

رسیدگی قضایی و اعمال قواعد حل تعارض در دعاوی ناشی از کار

دریانوردی

عباس توازنی زاده*

چکیده

ماهیت قراردادهای کار دریایی و غلبه جنبه‌های حمایتی قوانین حاکم بر آن در اغلب کشورها، موضوعی است که نمی‌توان آن را در رسیدگی قضایی در سطح ملی و اعمال قواعد حل تعارض و چگونگی تعیین قانون حاکم و مرجع صالح به رسیدگی در دعاوی بین‌المللی کار دریایی، نادیده گرفت. بنابراین تأثیر عنصر بین‌المللی در قراردادهای کار دریایی را نباید مشابه سایر قراردادهای تجاری بین‌المللی، از حیث چگونگی اعمال قواعد حل تعارض در حقوق بین‌المللی خصوصی تلقی کرد. حکومت قانون کشور پرچم (محل ثبت کشتی) بر قرارداد کار دریایی که در مورد کشتی‌های ثبت آزاد، در عمل غالباً به مثابه حکومت مقررات و ضوابط داخلی شرکت‌های کشتیرانی (کارفرما) بر قرارداد کار در کشتی است، به شدت موقعیت حقوقی دریانوردان را در روابط قراردادی خود با مالکان و بهره‌برداران کشتی‌ها، تضعیف می‌کند.

از همین روی گرچه کشتی محل کار دریانوردان تلقی می‌شود، با این حال دیگر حاکمیت مطلق قانون کشور پرچم بر کشتی از توجیه منطقی و حقوقی برخوردار نیست و دادگاه‌های ملی در هنگام اعمال قواعد تعارض در مورد دعاوی ناشی از کار در کشتی

* دانش‌آموخته دکتری حقوق عمومی.

برای حمایت از حقوق بنیادین دریانوردان، افزون بر قاعده سنتی حکومت قانون کشور پرچم بر کشتی، باید جنبه‌های حمایتی حقوق کار و شرایط منحصر به فرد شغلی دریانوردان را نیز در نظر داشته باشند.

کلید واژگان

دعاوی کار دریایی، ثبت کشتی، قانون پرچم کشتی، قواعد حل تعارض، رسیدگی قضایی.

مقدمه

رسیدگی به دعاوی دریانوردان و حل و فصل اختلافات ناشی از کار در کشتی‌ها هنگامی که در اقیانوس‌ها و مناطق دریایی و بنادر کشورهای مختلف قرار دارند، از گذشته‌های دور موضوعی حساس و بغرنج و همراه با مشکل بوده است. ضرورت وجود نظم و انضباط شدید در کشتی که از لوازم قطعی تأمین ایمنی و اداره کشتی است، برای فرمانده کشتی، موقعیت خاصی را در زمینه حل و فصل اختلافات در کشتی ایجاد کرده است. در گذشته فرمانده در کشتی همه کاره بوده است. او قوانین و مقررات را در کشتی به اجرا می‌گذاشت و قاضی ارتکاب خطا و جرایم و داور اختلافات در کشتی بود و رأساً خاطی و مجرم را در کشتی تنبیه و مجازات می‌کرد. اما به تدریج و با افزایش آگاهی دریانوردان و تحولاتی که در عرصه‌های مختلف، از جمله در فعالیت‌های کشتیرانی تجاری رخ داد، اختیارات فرمانده کشتی محدود و روزبه‌روز تابع نظم حقوقی بیشتری شد.

با وضع قانون کشتیرانی تجاری انگلیس در سال ۱۸۵۰، حقوق دریانوردان برجستگی و شفافیت بیشتری پیدا کرد و باعث جسارت بیشتر دریانوردان در مقابل فرماندهان و افسران کشتی و دستورهای غیرقانونی آنها و مآلاً افزایش طرح دعاوی از سوی دریانوردان در دادگاه‌ها گردید. در قرن نوزدهم دادگاه‌های دریایی برخی کشورهای تابع نظام حقوقی «کامن لا» در دعاوی مرتبط با قراردادهای کار دریایی، نوعی رسیدگی مبتنی بر انصاف را اعمال می‌کردند.

رأی به یاد ماندنی قاضی «استوری» (story) و نکات بسیار جالبی که وی در رأی خود راجع به موقعیت دریانوردان و لزوم حمایت دادگاه‌ها از آنها مطرح کرد، در همین سال‌ها صادر شد.

قاضی «استوری» در بخشی از رأی خود به دادگاه‌ها توصیه کرد که: «... باید با موضوع تجاوز به حقوق دریانوردان با دقت و حساسیت زیاد برخورد کنند زیرا، اینان قشری محروم

و نیازمند حمایت و راهنمایی هستند ... باید با شفقت با دریانوردان برخورد شود ... دریانوردان باید به مثابه صغیرانی تلقی شوند که تحت قیمومت «دادگاه دریایی» هستند. چنانچه در قراردادهای کار دریایی شرایط غیر منصفانه و نامناسبی درج شده باشد که حقوق دریانوردان را ضایع می‌کند، اقتضای تفسیر قضایی آن است که این شرایط را از باب حمایت از طرف ضعیف‌تر، غیرعادلانه و نامتعارف تلقی کرد...^۱

اینک سال‌ها از زمان صدور رأی مزبور گذشته است، اما کماکان آرمان رسیدگی سریع و منصفانه به شکایات و دعاوی دریانوردان در خصوص حقوق استخدامی خود، در بسیاری از کشورها محقق نشده است. در عمل دادگاه‌ها و مراجع قضایی معمولاً آخرین مرجعی هستند که برای به اجرا درآوردن قوانین و مقررات مرتبط با کار دریایی به آنها توسل می‌شود. بازرسانی که برای کنترل شرایط کار در کشتی‌های تجاری حضور پیدا می‌کنند، چنانچه با برخی تخلفات قانونی برخورد نمایند، حسب مورد مراتب را به مراجع صلاحیت دار قضایی اعلام می‌کنند. با این حال در تعدادی از موارد به رغم شکایت و درخواست بازرسی از سوی دریانوردان، مأموران بازرسی به سبب عزیمت کشتی از بنادر یا آب‌های تحت حاکمیت کشور پرچم، از انجام تحقیقات و بررسی شکایات، باز می‌مانند. بسیار اتفاق افتاده است که با توجه به فاصله زمانی میان ثبت شکایت و دادخواست و جریان رسیدگی دادگاه، به سبب اتمام عملیات تخلیه و بارگیری و ضرورت ترک بندری که کشتی در آن پهلوگیری کرده و یا ناپدید شدن شاهدان به علت تأخیر جریان رسیدگی در دادگاه، عملاً موضوع دعوی یا شکایت منتفی و حقوق دریانورد ضایع شده است.^۲

1. Fitzpatrick.D, and Anderson, Seafarers' Rights, (Oxford University Press, 2005), p. 226.

2. Wissmann, Rudolf Walter, The Maritime Industry, Federal Regulation in Establishing Labour and Safety Standards, (New York: Cornell Maritime Press, 1942), p. 226.

از همین روی از گذشته، رسیدگی فوری در دعاوی دریایی از اهمیت خاصی برخوردار بوده و به این مناسبت قواعد حقوقی ماهوی و شکلی ویژه‌ای در زمینه رسیدگی به دعاوی دریایی ایجاد شده و از جمله توقیف کشتی‌ها به منظور جلوگیری از تضییع حقوق شاکیان و طلبکاران و نیز استیفای حقوق آنها، تابع احکام خاصی گردیده است.^۳

قائل شدن به نوعی حق عینی نسبت به کشتی برای برخی طلبکاران خاص و پیش‌بینی آیین رسیدگی ویژه برای اجرای آن، یکی دیگر از این قواعد است که از ویژگی‌های اختصاصی حقوق دریایی است. برای اجرای حق عینی یا حق ممتاز و توقیف کشتی، طلبکار ناچار نیست علیه مالک کشتی که بعضاً قابل شناسایی هم نمی‌باشد، اقامه دعوی کند و معطل انجام تشریفات ابلاغ دادخواست و نظایر آن بشود. او می‌تواند بدون توجه به این که کشتی متعلق به چه شخصی است، مستقیماً به اقدام قانونی علیه کشتی مبادرت نماید. به این نوع دعوی در حقوق انگلیس دعوی «علیه شیء» (action in rem) گفته می‌شود.

در دعوی «علیه شیء» که موجد آن حق عینی است، به محض اقامه دعوی طلبکار، دادگاه به درخواست او قرار توقیف کشتی را (بدون انجام تشریفات مربوط به ابلاغ دادخواست به مالک یا بهره‌بردار کشتی) صادر می‌کند و به این ترتیب وثیقه مطمئنی برای وصول و استیفای طلب طلبکار فراهم می‌شود؛ به نحوی که حتی انتقال مالکیت کشتی و یا به رهن گذاشتن آن نیز، خللی به حق طلبکار وارد نخواهد ساخت.^۴

اما در عمل اقامه دعوی از سوی دریانوردان و رسیدگی به دعاوی ناشی از کار در کشتی‌های تجاری و اعمال صلاحیت قضایی برای اجرای قواعد ویژه حقوق دریایی، با محدودیت‌ها، پیچیدگی‌ها و مشکلات گوناگون مواجه می‌گردد.

