

شرایط اعمال تحدید مسؤلیت صاحبان کشتی دریایما (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسؤلیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)

فیض‌الله جعفری *

مهرناز مختاری **

شناسه دیجیتال اسناد (DOI): 10.22066/cilamag.2016.23530

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۰/۰۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۰۶/۰۸

چکیده

یکی از مشخصات حقوق دریایی، وجود نظام محدودیت مسؤلیت برای صاحبان کشتی‌های دریایماست. هدف اصلی این نظام، توسعه صنعت کشتی‌رانی و سرمایه‌گذاری روزافزون در این حوزه است. در این راستا، کمیته بین‌المللی دریایی^۱ اقداماتی جهت یکنواخت‌سازی مقررات بین‌المللی انجام داده است که منجر به شکل‌گیری کنوانسیون بین‌المللی برای یکنواخت‌سازی مقررات خاص در ارتباط با تحدید مسؤلیت صاحبان کشتی‌های دریایما ۱۹۲۴^۲، کنوانسیون بین‌المللی راجع به تحدید مسؤلیت صاحبان کشتی‌های دریایمایی ۱۹۵۷^۳ و کنوانسیون بین‌المللی درباره تحدید مسؤلیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶^۴ و پروتکل اصلاحی آن ۱۹۹۶^۵ در این حوزه شده است. ایران نیز در تیرماه ۱۳۹۳ به کنوانسیون تحدید مسؤلیت برای دعاوی دریایی ملحق شد. الحاق ایران، گامی مؤثر در جهت پیشرفت صنعت کشتی‌رانی ایران در عرصه بین‌المللی و

jafarilaw@yahoo.com

* نویسنده مسؤل، استادیار گروه حقوق دانشگاه بوعلی سینا، همدان

mehrnaz.mokhtari20@gmail.com

** دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه بوعلی سینا، همدان

1. Comité Maritime International (CMI); International Maritime Committee (IMC)

کمیته بین‌المللی دریایی، سازمان بین‌المللی غیردولتی و غیرانتفاعی است که در سال ۱۸۹۷ در شهر آنتورپ بلژیک تأسیس شده است. هدف این سازمان، مشارکت همه‌جانبه در فرایند یکنواخت‌سازی حقوق دریایی در همه جنبه‌هاست. ن.ک:

<http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html> (last seen 2015/8/12-۹۴/۵/۲۱)

2. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels, 1924.

3. International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957.

4. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976.

5. Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

یکسان کردن مقررات مربوط به تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایی بود. مقاله حاضر در صدد است تا در پرتو کنوانسیون ۱۹۷۶ که اکنون ایران عضو آن است، نمایی کلی از نظام تحدید مسئولیت ارائه کند. در عین حال، مباحث مقاله، صرفاً به تبیین مفهوم و ضرورت پذیرش نظام تحدید مسئولیت، ذی‌نفعان مشمول و شرایط اعمال آن در کنوانسیون ۱۹۷۶ اختصاص دارد.

واژگان کلیدی

حقوق دریایی، تحدید مسئولیت، صاحبان کشتی، کنوانسیون ۱۹۷۶

مقدمه

تحدید مسئولیت، تاریخچه طولانی در حقوق دریایی دارد. این امر ناشی از اهمیت روزافزون تجارت دریایی، حمایت بیشتر از صاحبان کشتی و دیگر افراد دخیل در این حوزه است.^۶ این نظام در دعاوی دریایی اهمیت قابل توجهی دارد. از این رو صاحبان کشتی و اشخاصی که ممکن است در این صنعت، متحمل مسئولیت شوند، می‌توانند به نظام تحدید مسئولیت استناد کنند.^۷ هدف اصلی این نظام، تشویق سرمایه‌گذاری در بخش کشتی‌رانی با توجه به کمبود ظرفیت بیمه یا هزینه بالای بیمه برای مسئولیت نامحدود است.^۸ از آنجایی که کنترل کشتی مسئله مهم و خطرناکی است، صاحبان کشتی نه تنها در معرض خطرات دریا، بلکه در معرض خطرات ناشی از غفلت ناخدا و خدمه کشتی نیز هستند. به این دلیل، در زمان‌های گذشته، هرگونه حادثه جدی می‌توانست باعث ورشکستگی صاحبان کشتی شود. با وضع این نظام، بار مسئولیت صاحبان کشتی کاهش می‌یابد و انگیزه مهمی برای توسعه صنعت کشتی‌رانی ایجاد می‌شود.^۹ با توجه به الحاق اخیر ایران به کنوانسیون ۱۹۷۶، این ضرورت احساس می‌شود که مفهوم و ماهیت این نظام در حقوق دریایی و شرایط اعمال آن بر ذی‌نفعان، بررسی شود.

ذکر این نکته لازم است که با توجه به عضویت جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون ۱۹۷۶، هر آنچه در تحلیل و توضیح کنوانسیون مزبور در متن مقاله گفته می‌شود، عیناً در حقوق ایران نیز قابل اعمال است. لذا نظر به اینکه ایران در تیرماه سال ۱۳۹۳ عضو این کنوانسیون شده است، در این مدت، نه رویه قضایی متناسب با آن شکل گرفته و نه ادبیات حقوقی خاصی در مورد

6. Berlingieri, Francesco, *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and the Protocol of 1996*, 1st edition, Comité Maritime International, Antwerp, 2000, p. ix.

7. Gauci, Gotthard, "Limitation of Liability in Maritime Law: An Anachronism?", in: *Marine Policy*, vol. 19, Issue 1, 1995, pp. 65-74.

8. Billah, Muhammad Masum, "Effects of Insurance's Absence or Presence on Maritime Liability Law with Special Reference to Cargo Liability and Oil Pollution Liability Regimes: An Economics Analysis", *Thesis, University of Ottawa*, 2009, (314 pages), p. 49.

9. Chen, Xia, *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law, and International Conventions*, Kluwer Law International, Boston, 2001, p. xviii.

آن به وجود آمده است. وانگهی قانون جداگانه‌ای درمورد تحدید مسئولیت صاحبان کشتی در داخل کشور وجود ندارد. بنابراین، تحلیل حقوقی جداگانه‌ای ناظر به حقوق ایران، سوای آنچه درمورد کنوانسیون گفته شده است، قابل‌ارایه نیست.

۱. مفهوم تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی

در کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر نظام تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی، تعریفی از این نظام ارائه نشده است. کنوانسیون‌ها صرفاً افراد و دعاوی مشمول آن، مقادیر تحدید و برخی موضوعات دیگر را بیان می‌کنند. با نگاهی به تاریخچه آن، معلوم می‌شود که نظام تحدید، از مفهوم خسارات مشترک،^{۱۰} سرمایه و سود و زیان مشترک ریشه می‌گیرد. نمونه آن در پرونده بوچر علیه لوسان^{۱۱} در انگلستان است. در پرونده مزبور، صاحب کشتی بدون اینکه به دزدی کالاهای بارزش توسط ناخدا عالم باشد، مسئول شناخته شد. بعداً مجلس اعیان در تصمیم خود اشعار داشت صاحب کشتی نباید بیشتر از سرمایه خود در معرض خطر مالی قرار گیرد. با توجه به ارزش زیاد کالاها که از ارزش کشتی فراتر می‌رفت، تحمیل این مسئولیت بر صاحب کشتی - به‌نحوی که بیشتر از سهم خود در سرمایه‌گذاری ریسکی مشترک^{۱۲} باشد - ناعادلانه می‌نمود.^{۱۳}

تحدید مسئولیت، علی‌رغم ریشه تاریخی‌اش، هنوز موضوع مباحث فراوان علمی و نظری است. در حقوق انگلیس، دکتر لائینگتون در پرونده معروف /ملیا،^{۱۴} نظری را بیش از ۱۴۰ سال پیش اتخاذ کرده بود که به‌موجب آن، اصل بر تحدید مسئولیت در مقام جبران خسارت است و طبیعی و عادلانه است که از اعتبار اصل جبران کامل خسارت، کاسته شده است. در این اواخر در پرونده برملی مور،^{۱۵} لرد دنینگ اذعان کرد که حق صاحبان کشتی در تحدید مسئولیت، مبتنی بر عدالت نیست بلکه قاعده‌ای است که بیشتر در جهت حفظ مصلحت عمومی کاربرد دارد.^{۱۶}

در مقام ارائه تعریف از تحدید مسئولیت، می‌توان گفت نظام تحدید، از نظر تجاری، ابزاری توجیه‌شده و روشی مناسب برای توزیع خطر در حمل‌ونقل دریایی است که بر اساس آن، صاحبان کشتی، اعم از شخص حقیقی و حقوقی می‌توانند مسئولیت خود را در قبال ضرر یا آسیب وارده به افراد یا اشیاء موجود در کشتی، به میزان مقرر در کنوانسیون‌های حاکم، تحدید نمایند. به بیان

10. General Average

11. *Boucher v. Lawson*, (1815) Cas. T H 194.

12. Common Adventure

13. Killingbeck, Serge, "Limitation of Liability for Maritime Claims and Its Place in the Past Present and Future: How Can It Survive?", *Southern Cross University Review*, vol. 3, 1999, pp. 9-10.

14. *Amalia*

15. *Bramley Moore*

16. Røsæg, Erik, "Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge", *Thesis, Scandinavian Institute of Maritime Law*, University of Oslo, 2012, p.11, FN.21.

