گزارش مربوط به دوره آموزشی
مقاوله نامه جامع کار دریایی

94/6/30 لغایت 94/7/11

تهیه کنندگان:

حسن غلامی– مرجان شعبانی

بسم الله الرحمن الرحيم

دوره آموزشی تربیت مربیان آموزش دهنده بازرسان کار دریایی موسوم به:

Training of trainers and maritime inspectors on the application of the Maritime labour Convention ۲۰۰۶

از تاریخ ۹۴/۶/۳۰ لغایت ۹۴/۷/۱۰ به مدت ۱۲ روز در مرکز آموزش سازمان بینالمللی کار در شهر تورین برگزار گردید.

هدف اصلی این دوره تربیت مربی و یا آموزش دهنده به منظور آموزش بازرسان کار دریایی می باشد که در خلال آن شرکت کنندگان با جزییات مقاوله نامه کار دریایی و نحوه انجام بازرسی های موضوع این قانون از کشتی ها توسط کشور صاحب پرچم Flag state و کشور صاحب بندر Port state آشنا می شوند.

مخاطبان این دوره بازرسان دریایی و بازرسان کار از کشورهایی می باشند که یا به مقاوله نامه کار دریایی پیوسته اند و یا قصد دارند به آن ملحق گردند.

محتوای این دوره طوری طراحی شده بود که مخاطبان و شرکت کنندگان ضمن فراگیری مباحث آموزشی و فراگیری تکنیک های موثر آموزش با حضور فعال در گروه های کاری، برخی از سرفصل های دوره را به زبان انگلیسی برای سایر شرکت کنندگان ارایه می نمودند.

مقدمه

صنعت کشتیرانی، محور اقتصاد جهانی محسوب میشود. کشتیهای ناوگان تجاری جهان که در بیش از ۱۵۰ کشور جهان به ثبت رسیدهاند، مجموعاً دارای حدود یک و نیم میلیون نفر دریانورد از ملیتهای مختلف میباشند. به اذعان سازمانهای بینالمللی، دریانوردان نقش انکارناپذیری در به حرکت درآوردن چرخ اقتصاد جهان از طریق به خطر انداختن جان خود ایفا میکنند. در حقیقت، دریانورد فردی است که برای ایفاء وظیفهای خاص بر روی کشتی، استخدام و بکار گرفته شده است. او دارای حق و حقوقی است که باید از سوی مالکان کشتی رعایت شده و دولت صاحب پرچم میبایست انطباق شرایط کشتی را با الزامات تأیید کند و در همین راستا، ۲۵ ژوئن هر سال نیزبه نام روز جهانی دریانوردان نامگذاری گردیده است.

در حقیقت این دریانوردان و ناوگان کشتیرانی جهانی هستند که ۹۰ درصد تجارت کالاهای بینالمللی را از طریق دریا صورت میدهند. در کشور ایران نیز در حدود ۴/۱ درصد از تولید ناخالص ملی کشورمان نیز مرتبط با صنایع دریایی بوده و تولید سالانه صنایع دریایی ایران در زمینه ساخت کشتیها و صنایع مرتبط در حدود ۱۰۰ هزار تن سالانه بوده که حدود ۴۰ هزار تن از این تولیدات به ساخت شناورهای کوچک و متوسط اختصاص دارند که البته این ظرفیت با توجه به ظرفیت ۱۵۰۰ میلیارد یورویی صنایع دریایی دنیا در طول یک سال، رقم بسیار ناچیزی بوده و در واقع سهم ایران از صنعت کشتیسازی در جهان در حدود ۰/۳ درصد می - باشد.

بخش دریایی همیشه یکی از بخشهای مهم در خصوص تنظیم استانداردها و گفتگوهای اجتماعی در سازمان بینالمللی کار بوده است. برخی از اولین مصوبات سازمان بینالمللی کار، در زمینه ارتقاء بهبود شرایط کار دریانوردان بوده که قدیمی ترین آن، توصیهنامه مصوب این سازمان در سال ۱۹۲۰، یعنی یک سال پس از تأسیس سازمان بینالمللی کار، میباشد. این موضوع بیانگر اهمیت تدوین قوانین بینالمللی برای دریانوردان و نیز تعیین حقوق و وظایف آنها در این بخش میباشد. لذا از اولین نشست سازمان که موضوعات خاص مربوط به دریانوردان در دستور کار اجلاس ویژه دریایی کنفرانس بینالمللی قرار گرفت تاکنون ۱۰ اجلاس ویژه دریایی برگزار شده است.

نتیجه اجلاسهای ویژه دریایی از آغاز تأسیس سازمان بینالمللی کار تاکنون، تدوین و تصویب بیش از ۶۰ سند بینالمللی، اعم از مقاولهنامه و توصیهنامه، میباشد. علاوه بر این، دیگر مقاولهنامههای مهم بینالمللی کار که جنبه عمومی دارند نیز به عنوان بخشی از اجزاء تشکیلدهنده پیکره اصلی استانداردهای کار دریایی در نظر گرفته شدهاند که یکی از مهمترین آنها، کار شایسته برای دریانوردان میباشد.

این مقاولهنامه به شکل یک قانون اساسی برای دریانوردان عمل خواهد کرد و به صورت یک قدرت قانونی همانند قوانین ایمنی و بقاء در دریا (SOLAS)، قوانین جلوگیری از آلودگی دریایی (MARPOL) و قوانین آموزشی و مدرک‌دهی (STCW)، رفاه دریانوردان را تامین خواهد نمود.