۳. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، ج اول، (تهران: مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳)، ص ۱۰۴.

۴. پیشین، ص ۱۰۶.

طبع بین‌المللی کشتیرانی، استفاده از پرچم‌های مصلحتی و نیز استفاده از خدمه ترکیبی، یعنی استخدام خدمه با ملیت‌های مختلف در یک کشتی، از نظر قضایی به این معنی است که به ندرت می‌توان مراجع قضایی یک محل خاص را برای پیگیری دعاوی دریانوردان، به عنوان «مرجع صالح رسیدگی به دعوی» تعیین کرد. در نتیجه وقتی دریانورد برای اقامه دعوی مورد نظر، از بین چند مرجع ظاهراً صالح برای رسیدگی به یک دعوی، یکی از آنها را انتخاب می‌کند، همواره این مشکل احتمالی برای او وجود خواهد داشت که مالک یا بهره‌بردار کشتی، مراجع قضایی محل دیگری را به عنوان مرجع صالح برای رسیدگی به دعوی مزبور، معرفی کنند.^۵

گفتار اول: اعمال قواعد حل تعارض در دعاوی کار دریانوردی

بند اول: مشکلات ناشی از ثبت آزاد کشتی‌ها^۶ در اعمال قواعد حل تعارض

به طور سنتی خدمه و کارکنان کشتی‌های تجاری تابع قانون کشور پرچم محسوب می‌شوند^۷ و این امر در عمل، در مورد آن دسته از مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی که

5. Fitzpatrick. D, op. cit., p. 509.

۶. کشورهایی که به موضوع ثبت کشتی عمدتاً از منظر یک منبع درآمد ملی می‌نگرند با شرایط اولیه بسیار ساده که معمولاً به ایجاد یک شرکت تجاری صوری در کشور پرچم و پرداخت مبالغ معینی به عنوان حق-الثبت محدود می‌شوند، مبادرت به پذیرش درخواست ثبت کشتی می‌نمایند. این گونه ثبت کشتی به سیستم ثبت آزاد (open Registry) مشهور است.

see: IMLI (International Maritime Law Institute) Lecturer on "Registration of Ships", (2003), p. 19.

(جزوه درسی راجع به ثبت کشتی‌ها، دانشکده حقوق بین‌الملل دریایی کشور مالت) سال ۲۰۰۳

۷. در حقوق بین‌الملل، کشتی تحت صلاحیت کشوری قرار دارد که پرچم آن کشور را بر روی خود افراشته است. به این گونه صلاحیت، «صلاحیت دولت پرچم» نام نهاده‌اند. (United National, see: Guidelines for Maritime Legislation, (1990), p.8.)



از پرچم مصلحتی استفاده می‌کنند به معنی آن است که خدمه و دریانوردان شاغل در این گونه کشتی‌ها، از حیث روابط قراردادی خود صرفاً تابع مقررات و ضوابط داخلی شرکت-های کشتیرانی مربوط، یعنی کارفرمای خود می‌باشند.

توضیح آن که در بسیاری از قراردادهای کار (انفرادی) دریانوردان با شرکت‌های کشتیرانی مزبور، حسب ظاهر طرفین به صورت صریح یا به طور ضمنی توافق می‌کنند که قانون حاکم بر قرارداد کار و مرجع صالح جهت رسیدگی به اختلاف‌های ناشی از آن، قوانین و مراجع قضایی کشور پرچم باشد. این در حالی است که دریانوردانی که در روند انعقاد قرارداد، صرفاً قرارداد را امضا می‌کنند، به علت وضعیت خاص و استثنایی خود، معمولاً نه اطلاع دقیقی از مفاد قرارداد دارند و نه عملاً از قدرت چانه‌زنی در این زمینه برخوردار هستند.

از سوی دیگر در کشورهایی که برای کسب درآمد، در مقابل ثبت یک شرکت تجاری به طور صوری و پرداخت مبلغی به عنوان حق‌الثبت، اجازه ثبت کشتی را در کشور خود صادر می‌کنند، برای جذب و ترغیب بیشتر مالکان کشتی‌ها به ثبت کشتی‌های‌شان در

کشتی در دریاهای آزاد تحت صلاحیت انحصاری کشور پرچم است. صلاحیت کشور پرچم در این جا مبتنی بر این پیش فرض است که گویی کشتی یک بخش شناور از سرزمین کشور پرچم می‌باشد. بر همین اساس به این صلاحیت، صلاحیت شبه سرزمینی نیز اطلاق شده است. به این اعتبار فرض می‌شود که کشتی به هر کجا می‌رود، صلاحیت کشور متبوع وی (کشور پرچم) نیز ادامه پیدا می‌کند. گفتنی است که پرچم، علامت تابعیت کشتی است. بنابراین پرچمی که بر روی یک کشتی برافراشته شده، حاکی از وابستگی حقوقی آن کشتی به کشور متبوع (کشور پرچم) می‌باشد. از لحاظ اداری، اعطای تابعیت یک کشور به کشتی معین، از طریق انجام تشریفات اداری «ثبت کشتی» طبق مقررات کشور محل ثبت، صورت می‌گیرد.

See; Mukherjee. Proshantok, Maritime Legislation, (Sweden: World Maritime University, 2002), p. 181.

این گونه کشورها، قوانین و مقررات خود در زمینه روابط قراردادی ناشی از کار در کشتی‌های تحت پرچم و نحوه اعمال و اجرای آن را به گونه‌ای سازماندهی می‌کنند که در عمل به حکومت مقررات و ضوابط داخلی شرکت‌های مالک کشتی، یعنی کارفرما بر قرارداد، منتهی می‌شود. حتی در مواردی که در برخی از کشورهای ثبت آزاد، حسب ظاهر قوانین و مقررات مناسبی بر روابط حقوقی طرفین قرارداد کار دریایی حاکم است، در عمل هیچ اراده جدی برای اجرای آن وجود ندارد.

در چنین شرایطی گرچه در ظاهر قراردادی تنظیم و تشریفات قانونی طی شده، اما خدمه‌ای که برای کار در کشتی استخدام شده‌اند، به طور کامل مقهور اراده کارفرمای خود هستند. زیرا در واقع این کارفرماست که با انتخاب محل ثبت کشتی خود، همه چیز، از جمله قانون حاکم و مرجع صالح به رسیدگی اختلاف‌های ناشی از قرارداد کار در کشتی را تعیین می‌کند.^۸ این وضعیت باعث شده است که برخی از دادگاه‌ها در نظریه سنتی حکومت قانون کشور پرچم نسبت به خدمه کشتی، تجدید نظر کنند و در مقام اعمال قواعد حل تعارض، در پی راه حل‌های مناسب‌تر باشند.

دادگاه فدرال آلمان در پرونده راجع به دریانوردان هندی شاغل در یک کشتی تحت پرچم آلمان که در مرکز ثبت بین‌المللی کشتی‌ها در این کشور به ثبت رسیده بود، اعمال قانون کشور پرچم را به عنوان قانون محلی که کار دریانوردان در آن انجام یافته، مردود اعلام کرد. زیرا از نظر این دادگاه، برخلاف آنچه مشهور شده، کشتی بخشی از سرزمین کشور پرچم نیست. بر همین مبنا حکومت قانون محل کارفرما، یعنی جایی که بهره

8. Chaumette, Patrick, The Evolution of Seafarers' Employment Law, (Maritime Labour in Europe Conference, Genoa University, Law Faculty Department of Employment Law, 24May 2004), p. 10.

برداری تجاری از کشتی توسط کارفرما صورت می‌گیرد (کشور آلمان)، نیز مردود اعلام شد.

از نظر دادگاه، قرارداد استخدام دریانوردان هندی مزبور، صرف نظر از این که طرفین قرارداد به طور صریح در قرارداد به ملیت یا محل اقامت دریانوردان اشاره کرده باشند یا نه، بیشترین ارتباط را با کشور هند داشته و بنابراین تابع قوانین این کشور می‌باشد.⁹

برای ایضاح بیشتر در خصوص مبانی مورد نظر دادگاه در صدور رأی یادشده، اشاره‌ای به ویژگی‌های ثبت کشتی‌ها در مرکز ثبت بین‌المللی کشور آلمان ضروری است. در سال‌های اخیر برخی از کشورهای اروپایی، از جمله کشور آلمان در کنار یک «مرکز ثبت ملی کشتی» که معمولاً تابع قوانین و مقررات دقیق و استانداردهای بالایی در زمینه شرایط کار در کشتی است، به منظور ارتقای حجم ناوگان تجاری خود در سطح بین‌المللی و برخی ملاحظات دیگر، مبادرت به ایجاد مرکز «ثبت بین‌المللی کشتی»¹⁰ در کشور خود کرده‌اند و برای جذب و تشویق مالکان کشتی‌ها به ثبت کشتی‌های خود در این مرکز، (مرکز ثبت بین‌المللی کشتی) مقررات و ضوابط آسان‌تری را جهت ثبت کشتی اعمال می‌کنند.

