

شماره: ۳۱۶/۱۶۶۲۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پوست:

بسته

جمهوری اسلامی ایران  
مجلس شورای اسلامی  
رئیس

درون به دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت: ۸۹، ۱۱، ۳۸۵۸۹  
تاریخ ثبت: ۸۹، ۳، ۱۶  
اقدام کننده:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجراء اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران  
لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین المللی کار  
که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ  
۱۳۸۹/۲/۲۹ مجلس عیناً به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

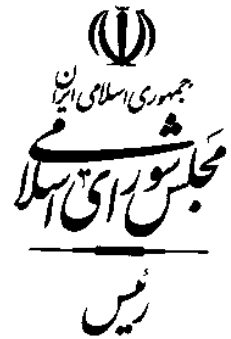
علی لاریجانی

شماره: ۳۱۶/۱۶۴۲۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پوست:

پوست



## لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب ۱۷ فوریه ۲۰۰۶ میلادی (برابر با ۱۸ بهمن ۱۳۸۴ هجری شمسی) سازمان بین‌المللی کار (به شرح پیوست) ملحق شود و اسناد آن را مبادله نماید.

بسم الله الرحمن الرحيم

### مقاوله‌نامه کار دریایی

مصوب ۲۰۰۶ میلادی (برابر با ۱۳۸۴ هجری شمسی)

مقدمه

فراهمایی (کنفرانس) عمومی سازمان بین‌المللی کار که به وسیله هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار در تاریخ هفتم فوریه ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴/۱۱/۱۹ هجری شمسی) نود و چهارمین نشست خود را در ژنو برگزار نمود، با تمایل به تدوین سند واحد و منسجمی که تا حد ممکن در برگیرنده جدیدترین استانداردهای مربوط به مقاوله‌نامه‌ها و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی کار دریایی موجود و نیز اصول بنیادین که در سایر مقاوله‌نامه‌های بین‌المللی کار وجود دارد به ویژه موارد زیر باشد:

- مقاوله‌نامه کار اجباری مصوب ۱۹۳۰ میلادی (۱۳۰۹ هـ.ش) (شماره ۲۹)؛

- مقاوله‌نامه آزادی انجمن‌ها و حمایت از حق تشکل مصوب ۱۹۴۸ میلادی

(۱۳۲۷ هـ.ش) (شماره ۸۷)؛

- مقاوله‌نامه حق تشکل و مذاکره جمعی مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هـ.ش)

(شماره ۹۸)؛

- مقاوله‌نامه تساوی مزد مصوب ۱۹۵۱ میلادی (۱۳۳۰ هـ.ش) (شماره ۱۰۰)؛

- مقاوله‌نامه لغو کار اجباری مصوب ۱۹۵۷ میلادی (۱۳۳۶ هـ.ش) (شماره ۱۰۵)؛

- مقاله نامه تبعیض (در اشتغال و حرفه) مصوب ۱۹۵۸ میلادی (۱۳۳۷ هـ ش) (شماره ۱۱۱)؛

- مقاله نامه حداقل سن مصوب ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هـ ش) (شماره ۱۳۸)؛  
- مقاله نامه بدترین اشکال کار کودک مصوب ۱۹۹۹ میلادی (۱۳۷۸ هـ ش) (شماره ۱۸۲)؛ و

با آگاهی از اختیارات اصلی سازمان که همانا ارتقاء شرایط شایسته کار می باشد، و با عنایت به بیانیه سازمان بین المللی کار در خصوص حقوق و اصول بنیادین کار مصوب ۱۹۹۸ میلادی (۱۳۷۷ هـ ش)، و

با توجه به این موضوع که دریانوردان مشمول سایر اسناد سازمان بین المللی کار هستند، تحت و دارای حقوق دیگری می باشند که تحت عنوان حقوق بنیادین و آزادیهای قابل اعمال در مورد کلیه افراد وضع شده است، و

با در نظر گرفتن این موضوع که با اعطاء ماهیت جهانی به صنعت کشتیرانی، دریانوردان نیازمند حمایت ویژه ای هستند، و

همچنین با توجه به استانداردهای بین المللی مربوط به ایمنی کشتی، امنیت افراد و مدیریت کیفیت کشتی در مقاله نامه بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هـ ش) (نسخه اصلاح شده)، مقاله نامه مقررات بین المللی برای جلوگیری از تصادفات در دریا مصوب ۱۹۷۲ میلادی (۱۳۵۱ هـ ش) (نسخه اصلاح شده) و الزامات آموزش دریانوردان و صلاحیت آنها در مقاله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هـ ش) (نسخه اصلاح شده)، و

