



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1
تاریخ: ۱۳۹۸/۰۴/۱۹

شماره صفحه: ۴ از ۴

شماره صور تجلسه: ۴۶

موضوع / دستور جلسه: " Human Rights at Sea and International Seafarers' circumstances at Iranian Ports "

مکان: سالن جلسات طبقه ۱۲ سازمان

ساعت شروع: ۹:۳۰

ساعت پایان: ۱۱:۳۰

رئیس جلسه: جناب آقای دکتر حسن زاده

دبیر جلسه: آقای محسن صادقی فر

شرح مذاکرات

جلسه چهل و ششم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با حضور معاونین و مدیران محترم بخش های مختلف سازمان و اعضای اتاق فکر ستاد مرکزی و بنادر برگزار گردید. پس از تلاوت آیاتی از قرآن کریم، آقای صادقی فر دبیر جلسه ضمن سلام و خوش آمدگویی به حاضرین، از حضور بموقع اعضای اتاق فکر در جلسه تقدیر و تشکر به عمل آوردند.

مطابق برنامه، دستور کار جلسه، سرکار خانم هاجر حجازی درخصوص موضوع جلسه " Human Rights at Sea and International Seafarers' circumstances at Iranian Ports " گزارشی را برای اعضا ارائه نمودند.

فایل پاورپوینت ارائه شده در جلسه به ضمیمه ارائه می گردد و خلاصه ای از مطالب ایشان بشرح ذیل ذکر می گردد:

با عرض سلام و احترام خدمت مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی جناب آقای مهندس راستاد و جناب آقای دکتر حسن زاده و ضمن تشکر از جناب آقای دکتر پرویز باور صاد، جناب آقای مهندس صادقی فر - جناب آقای دکتر مرادی و همه مدیران و معاونین محترم و اعضای محترم اتاق فکر که این فرصت را در اختیار بنده قرار دادند که در حکم شاگردی در خدمت شما باشم.

بنده سیده هاجر حجازی هستم فارغ التحصیل حقوق قضایی از دانشگاه آزاد شهر کرد، فارغ التحصیل کارشناسی ارشد مطالعات و روابط بین الملل و حقوق تجارت بین الملل از دانشگاه هندوستان کارشناسی ارشد امنیت و دفاع ایمنی دریانوردان می باشم.

در این سخنرانی سیستم حقوقی دریایی کشورمان را بررسی می نمایم، وضعیتی که فعلا بر سیستم دریایی و دریانوردان حاکم است، به خصوص دریانوردان خارجی که وارد ایران میشوند، محاسن و معایبی که در تنظیم سیستم حقوقی بشر دریایی و امنیت دریانوردان وجود دارد و در این راستا به چند پرونده و مشکلات موجود اشاره ای خواهم داشت و در نهایت هم جمع بندی مطالب و موضوعات خواهد بود.

هر دولتی می تواند طبق عرف و قانون مراودات بین المللی خود حق ورود - خروج هر کشتی را صادر کند و طبق کنوانسیون های بین المللی که دولت ها حقوق و تکالیفی را به امضاء و تصویب می رسانند.

امور حقوقی جهت مباحث مربوط به کشتیها و سیستم حقوقی، قضایی حاکم بر کشتیها و سیستم حقوق حاکم بر آبهای داخلی، آبهای سرزمینی و سیستم حقوقی قضایی است که حاکم بر انسان ها و روابط بین صنایع دریایی و نیروی انسانی است.

منبع و رفرنس اصلی تدوین مراودات بین المللی طبق کنوانسیون بین المللی حقوق دریاهای UNIOCI است که تمامی تصمیمات کشورها بر اساس این کنوانسیون انجام می گیرد.

این کنوانسیون تمامی موارد مربوط به کشتیها و آبهای داخلی و آبهای آزاد را در نظر گرفته به جز بخش مراودات انسانی در صنایع دریایی یا همان حقوق بشر دریایی.

حقوق بشر دریایی علاوه بر بخش انسانی ملوانان با صنایع دریایی شامل بردگی دریایی، مهاجرت غیرقانونی، قاچاق دریایی، بحث دزدی دریایی، حملات به کشتیهای تجاری، بخش حقوق و تکالیف ملوانان که شامل زندگی دریانوردان روی آب در کشورهای ساحلی است، ملوانانی که روی کشتی یا در سواحل غیر از کشور مادر فوت میکنند، مفقود شدن ملوانان، استخدام ملوانان و... می باشد

در اصل ملوان با دو بخش سیستم حقوقی در ارتباط است یکی قبل از ورود به کشتی و دیگری بعد از ورود به کشتی، و بعد از رسیدن به مقصد و رسیدن کشتی به دولت ساحلی.