دیگر، نظام مذکور به اشخاص ذی‌نفع امکان می‌دهد تا بدون توجه به میزان واقعی خسارت، مسئولیت خود را برای دعاوی دریایی محدود کنند.^{۱۷}

حقوق دریایی، دو نوع تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی را به رسمیت شناخته است: تحدید کلی مسئولیت و تحدید جزئی مسئولیت. در تحدید کلی، مسئولیت مشمولین در هر حادثه بر اساس ارزش کشتی و کرایه حمل، ظرفیت کشتی یا ترکیبی از دو ملاک یادشده تا میزان معینی محدود می‌شود. اسناد حاکم در تحدید کلی مسئولیت، کنوانسیون بین‌المللی برای یکنواخت‌سازی مقررات خاص در ارتباط با تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایمای ۱۹۲۴، کنوانسیون بین‌المللی مرتبط با تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریایمای ۱۹۵۷ و کنوانسیون بین‌المللی درباره تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶ و پروتکل اصلاحی ۱۹۹۶ آن است. درمورد تحدید جزئی مسئولیت، میزان مسئولیت با تعیین مبلغ معینی برای جبران تلف یا خسارت واردشده به هر بسته یا کیلو کالا یا جراحت و فوت هر مسافر مشخص می‌شود. اسناد حاکم در این نوع تحدید، کنوانسیون ۱۹۷۴ آتن و پروتکل‌های آتن - مقررات لاهه و ویزی - مقررات هامبورگ و مقررات روتردام است.^{۱۸} موضوع بحث در این مقاله، صرفاً تمرکز روی شرایط اعمال تحدید کلی مسئولیت صاحبان کشتی است. از این رو تحدید جزئی مسئولیت از قلمرو بحث خارج است.

لازم به ذکر است که در تشخیص دعاوی دریایی، سه معیار کاربرد دارد: کشتی در حادثه دریایی مداخله داشته باشد یا اینکه حادثه در آب‌های قابل دریانوردی رخ دهد یا اینکه حادثه، رابطه قابل توجهی با فعالیت دریایی داشته باشد.^{۱۹}

۲. ضرورت وجود نظام تحدید مسئولیت در حمل‌ونقل دریایی

لزوم ایجاد نظام تحدید مسئولیت، همواره مورد بحث بوده است. در ابتدا گروهی از منتقدان نظام مزبور، آن را غیرضروری می‌دانستند زیرا از یک سو با توسعه سیستم ارتباطات و امکان ارتباط دائمی با متصدیان کشتی، امکان پیش‌بینی سوانح دریایی و راه‌های مقابله برای دفع این سوانح وجود دارد و در نتیجه نیازی به این نظام نیست. از سوی دیگر، نظر به توسعه فنی و ارتباطات پیشرفته، سفرهای دریایی تا آن اندازه خطرناک نیست و خطر دریا که عامل توجیه‌کننده این نظام است، تنها می‌تواند حاکی از خطرات دریایی عادی وابسته به حمل‌ونقل

17. Windahl, Jesper, "Global Limitation of Maritime Claims and the Brussels Regulation", in: *Journal of Law and Economics*, vol. XLIV, No. 6, 2009, p. 619.

18. ایزانلو، محسن و رامین درگاهی؛ «مروری بر اسناد بین‌المللی نظام عام تحدید کلی مسئولیت در حقوق دریایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۳، صص ۴۸۰ و ۴۸۲.

19. Stephen M. Calde, "An Overview of Maritime Law", *Pennsylvania Bar Institute*, 2012, p. 4.

دریایی باشد.^{۲۰} همچنین با توسعه بازار بیمه دریایی، هزینه اندک بیمه و ظرفیت نامحدود بیمه به‌عنوان منبع جبران خسارت، نظام تحدید مسئولیت، عملاً غیر ضروری به نظر می‌رسد.^{۲۱} وانگهی گفته می‌شود که هدف اصلی و اولیه از ایجاد این نظام، رونق صنعت کشتی‌رانی است. در این باره باید گفت حتی اگر صنعت کشتی‌رانی برای رونق خود، نیاز به حمایت داشته باشد، نباید به بهانه کمک به گروه اقلیت (صاحبان کشتی)، زیاندیدگان را از جبران کامل خسارت محروم کرد.^{۲۲} بدیهی است که این نظام با مفهوم حقوقی اعاده وضع زیان‌دیده به وضعیت سابق^{۲۳} سازگار نیست چون یکی از اهداف نهاد مسئولیت مدنی، جبران کامل خسارت زیان‌دیده است. از این رو یکی از مشکلات اصلی در برخورد با این نظام، عدم جبران کامل خسارت زیان‌دیده است که با هدف اصلی نهاد مسئولیت مدنی در تعارض است.^{۲۴} به‌علاوه ماهیت خطرناک کشتی‌رانی و مسئولیت‌های سنگین در این حوزه، و نیز تشویق صاحبان کشتی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه، دلایل قابل‌قبولی برای پذیرش نظام تحدید مسئولیت نیست.^{۲۵}

درمقابل و در مقام دفاع از نظام تحدید مسئولیت و بیان ضرورت وجودی آن باید گفت: از نظر فنی، بیمه حداکثر مسئولیت احتمالی غیرممکن است. حتی اگر بیمه حداکثر مسئولیت، امکان داشته باشد، با توجه به تبعات منفی که این روش دارد، مورد قبول بیمه‌گذاران و بیمه‌گران نیست و از جمله نتایج منفی که به دنبال دارد این است که جهت پوشش کامل ریسک، بیمه‌گران مبالغ بسیار بالاتری را از بیمه‌گذاران مطالبه می‌کنند زیرا بیمه‌گران، مجبور به بازپرداخت آن به زیان‌دیدگان هستند و این امر درنهایت، به ضرر مصرف‌کننده‌ها در قالب افزایش ارزش تمام‌شده کالا می‌شود. وجود نظام تحدید مسئولیت به صاحبان کشتی این امکان را می‌دهد که از یک‌سو به سقف مسئولیت خود آگاه باشند و از دیگر سو، پوشش کامل بیمه‌ای را برای آن تحصیل نمایند. به عبارت دیگر، صاحبان کشتی، دیگر با خطر ورشکستگی روبه‌رو نیستند چون تمام مسئولیت خود را بیمه کرده‌اند.^{۲۶} میزان تحدید مسئولیت، سقف تعهدات بیمه‌ای را برای بیمه‌گر تعیین می‌کند که به این وسیله، ریسک مشمول بیمه را قابل‌تعیین و تناسب حق بیمه را در سطح بین‌المللی حفظ می‌کند.^{۲۷} مهم‌تر از همه، این اصل با حقوق شرکت‌ها، آنجا که مسئولیت

20. Taheri, Kourosh, "Limitation of Liability for Maritime Claims: Multiple Perspectives and Legal Implications", *Thesis, Lund University, Faculty of Law*, 2013, p. 54.

21. Billah, Muhammad Masum, *op. cit.*, p. 107

22. Taheri, Kourosh; *op. cit.*, p. 54.

23. *Restitution in Integrum*

24. Billah, Muhammad Masum; *op. cit.*, pp. 52, 53.

25. Güner-Özbek, Meltem Deniz, "The Carriage of Dangerous Goods by Sea", *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, Springer, vol. 12, Chapter 5, 2008, (pp. 203-239), p. 228.

26. Güner-Özbek, Meltem Deniz, *op. cit.*, p. 212.

27. Qingyue, Xu, "Limitation of Liability: The Developments, Problems and Future", *Thesis, World Maritime University, Sweden*, 2000, (73 pages), p. 57.

سرمایه‌گذار، محدود به کشتی باشد، هماهنگ است.^{۲۸} به عبارت دیگر، چون بیشتر صاحبان کشتی، سهام‌داران شرکت‌های سهامی هستند، معمولاً تا میزان سهام خود در شرکت، مسئولیت دارند. به این ترتیب، خطر فاجعه مالی از دوش صاحبان کشتی برداشته می‌شود.^{۲۹} از نظر شکلی نیز مزیت این نظام این است که به‌جای تعدد دعاوی، تنها یک جلسه رسیدگی به دعاوی مسئولیت وجود خواهد داشت که تمام مدعیان می‌توانند دعاوی مرتبط با آن را مطرح کنند.^{۳۰} دادگاه‌ها معمولاً از مقررات ادعای مشترک (اتحاد مدعیان) به‌منظور اینکه تمام دعاوی ناشی از یک سانحه دریایی با هم رسیدگی شود، استفاده می‌کنند.^{۳۱}

علاوه بر این‌ها، این نظام به توسعه سرمایه‌گذاری در کشتی‌رانی کمک می‌کند. هدف، جذب سرمایه برای توسعه تجارت دریایی داخلی است و از این‌رو به توسعه ثروت و نفوذ دولت‌ها کمک می‌کند. سرانجام، از علل مهم پیدایش این نظام، منفعت بیشتر برای مصرف‌کننده‌هاست.^{۳۲}

۳. ماهیت تحدید مسئولیت

تحدید مسئولیت، حقی در اختیار صاحب کشتی است و الزامی برای وی ایجاد نمی‌کند.^{۳۳} حق بودن تحدید مسئولیت برای ذی‌نفعان به‌طور ضمنی از فحواى ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ استنباط می‌شود. کنوانسیون ۱۹۵۷ مقرر کرده بود که استثنای تحدید مسئولیت در موردی است که صاحب کشتی با علم یا قصد، سبب ورود ضرر شده باشد. مفهوم تقصیر و علم در این کنوانسیون باعث مشکلاتی از نظر تفسیر و رویه دادگاه‌ها شد.^{۳۴} مطابق کنوانسیون ۱۹۵۷، بار اثبات بر عهده صاحبان کشتی بود. به تعبیر دیگر، در صورت بروز حادثه، اصل بر جبران کامل خسارت بود مگر اینکه صاحب کشتی، مسئولیت محدود خود را اثبات می‌کرد. در واقع، برخورداری از تحدید مسئولیت، نوعی امتیاز^{۳۵} تلقی می‌شد که منوط به استناد و درخواست صاحب کشتی بود.^{۳۶} امتیازتلقی کردن تحدید

28. Castillo, Domingo G, "Limitation of Liability in Maritime Accidents: The Philippine Experience", p. 79; Available at: <http://www.syciplaw.com/lawyers/partners/DGCastillo> (last seen 2015/2/25).

