا اینکه هر حادثه مربوط به هر کشتی به عنوان «واقعه مجزا» محسوب می‌شود.

اگر مرکز کنترل از راه دور زمینی در خارج از ساحل (دور از خشکی) فعالیت کند، احتمالاً برای مقاصد کنوانسیون ۱۹۷۶ یک «کشتی» محسوب خواهد شد، به شرط آنکه ویژگی‌های آن با معیارهای تعیین شده در رویه قضایی تاکنون منطبق باشد. ویژگی‌های به طور رایج فهمیده شده این است که اگر خود کشتی در دعوی که تحت پوشش کنوانسیون ۱۹۷۶ است درگیر باشد، قادر خواهد بود مسئولیت خود را به عنوان یک کشتی محدود نماید.

اینکه آیا یک مرکز کنترل از راه دور زمینی به عنوان بخشی از کشتی‌هایی که تحت نظارت آن است محسوب شود، امر ساده‌ای نیست. می‌توان استدلال کرد که مرکز کنترل از راه دور معادل عملکردی پل فرماندهی کشتی است، زیرا بیشتر وظایف پل توسط مرکز کنترل انجام می‌شود، هرچند در مکان متفاوتی، بنابراین مرکز کنترل از راه دور بخشی از کشتی است. با این حال، این استدلال در بررسی دقیق قابل قبول نیست. اولاً، این دو از نظر مفهومی و فیزیکی متفاوت هستند. آنها یک واحد فیزیکی واحد نیستند. ثانیاً، مالک مرکز کنترل از راه دور به احتمال زیاد مالک کشتی نیست. در واقع، مالک ساختمان فیزیکی ممکن است اپراتور مرکز کنترل نباشد، زیرا اپراتور ممکن است فضای مورد استفاده به عنوان مرکز کنترل را اجاره کرده باشد.

۲-۵. مرکز کنترل از راه دور و کنوانسیون محدودیت مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶

همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، اینکه خود مرکز کنترل از راه دور در کنوانسیون ۱۹۷۶ گنجانده شود یا نه، به ارزیابی واقعی بستگی دارد که آیا اپراتور مرکز کنترل از راه دور دارای سطح کنترل لازم است که طبق ماده ۱ به شکلی که توسط قاضی فیلیپس (Phillips LJ) در پرونده The Stema Barge II مطرح شده است، مورد نیاز است یا خیر. اما مرکز کنترل از راه دورهای مستقر در خشکی به طور خودکار در کنوانسیون ۱۹۷۶ وارد نمی‌شوند. سوزر این نکته را بیان می‌کند: کل طرح محدودیت مسئولیت، از زمان معرفی این مفهوم، بر اساس «کشتی» بوده است. همه کنوانسیون‌ها، و همچنین مقررات ملی مبتنی بر آنها، مسئولیت را با ارجاع به تناژ کشتی محدود می‌کنند. اما این امر به وضوح در عصر کشتی‌های بدون سرنشین و [مرکز کنترل از راه دور] مناسب نیست. به طور خلاصه، یک پاسخ ساده در اینجا پیشنهاد می‌شود: [مرکز کنترل از راه دور] باید به طور صریح به طبقه کسانی که حق محدود کردن مسئولیت دارند اضافه شود. به عبارت دیگر، باید روشن شود که مسئولیت [مرکز کنترل از راه دور]، یا دقیق‌تر، مالک [مرکز کنترل از راه دور]، باید به طور مشابه با کنوانسیون ۱۹۷۶ محدودیت مسئولیت در دعاوی دریایی، با ارجاع به تناژ کشتی که در حین حرکت تحت کنترل آن [مرکز کنترل از راه دور] بوده و خسارت وارد کرده، محدود شود؛ به همان اندازه که مالکان همان کشتی می‌توانستند مسئولیت خود را محدود کنند.