حقوق بشر دریایی: بیشترین مشکل دریانوردان قبل از پیوستن به کشتی است و بخشی از مشکلات بعد از رسیدن به مقصد است.

ملوانانی که وارد ایران میشوند از این دسته می باشند یعنی با مشکلات روبه رو هستند که قبل از ورود به کشتی با آن روبرو هستند و بعد از ورود کشتی به ساحل. در این بین دو دسته مشکل وجود دارد:

۱- مشکل اول یعنی پیوستن به کشتی صنایع دریایی ایران با مشکلی رو به رو است که باعث خدشه دار شدن وجهه ایران در صنایع دریایی شده است.

- مشکل دوم عدم وجود شرکت ها و آیین نامه های مربوط به استخدام ملوانان است.

از حقوق وارده به ملوانان این است که وارد قرارداد با شرکتی میشوند که MLC 2006 را داشته باشند.

ایران در سال ۲۰۱۵ قانون MLC 2006 (Maritime Labor Convention) را امضاء و تایید نموده است لذا، هر کشتی طبق قانون MLC بایستی تمامی

حق و حقوق ملوانان را از قبل تعیین و تضمین شده ارائه بدهد. MLC 2006 باید در کشتی نصب شود و در قرارداد هر ملوان ذکر شود.



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1
تاریخ : ۱۳۹۸/۰۴/۱۹

بخش Human Rights

اولین نکته در خصوص منشور حقوق بشر دریایی در ایران

- ۱- این سیستم حقوق بشر دریایی از سیستم حقوق بشر سرزمینی کاملاً مجزا و متفاوت است.
- ۲- در حقوق بشر دریایی ما با ملوانان و صنایع دریایی خارجی در ارتباط هستیم و با سازمان های بین المللی، لذا اگر بتوانیم در موقعیت حمایت از HRAS قرار بگیریم می توانیم روابط دیپلماتیک خود را ارتقاء بدهیم.
- ۳- بسیاری از مشکلاتی را که در کشورهای دیگر مانند بردگی - مهاجرت های غیر قانونی که شامل حال سیستم اعمال حقوق بشر دریایی میشود در ایران وجود ندارد و تنها مشکلی که ما با آن رو به رو هستیم مشکلات تحریم است که متأسفانه باعث سوء استفاده بسیاری از افراد است . لذا اگر بتوانیم در جایگاه HRAS در IMO یا در UN قرار بگیریم می توانیم حتی روابط دیپلماسی بسیار قوی حتی در دوره تحریم را داشته باشیم.

متأسفانه ریشه بسیاری از مشکلات ایجاد شده که منجر به سوء استفاده هم میشود در این وضعیت تحریم سوءاستفاده افرادی است که بدون مجوز اقدام به استخدام ملوان میکنند.

ملوان از هر طریقی وارد کشتیهای ایرانی میشوند و با مشکلاتی روبرو میگردد در واقع با حیثیت و آبروی ایران بازی میکنند و وجهه بین المللی ایران است که خراب می شود و محکوم میشود که MLC 2006 را رعایت نمی کند .

در راستای ارتقای کیفیت روابط دریائی پیشنهاد هائی را بشرح ذیل ارائه می نمایم

- مورد اول: اختصاص یک خط تلفن مخصوص رسیدگی به امور ملوانان در ایران است که قطعاً این امر در ارتقاء حقوق بشر دریائی بسیار جایگاه ایران را درخشان می نماید و باعث بهبود در روابط و افزایش اعتماد و همین طور نشان دهنده جایگاه حقوقی و روابط انسانی در صنایع دریائی ایران در مجامع بین الملل می شود
- مورد دوم: افزایش تربیت ملوانان ایرانی در ایران در راستای جایگزین نمودن ملوانان خارجی
- مورد سوم: جلوگیری از تبدیل توریست ویزا به ویزای دریانوردی که توسط اداره گذرنامه و انتظامی انجام می شود.
- مورد چهارم: شرکت ها و یا ایجنٹ هائی که اقدام به استخدام ملوانان در ایران می نمایند حتماً باید تحت کنترل و شناسائی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرند و در صورت تخلف ، شرکت یا فرد متخلف در بلاک لیست قرار گیرند و از طریق اعلان عمومی به اطلاع ذینفعان دریائی رسانده شود.
- مورد پنجم: در انعقاد قرار داد با ملوانان خارجی قیمت روز دلار به ریال در قراردادهای ذکر شود که ملوانان خارجی در صورت تغییر نرخ دلار اقدام به شکایت ننمایند.
- مورد ششم: پیشنهاد یک تیم تحقیقاتی قوی و متخصص برای تدوین قوانین و آیین نامه ها را دارم که با شناسایی مشکلات و راه حل ها، کمی از مشکلات مدیران را کمتر کنند، چرا که در این شرایط بحرانی، واقعاً به نیرو های متخصص نیازمندیم که بتوانند راه کارهای جدید ارائه بدهند و همین طور خواستار تشکیل قانون دریای و تشکیل دادگاه دریایی در ایران بشویم.

