

## Ensuring Access to Courts for Seafarers: Examining Iran's Admiralty Court

**Zahra Sadat  
Sharegh** \*

Ph.D, International Law, University of Tehran, Tehran, Iran

**Hosein  
Rezazadeh** 

Assistant Professor, International Law, University of  
Mazandaran, Babolsar, Iran

### Abstract

Seafaring is one of the risky jobs that needs more support and attention from governments and the international community. Human rights apply at sea as they do on land. Since the abuse of human rights at sea is not as tangible as it is on land, it has not received much attention from the international community. However, due to the importance of the role of shipping in international trade and, consequently, the role of seafarers in this industry, this group should be given more attention. Accordingly, international organizations and non-governmental organizations (NGOs) such as ILO (International Labor Organization) pave the way for protecting seafarers' rights by developing international documents.

The most important international document by the ILO is the Maritime Labor Convention. The Maritime Labor Convention (2006) is often described as the "Seafarers' Labor Rights Charter". This convention places responsibility on the flag state and the port state as well as the labor supply state.

The unfavorable working conditions of seafarers, due to the temporary nature of their work and the lack of effective implementation of domestic and international laws by the flag state, put seafarers in a bad situation. Seafarers' rights depend on where the ship is registered. Examining the policies of the governments that grant convenience flags and paying attention to the cases in which even the seafarers' basic rights are ignored, it is evident that joining international documents on behalf of these

\* Corresponding Author: miss.sharegh71@gmail.com

**How to Cite:** Sharegh, Z. S., Rezazadeh, H., (2023), "Ensuring Access to Courts for Seafarers: Examining Iran's Admiralty Court", The Quarterly Journal of Public Law Research, 24(78), 83 -118. doi: 10.22054/QJPL.2022.64411.2695

governments is a tool for them to present a positive image in the international community.

On one hand, lack of implementation of a monitoring mechanism on seafarers' rights and international agreements and documents leads to the violation of international obligations. On the other hand, the seizure of ships by the coastal states for various reasons and detention of the crews, in a country whose laws are not familiar, may further result in the violation of seafarers' rights. Whereas the expansion of the use of convenience flags places more prominence on the role of the coastal government to enforce the rights of seafarers.

The coastal government plays an important role in observing the rights of seafarers based on the Convention on the Law of the Sea, the Maritime Labor Convention, and the Tokyo and Paris Memorandum. In addition, for the effective implementation of seafarers' rights, there are international organizations such as FAO, IMO, and ILO that aid in this path, in addition to better and more cooperation with non-governmental organizations such as the "Human Rights at Sea".


Obviously, rights have a limited value if it is not implemented in practice. So how can seafarers guarantee the implementation of their rights? Or in case of violation, how is it possible to compensate? As said before, the rights of seafarers are described in international conventions and treaties, the ILO conventions allow seafarers to learn about their rights and encourage the government to implement laws and regulations to protect them, but the mentioned documents lack a guarantee to oblige governments to implement them and so, there is no monitoring and reporting mechanism for human rights violations at sea. The monitoring mechanism should be available for the crew to sue the violation of their human rights.


It seems that the establishment of competent maritime courts and the possibility of access to these courts can guarantee the observance of seafarers' rights. Although the establishment of competent courts is an important step in promoting respect for human rights, the establishment of competent courts will not be effective without experts who are familiar with the rules of international law and the law of the seas. There is hope that the establishment of the Maritime Court along with the approval of the "Commercial Shipping Law" will improve the respect and enforcement of seafarers' rights in Iran. It is better for the judges and experts of this specialized court to be familiar with the principles and rules of international law of the seas and other branches related to international law, including human rights. In other words, the establishment of courts with exclusive jurisdiction and the presence of judges and legal experts with sufficient knowledge in the field of international law of the seas and familiarity with the principles and rules of international law can have a significant impact on

protecting the rights of seafarers. In this paper, we use the descriptive-analytical method and library resources as well as electronic resources such as books, articles, theses, and official conferences related to the subject (regional and international) in Persian and English languages.

**Keywords:** Seafarers' Rights, Human Rights, Access to Court, Admiralty Court, Iran Admiralty Court

## تضمین دسترسی به محاکم برای دریانوردان با نگاهی بر دادگاه دریایی ایران

زهرا سادات شارق \*  دانش‌آموخته دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه تهران، تهران، ایران

حسین رضازاده  استادیار حقوق بین‌الملل دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

### چکیده

تضمین اجرای حقوق بشر در دریا به اندازه خشکی دارای اهمیت می‌باشد. از آنجایی که عدم رعایت حقوق بشر در دریا به ملموسی آنچه در خشکی اتفاق می‌افتد نیست لذا توجه چندانی را از جامعه بین‌المللی دریافت نمی‌کند. اما با توجه به اهمیت نقش کشتی‌رانی در تجارت بین‌الملل و به تبع نقش دریانوردان در این صنعت، باید این قشر مورد توجه بیشتری قرار گیرند. دریانوردان، هم بعنوان نوع بشر و هم بعنوان کارگر از حقوقی برخوردار هستند اما حقوق آنها از یک طرف توسط دولت صاحب پرچم نادیده انگاشته می‌شود و از طرف دیگر امکان نقض حقوقشان توسط دولت ساحلی نیز وجود دارد. بدیهی است اجرای حق به اندازه وضع حق دارای اهمیت است. دریانوردان چگونه باید اجرای حقوقشان را تضمین نمایند؟ یا در صورت نقض از چه طریقی امکان جبران خسارت وجود دارد؟ بنظر می‌رسد ایجاد محاکم دریایی صالح و امکان دسترسی به این محاکم می‌تواند رعایت حقوق دریانوردان را تضمین کند. تصویب لایحه ایجاد دادگاه دریایی در ایران نیز از جمله اقداماتی است که می‌تواند نقش راهبردی را برای تضمین رعایت حقوق دریانوردان داشته باشد. لذا در طی دو گفتار ابتدا حق دسترسی به دادگاه تبیین و سپس راه تضمین این حقوق در حقوق بین‌الملل و سپس در دولت جمهوری اسلامی ایران بررسی می‌شود.

واژگان کلیدی: حقوق دریانوردان، حق دسترسی به دادگاه، دادگاه صالح، دادگاه دریایی ایران.

## مقدمه

کشیرانی، صنعت پیچیده‌ای در سطح بین‌المللی است. فعالیت کشیرانی یک موضوع چندسطحی است که باید از طریق مذاکرات مستمر بین حکومت‌ها در سطح ملی، فراملی و منطقه‌ای ارتقا یابد.

ماده ۲ کنوانسیون سازمان بین‌المللی کار در مورد کار دریایی<sup>۱</sup> مصوب سال ۲۰۰۶ میلادی (از این پس اختصاراً «کنوانسیون کار دریایی» نامیده می‌شود) (این کنوانسیون از ۲۰ اوت ۲۰۱۳ لازم‌الاجرا شد) دریانورد را اینچنین تعریف می‌کند: «هر فردی که استخدام می‌شود، بکار گرفته می‌شود یا در عرشه کشتی کار می‌کند.» عبارت دیگر دریانوردان، کارگرانی هستند که بر روی کشتی‌ها در تجارت داخلی و بین‌المللی فعالیت می‌کنند که بخش مهمی از اقتصاد جهان را تشکیل می‌دهد. بیش از ۸۰ درصد تجارت جهان از طریق کشیرانی صورت می‌گیرد و لذا منطقی است دریانوردانی که بر روی عرشه کشتی‌های تجاری کار می‌کنند، نقش مهمی در اقتصاد جهانی داشته باشند.<sup>۲</sup>

از زمان تاسیس سازمان بین‌المللی کار، این نهاد بیش از ۱۸۶ مقاله‌نامه در مورد حقوق استخدامی و اجتماعی کارگران تصویب کرده که بیش از ۴۱ مورد آن مربوط به حقوق دریانوردان می‌شود. اکثر این مقاله‌نامه‌ها نتوانستند حقوق دریانوردان را آن‌طور که مدنظرشان بود، تأمین کنند. اما مهم‌ترین سند بین‌المللی، کنوانسیون کار دریایی است. کنوانسیون کار دریایی (۲۰۰۶)<sup>۳</sup> اغلب بعنوان "منشور حقوق کار دریانوردان" توصیف می‌شود. کنوانسیون مذکور مسئولیت‌هایی را بر عهده دولت صاحب پرچم، دولت صاحب بندر و همچنین دولت عرضه‌کننده نیروی کار قرار داده است.

شرایط نامساعد کار دریانوردان به دلیل ماهیت موقت کارشان و عدم اجرای مؤثر قوانین داخلی و بین‌المللی توسط دولت صاحب پرچم، دریانوردان را در وضعیت بدی قرار

1. The Maritime Labor Convention, 2006.

2. Paul Bauer, "The Maritime Labor Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Right, or an Impediment to True Reforms?", Chicago Journal of International Law, Vol. 8, No. 2, (2008), at 640.

۳. جمهوری اسلامی ایران در ۲۳ خرداد ۱۳۹۳ به این کنوانسیون پیوست.

می‌دهد. رها کردن دریانوردان در دریا بدون پرداخت دستمزد یا بازگرداندن آنها به سرزمین‌هایشان مصداق نقض فاحش حقوق بشر آنها محسوب می‌شود. در جلسه‌ای که در ماه آوریل ۲۰۲۱ در کمیته سه‌جانبه سازمان بین‌المللی کار<sup>۱</sup> که بر اساس کنوانسیون کار دریایی تشکیل شد، فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل<sup>۲</sup> بر موقعیت آسیب‌پذیر دریانوردان تاکید و نماینده کارگران به این موضوع اشاره داشت که فرقی نمی‌کند کشتی در لیست سیاه یا سفید قرار داشته باشد، مهم آن است که در پایان مدت قرارداد دریانوردان بتوانند به کشورشان بازگردند. در حالی که کشورها در اجرای تعهداتشان بر اساس اسناد بین‌المللی شکست خوردند<sup>۳</sup> حقوق کار دریانوردان بستگی زیادی به آن دارد که کشتی در کجا ثبت می‌شود.<sup>۴</sup> در پرونده‌ای دادگاه بیان داشت: «... دریانورد در کشتی در دریای آزاد محبوس شده و در موقعیت آسیب‌پذیری قرار دارد...»<sup>۵</sup> هرچند اسناد بین‌المللی تعهداتی را

---

۱. کمیته سه‌جانبه تخصصی کنوانسیون کار دریایی بر اساس ماده ۱۳ کنوانسیون مذکور متشکل از نمایندگان کشورهای تصویب‌کننده کنوانسیون کار دریایی، نماینده‌ای از طرف مالکان کشتی‌ها و نماینده‌ای از طرف کارگران می‌باشد. در واقع این نهاد دارای صلاحیتی خاص برای ارزیابی مداوم استانداردهای مربوط به حقوق دریانوردان می‌باشد.

Available at: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labor-convention/special-tripartite-committee/lang--en/index.htm>.