این استدلال وزن دارد. فرض کنیم مرکز کنترل از راه دور مستقر در خشکی در کنوانسیون ۱۹۷۶ گنجانده شود زیرا اپراتور مرکز کنترل از راه دور، کنترل لازم بر کشتی را دارد و خسارت ناشی از خطای مرکز کنترل از راه دور باشد. در این صورت، منطقی است که محدودیت تناژ بر اساس همان کشتی خاص محاسبه شود.

بازگشت به مثال «باگ نرم‌افزاری». فرض کنید یک باگ نرم‌افزاری مرکز کنترل از راه دور مستقر در خشکی را تحت تأثیر قرار دهد که به طور همزمان همه کشتی‌های تحت کنترل آن را متاثر سازد. اگر در نتیجه، دو کشتی به گل بنشینند، یکی خسارتی مشابه حادثه واکاشیو ایجاد کند و دیگری خسارتی وارد نیاورد ولی نیاز به یدک‌کشی داشته باشد، محدودیت تناژ مناسب چه خواهد بود؟ علت متمایز همان باگ نرم‌افزاری است، اما دو حادثه متمایز وجود دارد. اگرچه یک مرکز کنترل از راه دور به عنوان ناوبر و کنترل‌کننده هر دو کشتی عمل می‌کند، منطقی است که به هر حال، گل‌نشینی هر

کشتی به عنوان یک «موقعیت متمایز» شناخته شود زیرا کنوانسیون ۱۹۷۶ به خود کشتی مربوط می‌شود، که به معنای امکان تشکیل دو صندوق محدودیت مسئولیت است.

با این حال، دعاوی علیه کشتی‌ای که خسارت زیست‌محیطی وارد کرده است به مراتب بیشتر از دعاوی علیه کشتی‌ای است که نیاز به یدک‌کشی دارد. ترکیب تناژ هر دو کشتی ممکن است مبلغ قابل بازیابی بیشتری برای زیان‌دیدگان کشتی اول فراهم کند. یا اینکه، آیا محدودیت تناژ باید تناژ مجموع کل ناوگانی باشد که مرکز کنترل از راه دور در حال اداره آن است، در مواردی که کشتی بدون سرنشین خسارت زیست‌محیطی قابل توجهی وارد کرده و دعاوی را به وجود آورده که از محدودیت تناژ کشتی خاص دخیل فراتر می‌رود؟ همچنین باید در نظر گرفت که بدون اصلاحات در کنوانسیون ۱۹۷۶، اگر مرکز کنترل از راه دور مستقر در خشکی سطح کنترل لازم برای شناخته شدن به عنوان «اپراتور» تحت ماده ۱ را نداشته باشد، ممکن است خود را در معرض مسئولیت نامحدود برای چندین کشتی بیابد.

برعکس، اگر مرکز کنترل از راه دور روی یک کشتی نصب شده و اداره شود، آن کشتی است که مسئولیت محدود خود را اعمال می‌کند. برای مثال، ناوگانی از کشتی‌های بدون سرنشین به منظور نجات یک کشتی آسیب‌دیده اعزام می‌شود. در جریان عملیات نجات، فردی که ناوگان را زیر نظر دارد به طور سهل‌انگارانه در زمانی که باید دخالت کند، این کار را انجام نمی‌دهد و یکی از کشتی‌های بدون سرنشین باعث خسارت به کشتی آسیب‌دیده شده و این امر منجر به آلودگی محیط زیست می‌شود. حال اگر کشتی دیگری از همان ناوگان بدون سرنشین به دلیل همان کوتاهی فرد ناظر با یک طرف ثالث برخورد کند، آیا مسئولیت محدود به تناژ کشتی مرکز کنترل از راه دور است، کشتی بدون سرنشین است، یا مجموع همه آنها؟

کنوانسیون ۱۹۷۶ برای پاسخ به این پرسش‌ها تدوین نشده بود. البته، این سناریوها ممکن است دور از ذهن باشند، اما باید پیش از آنکه ناوگان کشتی‌های بدون سرنشین فراتر از مرحله آزمایشی شروع به فعالیت کنند، به آنها پرداخته شود.