مقاولهنامه کاردریایی برای تمامی کشتی‌های بالای ۵۰۰ تن GT که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند، بجز کشتی‌های ماهیگیری و کشتی‌هایی که در آب‌های داخلی، سرزمینی و کشتی‌های نظامی الزامی است.

این مقاولهنامه شامل حال کلیه کشتیهای تجاری درگیر سفرهای بینالمللی به استثناء شناورهای صیادی، لنجها و نظامی بوده و بار اجرایی و مالی آن نیز همانند اکثر معاهدات و مقاولهنامههای بینالمللی صادره از طرف IMO که همواره در سالهای گذشته رو به افزایش هم بوده، برروی دوش مالکان شناورها میباشد.

مقاولهنامه کار دریائی تقریبا تمامی جنبه‌های کار و زندگی بر روی کشتی را پوشش می‌دهد. این جنبه‌ها عبارتند از: حداقل سن، قراردادهای استخدامی، ساعت‌های کار و استراحت، پرداخت دستمزد، مرخصی سالانه، بازگشت به وطن، مراقبت‌های پزشکی، خدمات استخدام و اشتغال، وسایل راحتی، غذا، مقررات بهداشت و ایمنی و رسیدگی به شکایات دریانوردان.

بطور کلی از حیث ساختار مقاوله نامه در سه قسمت طراحی و تنظیم شده است:

۱ -مواد*(Article)* : ناظر بر حقوق، اصول و تعهدات کلی و عمومی
۲ -مقررات *(Regulation)* : با تفصیل بیشتر احکام کنوانسیون را تبیین می نماید.
۳ -کد *(Code)* : احکامی در مورد چگونگی اجرای مقررات است و به دو نوع الف و ب تقسیم می-شود. قسمت "الف" تحت عنوان استاندارد و قسمت "ب" تحت عنوان دستورالعمل می - باشد. رعایت مفاد "الف" الزامی و مفاد قسمت "ب" جنبه توصیهای دارد.

تعاریف مندرج در مقاوله نامه عبارتند از:

۱ -مقام صلاحیتدار: وزارتخانه، سازمان دولتی یا مقام دیگری که اختیار صدور و اجرای مقررات، دستورات یا هرگونه دستورالعملهای قانونی دیگر را دارا می باشد. در خصوص اجرای مقاوله - نامه این مرجع می تواند وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و یا وزارت راه و شهرسازی باشد و در برخی موارد همکاری دو طرف نیز قابل قبول خواهد بود.

۲ -کشتی: به مفهوم کشتی به غیر از کشتیای است که صرفاً در آبهای داخلی یا آبهای داخل یا دقیقاً مجاور، آبهای محفوظ یا مناطقی که مقررات بندری در مورد آنها اعمال میشود کشتیرانی مینماید. به غیر از مواردیکه به نحو دیگری مقرر شده این مقاولهنامه شامل - کشتیهایی است که دارای مالکیت دولتی یا خصوصی بوده و به طور معمول مشغول فعالیت های تجاری میباشد به غیر از کشتیهایی که مشغول ماهیگیری یا فعالیتهای مشابه و کشتیهایی که به شکل سنتی نظیر قایق های بادبانی یا لنج ساخته شده اند. این مقاوله نامه شامل کشتی های جنگی یا نیروهای امداد دریایی نمی شود.

۳ -دریانورد: هر شخصی که بر روی یک کشتی با هر ظرفیتی که مشمول مقررات این مقاوله نامه قرار می گیرد استخدام شده یا مشغول به کار می باشد. به جز در مواردی که به نحو دیگری مقرر شده این مقاوله نامه شامل تمام دریانوردان است.

موارد زیر باید حتماً در مورد دریانوردان اجرا شود حتی اگر در مورد کارگران دیگر مصداق نداشته یا اجرا نگردد:

- **آزادی انجمن ها و به رسمیت شناختن حق مذاکرات دسته جمعی**
- **حذف تمامی اشکال کار کودک**
- **لغو موثر کار کودک**
- **حذف تبعیض در اشتغال و حرفه**

موارد مهم:

- **هر کشور عضو *باید* از طریق ایجاد سیستمی برای تضمین مطابقت با الزامات این مقاوله نامه از جمله بازرسیهای منظم ، ارائه گزارش، نظارت و دیگر اقدامات قانونی تحت قوانین حاکم به**

گونهای موثر صلاحیت قضایی و کنترل خود را بر روی کشتی هایی که حامل پرچم آن کشور هستند اعمال نماید.

- هر کشتیای که این مقاولهنامه در مورد آن قابل اجرا میباشد *ممکن است* مطابق با قوانین بینالمللی توسط کشور عضوی به غیر از دولت صاحب پرچم هنگامی که کشتی مذکور در یکی از بنادر آن کشور قرار دارد به منظور تعیین مطابقت آن کشتی با الزامات این مقاوله نامه مورد بازرسی قرار گیرد.

بطور خلاصه موارد مهم مندرج در مقاوله نامه به شرح زیر به استحضار می رسد:

عنوان ۱ : حداقل شرایط کار دریانوردان بر روی کشتی

مقررات ۱.۱ :حداقل سن

استاندارد A۱.۱ و نیزدستورالعمل B۱.۱

- هیچ فردی پایین تر از سن ۱۶ سال نباید برای کار بر روی کشتی استخدام و یا بکار گمارده شود.
- دریانوردان زیر سن ۱۸ سال نباید برای کار در شب یا کارهایی که احتمال بروز خطر برای ایمنی و سلامت آنها دارد، بر روی کشتی استخدام و یا بکار گمارده شوند .
- کار شب برای دریانوردان زیر ۱۸ سال ممنوع است. (منظور از شب مدت زمانی است که حداقل نه ساعت باشد و دیرتر از نیمه شب شروع نشده و زودتر از ۵ صبح خاتمه نیافته باشد.) می بایست به نیازهای دریانوردان زیر ۱۸ سال مطابق با قوانین و مقررات ملی توجه ویژه ای معطوف شود.

