

هفتمین همایش ملی بنیاد علمی قانون یار

همایش پژوهش های علمی علوم اسلامی و انسانی در عصر نوین

بنیاد علمی قانون یار - آموزش و پرورش استان کرمانشاه - واحد پژوهش سپاه پاسداران (با همکاری و حمایت معنوی دانشگاه رازی، دانشگاه آزاد، دانشگاه فرهنگیان، دانشگاه پیام نور کرمانشاه، دانشگاه علمی و کاربردی، جهاد دانشگاهی واحد کرمانشاه، دانشگاه صنعتی کرمانشاه، بنیاد شهید و سازمان ارشاد و ...
سر دبیر علمی و مسئول برگزاری همایش: دکتر بهنام اسدی (نماینده مقالات در پایگاه های ملی و بین المللی)
تاریخ برگزاری همایش: ۸ اسفندماه ۱۴۰۳ شماره مقاله: ۲۸/۹۱۰۲ رده بندی کنگره: ب ۵۶/۶۷۰

چالش های حقوقی شناورهای غیر کنوانسیون در ایران

جواد رنجبرزاده^۱

دانشجوی دکتری حقوق بین الملل، گروه حقوق، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر

عبدالرضا بازهویی

استادیار، گروه حقوق، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر

صالح ناصری پوران

دانش آموخته حقوق بین الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر

چکیده

ساماندهی و هدایت منابع انسانی در هر واحد اقتصادی که برای دوام خود نیازمند نیروی انسانی است یکی از مهمترین وظایف مدیران به شمار می رود. از سویی به دلیل اهمیت فرد انسانی در تصمیمات مدیریتی لازم است چنین هدایت و ساماندهی در یک بستر هموار به لحاظ حقوقی اعمال گردد. وجود تعداد بسیاری شناورهای با ظرفیت ناخالص زیر ۵۰۰ تن که قواعد موضوعه کنوانسیون های بین المللی دریایی برای اعمال مدیریت و رعایت استانداردهای ایمنی و... شامل آنها نمی شود در سواحل جنوبی ایران، هم به لحاظ مسائل ایمنی و امنیتی و هم به لحاظ موضوعات کلان اقتصادی از جمله اشتغال دارای اهمیت اساسی اند. از جمله این موارد که دولت های متعددی را در چهل سال اخیر درگیر نموده است، شیوه اعمال معافیت های گمرکی برای کالاهایی است که با شناورهای سنتی معرف به موتور لنج وارد کشور می شوند و قاچاق کالا و سوخت می باشد. در این مقاله تلاش شده است با طرح این سوال که چالش اصلی مدیریت چنین شناورهایی به ویژه در حوزه منابع انسانی در ایران چیست، به شیوه کتابخانه ای، با دیدگاه مدیریتی به خلأهای حقوقی موضوع پرداخته و با در نظر گرفتن ناهنجاری های اقتصادی همچون ته لنجی و قاچاق کالا و سوخت به وسیله شناورها، راه حلی را برای برون رفت از وضعیت فعلی ارائه نمائیم.

واژگان کلیدی: شناورهای غیر کنوانسیونی، مدیریت منابع انسانی، کنوانسیون بین المللی کار در دریا

۲۰۰۶، موتور لنج، امور دریایی

^۱ نویسنده مسئول



مقدمه

از میان همه چالش‌های موجود در امور دریایی به‌ویژه کشتی‌ها، مدیریت منابع انسانی و قواعد حقوقی مرتب با آن به دلیل آن که «سفرهای دریایی معمولاً طولانی‌مدت‌اند و حتی در شناورهای کوچک یا یدک‌کش‌های مخصوص پهلوی دهی بزرگ که در آب‌های ساحلی و نزدیک بنادر فعالیت می‌کنند ملوانان مجبور به ماندن در آنها برای زمان‌های طولانی هستند و بالاخره نیازمند به استراحت، نظافت شخصی، خوردن و خوابیدن‌اند» (رنجبرزاده، ۱۳۹۳: ۱۴۰۲)، از اهمیت بیشتری برخوردار است. مدیریت کارکنان در دریاها به دلیل تفاوت ملیت و فرهنگ، زبان خدمه و نوع کاربری کشتی که معمولاً درگیری‌های خاصی به مسائل تجاری و حمل‌ونقل محموله‌های متفاوتی دارد که نیازمند تبحر و مهارت‌های ویژه هستند (Vucur, G. le Id, ۲۰۱۶: ۶۲)، همین‌طور وجود پاره‌ای از خدمات اختصاصی مانند حل‌وفصل دعاوی درون کشتی در کشوری غیر از کشور صاحب‌پرچم که مورد اختلاف یا جرم به بیرون از محیط کشتی سرایت نکرده (صالحی، ۱۳۹۷: ۸۷)، برگشت ملوانان به خانه، بیماری و ساعات کاری بسیار خسته‌کننده در کشتی که گاهی به بیش از ۸۵ ساعت در هفته می‌رسد و زمانی که بنا به شرایطی نیاز به نیروی انسانی بیشتری است به دلیل عدم دسترسی به آن خدمه موجود می‌بایست خارج‌ازنوبت و شیفت کاری خود اقدام نموده و خستگی و استرس مضاعف آنان احتمال بروز حوادث ناگوار کاری را دوچندان می‌نماید (سجادی پارسا و اعلامی محرز، ۱۳۹۸: ۱۱۰). مدیریت منابع انسانی را که هم بر عهده فرمانده و هم مالک است، واجد اهمیت حیاتی می‌نماید، به‌خصوص آن که هم کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶ ژنو و هم قوانین ملی، هر دو بر چگونگی رفتار با خدمه نظارت حاوی قواعد متنوعی هستند.

آنچه در این نوشتار مورد هدف ما است چالش‌های مدیریت منابع انسانی بر روی «شناورهای غیر کنوانسیون‌ی است که اعمال نظارت و کنترل بر آنها در دامنه شمول کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار نمی‌گیرند و ظرفیت ناخالص آنها زیر ۵۰۰ تن است»، (حاجی رضایی و همکاران، ۱۳۹۱: ۲). این نوع شناورها در رده شناورهای ملی کشورها قرار می‌گیرند. قواعد و مقررات ملی توسط کشور صاحب‌پرچم بر آنها اعمال می‌گردد و باتوجه به فراوانی آنها در خلیج فارس به‌ویژه ایران که بیشتر آنها را یدک‌کش‌های

^۱ The Maritime Labour Convention (Geneva, ۲۰۰۶)

کوچک و موتورلنچ‌ها تشکیل می‌دهند، تعداد قابل توجهی از دریانوردان در آنها به کار مشغول‌اند. این نوع کشتی‌ها به دلیل طول سفرهای دریایی کوتاه و محدودهٔ جغرافیایی سفرهای تجاری و خدماتی‌شان از درآمدزایی بالایی همانند سایر کشتی‌های بزرگ برخوردار نیستند و برای مالک استخدام تمام‌وقت خدمه به‌خصوص در موتورلنچ‌ها توجیه اقتصادی به‌صرفه‌ای ندارد. اغلب، استخدام دریانورد در آنها بر اساس هر سفر دریایی صورت می‌گیرد. از آنجایی که کنوانسیون‌های بین‌المللی من‌جمله کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶ که ایران نیز بدان پیوسته است بر روی این قبیل کشتی‌ها اعمال نمی‌گردد و در ایران نیز قوانین و قواعد مختص کار دریایی تدوین و تصویب نشده. با فرض گرفتن این موضوع که بسیاری از حقوق ملوانان شاغل در آنها به‌خصوص در زمینهٔ پوشش‌های بیمه‌ای و بازنشستگی نادیده گرفته می‌شود و از دستمزد کافی نیز بنا به‌سختی کار در دریا برخوردار نیستند، سؤال اصلی تحقیق این است که به‌منظور تأمین امنیت فیزیکی و شغلی ملوانان شناورهای غیر کنوانسیون‌ی با توجه به تفاوت‌های فاحش بین کار بر روی خشکی و دریا، از چه رویکردی باید استفاده نمود و اصولاً مدیریت منابع انسانی بنا به نبود قوانین کاری مشخص و تعیین شده، چگونه باید باشد. به عبارتی دیگر؛ در تلاش هستیم، خلأ قوانین و مقررات حقوقی در زمینهٔ مدیریت این نوع از شناورها (به‌ویژه موتورلنچ‌ها) که در مناطق ساحلی جنوب کشور از منابع مهم اشتغال به شمار می‌روند؛ اما از کارایی و عملکرد مناسبی به دلیل عدم انطباق فیزیک آنها با شیوه‌های حمل‌ونقل امروزی برخوردار نیستند، را مشخص نموده، و راه‌حل برون رفت از این وضعیت را بررسی نمائیم.

(۱) مدیریت کشتی‌ها و دریانوردان در بستر حقوق ملی و بین‌المللی

«در هر لحظه نزدیک به ۵۰ هزار کشتی باری در حال عبور از اقیانوس‌ها هستند که بالغ بر پنج میلیون کانتینر را به مقصد کشورهای سراسر دنیا حمل می‌کنند. این حجم از جابه‌جایی از طریق کار بیش از یک میلیون و ششصد هزار نفر دریانورد امکان‌پذیر گردیده که غالباً از کشورهای در حال توسعه مانند اندونزی، هند، اوکراین و فیلیپین هستند. نیروی کاری که فعالیت‌های روزمره آنها موفقیت مستمر تجارت جهانی را تضمین کرده و نیازهای میلیارد‌ها انسان در سراسر گیتی را تأمین می‌کند» (fang, ۲۰۲۱:۶۳). این فرایند حمل‌ونقل به دلیل آن که بیش از ۵۰ درصد از ارزش و قریب ۸۰ درصد از حجم تجارت بین‌الملل را به خود اختصاص می‌دهد، برای تجارت بین‌المللی و به تبع آن اقتصاد دنیا مهم است.