با یادآوری این که کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ هـ ش) چهارچوب حقوقی کلی را تدوین می نماید که تمامی فعالیتهای در اقیانوسها و دریا باید در محدوده آن انجام گیرد و دارای اهمیتی استراتژیک به عنوان مبنایی برای همکاری و فعالیت در بخش دریایی در سطح ملی، منطقه ای و جهانی بوده و انسجام آن نیز باید حفظ شود، و

با یادآوری این که ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ هـ.ش) وظایف و تعهدات دولت صاحب پرچم را از جمله در خصوص شرایط کار، موضوعات مربوط به خدمه و امور اجتماعی در کشتیهایی که حامل پرچم آن کشور می باشند، تعیین نموده است، و با یادآوری این که بند (۸) ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار که مقرر می دارد در هیچ موردی تصویب هر مقاله‌نامه یا توصیه نامه به وسیله فراهمایی (کنفرانس) یا تصویب هر مقاله‌نامه توسط هر کشور عضو، نباید این گونه تلقی شود که تأثیری بر هر قانون، حکم، عرف یا قراردادی دارد که شرایط مطلوب تری را برای کارگران، مربوط نسبت به آنچه در مقاله‌نامه یا توصیه نامه مذکور پیش‌بینی شده است، تأمین می نماید، و

با عزم به این که این سند جدید باید به گونه‌ای تدوین شود که بیشترین پذیرش ممکن را در میان مالکین کشتیها، دریانوردان و دولتهایی به دست آورد که متعهد به اصول کارشایسته شده اند، و این که این سند باید به راحتی قابلیت روزآمد شدن را داشته باشد و از طرفی دیگر باید شرایط را برای اعمال و اجرای مؤثر خود فراهم نماید، و با تصمیم به پذیرش برخی پیشنهادهای مربوط به تحقق چنین سندی که تنها عنوان دستور کار اجلاس می باشد، و

با عزم این که این پیشنهادها باید در قالب یک مقاله‌نامه بین‌المللی تدوین شود؛ مقاله‌نامه زیر را که می تواند تحت عنوان مقاله‌نامه کار دریایی (۲۰۰۶ میلادی برابر با ۱۳۸۴ هـ.ش) نامیده شود، را در تاریخ بیست و سوم فوریه سال ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴/۱۲/۵) تصویب می نماید.

#### ماده ۱- تعهدات کلی

۱- هر عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب می نماید، متعهد می گردد که مقررات آن را به نحوی که در ماده (۶) این مقاله‌نامه درج گردیده است به منظور تأمین حقوق

تمامی دریانوردان برای اشتغال شایسته به طور کامل اجراء نمایند.  
۲- اعضاء باید برای تضمین اجراء و اعمال مؤثر این مقاله نامه با یکدیگر همکاری نمایند.

#### ماده ۲- تعاریف و دامنه کاربرد

۱- از نظر این مقاله نامه، به جز در مواردی که به نحو دیگری در مقررات خاص مقرر شده است، اصطلاح:

الف) «مقام صلاحیتدار» به مفهوم وزیر، سازمان دولتی یا مقام دیگری است که اختیار صدور و اجراء مقررات، دستورات یا دستورالعملهای قانونی دیگر در خصوص موضوع مفاد مربوط را دارا می باشد.

ب) «اعلامیه موافقت کار دریایی» به مفهوم اعلامیه موضوع جزء (۳) بند (۱) مقرر (۵) می باشد.

پ) «ظرفیت ناخالص» به معنای ظرفیت ناخالص محاسبه شده طبق مقررات اندازه گیری ظرفیت مندرج در ضمیمه (۱) مقاله نامه بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹ میلادی برابر با ۱۳۴۸ هـ ش) یا هر مقاله نامه مؤخر دیگر، می باشد. برای کشتیهایی که مشمول طرح موقت اندازه گیری ظرفیت کشتی مصوب سازمان بین المللی دریانوردی می باشند، ظرفیت ناخالص عبارت است از موارد مندرج در ستون ملاحظات مربوط به گواهینامه بین المللی ظرفیت کشتی (۱۹۶۹ میلادی برابر با ۱۳۴۸ هـ ش).

ت) «گواهینامه کار دریایی» به مفهوم گواهینامه موضوع جزء (۳) بند (۱) مقرر (۵) می باشد.