۲. فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل یک اتحادیه بین‌المللی است که خود متشکل از ۶۷۰ اتحادیه از ۱۴۷ کشور می‌باشد که هدف عمده آن، ارتقای احترام به حقوق بشر کارگران است.

The International Transport Workers' Federation, (ITF), available at: <https://www.itfseafarers.org/en/about-us>.

3. ILO Press Release, "UN Task Force Should Probe Why Governments Failed to Fulfill Obligations to Seafarers During Pandemic", (2021), available at: <https://www.itfseafarers.org/en/news/un-task-force-should-probe-why-governments-failed-fulfill-obligations-seafarers-during>.

۴. در توافقنامه دریانوردان پنج موضوع باید لحاظ شود: نام و آدرس کارفرما، جزئیات حقوق و طول مدت قرارداد، دستمزد، بیمه درمانی و حق بازگشت به سرزمین؛

Luke Wheeler, "5 Basic Rights You have Under a Seafarer's Employment Agreement", Yachting, (2011), available at: <http://www.yachting-pages.com/content/crew-corner-rights-under-sea.htm>.

5. United States District Court, jerry ramos v. spiliada maritime corporation, M/V SPILIADA, (1990), available at: <https://www.courtlistener.com/opinion/2253190/castillo-v-spiliada-maritime-corp/>?

بر عهده دولت‌ها قراردادها اما اجرای این تعهدات نیازمند اقدامات داخلی برای نظارت بر اجرای این قواعد است.

از یک طرف دولت صاحب پرچم تعهدات خود را نسبت به دریانوردان نادیده می‌گیرد و از طرف دیگر، توقیف کشتی توسط دولت ساحلی به دلایل متعدد و بازداشت خدمه در کشوری که آشنا به قوانین آن نیستند، می‌تواند منجر به نقض حقوق دریانوردان شود. همچنین توجه به این موضوع که کنوانسیون حقوق دریاها فرآیند آزادسازی سریع کشتی را تنها در موارد معدودی پیش‌بینی کرده است، توجه به وضعیت دریانوردان و دسترسی آنها به محاکم برای حفاظت از حقوقشان بسیار مهم جلوه می‌کند. همچنین دریانوردان علاوه بر حقوق بشر، به واسطه کارگر بودنشان صاحب حقوقی خاص هستند. بدیهی است حق، ارزشی محدود دارد اگر در عمل اجرا نشود. اگرچه حقوق دریانوردان در کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی توصیف شده است اما این حقوق در سطح ملی اجرا می‌شوند. لذا همانطور که موربی در کتاب «عناصر حقوق بشر در کشتی‌رانی» بیان می‌دارد: «زمان آن فرارسیده است تا گام مهمی برای ارتقای حقوق دریانوردان اتخاذ کنیم»<sup>۱</sup> تاسیس محاکم با صلاحیت اختصاصی و وجود قضات و کارشناسان حقوقی با اطلاعات کافی در حوزه حقوق بین‌الملل دریاها و آشنا به اصول و قواعد حقوق بین‌الملل می‌تواند تاثیر بسزایی برای حفاظت از حقوق دریانوردان داشته باشد.

در صورت نقض حقوق دریانوردان، مشخص نیست که چه سازکار ملی یا بین‌المللی برای حفاظت از حقوق دریانوردان فراهم شده است. لذا در پی پاسخ به این پرسش‌ها هستیم که توسعه حقوق بشر چه نقشی بر حفاظت از حقوق دریانوردان داشته است؟ وضعیت حقوق دریانوردان در کشور ساحلی چگونه می‌باشد و چگونه می‌توان رعایت حقوق آنها را تضمین کرد؟ بعبارت دیگر دریانوردان از چه طریقی می‌توانند حقوق خود را احیا کنند؟ آیا در ایران دادگاهی برای استماع به دعاوی دریانوردان پیش‌بینی شده است؟ در صورت مثبت بودن پاسخ، صلاحیت دادگاه دریایی ایران، تاچه حد است؟ در

1. D, Moreby, *The Human Element in Shipping* (London: Seatrade Publications, 1975) at 30.

نوشتار پیش‌رو نویسنده بر آن است که تبیین نماید چگونه اقدامات داخلی دولت‌ها از طریق ایجاد امکان دسترسی دریانوردان به محاکم صالح می‌تواند اجرای حقوقشان را تضمین کند. لذا در طی دو گفتار ابتدا حق دسترسی به دادگاه را تبیین و سپس راه تضمین این حقوق در حقوق بین‌الملل و سپس در دولت جمهوری اسلامی ایران بررسی می‌شود.

### ۱. دسترسی به دادگاه برای دریانوردان

دریانوردانی که بر روی عرشه کشتی کار می‌کنند معمولاً دارای تابعیت‌های گوناگونی هستند که یک گروه از خدمه را تشکیل می‌دهد.<sup>۱</sup> دریانوردان علاوه بر حقوق کار مانند سایر انبای بشر از دو دسته حقوق مدنی و سیاسی و حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برخوردار هستند. علاوه بر این، دریانوردان بواسطه شرایط ویژه شغلی‌شان از حقوق ویژه‌ای نیز بهره‌مند هستند.

تمامی دولت‌ها استانداردهای حقوق بشری در اعلامیه جهانی حقوق بشر و میثاقین را پذیرفته‌اند. این اسناد دربرگیرنده حقوق اساسی بشر هستند. اما ماهیت خاص کار دریانوردان نیازمند حمایتی ویژه‌تر بود که همین امر سازمان‌های بین‌المللی را بر آن داشت تا به تدوین مقرراتی در مورد حفاظت از حقوق کار دریانوردان پردازد. علاوه بر کنوانسیون کار دریایی (۲۰۰۶)، در نتیجه همکاری بین سازمان بین‌المللی کار و سازمان بین‌المللی دریاهای، دستورالعمل رفتار عادلانه با دریانوردان در سال ۲۰۰۶ ارائه شد.<sup>۲</sup> هرچند سند اخیر الزام‌آور نبود اما گام مهمی در حمایت از حقوق دریانوردان محسوب می‌شود. همچنین کد استانداردهای بین‌المللی و رویه‌های پیشنهاد شده برای ارزیابی در حوادث دریایی (کد ارزیابی خسارات) در سال ۲۰۰۸، توسط سازمان بین‌المللی دریاهای تهیه و حقوق دریانوردان را از جنبه‌های مختلف در صورت وقوع حوادث مورد ارزیابی قرار

1. Abbas Tavazonizadeh, *Seafarers Labour Law and the Duties of Governments*, (Tehran: Asrare Danesh, 2014) at 64.

2. IMO, A1/B/2.06(a), *Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident*, (2006).



داده<sup>۱</sup> و در نهایت در سال ۲۰۱۰ لازم الاجرا شد.<sup>۲</sup> پرواضح است صرف تدوین اسناد بین‌المللی حقوق بشری هرچند بسیار دقیق تدوین شده باشند، مادامی که ضمانت اجرایی برای رعایت آن لحاظ نشده باشد، مثمر ثمر نخواهد بود. بدیهی است دسترسی به دادگاه صالح و شایسته بهترین راه تضمین حقوق اعطا شده است.

حق دسترسی به دادگاه و دیوان، یک عنصر اساسی برای حفاظت از حقوق بشر و حاکمیت قانون است. حق دسترسی به دادگاه صالح به معنای آن است که تمام افراد باید دسترسی برابری به سیستم حقوقی و قضایی داشته<sup>۳</sup> و از حق به رفتار برابر توسط مقامات قضایی و حقوقی برخوردار باشند.

در صورت وقوع حوادث در دریا بویژه زمانی که منجر به آسیب به دولت ساحلی گردد، مانند آسیب به محیط زیست، دریانوردان نگون‌بخت گزینه در دسترس دولت ساحلی برای مطالبه خسارتشان از دولت صاحب پرچم هستند. در واقع دولت ساحلی از این اقدام بعنوان روشی برای اعمال فشار مضاعف بر مالک کشتی استفاده می‌کند تا بتواند خسارتش را جبران کند. حال آنکه تعهدات حقوق بشری‌شان را نسبت به دریانوردان با این اقدام نقض کرده‌اند.<sup>۴</sup> در این میان وضعیت دریانوردانی که بر روی کشتی‌هایی کار می‌کنند که پرچم مصلحتی برافراشته‌اند یا به فعالیت‌های غیرقانونی مانند ماهیگیری غیرقانونی مشغول هستند، وخیم‌تر است.

کشتی‌هایی که دچار چنین حوادثی می‌شوند معمولاً کشتی‌ها با پرچم مصلحتی هستند

1. IMO, MSC.255(84), The Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), (2008).

۲. در چهل و هشتمین جلسه کمیته امنیت دریایی سازمان بین‌المللی دریاهای در می سال ۲۰۰۸، کد ارزیابی خسارت را تهیه کرد که از طریق ماده ۲۱(۱) کنوانسیون سولاس و فصل یازدهم (۱) کنوانسیون مذکور کد ارزیابی خسارت لازم الاجرا شد. ر.ک: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Casualties.aspx>

3. Right to Access Court.

4. Faezeh Zavareh Tabatabai, Accelerating the Liberation of Ships and Crews in the 1982 Convention on the Law of the Sea, M.Sc. Thesis, University of Tehran: Faculty of Law and Political Science, (1999), at 9.

که فاقد استانداردهای تعریف شده بین‌المللی می‌باشند که نه تنها کشتی بلکه دریانوردان نیز مورد حمایت قرار نمی‌گیرند. رویه قضایی گویای آن است که دولت‌های صاحب پرچم غالباً هیچ‌گونه حمایتی از خدمه‌اش ارائه نمی‌دهند؛ چنانچه در پرونده‌های متعددی از جمله اریکا<sup>۱</sup> و تاسمان اسپریت<sup>۲</sup> شاهد آن بودیم که آزادی خدمه و کاپیتان کشتی تنها پس از مداخله سازمان بین‌المللی دریا و نهادهای دریایی اروپایی صورت گرفت.<sup>۳</sup> لذا حقوق دریانوردان در ابعاد مختلف از طرف دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی نقض می‌شود. توقیف کشتی به اشکال مختلف می‌تواند منجر به سلب آزادی دریانوردان می‌شود. در پرونده ویرجینیا، پاناما بعنوان دولت صاحب پرچم به ماده ۷۳(۳) کنوانسیون حقوق دریاها استناد کرد که بیان می‌دارد: «مجازات دولت ساحلی برای نقض قوانین ماهیگیری و مقررات منطقه انحصاری اقتصادی نباید منجر به حبس شود...»؛ پاناما بیان داشت «خدمه‌هایی که توسط گینه بیسائو روی عرشه کشتی ویرجینیا تحت نظر نیروی نظامی چهار ماه بدون دادرسی قانونی بازداشت بودند تا زمانی که پاسپورتشان در ژانویه ۲۰۱۰ به آن‌ها بازگردانده شد، حضورشان در گینه بیسائو لازم نبود و به هیچ دادرسی منصفانه‌ای دسترسی نداشتند.»<sup>۴</sup>

پاناما همچنین اشاره کرد که قانون گینه‌بیسائو حبس را به‌عنوان مجازات برای نقض قوانین ماهیگیری‌اش لحاظ نکرده است. دولت پاناما اما استدلال کرد که: «اگرچه خدمه در زندان نبودند، توقیف پاسپورتشان برای بیش از چهار ماه منجر به عدم توانایی آن‌ها برای ترک گینه‌بیسائو شد. لذا می‌توان آن را حبس دفاکتو یا بازداشت خودسرانه دانست که

1. Tracing Vessel Ownership – the Erika Case, 2013, available at: <https://officerofthewatch.com/2013/10/01/tracing-vessel-ownership-in-case-of-accidents-the-erika-case>.