از یک سو به دلیل حجم بالای جابه جایی های دریایی در هر سفر، هزینه های تمام شده محصول مورد تقاضا، از مبدأ تا مقصد به شکل چشمگیری به نسبت حمل و نقل هوایی و زمینی کمتر است و از سویی دیگر، به تبع گرانی قیمت کشتی ها و تجهیزات دریایی، سختی ارائه خدمات فراساحلی و مشقت های بیشتر کار در دریا و دریانوردی؛ عموماً هزینه های مربوط به حمل و نقل دریایی و متأثر از این عوامل گردش مالی در این حوزه اقتصادی به شدت بیشتر است و به همین دلیل لازم است ضمن داشتن برنامه تعریف شده مدیریتی دقیق، به سبب حضور کشتی ها در دریاهای آزاد که تحت صلاحیت سرزمینی هیچ دولتی نیست و مناطق دریایی تحت حاکمیت سیاسی یا اقتصادی کشور - دولت های گوناگون به شیوه ای اصولی و با فرایندهای عملیاتی محتاط، قواعد و مقررات بین المللی را مراعات نمود.

«شاید در گذشته به دلیل نبود داده های قابل اعتماد؛ بررسی، تنظیم و برنامه ریزی برای مدیریت کشتی ها موضوعی دشوار بود، اما امروزه با در دسترس بودن منابع برآوردی و تنظیم هزینه های کشتی به شکلی به نسبت ساده تر و بسیار قابل اعتمادتر، مطالعه، برنامه ریزی و کنترل آنها آسان تر شده است. بررسی و کنترل هزینه ها و مدیریت آنها برای کشتی ها و حمل و نقل دریایی در بازار جهانی شده کنونی که تمامی امور مرتبط با حمل و نقل دریایی، مالکیت و اجاره کشتی ها رقابتی گردیده است، برای مالکان کشتی و مدیران شرکت های حمل و نقل دریایی این امر سلاح مؤثری است که به مالکان و متصدیان اجازه می دهد تا به مزیت نسبی در برابر رقبا خود، دست یابند» (Polo, ۲۰۱۲:۲۰). علی رغم همه پیشرفت ها به ویژه مطالعات علمی انجام شده پیرامون مدیریت هزینه های حمل و نقل دریایی و کشتی رانی ساحلی و بین المللی از جمله تأسیس مؤسسات علمی - تحقیقاتی پیرامون آن، هنوز هم عوامل و پیامدهای متعددی وجود دارند که مستقیماً یا ارزیابی نشده اند و یا اصولاً به دلیل عدم ارتباط شکلی آنها به طور مستقیم با حمل و نقل دریایی به دشواری قابل ارزیابی هستند. تغییرات آب و هوایی، کمبود انرژی یا گرانی آن، تخریب های زیست محیطی و... که ممکن است در نگاه اول شناسایی آنها دشوار به نظر برسد؛ اما به مجموعه ای از هزینه های خارجی ناشی از حمل و نقل اشاره دارند، از این جمله اند (Stavroulakis & Papadimitriou, ۲۰۲۰:۲). موضوع مهم و چالش برانگیز دیگری که در فرایندهای مدیریتی و رعایت اصول و معیارهای مرتبط با رعایت استانداردهای اجباری و قواعد حقوقی ملی و بین المللی در مدیریت کشتی ها می بایست مورد توجه قرار گیرد؛ مدیریت منابع انسانی در کشتی ها و برقراری یک



سیستم مدیریتی مناسب برای ایجاد تعادل میان ایمنی، رفاه خدمه و استفاده حداکثری از منابع موجود به‌ویژه در تخصیص هزینه‌های دستمزد، پرداخت‌های تأمین اجتماعی و بیمه در حین دریانوردی و حتی توقف کشتی ناشی از بیکاری یا تعمیرات ضروری دوره‌ای است.

با جهانی‌شدن اقتصاد در قرن بیستم، تحولات تکنولوژی، اجرایی‌شدن کنوانسیون‌های مهم منطقه‌ای و بین‌المللی، شکل‌گیری سازمان بین‌المللی دریانوردی و پاره‌ای دیگر از عوامل که متأثر از وقایع حین و پس از جنگ جهانی دوم بودند، بازار دریانوردی و کسب‌وکارهای وابسته و پیوسته به آن دچار تغییرات شگرفی شد که از جمله آنها می‌توان به برقراری "سیستم ثبت باز" ۱ کشتی‌ها اشاره کرد. «از اهداف اصلی مقررات بین‌المللی ایجاد راه‌حل‌هایی بود تا بتوان به‌واسطهٔ معیارهای ارائه شده، کشتی‌های غیراستاندارد را جهت جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی و اطمینان از ایمنی دریانوردی و فعالیت در آنها از هم بازشناخت، هرچند مسائل کارگری بسیار حساس به اقتصاد جهانی، به طور عمده هدف آن مقررات نبودند» (Corinne & Patrice, ۲۰۱۶:۱۹).

پدیده‌های بارز ناشی از تحولات سیاسی، اقتصادی و نظامی جهان دومینوار سبب ایجاد تغییراتی در سراسر دنیا شده است، ازجمله این پدیده‌ها که به شکلی تأثیرگذار بر چگونگی عرضه و تقاضای نیروی کار دریایی در سراسر دنیا دگرگونی ایجاد نمود، فروپاشی "اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی" ۲ بود. متعاقب فروپاشی این کشور ناوگان کشتی‌های تجاری کشورهای رومانی و گرجستان که شامل شناورهای قدیمی و غیر کارآمد بودند ورشکسته شده و ناوگان یوگسلاوی، لهستان و آلمان شرقی با مشکلات و کمبودهای عدیده‌ای مواجه شدند و کشورهایی مثل روسیه و اوکراین نیز ناگزیر به بازسازی کامل ناوگان تجاری خود شدند (Corinne & Patrice, ۲۰۱۶:۱۹). در نتیجهٔ این دگرگونی‌ها که بیشتر ناشی از ورود این کشورها به اقتصاد آزاد بود بسیاری از دریانوردان آنها ناچار شدند تا در کشتی‌های با پرچم سایر دولت‌ها به کار مشغول شوند. این امر از جمله عوامی بود که به دلیل دگرگونی‌های فرهنگی خدمه‌های شرقی با سایر ملوانان، عدم تسلط کافی به زبان انگلیسی و سیاست‌های مالکان برای کاهش هزینه‌های پرسنلی خود، سبب بروز بی‌عدالتی‌های بسیاری نسبت به نیروی کار دریایی گردید و

^۱ Open Registry system

^۲ Union of Soviet Socialist Republics (USSR)



از آنجایی که دستمزد خدمه شرقی پائین تر از کشورهای غربی و یا به عبارتی جهان اول به خصوص اروپای غربی بود، بیکاری نیروی انسانی این کشورها را به دلیل عدم تقاضای مالکان شناورها و شرکت های حمل و نقل دریایی سبب گردید تا جایی که سیاستمداران این کشور را ناچار به تدوین قانون مالیات بر تناژ کشتی ها نماید. اگر چه امروزه سازمان های بین المللی بسیاری از جمله "مشاوران کشتی رانی دریوی" ۱، "انجمن اروپایی مالکان کشتی" ۲، "سازمان بین المللی کار" ۳، "سازمان بین المللی دریانوردی" ۴، "شورای دریایی بالتیک و بین الملل" ۵ و... بر نحوه ایمنی کار در دریا و عرضه و تقاضای ملوانان، افسران و فرماندهان کشتی ها اعمال نظارت می کنند (Corinne & Patrice, ۲۰۱۶:۲۱)، اما همچنان این امر نیازمند اعمال کنترل مؤثرتری هست.

۲) کنوانسیون ها و سازمان های بین المللی مرتبط با امور دریایی

خرابی جاده های زمینی و مسیرهای ریلی بر اثر شدت ویرانی های ناشی از دو جنگ جهانی همین طور ناتوانی خطوط هوایی در جابه جایی نیازهای بشر باعث شدند تا حمل و نقل دریایی از اواخر دهه ۱۹۴۰ میلادی به شکل ویژه ای اهمیت یابد و دولت ها تلاش کنند وضعیت فنی - حقوقی خدمات و تجارت دریایی را از طریق احیای برخی از قوانین و رویه های عرفی، تدوین و تصویب کنوانسیون ها و ارتقای کیفیت و بهبود وضعیت ایمنی دریانوردان، سروسامان دهند. این موضوع به خصوص با تأسیس سازمان ملل متحد بیشتر از پیش تقویت گردید و به غیر از کمیته ها، مؤسسات و انجمن های قدیمی که برخی از آنها در جریان دو جنگ جهانی از رونق افتاده بودند، بسیاری از کنوانسیون های بین المللی جدید بانی مؤسسات نوپا، قواعد و وظایف حقوقی، فنی و بهداشتی - زیست محیطی جدیدی در زمینه تجارت و دریانوردی شدند و یا وظایف تازه ای به سازمان های موجود افزودند. از جمله مهم ترین سازمان های بین المللی درگیر در امور مرتبط با دریا و دریانوردی می توان به موارد زیر اشاره نمود (رنجبرزاده، ۳۰۳:۱۴۰۲):

- ^۱ Drewry Shipping Consultants
- ^۲ European Communities Shipowners Association
- ^۳ International Labor Organization
- ^۴ International Maritime Organization
- ^۵ The Baltic and International Maritime Council



- ۱-۱) کنوانسیون ملل متحد در حقوق تجارت بین الملل (آنسیترال)^۱
- ۲-۱) سازمان بین المللی دریانوردی (آیمو)^۲
- ۳-۱) سازمان بین المللی کار (آیلو)^۳
- ۴-۱) فدراسیون بین المللی کشتی رانی (آیسف)^۴
- ۵-۱) اتاق حمل و نقل دریایی بین المللی (آی. سی. اس)^۵
- ۶-۱) شورای دریایی بالتیک و بین المللی (بیمکو)^۶
- ۷-۱) انجمن بین المللی حمل گاز و اپراتور ترمینال‌ها (سیگتو)^۷
- ۸-۱) مجمع بین المللی شرکت‌های نفتی دریایی (اوسیمف)^۸

باتوجه به شرایط خاص دریانوردی سازمان‌ها و مؤسسات دیگری نیز بر نحوه کار و فعالیت کشتی‌ها نظارت داشته و با تدوین نظام‌نامه‌های بین المللی سعی دارند تا در حد امکان ایمنی خطوط دریایی را هم از لحاظ فنی و هم به لحاظ امنیتی و حقوقی تأمین نمایند. از جمله این قواعد و نظام‌نامه‌های بین المللی می‌توان به کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (سولاس)^۹، کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاهای ۱۹۸۲ (آنکولوس)^{۱۰} و کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶ (ام. ال. سی)^{۱۱} اشاره نمود. کنوانسیون