29. Güner-Özbek, Meltem Deniz; *op. cit.*, p. 228.

30. Castillo, Domingo G, *loc. cit.*

31. Bonner, Patrick J, "Limitation of Liability: Should It Be Jettisoned after the Deep-water Horizon?", *Tulane Law Review*, vol. 85:1, 2011, (22 pages), pp. 15-16.

32. Killingbeck, Serge, *op. cit.*, pp. 9-11.

33. Smeele, Frank, "The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008 Hamburg Studies on Maritime Affairs", Chapter 6, *International Civil Litigation and the Pollution of the Marine Environment*, Springer, vol. 16, 2010, (pp. 77-118), p. 93.

34. Cleton, Robert, "Limitation of Liability for Maritime Claims", in: *Essays on International & Comparative Law in Honour of Judge Erades*, The Hague, 1983, p. 29.

35. Privilege

36. Matison, Katie Smith, "Comparison of Shipowners' Limitation of Liability Schemes", *Lloyd's Maritime Training Programme*, p. 7; Available at: http://www.lanepowell.com/wp-content/uploads/2009/04/matisonk_002.pdf.

مسئولیت، صرفاً از این جهت بود که مطابق ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۷، صاحب کشتی در ارتباط با دعاوی تصریح شده در ماده ۳ کنوانسیون می‌تواند مسؤلیت خود را تحدید کند، مگر اینکه حادثه ناشی از تقصیر عمدی یا همراه با علم صاحب کشتی بوده باشد. مطابق این ماده، بار اثبات بر عهده صاحبان کشتی بود و در صورتی که حادثه ناشی از تقصیر به اثبات نرسد، آن‌ها از این امتیاز تحدید مسؤلیت برخوردار خواهند بود. ولی کنوانسیون ۱۹۷۶ با عدول از این معیار، احتمال برخورداری از تحدید مسؤلیت را افزایش داد.

کنوانسیون ۱۹۷۶ معیار تقصیر یا علم را با معیار سخت‌تری جایگزین کرد. طبق ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ در صورتی که ثابت شود که ضرر، ناشی از فعل یا ترک فعل شخص بوده و او با قصد ورود چنین ضرری این عمل را مرتکب شده است یا از روی بی‌پروایی^{۳۷} و با علم به اینکه چنین عملی احتمالاً به این نتیجه منتج می‌شود، آن را انجام داده باشد، مستحق تحدید مسؤلیت نیست. تعبیر «امتیاز» به «حق»، گامی در جهت حمایت بیشتر از صاحبان کشتی بود.^{۳۸} طبق ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۷۶ ذی‌نفعان می‌توانند به تحدید مسؤلیت استناد کنند، لذا استفاده از تحدید مسؤلیت، اختیاری است. این حق بدون سپردن تضمین، قابل استناد است، در حالی که در کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤلیت و جبران خسارت ناشی از حمل مواد خطرناک از طریق دریا^{۳۹} مقرر شده است که صاحب کشتی برای بهره‌مندی از تحدید مسؤلیت باید تضمین بسپارد. در طرح پیش‌نویس کنوانسیون هم نمایندگان کشورها در سپردن تضمین به‌عنوان پیش‌شرط استناد به تحدید مسؤلیت به اتفاق نظر نرسیده‌اند. جمله دوم بند ۱ ماده ۱۰ کنوانسیون به دولت عضو امکان می‌دهد در مقررات داخلی خود مقرر کند که ذی‌نفع تحدید مسؤلیت، تنها زمانی می‌تواند به حق تحدید مسؤلیت استناد کند که تضمین بسپارد. به نظر می‌رسد شایسته است سپردن تضمین، پیش‌شرط استناد به حق تحدید مسؤلیت، به‌عنوان قاعده کلی قابل اجرا در تمام کنوانسیون‌ها باشد.^{۴۰}

۴. ذی‌نفعان مشمول تحدید مسؤلیت در کنوانسیون ۱۹۷۶

در دعاوی مسؤلیت مدنی دریایی ممکن است اشخاص متعددی مسؤل شناخته شوند. این امر

37. Recklessly

38. Taheri, Kourosh, *op. cit.*, p. 33.

39. The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, (HNS Convention), 1996.

این کنوانسیون را سازمان دریایی بین‌المللی در لندن تهیه کرد و در ۳ مه ۱۹۹۶ به تصویب رسید. در سال ۲۰۰۹ این کنوانسیون به‌خاطر تعداد ناکافی تصویب، لازم‌الاجرا نشد و لذا در ۳۰ آوریل ۲۰۱۰ و در دومین کنفرانس بین‌المللی مربوطه، پروتکلی به کنوانسیون الحاق شد. هدف از طراحی این پروتکل، غلبه بر مشکلات اجرایی بود که مانع از پذیرش کنوانسیون در نظام‌های ملی بود. باین‌حال، هنوز کنوانسیون لازم‌الاجرا نشده است. ن.ک: www.imo.org

40. Smeele, Frank; *op. cit.*, pp. 17, 18, 19.

که چه اشخاصی حق استناد به نظام تحدید مسئولیت را دارند، مسئله مهمی است که باید بر اساس کنوانسیون‌ها بررسی شود.

در کنوانسیون بین‌المللی برای یکنواخت‌سازی مقررات خاص در ارتباط با تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های دریاییمای ۱۹۲۴، تنها صاحبان کشتی از حق تحدید مسئولیت برخوردار بودند.^{۴۱} با اصلاحات تدریجی در کنوانسیون‌ها، کنوانسیون ۱۹۷۶ در ماده ۱ (بند ۱) مقرر کرد که صاحبان کشتی و نجات‌غریقان می‌توانند مسئولیت خود را طبق مقررات این کنوانسیون تحدید کنند. در بند ۲ این ماده، واژه صاحب کشتی به معنای مالک، اجاره‌کننده، مدیر و بهره‌بردار کشتی است. تسری و شمولیت حق تحدید مسئولیت به افراد بیشتر، منوط به درج شرط هیمالیا^{۴۲} است.^{۴۳} شرط هیمالیا، شرطی قراردادی است که به نفع اشخاص حقوقی و حقیقی از جمله مقاطعه‌کار، ارائه‌دهندگان خدمات،^{۴۴} فروشندگان،^{۴۵} کارگران، خدمتکاران، دلان (عاملان) یا دیگر افرادی که خدمات آن‌ها در راستای اجرای تعهدات قراردادی است، در قرارداد درج می‌شود.^{۴۶} عرف تجارتي این شرط را به رسمیت شناخته است تا از اشخاصی که در اجرای قرارداد درگیر هستند و آن‌هایی که طرف قرارداد حمل‌ونقل نیستند ولی ممکن است در معرض دعاوی صاحبان کالا قرار گیرند، حمایت شود. هدف شرط هیمالیا حمایت کامل از تمام اشخاص درگیر در حمل‌ونقل کالا و تیرئه آن‌ها از مسئولیت مدنی در مقابل دعاوی صاحبان کالا است. از آنجاکه مزایای مندرج در کنوانسیون‌های یکنواخت بین‌المللی درباره حمل‌ونقل دریایی کالا، مقررات لاهه - ویزی، هامبورگ و روتردام، شامل حمل‌کننده است، شرط هیمالیا در قرارداد حمل‌ونقل، نسبت به اشخاص ثالث درگیر در قرارداد که در معرض دعاوی صاحبان کالا هستند، قابل‌اعمال است.^{۴۷}

اشخاص مشمول تحدید مسئولیت در کنوانسیون، به‌طور جداگانه در ذیل بررسی می‌شوند:

41. Convention 1924, article 1.

42. شرط هیمالیا در بارنامه‌ها به‌منظور بهره‌مندی کارگران اسکله و اپراتورهای ترمینال از شرط تحدید مسئولیت گنجانده می‌شود. این شرط اساساً در بارنامه‌ها در جهت حمایت از اشخاص ثالث و افرادی که طرف قرارداد نیستند، درج می‌شود. ن.ک: Blaskovic, Igor, "Certain Legal Aspects of the Himalaya Clause in the Contract of International Carriage of Goods by Sea: A Critical Perspective on Legal Challenges Raised by the Clause under International Uniform Law and General Contract Law Principles", *Thesis (Master), University of Oslo, Faculty of Law*, 2013, (55 pages); Available at: <https://www.duo.uio.no/handle/10852/38410> (last seen 2015/3/3).