2. Tasman Spirit - Crude Oil Tanker, 2003, available at: <http://www.vesseltracking.net/ship/tasman-spirit-7404669>.

3. Rodger MacDonald, "International Federation of Shipmasters' Associations, Criminalisation in Shipping", (2005), IFSM 34th Annual General Assembly, p.6.

4. ITLOS rep, Panama v. Guinea-Bissau, The M/V "Virginia G" Case, (2013), para. 298.

نقض حقوق اساسی دریانوردان بود.<sup>۱</sup> لذا ماده ۷۳(۳) کنوانسیون حقوق دریاها را نقض کرده است. اما گینه بیسائو این اتهام را نپذیرفت و بیان داشت هیچ مجازاتی علیه خدمه اعمال نکرده است. نگه داشتن خدمه در کشتی در بندر بیسائو را نمی توان نقض حقوق بشر آن ها دانست. چراکه هیچ ادعایی برای آسیب فیزیکی در طول استقرارشان در بندر بیسائو وجود نداشت. همچنین خدمه هر زمانی که می خواستند می توانستند کشتی را ترک کنند، گارد ساحلی از ترک کشتی جلوگیری می کرد نه خدمه کشتی؛<sup>۲</sup>

دیوان معتقد بود که عبارت ماده ۷۳(۳) بسیار دقیق است. این ماده بیان می دارد: «مجازات دولت ساحلی برای نقض قوانین و مقررات ماهیگیری در منطقه انحصاری اقتصادی نباید شامل حبس... یا سایر اشکال مجازات اعدام باشد.» لذا قانون گینه بیسائو را نمی توان نقض این ماده دانست. به نظر دیوان، اقدامات محدودیتی که توسط گینه بیسائو در رابطه با خدمه در طول مدت کوتاهی که از آغاز توقیف کشتی ویرجینیا در دریا و نگاه داشتن کشتی در بندر بیسائو بطول انجامید را نمی توان حبس تلقی کرد چون خدمه برای ترک کشتی آزاد بودند. دلیل جلوگیری از ترک گینه بیسائو هرچه که بوده (عدم ارائه پاسپورت به خدمه) نمی توان حبس محسوب کرد.<sup>۳</sup> در حالی که در پرونده مونته کرفو<sup>۴</sup> و کموک<sup>۵</sup> دریانوردان و رئیس در کشور توقیف کننده حضور داشتند و پاسپورتشان از آنها گرفته شده بود. دیوان این مورد را بازداشت و حبس تلقی کرد حال آنکه در این پرونده چنین نبود. این بدان معنا است که دیوان در هر پرونده بسته به اوضاع و احوال تصمیم اتخاذ می کند.

حال که نمونه هایی ذکر شد، واضح است که توقیف کشتی در اغلب موارد منجر به سلب آزادی دریانوردان می شود؛ در حالی که حق آزادی و امنیت از جمله حقوق اساسی

1. Ibid.

2. Ibid. paras. 299-304.

3. Ibid. paras, 305-311.

4. ITLOS rep, Seychelles v. France, The "Monte Confurco" Case, Prompt Release, (2000), paras.90.

5. ITLOS rep, Panama v. France, The "Camouco" Case, Prompt Release, (2000), para.59.

مهم در اعلامیه جهانی حقوق بشر است. طبق ماده ۵(۱) کنوانسیون اروپایی حقوق بشر حق آزادی از دو عنصر ناشی می‌شود، یعنی اولاً یک شخص را نمی‌توان به طور خودسرانه از آزادی‌اش محروم کرد و ثانیاً مشروعیت در این ماده مقدم بر بازداشت و توقیف است لذا هرگونه بازداشت و توقیف نیازمند یک اساس قانونی است. این التزام که اساس حقوقی برای محرومیت از آزادی باید وجود داشته باشد، مربوط به هر دو جنبه محرومیت از آزادی (مشروعیت ذاتی و مشروعیت رویه‌ای) است؛ یعنی توصیف دلایلی که محرومیت از آزادی را توجیه کند و طی کردن فرآیند داخلی (که می‌تواند از حقوق بین‌الملل نیز ناشی شود) که بازداشت و توقیف بوسیله آن اعمال شود. صرف نظر از اینکه اساس قانونی حاکم بر محرومیت از آزادی؛ قاعده حقوق بین‌المللی است یا قانون داخلی، متضمن شروط شکلی است. مبنای قانونی برای محرومیت از آزادی باید بعنوان پیش شرط وجود داشته باشد.<sup>۱</sup> اصل حاکمیت قانون که از اهمیت بسزایی در مورد محرومیت از حق آزادی وجود دارد، باید رعایت شود. از طرف دیگر، در مورد بازداشت و توقیف کشتی دو کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۲ و کنوانسیون بازداشت کشتی ۱۹۹۹ توسط کشورها باید مدنظر قرار گیرد. نظر به آنچه گفته شد، دسترسی به دادگاه صالح راه‌حلی کارآمد محسوب می‌شود هم برای دولت به منظور حفظ وجه بین‌المللی‌اش در اجرای تعهدات (منظور اجرای تعهدات در اسناد حقوق بشری است) هم برای دریانوردان که بتوانند نه تنها از حقوقشان در دولت ساحلی دفاع کنند بلکه بتوانند احقاق حقوق پایمال شده‌شان را در سیستم قضایی مطالبه کنند. بی‌فایده نخواهد بود تا برخی از حقوق دریانوردان (اعم در دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم) را مورد ارزیابی قرار دهیم.

#### ۱-۱. حق دریافت دستمزد عادلانه<sup>۲</sup>

حق کار کردن و دریافت دستمزد عادلانه در اعلامیه جهانی حقوق بشر و میثاق حقوق اقتصادی اجتماعی و فرهنگی (۱۹۶۶) مورد شناسایی قرار گرفت. بر اساس سند اخیر:

1. ECtHR report, Garabayev v. Russia, App no 38411/02, (2007), para.87.

2. Right to Fair Wages.

«هر کس حق دارد تا از شرایط کار عادلانه و مساعد و درآمدی برابر با کار با ارزش مساوی و بدون هیچ نوع تمایزی بهره‌مند شود...»<sup>۱</sup>

پرونده پالت علیه انگلستان از جمله پرونده‌های مربوط به پرداخت دستمزد است که در دیوان اروپایی حقوق بشر مورد توجه قرار گرفته است. در پرونده مذکور کارفرما به دلیل استفاده از سند جعلی برای استخدام، از پرداخت حقوق خودداری کرد. اما بنا بر رأی دیوان اروپایی حقوق بشر، حتی اگر کارگر بصورت غیرقانونی استخدام شده باشد نباید حقوق اولیه و اساسی‌اش نقض گردد. در واقع هر کس در مقابل کاری که انجام می‌دهد مستحق دستمزد است.<sup>۲</sup> نکته جالب در این رأی آن بود که علی‌رغم کسب نامشروع شغل توسط خدمه، دیوان اروپایی حقوق بشر وی را مستحق دریافت حقوقش دانست. این موضوع در مورد دریانوردانی که معمولاً از مهاجران غیرقانونی هستند از اهمیت بسزایی برخوردار است. لذا در صورتی که دریانوردان از بین مهاجران غیرقانونی به استخدام دربیایند نمی‌توان به این بهانه حقوق از جمله حق دریافت دستمزدشان را نادیده گرفت.

در مورد آنکه دستمزد شامل پرداخت چه چیزی می‌شود، محاکم اختیارات موسعی دارند. در پرونده آروسا استار، قاضی پرونده رأی داد: «دستمزد شامل موارد ذیل می‌گردد: انعام، کمک‌هزینه خرید آذوقه، بیمه ملی؛ در صورتی که برای پرداخت توافق شود به وسیله مالک پرداخت شود، هزینه لازم برای امرار معاش و دستمزد بابت کار انجام شده».<sup>۳</sup> اما در پرونده‌های بعدی این مصادیق توسعه پیدا کردند بطوری که در پرونده آروسا کروم دادگاه دستمزد دریانوردان را شامل منافع اجتماعی، بیمه سلامت می‌داند.<sup>۴</sup> در پرونده وست پرت دستمزد را شامل هزینه برگشت به سرزمین نیز می‌داند.<sup>۵</sup> این آرا تنها مصادیقی را بیان می‌کنند و جنبه حصری ندارند؛ حقوق دریانوردان باید به نحوی تعیین گردد که علاوه بر

1. The International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, 1966, Art.7.

2. ECtHR, Paulet v. the United Kingdom, App.no 6219/08, (2014), para.69.

3. The Arosa Star, Lloyd's Rep. 396, 1959, No. 70513.

4. Allgemeine Treuhand, AG v Owners of the Arosa Kulm, The Arosa Kulm, (1960), No. 2., 18963 [1960] 1 Lloyd's Rep. 97 (PDAD, Jan 11, 1960)

5. The Westport (No. 4) 1968 WL 23238, 1968, Lloyd's Rep. 559 (PDAD, Nov 7.

سختی کار شرایط اقتصادی را مدنظر قرار دهد. بر همین اساس کنوانسیون کار دریایی امکان تغییر در میزان حداقل حقوق دریانوردان را با مشورت با نمایندگان دریانوردان و مالکان کشتی را فراهم کرده است.<sup>۱</sup> در طی نشست‌هایی که در ۲۰ نوامبر سال ۲۰۱۸، بین فدراسیون کارگران حمل‌ونقل بین‌المللی و اتاق بین‌المللی کشتی‌رانی با حمایت سازمان بین‌المللی کار در ژنو برای بررسی حداقل دستمزد در کنوانسیون ۲۰۰۶ کار دریایی<sup>۲</sup> برگزار شد، نرخ جدید افزایش ۴٫۵ درصدی برای سه سال آینده را تعیین کردند. بر اساس تصمیم این جلسه از ۱ جولای ۲۰۱۹، ۶۱۸ دلار، ۱ ژانویه ۲۰۲۰، ۶۲۵ دلار و از ۱ ژانویه ۲۰۲۱، ۶۴۱ دلار به دریانوردان پرداخت می‌شود. هرچند مالکان کشتی با این افزایش دستمزد موافق نبودند اما نهایتاً مورد قبول نمایندگان دریانوردان و مالکان قرار گرفت.<sup>۳</sup>

بنا بر گزارش اتحادیه کارگران حمل و نقل، در بیشتر موارد این امکان وجود دارد که حتی برای ماه‌ها یا سال‌ها به دریانوردان حقوقی پرداخت نشود. خدمه با تهدیدات و تعهدات پوچ مواجه می‌شوند. حتی در مواردی ممکن است به اتهام انجام فعالیت تروریستی یا قاچاق کالا توسط مالک کشتی متهم گردند و به این بهانه بازداشت و نهایتاً بدون پرداخت حقوقشان رها شوند و کشتی با نیروی کار جدید به سفرش ادامه می‌دهد.<sup>۴</sup> این در حالی است که پرداخت حقوق دریانوردان از آنچنان اهمیتی برخوردار است که مقاله‌نامه‌های متعدد (۱۰۰) (۱۹۵۱)، ۱۳۱ (۱۹۷۰) و ۹۵ (۱۹۴۹)) سازمان بین‌المللی کار به آن اختصاص یافته است. پرونده کپرتن از جمله پرونده‌های مورد توجه مربوط به رهاسازی دریانوردان بدون پرداخت دستمزد است.