ث) «الزامات این مقاله نامه» به الزامات مندرج در این مواد و مقررات و بخش «الف» مجموعه قوانین این مقاله نامه، اشاره دارد.

ج) «دریانورد» به معنای هر شخصی است که بر روی یک کشتی که مشمول مقررات

این مقاله‌نامه قرار می‌گیرد در هر سمتی، استخدام شده یا اشتغال دارد یا کار می‌کند.  
چ) «قرارداد کار دریاورد» در برگیرنده هر دو مفهوم قراردادکار و مواد قرارداد می‌باشد.

ح) «خدمات کاریابی و استخدام دریاورد» به مفهوم هر شخص، شرکت، مؤسسه، آژانس یا سازمانی دیگر در بخش دولتی یا خصوصی می‌باشد که به نیابت از طرف مالکان کشتی، اقدام به استخدام دریاوردان می‌کند یا دریاوردان را در اختیار مالکین کشتیها قرار می‌دهد.

خ) «کشتی» به مفهوم یک کشتی به غیر از کشتی است که تنها در آبهای داخلی یا آبهای داخل، یا دقیقاً مجاور، آبهای محفوظ یا مناطقی که مقررات بندری در مورد آنها اعمال می‌شود، کشتیرانی می‌نماید.

د) «مالک کشتی» به مفهوم مالک کشتی یا شخص یا سازمان دیگر نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده در بست کشتی می‌باشد که مسئولیت کار کشتی را از طرف مالک آن بر عهده دارد، و با فرض پذیرش چنین مسئولیتی، موافقت نموده است وظایف و مسئولیتهای محوله برعهده مالکین کشتی را طبق این مقاله‌نامه برعهده گیرد، صرف نظر از این که هر سازمان یا اشخاص دیگری انجام برخی از مسئولیتهای و وظایف را به نیابت از مالک کشتی برعهده گرفته باشند.

۲- به جز در مواردی که به نحو دیگری به طور صریح مقرر شده است، این مقاله‌نامه شامل تمامی دریاوردان می‌شود.

۳- در صورت بروز تردید در مورد این که آیا گروههایی از افراد از نظر این مقاله‌نامه در زمره دریاوردان قرار می‌گیرند یا خیر، این موضوع باید توسط مقام صلاحیتدار در هر عضو پس از مشورت با سازمانهای دریاوردان و مالکین کشتی مرتبط با این موضوع، تعیین گردد.

۴- به غیر از مواردی که به طور صریح به نحو دیگری مقرر شده است، این مقاله‌نامه در تمامی کشتیهای اعمال می‌شود که دارای مالکیت دولتی یا خصوصی بوده و به طور معمول مشغول فعالیتهای تجاری می‌باشند، به غیر از کشتیهای که مشغول

ماهگیری یا فعالیتهای مشابه هستند و کشتیهایی که به شکل سنتی، نظیر قایقهای بادبانی یا لنجها، ساخته شدهاند. این مقالهنامه در مورد کشتیهای جنگی یا نیروهای امداد دریایی اعمال نمی شود.

۵- در صورت بروز تردید در مورد این که آیا این مقالهنامه در مورد یک کشتی یا یک گروه خاصی از کشتیها اعمال می شود یا خیر، این موضوع باید از طریق مقام صلاحیتدار در هر عضو پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، تعیین گردد.

۶- چنانچه مقام صلاحیتدار تصمیم بگیرد که در زمان حاضر اعمال برخی از جزئیات قوانین موضوع بند (۱) ماده (۶) این مقالهنامه در یک کشتی یا طبقه خاصی از کشتیها که حامل پرچم یک عضومی باشند، منطقی یا عملی نمی باشد، قوانین مربوط نباید در جایی که موضوع آن با قوانین یا مقررات ملی یا توافقیهای مذاکرات جمعی یا اقدامات دیگر متفاوت می باشد، اعمال گردد. چنین تصمیمی فقط در صورت مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط امکان پذیر می باشد و تنها مربوط به کشتیهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۲۰۰ تن است که در سفرهای بین المللی دریایی شرکت ندارند.

۷- هر تصمیمی که توسط هر یک از اعضاء طبق بندهای (۳) یا (۵) یا (۶) این ماده اتخاذ شود، باید به مدیر کل دفتر بین المللی کار ارسال گردد تا وی آن را به کشورهای عضو سازمان اعلام نماید.