در رویه «ثبت بین‌المللی کشتی‌ها»، دریانوردان در محلی خارج از قلمرو سرزمینی کشور پرچم کار می‌کنند و معمولاً درآمد افسران کشتی و بعضاً دریانوردان معمولی، از مالیات معاف می‌گردد و این در واقع نوعی یارانه است که به شرکت‌های کشتیرانی جهت تشویق آنها به ثبت کشتی خود در این گونه کشورها اعطا می‌شود.

در عمل کمک‌ها و امتیازات اعطایی، فقط به معافیت‌های مالیاتی محدود نمی‌شود، بلکه به طور ضمنی به شرایط استخدامی آن دسته از دریانوردانی که تابع کشور پرچم

9. Ibid, p. 11.

10. ILO – MEW LCS – SUPP – 2002 – 04- 0089- 1- EN. Doc, p. 3.

نیستند نیز، گسترش می‌یابد. به بیان دیگر کشور پرچم سخت‌گیری‌ها و دقتی را که در مورد شرایط کار در کشتی‌های ثبت ملی و شاغلین در آن، که نوعاً دریانوردان تابع این کشور هستند اعمال می‌کند، در مورد کشتی‌های ثبت بین‌المللی و شرایط کار در آن، اجرا و رعایت نمی‌نماید.

به همین سبب در هنگام اعمال قواعد حل تعارض در مورد تعیین قانون حاکم بر دریانوردان خارجی شاغل در کشتی‌های ثبت شده در مرکز ثبت بین‌المللی کشتی‌ها در این گونه کشورها، باید توجه داشت که اعمال قانون کارگاه یا محل کار دریانوردان، اساساً موضوعیت پیدا نمی‌کند، چه این که از ابتدا مشخص است که محل کار کشتی‌های مزبور، خارج از قلمرو سرزمینی کشور محل ثبت می‌باشد^{۱۱}.

بند دوم: ماهیت حمایتی قوانین کار دریانوردی و تأثیر آن در نحوه اعمال قواعد حل تعارض

ماهیت قراردادهای کار و غلبه جنبه‌های حمایتی قوانین حاکم بر آن در اغلب کشورها در سطح ملی، موضوعی است که نمی‌توان در تحلیل قواعد حل تعارض و چگونگی تعیین قانون حاکم و مرجع صالح به رسیدگی به اختلاف‌های قراردادهای بین‌المللی کار دریایی از آن غفلت نمود و تأثیر عنصر بین‌المللی در این گونه قراردادهای، مشابه سایر قراردادهای تجاری بین‌المللی از حیث چگونگی اعمال قواعد حل تعارض در حقوق بین‌الملل خصوصی تلقی کرد.

همان دلایلی که باعث اعمال محدود اصل آزادی قراردادی در قراردادهای کار در سطح ملی می‌شود، در مورد قراردادهای بین‌المللی کار (دریایی) نیز باید به نحوه مقتضی مورد توجه قرار گیرد.

11. Chaumette, op. cit., p. 17.

بر همین اساس برخی معتقدند طرفین قرارداد کار ممکن است قانون حاکم بر قرارداد را تعیین کنند، اما این امر به معنی جواز تعیین مفاد قرارداد کار توسط طرفین نیست. زیرا در هر صورت قانونی را که طرفین به عنوان قانون حاکم بر قرارداد انتخاب می‌کنند، نمی‌تواند سبب محروم کردن مستخدم از پوشش‌های حمایتی پیش‌بینی شده توسط قانون محل کار (کارگاه عرفی) مستخدم گردد؛ و همین جاست که مفهوم نظم عمومی اجتماعی (Industrial Public Order)، آشکارا در تعیین روابط حقوقی طرفین قرارداد کار، مؤثر واقع می‌شود.^{۱۲}

به یک تعبیر جمع بین اصل آزادی قراردادی در تعیین قانون حاکم در قراردادهای بین-المللی کار از یک سو و رعایت قوانین و مقررات حمایتی و آمره در حوزه روابط کار، از سوی دیگر به این صورت سازماندهی شده است که تعیین قانون حاکم بر قرارداد توسط طرفین با رعایت و در چارچوب قانون محل کار، که حداقل مقررات و استانداردهایی را در قلمرو کار مشخص کرده، قابل اعمال و اجرا خواهد بود.

با این حال اجرا و اعمال راهکار مزبور در خصوص مستخدمینی که کار آنها در مکان-ها و کشورهای مختلف انجام می‌شود، (مانند خدمه هواپیماها و دریانوردان) به راحتی قابل اعمال نیست. طبق «کنوانسیون رُم راجع به تعارض قوانین در ارتباط با تعهدات قراردادی مصوب ۱۹ ژوئن ۱۹۸۰» در مواردی که کار در یک کشور معین انجام نمی‌شود و قانون محل کار مصداق نمی‌یابد، قانون محلی که مستخدم در آنجا به استخدام درآمده، بر مستخدم حاکم خواهد بود.

12. Ibid, p. 12.

در خصوص دریانوردان قانون محل کار عرفی آنها، به طور سنتی کشوری است که کشتی، تحت پرچم آن به فعالیت و سفر دریایی اشتغال دارد. در عین حال در قراردادهای استخدامی مربوط به کار در کشتی‌های تجاری برای کارفرما یعنی مالکان کشتی‌ها یا مؤسسات کارگزاری استخدام دریانورد، این امکان وجود دارد که قرارداد کار را تابع قانونی غیر از قانون پرچم بنمایند.

حکومت قانون کشور پرچم یا قانون مورد نظر کارفرمایان بر قراردادهای کار در کشتی‌های ثبت آزاد، در عمل به منزله حکومت مقررات و ضوابط داخلی شرکت کشتیرانی یا مؤسسه کارفرما بر قرارداد کار دریانوردی است که به شدت موقعیت حقوقی دریانوردان را در روابط قراردادی خود با مالکان کشتی‌ها تضعیف می‌کند. از همین روی برخی معتقدند که گرچه کشتی محل کار دریانوردان تلقی می‌شود، با این حال دیگر حاکمیت مطلق قانون کشور پرچم بر کشتی از توجیه حقوقی و منطقی برخوردار نیست.^{۱۳} بررسی‌های تاریخی حاکی از آن است که با وجود رأی مورخ ۷ سپتامبر ۱۹۲۷ دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده (Lotus)، تئوری سرزمینی در مورد کشتی، در طول سالیان گذشته روند تکاملی پیدا نکرد و نواقص آن برطرف نشد. از زمان تصویب کنوانسیون بروکسل (Brussels) مورخ ۱۰ می ۱۹۵۲ راجع به صلاحیت کیفری در صورت بروز تصادم، حاکمیت انحصاری دولت پرچم بر کشتی در آب‌های آزاد، در سطح بین‌المللی پذیرفته شده است.

این حاکمیت انحصاری دولت پرچم بر کشتی، در کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد (۱۹۵۸) و کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) نیز مورد تأیید قرار گرفت. با این حال

13. Ibid, p. 16.

حاکمیت انحصاری کشور پرچم، هنگامی که کشتی در آب‌های سرزمینی کشور دیگری قرار دارد، هیچ‌گاه پذیرفته نشد؛ به علاوه نحوه عمل به مسئولیت‌ها و تعهدات بین‌المللی برخی کشورها نسبت به کشتی‌های تحت پرچم خود، باعث نضج ایده لزوم دخالت کشور بندر به عنوان یک حلقه تکمیلی برای اعمال مؤثر صلاحیت بر کشتی‌های تجاری گردید. امروزه حتی در میان کشورهای اروپایی نیز با استناد به انحطاط و زوال نظریه اعمال انحصاری قانون کشور پرچم بر مبنای یک رابطه موهوم و جعلی بین کشتی و کشور پرچم، در بسیاری از موارد (مواردی که علقه واقعی میان کشتی و کشور پرچم رعایت نشده)، تقویت کنترل امور اجتماعی کشتی توسط کشور بندر و ایجاد نوعی نظم عمومی در سطح جامعه اروپا در این زمینه، به منظور تضمین شرایط کار شایسته و حقوق بنیادین دریانوردان، یک ضرورت تلقی می‌شود.^{۱۴}

در فرانسه به سبب تمایل قضات در اعمال محدود صلاحیت بین‌المللی خود نسبت به کشتی‌هایی که در بنادر این کشور توقیف می‌شوند، در نهایت دیوان عالی این رویه را مذموم تلقی و مقرر نمود که دادگاه محلی که کشتی در آن توقیف شده، باید صلاحیت خود را در مورد رسیدگی به جنبه‌های ماهوی موضوع دعوی احراز و اعمال نماید، به شرط آن که دین موضوع دعوی ناشی از سفر دریایی باشد که در جریان آن توقیف کشتی صورت گرفته است.