^۱ United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

^۲ International Maritime Organization (IMO)

^۳ International Labour Organization (ILO)

^۴ International Shipping Federation (ISF)

^۵ International Chamber of Shipping (ICS)

^۶ The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

^۷ Society of International Gas Tanker and Terminals (SIGTTO)

^۸ Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF)

^۹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

^{۱۰} United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

^{۱۱} Maritime Labour Convention (MLC)



کار دریایی از مهم ترین کنوانسیون های مربوط به کارکنان کشتی هاست (خدادادی و رنجبرزاده، ۹۲:۱۴۰۱). با وجود این سازمان ها، انجمن ها و کمیته های فنی و حقوقی متعدد دولتی و غیردولتی و «علی رغم تصویب بیش از ۶۰ مقاله نامه و توصیه نامه های بین المللی در مورد شرایط کار دریانوردان در سازمان بین المللی کار و وجود رویه قانون گذاری و تدوین و تصویب مقررات مربوط به دریانوردان در بسیاری از کشورها، کار دریانوردان در کشتی های ایرانی تابع قاعده و نظام حقوقی مشخص و مناسبی نیست» (وطن، ۲۷:۱۳۹۷). بر اساس کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، کشورهای صاحب پرچم می بایست امکانات و شرایط مناسب کار در کشتی و آموزش خدمه را فراهم نمایند. «در ایران مقررات یکسانی در مورد شرایط استخدامی دریانوردان اعمال نمی شود. طبق ماده (۱۸۸) قانون کار مصوب ۱۳۶۹، کار در کشتی ها مانند دیگر انواع کار، اصولاً تابع قانون مزبور است» (تورانی زاده، ۴۴:۱۳۹۳).

۳) کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶

این کنوانسیون در ۲۳ فوریه ۲۰۰۶ در ژنو و با کارگردانی سازمان بین المللی کار به امضا رسید. کنوانسیون جامع کار دریانوردی مهم ترین و جدیدترین مقاله نامه ای است که در زمینه کار در کشتی های تجاری به تجویز ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین المللی کار به تصویب رسیده است و در آن حقوق دریانوردان در برخورداری از کار شایسته در قالب موضوعات متعدد بیان شده است به صورتی که در سطح بین المللی به طور یکنواخت قابلیت اجرا و اعمال داشته باشد (تورانی زاده، ۳۶۷:۱۳۹۳). این کنوانسیون همین طور به عنوان منشور حقوق دریانوردان نیز شناخته می شود و مجموعه جامعی از استانداردهای جهانی است که بدون مخالف هر یک از ۳۱۶ عضو کنوانسیون با اجماع تصویب شده است (Kanawale, ۲۰۲۱:۱).

کنوانسیون کار دریایی با مشارکت سازمان بین المللی دریانوردی (آیمو)، آن گونه طراحی شده تا در کنار مقررات بین المللی و استانداردهای آیمو در مورد امنیت، ایمنی، کیفیت خدمات دهی و مدیریت کشتی و هرآنچه که دولت ها، مالکان، دریانوردان و تجار برای امنیت کاری دریانوردان لازم دارند را در دسترس قرار دهد. (۲۰۲۲:۹، ITF) این کنوانسیون در ۲۱ اوت ۲۰۱۳ درست یک سال پس از آن که ۳۰ کشور که دارای بیش از ۳۳ درصد از تناژ ناخالص کشتی های موجود در دنیا را در زیر پرچم خود داشتند اسناد



تصویب آن را مبادله نمودند، لازم‌الاجرا گردید و تا ماه مارس سال ۲۰۱۵، ۶۶ کشور دنیا که بیشتر از ۸۰ درصد از تناژ ناخالص کشتی‌ها را در اختیار دارند، آن را تصویب نموده و بدان ملحق شده‌اند (ILO, ۲۰۱۵:۱).

اگر سه کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)، کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبان دریانوردان (اس. تی. سی. دبلیو) ، و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها ۱۹۷۳ و پروتکل اصلاحی آن ۱۹۷۸ (مارپل ۷۳/۷۸) را که از اسناد مهم سازمان بین‌المللی دریانوردی پیرامون ایمنی و محیط‌زیست دریایی هستند، سه رکن و ستون عمده در زمینه حمایت از دریانوردان، ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست بدانیم؛ کنوانسیون کار دریایی به‌عنوان ستون چهارم رژیم حقوقی حاکم بر کشتی‌رانی تجاری شناخته می‌شود. این کنوانسیون حاوی مقررات و استانداردهای بیش از ۶۰ مقاله‌نامه و توصیه‌نامه بین‌المللی است که از سال ۱۹۲۰ در مورد کار دریانوردی در سازمان بین‌المللی کار به‌تدریج به تصویب رسیده‌اند. به عبارتی این کنوانسیون گردآورنده حقوق بین‌الملل موجود در حوزه کار دریایی است که باید زمینه مسئولیت بیشتر دست‌اندرکاران صنعت کشتی‌رانی در قبال شرایط کار در کشتی‌های تجاری را فراهم نماید (تورانی‌زاده، ۱۳۹۳: ۳۶۸).

بر مبنای مقررات موجود در کنوانسیون کار دریایی و بر اساس نقشی که کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲ به‌ویژه در ماده (۹۴) برای کشورهای صاحب‌پرچم تعریف نموده است، این کشورها وظیفه دارند از رعایت اصول، قواعد و استانداردهای تعریف شده در کنوانسیون‌ها بر روی کشتی‌های تحت پرچم خود از طریق اقدامات نظارتی و کنترلی کافی، اطمینان حاصل نمایند (تاناکا، ۱۳۹۵: ۲۵۰). از سویی دیگر از آنجایی که کنوانسیون کار دریایی، هدفش دستیابی جهانی به یک سطح مطلوب و تعریف شده از حفاظت از دریانوردان با رعایت حقوق مالکان است، بنابراین دولت‌های صاحب‌پرچم موظف هستند، شرایط کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بالای ۵۰۰ تن را جهت دارابودن حداقل الزامات برای دریانوردان به‌منظور کار در کشتی از جمله، شرایط استخدام، ساعات کار و استراحت، دستمزد، مرخصی، عودت به منزل، اسکان، امکانات تفریحی، خوراک و پخت‌وپز ایمنی و حفاظت از بهداشت شغلی، مراقبت‌های پزشکی و سایر امکانات معقول رفاهی در محل کار (کشتی)، بررسی و تأیید نماید. این کنوانسیون سیستم جدید را به‌منظور اجرای مؤثر و بررسی انطباق شرایط کشتی با استانداردهای کاری در نظر گرفته و



دولت‌های عضو را ملزم نموده برای شناورهای با ظرفیت ناخالص بالای ۵۰۰ تن، "گواهی کار دریایی" و "اعلامیه دریایی انطباق کار" را صادر نماید و بنادر خارجی نیز مکلف‌اند در حین پذیرش این گونه کشتی‌ها در آب‌های داخلی و یا بنادر خود، گواهینامه‌های موردنیاز کنوانسیون کار دریایی را بررسی و از وجود اعتبار آنها اطمینان حاصل نمایند (Hosanee, ۲۰۰۹:۶۶).

۴) کشتی‌های غیر کنوانسیونی و چگونگی نظارت و بررسی آنها

۱.۴) تعریف کشتی از منظر حقوقی و فنی

برای داشتن تعریف مشخصی از کشتی در طول یک قرن اخیر مقاله‌های علمی، رساله‌ها و تفاسیر متفاوتی ارائه شده است. ظهور ساخته‌های جدید دست بشر با پیشرفت فناوری‌های نوآورانه به‌خصوص در حوزه طراحی و ساخت شناورهای جدید مانند کشتی‌های بدون سرنشین و خودران، شناورهای ذخیره‌سازی مواد هیدروکربنی و پالایشگاهی، خودروهای دو کارکرد آبی - خاکی، هواپیماهای دریایی^۱ و شناور و هواناوها^۲، سبب شده تا قوانین دریایی را پیرامون منحصر نمودن یک تعریف خاص و مشخص از کشتی از جمله کشتی‌های تجاری دچار چالش نماید. به‌خصوص آن که در بسیاری از مواقع در اسناد ملی و بین‌المللی شاهد وجود تعاریف متفاوتی از کشتی‌ها هستیم.

به‌عنوان مثال: در کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲ (کولرج)^۳؛ شناور را شامل هر وسیله‌ای تعریف می‌کند که قابلیت استفاده به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل بر روی آب را داشته باشد، خواه آن وسیله ساکن باشد و خواه هواپیمای شناور در آب^۴. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل‌ونقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا ۱۹۹۶، (اچ. ان. اس)^۵ برای

^۱ Seaplane

^۲ Hovercraft

^۳ Convention on The International Regulations for Preventing Collisions of Sea, ۱۹۷۲; (COLREGS)

^۴ قانون سوم، بند الف از کنوانسیون مزبور

^۵ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, ۱۹۹۶, (HNC)



تعریف کشتی از عبارت هر وسیله‌ای که می‌تواند در آب شناور باشد، اعم از سکوها‌ی دریایی، زیردریایی‌ها، هیدروفل‌ها و وسایل آبی - خاکی استفاده نموده است.^۱ کنوانسیون کار دریایی نیز در تعریف کشتی آن را منحصر کرده به‌غیراز شناورهایی که در آب‌های داخلی یا آب‌های نزدیک به مناطق محافظت شده و یا آب‌های در محدوده مناطق اعمال مقررات بندری، فعالیت دارند^۲ و شناورهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن و کشتی‌های نیروی دریایی، شناورهای سنتی و ماهیگیری^۳ (Gauci, ۲۰۱۶: ۴۸۰). «به لحاظ یک مهندس معمار که قرار است کشتی را طراحی کند، کشتی وسیله‌ای است که بتواند یک بار مرده مشخص را در زمانی معقول در خود بارگیری کند و به کمک از بدنه قابل اطمینان خود از دیدگاه دریانوردی در سرعتی از پیش تعیین شده و در حیطه یک برد مفروض با کمترین هزینه ممکن آن را جابه‌جا کند و از جانمایی عمومی مناسبی برای حمل بار برخوردار باشد» (خدمتی، ۱۳۸۹: ۱).