۸- به جز در مواردی که به نحو دیگری به طور صریح مقرر شده است، اشاره به این مقالهنامه همزمان موجب اشاره به مجموعه قوانین و مقررات آن نیز می باشد.

### ماده ۳- اصول و حقوق بنیادین

هر عضو باید خود را متقاعد نماید که مفاد قوانین و مقررات آن کشور، با توجه به سیاق این مقالهنامه، حقوق بنیادین زیر را مدنظر قرار می دهد:

- الف) آزادی همکاری و شناسایی مؤثر حق مذاکرات جمعی؛  
ب) حذف تمامی اشکال کار اجباری یا بیگاری؛  
پ) لغو مؤثر کار کودک؛ و  
ت) حذف تبعیض در اشتغال و حرفه.

#### ماده ۴- استخدام دریانوردان و حقوق اجتماعی

- ۱- هر دریانوردی این حق را دارد در محیطی ایمن و مصون کار کند که از استانداردهای ایمنی پیروی می نماید.  
۲- هر دریانوردی دارای حق برخورداری از شرایط عادلانه اشتغال می باشد.  
۳- هر دریانوردی این حق را دارد که دارای شرایط زندگی و کار شایسته بر روی کشتی باشد.  
۴- هر دریانوردی دارای حق برخورداری از حمایت بهداشتی، مراقبت درمانی، تدابیر رفاهی و دیگر اشکال حمایت اجتماعی می باشد.  
۵- هر عضو باید تضمین نماید که در حیطه صلاحیت آن، حقوق اجتماعی و اشتغال دریانوردان مندرج در بندهای پیشین این ماده، طبق الزامات این مقاله نامه کاملاً به مرحله اجراء گذاشته می شود. جز در صورتی که به گونه دیگری در این مقاله نامه، مقرر شده باشد چنین اجرائی می تواند از طریق قوانین یا مقررات ملی، توافقیهای مذاکرات جمعی حاکم یا از طریق اقدامات دیگر یا در عمل، محقق شود.

#### ماده ۵- اعمال و اجراء مسؤولیتها

- ۱- هر عضو باید قوانین یا مقررات یا تدابیر دیگری را که به منظور ایفاء تعهدات خود، به موجب این مقاله نامه در ارتباط با کشتیها و دریانوردان در حوزه صلاحیت خود، تصویب کرده است، اعمال و اجراء نماید.  
۲- هر عضو باید از طریق ایجاد نظامی برای تضمین رعایت الزامات این



مقاوله‌نامه، از جمله بازرسیهای منظم، ارائه گزارش، نظارت و دیگر اقدامات قانونی به موجب قوانین حاکم، به گونه‌ای مؤثر صلاحیت و کنترل خود را بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن کشور هستند، اعمال نماید.

۳- هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهایی حامل پرچم آن کشور، دارای گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، آن‌گونه که این مقاوله‌نامه مقرر کرده است، هستند.

۴- هر کشتی که این مقاوله‌نامه در مورد آن قابل اجراء می‌باشد، ممکن است طبق حقوق بین‌الملل توسط 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 مقاوله‌نامه، مورد بازرسی قرار گیرد.

۵- هر عضو باید به گونه‌ای مؤثر صلاحیت و کنترل خود را بر روی خدمات کاریایی و استخدام دریانوردان، در صورتی که در قلمرو آن کشور قرار داشته باشند، اعمال نماید.

۶- هر عضو باید از موارد نقض الزامات این مقاوله‌نامه جلوگیری نماید و طبق حقوق بین‌الملل مجازاتهایی را تعیین نماید، یا به موجب قوانین خود اقداماتی اصلاحی را مقرر نماید که برای ممانعت از چنین موارد نقضی مناسب می‌باشد.

۷- هر عضو باید مسئولیت‌های خود به موجب این مقاوله‌نامه را به نحوی انجام دهد که تضمین نماید کشتیهایی حامل پرچم کشورهایی که این مقاوله‌نامه را تصویب نکرده‌اند نسبت به کشتیهایی حامل پرچم کشورهایی که آن را تصویب کرده‌اند، رفتار مناسب تری را دریافت نخواهند کرد.

#### ماده ۶- مقررات و بخش‌های «الف» و «ب» مجموعه قوانین

۱- مقررات و مفاد بخش «الف» مجموعه قوانین لازم‌الاجراء است.

مفاد بخش «ب» مجموعه قوانین، الزام‌آور نمی‌باشد.