۶- نتیجه‌گیری

اهمیت پاسخ به پرسش محدودیت مسئولیت را نمی‌توان بیش از حد تأکید کرد، و این مسئله تنها برای کشتی‌های خودکار و بدون سرنشین نیست. با افزایش استفاده از هوش مصنوعی برای ناوبری و عملیات، یافتن تقصیر در طرف مالک کشتی غیرممکن می‌شود. بنابراین، دعاوی که معمولاً علیه مالک کشتی مطرح می‌شد، به جای آن به تولیدکننده خدمات، یا اپراتور مرکز کنترل از راه دور یا تولیدکننده فناوری، منتقل خواهند شد. کنوانسیون ۱۹۷۶ شامل تولیدکننده فناوری نمی‌شود و ممکن است شامل اپراتور مرکز کنترل از راه دور هم نشود، که این امر این نهادها را در معرض مسئولیت نامحدود قرار می‌دهد. اگر آن تولیدکننده مسئول زنجیره‌ای از حوادث ناشی از همان نقص باشد، بیمه‌گر (در فرض پوشش بیمه‌ای) و بیمه‌گر مجدد او ممکن است در معرض میلیاردها دلار خسارت قرار گیرند. همانطور که ویلجان بیان می‌کند، «ماهیت سناریوی حداکثر خسارت کابوس‌وار چنین است. در اصطلاح دریایی، به جای یک کشتی کاستا کوندورزیا، تصور کنید ده مورد در طول یک سال رخ دهد». اگر ده حادثه مانند واکاشیو یا دالی اتفاق بیفتد، سناریوی زیان می‌تواند بیش از ۴۰ میلیارد دلار آمریکا باشد.

مگر اینکه مرکز کنترل از راه دور به عنوان «اپراتور» تحت ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۶ شناخته شود، شخص ارائه‌دهنده خدمات مرکز کنترل از راه دور به طور مشابه در معرض مسئولیت قرار دارد. همانطور که در بالا اشاره شد، رویه قضایی فعلی نشان می‌دهد که خدمات مرکز کنترل از راه دور به حد نصاب لازم نمی‌رسد. بنابراین، مطلوب است که کنوانسیون ۱۹۷۶ اصلاح شود تا این طبقه جدید از اشخاص دریایی را شامل شود. اگر محدودیت مسئولیت رد شود، تنها گزینه موجود ممکن است ورشکستگی باشد که طلبکاران را بدون هیچ چیزی باقی می‌گذارد. «تکرار و عمل به حقیقت بدیهی که بهتر است برای زیان‌دیده، ادعایی محدود وجود داشته باشد که بتواند به پرداخت آن اطمینان یابد تا اینکه ادعایی نامحدود علیه طرف ورشکسته داشته باشد، هیچ عیبی ندارد». «مفهوم «مناسبت متمایز» (distinct occasion) قابل تفسیر است.» دادگاه‌های استرالیا در جهت کنوانسیون ۱۹۷۶ نسبت به شناسایی بیش از یک مناسبت متمایز گشوده بوده‌اند، اما استرالیا استثناست و به دلیل تضعیف هدف کنوانسیون مورد انتقاد قرار گرفته است. با این حال، کشتی‌های بدون سرنشین و خودران در معرض انواع خطرات جدید قرار دارند و تعیین مناسبت متمایز و محدودیت تناژ مناسب احتمالاً دادگاه‌ها را در حالی که استفاده از این نوع کشتی رو به افزایش است، به چالش خواهد کشید. اپراتورها و مالکان کشتی‌ها باید اطمینان حاصل کنند که نسبت به میزان مواجهه خود با دعاوی و محدودیت‌های آن آگاه هستند. ورود کشتی‌های خودکار و بدون سرنشین احتمالاً نیازمند پروتکل جدیدی برای خواهد بود، اما در این میان، توصیه می‌شود که طرف‌ها اطمینان حاصل کنند که بندهای قراردادی خود را به دقت تنظیم کرده‌اند، به ویژه در نبود اصلاحات قانونی.