اگر حتی یک نفر کارگر زیر سن قانونی وجود داشته باشد توقیف کشتی انجام می گیرد .

مقررات ۲.۱ : گواهینامه پزشکی

استاندارد A۱.۲ و نیزدستورالعمل B۱.۲

- دریانوردان اجازه کار بر روی کشتی را ندارند مگر اینکه گواهینامهای داشته باشند که تأیید می نماید از لحاظ پزشکی توانایی انجام وظایف محوله را دارند.
- برای دریانوردانی که در کشتیهایی کار میکنند که به سفرهای بینالمللی میروند، این گواهینامه باید به زبان انگلیسی باشد.
- گواهینامه پزشکی باید توسط پزشک واجد شرایط صادر شده و از لحاظ زمانی اعتبار داشته باشد.
- زمان اعتبار گواهینامه :
  - برای گواهینامه پزشکی دو سال است مگر برای دریانوردان زیر ۱۸ سال که در این حالت این زمان یک سال می باشد.
  - حداکثر شش سال برای گواهینامه مربوط به تشخیص رنگ میباشد.

مقررات ۳.۱ : آموزش و کسب صلاحیت های لازم

- دریانوردان بایستی آموزش های لازم را سپری یا صلاحیت لازم را کسب کرده و یا برای انجام وظایف محوله خود شایستگی لازم را داشته باشند.
- دریانوردان باید آموزش های کامل در خصوص ایمنی فردی بر روی کشتی را دیده باشند.
- الزامات مقاوله نامه شماره ۷۴ نیز در این خصوص مصداق دارد.

مقررات ۴.۱ : استخدام و کاریابی

استاندارد A۱.۴ و نیزدستورالعمل B۱.۴.۱

- خدمات استخدام و کاریابی دریانوردان باید بدون پرداخت هیچ هزینه ای برای آنان انجام شود.
- اگر در قلمرو کشورها خدمات استخدام و کاریابی خصوصی وجود دارد کشورهای مذکور مسئول ایجاد یک سیستم بازرسی و نظارت موثر بر آنان می باشند. (مقررات ۳.۵ استاندارد A۵.۳ پاراگراف ۱)

- **اگر خدمات استخدام و کاریابی برای افرادی که بر روی کشتیهای حامل پرچم کشور آنان کار میکنند توسط سازمانهای دریانوردی در حوزه قلمرو آن کشور صورت میگیرد باید مطابق با استاندارد A۱.۴ مقاوله نامه باشد.**
- **اگر خدمات استخدام دولتی در حوزه کشور عضوی وجود داشته باشد خدمات مذکور باید به نحوی انجام شود که حمایت و ارتقاء حقوق اشتغال دریانوردان را مطابق با مقاولهنامه تضمین نماید.**
- **کشورهای دارای پرچم مسئول الزام مالکان کشتی هستند که از خدمات استخدام و کاریابی در کشورهایی که این مقاولهنامه در مورد آنها اجرا نمیشود استفاده میکنند اطمینان حاصل نمایند این خدمات استخدام و کاریابی مطابق با استاندارد A۱.۴ داشته باشند.**

عنوان ۲ : شرایط استخدام

مقررات ۱.۲ : قراردادهای کار دریانوردان

استاندارد A۲.۱ و نیزدستورالعمل B۲.۱

- **همه دریانوردان بایستی دارای قرارداد کار (SEA) باشند که توسط دریانورد و مالک کشتی یا نماینده وی امضا شده باشد. (درجایی که جزو کارکنان محسوب نمی شوند مدارک معتبری دال بر قراردادهای پیمانکاری یا توافقات مشابه)**
- **قرارداد کار باید حداقل حاوی موارد مطرح شده در استاندارد A۲.۱ پاراگراف (J)-(a)۴ و در صورت امکان (K) در MLC۲۰۰۶ باشد.**
- **در جایی که پیمان جمعی دربرگیرنده تمام یا بخشی از یک قرارداد کار مربوط به دریانوردان می باشد یک نسخه از آن به زبان انگلیسی باید در کشتی موجود باشد. (به جز برای کشتی - هایی که سفرهای داخلی انجام میدهند) .**
- **دریانوردان باید فرصت این را داشته باشند که قبل از امضای قرارداد مفاد آن را بررسی و از مشاوره و راهنمایی برخوردار شوند.**
- **یک نسخه از قرارداد باید به دریانوردان داده شود که حاوی چگونگی شرایط کار و دستمزد باشد.**

- اطلاعات مربوط به شرایط استخدامی آنها باید در کشتی برای دریانوردان و همچنین برای اقدامات بازرسی به راحتی قابل دسترسی باشد.
- حداقل زمان مقرر برای خاتمه پیش از موعد در SEA باید در قوانین و مقررات مد نظر قرار گیرد.

مقررات ۲.۲ : دستمزد

استاندارد A۲.۲ و نیز دستورالعمل B۲.۲

- دستمزد دریانوردان نباید در فواصل زمانی بیش از یک ماه به آنان پرداخت شود و باید بطور کامل و مطابق با قرارداد کاری آنها و یا در صورت امکان مطابق با پیمانهای دسته جمعی باشد.
- یک حساب ماهانه باید برای دریانوردان افتتاح شود تا تمامی پرداختها مانند دستمزد و پرداختهای اضافی مانند مستمری به آن حساب واریز گردد.
- کشور صاحب پرچم ممکن است از مالکان کشتی بخواهد تا مستنداتی مانند یک نسخه از پرداخت های بانکی یا الکترونیکی را در کشتی نگهداری کند.
- هزینه های پرداخت و نرخ تبدیل ارز باید از نظر مبلغ منطقی و مطابق با الزامات ملی باشد.