در سال ۲۰۰۴، کشتی نفتکش کپرتن توسط نیروی دریایی نیجریه در آب‌های

1. Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006), regulation.2. 2(6).

2. Guideline B2.2.3 – Minimum wages, MLC, 2006.

بدون خدشه به اصل مذاکرات جمعی بین کارگر و کارفرما، هر دولت عضو باید پس از رایزنی با نمایندگان مالک کشتی و دریانوردان، فرآیندی را برای تعیین حداقل دستمزد دریانوردان تعیین نماید. نمایندگان سازمان دریانوردان و مالکان کشتی باید در عملیات چنین فرآیندی مشارکت نمایند.

3. Agreement on Minimum Wage for Seafarers, 2018.

4. ITF, What to Do If Your Wages Have not been Paid?, 2020, available at: <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/if-your-wages-have-not-been-paid-0>.

سرزمینی نیجریه توقیف شد. مالک تضمین کرد که به زودی توقیف برداشته می شود و آنها بر روی عرشه کشتی حفظ خواهند شد (این در حالی بود که کشتی سال قبل از آن توسط کمپانی فرانسوی به مالک جدید فرانسوی اش فروخته شد و از می سال ۲۰۰۳ حقوق خدمه پرداخت نشده بود). اما خدمه از کمبود مواد غذایی، آب آشامیدنی و سوخت کافی رنج می بردند. آنها اما به امید دریافت حقوق معوقشان بر روی عرشه کشتی ماندند. در فوریه سال ۲۰۰۴ وضعیت وخیم تر شد. نیروهای پلیس آنها را به حمل غیرقانونی نفت که از لوله های انتقال نفت برداشت کرده بودند، متهم کردند. این اتهام منجر به انتقال دریانوردان به زندان شد. وضعیت دریانوردان بسیار پیچیده بود چراکه در همین حین وکلای دو مالک سابق و فعلی درصدد بودند تا هر یک موکل خود را از این مسئولیت تبرئه و بر عهده دیگری قرار دهد و دریانوردان را مجرم معرفی کنند. در طول ۲۱ ماهی که در زندان بودند تنها از طرف فدراسیون کارگران حمل و نقل و مؤسسات مذهبی مورد حمایت قرار گرفتند.<sup>۱</sup>

نهایتاً در ۳۰ نوامبر ۲۰۰۵ خدمه تنها با پرداخت قسمت کمی از حقوقشان از زندان آزاد شدند بدون آنکه خسارت روحی و جسمی شان که بصورت ناعادلانه به آنها وارد شده بود جبران شود.<sup>۲</sup> این پرونده حاکی از نقض های فاحش حقوق بشری است که در دریا صورت می گیرد. علاوه بر نقض حق پرداخت دستمزد، نقض ممنوعیت رفتار تحقیرآمیز و ترذیلی، نقض حق دادرسی و دسترسی به دادگاه از برجسته ترین نقض هایی است که علیه دریانوردان صورت گرفت. اگر چنین نقض هایی در خشکی علیه کارگران صورت می گرفت این امکان برای آنها وجود داشت تا از طریق اقامه دعوا در محاکم داخلی درصدد جبران برآیند اما در مورد دریانوردانی که هرکدام از کشورهای مختلفی هستند، چگونه می توانند حق شان را مطالبه کنند؟ موارد نقض حقوق دریانوردان توسط دولت صاحب پرچم بسیار است اما همین یک نمونه خواننده را آگاه می سازد. در مورد نقض

1. ILO, Capbreton 1, 2004, Available at: [https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p\\_lang=en&p\\_abandonment\\_id=18&p\\_search\\_id=190414163755](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=18&p_search_id=190414163755)

2. Ibid.

حقوق دریانوردان توسط دولت ساحلی، خالی از لطف نیست.

## ۱-۲. آزادسازی سریع

کنوانسیون حقوق دریاها و سایر اسناد بین‌المللی از جمله *مارپول* به دولت ساحلی اختیار تدوین مقرراتی برای مقابله آلودگی دریا در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی را اعطا کرده که این اختیارات عمدتاً منجر به نقض حقوق دریانوردان می‌شود. البته کنوانسیون حقوق دریاها، فرآیند آزادسازی سریع را نیز پیش‌بینی کرده است. اکثر پرونده‌هایی که نزد دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مطرح می‌شود مربوط به آزادسازی سریع کشتی و دریانوردان است. در پرونده‌های مربوط به آزادسازی سریع، دیوان حفاظت از حقوق افراد را مدنظر داشته است. در پرونده کاموک و مونته گروفو؛ دیوان، تفسیر موسعی از مفهوم "بازداشت" خدمه و رئیس کشتی ارائه داد. مقامات فرانسوی دادرسی را علیه رئیس کشتی آغاز کردند و از وی خواستند تا پاسپورتش را تحویل دهد و روزانه خودش را به مقامات محلی معرفی کند. این پرسش مطرح شده بود که آیا این فرآیند منجر به بازداشت این فرد شده تا فرآیند آزادسازی سریع ذیل ماده ۲۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها اجرا شود. دیوان در آرای صادره معتقد بود که بازداشت صورت گرفته است چرا که رئیس در موقعیتی نبود که بتواند محل دادرسی را ترک کند.<sup>۱</sup>

در پرونده اخیر، قاضی تروس در نظریه مخالفش بیان داشت که توجه به حقوق بشر در دادرسی‌ها از جمله دادرسی عادلانه و عدالت در رابطه با ماده ۷۳(۲) کنوانسیون حقوق دریاها در رأی دیوان در پرونده مونته گروفو، توسعه حقوق بین‌الملل، در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها محسوب می‌شود اگرچه همچنان باید بیش از این توسعه یابد.<sup>۲</sup> در واقع بنظر قاضی تروس؛ دیوان بین‌المللی حقوق دریاها بهتر است برای توسعه، صلاحیت

1. ITLOS rep, Seychelles v. France, The "Monte Confurco" Case, Prompt Release, (2000), p. 90 & ITLOS rep, Panama v. France, The "Camouco" Case, Prompt Release, (2000), para.71.

2. ITLOS Rep, Panama v. France, The "Camouco" Case, (2000), Dissenting Opinion of Judge Treves.



اجرای حقوق بشر را مورد توجه قرار دهد. وی بیان می‌دارد آزادسازی سریع و تعیین وثیقه مالی باید از طریق فرآیند دادرسی عادلانه تعیین شود. همچنین به نظر این قاضی، عدم مطابقت با ماده ۷۳(۲) در پرتو حقوق بشر و دادرسی عادلانه بوده است. در پرونده آزادسازی سریع، کاربرد غیرضروری زور برای توقیف کشتی و نقض دادرسی عادلانه و حقوق بشر در پرونده از جنبه‌های مختلف مورد توجه است. بطور خاص فقدان دادرسی عادلانه ادعای نقض آزادسازی سریع را توجیه می‌کند حتی در صورتی که زمان زیادی سپری نشده است. بنابراین کاربرد غیرضروری زور در توقیف کشتی، نقض حقوق بشر و دادرسی عادلانه عناصری هستند که باید در تعیین میزان وثیقه معقول لحاظ شوند.<sup>۱</sup>

در پرونده‌های *جون تریدر*، *سنت وینسنت و گرنادینز* علیه گینه بیسائو و پرونده *هوشیمارو* بین ژاپن و روسیه، آزادسازی دریانوردان مطرح شد. در پرونده *جون تریدر* اگرچه پاسپورت دریانوردان توسط دولت توقیف کننده به مالکشان بازگردانده شد دیوان بیان کرد که دریانوردان هنوز در گینه بیسائو و تحت صلاحیت آن بودند.<sup>۲</sup> اگرچه در پرونده *جون تریدر*، محدودیت آزادی حرکت رئیس برداشته شد، دیوان متذکر گردید که رئیس و خدمه هنوز در فدراسیون روسیه بودند، دیوان تصمیم گرفت که رئیس و خدمه باید آزاد باشند تا بدون قید و شرط این کشور را ترک کنند.<sup>۳</sup> دلیل آنکه چرا دیوان بر آزادی رئیس و خدمه تأکید کرد حتی در وضعیتی که در آن بر اساس ماده ۲۹۲ تحت توقیف هستند ممکن است حذف موانع احتمالی، بوروکراسی و سایر عوامل و انتقال کشتی باشد. در واقع اهمیت دیوان برای آزادسازی سریع دریانوردان، حاکی از توجه به حفاظت از حقوق دریانوردان می‌باشد.