مراجع

- [1] *Adler v Dickson* [1955] 1 QB 158 (CA).
- [2] *Alexandra Towing Co Ltd v Millett (Owners) and Egret (Owners) (The Bramley Moore)* [1964] P 200 (CA).
- [3] Allianz. (2012). *Safety & shipping 1912-2012: From Titanic to Costa Concordia*. <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2012.pdf>
- [4] Arda, A. (2023). A tale of two courts: Limitation of liability and the legal position of shore-based controllers in the light of Splitt Chartering. *Journal of Business Law*.
- [5] *Arthur Guinness, Son & Co (Dublin) Ltd v The Freshfield (Owners) (The Lady Gwendolen) (Limitation)* [1965] P 294 (CA).
- [6] BBC News. (2020, August 16). *Mauritius oil spill: Wrecked MV Wakashio breaks up*. Retrieved April 9, 2024, from <https://www.bbc.co.uk/news/world-africa-53797009>
- [7] BBC News. (2021, December 27). *Mauritius oil spill: MV Wakashio ship captain sentenced*. Retrieved April 3, 2024, from <https://www.bbc.co.uk/news/world-africa-59800519>
- [8] Benecki, P. (2023, September 28). *JTSB: The Wakashio went aground because the crew sought cell coverage*. *Maritime Executive*. Retrieved April 9, 2024, from <https://maritime-executive.com/article/report-wakashio-s-crew-went-aground-while-searching-for-cell-signal>
- [9] Bonner, P. (2011). *Limitation of liability: Should it be jettisoned after The Deepwater Horizon?* *Tulane Law Review*, 85(4), 1183–1217.
- [10] *Bouygues Offshore SA v Caspian Shipping Co* (Nos 1, 3, 4, and 5) [1998] 2 Lloyd's Rep 461 (CA).
- [11] Brandon, H. V. (1977). *Apportionment of liability in British courts under the maritime conventions act of 1911*. *Tulane Law Review*, 51(5), 1025–1050.
- [12] Buğra, A. (2019). *Insuring remotely operated vessels: Tempestuous waters for hull insurers?* (CML Working Paper Series, No. 19/08). Centre for Maritime Law, National University of Singapore. <https://law.nus.edu.sg/cml/publications/>
- [13] *Caltex Singapore Pte Ltd v BP Shipping Ltd* [1996] 1 Lloyd's Rep 286.
- [14] Carey, L. (2019). *Report on BIMCO autonomous ships seminar* (NUS Centre for Maritime Law Report 19/01). <https://law.nus.edu.sg/cml/wp-content/uploads/sites/8/2020/04/CML-R1901.pdf>
- [15] Carruthers, J. M. (2004). *Substance and procedure in the conflict of laws: A continuing debate in relation to damages*. *International and Comparative Law Quarterly*, 53(3), 691–712.
- [16] *China Ocean Shipping Co v State of South Australia* (1979) 145 CLR 172 (HCA).
- [17] *CMA CGM SA v Classica Shipping Co (The CMA Djakarta)* [2004] EWCA Civ 114, [2004] 1 Lloyd's Rep 460.
- [18] Collins, L., & Harris, J. (Eds.). (2023). *Dicey, Morris & Collins on the conflict of laws* (16th ed.). Sweet & Maxwell.
- [19] Comité Maritime International (CMI). (1997). *Travaux Préparatoires of the LLMC 1976 and of the Protocol 1996*.
- [20] Comité Maritime International (CMI). (n.d.). *The status of conventions*. Retrieved June 2, 2024, from <https://comitemaritime.org/publications-documents/status-of-conventions/>
- [21] *Commonwealth of Australia v Shenzhen Energy Transport Co Ltd* [2015] FCAFC 116, (2015) 234 FCR 113.
- [22] Corbett, A. (2021, November 25). *Wakashio owner begins limitation proceedings in Mauritius*. TradeWinds. Retrieved April 8, 2024, from <https://www.tradewindsnews.com/casualties/wakashio-owner-begins-limitation-proceedings-in-mauritius/2-1-1105851>