موضوع داشتن تعریفی مشخص و دقیق از کشتی از آن‌جهت حائز اهمیت است که نمی‌توان به‌صرف شناور بودن شیئی بر روی آب آن را به‌عنوان کشتی فرض نمود و قانون و قواعد دریایی را بر آن اعمال نمود. نمونه این موضوع را می‌توان در پرونده حقوقی دادستانی کل کانادا علیه دو شرکت کشتی‌سازی در مورد کنارگذاشتن آن دولت از مناقصه خرید قایق‌های گشتی موتور جت اداره کل شیلات کانادا که بر اساس موافقت‌نامه نفتا^۴ و توافقت‌نامه تدارکات دولتی^۵ برگزار شده بود، مشاهده کرد. در این قضیه، دادگاه تجارت بین‌الملل کانادا اظهار داشت: "منظور از کشتی، وسیله‌ای است که بر خلاف شناورهای ساحلی، بندری و رودخانه‌ای برای عبور از دریا و سفرهای دور، توانایی فعالیت داشته باشد و به این نتیجه رسید

^۱ بند یک از ماده یک کنوانسیون مذکور

^۲ پاراگراف (۹) از بند (۱) ماده (۱) کنوانسیون مزبور

^۳ بند (۴) از ماده (۱) کنوانسیون مزبور

^۴ North American Free Trade Agreement (NAFTA)

^۵ Agreement on Government Procurement (AGP)

^۶ Canadian International Trade Tribunal



که وسیله مد نظر در مناقصه قایق بوده و نه کشتی؛ درحالی که قواعد مندرج در موافقت‌نامه‌های یاد شده صرفاً کشتی را مدنظر قرار داده‌اند.^۱

اما؛ از آنجایی که در این نوشتار، بیان همه تعاریف منظور شده در قوانین کشورهای مختلف دنیا همین‌طور کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی لازم و جایز نیست و به لحاظ حقوقی نیز نیازمند داشتن یک تعریف خاص و جامع از کشتی هستیم، بهترین تعریف را می‌توان در ماده (۲) کنوانسیون ملل متحد راجع به ثبت کشتی‌ها ۱۹۸۶^۲ مشاهده نمود که بیان داشته: کشتی عبارت است از «هرگونه شناور دریا رو و هدایت‌شونده با نیروی محرکه خود که برای حمل‌ونقل کالا، مسافر یا هر دو در تجارت دریایی بین‌المللی، مورد استفاده قرار گیرد، به استثنای شناورهای با ظرفیت ناخالص ثبت‌شده زیر ۵۰۰ تن». باید توجه داشت که در حوزه مدیریت با امان نظر به درگیر بودن سایر موضوعات مالی، منابع انسانی، اقتصاد خرد و کلان، تعمیرات و نگهداری و... با مباحث حقوقی، نمی‌توان به کشتی تنها از منظر حقوقی نگریست. «بنابراین لازم است در تعریف کشتی از دامن وسیع‌تری استفاده گردد تا در دنیای امروزی باتوجه به گسترش علوم و فناوری و تنوع کشتی‌ها به‌خصوص در نوع کاربری آنها، امکان حل‌وفصل حقوقی [و مدیریتی] آنها ساده‌تر بوده و روال داوری سریع‌تر امکان‌پذیر باشد». (رنجبرزاده، ۱۴۰۱: ۲۰).

۲.۴) ظرفیت ناخالص کشتی‌ها

تا قبل از تصویب کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری تناژ کشتی‌ها^۴ در سال ۱۹۶۹، سیستم‌های مختلفی برای محاسبه تناژ و ظرفیت بارگیری کشتی‌ها استفاده می‌شد. در قرون وسطا، شراب معمولاً از مهم‌ترین محموله‌های حمل شده توسط کشتی‌ها در اروپا بود که در خمره‌های معین و با حجم مشخصی که «تن» نام داشتند حمل می‌شدند. هر خمره ۴۰ فوت مکعب^۵ حجم داشت. مثلاً هر کشتی که می‌توانست ۱۰۰

^۱ Canada (Attorney General) v. McNally Construction Inc. (C.A.), ۲۰۰۲ FCA ۱۸۴ (CanLII), [۲۰۰۲] ۴ FC ۶۳۳. Accessed at ۲۰ Feb. ۲۰۲۴ ۰n:

<https://www.canlii.org/en/ca/fca/doc/۲۰۰۲/۲۰۰۲fca۱۸۴/۲۰۰۲fca۱۸۴.html>

^۲ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ship (Geneva, ۱۹۸۶)

^۳ Gross Tonnage

^۴ International Convention on Tonnage Measurement of Ship – ۱۹۶۹

^۵ Ton



۱۰۰ خمره شراب حمل کند، ظرفیت آن را یک صد تن می گفتند و نرخ حمل بار برای سایر کالاها را نیز بر همین مبنا محاسبه کرده و فضایی را که آن محموله ها در کشتی پر می کرد بر عدد چهل تقسیم می نمودند تا بتوانند با به دست آوردن مقدار تن آنها کرایه حمل را مشخص کنند. برای اولین بار در دوران معاصر، جورج مورسوم^۲ اندازه گیری تناژ محموله ها در کشتی و همین طور ظرفیت بارگیری آنها بر اساس ۴۰ فوت مکعب، هر تن را به کاربرد و استفاده از آن توسط مؤسسات حمل و نقل دریایی، مالکان و شرکت های بیمه ای رایج گردید (Vasudevan, ۲۰۱۰:۸).

اگر چه همه از بر روش ابداع شده در سال ۱۸۵۴ توسط جورج مورسوم از هیئت تجارت بریتانیا پابند بودند؛ اما تفاوت های قابل توجهی بین این اندازه گیری ها وجود داشت و کم کم نیاز به وجود یک سیستم بین المللی واحد برای اندازه گیری ظرفیت کشتی ها هویدا گردید. چرا که لازم بود برای اطمینان از محاسبه پرداخت کرایه کشتی ها در نقاط مختلف دنیا تضمین های معقولی به وجود آید و علاوه بر آن به دلیل آن که عوارض بندری و سایر مبالغ مربوط به هزینه های خدمات دولتی بر اساس ظرفیت کشتی ها دریافت می شد، می بایست یک استاندارد واحدی برای این امور در نظر گرفته شود. به همین دلیل سازمان بین المللی دریانوردی با برگزاری کنفرانسی در سال ۱۹۶۹ مقررات و استاندارد مشخص و واحدی را برای ظرفیت ناخالص (جی. تی) و ظرفیت خالص (ان. تی)^۳ وضع نمود و کنفرانس مذکور در سال ۱۹۸۲ لازم الاجرا گردید. ظرفیت یا تناژ ناخالص، مبنایی برای مقررات نیروی انسانی، قوانین ایمنی و شرایط ثبت کشتی هاست و هر دو ظرفیت خالص و ناخالص نیز برای محاسبه حقوق بندری استفاده می شود. تناژ ناخالص تابعی از حجم قالب گیری شده همه فضاهای محصور کشتی و تناژ خالص با فرمولی تولید می شود که تابعی از قالب اندازه گیری تمام فضاهای بار کشتی است، تناژ خالص نباید کمتر از ۳۰ درصد از تناژ ناخالص در نظر گرفته شود (IMO, ۱۹۸۳: para ۴).

۳.۴ کشتی های تابع مقررات ملی و خارج از شمول کنوانسیون های بین المللی

^۱ هر فوت مکعب ۲۸/۳۱۶ لیتر است و ۴۰ فوت مکعب تقریباً برابر با ۱۱۳۳ لیتر یا ۱/۱۳۳ متر مکعب است. براساس مقررات کنوانسیون اندازه گیری تناژ کشتی ها، هر تن ثبت شده برابر است با ۱۰۰ فوت مکعب یا ۲/۸۳ متر مکعب

^۲ George Moorsom

^۳ Net Tonnage (NT)



از قرن ۱۸ میلادی به بعد؛ با ازدیاد تعداد کشتی ها و دیگر شناورهای دریایی تجاری که ناشی از انقلاب صنعتی و شیوه تولید انبوه کارخانه ها از یک سو و نیاز به تأمین مواد اولیه به ویژه از کشورهای استعمار شده از سویی دیگر بود، تصادم دریایی، غرق شدن کشتی ها و خطرات مالی و اقتصادی سیر صعودی پیدا کرد و کشورها را وادار ساخت تا ضمن تدوین استانداردها و قوانین اجباری، ورود و خروج شناورها به بنادر خود را ضابطه مند نماید. این مقررات که در حوزه های ملی و یا گاهی محلی تصویب و اجرایی می شدند برای کشتی ها که همواره بین بنادر مختلف در کشورهای متفاوتی سفر می کردند، اسباب مزاحمت می شدند و برای تجار بزرگ زیان بار بودند و در برخی اوقات چالش های جدی اقتصادی و سیاسی برای دولت ها فراهم می نمودند. (Britannica, ۲۳ Feb. ۲۰۲۴)

این موضوع باعث گردید تا دولت ها به خصوص در کشورهای ساحلی که ناوگان دریایی بزرگی داشتند به فکر یکسان سازی این قوانین و مقررات در سطحی وسیع و بین المللی بیافتند و پس از جنگ جهانی دوم و تأسیس سازمان مشورتی دریایی بین الدولی^۱ در سال ۱۹۴۸ که در سال ۱۹۸۲ به سازمان بین المللی دریانوردی تغییر نام یافت، بسیاری از این مقررات پراکنده تحت عنوان کنوانسیون های مختلف دریایی و حتی کارگری و... یکسان سازی و تنقیح شدند. اما وفور شناورها و تنوع کاربری آنها سبب گردید تا شناورهای کوچک و با بُرد دریانوردی محدود همچنان تابع مقررات ملی باشند و از شمول کنوانسیون های دریایی خارج شوند. اگر تعریف مندرج در ماده (۲) کنوانسیون ملل متحد راجع به ثبت کشتی ها ۱۹۸۶ پیرامون کشتی را تعریف معتبر بین المللی از کشتی بدانیم، بنابراین حتی شناورهای خود کشتی (موتوردار) که در آب های بین چند کشور کالا، مسافر و یا هر دو را حمل می کنند؛ اما دارای ظرفیت ثبت شده ناخالص زیر ۵۰۰ تن هستند، به لحاظ بین المللی کشتی شناخته نمی شوند و دولت ها می توانند بر اساس مقررات داخلی خود بدون نیاز به در نظر گرفتن قواعد کنوانسیون های جهانی با بسط دادن یا محدود کردن تعریف فوق از کشتی آنها را کشتی نامیده و از آنها در سفرهای محدود بهره برداری نمایند.^۲ این شناورها صرفاً تابع مقررات داخلی کشور صاحب پرچم هستند و تنها در صورتی که بخواهند به بندر

^۱ Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

^۲ البته برخی از کنوانسیون ها مانند کنوانسیون اندازه گیری خط شاهی، برای کشتی های با ظرفیت ناخالص بیش از ۱۵۰ تن، اجباری است.