در ادامه سوالات و نظرات اعضای محترم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی ملاحظه فرمائید:

آقای مرزبان :

کنوانسیون حقوق بشر به وضوح در کنوانسیون FAL مطرح شده است. جمهوری اسلامی ایران عضو این کنوانسیون است. بنابراین بنده معتقدم، ایران چه در سطح ملی و چه در سطح بین المللی ، در حوزه حقوق دریانوردان، مشکلی ندارد و به گونه ای نیست که به بحران تبدیل شود. اما مشکل در اجرا را قبول دارم. دریانوردان ایرانی جزو شرافتمند ترین و بهترین دریانوردان به لحاظ عرفی و رفتاری در دنیا هستند. متأسفانه حقوق بشر در بنادر دیگر کشورها درباره دریانوردان ایرانی مورد توجه قرار نمی گیرد.

آقای یونسی :

درباره شناسایی گواهی نامه دریانوردان خارجی که روی کشتی های زیر ۳ هزار تن و کشتی های ۵۰۰ تن ایرانی فعال هستند، عرض کنم که این دریانوردان هیچ کدام شان مجوز ندارند. چون در این رابطه با هیچ کشوری تفاهم نامه ای امضا نکرده ایم . چرا که طبق مقرر ۱۰ / ۱ کنوانسیون STCW باید با آن کشر تفاهم نامه داشته باشیم. البته این موضوع فقط سیاست جمهوری اسلامی ایران نیست.

از دید ما در کل کشور ، ۳۵۰ نفر دریانورد خارجی ، مجاز هستند بر روی کشتی های اقیانوس پیمای ایران حضور داشته باشند. از طرف دیگر در حال حاضر ۴۸ موسسه نامحدود آموزش دریانورد در ایران فعال هستند و دریانورد در بخش کشتی های زیر ۳ هزار تن و ۵۰۰ تن را تربیت می کنند. بنابراین این پتانسیل در کشور وجود دارد و به زودی به به خطوط کشتیرانی اعلام می کنیم که دیگر از دریانوردان خارجی در این بخش استفاده نکنند.

آقای کشکولی:

با توجه به الزام استفاده از سوخت کم سولفور (نیم درصد) برای کشتی ها تا سال ۲۰۲۰ ،
الف) این مقررات تا چه حد الزامی است؟
ب) اگر الزامی است، آیا راهکاری برای تمدید زمان آن وجود دارد یا خیر؟
درباره توقیف کشتی نفتکش ایران،
الف) آیا قوانینی که وجود دارد در این زمینه یعنی توقیف خود سر شناورها، محدود کننده است یا خیر؟
ب) چنانچه قوانین وجود دارد، باید این قوانین را تقویت کرد تا محدود کننده این گونه برخورد ها باشد.

آقای سعیدی پور:

سه تا پیشنهاد دارم:

- ۱- شرایط و چالش های فعلی دریانوردان ایرانی را بررسی و ارائه کنید.
- ۲- شرایط کشتی های غیر «کانونشنال» که شرایط نگران کننده ای دارند را بررسی کنید
- ۳- چون بحث ورود زنان به مشاغل دریایی الان در سازمان جهانی دریانوردی (آیمو) باب است، در این زمینه هم وارد شوید و تجارب کشورهای مختلف را به ایران منتقل کنید و هم وضعیت ما را به مجامع بین المللی انعکاس دهید.

آقای میرنژاد:

سوخت نیم درصدی و کم سولفور شناورها، تا شش ماه دیگر الزامی و اجرایی می شود. سازمان بنادر و دریانوردی طی ۱۲ سال گذشته پس از اعلام ایمو به تمام دستگاه های مربوطه منعکس کرده است. در این زمینه ، معاون وزیر نفت در نشستی به سازمان بنادر و دریانوردی اطلاع داده که قابلیت تولید سوخت کم سولفور در کشور وجود دارد و از این بابت نگرانی وجود ندارد.
سازمان جهانی دریانوردی هم تاکید کرده که کشورهایی که امکان تامین سوخت نیم درصد را ندارند، به آیمو انعکاس دهند.