مقررات ۳.۲ : ساعات کار و ساعات استراحت

استاندارد A۲.۳ و نیز دستورالعمل B۲.۳

- حداکثر ساعات کار یا حداقل ساعات استراحت باید در قوانین و مقررات ملی ذکر شده باشد. (حداقل ساعات استراحت نباید کمتر از ده ساعت در دوره زمانی ۲۴ ساعت و ۷۷ ساعت در هر هفت روز باشد یا حداکثر ساعات کاری نباید به ۱۴ ساعت در هر ۲۴ ساعت و ۷۷ ساعت در هر هفت روز باشد.)
- توجه ویژه ای باید به خطر بروز خستگی در دریانوردان معطوف شود.

- **ساعات استراحت نمی تواند به بیش از دو دوره زمانی تقسیم شود و باید طوری باشد که یک دوره آن حداقل ۶ ساعت بطول بیانجامد. فاصله بین دو دوره زمانی استراحت بیشتر از ۱۴ ساعت نباشد.**
- **احضار خدمه، تمرینات مربوط به اطفاء حریق و قایق نجات و غیره باید به نحوی باشد که حداقل مزاحمت را برای زمان استراحت دریانوردان داشته و موجب بروز خستگی مفرط در آنان نگردد.**
- **دریانوردانی که بصورت آماده بخدمت و آنکال می باشند اگر دوره استراحت آنان دچار اختلال شود بایستی مدت زمان جبرانی برای استراحت آنان در نظر گرفته شود.**
- **جدول برنامه کار در دریا و بندر باید برای همه پستهای کاری در فرمت استاندارد و به زبان رایج در کشتی و نیز انگلیسی تهیه شده و در یک محل قابل دسترسی بر روی کشتی نصب شود.**
- **ساعات کاری و استراحت دریانوردان باید در قالب استاندارد و به زبان رایج در کشتی و نیز انگلیسی تهیه شده و به امضا و تأیید دریانورد و سرپرست رسیده باشد.**

مقررات ۴.۲ : مرخصی

استاندارد A۲.۴ و نیز دستورالعمل B۲.۴

- **دریانوردان باید از مرخصی سالانه همراه با حقوق برخوردار باشند.**
- **برای حفظ سلامت و رفاه دریانوردان و مطابق با شرایط کاری و مقامی که دارند مرخصی و خروج از کشتی و حضور در بندر در نظر گرفته شود.**
- **حداقل مرخصی سالیانه باید در قوانین و مقررات ملی تعیین شده باشد.**
- **مطابق با پیمانهای دستهجمعی یا قوانین و مقررات ملی برای روشهای مختلف تعیین و محاسبه مرخصی سالیانه ، این عدد باید بر مبنای ۲.۵ روز در ماه باشد.**
- **بجز در مواردی که مرجع ذیصلاح تعیین می کند هرگونه توافق در خصوص چشم پوشی از حداقل مرخصی ممنوع است.**

مقررات ۵.۲ : بازگشت به وطن

استاندارد A۲.۵ و نیز دستورالعمل B۲.۵

- **دریانوردان این حق را دارند که بدون هیچ هزینه ای به کشور خود بازگردانده شوند.**
- **دریانوردان تحت شرایط زیراز کشتی به کشور خود بازگردانده می شوند:**
  - **هنگامی که قرارداد کار توسط مالک کشتی یا خود دریانورد به دلایل موجه خاتمه یافته است.**
  - **هنگامی که دریانورد بر اساس قرارداد منعقده توانایی انجام وظایف خود را ندارد و یا انتظار نمی رود که بتواند در شرایط خاصی آنها را انجام دهد.**
- **مفاد مناسبی درخصوص بازگشت به وطن باید در قوانین و مقررات ملی و یا در پیمانهای جمعی گنجانده شود.**
- **کشتی باید از بیمه مالی مناسبی برخوردار باشد تا اطمینان حاصل شود که بازگشت به وطن اتفاق می افتد.**
- **یک نسخه از تمهیدات ملی در خصوص بازگشت به وطن باید در کشتی وجود داشته باشد و به زبان مناسبی در دسترس دریانوردان باشد.**
- **تمهیدات لازم در مورد دریانوردان حاضر در کشتی که به بندر یا آبهای آزاد کشوری وارد می-شوند باید اندیشیده شود.**
- **حق بازگشت به وطن دریانوردان نباید بخاطر شرایط مالی مالک کشتی یا امتناع وی از جایگزینی دریانورد پایمال گردد.**

مقررات ۶.۲ : غرامت به دریانوردان به دلیل فقدان یا غرق شدن کشتی

استاندارد A۲.۶ و نیز دستورالعمل B۲.۶

- **قوانینی باید تدوین شود که اطمینان دهد که مالکان کشتی به دریانوردان شاغل در کشتی غرامت مربوط به بیکاری ناشی از فقدان یا غرق شدن آن را پرداخت می نمایند.**