بیگانه‌ای مسافرت نمایند، با توافق دولت‌های صاحب‌پرچم و صاحب‌بندر، با اعمال برخی مقررات منطقه‌ای قادر هستند، آزادانه تردد و فعالیت نمایند.

از آنجایی که ممکن است، معیارهای اندازه‌گیری برای تعیین شناورهای غیر کنوانسیون در برخی کشورها با معیار دیگری مانند طول کلی یا ظرفیت بار مرده شناور محاسبه گردد، سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) در دستورالعمل نمونه ایمنی برای شناورهای آب‌های داخلی و غیر کنوانسیون شامل شناورهای ماهیگیری و عملیاتی در آفریقا سال ۲۰۰۲، در پاراگراف اول بخش یادداشت‌های توضیحی، جدول زیر را به‌منظور ارائه یک رابطه تقریبی بین طول، ظرفیت ناخالص و ظرفیت بار مرده کشتی ارائه داده است (IMO, ۲۰۰۲:ix).

جدول ۱- رابطه طول، تناژ و بار مرده کشتی‌ها؛ منبع IMO

طول (متر)	۱۵	۲۴	۳۵
معادل تناژ ناخالص (تن)	۲۰	۱۵۰	۳۰۰
معادل بار مرده (تن)	۳۵	۱۰۰	۲۲۵

بنابراین؛ کشتی‌های با طول کمتر از ۴۵ متر و ظرفیت بار مرده کمتر از ۴۰۰ تن را که تناژ ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن دارند فارغ از این که از چه موادی ساخته شده یا چه کاربری دارند، در زمره شناورهای غیر کنوانسیون قرار دارند.

۴-۱) سازمان بین‌المللی دریانوردی و مقررات ملی کشورها

در ابتدای امر، فرایند عضویت دولت‌ها در کنوانسیون سازمان مشورتی بین‌المللی دریانوردی^۱ که در سال ۱۹۴۸ در یک کنفرانس دیپلماتیک در ژنو^۱ با همکاری و تحت نظارت شورای اقتصادی و اجتماعی

^۱ Convention on the Inter – Governmental Maritime Consultative Organization (IMO Convention)



سازمان ملل^۲ به تصویب رسیده بود به دلیل نگرانی کشورها از تداخل امور و قواعد آن شورا در صنایع کشتی‌رانی ملی و تجاری داخلی‌شان اندک بود و ده سال طول کشید تا در سال ۱۹۵۸ تعداد لازم دولت‌ها با حق شرط؛ کنوانسیون مذکور که سند تأسیس آیمو بود را تصویب نموده و لازم‌الاجرا گردید. با عنایت به نام اولیه این سازمان، وظیفه اصلی آن مشاوره‌های فنی و حقوقی در خصوص کشتی‌رانی تجاری به اعضا بود. بر اساس بند (الف) از ماده (۱) سند تأسیس، هدف از ایجاد آن تأمین و فراهم نمودن ابزار همکاری بین دولت‌ها در مورد مقررات دولتی و شیوه‌های مرتبط با موضوعات فنی از هر نوعی که برای کشتی‌رانی بین‌المللی درگیر در تجارت بین‌المللی^۳ تأثیرگذار باشد، تشویق و تسهیل‌پذیرش عمومی بالاترین استانداردهای علمی در موضوعات ایمنی دریایی، کارایی دریانوردی و پیشگیری و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها و رسیدگی به امور حقوقی مربوط بدان‌ها است. ازجمله هدف مهم‌تر دیگری که در ماده (۳) سند تصویب به آن اشاره شده، تلاش در برگزاری کنفرانس‌های بین‌المللی، تهیه پیش‌نویس و کوشش جهت تصویب کنفرانس‌ها، معاهدات، توصیه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های نمونه بین‌المللی پیرامون موضوعات حفظ محیط‌زیست دریایی، امور حقوقی و... است (Rosalie, ۲۰۱۸:۱).

آیمو، از همان بدو تأسیس تاکنون هرگز قصد نداشته تا کلیه فعالیت‌های کشتی‌رانی را تنظیم کند، بلکه فعالیت‌های نظارتی خود را به دریانوردی بین‌المللی مطابق با ماده (۱) کنوانسیون و صرفاً به موضوعات درگیر در تجارت جهانی محدود می‌کند. برای همین است که در بسیاری از کنوانسیون‌های تصویب شده از طریق آیمو، تلاش شده که قواعد آنها در مورد کشتی‌های جنگی یا کشتی‌های تجاری خدماتی که در آب‌های داخلی فعالیت دارند یا در حوزه تجارت بین‌المللی فاقد نقش روشنی هستند؛ اعمال نگردد. این سازمان هرچند از ابتدا جنبه مشورتی داشت؛ اما با توسعه فعالیت‌ها و کارکردهایش که بیشتر ناشی از وضعیت پیش‌آمده در حمل‌ونقل دریایی و گسترش روزافزون ناوگان تجاری بود، رویه‌های کاری خود را از جنبه‌های صرفاً مشورتی به دستورالعمل‌های نمونه قانون‌گذاری - اجرایی، بیانیه‌ها، اصول و قواعد فنی و استانداردهای توصیه‌ای و گاهی اجباری؛ تغییر داد. از سال ۲۰۰۵ "طرح ممیزی داوطلبانه کشورهای

^۱ United Nations Economic and Social Council (ECOSOC)

^۲ Engaged In International Trade

¹ Voluntary IMO Member State Audit Scheme

۵- مدیریت منابع انسانی در کشتی‌ها

در سال‌های اخیر شاهد آن هستیم که در مباحث مدیریتی و اقتصادی توجه جدی‌تری به موضوعات نیروی کار دریایی شده است. این توجه ناشی از این است که با روندهای پیش رو آینده صنعت دریایی در جهان با چالش‌های مهمی روبرو خواهد شد. بر مبنای گزارش‌های منتشر شده در رسانه‌های معتبر بین‌المللی که در حوزه دریایی فعال هستند، صنایع دریایی در تمام دنیا با کمبود شدید نیروی ماهر روبرو هستند (BIMCO, ۲۰۲۱:۱۰). فعالیت‌های دریایی از جمله مشاغل پیچیده و برخوردار از ویژگی‌های یکسان بین‌المللی هستند که چون دریانوردان شاغل در کشتی‌ها غالباً از ملیت‌ها و فرهنگ‌های گوناگونی هستند، استراتژی‌های منابع انسانی در این بخش نیز می‌بایست باتوجه به شرایط و بررسی کار آنان با رویکردی جهانی صورت پذیرد. اتخاذ چنین استراتژی‌هایی برای همه کشورهای برخوردار از فضای دریانوردی، مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتی‌رانی به‌عنوان یک مسئله همواره مطرح بوده است (محمدخانی، ۱۳۹۸:۱۴۷).

از آنجایی که وجود استراتژی منابع انسانی به‌مثابه رکن اساسی بهبود عملکرد هر سازمانی شناخته می‌شود، فقدان وجود چنین نگرشی به شکلی راهبردی و بلندمدت در رسته دریانوردی می‌تواند تأثیرات منفی و چالش‌های جدی را برای کشورها به‌ویژه ایران که با در اختیار داشتن سواحل دریایی شمال و جنوب از موقعیتی ارزشمند بهره‌مند است، به همراه داشته باشد (رضوانیان و همکاران، ۱۳۹۷:۹۵). اگرچه در حوزه کشتی‌های کنوانسیون باتوجه به وجود ثروت بیشتر به دلیل درآمدهای مالی بالاتر و نیز کثرت دریانوردان شاغل در هر واحد از آنها به نسبت شناورهای کنوانسیون، مدیریت منابع انسانی به شکلی اصولی‌تر اعمال می‌شود، اما در شناورهای غیر کنوانسیون به‌ویژه موتورلنج‌های سنتی شاهد فقدان بهره‌مندی از ساده‌ترین شیوه‌های معمول مدیریت منابع انسانی هستیم. به عبارتی علی‌رغم سخت و طاقت‌فرسا بودن کار در شناورهای سنتی و این که باتوجه به شرایط کاری آنها در جنوب کشور که وضعیت جوی و گرمای شدید هوا نیز بر معضلات می‌افزاید، با موتورلنج‌ها مبادرت به انجام سفرهای تجاری به سایر کشورهای



حوزه خلیج فارس، دریای عمان، دریای عرب و بخش‌هایی از اقیانوس هند^۱ می‌نمایند، متأسفانه به دلیل غفلت از اصول آموزشی توسط مالکان و دریانوردان همین‌طور عدم حمایت‌های جدی دولت، در زمینه مدیریت شناورها، مدیریت منابع انسانی چندان موردتوجه قرار نمی‌گیرد.

۶- وضعیت ایران به لحاظ ناوگان تجاری دریایی

کشور ایران به لحاظ تعداد و ظرفیت ناوگان دریایی خود در طول تاریخ به‌استثنای برهه‌ای محدود از زمان، همواره جزو کشورهای پیشرو در دنیا به شمار می‌رفته است. بر اساس آخرین گزارش منتشرشده کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (آنکتاد) ۲ در سال ۲۰۲۳ (۲۰۲۳:۳۲، UNCTAD)، ایران توانسته است در سال ۲۰۲۲ با افزایش یک‌درصدی ظرفیت حمل‌ونقل (ظرفیت بار مرده)، دریایی که رقم ۲۹۰ هزار تن را شامل می‌شود، رتبه خود را در دنیا به ۲۳ برساند. به عبارتی حمل بار ناوگان کشتی‌رانی ایران از ۱۹۰ میلیون و ۲۵۱ هزار تن در سال ۲۰۲۱ به ۱۹۰ میلیون و ۴۴۱ هزار تن در سال ۲۰۲۲ رسیده است و این یعنی ناوگان کشتی‌رانی ایران در سال ۲۰۲۲ توانسته از ناوگان کشتی‌های تجاری فرانسه جلو بزند و حجم تناژ حمل‌ونقل دریایی خود را به حدود یک‌سوم ناوگان تجاری بزرگ‌ترین اقتصاد دنیا، ایالات متحده برساند. این ظرفیت حتی از سه عضو گروه هفت کشور صنعتی دنیا یعنی فرانسه، ایتالیا و کانادا بیشتر است. کشورهایی مانند هلند، عربستان و برزیل نیز ناوگان کوچک‌تری نسبت به ایران دارند (ایران، ۱۴۰۲: پارا ۳). آمار کلی ناوگان کشتی‌های کنوانسیون ایران در سال ۲۰۲۳، ۹۶۵ فروند شامل ۳۲ کشتی فله‌بر، ۲۸ کانتینربر، ۳۸۹ باربری عمومی، ۸۶ تانکر و ۴۲۱ فروند سایر کشتی‌هاست (CIA, ۲۰۲۳:para۵).