- [23] Core Advokatfirma & Cefor. (2018, December). *Maritime autonomous surface ships: Zooming in on civil liability and insurance*. <https://cefor.no/globalassets/documents/industrypolicy/news/mass—zooming-in-on-civil-liability-and-insurance---10-december-2018.pdf>
- [24] Derrington, S. (2017). Of reefs and men: When the best laid plans go awry, have we an acceptable way forward? *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 31(1), 1–10.
- [25] Derrington, S., & Turner, J. (2016). *The law and practice of admiralty matters* (2nd ed.). Oxford University Press.
- [26] *Esso Petroleum Co Ltd v Hall Russell & Co Ltd (The Esso Bernicia)* [1989] AC 643 (HL).
- [27] *Gard Marine and Energy Ltd v China National Chartering Company Ltd (The Ocean Victory)* [2017] UKSC 35, [2017] 1 WLR 1793.
- [28] Gaskell, N. (2013). *Compensation for offshore pollution: Ships and platforms*. In M. Clarke (Ed.), *Maritime law evolving* pp. 73 .Hart Publishing.
- [29] Gaskell, N. (2022). LLMC 1996: Living with limitation of liability. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 36, 1–51.
- [30] gCaptain. (2021, November 22). *Wakashio's owner limits liability over grounding as wreck removal continues*. Retrieved April 3, 2024, from <https://gcaptain.com/wakashios-owner-limits-liability-over-grounding-as-wreck-removal-continues/>
- [31] Girvin, S. (2022). *Carriage of goods by sea (3rd ed.)*. Oxford University Press.
- [32] Grey, M. (2024, April 4). *What can we learn from the Baltimore bridge collision? Seatrade Maritime*. Retrieved April 9, 2024, from <https://www.seatrade-maritime.com/opinions-analysis/what-can-we-learn-baltimore-bridge-collisions>
- [33] *Harding v Wealands* [2006] UKHL 32, [2007] 2 AC 1.
- [34] Hasan, S. (2023). Analysing the definition of 'ship' to facilitate marine autonomous surface ships. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*.
- [35] Heffner, K., & Rødseth, Ø. J. (2019). Enabling technologies for maritime autonomous surface ships. *Journal of Physics: Conference Series*.
- [36] HFW Briefings. (n.d.). *Autonomous vessels: Demonstrating diverse and dynamic developments*. Retrieved April 8, 2024, from <https://www.hfw.com/Autonomous-Vessels-Demonstrating-Diverse-and-Dynamic-Developments>
- [37] Hunter, G. (2020, November 6). *First ever standard form contract for autonomous ship operation underway. BIMCO*. Retrieved April 7, 2024.
- [38] IBM. (n.d.). *What is explainable AI?* Retrieved April 8, 2024, from <https://www.ibm.com/topics/explainable-ai>
- [39] International Chamber of Shipping (ICS). (n.d.). *The Covid-19 pandemic: The crew change crisis*. Retrieved April 9, 2024, from <https://www.ics-shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis/>
- [40] International Maritime Organization (IMO). (1976). *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)*.
- [41] International Maritime Organization (IMO). (1996). *Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*.
- [42] International Maritime Organization (IMO). (2001). *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*.
- [43] International Maritime Organization (IMO). (2012). *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC)*.
- [44] International Maritime Organization (IMO). (n.d.). *Autonomous shipping*. Retrieved April 8, 2024, from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>