مقررات ۷.۲ : تعداد نیروی انسانی

استاندارد A۲.۷ و نیز دستورالعمل B۲.۷

- **در کشتی باید تعداد کافی دریانورد بکار گمارده شوند تا از عملکرد ایمن و کارآمد آن، امنیت کامل در تمامی شرایط و توجه به خستگی مفرط دریانوردان و ماهیت خاص و شرایط سفر دریایی اطمینان حاصل شود.**
- **کشتی باید از تعداد نیروی انسانی مطابق با سند نیروی انسانی ایمن (SMD) یا معادل آن که توسط مرجع ذیصلاح صادر شده برخوردار باشد.**
- **تعداد نیروی انسانی باید به الزامات و نیازهای غذا و تهیه غذا نیز توجه نماید.**

مقررات ۸.۲ : توسعه مهارت حرفه ای و فرصت های اشتغال دریانوردان

استاندارد A۲.۸ و نیز دستورالعمل B۲.۸

- **هر کشور عضو باید سیاستهای ملی با هدف تقویت صلاحیت، مهارت و فرصت های شغلی دریانوردان تدوین نماید.**
- **اهداف روشنی باید برای راهنمایی فنی حرفهای، آموزش و تربیت دریانوردانی که وظیفه آنها در کشتی مربوط به جهت یابی و نیز عملکرد ایمن کشتی می باشد مد نظر قرار گیرد.**

<u>عنوان ۳ : محل اقامت، امکانات تفریحی، غذا و تهیه غذا</u>

مقررات ۱.۳ : محل اقامت و امکانات تفریحی

استاندارد A۳.۱ و نیزدستورالعمل B۳.۱

- **همه کشتیها باید مطابق با حداقل استانداردهای مندرج در مقاولهنامه باشند و محل اقامت و امکانات تفریحی مناسب و شایسته را برای دریانوردانی که بر روی کشتی کار و زندگی می کنند فراهم آورند به نحوی که سلامت و رفاه آنان بهبود یابد.**

- **محل اقامت دریانوردان باید ایمن و شایسته و مطابق با الزامات ملی مندرج در مقاولهنامه باشد.**
- **بازرسیهای متناوب از محل اقامت دریانوردان باید توسط سرپرست و یا فردی که از جانب وی منصوب شده صورت گرفته و ثبت گردد. این موارد ثبت شده باید همواره در دسترس باشد.**
- **توجه ویژه ای باید به موارد زیر معطوف شود:**
  - **اندازه اتاقها و دیگر فضاهای اقامتی (استاندارد A۳.۱ پاراگراف ۹ و ۱۰)**
  - **گرمایش و تهویه (استاندارد A۳.۱ پاراگراف ۷)**
  - **سروصدا و ارتعاش و دیگر فاکتورهای محیطی (استاندارد A۳.۱ پاراگراف (h)۶)**
  - **تجهیزات بهداشتی و موارد مربوطه (استاندارد A۳.۱ پاراگراف ۱۱ و ۱۳)**
  - **نور (استاندارد A۳.۱ پاراگراف ۸)**
  - **امکانات بیمارستانی (استاندارد A۳.۱ پاراگراف ۱۲)**
- **همچنین الزامات زیر مطابق با مقررات ۳.۱ :**
  - **امکانات تفریحی (استاندارد A۳.۱ پاراگراف ۱۴ و ۱۷)**
  - **ایمنی و بهداشت شغلی و الزامات پیشگیری از حوادث با توجه به نیازهای خاص دریانوردان که بر روی کشتی کار و زندگی می کنند (استاندارد A۳.۱ پاراگراف (a)۲ و (h)۶)**
- **کشتی هایی که قبل از الحاق به مقاوله نامه ساخته شده اند باید:**
  - **مطابق با قوانین ملی محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته و مناسبی برای دریانوردان فراهم کنند که سلامت و رفاه آنان را ارتقا بخشد.**
  - **مطابق با استانداردهای مندرج در مقاوله نامه های شماره ۹۲ یا ۱۳۳ باشند.**

مقررات ۲.۳ : غذا و تهیه غذا

استاندارد A۳.۲ و نیزدستورالعمل B۳.۲

- **کیفیت، کمیت و ارزش غذایی آب و غذا باید مناسب و با توجه به زمینههای فرهنگی و مذهبی دریانوردان در کشتی باشد.**

- در طول مدت کار دریانوردان غذای تهیه شده باید بدون هزینه باشد.
- کسی که به عنوان آشپز کشتی استخدام میشود و مسئولیت تهیه و طبخ غذا را برعهده دارد باید آموزش دیده و ماهر باشد.
- سن آشپز کشتی نباید کمتر از ۱۸ سال باشد.
- بازرسیهای متناوب و ثبت شده از غذا و آب آشامیدنی باید توسط سرپرست یا فردی که از جانب وی منصوب شده صورت گیرد.

عنوان ۴ : حمایت بهداشتی، مراقبت درمانی، حمایت تأمین اجتماعی و رفاهی

مقررات ۱.۴ : مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل

استاندارد A۴.۱ و نیزدستورالعمل B۴.۱

- دریانوردان روی کشتی باید تحت پوشش حمایتهای بهداشتی بوده و به مراقبت های درمانی مانند درمان دندانپزشکی دسترسی کافی و فوری داشته باشند.
- مراقبت درمانی بر روی کشتی شامل پزشک ماهر، جعبه دارو، تجهیزات پزشکی و دستورالعمل دارویی و نیز سیستم از پیش تعیین شده برای دسترسی به مشاوره پزشکی با متخصصان مربوطه در بندر
- حمایت و درمان پزشکی باید رایگان و مطابق با قوانین ملی باشد.
- در صورت امکان دریانوردان باید اجازه داشته باشند بدون فوت وقت در بنادر محل توقف به پزشک یا دندانپزشک ماهر مراجعه نمایند.