43. Damar, Duygu, "Willful Misconduct in International Transport Law", Springer, 2011, (316 pages), p. 162.

44. Service Providers

45. Vendors

46. John van der Puil & Arjan van Weele, *International Contracting: Contract Management in Complex Construction Projects*; 1st Edition; Imperial College Press, 2013, p. 341.

47. Blaskovic, Igor, Certain Legal Aspects of the Himalaya Clause in the Contract of International Carriage of Goods by Sea: a Critical Perspective on Legal Challenges Raised by the Clause under International Uniform Law and General Contract Law Principles, *Thesis (Master), University of Oslo, Faculty of Law*, 2013, pp. 6-7.

۴-۱. صاحب کشتی

به موجب بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۶، از جمله اشخاص ذی نفع نظام تحدید مسئولیت، صاحب کشتی است. کنوانسیون مزبور، واژه «صاحب کشتی» را دقیق تعریف نکرده و صرفاً به بیان مالک، اجاره کننده، مدیر و بهره بردار کشتی دریایما به عنوان مصادیق صاحب کشتی اکتفا کرده است. واژه صاحب کشتی در فرهنگ لغت به معنی شخص حقیقی یا حقوقی است که کشتی را در تملک دارد یا در کشتی شریک است.^{۴۸} این ابهام و خلأ باعث شده تا دولت های عضو، برداشت خود را از این واژه ارائه دهند. برای مثال، در قانون دریایی کانادا، حق تحدید مسئولیت به هر شخصی که نفعی در مالکیت کشتی داشته باشد، تسری پیدا می کند. در بریتانیا، واژه «صاحبان کشتی» شامل تمام کسانی است که در مالکیت عین یا منفعت کشتی ذی نفع هستند.^{۴۹} در قانون تحدید امریکا در ۱۸۵۱ از واژه مالک، تعریفی نشده است. رویه دادگاه ها نشان می دهد که صرف مالکیت کشتی نمی تواند دلالت بر منظور قانون کند. به عبارت دیگر، مالکیت، تنها عامل تعیین کننده برای اهداف قانون در بیان معنی صاحب کشتی نیست. از این رو مالک می تواند افراد متنوعی مثل سهام داران، مرتهن، فروشنده، مستأجر، معتمدان و نمایندگان دولت را شامل شود.^{۵۰} در کنوانسیون بونکر،^{۵۱} مفهوم صاحبان کشتی، قلمرو وسیع تری از کنوانسیون ۱۹۷۶ دارد. در ماده ۱ بند ۳ کنوانسیون مذکور، منظور از صاحب کشتی، مالک ثبت شده^{۵۲} کشتی است. مالک ثبت شده کشتی کسی است که سند مالکیت کشتی را در دست دارد. در صورتی که شخصی غیر از مالک ثبت شده بر کشتی مالکیت کامل داشته باشد، به این معنا که مسئولیت ناوبری، مدیریت و بهره برداری تجاری از طریق قرارداد اجاره بر کشتی داشته باشد، وی ذی نفع (بهره بردار) یا مالک موقت^{۵۳} نامیده می شود. لذا مسئولیت مالکان موقت در برابر اشخاص ثالث، برابر با مسئولیت مالکان قانونی کشتی است.^{۵۴}

۴-۲. نجات غریق

دومین ذی نفع، نجات غریق است که تسری حق تحدید مسئولیت به او، ابتکاری نوین در

48. *Black's Law Dictionary*

49. Martínez Gutiérrez, Norman A., *Limitation of Liability in International Maritime Convention: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, Routledge, IMLI Studies in International Maritime Law, 2012, pp. 23, 24.

50. Chan, Xia, *op. cit.*, pp. 1-2.

51. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER); Adoption: 23 March 2001, Entry into force: 21 November 2008.

52. Registered Owner: a person who has right of possession of the vehicle, as opposed to the party that has right of property. The party that has right of property is referred to as a lienholder, and in the event the registered owner fails to pay off the lien according to the agreed-to terms, the lienholder has the right to invoke repossession of the vehicle.

53. Demise Charter or Bareboat Charter

54. Dammar, Duygu, *op. cit.*, p. 175.

کنوناسیون ۱۹۷۶ تلقی می‌شود. نجات‌غریق، شخصی است که بدون داشتن رابطه خاص با کشتی و بدون اینکه از قبل با او قراردادی منعقد شده باشد، خدماتی را داوطلبانه ارائه می‌دهد. طرح ضرورت تسری تحدید مسئولیت به نجات‌غریقان در کنوانسیون ۱۹۷۶، به پرونده معروف کشتی توژو مارو^{۵۵} برمی‌گردد. در این پرونده، نجات‌غریقان در حال ارائه خدمات نجات به کشتی توژو مارو بودند که یکی از ناجیان درحالی‌که در تلاش برای تعمیر شکاف در ته کشتی بود، سهل‌انگاری کرد و انفجاری رخ داد که به تانکر، خسارت اساسی وارد کرد. پس از طرح دعوا جهت مطالبه خسارت، نجات‌غریقان مدعی تحدید مسئولیت خود شدند، لیکن دادگاه در سال ۱۹۷۲ و در رد ادعای آن‌ها بیان کرد که مطابق با شروط مورد توافق و تصویب‌شده عمل خواهد کرد. در نهایت، دادگاه طبق کنوانسیون حاکم در آن زمان (کنوناسیون ۱۹۵۷) تصمیم گرفت و مقرر کرد که کنوانسیون به نجات‌غریقان، حق تحدید مسئولیت اعطا نکرده است.^{۵۶} در کنوانسیون ۱۹۵۷ برای نجات‌غریق، بهره‌مندی از حق تحدید مسئولیت مقرر نشده بود لیکن در کنوانسیون ۱۹۷۶ آن‌ها صریحاً در محدوده افراد برخوردار از تحدید مسئولیت قرار گرفتند. این توسعه قلمرو در کنوانسیون ۱۹۷۶، نتیجه مستقیم پرونده توژو مارو در سال ۱۹۷۲ در جهت حمایت از آن‌ها بود. حق تحدید مسئولیت از جمله ابزارهای حمایتی برای نجات‌غریقان در کنار سایر ابزارهای حمایتی مثل برخورد ملایم با سهل‌انگاری نجات‌غریقان به‌شمار می‌رود.^{۵۷}

با پذیرش رایج‌بودن انجام عملیات مرتبط با کشتی، جلوگیری از وقوع هر توژو مارو دیگر و حمایت از منافع آن‌ها در پرتو کنوانسیون، ناجی‌غرق به این نحو تعریف می‌شود: هر شخصی که خدماتی را در ارتباط مستقیم با عملیات نجات‌غریق انجام می‌دهد. امروزه نجات‌غریقان می‌توانند از تحدید مسئولیت برخوردار باشند، حتی اگر خسارت، ناشی از غفلت یکی از اعضای تیم نجات‌غریق باشد.

۳-۴. مدیر و بهره‌بردار

عدم تعریف این دو واژه در کنوانسیون، خلأی ایجاد کرده که می‌تواند هم زمینه برای اختلاف‌نظر و دعوا ایجاد کند و هم مانعی بر سر اعمال یکنواخت و هماهنگ کنوانسیون باشد. تردید در مشمول‌بودن افراد، موجب تفسیرهای قضایی متفاوت دولت‌های عضو می‌شود.^{۵۸} تعریف این دو واژه در فرهنگ لغت از هم متمایز است. مدیر، شخصی است که در مقابل کارهای خاص مسئول است. بهره‌بردار، هر شخص یا ابزاری است که ابزار دیگر را قادر به کارکردن می‌کند.^{۵۹} اگرچه

55. Tojo Maru Case (1972 AC 242 HL).

56. *Ibid.*, p. 187.

57. Lansakara, Francis, "Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest", in: *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, vol. 6, pp. 1-4.

58. Norman A. Martinez Gutierrez, *op. cit.*, pp. 31, 32.

59. *Black's Law Dictionary*

این دو واژه معانی یکسانی ندارند، به جای یکدیگر به کار می‌روند. به نظر می‌رسد واژه بهره‌بردار، تمام افرادی را که رسماً در عملیات کشتی مداخله داشته باشند، تحت پوشش خود دارد. مرتبه معمولاً در مفهوم بهره‌بردار قرار نمی‌گیرد و به همین نحو، حق تحدید مسئولیت را ندارد، مگر بعد از اینکه کشتی را مالک شد. در این صورت، این اقدام به او امکان می‌دهد تا صاحب کشتی محسوب شود.^{۶۰} همچنین وقتی که کارگر اسکله، در طول بارگیری و تخلیه عملیات کشتی، کنترل کامل بر کشتی دارد، بهره‌بردار محسوب می‌شود.^{۶۱} نکته قابل‌ذکر این است که در کنوانسیون صرفاً مقرراتی در ارتباط با حق برخورداری از تحدید مسئولیت و شرایط ازدست‌دادن آن در مقابل اشخاص ثالث مقرر شده است. از این رو رابطه حقوقی بین بهره‌بردار یا مدیر و صاحب کشتی منحصراً تابع قرارداد بین آن‌هاست.^{۶۲} حتی در مقررات دریایی چین، واژه بهره‌بردار از کنوانسیون ۱۹۷۶ اقتباس شده است. با وجود این، قانون دریایی چین هم این واژه را تعریف نکرده است. این فقدان تعریف باعث بحث‌هایی در عرف قضایی دادگاه‌های چین شده است. برخی از دادگاه‌های چین، با استفاده از این فرصت، از استناد به تحدید مسئولیت، خودداری کردند. بهترین نمونه، پرونده‌ای^{۶۳} بود که در آن قاضی دادگاه دریایی مقرر کرد که به دلیل ابهام در رابطه با مفهوم بهره‌بردار، فرض اینکه خواننده، بهره‌بردار تلقی شده و مستحق برخورداری از تحدید مسئولیت باشد، نامناسب است.^{۶۴}