بررسی سوابق مربوط حاکی از آن است که این رأی دیوان عالی کشور فرانسه در جریان رسیدگی به درخواست رسیدگی پژوهشی اتحادیه دریانوردان از طرف دریانوردان ترک یک کشتی تحت پرچم کشور ترکیه صادر شده است.^{۱۵} بی‌میلی و اکراه قضات

14. Ibid, p. 18.

15. Ibid, p. 17.

فرانسوی در پذیرش اعمال صلاحیت قضایی در مورد دعاوی ناشی از روابط کار در کشتی‌های خارجی که در بنادر این کشور به طور موقت توقف می‌کنند، ناشی از باور سنتی قضاات یاد شده به قاعده حکومت قانون پرچم و اصل آزادی دریانوردی است. با این حال باید پذیرفت که کشور بندر، محلی نیست که بتوان کلیه امور مدنی، تجاری و اجتماعی مرتبط با وضعیت کشتی، از جمله شرایط کار دریانوردان و مقررات مربوط را در آن، اجرا و اختلاف‌های مربوط را حل و فصل کرد. وضعیت فوق به روشنی حاکی از آن است که اعمال عادلانه قواعد حل تعارض در مورد دعاوی دریانوردان، به ویژه دریانوردان خارجی، در بسیاری از موارد، فوق‌العاده مشکل و در واقع دارای حالت استثنایی است.

برخی معتقدند منشأ این مشکل، یک رویه مستقر راجع به ثبت کشتی‌ها در سطح بین‌المللی است. رویه‌ای که در آن علقه واقعی میان کشتی و کشوری که کشتی در آن به ثبت می‌رسد، رعایت نمی‌شود و در نتیجه مالک کشتی در انتخاب محل ثبت کشتی، دارای اختیار مطلق می‌گردد. از جمله پیامدهای ناگوار این رویه در ثبت کشتی‌ها، ظهور پدیده «یک شرکت یک کشتی»^{۱۶} است که نتایج و پیامدهای ناگواری برای دریانوردان داشته است.

یکی از این پیامدهای تلخ، گسترش رویه رها کردن دریانوردان در موارد بروز سانحه برای کشتی یا غرق آن توسط مالکان کشتی و نیز جبران ناشده باقی ماندن خسارات ناشی از ورود صدمات جانی به دریانوردان و خانواده آنها در دهه‌های اخیر بوده است.^{۱۷} لذا

16. Single – Ship Company.

شرکت کشتیرانی که حسب ظاهر تنها یک کشتی ملکی در اختیار دارد.

17. International Maritime Organization, IMO/ILO/WGLCS 1/11, 22 OCT 1999, p. 25.

چون مطالبات ناشی از مزد که وسیله امرار معاش و ادامه زیست دریانوردان است، همچنین غرامات مربوط به ورود صدمات جانی و بیماری‌های ناشی از کار، در زمره حقوق بنیادی تلقی می‌شود، کنترل انطباق با تکالیف و اجرای تعهدات مالکان کشتی‌ها در این زمینه، در هر کجا که باشند و تحت هر پرچمی فعالیت کنند، یک ضرورت انسانی و بین‌المللی است و قاعده سنتی حکومت قانون کشور پرچم بر روابط کار در کشتی‌ها، نمی‌تواند و نباید با آن معارضه نماید.

گفتار دوم: ضرورت ایجاد یک رژیم حقوقی و نظم عمومی بین‌المللی خاص در رسیدگی به دعاوی دریانوردان

با توجه به ویژگی منحصر به فرد وضعیت دریانوردان از حیث اعمال قواعد حل تعارض به صورت عادلانه در دعاوی بین‌المللی، حقوق بین‌المللی کار ناشی از مقاوله‌نامه‌های متعدد سازمان بین‌المللی کار یا حتی کنوانسیون جامع کار دریانوردی (۲۰۰۶) و نیز اقدامات اتحادیه‌های بین‌المللی مربوط، نمی‌توانند به تنهایی خلأ یک نظم عمومی بین‌المللی مطلوب در این زمینه را برطرف نمایند.

در این زمینه انجام هماهنگی‌های نهادی در سطح بین‌المللی یک امر حیاتی است، اما مسئله اساسی چگونگی تلفیق منابع و ارزش‌های مختلف در فعالیت کشتیرانی تجاری از جمله چگونگی جمع بین قاعده آزادی مالکان کشتی‌ها در انتخاب محل ثبت کشتی‌های خود و آزادی دریانوردی، با رعایت حقوق بنیادی دریانوردان است.

در این مسیر دادگاه‌های ملی برای حمایت از حقوق بنیادین دریانوردان، در هنگام اعمال قواعد حل تعارض در مورد دعاوی ناشی از کار در کشتی می‌توانند نقش مناسبی را ایفا کنند، هر چند ورود و دخالت دادگاه‌ها تا حدود بسیار زیادی جنبه گزینشی و انتخابی دارد و به تشخیص آنها بستگی پیدا می‌کنند. اشاره به چند نمونه پرونده دعاوی مربوط در این زمینه مفید به نظر می‌رسد.

طبق قواعد کلی حقوقی، همین که قاضی ملی صلاحیت خود را در رسیدگی به یک دعوای بین‌المللی احراز کرد، تعیین قانون حاکم بر مبنای قواعد حل تعارض به وسیله او صورت می‌گیرد. در دعوای مربوط به دریانوردان که نوعاً دارای عناصر بین‌المللی متعدد است، امکان اعمال قانون خارجی، اعم از قانونی که طرفین به عنوان قانون حاکم آن را برگزیده‌اند یا قانون کشور پرچم، وجود دارد.

با این حال قاضی مربوط ممکن است به سبب تعارض اعمال قوانین خارجی در پرونده مطروحه با سیستم حقوقی ملی، از اعمال قانون خارجی خودداری کند. بر همین اساس دیوان عالی کشور ایتالیا با استناد به محدودیت‌ها و مرزبندی‌های ناشی از نظم عمومی بین‌المللی، از اعمال قانون کشور لیبریا، به عنوان قانون کشور پرچم و قانونی که طرفین آن را به عنوان قانون حاکم برگزیده‌اند، نسبت به پرونده دعوی یک دریانورد تبعه ایتالیا که قرارداد استخدام دائم وی به طور یک جانبه از سوی کارفرما فسخ شده بود، امتناع کرد.^{۱۸}

طبق قوانین لیبریا، کارفرما برای فسخ قرارداد مزبور نیاز به هیچ گونه توجیهی نداشت. قاضی ایتالیایی که برای رسیدگی به پرونده صلاحیت خود را احراز کرده بود، برای عدم اعمال قانون لیبریا در پرونده یاد شده، این گونه استدلال کرد که: «ضرورت و الزام به توجیه اخراج مستخدم ایتالیایی در پرونده مورد بحث، ناشی از رعایت یک اصل مربوط به نظم عمومی بین‌المللی است که سبب ممنوعیت وی (قاضی یاد شده) از اعمال قانون خارجی به این لحاظ می‌گردد».^{۱۹}

18. Chaumette, op. cit., p. 25.

19. Court of Cassation, Industrial Division, 9 March 1998, No. 2622, I 2 Diritto Marittimo 2000, p. 137, (Chaumette, op. cit., p. 25).

آرای صادره در زمینه پرونده‌های کیفری مربوط به شکایات دریانوردان نیز، در تحکیم مبنای نظری نظم عمومی بین‌المللی قابل توجه است. در تاریخ ۱۱ ژوئن ۱۹۹۹ کشتی «Number one» تحت پرچم کشور «سنت وینسنت و گرانادا» در خلیج بنگال واقع در کشور سریلانکا، دچار سانحه شد به نحوی که در اثر آن ۶ خدمه اوکراینی و ۴ دریانورد سنگالی و فرمانده فرانسوی کشتی ناپدید شدند. خانواده فرمانده کشتی در «سنت نزیر» مبادرت به اقامه دعوی نمود. در تحقیقات مقدماتی دادگاه، نواقص و تخلفات قانونی متعددی در اداره و بهره‌برداری از کشتی احراز گردید.^{۲۰}

مالکان فرانسوی کشتی، مالکان فرانسوی کالای حمل شده توسط کشتی، افسر فرانسوی مسئول تأمین نیروی انسانی کشتی و مدیر مؤسسه طبقه‌بندی مربوط که به موجب قوانین ژاپن تشکیل شده اما مرکز اداره آن در فرانسه قرار داشت، توسط دادگاه کیفری «سنت نزیر» به اتهام قتل به دادگاه احضار شدند.

دادگاه کیفری مزبور ضمن تأیید تأثیر اشتباه فرمانده در بروز حادثه، با احراز صلاحیت رسیدگی خود به پرونده و اعمال قوانین فرانسه در پرونده، مسئولیت تعدادی از خواندگان را احراز و با توجه به میزان تقصیر ارتكابی، آنها را به مجازات محکوم کرد.

در این پرونده، دادگاه به قانون کشور پرچم که به موجب آن دادگاه‌های «سنت وینسنت و گرانادا» صالح به رسیدگی به دعوی بودند توجه نکرد و به این وسیله تمایل خود را به این طرز تلقی که کشتی مورد بحث از لحاظ حقوقی بیشترین ارتباط را با سیستم حقوقی کشوری دارد که عملاً در آنجا تحت بهره‌برداری و اداره قرار می‌گیرد، نشان داد. اما آیا اگر قربانی فرانسوی وجود نداشت، کشور پرچم تعلق خاطری به

20. Rennes Court of APPEAL, in mid – June 2004 (Chaumette, op. cit., p. 26).

پیگیری موضوع مصایب وارده و سرنوشت تلخ خانواده خدمه اوکراینی و سنگالی کشتی پیدا می‌کرد؟

واقعیت آن است که معمولاً کشوری که تصمیم‌گیرندگان و مسئولین فعالیت حمل و نقل و بروز حادثه، تبعه آن هستند یا در آن مقیم‌اند، کمتر تمایلی به الزام اشخاص مزبور به پاسخگویی در این زمینه دارد.^{۲۱}

در پرونده دیگری، کشتی موسوم به «The Edoil» تحت پرچم «Tonga»، که یک کشتی تانکر مخصوص حمل مواد شیمیایی بود و در وضعیت فنی بسیار نامناسبی قرار داشت، توسط مقامات بندری کشور پرتغال در حین اعمال کنترل‌های بندری توقیف شد. مالک یونانی کشتی آقای «Pander Malis»، کشتی و خدمه آن را در «Sete»، رها کرد. کشتی متعاقباً به فروش رفت و به فعالیت حمل و نقل نازل‌تری مشغول شد، اما خریدار از پرداخت طلب دریانوردانی که کشتی مزبور را از بابت رسیدن به طلب خود توقیف کرده بودند، خودداری کرد.