به نظر می‌رسد، اگرچه عبارت "حقوق بشر" در ماده ۷۳(۲)(۳) بکار نرفته است اما بصورت ضمنی بر حفاظت از حقوق دریانوردان اشاره دارد. در این رابطه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها بیان می‌دارد: «تعهد به آزادسازی سریع کشتی و خدمه متضمن تعهدات

1. Ibid.

2. ITLOS Rep, Saint Vincent and the Grenadines v Guinea-Bissau, The 'Juno Trader' Case, (2000)

3. ITLOS Rep, Japan v. Russian Federation, Tomimaru Case, (2007), para.25.

ابتدایی بشریت و دادرسی منصفانه است. التزام به آنکه وثیقه یا سایر اشکال تضمین مالی باید مستدل باشد حاکی از آن است که عدالت یکی از اهداف این مقرر است.<sup>۱</sup> تعیین میزان مبلغ وثیقه دارای اهمیت بسزایی است. چراکه وثیقه باید به حدی باشد که دولت صاحب پرچم قادر به پرداخت باشد.<sup>۲</sup> حال که اهمیت دسترسی به دادگاه برای دریانوردان نمود یافت، سوالی که مطرح می‌شود آن است که چه گزینه‌هایی در این باره پیش روی دریانوردان است؟

## ۲. سازوکار رعایت حقوق دریانوردان

در گفتار پیشین، مواردی چند از حقوق دریانوردان مورد ارزیابی قرار گرفت اما مسئله مهم تضمین رعایت حقوق دریانوردان است. توسل به محاکم صالح زمانی اهمیت پیدا می‌کند که شرایط کار یا زندگی دریانوردان با استاندارد کاری بین‌المللی و حقوق بشر منطبق نبوده و دریانورد برای احقاق حقش به دنبال نزدیک‌ترین و مناسب‌ترین محکمه صالح می‌باشد. فرض کنید یک اختلاف توسط دریانورد فیلیپینی که بر روی عرشه کشتی که پرچم لیبریا را برافراشته و بوسیله کمپانی آلمانی مالکیت و اداره می‌شود و بین بنادر آسیا و آمریکا کشتی‌رانی می‌کند در دادگاه کدام کشور می‌تواند طرح گردد؟ در این صورت چهار دولت صلاحیت رسیدگی دارند. دولت صاحب پرچم، دولت صاحب بندر، دولتی که

1. Ibid. para. 267-277.

۲. یکی از مهمترین پرونده‌ها در مورد تعیین میزان وثیقه، پرونده منگوراس علیه اسپانیا که در دیوان اروپایی حقوق بشر مطرح شد. رای دیوان حاوی نکته مهمی در مورد رویه قضایی ایتلوس بود که گویای کاهش میزان وثیقه می‌باشد. در رویه قضایی ایتلوس برای تعیین وثیقه چند عامل را مدنظر قرار می‌دهد: ۱- شدت جرم رخ داده؛ ۲- مجازات وضع شده یا قابل وضع بر اساس قوانین دولت توقیف کننده تا حدی که اصل تناسب با شدت جرم رعایت شود؛ ۳- ارزش کشتی و کالاهای توقیف شده؛ ۴- میزان وثیقه وضع شده بوسیله دولت توقیف کننده و شکل آن؛ اما در پرونده مونته کنفرکو، ایتلوس بیان می‌دارد که این عوامل جنبه حصری ندارند. لذا در پرونده منگوراس، دیوان اروپایی حقوق بشر بیان می‌دارد، وقایع پرونده باید در تفسیر ماده ۵(۳) لحاظ شود. استاندارد حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های اساسی بصورت برابر و ضرورتاً ارزیابی نقض ارزش‌های اساسی جوامع دموکراتیک باید در کنار یکدیگر بررسی شود. در وضعیت‌هایی مانند پرونده منگوراس علیه اسپانیا محیط زیست باید در تعیین میزان وثیقه لحاظ شود.

Mangouras v. Spain, (Application no 19776/92) ECtHR, 2010, pp.58-64.

نیروی کار ارائه می‌دهد و دولت مالک یا کنترل‌کننده کشتی؛ تعیین این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که کنوانسیون کار دریایی تعیین صلاحیت دادگاه را به صلاح‌دید دولت‌ها واگذار کرده است.

قرارداد استخدام حاکی از وجود یک رابطه استخدامی بین دریانورد و مالک کشتی است. روابط استخدامی معمولاً فراملی هستند و هم به صلاحیت دریایی و هم صلاحیت کاری مربوط است. صلاحیت دریایی پیچیده است. بطور مثال در صورتی که دو کشتی حمل بار با یکدیگر تصادم کنند، صلاحیت برای حل و فصل اختلاف بر اساس پرچم یکی از دو کشتی تعیین می‌شود یا حتی دولت ثالث، در صورت توافق بین طرفین چون صلاحیت برابر دارند. آزادی دریانورد برای انتخاب بین صلاحیت دولت صاحب پرچم، دولت عرضه‌کننده نیروی کار و دولت صاحب بندر باید بر اساس ابزار حقوق بین‌الملل تأیید شود.

دولت عرضه‌کننده نیروی کار باید صلاحیت حفاظتی‌اش را در مورد دریانوردان اعمال کند. در پرونده پینگ، مداخله دولت چین باعث آزادسازی دریانوردان شد. این پرونده نشان می‌دهد که دولت عرضه‌کننده نیروی کار و دولت مالک کشتی قادر به ارزیابی اختلافات در ورای سرزمین هم هستند.<sup>۱</sup> در پرونده *لدور* دریانوردان سوری به محاکم دولت صاحب بندر برای حل مشکلات دسترسی یافتند.<sup>۲</sup> حال آنکه دریانوردان فیلیپینی نتوانستند در پرونده اس‌اس *نروژ* به محاکم آمریکا دسترسی یابند.<sup>۳</sup> کنوانسیون کار دریایی باید راهکاری بیندیشد تا از دریانوردان خارجی بدون تبعیض حمایت شود. بعبارت دیگر، دولت‌های عضو باید تضمین کنند که دریانورد خارجی بصورت برابر و بدون تبعیض به محاکم دسترسی یابند. برای هر دریانوردی دسترسی به صلاحیت برابر و

1. Gang Chen & Desai Shan, *Labor Rights of Merchant Seafarers Held Hostage by Pirates*, Current Issues in Maritime and Transport Law (Italy: Bonomo Editore, 2016) at 5.

2. Ibid.

3. SS Norways, Norwegian Cruise Line, (2003), available at: <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MAB0703.pdf>.

نامحدود شرط اساسی حقوق کار همچنین حفاظت از حقوق بشر دریانوردان است. "انجمن آمریکایی عدالت" یک انجمن ملی داوطلبانه است که اعضایش در اینگونه پرونده‌ها از حقوق مدنی خواهان، حقوق استخدامی و سایر حقوق این افراد حمایت می‌کنند. دریانوردی نیز از جمله مشاغل آسیب‌پذیری هستند که بخش حقوق دریایی انجمن آمریکایی عدالت، وکالت و نمایندگی آنها را می‌پذیرد.<sup>۱</sup>

بنظر انجمن آمریکایی؛ تصمیم محاکم، دریانوردان را از حقوقشان محروم می‌کند. همچنین تاریخ طولانی آسیب دریانوردان و خانواده‌هایشان، به دادگاه در حفاظت از حقوق دریانوردان کمک می‌کند. در پرونده‌ای، انجمن عدالت آمریکایی دادگاه را به توجه بیشتر به حقوق دریانوردان دعوت کرد. کنگره و دادگاه از حقوق دریانوردان برای اجرای حقوقشان بر اساس قانون دستمزد دریانوردان و قانون جونز (قانون جونز توسط کنگره برای حمایت بیشتر از دریانوردان برای پرداخت خسارت بر اساس قانون دریایی و حق به دادرسی عادلانه آنها تصویب شد) حمایت می‌کنند. کنگره دسترسی به دادگاه را برای اجرای قانون دستمزد به دلیل نابرابری قدرت مذاکره بین مالک کشتی و دریانورد و کنترل مالک بر کشتی و شروط قرارداد استخدام را ضروری می‌داند.<sup>۲</sup>

در پرونده‌ای دادگاه بیان داشت که حفاظت از دریانوردان شامل حق دسترسی به محاکم ایالات متحده آمریکا می‌شود. «در واقع هدف فایده رساندن به عمل دریانوردان در کشتی‌های خارجی می‌باشد و درهای محاکم فدرال را به روی دریانوردان خارجی بگشاید. چنین مقرره‌ای برای دریانوردان آمریکایی لازم است تا جبران خسارت خود را در محاکم ایالات متحده آمریکایی دنبال کنند.»<sup>۳</sup> دادگاه ادامه می‌دهد بین حق دریانورد برای دسترسی به محاکم آمریکا و شرط داوری در قرارداد استخدام، تعارض وجود دارد. در چنین مواردی کنگره محاکم را به سمت حفاظت از حقوق دریانوردان راهنمایی کرده

1. The US Department of Justice, Available at: <https://www.justice.gov>.

2. US Supreme Court, Vitalii Pysarenko v. Carnival Corporation, App. No. 14-1004, Carnival Cruise Lines, (2014), para.8.

3. US Supreme Court, Strathearn S.S. Co v. Dillon, 252 U.S. 348, 354, (1920), Section 4.

است.<sup>۱</sup> در پرونده آتلانتیک علیه تون سند، قاضی توماس تأکید کرده که: «دادگاه باید از حقوق و منافع دریانوردانی که تحت قیمومت بخش دریایی قرار دارند، حفاظت کند. در مجموع هدف، توسعه حفاظت از حقوق دریانوردان است نه تضییق آن».<sup>۲</sup> با توجه به این موارد، گزینه‌های پیش روی دریانوردان برای احقاق حقوقشان مورد توجه قرار می‌گیرد.

## ۱-۲. دولت صاحب پرچم

بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، هر کشتی باید پرچم تنها یک کشور را برافراشته نماید. در غیر این صورت نمی‌تواند حمایتی را بر اساس حقوق بین‌الملل بدست آورد. کنوانسیون حقوق دریاها با عدم تعیین شرایط دقیق اعطای تابعیت و لزوم وجود رابطه اصیل، امکان ثبت آزاد را فراهم کرد. بر اساس ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها، دولت صاحب پرچم صلاحیت و کنترل بر موضوعات اداری، فنی و اجتماعی اعمال می‌کند. مصادیق این ماده جنبه تمثیلی دارند و نه حصری؛ چراکه صلاحیت دولت صاحب پرچم در موضوعات امنیت دریایی، پیشگیری از آلودگی و حفاظت از محیط زیست دریایی و حفاظت از دریانوردان توسعه یافته است. اما دولت‌های اعطاکننده پرچم مصلحتی معمولاً انگیزه و توانایی کافی برای اعمال صلاحیت در این موضوعات را ندارند. اگرچه دولت صاحب پرچم اکثر کنوانسیون‌های مربوط به امنیت دریانوردان و مقاوله‌نامه‌های سازمان بین‌المللی کار را تصویب می‌کنند اما معمولاً اقدامات کافی برای مطابقت با این استانداردها را اتخاذ نمی‌کنند و تصویب این اسناد صرفاً برای کسب وجهه مثبت بین‌المللی است.<sup>۳</sup>

بنابراین چون دولت صاحب پرچم مسئولیت اصلی را در رابطه با کشتی و خدمه آن بر عهده دارد، بدیهی است برای طرح شکایت نیز گزینه اول پیش روی دریانورد است. دولت صاحب پرچم صلاحیت اساسی و اصلی را بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها در مورد

1. US Supreme Court, Ibid. 2014, para.10.

2. US Supreme Court, Certiorari to the United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit, Atlantic Sounding co., inc., et al., v. Townsend, (2009).

3. Pengfei Zhang et al., "Navigating Seafarer's Right to Life Across the Shipping Industry", Marine Policy, (2018), Vol. 99, No. 2, at 81.

شکایت‌ها و ادعاها بر روی عرشه کشتی اعمال می‌کند. حتی اگر دولت صاحب پرچم، اصلی‌ترین گزینه دریانوردان باشد اما معمولاً گزینه مناسبی به دلایل عملی محسوب نمی‌شود. چراکه برای دریانوردان دسترسی به صلاحیت دولت صاحب پرچم مشکل است. عامل دیگر، حمایت ضعیفی است که قوانین این کشورها از دریانوردان بعمل می‌آورند.