مقررات ۲.۴ : مسئولیت مالکان کشتی

استاندارد A۴.۲ و نیزدستورالعمل B۴.۲

- دریانوردان حق برخورداری از کمک و پشتیبانی مالک کشتی با توجه به عواقب مالی بیماری ، آسیب دیدگی یا مرگ اتفاقی در حین انجام وظیفه و طبق قرارداد ، برخوردار باشند.

- مالکان کشتی مسئول پرداخت هزینههای مربوط به مراقبت های درمانی مانند درمان دارویی، تهیه داروهای مورد نیاز و دیگر درمانهای مربوطه، محل اسکان و استراحت دریانورد بیمار یا آسیب دیده در فاصله باقیمانده تا وطن یا زمانی که فرد بیمار وضعیت باثباتی پیدا کند ، می - باشند.
- مالکان کشتی باید تأمین مالی جبران خسارت ناشی از مرگ یا از کار افتادگی کلی ناشی از بیماری، حادثه و خطر ناشی از کار دریانورد را همانگونه که در قوانین ملی ، قرارداد دریانورد و پیمانهای جمعی ذکر شده برعهده گیرند.
- تدابیر لازم باید حفظ اموال برجای مانده از دریانوردان بیمار، مصدوم و یا متوفی بر روی کشتی صورت گیرد.

مقررات ۳.۴ : حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

استاندارد A۴.۳ و نیزدستورالعمل B۴.۳

- محیط کار، زندگی و آموزش دریانوردان بر روی کشتی باید ایمن و بهداشتی و مطابق با قوانین و مقررات ملی در مورد حمایت ایمنی و بهداشت شغلی و پیشگیری از حوادث باشد. اقدامات مناسبی باید برای پیشگیری از حوادث، جراحات و بیماریهای شغلی اعم از ریسک در معرض مقادیر مضر فاکتورهای محیطی و شیمیایی یا استفاده از تجهیزات و ماشین آلات موجود در کشتی ، صورت گیرد.
- کشتی ها باید سیاست و برنامه ایمنی و بهداشت شغلی برای پیشگیری از حوادث، جراحات و بیماری های شغلی داشته و در این مورد توجه ویژه ای به دریانوردان زیر سن ۱۸ سال داشته باشند.
- کمیته ایمنی کشتی که شامل نماینده ایمنی دریانوردان نیز می باشد در کشتی های با بیش از ۵ نفر دریانورد لازم است.
- ارزیابی ریسک برای مدیریت ایمنی و بهداشت شغلی روی کشتی لازم است. (با توجه به دادههای آماری مناسب)

مقررات ۴.۴ : دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

استاندارد A۴.۴ و نیز دستورالعمل B۴.۴

- **اگر تأسیسات رفاهی در ساحل وجود داشته باشد باید فارغ از ملیت، نژاد، رنگ، جنسیت، مذهب، نگرش سیاسی یا طبقه اجتماعی یا کشوری که کشتی پرچم آن را حمل میکنند، در دسترس همه دریانوردان قرار گیرد.**
- **توسعه تجهیزات رفاهی باید بعد از مشورت با سازمانهای دریانوردی و مالکان کشتی در بندرهای مناسب انجام شود.**

مقررات ۵.۴ : تأمین اجتماعی

استاندارد A۴.۵ و نیز دستورالعمل B۴.۵

- **همه دریانوردان و تبعه کشور باید در محدوده قوانین ملی تحت پوشش تأمین اجتماعی باشند. (حداقل سه مورد از نه بند: مراقبت درمانی، غرامت دستمزد ایام بیکاری، مستمری بیکاری، مستمری سالمندی، مستمری حوادث ناشی از کار، مستمری عائله مندی، مستمری ایام زایمان، مستمری از کار افتادگی و مستمری بازماندگان)**
- **دریانوردان نباید کمتر از کارگران مستقر در ساحل از مزایای تأمین اجتماعی برخوردار شوند.**
- **کشورها باید مراحل دستیابی به پوشش جامع تأمین اجتماعی برای دریانوردان را بطور جداگانه و از طریق همکاری بینالمللی سپری نماید.**
- **بر اساس قوانین و مقررات ملی باید توجه ویژه ای به دریانوردانی شود که تحت پوشش فوق قرار ندارند.**

<u>عنوان ۵ : موافقت و اجرا</u>

مقررات ۱.۵ : مسئولیت کشور صاحب پرچم

مقررات ۱.۱.۵ : اصول کلی

استاندارد A۵.۱.۱ و نیزدستورالعمل B۵.۱.۱

به استناد مقررات ۴.۱.۵ و استاندارد A۵.۱.۴ پاراگراف ۱ و ۲

- **هر کشور باید سیستم موثر برای بازرسی و اعطای گواهینامه در خصوص شرایط کار بر روی کشتی های حامل پرچم آن کشور با اهداف و استانداردهای روشن و رویه های مناسب جامعی برای ارزیابی آن کشورداشته باشد .**
- **مرجع ذیصلاح باید تعداد کافی بازرس ماهر برای انجام بازرسی و صدور گواهینامه داشته باشد.**

مقررات ۱.۵ : مسئولیت کشور صاحب پرچم

مقررات ۲.۱.۵ : اختیارات سازمانهای به رسمیت شناخته شده

استاندارد A۵.۱.۲ و نیزدستورالعمل B۵.۱.۲ (و مقررات ۵.۱.۱ پاراگراف ۳)

- **این سازمانها می توانند مجوز بازرسی های خاص و اقدامات صدور گواهینامه را داشته باشند .**
- **کشورها باید سیستمی برای اطمینان از صحت عملکرد این سازمان ها و روشی برای ارتباط و نظارت بر آنها ایجاد نمایند.**
- **کشورها باید لیستی از این سازمانها را که به نمایندگی از آنها فعالیت دارند را برای سازمان بین المللی کار ارسال نمایند.**