۴-۴. بیمه‌گر مسئولیت

عملاً هیچ صاحب کشتی، مدیر، بهره‌بردار، اجاره‌کننده یا حمل‌کننده‌ای بدون بیمه مسئولیت در حرفه کشتی‌رانی مداخله نمی‌کند. برخی مقررات خاص در کنوانسیون‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و قوانین داخلی، بیمه مسئولیت را اجباری کرده‌اند و امکان طرح دعوی مستقیم علیه بیمه‌گران مسئولیت وجود دارد. رابطه حقوقی بین بیمه‌گزار و بیمه‌گر، کاملاً تابع قرارداد بیمه و اصول حقوقی است که قرارداد بیمه، تابع آن است. از این رو بیمه‌گر، تعهدی به جبران خسارت بیمه‌گزار، فراتر از میزان تعیین‌شده در قرارداد ندارد و همچنین حق دارد به تمام دفاعیات موجود در قرارداد حمل و همچنین قرارداد بیمه استناد کند. وقتی اشخاص ثالث، مستقیماً دعوایی علیه بیمه‌گر مطرح کنند، او حق طرح این دفاع را دارد که مستحق تحدید مسئولیت است، مشروط به اینکه

60. Norman A. Martinez Gutierrez, *op. cit.*, p. 31.

61. Dammar, Duygu, *op. cit.*, pp. 176, 177.

62. *Ibid.*, p. 177.

63. *Zhoushan Tong TU Construction Co Ltd v. Dandong Jixiang; Shipping Co. Ltd. and Dandong Marine Shipping Co.*

64. Li, Kevin X, "Development of Maritime Limitation of Liability in China (1993-2011)", *Hong Kong Law Journal*; vol. 42, No. 1, 2012, (pp. 253-275), p. 256.

بیمه‌گذار، حق تعیین مسئولیت داشته باشد. در مواردی که بیمه مسئولیت، اجباری است، از جمله در کنوانسیون بونکر، حتی در صورتی که بیمه‌گذار، حق تعیین مسئولیت را از دست داده و مرتکب تقصیر عمدی شده باشد، بیمه‌گر، حق تعیین مسئولیت را دارد. با وجود این، بیمه رفتار عمدی بیمه‌گذار، در تضاد با نظم عمومی است. ولی در مواردی که بیمه مسئولیت، اجباری نیست، شرایط حقوقی بین بیمه‌گر، بیمه‌گذار و اشخاص ثالث و اثر رفتار عمدی بیمه‌گذار، بستگی به قرارداد بیمه و مقررات داخلی دارد. باین حال، در بیشتر مقررات داخلی، مانند قانون حقوق اشخاص ثالث در مقابل بیمه‌گران ۲۰۱۰ انگلیس،^{۶۵} به تبع کنوانسیون ۱۹۷۶، بیمه‌گر به اندازه بیمه‌گذار، یعنی فقط تا حدی که بیمه‌گذار مسئول است، مسئولیت دارد. بیمه‌گر به همان اندازه بیمه‌گذار مسئول است و در موارد رفتار عمدی بیمه‌گذار، حق تعیین مسئولیت خود را از دست خواهد داد. این امر علاوه بر آنکه امتیازی برای بیمه‌گران است، به ضرر آنها هم هست زیرا فراتر از آن، حق استناد به تعیین مسئولیت وجود ندارد.

در ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۶ ابتکاری دیگر به چشم می‌خورد که بیمه‌گر تا اندازه بیمه‌گذار از تعیین مسئولیت برخوردار می‌شود. این امر ناشی از این است که بیمه‌گر در وضعیت بدتر از بیمه‌گذار قرار نگیرد. در صورت عدم استحقاق بیمه‌گذار جهت استناد به تعیین مسئولیت، بیمه‌گر از تعیین مسئولیت برخوردار نخواهد شد مگر اینکه قرارداد بیمه، طور دیگری مقرر کرده باشد.^{۶۶}

۵-۴. اجاره‌کننده

اجاره‌کننده، یکی دیگر از افرادی است که مستحق تعیین مسئولیت است. واژه اجاره‌کننده، بسیار وسیع است و انواع مختلفی از قراردادهای اجاره را دربردارد. اجاره در بست کشتی برای سفری معین (قرارداد اجاره سفری)^{۶۷} یکی از قدیمی‌ترین اشکال قراردادهای اجاره کشتی است.^{۶۸} در این نوع اجاره، اجاره‌کننده کشتی، ناخدا و خدمه استخدام نمی‌کند. به علاوه اجاره‌کننده، مالک کشتی نمی‌شود.^{۶۹} مالک قانونی کشتی (ثبت شده) یا مالک موقت، امکان استفاده از کشتی را به اجاره‌کننده اجاره در بست برای سفری خاص می‌دهد.^{۷۰} نوع

65. UK Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010.

66. Güner-Özbek, Meltem Deniz; *op. cit.*, p. 217.

67. Voyage Charterparty

68. Dammar, Duygu, *op. cit.*, p. 179.

69. Giaschi, Christopher J., *Canadian Law of Carriage of Goods by Sea: An Overview*, Giaschi & Margolis, Vancouver, November 2004, p. 10; Available at: www.admiraltylaw.com/papers/carriage_of_goods_outline.pdf.

70. Dammar, Duygu, *op. cit.*, p. 179.

دیگر آن، قرارداد اجاره کشتی برای مدت معین (قرارداد اجاره زمانی)^{۷۱} است که همانند اجاره در بست کشتی برای سفری معین، مستأجر خدمه و ناخدا استخدام نمی‌کند. ناخدا و خدمه، مستخدم مالک کشتی باقی می‌مانند لیکن تابع دستورالعمل‌های اجاره‌کننده زمانی هستند.^{۷۲} تمایز بین اجاره کشتی سفری و زمانی در این است که اجاره کشتی زمانی برای مدت مشخص است، در حالی که اجاره کشتی سفری تنها برای سفری خاص است. در قرارداد اجاره زمانی، صاحب کشتی اجازه استفاده از تمام ظرفیت کشتی را به اجاره‌کننده زمانی می‌دهد. با این حال، برخلاف قرارداد اجاره سفری، صاحب کشتی، حمل و نقل کالا را بر عهده می‌گیرد. مدیریت دریایی و به عبارت دیگر، عملیات ناوبری به واسطه خدمه و ناخدا تحت نظارت صاحب کشتی است، در حالی که اجاره‌کننده حق دارد درباره استفاده بهینه از کشتی، دستورهای لازم را صادر کند.^{۷۳}

نوع دیگر، قرارداد اجاره دمیس یا بیروت^{۷۴} است که به موجب آن، بیشتر مسئولیت‌های قانونی مالک به اجاره‌کننده منتقل می‌شود.^{۷۵} اجاره‌کننده، تمام مدیریت و کنترل کشتی را بر عهده می‌گیرد، به این نحو که ناخدا و خدمه خود را روی عرشه کشتی می‌گمارد و تمام مخارج عملیاتی از جمله سوخت، خدمه، مخارج بندر، بیمه و بیمه بدنه را می‌پردازد.^{۷۶} دو واژه بیروت یا دمیس، اغلب به جای هم استفاده می‌شود. در این دو واژه، اجاره‌کننده کسی است که قراردادی برای خود منعقد می‌کند و کنترل، تسلط و ناوبری را به طور انحصاری و برای مدت موقت بر عهده می‌گیرد.^{۷۷}

از این رو اجاره‌کننده، مالک ظاهری یا جانشین مالک محسوب می‌شود و لذا مسئول قابلیت دریاوردی کشتی است. برخلاف انواع دیگر اجاره‌ها، در این نوع اجاره، اساساً حقوق و تعهدات مالکان و اجاره‌کننده‌ها تغییر می‌کند. اغلب مالکان کشتی از این نوع اجاره در جهت تحدید مسئولیت خود استفاده می‌کنند.^{۷۸} در اکثر پرونده‌های دادگاه‌های منطقه‌ای^{۷۹} در امریکا، این رویه قضایی ایجاد شده بود که صاحب کشتی به دلیل واگذاری استیلا و کنترل کامل کشتی، در مقابل آسیب‌های وارده به اشخاص ثالث، ناشی از عدم قابلیت دریاوردی کشتی، مسئول نیست. تنها در پرونده بیکر،^{۸۰} در این باره، برخلاف رویه قبلی تصمیم گرفته شد. قاضی دادگاه اذعان داشت

71. Time Charterparty

72. Giaschi, Christopher J., *op. cit.*, p. 10.

73. Dammar, Duygu; *op. cit.*, p. 179.

74. Demise Charterparty / Bareboat Charterparty

75. Chitty, John W., "Bareboat Charters: Can a Shipowner Limit Liability to Third Parties? Answers for Owners Attempting to Navigate the Unsettled Waters in the Eleventh Circuit", *Georgia State University Law Review*, vol. 25, Issue 2, 2008, (pp. 477-500), p. 2.