متعاقباً فدراسیون بین‌المللی حقوق بشر با طرح ادعای «به خطر انداختن (جان) دیگران»، مبادرت به طرح دعوی کرد. از طرف خدمه طلبکار کشتی در یونان نیز مبادرت به طرح شکایت کیفری گردید. در تاریخ ۲ ژوئن ۲۰۰۴، دادگاه آتن آقای Pander Malis و همسرش را که نماینده شرکت کشتیرانی Vermillion Trading LTD بودند به زندان و پرداخت مزد معوقه دریانوردان محکوم کرد.

رأی صادره از دادگاه یونان بار دیگر تأکیدی بر این امر بود که پنهان کردن کشتی در پشت پرچم «Tonga» نمی‌تواند لزوماً منتهی به رهایی مالکان کشتی و تعهدات‌شان در سایر کشورها (یونان) گردد.^{۲۲}

21. Chaumette, op. cit., p. 26.

22. Ibid, pp. 26-27.

اما آیا این گونه تصمیمات و آرای صادره از سوی مراجع قضایی ملی که نوعاً مبتنی است بر وجدان بیدار و روشن‌بینی و حس و آرمان عدالت‌جویی صادرکنندگان آرای مزبور، می‌تواند جای خالی ترتیبات نهادی و یک رویه عادلانه بین‌المللی هماهنگ‌شده در زمینه رسیدگی به دعاوی بین‌المللی دریانوردان و اعمال قواعد حل تعارض در آن را پُر کند؟

گفتار سوم: بررسی قوانین و مقررات ملی

بند اول: کشور انگلیس

کشور انگلیس محل مناسبی برای طرح و تعقیب دعاوی دریانوردان ناشی از مزد، هزینه‌های بازگشت به وطن و فوت و صدمات جانی تلقی می‌شود. اما در خصوص سایر حقوق استخدامی، به ویژه در مورد دریانوردان خارجی شاغل در کشتی‌های ثبت‌شده در این کشور، مطلوبیت فوق وجود ندارد.

معمولاً مالکان و مدیران کشتی‌ها مایل نیستند دعاوی دریانوردان علیه آنها، در مراجع قضایی انگلیس تحت رسیدگی قرار گیرد و نوعاً در این گونه موارد سعی می‌کنند ترجیح حقوقی رسیدگی به پرونده، توسط مراجع قضایی محل دیگری را اثبات نمایند.

با توجه به این که دعاوی دریانوردان ناشی از کار در کشتی‌های تجاری از دعاوی دریایی تلقی می‌شود، از طرفی توقیف کشتی برای دعاوی مزبور در قوانین و مقررات انگلیس تجویز شده، توسل به ساز و کار توقیف کشتی، وسیله مناسبی برای تحت فشار قراردادن مالکان و مدیران کشتی‌ها جهت عمل به تعهدات خود در قبال دریانوردان است.^{۲۳}

23. Fitzpatrick. D, op. cit., p. 530.

توضیح آن که در این گونه موارد برای رفع توقیف از کشتی، مالکان یا مدیران مربوط ناچار از ارائه تضمین‌های مالی مناسب به دادگاه می‌باشند که معمولاً این امر از طریق کلوب‌های حمایت و پرداخت غرامت (P&I)^{۲۴} انجام می‌شود. درخواست توقیف کشتی، حتی در مواردی که دعوی ماهوی در جای دیگر اقامه شده نیز امکان‌پذیر است.

پس از توقیف، چنانچه مالک کشتی از ارائه تضمین مالی خودداری کند، کشتی تا زمان تقویم ارزش و فروش آن جهت تأمین مطالبات دریانورد، در توقیف باقی می‌ماند. در این گونه موارد، امکان توقیف سایر کشتی‌های متعلق به مالک کشتی که اصطلاحاً به آن «sister ship» می‌گویند نیز وجود دارد، گرچه در عمل آن دسته از مالکان کشتی که با حسن نیت به تعهدات خود در قبال دریانوردان عمل نمی‌کنند، با توسل به روش‌های متقلبانه و استفاده از سیستم «شرکت با یک کشتی»، (یعنی شرکت کشتیرانی که تنها یک کشتی ملکی در اختیار دارد) چنین امکانی را برای خواهان‌ها منتفی می‌سازند.^{۲۵}

اگر امکان توقیف کشتی وجود نداشته باشد یا بهای کشتی به اندازه «مدعی به» نباشد، دادگاه‌های انگلیس در مواردی که مقتضی تشخیص دهند. قرار توقیف سایر اموال خوانده را که در این کشور واقع است صادر می‌کنند. در این صورت فروش اموال مزبور تا پایان زمان رسیدگی یا ارائه تضمین مالی جایگزین، ممنوع می‌گردد.

24. Tetley, William, INTERNATIONAL Maritime and Admiralty Law, (Edition Yvon Blais Inc, 2002), p. 556.

کلوپ P and I (Protection and Indemnity)، مؤسسه بیمه اتکایی است که با همکاری مالکان کشتی برای پوشش مسئولیت مدنی آنها در قبال اشخاص ثالث و به منظور جبران خساراتی مانند ورود صدمات جانی به اشخاص، هزینه‌های بازگشت به میهن خدمه، تلف و ورود خسارات به کالا، تصادم و ...، ایجاد شده است. کلوب‌های «حمایت و غرامت» بر اساس قواعد و ضوابط مصوب مالکان کشتی‌های عضو کلوپ، اداره شده و فعالیت می‌کنند. See: Tetley, op. cit., p. 591.

25. Fitzpatrick. D, op. cit., p. 509.

در مواردی که کشتی مورد نظر اصطلاحاً به طور کامل تلف شده^{۲۶} (total loss) و به این صورت (total loss) تحت پوشش بیمه می‌باشد، طلب مالک از بیمه‌گر (از بابت تلف کشتی مزبور)، برای تضمین مطالبات دریانورد، توسط دادگاه قابل توقیف می‌باشد. در نظام حقوقی انگلیس نیز دریانورد حسب مورد می‌تواند دعوای ماهوی خود را در قالب «دعوی علیه شیء»، علیه خود کشتی اقامه کند. در دعوای مربوط به مطالبه مزد، هنگامی که خدمه در کشتی توقیف شده حضور دارند، دادگاه‌ها می‌توانند در مدتی کمتر از یک ماه از زمان توقیف کشتی، به موضوع دعوی رسیدگی کنند. یکی از مشکلات مربوط به اجرا و احقاق حقوق دریانوردان در مراجع قضایی پس از آن که حکمی به نفع آنان صادر شد، رواج توسل به روش‌های متقلبانه، از جمله سیستم «شرکت با یک کشتی» توسط برخی از اشخاص تاجر است که در عمل اجرای حکم و پرداخت حقوق و خسارات وارده را غیرممکن و یا بسیار مشکل می‌نماید.

۲۶. «Total Loss» یا «تلف کلی» در بیمه دریایی به دو نوع «تلف کلی واقعی» (actual total loss) و «تلف کلی حکمی» (constructive total loss) تقسیم می‌شود. «تلف کلی واقعی» ناظر به مواردی است که در آنها مال بیمه شده (کشتی) از بین رفته یا به گونه‌ای آسیب دیده است که عرفاً اطلاق نام اولیه موضوع بیمه بر آن دیگر امکان پذیر نیست. همچنین اگر مال بیمه شده بر اثر حادثه در وضعیتی قرار گرفته باشد که بیمه‌گذار از امکان دستیابی و استفاده از آن به طور قطعی محروم شده باشد، (مانند غرق کشتی در اعماق اقیانوس)، عنوان تلف کلی واقعی صدق می‌کند. در مواردی که کشتی بیمه شده در دریا گم شده و پس از سپری شدن مدت معین از آن خبری واصل نمی‌شود، کشتی مزبور تلف شده فرض می‌شود. «تلف کلی حکمی» ناظر به مواردی است که در آن مال بیمه شده (کشتی در اثر حادثه) به نحوی آسیب دیده است که دیگر قابل تعمیر نیست. همچنین در صورتی که هزینه نجات، انتقال به محل تعمیر و یا تعمیر کشتی به میزان خاصی بالغ شود (معمولاً ۷۵٪ ارزش واقعی کشتی قبل از وقوع حادثه) تلف حکمی محقق شده است. در مورد تلف کلی حکمی، معمولاً بیمه‌گذار با اعلام ترک مالکیت خود نسبت به موضوع بیمه به نفع بیمه‌گر، می‌تواند خسارت تلف کلی موضوع بیمه را از بیمه‌گر مطالبه کند. - See: Tetley, op. cit., pp. 606-607. UK Marine Insurance ACT (1906), Article, 56, 57, 58, 59, 60.