- [45] International Maritime Organization (IMO). (n.d.). *Responding to MV Wakashio oil spill*. Retrieved April 8, 2024, from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Wakashio-FAQ.aspx>
- [46] International Maritime Organization (IMO). (n.d.). *Status of treaties*. Retrieved April 3, 2024, from <https://gis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>
- [47] International Maritime Organization (IMO). Assembly. (2021). *Resolution A.1163(32): Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976/1996*.
- [48] *James Patrick and Co Ltd v Union Steamship Co of New Zealand Ltd* (1938) 60 CLR 652.
- [49] Kim, M., Joung, T.-H., Jeong, B., & Park, H.-S. (2020). Autonomous shipping and its impact on regulations, technologies, and industries. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 4(2), 17–25.
- [50] Kongsberg Gruppen. (n.d.). *Kongsberg Maritime – Remote Operation Center* [Video]. YouTube. Retrieved April 7, 2024.
- [51] Liu, S. (2024). *The contemporary evolution and reform of utilitarianism*. Springer.
- [52] Lloyd's List. (2020, August 21). *Learn the lessons before the next Wakashio comes*.
- [53] Maritime UK Autonomous Systems Working Group. (2023). *MASS UK industry conduct principles and code of practice 2023 (V7)*. Retrieved April 7, 2024.
- [54] *MSC Mediterranean Shipping Co SA v Delumar BVBA (The MSC Rosa M)* [2000] 2 Lloyd's Rep 399.
- [55] *MSC Mediterranean Shipping Co SA v Stolt Tank Containers BV (The MSC Flaminia)* [2023] EWCA Civ 1007, [2024] Bus LR 311.
- [56] Mustill, L. (1993). *Ships are different, or are they?* *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*.
- [57] *N.V. Bureau Wijsmuller v The "Tojo Maru" (Owners)* [1972] AC 242 (HL).
- [58] *Nautical Challenge Ltd v Evergreen Marine (UK) Ltd (The Alexandra 1 and Ever Smart)* [2022] EWHC 206 (Admity), [2022] 1 Lloyd's Rep 470.
- [59] Nippon Foundation. (2020, December). *Verification testing to start on world's first unmanned ship navigation system*. Retrieved April 8, 2024.
- [60] O'Dwyer, R. (2022, September 21). *ASKO autonomous vessels to begin two-year trial*. *Smart Maritime Network*. Retrieved April 7, 2024.
- [61] Ocean Infinity. (2022, February 15). *Remote control centre goes live*.
- [62] *Oceanic Steam Navigation Co Ltd v Mellor (The Titanic)* 233 U.S. 718.(۱۹۱۴)
- [63] *Offshore AU Pty Ltd v SAAB Seceye Leopard 1702 Remotely Operated Vehicle Lately on Board the Ship 'Offshore Guardian' (The Seceye Leopard)* [2020] FCA 273, [2021] 1 Lloyd's Rep 201.
- [64] Osler, D. (2024, April 2). *Dali owners deny liability for Baltimore bridge collapse*. Lloyd's List.
- [65] Osler, D. (2024, March 27). *Marine insurers face billion-dollar payout on Baltimore bridge collapse*. Lloyd's List.
- [66] Pearson, L. (2023). *The unified interpretations of the shipowners' right to liability – A defence of the indefensible?* In CMI Yearbook 2023 Parallel Session IV.2 – Harmonising Interpretation of Art 4 LLMC 1976. Comité Maritime International.
- [67] *Peracom Inc v TELUS Communications Co* [2014] SCC 29, [2014] 2 Lloyd's Rep 315.
- [68] Port of Rotterdam & British Ports Association. (2019, August). *Move forward: Step by step towards a digital port* [White paper]. britishports.org.uk.
- [69] Ramos, M. A., Utne, I. B., & Mosleh, A. (2019). *Collision avoidance on maritime autonomous surface ships: Operators tasks and human failure events*. *Safety Science*, 116.
- [70] Reynolds, B. W. B., & Tsimplis, M. N. (2012). *Shipowners' limitation of liability*. *Wolters Kluwer*.