76. Giasch, Christopher J., *op. cit.*, p. 9.

77. Chitty, John W., *op. cit.*, p. 2, FN. 2.

78. *Ibid.*, pp. 1, 5, 7.

79. Circuit court is the name of court systems in several common law jurisdictions.

80. *Baker v. Raymond International, Inc.*

که قرارداد معتبری به‌عنوان اجاره بی‌ریوت وجود ندارد و حتی در صورت وجود، دادگاه نمی‌تواند این قرارداد را برای معافیت مالکان از مسئولیت در مقابل عدم قابلیت دریاوردی کافی بداند.^{۸۱}

نوع دیگر، اجاره جزئی^{۸۲} نام دارد. این نوع اجاره معمولاً برای کشتی‌رانی کانتینری استفاده می‌شود که شخص، حق استفاده از بخش خاصی از کشتی را دارد. درمورد برخورداری اجاره‌کننده جزئی از تحدید مسئولیت، اختلاف وجود دارد. این اختلاف، ناشی از این است که تحدید مسئولیت بر مبنای گنجایش کشتی محاسبه می‌شود، درحالی‌که در این نوع اجاره، تنها از بخشی از کشتی استفاده می‌شود.^{۸۳} در طرح پیش‌نویس کنوانسیون ۱۹۷۶ هیچ رهنمودی در این مورد پیش‌بینی نشده است. با درنظرگرفتن تفسیر مضیق از واژه اجاره‌کننده و دسترسی حق تحدید مسئولیت برای اشخاص ذی‌نفع در تمام کشتی، حق تحدید مسئولیت نسبت به اجاره‌کننده جزئی رد می‌شود. در پرونده *ناپولی*، قاضی دادگاه با درنظرگرفتن معنی عرفی اجاره‌کننده در پرتو هدف کنوانسیون حکم کرد که اجاره‌کننده جزئی در قلمرو مفهوم صاحب کشتی است و از این رو مستحق تحدید مسئولیت است. ریچ مونت با بررسی ماده ۹، ۱۱ و ۱۳ کنوانسیون اذعان کرد که اگر تضمین سپرده شود، فرض بر این است که تمام اشخاص ذی‌حق در تحدید مسئولیت، تضمین سپرده‌اند. منطقی نیست که مبنای تحدید، بسته به اینکه چه کسی آن را بپردازد، تفاوت داشته باشد. از این رو اعلام کرد که اجاره‌کننده جزئی، بر مبنای گنجایش تمام کشتی، حق تحدید مسئولیت را دارد.^{۸۴}

۵. شرط برخورداری ذی‌نفعان از تحدید مسئولیت در کنوانسیون ۱۹۷۶

ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ مقرر می‌کند: در صورتی که اثبات شود ضرر از فعل یا ترک فعل شخصی همراه با قصد ورود چنین ضرری ناشی شده یا فعل شخص از روی بی‌پروایی و با علم به احتمال ورود چنین ضرری انجام شده، شخص مسئول، مستحق تحدید مسئولیت نخواهد بود. همان طور که در قسمت ماهیت تحدید مسئولیت به‌طور مختصر اشاره شد، ملاک مندرج در کنوانسیون ۱۹۷۶ با توجه به شرایطی که در ماده ۴ کنوانسیون مقرر شده است، به‌سختی از سوی زیان‌دیدگان قابل اثبات است. در واقع، اصل بر عدم تقصیر صاحبان کشتی است. این ملاک غیرقابل نقض، از ماده ۱۳ پروتکل ۱۹۵۵ کنوانسیون ورشو^{۸۵} درباره یکنواخت‌سازی مقررات حاکم بر حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی ۱۹۲۹ اقتباس شده است.^{۸۶} انگلستان، معیار غیرقابل نقض تحدید مسئولیت را

81. *Ibid.*, pp. 26, 27.

82. Slot Charter

83. Dammar, Duygu, *op. cit.*, p. 179.

84. Martinez Gutierrez, Norman A., *op. cit.*, pp. 26, 27.

85. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Commonly Known as the Warsaw Convention.

86. Røsæg, Erik, *op. cit.*, p. 11.

پذیرفته است. در مقابل، کشورهایی که دارای ناوگان دریایی بزرگ هستند مانند چین و آمریکا، برای خود قوانین خاصی تدوین کردند. در این میان، چین ملاک شخصی را نپذیرفته است، بلکه تحدید مسؤلیت را صرفاً به استناد عدم قابلیت دریانوردی رد می‌کند در حالی که عکس این در کنوانسیون ۱۹۷۶ حاکم است یعنی هر دعوی که به علت عدم قابلیت دریانوردی باشد، ظهور بر این دارد که تابع تحدید مسؤلیت است مگر اینکه از روی بی‌پروایی و با علم صریح به نتایج آن حادثه رخ داده باشد.^{۸۷} در قانون آمریکا که معروف به قانون تحدید آمریکا ۱۸۵۱ است، در صورت داشتن علم یا آگاهی از فعلی که منتج به حادثه دریایی می‌شود، تحدید مسؤلیت، رد خواهد شد. در مورد صاحب کشتی شخصی، علم یا آگاهی از مشارکت شخصی وی در فعل یا آگاهی از شرایط منتج به حادثه دریایی ملاک است. در مورد شخص حقوقی که در پی استناد به تحدید مسؤلیت است، در صورتی که مأمور اداره‌کننده یا نظارت، علم یا آگاهی داشته باشد، تحدید مسؤلیت رد می‌شود. دادگاه در مواجهه با قصور صاحب کشتی در حفاظت از تجهیزات، قصور در به‌کارگیری ناخدا و خدمه شایسته برای کشتی و قصور در اتخاذ تلاش متعارف در کشف عامل حادثه‌ساز دریایی، تحدید مسؤلیت را رد خواهد کرد.^{۸۸} در کنوانسیون ۱۹۷۶ ضرورت شخصی‌بودن فعل یا ترک‌فعل شخص مسؤل پذیرفته شده است. مشخصه این عبارت فعل یا ترک‌فعل شخصی این است که قابل‌انتساب به شخص باشد. از این‌رو صاحب کشتی یا نجات‌غریق برای فعل یا ترک‌فعل خدمه یا نمایندگان خود در موارد عمدی مسؤل نیست، مگر فعل یا ترک‌فعل خدمه یا نمایندگان به شخص مسؤل قابل‌انتساب باشد. از جمله پرونده‌های مهم قابل‌ذکر، پرونده *تاسمان پوینیر*^{۸۹} است. در این پرونده، قرارداد اجاره از نوع اجاره زمانی^{۹۰} بود. کشتی به این علت که ناخدا مسیر دریانوردی نامناسبی انتخاب کرده بود، غرق شد. اجاره‌کننده‌ها در مقابل صاحبان کالاهای آسیب‌دیده، به تحدید مسؤلیت استناد کردند. دادگاه حکم کرد چون زیان وارده در نتیجه انتخاب نادرست ناخدا بود و اجاره‌کننده، تقصیر شخصی در این حادثه نداشت، اجاره‌کننده، مستحق تحدید مسؤلیت است.^{۹۱}

در مورد صاحبان کشتی که در قالب شخص حقوقی هستند، برای تشخیص فعل شخصی معمولاً از روش سلسله‌مراتبی استفاده می‌شود، بدین معنا که از مقام بالای شرکت یعنی مالک و هیئت ناظر شروع می‌شود.^{۹۲} در شرکت‌ها مدیران، مغز گرداننده و اراده شرکت هستند. در پرونده شرکت *بولتون علیه شرکت برادران گراهام*^{۹۳} قاضی دادگاه اذعان کرد که کسی می‌تواند خود

87. Li, Kevin X, *op. cit.*, p. 257 .

88. Force, Robert, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center publication, 2004, (242 pages), p. 139.

89. The Tasman Pioneer

90. Time Charterparty

91. Dammar, Duygu; *op. cit.*, pp. 170, 172.

92. Baatz, Yvonne, *Maritime Law*, Sweet & Maxwell, 2011, (642 pages), p. 287.

93. *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*

دیگر شرکت باشد که ذهن گرداننده و اراده شرکت باشد. با این حال، خدمه صرف نمی‌تواند به‌عنوان خودِ دیگر شرکت باشد. خودِ دیگر^{۹۴} باید کسی باشد که در مرتبه بالاتر ساختار مدیریتی قرار دارد. دادگاه کانادایی در پروند دریایی، عامل اصلی برای تمییز ذهن گرداننده از کارمندان معمولی را، اختیار انجام تصمیمات در موضوعات شرکت اعلام کرد.^{۹۵}

ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۷۶ شبیه ماده ۲۵ از کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ است. دادگاه تجدیدنظر در پرونده گلدمن علیه شرکت بین‌المللی هوایی تای،^{۹۶} فعل شخصی را حاکی از تصمیم پذیرفتن خطر یا بی‌تفاوت بودن نسبت به خطر بیان کرد. همچنین اثبات این امر که شخص مسئول، علم واقعی^{۹۷} به وقوع احتمالی حادثه داشته، در ماده ۴ ضروری است.^{۹۸} در ایران، نظر به الحاق به کنوانسیون ۱۹۷۶، در ماده ۴ کنوانسیون مذکور به دلیل استفاده از عبارت «بی‌احتیاطی با علم به ورود زیان» به جای «بی‌تفاوتی شدید با علم به ورود زیان»، همان ملاک کنوانسیون ۱۹۵۷ حاکم است.^{۹۹} واژه ضرر مذکور در ماده ۴ تمام انواع ضررها را شامل می‌شود: ضرر وارده به جان، جراحت بدنی، ضرر یا خسارت وارده به اموال و ضرر ناشی از تأخیر. تنها شمول ضررهای مقرر در ماده ۲ کنوانسیون، برخلاف قصد و هدف پیش‌نویسان کنوانسیون است. از سوی دیگر، دادگاه در پرونده معروف روز/۱۰۰ حکم کرد که شخص مسئول باید همان خسارت^{۱۰۱} را پیش‌بینی کند. در این پرونده، نواقصی در سیستم سوخت‌گیری رخ داده و کشتی غرق شده و تمام کالاهای کشتی از بین رفته بود. صاحبان کالا ادعا کردند که شخص مسئول، عمداً مرتکب این اقدام غیرقانونی شده بود، درحالی که دادگاه حکم کرد اجاره‌کننده موقت^{۱۰۲} به‌طور فاحش، اهمالگر بوده و این اقدام، ناشی از رفتار عمدی وی نبوده است. تبعات مرتبط با این نواقص، آلودگی شدید دریا بود، نه اینکه کشتی دچار واژگونی شود.^{۱۰۳} این شرط پیش‌بینی خسارت، الزاماً به این معنا نیست که شخص مسئول بداند که کشتی حتماً با کشتی دیگر برخورد می‌کند، بلکه همین که ظن به احتمال وقوع تصادم داشته باشد، کافی است. می‌توان گفت که اگر تصادم قابل‌پیش‌بینی باشد، به دنبال آن، ضرر و زیان هم به همین نحو قابل‌پیش‌بینی است. مطابق تصمیم اتخاذشده در پرونده لروت،^{۱۰۴} مدعی صرفاً باید اثبات کند صاحب

94. *Alter ego*

95. Dammar, Duygu, *op. cit.*, pp. 206, 207.

96. *Goldman v. Thai Airways International Ltd.*

97. Actual Knowledge

98. Baatz, Yvonne; *op. cit.*, p. 289.

۹۹. ایزاتلو و درگاهی؛ همان، ص ۴۹۳.

100. *MSC Rosa M Case*

101. The Same Damage

102. Demise charterer

103. Dammar, Duygu, *op. cit.*, pp. 172, 173.

104. *Leerort case*

کشتی قصد برخورد با کشتی دیگری را داشت یا از روی بی‌پروایی با علم به اینکه به ضرر منتهی می‌شود، عمل کرده است. این رویکرد در پرونده سینت جکیوس و گودر من^{۱۰۵} پذیرفته شده بود که علم به احتمال تصادم با کشتی دیگر برای محرومیت از تحدید مسئولیت کافی است. در این پرونده، درخواست تحدید مسئولیت پذیرفته نشد. این عدم پذیرش، ناشی از بی‌دقتی شخص مسئول در هدایت و کنترل کشتی در اطراف طرح محدوده تفکیک ترافیک^{۱۰۶} و تخلف از مقررات تصادم بود.^{۱۰۷} همچنین در پرونده ماریا^{۱۰۸} اجاره‌کننده کشتی، ماهیت خطرناک کالاها را به ناخدا یا صاحب کشتی اطلاع نداد و در برنامه مربوطه، کالاهای موضوع حمل، خطرناک توصیف نشد و به‌خاطر ماهیت خطرناک کالاها و تماس آن با آب، انفجاری رخ داد که خسارات زیادی در پی داشت. از آنجاکه اجاره‌کننده به شرایط حمل‌ونقل آشنایی داشت و می‌دانست که ممکن است چنین انفجاری رخ دهد و چنین خسارتی وارد شود، از حق تحدید مسئولیت محروم شد.^{۱۰۹}

۶. نوع کشتی

طبق کنوانسیون ۱۹۷۶، حق تحدید در ارتباط با دعوی مرتبط با کشتی‌های دریایما اعمال می‌شود. باین‌حال، دولت‌های عضو می‌توانند سیستم تحدید برای کشتی‌های ناوبری داخلی را مقرر کنند.^{۱۱۰} این مقرر، انگلیس را قادر ساخته که حق تحدید را بر تمام کشتی‌ها اعمال کند، اعم از اینکه کشتی قابلیت دریایمایی داشته یا نداشته باشد. سیستم‌های داخلی تحدید می‌تواند بر کشتی‌های کمتر از ۳۰۰ تن نیز اعمال شود. اگر کشوری عضو کنوانسیون باشد، کشتی‌های دریایما تابع مقررات کنوانسیون هستند. باین‌حال، هیچ محدودیتی برای دولت‌ها وجود ندارد که در صورت تمایل، کنوانسیون را بر کشتی‌هایی که قابلیت دریایمایی ندارند هم اعمال کنند. کنوانسیون بونکر، کشتی را تعریف کرده و نسبت به سایر کنوانسیون‌ها مفهوم وسیع‌تری را پذیرفته است. کشتی در نظر کنوانسیون مزبور، عبارت است از هر کشتی دریایما یا شناور از هر نوعی که برای حمل‌ونقل نفت یا هر کالای دیگری ساخته یا تنظیم شده است.^{۱۱۱} رویه قضایی در رابطه با اینکه کشتی چیست، مختلف است. به‌زودی دادگاه داخلی، از این مفهوم وسیع «هر کشتی یا شناور از هر نوع»، تفسیرهای مختلفی خواهد کرد. باین‌حال، اینکه هر کشتی بدون توجه به اندازه‌اش، فقط به شرطی

105. *Saint Jacques II and the Gudermes case*

106. Traffic Separation Scheme is an area in the sea where navigation of ships is highly regulated. It is meant to create lanes in the water and ships in a specific lane are all going in (roughly) the same direction.

107. Baughen, Simon, *Shipping Law*, Fifth Edition, Routledge, 2012, pp. 425-426.

108. *Maria Case*

109. Dammar, Duygu, *op. cit.*, p. 174.

110. Article 15 part 2 of convention 1976.

111. Luttenberger, Axel, Rukavina, Biserka, Rak, Loris, "Issues on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damages from Ships", 12th International Conference on Traffic Science, *Slovenian Society of Traffic Science*, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies, Portorož, 2009, p. 3.

که قابلیت دریاپیمایی را داشته باشد، مشمول مقررات مورد بحث باشد، بسیار وسیع است. محدودیت اساسی اعمال شده در تعریف، اشاره به واژه دریاپیمایی است. در مورد کشتی‌های تفریحی اختلاف شده است که آیا مشمول تحدید مسؤلیت هستند یا خیر. در پرونده ریچارد،^{۱۱۲} دادگاه احساس کرد که در نتیجه تحدید مسؤلیت صاحبان کشتی به ارزش کشتی بعد از حادثه، ناعدالتی اساسی ایجاد می‌شود. به دلیل ارزش ناچیز کشتی غرق شده یا شکسته، دادگاه اعلام کرد که تسری مسؤلیت تحدید مسؤلیت به کشتی‌های تفریحی، افراد زیان‌دیده را از بیشترین جبران خسارت، محروم می‌کند.^{۱۱۳} در سال ۲۰۰۶ دادگاه عالی کانادا، رأیی در پرونده /یزن^{۱۱۴} صادر کرد که مالک کشتی تفریحی، حق تحدید مسؤلیت طبق مقررات فدرال کانادا را نداشت.^{۱۱۵}

قانون ۱۸۵۱ آمریکا، هم نسبت به کشتی‌های دریاپیما و هم کشتی‌های مورد استفاده در رودخانه‌ها یا ناوبری داخلی که شامل کشتی‌های تفریحی نیز می‌شود، حاکم است.^{۱۱۶} ولی اعمال قانون تحدید آمریکا برای آن‌ها مشکل‌ساز است. نظر غالب این است که کشتی تفریحی در قلمرو این قانون قرار نمی‌گیرد. این نظر، مورد حمایت مقررات و تصمیمات قضایی هم هست.^{۱۱۷} این قانون، تنها ناظر به کشتی‌های تجاری است. از سوی دیگر، نظریه تحدید مسؤلیت، متضمن اهداف تجاری بوده و برای رفع نیازهای تجاری و پیشبرد صنعت دریایی تجاری داخلی وضع شده است. از همه مهم‌تر، مصلحت عمومی حکم می‌کند که زیان‌های زیان‌دیدگان، کاملاً جبران شود.^{۱۱۸}

اصلاحات متعددی بر قانون تحدید آمریکا صورت گرفته است. مطابق اصلاحیه ۱۸۸۶، این قانون بر صاحبان کشتی که در رودخانه‌ها یا ناوبری داخلی استفاده می‌شود، مثل کشتی‌های باری و کلک اعمال نمی‌شود. اگرچه کشتی‌های تفریحی در این مقرر ذکر نشده است، با توجه به اینکه این نوع کشتی‌ها صرفاً در ناوبری داخلی استفاده می‌شود، این‌گونه تلقی می‌شود که آن‌ها از قلمرو قانون استثنا شده‌اند.^{۱۱۹} در اصلاحیه ۱۹۳۶، سیستم گنجایش برای افزایش میزان جبران در آسیب‌های شخصی و فوت وضع شد که تنها قابل اعمال بر کشتی‌های دریاپیماست، نه کشتی‌های تفریحی.^{۱۲۰} با نگاه به بخش ۱۸۳(أ) میزان جبران، مبتنی بر کالاهای حمل شده کشتی است. این

112. *Richards v. Blake Builders Supply Co.*

113. O'Brien, Robert P., "Admiralty Jurisdiction over Pleasure Craft Torts", *Maryland Law Review*, vol. 36, Issue 1, 1976, (pp. 212 – 232), p. 229.