حتی در مواردی که مسئولیت مدنی مالک کشتی ناشی از فعالیت‌های کشتی، تحت بیمه قرار دارد و مالک کشتی که حکم بر علیه وی صادر شده در حال ورشکستگی است یا از پرداخت خسارت و اجرای حکم استنکاف کرده، معمولاً اقامه دعوی به طور مستقیم علیه بیمه‌گر (که نوعاً کلوب P&I هستند)، امکان‌پذیر نیست. زیرا طبق اصل بیمه‌ای رایج «آنچه پرداخت شده قابل پرداخت است» (pay to be paid)، در برخی کشورها بیمه‌گر هنگامی در پرداخت خسارت مسئولیت پیدا می‌کند که ابتدا بیمه‌شونده نسبت به پرداخت خسارت به زیان‌دیده اقدام کرده باشد. چه این که ظاهراً تا قبل از این هنگام، عنوان «جبران خسارت» نسبت به بیمه‌شونده صدق نمی‌کند.^{۲۷}

طبق قوانین کشور انگلیس در مواردی که کشتی در اثر طرح دعوی مختلف توقیف شده و پس از صدور حکم قطعی به فروش می‌رسد، پرداخت مطالبات ناشی از دعوی

۲۷. همان‌طور که در بالا اشاره شد منظور از قاعده بیمه‌ای فوق به طور خلاصه آن است که پرداخت خسارت از سوی بیمه‌گر منوط به آن است که ابتدا از طرف شخص بیمه‌گذار (مالک کشتی...) به زیان‌دیده (از جمله دریانورد و خانواده او) خسارت پرداخت شود، تا شخص بیمه‌گذار محق به مراجعه و دریافت خسارت از بیمه‌گر گردد. با توجه به قاعده بیمه‌ای یادشده، در مواردی که شرکت کشتیرانی (مالک کشتی و کارفرمای دریانورد) منحل شده یا دچار ورشکستگی می‌شود، اقدام به جبران خسارت طبق رویه بیمه‌ای مزبور، با مشکل مواجه می‌گردد. گفتنی است که طبق اعلام نماینده گروه بین‌المللی کلوب‌های P and I در اجلاس هشتم کار گروه مشترک IMO-ILO که در تاریخ ۲۱ تا ۲۴ ژوئیه ۲۰۰۸ در مقر ILO در ژنو برگزار گردید، از سال ۲۰۰۹ رویه بیمه‌ای مزبور در دعوی و مطالبات دریانوردان ناشی از فوت، صدمات جسمی و بیماری، دیگر اعمال نمی‌شود و زیان‌دیده (دریانورد و خانواده او) می‌تواند مستقیماً به بیمه‌گر (کلوب P and I) مراجعه کند.

See: ILO, Joint IMO – ILO Ad Hoc Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment for Seafarers (Geneva: 21 – 24 Jun 2008), p. 17.

دریانوردان برای «مزد» از محل درآمد ناشی از فروش کشتی، نسبت به سایر مطالبات (جز در مورد هزینه‌های بندری و هزینه‌های مربوط به اجرای حکم) تقدم دارد.

گفتنی است هنگامی که یک کشتی در ارتباط با مطالبات ناشی از مزد در انگلیس توقیف می‌شود، دادگاهی که قرار توقیف را صادر کرده، معمولاً به صلاحیت خود در رسیدگی ماهوی به موضوع نیز اصرار می‌کند.

در مواردی که موضوع دعوی، مطالبه خسارات ناشی از ورود صدمات جانی یا فوت دریانورد می‌باشد، عوامل گوناگون مؤثر در تعیین مرجع رسیدگی و قانون حاکم، نظیر محل وقوع حادثه، تابعیت یا اقامتگاه مالک یا مدیر کشتی یا سایر اشخاص مسئول، پرچم کشتی و مفاد قرارداد در زمینه چگونگی تعیین محل رسیدگی و قانون حاکم، تعیین مرجع صالح به رسیدگی و قانون حاکم را با پیچیدگی بسیاری همراه می‌کند.

از طرفی طبق قوانین انگلیس، تابعیت یا محل اقامت دریانورد به عنوان خواهان در پرونده، در تعیین مرجع صالح برای رسیدگی، عامل مهمی محسوب نمی‌شود. معمولاً در مواقعی که در اثر وقوع سانحه، دریانوردی دچار صدمات جانی یا فوت در یکی از بنادر یا آب‌های سرزمینی انگلیس می‌شود، دادگاه‌ها، صلاحیت خود را برای رسیدگی به دعوی می‌پذیرند. در بررسی ادعاهای مالکان یا مدیران کشتی مبنی بر صلاحیت مراجع قضایی و قابلیت اعمال قانون محل‌های دیگر، دادگاه‌های انگلیس مفاد و بندهای مربوط به تعیین مراجع صالح و قانون در قرارداد استخدامی دریانورد را، تنها به عنوان یکی از عوامل مؤثر در عرض سایر عوامل، مورد توجه قرار می‌دهند.^{۲۸}

محل وقوع سانحه‌ای که منتهی به فوت یا جرح دریانورده شده، ممکن است دریاهای آزاد باشد. در این قبیل موارد از آنجا که دادگاه‌ها بر اساس نظریه «commomgrand of all

28. Ibid, p. 510.

countries»، دریا‌های آزاد را لزوماً تحت صلاحیت انحصاری یک کشور تلقی نمی‌کنند، با استناد به قانون «FATAL ACCIDENT ACT» حسب مورد نسبت به پذیرش اعمال صلاحیت خود در مورد دعاوی مربوط به فوت و جرح دریانوردان ناشی از سوانح مزبور اقدام می‌کنند، زیرا معتقدند دلیلی بر این که سانحه منحصرأ باید در قلمرو سرزمین انگلیس واقع شود تا قانون مزبور اعمال گردد، وجود ندارد و این قانون حسب مورد، نوعی صلاحیت سرزمینی در خصوص سوانح وقوع یافته در دریا‌های آزاد برای دادگاه‌های انگلیس ایجاد می‌کند.^{۲۹}

در مجموع باید گفت در انگلیس حقوق دریایی از طریق دادگاه‌های دریایی به نحو گسترده‌ای از برخی از حقوق دریانوردان، به ویژه حق آنان در دریافت مزد، حمایت می‌کند. حق توقیف کشتی و سایر دارایی‌های مالکان کشتی در دعاوی ناشی از فوت و ورود صدمات جانی به دریانوردان، حتی در مواردی که رسیدگی به ماهیت دعوا در محلی غیر از کشور انگلیس باید انجام پذیرد، ساز و کار مؤثری در تضمین حقوق دریانوردان تلقی می‌شود.

بر این اساس در پاره‌ای از موارد و موضوعات، دریانوردان صرف نظر از محل تابعیت، اقامتگاه یا تابعیت کشتی‌ای که در آن به کار اشتغال دارند، از حقوق قابل توجهی در انگلیس برخوردار می‌باشند.

با این حال باید توجه داشت که با کاهش استفاده از پرچم انگلیس و تمایل به استفاده از ثبت آزاد (که در آنها از دریانوردان غیر انگلیسی یا اصلاً حمایتی به عمل نمی‌آید و یا در حد بسیار کمی حمایت می‌شود)، در عمل از حمایت‌هایی که در گذشته توسط نظام حقوقی انگلیس از دریانوردان خارجی به عمل می‌آمد، دیگر خبر چندانی نیست.^{۳۰}

29. Davidson v Hill 19012KP 607, (Fitzpatrick.D, op. cit., p. 510).

30. Tetley, op. cit., p. 556.

بند دوم: یونان

صلاحیت دادگاه‌های یونان در رسیدگی به دعاوی کار دریایی، در گد آیین دادرسی مدنی و «کنوانسیون بروکسل (Brussels) مصوب ۱۹۶۸ راجع به صلاحیت و اجرای احکام در دعاوی تجاری و مدنی» که مآلاً در مقررات شماره ۴۴/۲۰۰۱ این کشور منعکس شده، تعیین گردیده است.

طبق یکی از اصول اساسی سیستم قضایی یونان، در این کشور هیچ‌گونه تفاوت و تبعیضی بین دریانوردان یونانی و غیر یونانی در دستیابی و استفاده از حمایت‌های قانونی دادگاه‌ها نباید وجود داشته باشد.^{۳۱}

با این حال در عمل تصویب برخی از کنوانسیون‌ها و قراردادهای بین‌المللی توسط این کشور، محدودیت‌هایی را در این زمینه ایجاد کرده است. به عنوان مثال طبق ماده ۱۵ قرارداد دو جانبه منعقد شده بین یونان و کشور اوکراین، مقامات اداری و قضایی دو کشور از ورود و رسیدگی به دعاوی مدنی مرتبط با استخدام خدمه شاغل در کشتی‌های تحت پرچم کشور دیگر، خودداری خواهند کرد.^{۳۲} (جز در موارد استثنایی)

در تعیین قانون قابل اعمال بر دعاوی مطرح شده از سوی دریانوردان، دادگاه یونان اصولاً بر اساس «نوانسیون رُم راجع به قانون حاکم بر تعهدات قراردادی مصوب ۱۹۸۰»، به ترتیب مورد توافق در قرارداد طرفین، قانون حاکم را تعیین می‌کنند. با این حال در مورد قراردادهای کار چنانچه قانون حاکم مورد توافق، کارگران را از قوانین آمره مربوط محروم کرده باشد، قابل اعمال نخواهد بود.