بر اساس آخرین آمار رسمی ارائه شده توسط مرکز آمار ایران، تا سال ۱۳۹۹، تعداد ۲۰ هزار و ۶۱ شناور در کل کشور به فعالیت اشتغال داشته‌اند که از این تعداد، فعالیت اصلی ۶۹/۹ درصد از آنها ماهیگیری،

^۱ برخی از موتورلنج‌های صیادی در استان سیستان و بلوچستان برای صید از دریای عرب گذر کرده و به اقیانوس هند تا مجاورت کشورهای آفریقایی و مالدیو سفر می‌کنند. برخی از ملوانان اسیر و گروگان در دست دزدان دریایی سومالیایی و... ناشی از همین سفرهای ماهیگیری است.

^۲ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)



۲۱/۵ درصد باربری و ۷/۲ درصد خدمات تفریحی، یک درصد مسافری و ۰/۴ درصد خدماتی و پشتیبانی به سایر شناورها بوده است. تعداد کارکنان این شناورها ۱۰۲ هزار و ۳۹۴ نفر بوده و بیانگر این است که در هر شناور به طور متوسط بالغ بر ۵ نفر مشغول به کار هستند که ۸۲ درصد از آنها حقوق‌بگیر و ۱۸ درصد بدون مزد فعالیت داشته‌اند. بر اساس این آمار جبران خدمت کارکنان شناورها ۴۴/۵ میلیارد ریال بوده که به طور متوسط پرداختی ماهانه هر نفر شاغل در این شناورها، ۴۴/۲ میلیون ریال برآورد شده است. ارزش ستانده‌های سال ۱۳۹۹ این شناورها، ۲۰۵ میلیارد و ۴۹۹ میلیون ریال می‌باشد که از این رقم؛ ۷۲/۴ درصد بابت ماهیگیری، ۲۳/۳ درصد دریافتی بابت کرایه حمل بار، ۱/۹ درصد کرایه حمل مسافر و خدمات تفریحی و ۲/۴ درصد مربوط به سایر ستانده‌ها بوده است. بر این مبنا، ارزش متوسط ستانده‌های هر یک از این شناورها، بالغ بر ۱۰ میلیون و ۲۴۳ ریال است. در این سال ارزش افزوده شناورها ۱۵۶ میلیارد و ۳۲۳ میلیون ریال بوده که نشان می‌دهد به طور متوسط هر یک از این شناورها ارزش افزوده‌ای برابر با ۷ میلیارد و ۷۹۲ میلیون ریال بوده است. (مرکز آمار کشور، ۱۴۰۱: پارا ۲).

متأسفانه، آمار قابل راستی‌آزمایی و دردسترسی پیرامون تعداد شناورهای غیر کنوانسیون فعال در کشور یافت نشد و پیگیری‌های اداری نیز پیرامون این موضوع به نتیجه‌ای نرسید. از آنجایی که آخرین شماره آمارنامه دریایی ایران نیز از سال ۱۳۹۶ به‌روزرسانی نشده و یا اگر این کار صورت گرفته هنوز در دسترس نیست، نمی‌توان آمار دقیقی از تعداد شناورهای غیر کنوانسیون را برآورد نمود. آنچه قابل راستی‌آزمایی است مربوط به حدود یک دهه پیش است که از این حیث می‌توان گفت تعداد شناورهای سنتی ثبت شده توسط اداره بازرسی و ثبت شناوران (موتورلنجهای چوبی فعال)، در سواحل جنوبی کشور حدود ۵ هزار و ۶۰۰ فروند و شناورهای خدماتی مانند انواع باج و یدک‌کش‌ها، شناورهای تجسسی و لایروپ‌های فعال با پرچم ایران یا یکی از کشورهای منطقه، ۳۲۸ فروند و تعداد دکل‌های صنعتی - دریایی نیز ۱۴۰ فروند است (شبکه خبری تحلیلی صنعت حمل‌ونقل، ۱۳۹۳: پارا ۴).



۱-۶) قوانین و مقررات کار دریایی قابل اعمال در شناورهای غیر کنوانسیون ایرانی

اولین موردی که در آن تلاش شده تا رژیم حقوقی خاصی برای پاره‌ای موضوعات مرتبط با کار در دریا تدوین و تصویب گردد، در تبصره ذیل ماده (۶) قانون کار مصوب ۱۳۳۷ به چشم می‌خورد. در این تبصره از دولت خواسته شده تا برای مدت کار، تعطیلات و مرخصی‌ها، مزد و حقوق کارگران ماهیگیر یا ملاحان و کارگرانی که طرز کارشان به نحوی است که قسمتی یا کل مزد و درآمدشان به وسیله مشتریان با مراجعان تأمین می‌شود و کارگران بنادر که مأمور تخلیه یا بارگیری کشتی‌ها هستند و همچنین کارگرانی که کار آنها نوعاً در ساعات متناوب انجام می‌گیرد، به موجب آئین‌نامه‌های جداگانه، تعیین گردد. بر همین اصل نیز در سال ۱۳۵۱، "آئین‌نامه‌ای تحت عنوان آئین‌نامه مربوط به مدت کار، تعطیلات و مرخصی‌ها، مزد یا حقوق کارگران ماهیگیر و ملاحان و کارکنان کشتی‌ها" در شورای عالی کار به تصویب رسید. هرچند برخی از مفاد تبصره یاد شده در ماده (۶) قانون کار ۱۳۳۷ با تغییراتی در ماده (۱۹) قانون کار مصوب ۱۳۶۹ همراه شد و عبارت کارکنان حمل‌ونقل اعم از هوایی، زمینی و دریایی که عبارتی عام‌تر و کلی‌تر از سیاق تبصره ماده (۶) است، جای خود را به انحصارهای خاص در آن داده و قرار بر آن شده تا آئین‌نامه جدیدی تدوین، تصویب و اجرایی گردد، اما از آن جایی که تاکنون چنین امری به وقوع نپیوسته است و انتهای ماده (۱۹۰) نیز آمده در صورت سکوت قانون، مواد این قانون یعنی قانون کار ۱۳۶۹ حاکم است، می‌توان اذعان داشت که می‌شود با مراجعه به تبصره ذیل ماده (۱۹۹) قانون کار ۱۳۶۹ که بیان داشته، آن دسته از آئین‌نامه‌های اجرایی قانون کار مصوب ۱۳۳۷/۱۲/۶ که با مقررات این قانون مغایر نباشد تا تصویب آئین‌نامه‌های جدید قابلیت اجرایی دارند (تورانی زاده، ۱۳۹۳: ۴۳۷)، در خصوص شناورهای غیر کنوانسیون که اعمال مقررات و قواعد کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶، در خصوص صادق نیست، مفاد آئین‌نامه مربوط به مدت کار، تعطیلات و مرخصی‌ها، مزد یا حقوق کارگران ماهیگیر، ملاحان و کارکنان کشتی‌ها، مصوب ۱۳۵۱/۲/۵، شورای عالی کار، اعمال می‌گردد.

اگر چه وضع چنین آئین‌نامه‌ای برای بیش از ۵۰ سال پیش می‌توانست علی‌رغم همه کمبودهای قانونی و خلأهایی که به‌ویژه در مورد شرایط بیمه، ویژگی‌های بدو استخدام و پایان کار، شرایط ایمنی کار و ویژگی‌های منحصر به فرد کار و مسئولیت کارفرما و یا نماینده وی در حین سفر دریایی یا در بنادر خارج از



کشور، حل و فصل اختلافات در حین سفر دریایی یا هنگامی که کشتی در خارج از حوزه صلاحیت قضایی ایران است، در آن وجود دارد، برای سایر موارد تا حدودی مفید باشد؛ اما در حال حاضر ارجاع همه موضوعات حقوقی پیرامون مدیریت منابع انسانی (بالاخص بیمه و بازنستگی) و هماهنگی میان قوانین داخلی ایران و قوانین ملی کشورهایی که شناورها به آنجا سفر می کنند و اتخاذ برخی تصمیمات مهم در حین مسافرت دریایی مانند تهیه ضروریات سفرهای دریایی یا بیماری کارکنان، مرگ و صدمه دیدن آنها به این آئین نامه یا قانون کار موجود، مفید فایده نخواهد بود. مهم ترین چالش هایی که مدیریت منابع انسانی شناورهای غیر کنوانسیون در حال حاضر با آنها روبروست، عبارت اند از:

۷-۱- تفاوت های فاحش بین مخاطرات کار در محیط های خشکی با کار در دریا و مناطق فراساحلی و نبود قواعد و قوانین مخصوص به ایمنی کارکنان شناورهای غیر کنوانسیون و لزوم ارجاع این موارد به قانون کار مصوب ۱۳۶۹؛

۷-۲- عدم تعیین تکلیف مسئولیت کارفرمایان امور دریایی به ویژه در شرایط حین سفر دریایی یا حضور شناور در مناطق خارج از مرزهای جغرافیایی کشور و لزوم رعایت قوانین کشور صاحب پرچم بر حوادث اتفاق افتاده در شناورها در آب های آزاد یا کشورهای بیگانه؛

۷-۳- نبود شرایط مشخص در خصوص عزیمت کارکنان شناورهای غیر کنوانسیون به منزل در هنگامی که سفر شناورها بنا به دلایلی بیش از حد متعارف به طول انجامیده است؛