مقررات ۱.۵ : مسئولیت کشور صاحب پرچم

مقررات ۳.۱.۵ : گواهینامه کار دریایی و اعلامیه انطباق کار دریایی

استاندارد A۵.۱.۳ و نیز دستورالعمل B۵.۱.۳

- **کشتی های زیر باید گواهینامه کار دریایی را همراه داشته باشند:**
  - **کشتی های GT۵۰۰ و بیشتر و کشتی هایی که سفر بین المللی انجام میدهند.**

- کشتی های ۵۰۰GT و بیشتر که پرچم کشوری را حمل میکنند و از یک بندر یا بین چند بندر در کشور دیگری کار میکنند.
- گواهینامه توسط مالک کشتی درخواست می شود.

- گواهینامه تأیید میکند که شرایط کار و زندگی دریانوردان بر روی کشتی مورد بازرسی قرار گرفته و مطابق با الزامات قوانین و مقررات کشور و نیز سایر الزامات مندرج در مقاولهنامه است.
- بعد از اینکه ۱۴ مورد موضوع ضمیمه ۱-A۵ مورد بازرسی قرار گرفت و ثابت شد که مطابق با قوانین است گواهینامه مربوطه برای دوره زمانی حداکثر ۵ سال صادر می شود و حداقل یک بار در این دوره زمانی نیز مورد بازرسی میان دوره قرار می گیرد.
- در حالتهای خاص یک گواهینامه موقت تنها یکبار برای دوره زمانی حداکثر شش ماه صادر می شود.
- اعلامیه انطباق باید ضمیمه گواهینامه باشد بخش یک آن توسط مرجع ذیصلاح تکمیل می شود و بیانگر الزامات ملی مربوط به ۱۴ مورد مندرج در ضمیمه ۱-A۵ و بخش دو آن توسط مالک کشتی تکمیل و توسط مرجع ذیصلاح یا سازمان به رسمیت شناخته شده تایید و بیانگر اقدامات انجام شده برای اطمینان از انطباق با الزامات ملی فوق می باشد.
- فرم ها و مفاد گواهینامه و DMLC در استاندارد A۵.۱.۳ و ضمیمه A۵-II آمده است.
- در برخی حالات خاص گواهینامه کار دریایی ملغی و یا پس گرفته خواهد شد.

مقررات ۱.۵ : مسئولیت کشور صاحب پرچم

مقررات ۴.۱.۵ : بازرسی و اجرا

استاندارد A۵.۱.۴ و نیز دستورالعمل B۵.۱.۴

- قوانینی باید وجود داشته باشد که بازرسان آموزش، صلاحیت حیطه اختیارات، دستورالعمل ها، قدرت، منزلت اجتماعی و استقلال لازم یا مطلوب را دارا باشند تا بتوانند وظایف بازرسی خود را به نحو مطلوب انجام دهند.

- در صورت امکان، کشتیها باید در فواصل زمانی لازم برای صدور گواهینامه مورد بازرسی قرار گیرند و در هیچ حالتی فاصله زمانی نباید از سه سال تجاوز کند.
- وقتی شکایتی دریافت میشود که بی اساس نیست یا اینکه مدارکی دال بر عدم انطباق با الزامات مقاولهنامه و یا وجود نواقص جدی در اجرای مراحل مندرج در اعلامیه انطباق یافت گردد موضوع بایستی مورد بازرسی قرار گرفته و نواقص ابلاغ گردد.
- اگر شواهدی دال بر وجود نقایص جدی باشد که منجر به بروز خطر قابل ملاحظه ای برای ایمنی، سلامت و یا امنیت دریانوردان میگردد بازرسان باید قدرت ممانعت حرکت کشتی از بندر را تا زمان رفع نقص داشته باشند. (موضوع حق هرگونه استیناف)
- تلاشهای مناسب باید صورت گیرد تا از توقیف بیمورد کشتی ها یا تأخیر در حرکت آنها جلوگیری شود. در حالت سوء استفاده از قدرت بازرسان و توقیف اشتباه خسارت وارده باید جبران شود.
- جریمههای کافی یا تدابیر اصلاحی دیگر در خصوص الزامات این مقاوله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) و نیز در ارتباط با ممانعت از انجام وظیفه بازرسان بایستی مدنظر قرار گیرد.
- بازرسان باید منبع شکایت در مورد خطرات یا نواقص در ارتباط با شرایط کار و زندگی دریانوردان و یا نقض قوانین و مقررات را مخفی نگهداشته و اسرار آنان را فاش نکنند.
- بازرسان باید گزارش بازرسی خود را به مرجع ذیصلاح ارائه دهند تا در صورت تقاضای نمایندگان دریانوردان در کشتی نصب و ارسال شود. مرجع ذیصلاح باید گزارش بازرسی ها را ثبت و گزارش سالانه تهیه نماید.

مقررات ۱.۵ : مسئولیت کشور صاحب پرچم

مقررات ۵.۱.۵ : آیین دادرسی به شکایات بر روی کشتی

استاندارد A۵.۱.۵ و نیزدستورالعمل B۵.۱.۵

- کشتی ها باید آیین دادرسی عادلانه به شکایات را داشته باشند که برای رسیدگی سریع، موثر و عادلانه نسبت به شکایات دریانوردان در خصوص ادعای نقض الزامات مقاوله نامه باشد.