31. Fitzpatrick.D, op. cit., p. 326.

32. Ibid, p. 326.

با وجود احترام دادگاه‌های یونان به اصل حاکمیت قانون پرچم کشتی بر روابط طرفین قرارداد کار دریایی در این گونه موارد (حسب مورد و با رعایت سایر موازین حقوقی مربوط)، چنانچه کشتی مورد نظر تحت پرچم مصلحتی فعالیت کند و با کشور تحت پرچم علقه و ارتباط واقعی نداشته باشد، قانون کشور پرچم قابل اعمال تلقی نشده و قانون کشوری که با قرارداد طرفین بیشترین ارتباط را دارد، اعمال می‌گردد.^{۳۳}

در یونان طرح دعوی به صورت «دعوی علیه خود کشتی» به رسمیت شناخته نشده و بنابراین دریانوردان تنها با طرح «دعوی علیه شخص» می‌توانند علیه مالکان کشتی اقامه دعوی کنند.

با این حال توقیف کشتی از باب تأمین خواسته یا اجرای حکم علیه مالکان کشتی، طبق گدآیین دادرسی مدنی امکان‌پذیر است. در یونان از قدیم رژیم حقوقی قابل اعمال نسبت به دعاوی دریایی در رسیدگی‌های قضایی، تحت تأثیر سیاست‌های اقتصادی این کشور در حمایت از صنعت کشتیرانی و بهره‌برداران از کشتی‌های تجاری که در سرتاسر جهان فعالیت چشم‌گیر دارند، قرار داشته است.

بنابراین به نظر می‌رسد به رسمیت شناخته نشدن نهاد حقوقی «دعوی علیه شیء» در قوانین دریایی این کشور، بیشتر ناشی از علل و ملاحظات اقتصادی بوده است. با این حال باید خاطر نشان کرد که حضور تشکلهای کارگری و انجمن‌های صنفی قوی در این کشور، در انجام حمایت‌های اجتماعی مؤثر از کارگران و دریانوردان و فضای کار و نحوه تنظیم قوانین مربوط، به ویژه در دهه‌های اخیر از تأثیر قابل توجهی برخوردار بوده است.^{۳۴}

33. Ibid, p. 327.

34. Ibid, p. 330.

بند سوم: نروژ

به طور کلی نروژ محل مناسبی برای اجرای حقوق دریانوردان تلقی می‌شود. وجود قضاتی که از استقلال عمل بسیار بالایی برخوردارند و نحوه مواجهه منصفانه آنها با خارجی‌ان در رسیدگی‌های قضایی، زمینه مناسبی را برای اجرای حقوق دریانوردانی که به دادگاه‌های این کشور توسل می‌یابند، فراهم کرده است. در نروژ دادگاه‌های اختصاصی برای رسیدگی به دعاوی دریایی وجود ندارد، با این حال برای رسیدگی به دعاوی و اختلافات ناشی از پیمان‌های جمعی کار، دادگاه کار تشکیل شده است. به تجویز «قانون معاضدت قضایی مصوب ۱۹۸۰»^{۳۵}، دریانوردان نروژی و غیر نروژی می‌توانند از کمک‌های حقوقی در دعاوی استخدامی بهره‌مند شوند. این کمک‌ها شامل ارائه خدمات مشورتی حقوقی به صورت مجانی یا معافیت از پرداختن هزینه‌های حقوقی می‌گردد. کمک‌های حقوقی فقط به پرونده‌هایی که در یک دادگاه نروژی یا سازمان‌های اداری تحت رسیدگی است، اعطا می‌شود.

با این حال وزارتخانه مربوط می‌تواند زمینه برخورداری از معاضدت قضایی برای برخی دعاوی مطروحه در یک دادگاه یا سازمان اداری خارجی را با توجه به شرایط و اوضاع و احوال خاص، فراهم کند. گفتنی است که به درخواست‌های مربوط به استفاده از معاضدت قضایی، به نحو سریع رسیدگی می‌شود.

بر اساس قانون دریایی نروژ، مزد دریانوردان از امتیاز حقوق عینی دریایی (Maritime Lien) برخوردار است. دادگاه‌های این کشور به دعاوی مربوط به مطالبه اجرای حق عینی (یا حق ممتاز دریایی) نسبت به کشتی رسیدگی و با استناد به مفاد کنوانسیون بین‌المللی

35. Free legal Aid Act No 35, 1980.

رهن و حقوق ممتازه دریایی مصوب ۱۹۶۷، با توجه به شرایط هر مورد خاص آن را مورد شناسایی قرار داده و اجرا می‌کنند.^{۳۶}

بر اساس «قانون پرداخت غرامت»^{۳۷}، پرداخت خسارت به اشخاص و دریانوردانی که به سبب کار در کشتی دچار صدمات جانی شده‌اند، به نحو بسیار گسترده‌ای توسط دادگاه‌ها مورد حکم قرار می‌گیرد. این غرامت، شامل زیان‌های مالی مربوط به مزد و سایر هزینه‌ها و منافع مورد انتظار تفویض شده می‌گردد. زیان‌های غیراقتصادی (زیان ناشی از دست دادن کیفیت زندگی) نیز تحت پوشش قانون مزبور قرار می‌گیرد. در مواردی که دریانورد صدمه‌دیده دارای خانواده است، محاسبه میزان غرامت با توجه به زیان‌های مورد انتظار در نگهداری و مراقبت از اعضای خانواده شامل همسر و فرزندان، انجام می‌پذیرد.^{۳۸} طبق ماده ۵۰ «قانون دریانوردان»^{۳۹}، دعاوی ناشی از قراردادهای کار دریانوردان، باید نزد دادگاه‌های نیروی اقامه شود. با این حال قانون مزبور باعث جلوگیری دریانوردان از توسل به طرق جبران خسارت در کشور بندر در صورت اقتضا، نمی‌گردد.

در همین زمینه در پرونده‌ای که در یک دادگاه کار (Industrial Court) در بندر هامبورگ مطرح شد، دعوای یک دریانورد آلمانی شاغل در یک کشتی تحت پرچم نروژ برای مطالبات متعدد ناشی از رابطه استخدامی، توسط قاضی مربوط مورد پذیرش قرار گرفت و ماده ۵۰ «قانون دریانوردان کشور نروژ»، مانعی جهت رسیدگی به دعوی مزبور، تلقی نشد.^{۴۰}

36. Tetley, op. cit., p.

37. The Damage, Compensation Act 1969.

38. Fitzpatrick.D, op. cit., p. 131.

39. Seamen's Act, Norwegian Government, Directorate for Seamen, February 1986.

40. Fitzpatrick.D, op. cit., p. 378.

کشور نروژ عضو کنوانسیون بین‌المللی توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۵۲ است و توقیف کشتی در این کشور طبق «قانون اجرای مطالبات»^{۴۱} به عمل می‌آید. طبق قانون مزبور، توقیف کشتی صرفاً در مورد «دعاوی دریایی» که شامل حقوق عینی دریایی نظیر مزد دریانوردان می‌شود، امکان‌پذیر است.

گفتنی است هنگامی که دادخواست توقیف کشتی تکمیل و به دادگاه ارائه شود، معمولاً دادگاه قرار توقیف کشتی را در همان روز صادر می‌کند، مگر در مواردی که معلوم باشد که کشتی برای مدت طولانی‌تری در بندر توقف خواهد داشت. در این صورت دادگاه قبل از صدور قرار توقیف، خواهان را برای استماع شفاهی دلایل وی جهت توقیف کشتی، به دادگاه فرا می‌خواند. در این گونه موارد صدور قرار توقیف کشتی ممکن است بین یک تا دو هفته به طول انجامد.^{۴۲}

بند چهارم: ایران

ایجاد دادگاه دریایی و آیین دادرسی ویژه برای رسیدگی به دعاوی دریایی، از جمله دعاوی کار دریایی، در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ مورد پیش‌بینی قرار گرفت، اما هیچ‌گاه به مرحله عمل نرسید.^{۴۳} به همین سبب وضع برخی مقررات حمایتی در مورد حقوق دریانوردان ناشی از کار در کشتی‌ها نیز، چندان کارساز واقع نشد. بر اساس بند ۲ ماده ۲۹ قانون دریایی ایران «مطالبات ناشی از قرارداد استخدام فرمانده، ملوانان و سایر کارکنان کشتی، نسبت به کشتی و کرایه حمل در سفری که این حقوق طی آن ایجاد شده

41. Enforcement of Claim Act 1992.

42. Fitzpatrick.D, op. cit., p. 379.

۴۳. امید، حقوق دریایی، ج اول، پیشین، ص ۲۲.