## ۲-۲. دولت صاحب بندر<sup>۱</sup>

از منظر تحدید حدود دریایی، بنادر تحت حاکمیت سرزمینی دولت ساحلی قرار دارند. حقوق بین‌الملل عرفی بر لزوم احتیاط موسع دولت ساحلی در اعمال صلاحیت بر بنادرش تأکید می‌کند. این موضوع در مواد ۲۵(۲)، ۲۱۱(۳) و ۲۵۵ کنوانسیون حقوق دریاها نیز بیان شده است.<sup>۲</sup> لذا دولت ساحلی می‌تواند شرایطی برای ورود به بنادرش برای کشتی‌ها بدون تبعیض اعمال نماید. استانداردهای لازم برای کشتی‌رانی توسط دولت صاحب پرچم باید اجرا گردد. با عدم اجرای استانداردها و بازرسی توسط دولت صاحب پرچم، کنترل دولت صاحب بندر، نقش مهمی در اجرای قوانین بین‌المللی دارد. لذا گزینه بعدی برای دریانوردان، دولت صاحب بندر است.

دولت صاحب بندر بر اساس کنوانسیون کار دریایی متعهد است تا کشتی‌هایی که به بندرش می‌آیند را مورد ارزیابی قرار دهد. بویژه از منظر رعایت حقوق دریانوردان؛ در

---

۱. کنوانسیون حقوق دریاها، هیچ تعریفی از دولت صاحب بندر ارائه نداده است. اما طبق دکترین حقوقی دولت صاحب بندر، دولتی است که کشتی در آن توقف می‌کند. در این صورت، دولت صاحب بندر می‌تواند بر کشتی‌های خارجی اعمال صلاحیت نماید. اما تفاوت دولت صاحب بندر با دولت ساحلی در این نکته نهفته است که کشتی خارجی در کدام منطقه دریایی قرار دارد. هنگامی که کشتی در بنادر و آب‌های داخلی قرار داشته باشند، کشتی تحت صلاحیت دولت صاحب بندر قرار دارد. هنگامی که کشتی در آب‌های مجمع‌الجزایری، آب‌های سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی قرار داشته باشد، کشتی تحت صلاحیت دولت ساحلی است.

Ahmed Adham Abdulla, "Flag, Coastal and Port State Jurisdiction Over the Prevention of Vessel Source Pollution InInternational Law: Analysis of Implementation by the Maldives", University of Wollongog, Ph.D Thesis, (2011), p. 148.

2. UNCLOS, 1982, Arts. 25(2), 211(3), 255.

صورت مشاهده مغایرت، دولت صاحب بندر می‌تواند کشتی را توقیف کند.<sup>۱</sup> اینکه دریانوردان بتوانند به محاکم کشور ساحلی دسترسی پیدا کنند بستگی به دولت ساحلی دارد که بنظر می‌رسد اعطای چنین امکانی توسط دولت ساحلی که حتی به دریانوردان اجازه گردش در ساحل را هم نمی‌دهد، بعید به نظر می‌رسد. پرونده کشتی *لدور* از جمله پرونده‌های مهمی بود که دریانوردان توانستند از حمایت دولت صاحب بندر بهره‌مند شوند. در این پرونده دولت صاحب پرچم، هیچ اقدامی انجام نداد. علاوه بر این، کشور عرضه کننده نیروی کار و دولت مالک کشتی نیز نتوانستند برای حفاظت از دریانوردان اقدامی را انجام دهند. در این پرونده شاهد آن بودیم که دولت صاحب بندر (چین) امکان دسترسی دریانوردان به دادگاه برای احقاق حقشان را فراهم کرد.<sup>۲</sup>

رویه قضایی گویای آن است که دولت عرضه کننده نیروی کار نقش پررنگ و مهمی در این عرصه دارد، حال آنکه در کنوانسیون کار دریایی به اندازه دولت صاحب پرچم و دولت صاحب بندر نقش حفاظتی برای آن قائل نشدند. اما برای دریانوردان باید این حق را قائل شد تا دولت مناسب و مقتضی برای اعمال صلاحیت را تعیین نمایند. دولت رسیدگی کننده باید بر اساس صلاحدید و راحتی دریانورد تعیین شود. اما همانطور که در رویه قضایی مشهود است، در عمل مانع دسترسی دریانوردان به محاکم می‌شوند. بعبارت دیگر هر دولتی درهای محاکمش را بسوی دریانوردان خارجی نمی‌گشاید یا آنکه محاکم مناسب در دسترس دریانوردان قرار ندارد.

## ۲-۳. دولت عرضه کننده نیروی کار

دولت عرضه کننده نیروی کار برای کار در کشتی، لزوماً دولت متبوع دریانوردان نیست بلکه این امکان وجود دارد که دریانوردان توسط کشور ثالثی استخدام و به کشتی برای کار منتقل شوند. به همین دلیل کنوانسیون کار دریایی هر یک از دولت‌های عضو را ملزم

1. The Maritime Labor Convention, 2006.

2. *Agolli v. G & B SHIPPING PK*, (Civil Judgment (2012) of Xiamen Maritime Court) (Xia - Hai - Fa - Shang - Zi No. 364), Xiamen Maritime Court.

کرده است تا صلاحیتشان را بر سرویس استخدام دریانوردان در کشورشان اعمال کنند. برخی از حقوقدانان بیان داشتند، کشورهای محدودی هستند که نیروی کار عرضه می‌کنند مانند فیلیپین و چین که به آژانس‌های استخدام و ارائه دهنده نیروی کار اجازه استخدام و بکارگیری برای کشتیرانی را می‌دهند. در صورت نقض حقوق این دریانوردان توسط آژانس‌ها می‌توانند در محاکم این کشور اقامه دعوا کنند. اما کنوانسیون کار دریایی دولت‌ها را ملزم کرده است تا صلاحیتشان را بر سرویس استخدام دریانوردان در سرزمین‌شان اعمال کنند. بنابراین اگر حقوق دریانوردان خواه ذیل کنوانسیون کار دریایی یا قوانین کار دولتی نقض شود می‌توانند در محاکم آن کشور اقامه دعوا کنند.<sup>۱</sup> اما اقامه دعوی دریانوردان در دولت مبدأشان، هم از جهت آشنایی با قوانین و مقررات و هم سایر محدودیت‌های مالی و آشنایی با زبان برایشان اولویت دارد.

در ۱۱ دسامبر ۲۰۱۳، یک کشتی حامل کالاهای منجمد که پرچم کشور کیریباتی را برافراشته بود به سواحل مرجانی دولت میکرونزی آسیب و خسارت وارد کرد. پس از آن دولت میکرونزی پاسپورت ۱۷ نفر از دریانوردان را توقیف کرد. مالک کشتی پینگ و شرکت اداره‌کننده کشتی "ران جیو" غذا و آب تازه برای دریانوردان فراهم نمی‌کردند. شرکت اداره‌کننده کشتی در چین واقع شده بود. هنگامی که وضعیت به اداره امنیت دریایی چین مخابره شد، با مداخله حکومت محلی از طریق اداره کنسولگری چین در میکرونزی، دریانوردان آزاد شدند اما کاپیتان شش ماه در زندان بود.<sup>۲</sup>

در این پرونده، دولت صاحب پرچم هیچ اقدامی برای نجات دریانوردان انجام نداد. میکرونزی به دنبال مجازات و کیفر دریانوردان بود و از حقوق کار آنها حفاظت و حراست نکرد. نهایتاً دولت عرضه‌کننده نیروی کار چین، برای حفاظت از آنها اقدام کرد. پیش شرط اعمال صلاحیت حکومت چین، استقرار کمپانی در چین بود که به حکومت محلی چین اجازه کنترل بر روابط استخدامی را داد. در غیر این صورت به کمپانی هیچ

1. Gang Chen, & Desai Shanb, "Seafarers' Access to Jurisdictions Over Labor Matters", *Marin Policy*, 77, (2017), at 5.

2. Ibid.



دسترسی نداشتند. در واقع دولت چین، هم نقش دولت عرضه کننده نیروی کار و هم نقش مالک کشتی که اعمال صلاحیت می کند را ایفا کرد.<sup>۱</sup> پرونده باتیستا علیه استار کروز<sup>۲</sup> نیز یکی دیگر از پرونده‌های مورد توجهی بود که دریانوردان توانستند از حمایت دولت عرضه کننده نیروی کار بهره‌مند شود.

مجازات علیه مالکان کشتی که مکرراً و عامداً درمان و نگهداری از دریانوردان را از آنها مضایقه می کنند، یک روش مؤثر برای اجبار مالک به ادای این حقوق است. لازمه آن حق دسترسی دریانوردان به دادگاه است. لذا صحبت از جبران خسارت بدون امکان دسترسی به دادگاه امکان‌پذیر نیست.<sup>۳</sup> حال که با گزینه‌های پیش روی دریانوردان برای احقاق حقتان آشنا شدیم، زمان آن فرا رسیده تا این موضوع را در محاکم ایران مورد ارزیابی قرار دهیم. در واقع بدانیم که دولت جمهوری اسلامی ایران چگونه راه تضمین حقوق دریانوردان را هموار کرده است؟

### ۳. تحولات اخیر نظام حقوقی ایران در دسترسی به محاکم دریایی

مطالب پیش گفته، لزوم وجود دادگاهی صالح در دسترس دریانوردان را آشکار ساخت. وجود محاکم دریایی صالح که نیازمند حضور کارشناسانی متبحر و متخصص به حقوق بین‌الملل دریاها و اصول و قواعد حقوق بین‌الملل باشند، قطعاً می‌تواند تضمینی برای حمایت از دریانوردان در صورت نادیده انگاشته شدن حقوقشان باشد.

از زمان تصویب قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳، تاسیس محکمه‌ای صالح در این

1. Ibid.

2. *Bautista v. Star Cruises*, (286 F. Supp. 2d 1352, S.D. Fla. 2003), U.S district court, available at: <https://www.courtlistener.com/opinion/2522575/bautista-v-star-cruises>.

3. *US Supreme Court, Atlantic Sounding co., Inc and Weeks Marine, inc., v. Edgar* 1. Townsend, App. No. 08-214, (2007), at 7.

موضوع پیش‌بینی شده بود<sup>۱</sup> اما این مهم تا سال ۱۴۰۰ به تعویق افتاد. در همین راستا قوه قضائیه نسبت به تدوین پیش‌نویسی ۴۸ ماده‌ای در این خصوص با عنوان لایحه تشکیل دادگاه دریایی اقدام کرد. پیشنهادی که بواسطه وزارت دادگستری برای سیر مراحل بررسی به هیئت دولت ارائه شد که نهایتاً مورد تصویب قرار گرفت.<sup>۲</sup> با توجه به نو بودن این نهاد در سیستم قضایی ایران، بدیهی است سولاتی در مورد آن مطرح می‌گردد که سعی بر آن می‌شود تا پاسخ داده شود.