114. *Isen v. Simms*, [2006] S.C.J.NO.41.

115. Tetley, William, "Canadian Maritime Law", in: *International Maritime and Commercial Law Yearbook*, 2006, (pp. 12-42), p. 16.

116. 46 U.S.C. § 188.

117. Chan, Xia; *op. cit.*, p. 21.

118. Katz, Charles D., "Recognizing the Need For International Exclusion of Pleasure Craft from Limitation of Liability Statutes", *Fordham International Law Journal*, vol. 6, issue 3, 1982, (pages: 421-442), pp. 426, 428.

119. Chan, Xia; *op. cit.*, p. 22.

120. *Ibid.*, p. 22.

امر، خلاف قاعده به نظر می‌رسد که شمول قانون به کشتی‌های تفریحی تسری داده شود.^{۱۲۱} تعریف کاربردی از کشتی‌های تفریحی باعث استثنای کشتی‌های تفریحی از شمول مقررات تحدید مسئولیت می‌شود. هرگونه عدم پذیرش میان دولت‌ها، احتمال یکسان‌سازی را کاهش خواهد داد و موجب برخورد متفاوت با زیان‌دیدگان خواهد شد. قانون تحدید امریکا و دیگر قوانین دولت‌ها نیازمند به‌روزرشدن جهت یکنواخت‌سازی است.^{۱۲۲}

نتیجه

نظام تحدید مسئولیت، علی‌رغم اینکه با اهداف قواعد مسئولیت مدنی و اصل جبران کامل خسارت در تعارض است، به‌عنوان نهادی خاص در جهت مصلحت عمومی است. این نظام، قدمتی طولانی در حمل‌ونقل دریایی دارد. در واقع، حقی قانونی برای صاحبان کشتی است و به ذی‌نفعان امکان می‌دهد علی‌رغم میزان واقعی خسارت، مسئولیت خود را به مقادیر مقرر در کنوانسیون، محدود کنند، مشروط به اینکه شرایط مقرر در کنوانسیون را داشته باشند. ازجمله این شرایط، این است که نظام تحدید مسئولیت، صرفاً بر کشتی‌های دریایما اعمال می‌شود. در کنار این شرط باید شروط مقرر در ماده ۴ کنوانسیون رعایت شود. گفتنی است، استدلال مهم منتقدان در لغو این نظام، مشکلات مربوط به بیمه است. در نقد این استدلال و دفاع از پذیرش نظام تحدید مسئولیت به‌عنوان ابزاری در جهت حمایت صاحبان کشتی برای ورود به حوزه حمل‌ونقل دریایی می‌توان اذعان کرد که با لغو این نظام، هزینه‌های بیمه جهت بیمه‌کردن مسئولیت صاحبان کشتی افزایش خواهد یافت که این امر منجر به تحمیل هزینه‌های گزاف حمل‌ونقل بر ارسال‌کننده‌های کالا خواهد شد. متعاقباً، این امر می‌تواند به رکود بخش صنعت حمل‌ونقل دریایی در صورت افزایش هزینه‌ها منتهی شود. همچنین با توجه به افزایش قلمرو ذی‌نفعان آن در کنوانسیون ۱۹۷۶ نسبت به مقررات قبلی، گامی مؤثر در جهت پیشرفت حمل‌ونقل دریایی برداشته شده است تا افراد دخیل با آسودگی بیشتری وارد این حوزه خطیر شوند. به نظر می‌رسد با توجه به خلأهای کنوانسیون در تعریف جامع و مانع از افراد ذی‌نفع، امید است کمیته دریایی بین‌المللی با تجدیدنظر در این کنوانسیون، این خلأها را رفع کند، چون در پروتکل اصلاحی ۱۹۹۶ برای دعاوی راجع به اموال و جان یا آسیب‌های شخصی، دو نوع تحدید خاص مقرر شده است. این پروتکل اصلاحی صرفاً افزایش سقف برای تحدید مسئولیت مقرر کرده و در ارتباط با خلأهای کنوانسیون، راهکاری ارائه نداده است.

121. Katz, Charles D., *op. cit.*, p. 428.

122. *Ibid.*, p. 435.

منابع:

الف) فارسی

- ایزانلو، محسن و رامین درگاهی؛ «مروری بر اسناد بین‌المللی نظام عام تحدید کلی مسئولیت در حقوق دریایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۳.

ب) انگلیسی

- Baatz, Yvonne; *Maritime Law*, 2nd Edition, Sweet & Maxwell, London, 2011.
- Baughen, Simon; *Shipping Law*, 5th Edition, Routledge, New York, 2012.
- Berlingieri, Francesco, *The Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and the Protocol of 1996*, 1st Edition, Comité Maritime International, Antwerp, 2000.
- Billah, Muhammad Masum; Effects of Insurance's Absence or Presence on Maritime Liability Law with Special Reference to Cargo Liability and Oil Pollution Liability Regimes: An Economics Analysis, Thesis, University of Ottawa, 2009.
- Blaskovic, Igor; Certain Legal Aspects of the Himalaya Clause in the Contract of International Carriage of Goods by Sea: a Critical Perspective on Legal Challenges Raised by the Clause under International Uniform Law and General Contract Law Principles, Thesis (Master), University of Oslo, Faculty of Law, 2013.
- Bonner, Patrick J; "Limitation of Liability: Should It Be Jettisoned After the Deep-water Horizon?", *Tulane Law Review*, vol. 85:1, 2011.
- Castillo, Domingo G; "Limitation of Liability in Maritime Accidents: the Philippine Experience".
- Chen, Xia; *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law, and International Conventions*, Kluwer Law International, Boston, 2001.
- Chitty, John W., "Bareboat Charters: Can a Ship-owner Limit Liability to Third Parties? Answers for Owners Attempting to Navigate the Unsettled Waters in the Eleventh Circuit", *Georgia State University Law Review*, vol. 25, Issue 2, 2008.
- Cleton, Robert; "Limitation of Liability for Maritime Claims", in: *Essays on International & Comparative Law in Honour of Judge Erades*, The Hague 1983.
- Damar, Duygu; "Willful Misconduct in International Transport Law", Springer, 2011.
- Force, Robert; *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center Publication, 2004.

- Gauci, Gotthard; "Limitation of Liability in Maritime Law: An Anachronism?", in: *Marine Policy*, vol. 19, issue 1, 1995.
- Giaschi, Christopher J., "Canadian Law of Carriage of Goods by Sea: An Overview", *Giaschi & Margolis*, Vancouver, November 2004.
- Güner-Özbek, Meltem Deniz; "The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Hamburg Studies on Maritime Affairs", Springer, vol. 12, Chapter 5, 2008.
- Katz, Charles D., "Recognizing the Need for International Exclusion of Pleasure Craft from Limitation of Liability Statutes", *Fordham International Law Journal*, vol. 6, issue 3, 1982.
- Killingbeck, Serge; "Limitation of Liability for Maritime Claims and Its Place in the Past Present and Future: How Can It Survive?", *Southern Cross University Review*, vol. 3, 1999.
- Lansakara, Francis, "Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest", in: *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, vol. 6.
- Li, Kevin X., "Development of Maritime Limitation of Liability in China (1993–2011)", *Hong Kong Law Journal*; vol. 42, No. 1, 2012.
- Luttenberger, Axel, Rukavina, Biserka, Rak, Loris, "Issues on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damages from Ships", 12th International Conference on Traffic Science, *Slovenian Society of Traffic Science*, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies, Portorož, 2009.
- Martínez Gutiérrez, Norman A.; *Limitation of Liability in International Maritime Convention: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, Routledge, IMLI Studies in International Maritime Law, 2012.
- Matison, Katie Smith, "Comparison of Shipowners' Limitation of Liability Schemes", *Lloyd's Maritime Training Programme*.
- O'Brien, Robert P., "Admiralty Jurisdiction over Pleasure Craft Torts", *Maryland Law Review*, vol. 36, issue 1, 1976.
- Qingyue, Xu, "Limitation of Liability the Developments, Problems and Future", *Thesis, World Maritime University*, Sweden, 2000.
- Røsæg, Erik, "Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge", *Thesis, Scandinavian Institute Of Maritime Law*, University of Oslo, 2012.
- Smeele, Frank, "The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008 Hamburg Studies on Maritime Affairs", Chapter 6, *International Civil Litigation and the Pollution of the Marine Environment*, Springer, vol. 16, 2010.
- Stephen M. Calde, "An Overview of Maritime Law", *Pennsylvania Bar Institute*, 2012.
- Taheri, Kourosh, "Limitation of Liability for Maritime Claims: Multiple

-
- Perspectives and Legal Implications”, *Thesis, Lund University, Faculty of Law*, 2013.
- Tetley, William, “Canadian Maritime Law”, in: *International Maritime and Commercial Law Yearbook*, 2006.
 - Van der Puil, John & Van Weele, Arjan; *International Contracting: Contract Management in Complex Construction Projects*; 1st Edition; Imperial College Press, 2013.
 - Windahl, Jesper, “Global Limitation of Maritime Claims and The Brussels Regulation”, in: *Journal of Law and Economics*, vol. XLIV, No. 6, 2009.
 - <http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html> (last seen 2015/8/12).