و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل که از شروع سفر ایجاد شده است، ممتاز تلقی می‌شود.»

در حقوق دریایی منظور از «حق ممتاز دریایی» حسب مورد نوعی حق عینی نسبت به کشتی و کرایه حمل است که بر اساس آن زمینه استیفای طلب دائن از مالک یا بهره‌بردار کشتی به سهولت فراهم می‌گردد. توضیح آن که چون کشتی مال منقول و غالباً در حال سفر دریایی است، فرمانده کشتی ممکن است که آن را به آسانی از دسترس اشخاصی که به علل مختلف مرتبط با فعالیت کشتی از مالک یا بهره‌کشتی طلبکار هستند دور نماید، و یا از حوزه صلاحیت دادگاهی که دعوی علیه صاحبان کشتی طرح می‌شود، خارج سازد. به همین سبب از زمان قدیم در کشورهایی که دارای سابقه طولانی در فعالیت کشتیرانی هستند، تدابیر خاصی برای حفظ حقوق چنین طلبکارانی پیش‌بینی شده است. به این معنی که با قائل شدن حق عینی نسبت به کشتی، وسیله مطمئنی جهت استیفای حقوق طلبکاران خاص به وجود آورده‌اند.^{۴۴}

با این حال همان گونه که برخی از حقوقدانان به درستی اشاره کرده‌اند، عدم آشنایی عمیق قانونگذار ایرانی با ماهیت حقوق عینی دریایی و به ویژه لوازم اجرای مؤثر آن، یعنی آیین دادرسی ویژه جهت اقامه دعوی و توقیف فوری کشتی، عملاً اجرای این حق را کم اثر کرده است.^{۴۵}

گفتنی است که در شرایط فعلی طبق ماده ۱۸۸ قانون کار مصوب ۱۳۶۹ به طور کلی کار در کشتی‌های ایرانی، تابع قانون کار محسوب می‌شود. اما در شرکت کشتیرانی

۴۴. این «حق ممتاز» را در حقوق دریایی کشورهای آنگلو ساکسون «حق عینی دریایی» (Maritime Line) و در فرانسه «حقوق ممتاز» یا (Droits Privileges) می‌گویند. بنابراین نام گذاری حق مزبور در ایران به اقتباس از حقوق فرانسه انجام شده است.

۴۵. فرمانفرمایان، ابوالبشر، بحث تحلیلی در مورد قانون دریایی ایران (تهران - ۱۳۴۹)، ص ۵۱.

جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران که بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی در کشور می‌باشند، کارکنان دریایی، تابع مقررات خاص استخدامی شرکت‌های دولتی مزبور هستند و بنابراین رسیدگی به اختلافات و دعاوی دریانوردان با کارفرمایان خود حسب مورد توسط هیأت‌های تشخیص و حل اختلاف یا دیوان عدالت اداری صورت می‌گیرد.

این در حالی است که با توجه به وحدت موضوع و اقتضائات یکسان کار در کشتی‌های تجاری، تفاوت یادشده فاقد هرگونه توجیه منطقی است. از طرفی نه در مراجع شبه قضایی حل اختلاف کارگری و کارفرمایی موجود (هیأت‌های تشخیص و حل اختلاف) و نه در دیوان عدالت اداری (که صلاحیت آن محدود به رسیدگی شکلی است) و نه حتی در دادگاه‌های عمومی آماجگی‌های تخصصی و سازمانی لازم برای رسیدگی به اختلاف‌های اداری و حقوقی ناشی از کار در کشتی وجود ندارد.^{۴۶}

بنابراین به نظر می‌رسد بخشی از همان ضرورت‌هایی که باعث فکر ایجاد دادگاه‌های دریایی در ذهن قانونگذار در سال ۱۳۴۳ گردید، هم اکنون نیز در مورد رسیدگی به شکایات و دعاوی و اختلاف‌های ناشی از کار در کشتی صادق است. چه این که رسیدگی به شکایات اداری و حقوقی ناشی از کار در کشتی، نیازمند حداقل آشنایی لازم با امور کشتیرانی و ویژگی‌های کار در کشتی و موازین حقوق دریایی و نیز حسیب مورد توسل به آیین دادرسی و رسیدگی خاص در این زمینه است.

۴۶. در بخشی از رنج‌نامه یک ناخدای ایرانی - حسین نورزی زاد - که در تاریخ ۱۳۸۶/۷/۷ خطاب به اداره کل بنادرو کشتیرانی استان هرمزگان نوشته شده، آمده است: «... نمی‌دانیم که شکایت‌مان را برای چه مقام مسئولی باید ببریم. اداره کار هم در جواب می‌گوید قانون اداره کار با قانون دریایی متفاوت است و شما باید به سندیکای خود مراجعه کنید ...»

نتیجه‌گیری

انجام سفرهای دریایی مستمر توسط کشتی‌های تجاری و عناصر بین‌المللی متعددی که در اداره و بهره‌برداری از کشتی مؤثر هستند، رسیدگی قضایی به دعاوی بین‌المللی کار دریایی را با وضعیت منحصر به فرد و مشکلات استثنایی مواجه می‌نماید. به همین سبب تاکنون یک رژیم حقوقی مناسب در زمینه حل و فصل دعوی ناشی از کار دریایی، در سطح بین‌المللی تدارک نشده است. در عمل، کماکان این خواست و صلاح‌دید مالکان کشتی‌ها است که تعیین‌کننده محل ثبت کشتی و در نتیجه قانون حاکم بر کشتی و روابط قرارداد کار در آن است و اراده و خواست دریانوردان در این زمینه موقعیتی ندارد.

اجرای قاعده سنتی قانون کشور پرچم، عملاً به معنی حاکمیت شرکت‌های کشتیرانی (مالکان کشتی‌ها) بر روابط حقوقی ناشی از قرارداد کار در کشتی‌های تحت بهره‌برداری آنها است، زیرا در رسیدگی به دعای بین‌المللی کار دریایی و اعمال قواعد حل تعارض، حسب ظاهر این قانون کشور پرچم است که نقش تعیین‌کننده دارد.

افزون بر این حتی اگر قرائنی بر نبود علقه واقعی میان کشتی و کشور پرچم وجود داشته باشد، کمتر دادگاه‌های خارجی حاضر به پذیرش صلاحیت خود و ورود به رسیدگی ماهوی در این گونه دعاوی هستند. در چنین شرایطی هیچ‌گونه تضمینی برای رسیدگی عادلانه به دعوی بین‌المللی کار دریایی و اجرای حقوق دریانوردان وجود ندارد.

با این حال آرایایی که در سال‌های اخیر از طرف برخی دادگاه‌های خارجی صادر شده حاکی از آن است که قاعده سنتی حکومت قانون کشور پرچم، دیگر چندان جدی گرفته نمی‌شود.

این گونه آرای قضایی، خود قرینه‌ای بر ضرورت ایجاد یک رژیم حقوقی و نظم بین‌المللی مناسب در زمینه رسیدگی قضایی و اعمال قواعد حل تعارض در دعاوی بین‌المللی کار دریایی است، تا در کنار اقتضائات تجاری کشتیرانی، جنبه‌های حمایتی حقوق کار نیز

به اندازه کافی در نظر گرفته شود. زیرا کنترل انطباق با تکالیف و اجرای تعهدات مالکان کشتی‌ها در زمینه حقوق بنیادین دریانوردان (در مورد دعاوی مربوط به مطالباتی نظیر مزد یا غرامت مربوط به ورود صدمات جانی و بیماری‌های ناشی از کار در کشتی) در هر کجا که باشند و تحت هر پرچمی فعالیت کنند، یک ضرورت انسانی و بین‌المللی است و قاعده سنتی حکومت کشور پرچم بر روابط کار در کشتی، نمی‌تواند و نباید با آن معارضه نماید.

فهرست منابع

الف) فارسی

۱. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، ج اول، تهران: مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳.
۲. فرمانفرمایان، ابوالبشر، بحث تحلیلی در مورد قانون دریایی ایران، تهران، ۱۳۴۹،

ب) لاتین

3. Fitzpatrick. D and Anderson, Seafarers' Rights, (Oxford University Press, 2005).
4. Mukherjee, Proshantok, Maritime Legislation, (Sweden: World Maritime University, 2002).
5. Sesmen 's Act, Norwegian Governmet, Directorate for Seamen, February 1986.
6. Tetley, William International Maritime and Admiralty Law, (Edition Yvon Blas Inc, 2002).
7. United Nations, Guide lines for Maritime Legislation, (1990).
8. Wissmann, Rudolf Walter, The Maritime Industry, Federal Regulation in Establishing Labour and Safety Standards, (New York: Cornell Maritime Press, 1942).
9. Chaumette, Patrick, The Evolution of Seafarers' Employment Law, (Maritime Labour in Europe Conference, Geneva University, Law Faculty Department of Employment Law, 24 May 2004).
10. International Maritime Organization, IMO/ILO/WGLCS1/11, 22 oct 1999.

11. International Labour Organization, Joint IMO/ILO Ad Hoc Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment for Seafarers (Geneva: 21 – 24 jun 2008).

12. ILO – MEWLCS – SUPP – 2002 – 04- 0089- 1- EN. Doc.