در رابطه با این دادگاه نخستین سوالی که مطرح می‌شود آن است که آیا دادگاه دریایی شعبه‌ای تخصصی است یا دادگاهی اختصاصی؟ طبق ماده ۴۷ لایحه تشکیل دادگاه دریایی، دادگاه دریایی ایران همانند دادگاه دریایی آمریکا<sup>۳</sup> شعبه‌ای تخصصی از دادگاه‌های کیفری است. از این رو به آن شعبه تخصصی می‌گوییم که در واقع دادگاه دریایی ایران نه یک دادگاه تخصصی که تنها برای رسیدگی به دعوی دریایی تشکیل شده باشد بلکه یک شعبه از دادگاه کیفری است که به صلاح‌دید رئیس قوه قضائیه نه به موجب تصویب قانونی خاص تاسیس می‌شود و علاوه بر دعوی عمومی به دعوی ذیل ماده ۴ آیین‌نامه تشکیل دادگاه‌های دریایی نیز رسیدگی می‌کند.<sup>۴</sup> بر اساس این آیین‌نامه، این شعب علاوه بر تهران در شهرهای ساحلی نیز تشکیل می‌شود.

---

۱. ماده ۱۸۸ دادگاه دریایی: «وزارت دادگستری مکلف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی و حدود صلاحیت آنها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارد».

۲. دفتر هیئت دولت: <http://cabinetoffice.ir/fa/news>.

۳. برای اطلاعات بیشتر ر.ک:

<https://www.investopedia.com/terms/a/admiralty-court.asp>.

۴. البته در نظام حقوقی ایران دادگاه اختصاصی متفاوت از دادگاه تخصصی است. دادگاه اختصاصی دادگاهی است که فقط صلاحیت رسیدگی به جرایم خاصی را داشته و نمی‌تواند به جرایم دیگری خارج از چارچوب تعیین شده در قانون رسیدگی نماید مانند دادگاه نظامی. اما دادگاه تخصصی در حقیقت یکی از شعب دادگاه عمومی است که به نوع خاصی از جرایم یا دعوی رسیدگی می‌کند مانند دادگاه اطفال و نوجوانان. طبق تبصره ماده ۳۱۵ قانون آیین دادرسی کیفری (۱۳۹۲) تخصصی بودن این شعب، مانع از ارجاع سایر پرونده‌ها به آن نمی‌شود.

با توجه به آنکه روزانه تعداد زیادی کشتی از تابعیت‌های مختلف وارد بنادر دولت ایران می‌شود، آیا دادگاه دریایی ایران صلاحیت رسیدگی به موضوعات مرتبط با دریانوردانی که بر روی کشتی‌های سایر کشورها کار می‌کنند را دارد؟ نه در قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ و نه در لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی ایران هیچگونه محدودیتی برای استماع دعاوی کشتی‌هایی که تابعیت ایران را ندارند وجود ندارد. لذا نه تنها دریانوردان کشتی‌های ایرانی بلکه کشتی‌هایی که پرچم سایر کشورها را نیز برافراشته‌اند نیز می‌توانند در دادگاه دریایی ایران اقامه دعوا کنند. در این صورت فرمانده و خدمه کشتی می‌توانند برای احقاق حقوق‌شان به دادگاه دریایی ایران رجوع کنند. با توجه به آنکه معمولاً خدمه کشتی از تبعه دولتی غیر از دولت صاحب پرچم هستند، امکان توسل به دادگاه صالح برای احقاق حقوقشان بیشتر مهم جلوه می‌کند.

آیا دادگاه دریایی ایران می‌تواند نسبت به این دعاوی اعلام عدم صلاحیت کند؟ بدیهی است رسیدگی به دعاوی موضوع این قانون بر اساس قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب ایران است و تشخیص صلاحیت بر عهده همان دادگاه است. در لایحه دادگاه دریایی پیش‌بینی شده است که در صورت توافق طرفین برای ارجاع دعوا به دادگاه خارجی، داخلی (ماده ۸) یا داوری (ماده ۳۶)، دادگاه دریایی در صورتی از رسیدگی به دعوا خودداری خواهد کرد که خوانده تا پایان جلسه اول ایراد خود را مطرح کند. اما اگر دادگاه خارجی خود را صالح نداد خواهان می‌تواند در دادگاه دریایی ایران اقامه دعوا نماید.<sup>۱</sup>

آیا دریانوردان می‌توانند برای احقاق حقوقشان از جمله دستمزد در دادگاه دریایی ایران اقامه دعوا کنند؟ در صورت مثبت بودن پاسخ، دادگاه دریایی ایران چگونه می‌تواند حقوق اتباع دولت ثالث را از کشتی که پرچم دولت ثالث را برافراشته مطالبه کند؟ یکی از مواردی که تحت صلاحیت دادگاه دریایی ایران قرار می‌گیرد، رهن یا حق ممتاز نسبت به کشتی (بند ۴ ماده ۴) است. قانون دریایی ایران، مطالبات ناشی از قرارداد استخدامی

۱. لایحه دادگاه دریایی ایران، ۱۴۰۰، ماده ۸.

فرمانده، ملوانان و سایر کارکنان کشتی را جز حقوق ممتاز می‌داند (ماده ۲۹(۲) قانون دریایی ایران، ۱۳۴۳). این حقوق از آن جهت ممتاز هستند که بر سایر حقوق ناشی از رهن کشتی و سایر حقوق ممتاز در قوانین دیگر رجحان دارد. لذا در مورد پاسخ به سوال اول، دریانوردان نه تنها می‌توانند در ایران برای وصول حقوقشان اقامه دعوا کنند بلکه مطالباتشان جز حقوق ممتاز نیز قرار می‌گیرد. فایده این امر آن است که حتی در صورت وجود حق رهن نسبت به کشتی، مطالبات دریانوردان بر آن مقدم است (ماده ۳۰ قانون دریایی ایران). مهمتر آنکه قانون دریایی ایران حتی انتقال مالکیت کشتی را نافی مسئولیت مالک کشتی برای پرداخت حقوق دریانوردان ندانسته است (ماده ۳۸ قانون دریایی ایران). البته قانون ایران در وهله اول مالک کشتی را در برابر خدمه و کارکنان خود مسئول می‌داند (ماده ۶۹ قانون دریایی ایران) اما در صورتی که تعهد خود را بجا نیاورد، دولت می‌تواند اقدام به فروش محموله کشتی و یا حتی خود کشتی نماید.

در مورد پاسخ به سوال دوم، با توجه به جایگاه ممتاز حقوق دریانوردان در قانون ایران، قانون دریایی ایران، امکان مطالبه حقوق دریانوردان را از طریق فروش اموال یا حتی خود کشتی را پیش‌بینی کرده است (ماده ۳۲ قانون دریایی ایران). همچنین ماده ۲۷ لایحه تشکیل دادگاه دریایی، حتی اجازه توقیف کشتی در صورتی که احتمال نقض حقوق دریانوردان یا آسیب به محیط زیست وجود دارد را نیز به سازمان بنادر و دریانوردی اعطا کرده اما در صورت توقیف کشتی، سازمان بنادر و دریانوردی موظف است از طریق وزارت امور خارجه به سفارت دولت صاحب پرچم، کنسولگری یا دفتر حافظ منافع اطلاع دهد (ماده ۲۴ آیین‌نامه تشکیل دادگاه دریایی). البته مالک کشتی می‌تواند با سپردن تامین مناسب از توقیف کشتی جلوگیری نماید (تبصره ماده ۳۰ و ماده ۳۲). طبق قانون دریایی ایران، رسیدگی به موضوع توقیف کشتی خارج از نوبت و بصورت فوق‌العاده می‌باشد (ماده ۳۱ قانون دریایی ایران). اما با توجه به آنکه طرح پیش‌نویس "قانون کشتیرانی تجاری" که با تلاش نهاد حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی تهیه شده و در حال حاضر در مجلس در حال بررسی است و احتمالاً جایگزین قانون دریایی سابق می‌شود (عملاً بسیاری

از فصول قانون مذکور متروک مانده است) در صورت تصویب طرح مذکور، صلاحیت دادگاه دریایی نیز توسعه می‌یابد.

آیا امکان اعتراض به آرای صادره از دادگاه دریایی وجود دارد؟ رئیس قوه قضاییه بنا بر اختیاراتی که قانون به وی اعطا کرده، می‌تواند شعبه‌ای از دادگاه تجدیدنظر و شعبه‌ای از دیوان عالی را بعنوان شعبه‌ای تخصصی برای رسیدگی به اعتراض به آرا در مرحله تجدیدنظر و فرجام‌خواهی اختصاص دهد. لذا دریانوردان می‌توانند از آرای صادره در مرحله بدوی و تجدیدنظر اعتراض کنند.

آیا قضات دادگاه دریایی ایران صرفاً بر اساس قانون دریایی ایران رای صادر خواهند کرد؟ رای صادر شده بر چه اساسی اجرا خواهد شد؟ طبق لایحه تشکیل دادگاه دریایی ایران، رسیدگی بر اساس قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ و اصلاحات و الحاق بعدی آن صورت می‌گیرد. نکته جالب توجهی که در این لایحه پیش‌بینی شده، امکان استناد به اصول و عرف بین‌المللی یا بندری است که البته نباید مغایر با موازین شرعی باشد (ماده ۱۱ لایحه تشکیل دادگاه دریایی). در صورتی که در قانون، حکم خاصی پیش‌بینی نشده باشد رسیدگی به دعوا براساس قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب است. اما همانطور که اشاره شد، صدور رای بر اساس اصول و عرف بین‌الملل نیازمند آشنایی و تسلط بر حقوق بین‌الملل دریاها است که لایحه مذکور لزوم گذراندن دوره‌های آموزش داخلی و خارجی را پیش‌بینی کرده است که بنظر می‌رسد با توجه به گستردگی حوزه حقوق دریاها و حقوق بین‌الملل نیازمند تبصر بیشتری می‌باشد. اما در لایحه دادگاه دریایی ایران پیش‌بینی شده که دادگاه می‌تواند از کارشناسان استفاده کند (ماده ۱۴ لایحه دادگاه دریایی) که این موضوع می‌تواند تا حد زیادی احتمال خطا را کاهش دهد. در واقع موضوعی که در رابطه با حقوق دریانوردان بسیار مهم است آشنا بودن قضات محاکم دریایی نه تنها به حقوق دریاها بلکه حقوق بشر و سایر قواعد حقوق بین‌الملل نیز می‌باشد. عبارت دیگر هر چند در لایحه مذکور امکان توسل به اصول و قواعد حقوق بین‌الملل فراهم شده اما لازمه آن تسلط بر منابع مذکور است که بنظر می‌رسد از گذراندن دوره

آموزشی کوتاه مدت صرف باید بیشتر باشد. اما ایجاد چنین محاکمی می تواند نقش مهمی در ارتقای حقوق بشر و احترام به حقوق دریانوردان داشته باشد.