- **این روشها باید طوری باشند که شکایات را در پایین ترین سطح حل و فصل نماید اگرچه دریانوردان باید حق این را داشته باشند که مستقیماً به سرپرست و مراجع خارجی مرتبط ، شکایت خود را اعلام نمایند.**
- **این آیین ها باید شامل حق دریانورد مبنی بر همراهی دریانوردان با وکیل یا نماینده و نیز حفاظت در برابر اذیت و آزار برای طرح شکایت باشند. اینگونه اذیت و آزارها ممنوع است.**
- **یک نسخه از آیین دادرسی بر روی کشتی باید در اختیار دریانورد قرار گیرد.**

مقررات ۱.۵ : مسئولیت کشور صاحب پرچم

مقررات ۶.۱.۵ : سوانح دریایی

- **تحقیقات رسمی باید در مورد سوانح دریایی شدید در کشتی حامل پرچم کشور، که منجر به آسیب دیدگی و مرگ می شود صورت گیرد.**
- **اعضای سازمان بین المللی کار باید در خصوص بررسی این سوانح با یکدیگر همکاری نمایند.**

مقررات ۲.۵ : مسئولیت کشور صاحب بندر

مقررات ۱.۲.۵ : بازرسی در بندر

استاندارد A۵.۲.۱ و نیزدستورالعمل B۵.۲.۱

- **هر کشتی خارجی که در شرایط طبیعی کاری خود یا به دلایل عملیاتی در یک بندر متعلق به یک کشور دیگر توقف کرده است، ممکن است به منظور بررسی مطابقت با الزامات مقاوله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) توسط بازرس کشور صاحب بندردر خصوص شرایط کار و زندگی دریانوردان در کشتی مورد بازرسی قرار گیرد.**
- **بازرسی باید بر مبنای سیستم نظارت و بازرسی کشور صاحب بندر باشد.**

- اگر کشتی گواهینامه کار دریایی صادر شده مطابق با مقاوله نامه را داشته باشد که اظهارنامه انطباق نیز در ضمیمه آن باشد باید در نظر اول به عنوان مدرک انطباق باشد. در این صورت بازرسی باید به مشاهده گواهینامه و اظهارنامه انطباق محدود گردد مگر در مواردی که در استاندارد A۵.۲.۱ پاراگراف ۱ بیان شده است.
- در حالت های عنوان شده در استانداردهای A۵.۲.۱ پاراگراف های (a) تا (d) بازرسی تفضیلی باید صورت گیرد. این بازرسی ها باید در صورتی انجام شود که باور بر این است یا کسی ادعا کرده که شرایط کار و زندگی ناقص است و برای ایمنی، بهداشت و امنیت دریانوردان خطر ایجاد مینماید یا در جایی که افسر ذیصلاح شواهدی در دست دارد که نواقصی منجر به نقص جدی در مقاوله نامه می گردد.
- بازرسی دقیقتر باید ۱۴ مورد ذکر شده در ضمیمه A۵-III را شامل شود مگر در حالتی که شکایتی وجود دارد.
- اقدامات مورد نیاز برای مواقعی که نقص یا عدم انطباق وجود دارد باید اجرا شود (شامل توقیف کشتی در بندر تا زمان رفع نقص یا تأیید توسط بازرس ذیصلاح)
- کوششهای لازم باید انجام شود تا از توقیف بیجای کشتیها جلوگیری شود. در این حالت باید خسارات وارده جبران شود.

مقررات ۲.۵ : مسئولیت کشور صاحب بندر

مقررات ۲.۲.۵ : آیین دادرسی به شکایات دریانوردان در بندر

استاندارد A۵.۲.۱ و نیز دستورالعمل B۵.۲.۱

- شکایت مطروحه از جانب دریانوردان در خصوص نقض الزامات مقاولهنامه میتواند به مقام مسئول مستقر در ساحلی که کشتی در آن توقف نموده ارائه شود. افسر یا مقام مسئول باید بررسی اولیه را انجام دهد. اگر شکایت در قلمرو استاندارد A۵.۲.۱ باشد بازرسی دقیقتری ممکن است انجام گیرد. در غیر اینصورت افسر فوق به دنبال راه حلی برای حل و فصل شکایت بر روی کشتی خواهد بود.

- **اگر بررسی و بازرسی انجام شده عدم انطباقی را یافت که نتیجه آن توقیف کشتی است باید مراحل مندرج در استاندارد A۵.۲.۱ پاراگراف ۶ انجام شود.**
- **در غیر اینصورت اگر شکایت حل و فصل نشد افسر مربوطه به کشور صاحب پرچم اطلاع داده و از آن مشاوره و چگونگی اقدامات اصلاحی را خواستار می شود.**
- **اگر بازهم شکایت به نتیجه نرسید کشور صاحب بندر باید یک کپی از گزارش افسر مربوطه را به همراه جواب کشور صاحب پرچم برای مدیر کل سازمان بین المللی کار، ارسال و سازمانهای دریانوردان و مالکان کشتی نیز به این طریق آگاه می شوند.**
- **اقدامات لازم باید برای امنیت و رازداری و محرمانه بودن شکایت ارائه شده توسط دریانوردان باید صورت پذیرد.**

مقررات ۳.۵ : مسئولیت های مربوط به عرضه کار

استاندارد A۵.۳ و نیزدستورالعمل B۵.۳

- **اعضای ILO باید سیستم بازرسی و نظارت موثر برای اجرای مسئولیت مربوط به عرضه کار خصوصاً موارد مربوط به استخدام و جایگزینی دریانوردان داشته باشند.**
- **اعضا همچنین باید مسئولیت تأمین اجتماعی دریانوردان را که شهروند آنان و یا تابعیت آنرا یا در ناحیه قلمرو آنان اقامت دارند را بر عهده گیرند .**