آقای قادری:

سوابق ایران در کنوانسیون MLC بالای ۱۰ سال است ؛ به گونه ای که اولین کارگاه از مجموعه کارگاه های دریایی در سال ۲۰۰۶ توسط ایران در ورک شاپ ۲۰۰۶ MLC پرزنت شد.
اما منظور حقوق دریایی چیست ؛ آیا حقوق دریایی با تصوب این کنوانسیون ها در دریاها رعایت می شود. این می تواند به عنوان یک پروژه مطرح شود و حتی خود سازمان جهانی دریانوردی هم به آن وارد شود.

آقای پسند:

کنوانسیون MLC مادر بحث های حقوق دریانوردان است. اینکه ما می گوئیم مثلا محل اسکان دریانوردان چگونه باشد و از چه استانداردهایی برخوردار باشد، این سوالات و سوال هایی از این دست از مباحث حقوق دریانوردان است.
خانم حجازی بهتر است در عرصه های بین المللی با هماهنگی سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی مراجعه کند ، چراکه حضور بدون هماهنگی می تواند تبعات اجتماعی و سیاسی داشته باشد.

آقای رضایی از انجمن صنفی دریانوردی شناورهای تجاری ایران :

چرا دریانوردان ایرانی نباید دسترسی داشته باشند به بازار کار جهانی ؟ به نظر می رسد در این زمینه دچار تبغیض ملیتی هستیم و تعداد بسیار زیادی از دریانوردان ایرانی به خاطر اینکه ایرانی هستند ، حق دسترسی به به بازار کار جهانی را ندارند

آقای توازنی زاده :

بحث های حقوقی استدلالی است. حقوق بشر اصطلاحا از حقوق موضوعه گرفته می شود و خالق آن مجالس قانون گذاری است.
اما حقوق بشر اصطلاحا حقوقی است که مخلوق اش قانون گذار نیست . فرض بر این است که این حقوق به انسان تعلق دارد . بنابراین از ویژگی های خاص خودش برخوردار است و برای پیاده و اجرا کردن حقوق بشر دریایی باید تمهیدات خاص خودش را بیندیشیم که MLC یکی از این تمهیدات بسیار عالی است.
اما این رویکرد که ایران بحث حقوق بشر دریایی را مطرح کند ، نکته بسیار مهمی است . چراکه به لحاظ سیاسی و سایر جهات برای ایران برگ برنده محسوب می شود.



صور تجلسه

کد فرم : P1-F16/1

تاریخ : ۱۳۹۸/۰۴/۱۹

جناب آقای **Ujjawal B. Choudhary** مدیر عالی فدراسیون بین المللی دریائی (International Maritime Federation Of India) که از ابتدا در جلسه حضور داشتند از ریاست و دبیر جلسه به خاطر شانس حضور در جلسه و به اشتراک گذاشتن اطلاعات تشکر و قدردانی نمودند. ایشان از ایرانیان و مدیران دریائی به خاطر مهربانی و روحیه کمک رسانی به خارجی ها و علی الخصوص ملوانان هندی تشکر و قدردانی نمودند.

در خاتمه جناب آقای دکتر حسن زاده ریاست محترم جلسه موارد را بشرح ذیل جمع بندی نمودند:
ضمن تشکر از ارائه خوب خانم حجازی باید اعلام نمایم که ظرفیتی که خانم های ایرانی در مجامع دریائی دارند ظرفیت های شایسته ای است. حضور شما را به این حوزه خیر مقدم عرض می نمایم. این تریبون یک اطلاع رسانی رسمی به جامعه بندری و دریائی کشور است. امسال خانم منصوریان نیز به شایستگی نایب رئیس کمیته آیمو شدند که موضوع بسیار مهمی است.

- ۱- موضوع تخصیص شماره تماس اضطراری برای دریانوردان در سایت سازمان ، فکر خوبی است که فکر می کنم با استقبال سازمان بنادر مواجه شود.
- ۲- پیشنهاد هماهنگی با نیروی انتظامی که Tourist Visa به Seafarer's Visa تبدیل نشود.
- ۳- شناسایی گواهینامه دریانوردان یکی از چالش های است که تا حالا هیچ کشوری به آن نپرداخته است.
- ۴- استفاده از ظرفیت NGO در این رابطه بسیار راهکار مناسبی است ؛ چراکه آنها صدای بلند و رسایی دارند و محدودیت های سازمان های دولتی را ندارند.

از کلیه اعضای محترم اتاق فکر در تهران و بنادر و همچنین از دبیر محترم اتاق فکر به خاطر تداوم جلسات تشکر و قدر دانی می نمایم. جلسه راس ساعت ۱۱:۳۰ با ذکر صلوات بر محمد و آل محمد (ص) خاتمه یافت.