### نتیجه گیری

دریانوردی از جمله مشاغل پرخطر است که نیازمند حمایت و توجه بیشتری از طرف دولت ها و جامعه بین المللی است. بررسی رویه دولت های اعطاکننده پرچم مصلحتی و توجه به پرونده هایی که در آن دریانوردان حتی حقوق ابتدایشان نادیده انگاشته شده، حاکی از آن است که پیوستن به این اسناد از طرف این دولت ها تنها برای آنها جنبه ابزاری دارد تا وجه بین المللی خود را مثبت نشان دهند. از طرف دیگر، عدم تعبیه مکانیسم نظارتی بر رعایت حقوق دریانوردان و مقابله نامه ها و اسناد بین المللی راه را برای تخطی از تعهدات هموار می کند. تعبیه محاکم صالح می تواند گام مهمی برای ارتقای حقوق دریانوردان و بطور کل حقوق بشر در دریا باشد.

با گسترش کاربرد پرچم مصلحتی، نقش دولت ساحلی برای اجرای حقوق دریانوردان پررنگ تر می شود. در حال حاضر دولت ساحلی بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها، کنوانسیون کار دریایی و تفاهم نامه توکیو و پاریس برای نظارت بر اجرای حقوق دریانوردان نقش مهمی را برعهده دارند. علاوه بر این، لازم است تا برای اجرای موثر حقوق دریانوردان، سازمان های بین المللی از جمله فائو، ایمو و سازمان بین المللی کار علاوه بر همکاری بهتر و بیشتر با یکدیگر با نهادهای غیردولتی همانند سازمان غیردولتی "حقوق بشر در دریا"<sup>۱</sup> نیز همکاری داشته باشند.

اسناد بین المللی نیز حقوق دریانوردان را مورد توجه قرار داده اند. کنوانسیون کار دریایی گام مهمی در مورد حقوق دریانوردان برداشت. کنوانسیون با تدوین مقرراتی به دریانوردان امکان آشنایی با حقوقشان را داد و دولت را به تعبیه قوانین و مقررات برای حفاظت از دریانوردان تشویق می کند اما سند مذکور فاقد ضمانت اجرای محکمی است

1. Human Right at Sea, See More: <https://www.humanrightsatsea.org/>, last seen: 24 April 2023.

تا دولت‌ها را به اجرا ملزم نماید. چراکه هیچ مکانیسم نظارت و گزارش‌دهی در مورد نقض حقوق بشر در دریا وجود ندارد. همچنین فرآیندی برای نظارت و رسیدگی به شکایت در مورد نقض حقوق بشر در کشتی نیز پیش‌بینی نشده است. مکانیسم نظارت باید به نحوی باشد که افراد در عرشه کشتی بتوانند نقض حقوق بشر را مورد دادخواهی قرار دهند. لازمه این امر توسل به محاکم صالح برای این مهم است. برای دریانوردان نیز گزینه‌های متعددی برای دادخواهی حقوقشان وجود دارد که ممکن است این طور بنظر برسد که منجر به صلاحیت موازی می‌شود اما در واقع چنین موضوعی تنها در تئوری اتفاق افتاده در عمل دولت‌ها یا اجازه دادخواهی را به سایر دولت‌ها نمی‌دهند یا آنکه اصلاً محاکم صالحی در دسترس دریانوردان وجود ندارد.

هر چند ایجاد محاکم صالح گام مهمی در ارتقای احترام به حقوق بشر است اما ایجاد محاکم صالح بدون آنکه کارشناسانی مسلط به قواعد حقوق بین‌الملل و حقوق دریاهای آن را اداره کند، مثمر ثمر نخواهد بود. در این راستا دولت ایران گام مهمی برای ایجاد محاکم دریایی برداشته است. امید است تاسیس دادگاه دریایی در کنار تصویب طرح "قانون کشتیرانی تجاری" زمینه ارتقای احترام و اجرای حقوق دریانوردان را در کشورمان فراهم نماید. اما بهتر است تا قضات و کارشناسان این دادگاه تخصصی مسلط به اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاهای و سایر شاخه‌های مرتبط با حقوق بین‌الملل از جمله حقوق بشر باشند.

تعارض منافع

تعارض منافع ندارم.

#### ORCID

Zahra Sadat Sharegh  
Hosein Rezazadeh



<https://orcid.org/0000-0002-5258-8067>



<https://orcid.org/0000-0003-2442-1988>

## منابع

### کتاب

- عباس توازنی‌زاده، حقوق کار دریانوردان و تکالیف دولت (تهران: انتشارات اسرار دانش، ۱۳۹۳).

### پایان‌نامه

- فائزه زواره طباطبائی، «تسریع در آزادسازی کشتی و خدمه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، (۱۳۷۸).

## References

### Books

- Chen, Gang & Desai Shan, *Labor Rights of Merchant Seafarers Held Hostage by Pirates*, Current Issues in Maritime and Transport Law (Italy: Bonomo Editore, 2016).
- Moreby, D., *The Human Element in Shipping* (London: Seatrade Publications, 1975).
- Tavazonizadeh, Abbas, *Seafarers Labour Law and the Duties of Governments* (Tehran: Asrare Danesh, 2014). [In Persian]

### Articles

- Gang Chen, & Desai Shanb, "Seafarers' Access to Jurisdictions Over Labor Matters", *Marin Policy*, Volume. 77, (2017).
- Wheeler, E., "5 Basic Rights You Have under a Seafarer's Employment Agreement", *Yachting*, (2017), available at: <http://www.yachting-pages.com/content/crew-corner-rights-under-sea.htm>.
- Bauer, P., "The Maritime Labor Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Right, or an Impediment to True Reforms?", *Chicago Journal of International Law*, Vol. 8, No. 2, (2008).



- MacDonald, Rodge, "International Federation of Shipmasters' Associations, Criminalisation in Shipping", IFSM 34th Annual General Assembly, (2005).
- Stevenson, B., "Recruiting and Retaining Seafarers Security Restrictions, Criminal Prosecutions and Abandonment", WMTC, (2009), available at: [https:// imare. in/ media/ 30606/ paper- no2b-2- mrdbstevenson.pdf](https://imare.in/media/30606/paper-no2b-2-mrdbstevenson.pdf).
- Zhang Pengfei et al., "Navigating Seafarer's Right to Life across the Shipping Industry", Marine Policy, Vol. 99, No. 2, (2018).

#### **Cases**

- ECtHR, Garabayev v. Russia, App no 38411/02, (2007).
- ECtHR, Makaratzis v. Greece, App. 50385/99, 20, (2005).
- ECtHR, (2014), Paulet v. the United Kingdom, App.no 6219/08, (2014).
- ECtHR, McCann and others v. United Kingdom, (1995).
- IACHR, Case of the "Street Children" (Villagran-Morales et al.) v. Guate, (1999).
- ITLOS Report, Seychelles v. France The "Monte Confurco" Case , No. 6, (2002).
- ITLOS Reports, Saint Vincent and the Grenadines v Guinea-Bissau, The 'Juno Trader' Case, no.13, (2004).
- ITLOS Reports, Japan v. Russian Federation, Tomimaru case, No.15, (2007).
- ITLOS Reports, Panama v. France, "Camouco" Case, No.5, (2000).
- US Supreme Court, Vitalii Pysarenko, v.carnival Corporation, Carnival Cruise Lines, App. No. 14-1004, (2014).
- US Supreme Court, Atlantic Sounding co., Inc and weeks marine, inc., v. Edgar I. Townsend, App. No. 08-214, (2007).

- US Supreme Court, Reshma Harilal v. Carnival Corp., Appeal Number 08- 14524-HH, (2010).
- US Supreme Court, Harden v. Gordon, 480 No. 6047, 1823, (2020).
- United States District Court, Jerry Ramos v. Spiliada Maritime Corporation, M/V SPILIADA, (1990).
- US supreme court, Aguilar v. Standard Oil Co., App. 318 U.S. 724, (1943).
- US Supreme Court, Strathearn S.S. Co. v. Dillon, 252 U.S. 348, 354, (1920).
- US Supreme Court, Atlantic Sounding co., inc., et al. v. Townsend, Certiorari to the United States Court of Appeals for the Eleventh circuit, (2009).

#### **Documents**

- Agreement on minimum wage for seafarers announced, available at: [http:// www. itfglobal. org/ en/ news- events/ press-releases/ 2018/ november/ agreement-on-minimum-wage-for-seafarers-announced](http://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2018/november/agreement-on-minimum-wage-for-seafarers-announced).
- IMO, Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident, (2006), LEG.3 (91), Annex 2.
- The International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, (1966).
- IMO, Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code, (2008), MSC 84/3, ANNEX 4.
- Kahveci, E., (2007), Port Based Welfare Services for Seafarers, Summary Report, Seafarers International Research Centre, Cardiff University.
- ILO, Maritime Labor Convention, Standard a 4.4, Guideline B 4.4.6.2013.

- International Labor Conference Provisional Record 10, 94th Session, Geneva, (2006) (10/1).
- International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, (2004).
- ITF, (2006), *Out of Sight, Out of Mind: Seafarers' Fishers and Human Rights*, London, UK; ITF Publications.
- ILO Press Release, (2021), UN task force should probe why governments failed to fulfill obligations to seafarers during pandemic, available at: <https://www.itfseafarers.org/en/news/un-task-force-should-probe-why-governments-failed-fulfill-obligations-seafarers-during>.
- Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146).
- The Maritime Labor Convention, (2006), Regulation 5.2, Port State Responsibility.
- UNGA/RES/924 (22 November 2001).
- Tracing Vessel Ownership – the Erika Case, (2013), available at: <https://officerofthewatch.com/2013/10/01/tracing-vessel-ownership-in-case-of-accidents-the-erika-case>.

### **Thesis**

- Abdulla, A, *Flag, Coastal and Port State Jurisdiction over the Prevention of Vessel Source Pollution InInternational Law: Analysis of Implementation by the Maldives*, University of Wollongog, Ph.d Thesis, (2011).
- Gorrie, Lydia, *Universal Seafarers Rights*, Master Thesis, Lund University, (2008).
- Santos, Lunecito, *Law and Policy Perspectives of Seafarers' Claims*, World Maritime University, (2008).

- Zavareh Tabatabai, Faezeh, *Accelerating the Liberation of Ships and Crews in the 1982 Convention on the Law of the Sea*, (M.Sc. Thesis, University of Tehran, Faculty of Law and Political Science, 1999). [In Persian].

**استناد به این مقاله:** شارق، زهرا سادات، رضازاده، حسین، (۱۴۰۲)، «تضمین دسترسی به محاکم برای دریانوردان با نگاهی بر دادگاه دریایی ایران»، پژوهش حقوق عمومی، ۲۴(۷۸)، ۸۳-۱۱۸.

doi: 10.22054/QJPL.2022.64411.2695



The Quarterly Journal of Public Law Research © 2008 by Allameh Tabataba'i University Press is licensed under CC BY-NC 4.0.