۷-۴- نبود پوشش های بیمه ای مناسب با مدت سفر دریایی، دوره های تناوب مسافرت ها و بیکاری کارکنان شناورها در زمانی که به هر علت شناور قادر به سفر نیست (به اعمال محدودیت سفر موتورلنج های تجاری مربوط به ته لنجی دقت شود)، برای کارکنانی که تنها منبع درآمد یا درآمد غالبشان، ملوانی است؛

۷-۵- نبود مرجع قانونی مشخص شده حل اختلاف بین کارکنان و مالکان یا سرمایه گذاران، یا بین کارکنان با همدیگر یا فرمانده و... در حین سفر دریایی، همانند آنچه در شناورهای کنوانسیون مرسوم است؛



۷-۶- عدم تناسب مدت کار، مرخصی و تعطیلات کارکنان شناورهای غیر کنوانسیون با شرایط بهروز موجود در دنیا و تفاوت فاحش زمانی بین آئین نامه موجود با شرایط حال؛

نتیجه گیری

اگر چه پس از الحاق ایران به کنوانسیون کار در دریا، بر اساس ماهیت قواعد آن شرایط کار کارکنان و خدمه کشتی های با ظرفیت ناخالص بیش از ۵۰۰ تن مطابق مندرجات کنوانسیون یاد شده اجرایی می گردد؛ اما این امر علی رغم تعداد زیاد شناورهای غیر کنوانسیونی و با در نظر گرفتن فعالیت های تجاری و صیادی موتورلنج های سنتی موجود در بنادر جنوبی ایران که از وسایل مهم و محل ممر معاش بسیاری از ساکنان بنادر و مناطق جمعیتی پیرامون مناطق ساحلی و فراساحلی است صادق نیست.

با دانستن این که هم بزرگترین میدان نفتی (میدان نفتی سفانیه عربستان)، و هم بزرگترین میدان گازی (میدان گازی پارس جنوبی، ایران - قطر)، دریایی دنیا در خلیج فارس واقع شده و علاوه بر آنها در سراسر این دریا میدان های پراکنده نفت و گاز متعدد دیگری نیز وجود دارد، می توان این دریای نیمه بسته به لحاظ حقوق بین الملل دریاها را ثروتمندترین دریای دنیا شناخت که سواحل شمالی آن تحت قلمرو سیاسی - جغرافیایی ایران قرار دارد. چنین موضوع مهمی سبب گردیده تا این کشور به لحاظ موقعیت ژئوپلیتیکی به گونه ای خاص، دارای امتیازهایی باشد که کمتر کشوری در دنیا از آن بهره مند است. باتوجه به پهنه کمی که خلیج فارس دارد، منابع طبیعی و منافع اقتصادی آن به وسیله خط منصف بین کشورهای هم جوار تقسیم شده است. از آنجایی که ایران در سراسر این دریا دارای جزایر مسکونی و غیرمسکونی زیادی است، با در نظر گرفتن قواعد و مقررات عرفی و موضوعه بین المللی، دارای بیشترین سهم از این منابع است به طوری که بیش از نصف آن متعلق به ایران و کمتر از نیمی از وسعت و منابع و منافع اقتصادی آن متعلق به هفت کشور دیگر حاشیه خلیج فارس است. اما در عمل شاهد هستیم که حداقل شش کشور از این مجموعه، سالهاست با بهره گیری از دانش و فناوری های روز دنیا در حال استفاده و در برخی مواقع سوءاستفاده از مواهب الهی آنجا هستند و با کسب ثروت های نجومی سبب ایجاد رفاه برای شهروندانشان شده اند.



اما با کمال تأسف، ایران آن چنان که بایسته و شایسته در اختیار داشتن چنین ثروت عظیم طبیعی بوده، نتوانسته است به نفع مردم سرزمینش بهره‌برداری‌های قابل‌اطمینان و متوازی را به نسبت همسایگان خود به دست آورد. این عدم خصوص را می‌توان در دو امر بنیادین زیر جستجو نمود:

الف: عدم رعایت اصول و استانداردهای مدیریتی و وجود ناهماهنگی‌های مدیریتی در بهره‌برداری از منابع طبیعی و منافع اقتصادی و تجاری دریا محور با سیاست‌های داخلی و بین‌المللی و متوازن‌سازی این سیاست‌ها با حقوق بین‌المللی؛

ب: ناکارآمدی یا حداقل عدم انطباق ماهیت قوانین موجود با تحولات سیاسی دنیا و سرعت گسترش علوم و تکنولوژی‌های روز یا به عبارتی، ناهماهنگی‌های علمی قانون‌گذاران داخلی با تحولات روزمره در خاورمیانه از یک‌سو و مدیران اقتصادی و تجاری حوزه دریا از سوی دیگر که سبب بروز نواقص عمده و نارسایی قوانین موجود با نیازهای روز اقتصاد و تجارت دریا محور شده است؛

از جمله دو موضوع یاد شده در بالا، نبود قوانین و مقررات حقوقی روشن و قابل‌اجرا پیرامون مدیریت و بهره‌برداری‌های اقتصادی با کارایی مؤثر از شناورهای با ظرفیت ناخالص زیر ۵۰ تن $GT < 50$ است که شامل شناورهای سنتی موتورلنج و شناورهای تجاری فلزی مانند انواع دویه‌ها، یدک‌کش‌ها، بارج‌ها، لندینک‌کرافت‌ها و... می‌شود. این قبیل شناورها با کثرت موتورلنجه‌ها که در بالای دکل‌های خود پرچم ایران را برافراشته‌اند، سهم انکارناپذیری در اشتغال مستقیم و غیرمستقیم اهالی بنادر جنوب کشور دارند با درک این موضوع مهم اقتصادی که هم میزان کمی اشتغال‌زایی آنها و هم نسبت اشتغال به سرمایه به کاررفته در این قبیل شناورها، اختلاف بسیار بالاتری نسبت به شناورهای دریایی با ظرفیت ناخالص بالای ۵۰۰ تن ($GT > 500$)، دارند. اما با کمال تأسف تاکنون تلاش موفقی برای ساماندهی وضعیت حقوقی آنها به منظور اعمال مدیریت بهتر و کارآمدی مؤثرتر آنها در ایجاد اشتغال پایدار و امنیت شغلی کارکنان آنها نشده است. از آنجایی که مدیریت صحیح تنها در بستر وجود مقررات و استانداردهای حقوقی مشخص و روشن ممکن است و مدیر در بستری ابهام‌انگیز به لحاظ وضعیت‌های حقوقی و قانونی توانایی رهبری موفق مجموعه خود را نخواهد داشت، همواره شاهد انجام فعالیت‌های غیرمولد و گاهی مخالفت با سیاست‌های کلان اقتصادی این نوع شناورها مانند قاچاق کالا و سوخت هستیم.



بنابراین؛ لازم است ضمن تدوین و اجرای قانون کار دریایی برای شناورهای غیر کوانسیونی، مقرراتی در مورد شرایط عمومی قراردادهای دریایی و تنظیم استانداردهای مالی و اقتصادی مربوط به کار در دریا، تدوین، تصویب و اجرایی گردد. در سایه تنظیم و اجرای چنین مقرراتی است که می‌توان تصمیمات



مدیریتی - اقتصادی قابل اجرایی برای تعیین یک جایگزین مناسب برای موتورلنچ‌های تجاری یا بهینه‌سازی و به‌روز کردن آنها به‌گونه‌ای که پاسخگوی نیازهای حمل‌ونقل دریایی در شرایط فعلی باشد، اتخاذ نمود و علاوه بر آن، شرایطی را فراهم آورد تا مالکان و سرمایه‌گذاران شناورهای فلزی غیر کنوانسیون تمایلی به قاچاق کالا و سوخت با دارابودن ریسک‌های بالا، نباشند. این امر علاوه بر ایجاد پایداری و امنیت شغلی کارکنان شناورها، می‌تواند در کلان اقتصاد فرصت بهتری را برای استفاده مؤثرتر و با بهره‌وری بسیار بالاتر، برای شناورهای خدماتی - صنعتی در حوزه نفت و گاز فراهم آورد.



منابع و مأخذ

الف) منابع فارسی

کتاب

- ۱) تاناکا، یوشی فومی (۲۰۱۲). حقوق بین الملل دریاها. ترجمه: آرمین طلعت (۱۳۹۵)، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی
- ۲) تورانی زاده، عباس (۱۳۸۳). حقوق کار دریانوردان و تکالیف دولت، تهران: اسرار دانش
- ۳) خدمتی، محمدرضا (۱۳۸۹). مترجم: طراحی و عملکرد کشتی. تهران: انتشارات دانشگاه امیرکبیر
- ۴) رنجبرزاده، جواد (۱۴۰۲). بررسی فنی و حقوقی کشتی و کشتی رانی در خلیج فارس، بندر گناوه: انجامه

مقاله

- ۵) حاجی رضایی، مصطفی؛ پارسا، محسن و نوروززاده، مریم (۱۳۹۱). عوامل مؤثر در ارتقای ایمنی دریانوردی در شناورهای غیر کنوانسیون. دهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی
- ۶) حجت زاده، علیرضا؛ کوشا، سهیلا و تزم، مجید (۱۳۹۴). اهداف، اصول و دامنه شمول طرح ممیزی داوطلبانه دولت های عضو آیمو. صنعت حمل و نقل دریایی، (۲) ۱، ۴۹-۵۷