- [71] Rødseth, Ø. J., et al. (2023). *The societal impacts of autonomous ships: The Norwegian perspective*. In T. M. Johansson et al. (Eds.), *Autonomous ships in maritime affairs, law and governance implications* pp. Springer.
- [72] *Schiffahrtsgesellschaft MS Merkur Sky mbH v MS Leerort Nth Schiffahrts GmbH* (The Leerort) [2001] EWCA Civ 1055, [2001] 2 Lloyd's Rep 291.
- [73] Schoenbaum, T. J. (2018). *Admiralty and maritime law* (6th ed.). Thomson Reuters.
- [74] Schuler, M. (2023, July 20). *Wakashio report released 3 years after grounding in Mauritius*. gCaptain. Retrieved April 9, 2024.
- [75] Sea Robotics. (n.d.). *Enhance your hydrographic survey and marine operations*. Retrieved April 8, 2024.
- [76] *Seismic Shipping Inc v Total E&P UK plc* (The Western Regent) [2005] EWCA Civ 985, [2005] 2 Lloyd's Rep 359.
- [77] Sivori, H., & Brunton, L. (2023). *Out of the box – Implementing autonomy and assuring AI*. Lloyd's Register.
- [78] Soyer, B. (2023). *Insuring remote-controlled and autonomous shipping: A paradigm shift in law and insurance markets required?* In D. R. Thomas (Ed.), *The modern law of marine insurance* Vol. 5, pp. Informa Law from Routledge.
- [79] Sözer, B. (2023). *Control centres in the context of unmanned ship operations – Their status and potential liabilities*. In B. Soyer & A. Tettenborn (Eds.), *Damages, recoveries and remedies in shipping law* pp. 154 Informa Law from Routledge.
- [80] Sözer, B. (2024). *Unmanned ships and the law*. Informa Law from Routledge.
- [81] *Splitt Chartering APS v Saga Shipholding Norway AS* (The Stema Barge II) [2021] EWCA Civ 1880, [2022] 1 Lloyd's Rep 170.
- [82] Steel, D. (1995). *Ships are different: The case for limitation of liability*. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterl.
- [83] Stones, H. (2022, February). *Limitation of liability: What is an operator?* Lloyd's Shipping and Trade Law.
- [84] *Strong Wise Limited v Esso Australia Resources Pty Ltd* (No 2) [2010] FCA 575.
- [85] *Strong Wise Ltd v Esso Australia Resources Pty Ltd* (The APL Sydney) [2010] FCA 240, [2010] 2 Lloyd's Rep 555.
- [86] Suri, M. (2022). *Who is an operator within LLMC?* The Stema Barge II. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.
- [87] Suri, M. (2022). *Will LLMC apply to remote control centre operators?* (The Stema Barge II). Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.
- [88] Tetley, W. (1992). Shipowners' limitation of liability and conflicts of law: The properly applicable law. *Journal of International Maritime Law*, 23(6), 585–598.
- [89] Tettenborn, A. (2019). *Product liability goes high tech*. In B. Soyer & A. Tettenborn (Eds.), *New technologies, artificial intelligence and shipping law in the 21st century* pp. 1. Informa Law from Routledge.
- [90] The “*Atlantik Confidence*” [2016] EWHC 2412 (Admity), [2017] 1 Lloyd's Rep 195.
- [91] The “*Lucullite*” (1929) 33 Ll L Rep 186 (Ct of Sess).
- [92] The “*Puthus*” [1969] P 136 (CA).
- [93] The “*Saint Jacques II*” and “*Gudermes*” [2003] 1 Lloyd's Rep 203.
- [94] The “*Schwan*” [1892] P 419 (CA).

- [95] Thomas, M. (1979). *British concepts of limitation of liability*. Tulane Law Review, 53(5), 1205–1233.
- [96] Tszima, A., & Morgan, P. (2021). *Justifying global limitation of maritime claims in the modern business environment*. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.
- [97] United Nations. (1969). *Vienna Convention on the Law of Treaties*.
- [98] *Victrawl Pty Ltd v Telstra Corp Ltd* [1995] HCA 51, (1995) 183 CLR 595.
- [99] Viljanen, M. (2022). *Insuring autonomous vessels – Scoping issues*. In H. Ringbom, E. Røsæg, & T. Solvang (Eds.), *Autonomous ships and the law* pp. 212 .Routledge.
- [100] Williams, R. (2007). *Problematic areas in the current global limitation regime*. In D. R. Thomas (Ed.), *Liability regimes in contemporary maritime law* pp. 280 .Informa Law from Routledge.
- [101] Yara. (n.d.). *Yara Birkeland press kit*. Retrieved April 7, 2024.