- (۷) خدادادی دشتکی، خداداد و رنجبرزاده، جواد. (۱۴۰۱). بررسی ابعاد حقوقی شناور جایگزین موتورلنج‌ها در خلیج فارس. پژوهش‌های حقوقی، ۲۱(۵۰)، ۶۹-۱۰۰. *Doi: ۱۰.۴۸۳۰۰/jlr.۲۰۲۱.۲۹۰۰۹۷.۱۶۷۵*
- (۸) رضوانیان، صادق؛ طبری، مجتبی؛ مهرآرا، اسدالله و حلاجیان، ابراهیم (۱۳۹۷). شناسایی استراتژی‌های مدیریت منابع انسانی در رسته دریانوردی کشور. آموزش علوم دریایی، ۵(۴)، ۹۳-۱۰۷. *DOR: ۲۰.۱۰۰۱.۱.۲۵۳۸۶۵۵.۱۳۹۷.۵.۴.۷.۶*
- (۹) سجادی پارسا، سید جعفر، اعلای محرز، مرتضی. (۱۳۹۸). لزوم بازنگری در سازماندهی شغلی دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های تجاری. آموزش علوم دریایی، ۶(۲)، ۱۱۱-۱۰۴. *https://dorl.net/dor/۲۰.۱۰۰۱.۱.۲۵۳۸۳۶۵۵.۱۳۹۸.۶.۲.۸.۰*
- (۱۰) صالحی، جواد (۱۳۹۷). کنوانسیون حقوق دریاها و موافقت‌نامه‌های مرتبط با آن؛ الگویی برای اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم بر امور کشتی متبوع. فصلنامه علمی ایمنی زیستی، ۷(۱)، ۸۵-۹۳.
- (۱۱) محمدخانی، نوروز (۱۳۸۹). صنعت کشتی‌رانی و تهدیدات ناشی از کمبود نیروی انسانی در این حرفه. دریا و بندر، ۲۵(۳۵)، ۱۴۶-۱۴۷.
- (۱۲) وطن، پیمان؛ (۱۳۹۷). بررسی چالش‌های اجرای کنوانسیون کار دریایی در ایران. صنعت حمل‌ونقل دریایی، ۴(۳)، ۲۷-۳۲. *doi ۱۰.۳۰۴۷۴/jmti.۲۰۱۸.۷۹۶۰۹*



پایان نامه ها و اسناد:

۱۳) رنجبزراده، جواد (۱۴۰۱). ورشکستگی شخصیت حقوقی کشتی در حقوق تجارت بین الملل. پایان نامه حقوق بین الملل، دانشگاه پیام نور، ایران، تهران. قابل دسترسی در تاریخ ۱ اسفند ۱۴۰۲ در آدرس:
<https://ganj.irandoc.ac.ir/#/articles/f0bc3f9c638e1e3e7e3e6f30c37e0aed2>

۱۴) مرکز آمار کشور (۱۴۰۱). طرح آمارگیری شناورهای کشور ۱۴۰۰، انتشار ۱۱ آبان ۱۴۰۱، قابل دسترسی به تاریخ ۱۹ اسفند ۱۴۰۲ در:
www.amar.org.ir/news/ID/20697/1400

خبرگزاری ها:

۱۵) ایرنا، (۲۴ دی ۱۴۰۲). حفظ جایگاه ۲۲ ایران در تجارت دریایی جهان. کد خبر ۸۴۹۹۷۹۴۶. قابل دسترسی در تاریخ ۸ اسفند ۱۴۰۲ به آدرس:
<https://irna.ir/xjLv4Y>

۱۶) شبکه خبری تحلیلی صنعت حمل و نقل (۱۳۹۳). آمار شناورهای ایرانی، از ناوگان کشتیرانی و نفت کش تا اقیانوس پیما. انتشار ۹ شهریور ۱۳۹۳، قابل دسترسی به تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۸ در:
<https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-19869>



ب) منابع لاتین:

Books

۱. (ITF), *International Transport Workers' Federation*, (۲۰۲۲).
An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, ۲۰۰۶. ISBN: ۱-۹۰۴۶۷۶-۳۴-۰. Accessed at ۲۰ Feb. ۲۰۲۴ on:
<https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/paragraph/issues-attachments/files/Maritime%20Labour%20Convention.pdf>
۲. Rosalie, P. Balkin; (۲۰۱۸). *The IMO and Global Ocean Governance: Past, Present, and Future. Oxford Scholarly Authorities on International Law [OSAIL]*. ISBN: ۹۷۸۰۱۹۸۸۲۳۹۵۷

Articles:

۳. Britannica, T. *Information Architects of Encyclopaedia: Ship operation*, (۲۳ Feb. ۲۰۲۴). *Ship Encyclopaedia Britannica*.
<https://www.britannica.com/technology/ship/Ship-operation>
۴. Corinne B., Patrice G., (۲۰۱۶). "Shortage and labor productivity on the global seafaring market". *Patrick Chaumette. Seafarers: an international labour market in*



perspective, Gomylex, pp. ۱۵-۲۷.

<https://shs.hal.science/halshs-۰۱۴۶۹۶۶۶>

۵. *Emanuele, F.; Panayotis Ch.; Paolo B.; (۲۰۲۳). "The impact of rising maritime transport costs on international trade: Estimation using a multi-region general equilibrium model". Transportation Research Interdisciplinary Perspectives ۲۲ (۱۰۰۹۸۵). <https://doi.org/۱۰.۱۰۱۶/j.trip.۲۰۲۳.۱۰۰۹۸۵>*
۶. *Fang, Yanxi (۲۰۲۱). "Adrift, Alone, And Far from Home: The Human Side of The Global Maritime Industry". Harvard International Review; Cambridge ۴۲ (۱), Pp: ۶۲-۶۶. <https://www.proquest.com/openview/۳f۶a۳۴۸d۹۷b۷f۷b۷f۷d۵e۵d۸۷b۳۴۷ee۸۸/۱.pdf?pq-origsite=gscholar&cbl=۳۲۰۱۳>*
۷. *Gauci, Gotthard M., (۲۰۱۶). "Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?". Journal of Maritime Law & Commerce, ۴۷(۴). Pp. ۴۷۹-۴۹۹. <http://hdl.handle.net/۱۰۰۲۶.۱/۹۱۸۸>*
۸. *Polo, G.; (۲۰۱۲). "On Maritime Transport Costs, Evolution and Forecast". Ship Science and Technology; ۵ (۱۰). Pp: ۱۹-۳۱. <https://core.ac.uk/download/pdf/۲۶۷۹۱۰۴۶۶.pdf>*



۹. Stavroulakis, Peter J. and Papadimitriou, Stratos (۲۰۲۲). "Total cost of ownership in a framework for sustainability". *Journal of Shipping and Trade*, (۷)۱۴. <https://doi.org/10.1186/s41072-022-00116-7>

۱۰. Vucur, G; Miloslavic, I; Bosnjak, M; (۲۰۱۶). "The Analysis of Human Resources Management (Hrm) In Maritime Affairs". *Ekonomski Vjesnik; Osijek* ۲۹(۳), Pp: ۶۱-۷۶. <https://www.proquest.com/docview/1855774068?sourcetype=Scholarly%20Journals>

Documents:

۱۱. BIMCO, (۲۰۲۱). "Seafarer Workforce Report, the Global Supply and Demand for Seafarers in ۲۰۲۱". Accessed at ۱۹ Feb. ۲۰۲۴ on: <https://www.ics-shipping.org/resource/seafarer-workforce-report-2021-edition/>

۱۲. Canada (Attorney General) v. McNally Construction Inc. (C.A.), ۲۰۰۲ FCA ۱۸۴ (CanLII), [۲۰۰۲] ۴ FC ۶۳۳. Accessed at ۲۰ Feb. ۲۰۲۴ on: <https://www.canlii.org/en/ca/fca/doc/2002/2002fca184/2002fca184.html>



۱۳. CIA (۲۰۲۳). "The World Factbook, Field Listing – Merchant Marine". Accessed at ۲۳ Feb. ۲۰۲۴ on: www.cia.gov/the-world-factbook/field/merchant-marine/
۱۴. Hosanee, Nivedita M.; (۲۰۰۹). "A Critical Analysis of Flag State Duties as Laid Down Under Article ۹۴ of the ۱۹۸۲ United Nations Convention on the Law of the Sea". *Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, the United Nations New York*.
۱۵. ILO, (۲۰۱۵). Maritime Labour Convention ۲۰۰۶ (MLC, ۲۰۰۶), *Frequently Asked Questions (FAQ)*, ۴th Ed.; International Labour Standard Department.
۱۶. IMO (۱۹۸۳). International Convention on Tonnage Measurement of Ship, ۱۹۶۹ – International of the Provisions of the convention. (TM.۵/Circ.۱) London. Accessed at ۱۵ Feb. ۲۰۲۴ on: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx>
۱۷. IMO (۲۰۰۲). Model Safety Regulations for Inland Waterways Vessels and Non-Convention Craft, Including Fishing Vessels, *Perating In Africa*. Accessed at ۱۶ Feb. ۲۰۲۴ on:



<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/Documents/MODEL%۲۰final%۲۰SAFETY%۲۰REGULATIONS%۲۰INLAND%۲۰Africa-۱.pdf>

۱۸. IMO (۲۰۱۰). Resolution A.۱۰۱۸(۲۶), FURTHER DEVELOPMENT of the VOLUNTARY IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME. Accessed at ۱۶ Feb. ۲۰۲۴ on: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/MSAS/Basic%۲۰documents/A%۲۰۲۶-Res.۱۰۱۸%۲۰-%۲۰Adopted%۲۰on%۲۰۲۵%۲۰November%۲۰۲۰۰۹%۲۰\(Agenda%۲۰item%۲۰۹\)%۲۰\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/MSAS/Basic%۲۰documents/A%۲۰۲۶-Res.۱۰۱۸%۲۰-%۲۰Adopted%۲۰on%۲۰۲۵%۲۰November%۲۰۲۰۰۹%۲۰(Agenda%۲۰item%۲۰۹)%۲۰(Secretariat).pdf)

۱۹. UNCTAD (۲۰۲۳). "World Shipping Fleet, Services and Freight Rates". Accessed at ۲۳ Feb. ۲۰۲۴ on: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt۲۰۲۳ch۲_en.pdf

Thesis

۲۰. Kanawale, Sh. Rosalia; (۲۰۲۱). "Maritime Labour Convention, ۲۰۰۶: challenges for implementation in regards to Title ۵ Compliance and Enforcement in Fiji". Thesis to Master of Science in Maritime Affairs, World Maritime University Malmö, Sweden

لوگو سازمان ها و نهادهای علمی، سیاسی و دولتی حامی معنوی هفتمین همایش ملی پژوهش های علمی علوم اسلامی و انسانی در عصر نوین



اکانت اینستا و ایمیل رسمی همایش جهت ارسال مقاله
Ghanonyar@YAHOO.COM ۰۹۱۰۰۶۳۶۰۰۲

۱۴۰۳/۱۲/۰۸
دانشگاه رازی - سالن همایش دانشکده علوم اجتماعی

جهت همکاری در برگزاری همایش با دبیر اجرایی تماس بگیرید:
خانم دکتر شهلا رضایی ۰۹۱۹۶۷۴۸۶۲۵



معاونت علمی، فرهنگی و اطلاع رسانی
 تحت پوشش خبری صدا و سیما