۲- هر عضو متعهد می شود که به حقوق و اصول مندرج در مقررات احترام بگذارد هر مقرر را به گونه مندرج در مقررات مربوط بخش «الف» مجموعه قوانین اجراء نماید. علاوه بر این، عضو باید توجه مقتضی را نسبت به انجام مسؤولیتهای خود به گونه پیش بینی شده در بخش «ب» مجموعه قوانین، مبذول نماید.

۳- هر عضوی که در وضعیتی مناسب برای اجراء حقوق و اصول به گونه مندرج در بخش «الف» مجموعه قوانین قرار ندارد، به جز در مواردی که به نحو دیگری به طور صریح در این مقاله نامه مقرر شده است، می تواند بخش «الف» را از طریق اعمال مفاد قوانین و مقررات داخلی خود یا دیگر اقداماتی که اساساً مشابه مفاد بخش «الف» است، اجراء نماید.

۴- فقط از نظر بند (۳) این ماده، هر قانون، مقرر، توافق جمعی یا تدابیر اجرایی دیگر، به عنوان اساساً مشابه در سیاق این مقاله نامه تلقی خواهد شد، اگر عضو، خود را متقاعد نماید که موارد مزبور:

الف) موجب دستیابی کامل به هدف و مقصود کلی مفاد یا مقررات بخش «الف» مجموعه قوانین مربوط می شود؛ و

ب) باعث نافذ شدن مفاد یا مقررات بخش «الف» مجموعه قوانین مربوط می شود.

#### ماده ۷- مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی

هرگونه کاهش، معافیت یا اعمال انعطاف پذیر این مقاله نامه که برای آنها، این مقاله نامه مشاوره با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی را مقرر می دارد، می تواند در صورت فقدان سازمانهای نماینده دریانوردان و مالکین کشتی در داخل یک کشور، تنها از طریق مشاوره عضو مذکور با کار گروه موضوع ماده (۱۳) این مقاله نامه مورد تصمیم گیری قرار گیرد.

### ماده ۸- لازم الاجراء شدن

۱- اسناد تصویب رسمی این مقاله نامه باید به مدیر کل دفتر بین المللی کار برای ثبت ارسال شود.

۲- این مقاله نامه فقط برای آن دسته از اعضاء سازمان بین المللی کار الزام آور است که اسناد تصویب آنها توسط مدیر کل دفتر بین المللی کار به ثبت رسیده باشد.

۳- این مقاله نامه دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب حداقل سی عضو که جمعاً سی و سه درصد (۳۳٪) از سهم ظرفیت ناخالص جهانی کشتیها را در اختیار دارند، لازم الاجراء خواهد شد.

۴- این مقاله نامه پس از آن برای هر عضو، دوازده ماه پس از تاریخی که تصویب آن عضو به ثبت می رسد، لازم الاجراء خواهد شد.

### ماده ۹- انصراف

۱- عضوی که این مقاله نامه را تصویب کرده است، می تواند پس از انقضای ده سال از تاریخی که مقاله برای نخستین بار لازم الاجراء می شود، از طریق ارسال سندی به عنوان مدیر کل دفتر بین المللی کار برای ثبت، از عضویت در آن انصراف دهد. این انصراف، یک سال پس از تاریخ ثبت آن نافذ خواهد شد.

۲- هر عضوی که ظرف یک سال پس از تاریخ انقضای دوره ده ساله موضوع بند (۱) این ماده، حق انصراف پیش بینی شده در این ماده را اعمال ننماید، برای یک دوره ده ساله دیگر ملزم به اجراء آن خواهد بود و پس از آن می تواند در پایان هر دوره جدید ده ساله به موجب شرایط پیش بینی شده در این ماده، از عضویت در این مقاله نامه انصراف دهد.

### ماده ۱۰- تأثیر لازم الاجراء شدن

این مقاله نامه، مقاله نامه های زیر را مورد تجدید نظر قرار می دهد:

- مقاله نامه حداقل سن (دریا) مصوب ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هـ ش) (شماره ۷)
- مقاله نامه غرامت بیکاری (غرق شدن کشتی) مصوب ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هـ ش) (شماره ۸)
- مقاله نامه کاریابی دریانوردان مصوب ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هـ ش) (شماره ۹)
- مقاله نامه معاینه پزشکی جوانان (دریا) مصوب ۱۹۲۱ میلادی (۱۳۰۰ هـ ش) (شماره ۱۶)
- مقاله نامه مفاد توافقنامه های دریانوردان مصوب ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هـ ش) (شماره ۲۲)
- مقاله نامه بازگرداندن دریانوردان به وطن مصوب ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هـ ش) (شماره ۲۳)
- مقاله نامه گواهینامه صلاحیت افسران مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هـ ش) (شماره ۵۳)
- مقاله نامه تعطیلات با حقوق (دریا) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هـ ش) (شماره ۵۴)
- مقاله نامه تعهدات مالکین کشتیها (دریانوردان بیمار و مصدوم) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هـ ش) (شماره ۵۵)
- بیمه بیماری (دریا) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هـ ش) (شماره ۵۶)
- ساعات کار و تأمین نیرو (دریا) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هـ ش) (شماره ۵۷)
- مقاله نامه حداقل سن (دریا) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ هـ ش) (شماره ۵۸)
- مقاله نامه غذا و تهیه غذا (کارکنان کشتی) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۶۸)
- مقاله نامه گواهینامه آشپزهای کشتی مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۶۹)

شماره: ۳۱۶/۱۶۴۲۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پست:

- مقاله نامه تأمین اجتماعی (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۷۰)
- مقاله نامه تعطیلات با حقوق (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۷۲)
- مقاله نامه معاینات پزشکی (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۷۳)
- مقاله نامه گواهینامه دریانوردان کارآمد مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۷۴)
- مقاله نامه محل اقامت کارکنان کشتی مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۷۵)
- مقاله نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۷۶)
- مقاله نامه تعطیلات با حقوق (دریانوردان) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هـ ش) (شماره ۹۱)
- مقاله نامه محل اقامت کارکنان کشتی (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هـ ش) (شماره ۹۲)
- مقاله نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هـ ش) (شماره ۹۳)
- مقاله نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۵۸ میلادی (۱۳۴۷ هـ ش) (شماره ۱۰۹)
- مقاله نامه محل اقامت خدمه کشتی (مقررات تکمیلی) مصوب ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۵۹ هـ ش) (شماره ۱۳۳)
- مقاله نامه پیشگیری از حوادث ناشی از کار (دریانوردان) مصوب ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۵۹ هـ ش) (شماره ۱۳۴)
- مقاله نامه تداوم اشتغال (دریانوردان) مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ ش) (شماره ۱۴۵)

- مقاله نامه مرخصی سالانه با استفاده از مزد دریانوردان مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ ش) (شماره ۱۴۶)
- مقاله نامه کشتیرانی بازرگانی (حداقل استانداردها) مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ ش) (شماره ۱۴۷)
- پروتکل الحاقی مورخ ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ ش) به مقاله نامه کشتیرانی بازرگانی (حداقل استانداردها) مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ ش) (شماره ۱۴۷)
- مقاله نامه رفاه دریانوردان مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ ش) (شماره ۱۶۳)
- مقاله نامه حفظ بهداشت و مراقبت درمانی (دریانوردان) مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ ش) (شماره ۱۶۴)
- مقاله نامه تأمین اجتماعی (دریانوردان) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ ش) (شماره ۱۶۵)
- مقاله نامه بازگرداندن دریانوردان به وطن (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ ش) (شماره ۱۶۶)
- مقاله نامه بازرسی کار (دریانوردان) مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ ش) (شماره ۱۷۸)
- مقاله نامه استخدام و انتصاب دریانوردان مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ ش) (شماره ۱۷۹)
- مقاله نامه ساعات کار و تأمین نیروی انسانی کشتیها مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ ش) (شماره ۱۸۰)

ماده ۱۱- وظایف امین اسناد مقاله نامه

۱- مدیر کل دفتر بین المللی کار، ثبت کلیه موارد تصویب، پذیرش و انصراف از عضویت به موجب این مقاله نامه را به اطلاع تمامی اعضاء سازمان بین المللی کار خواهد رساند.

۲- هنگامی که شرایط پیش‌بینی شده در بند (۳) ماده (۸) این مقاوله‌نامه محقق شود، مدیرکل دفتر بین‌المللی کار، توجه اعضاء سازمان را به تاریخ لازم‌الاجراء شدن مقاوله‌نامه معطوف خواهد کرد.

ماده ۱۲-

مدیر کل دفتر بین‌المللی کار، شرح کاملی از کلیه موارد تصویب، پذیرش و انصراف ثبت شده به موجب این مقاوله‌نامه را برای ثبت طبق ماده (۱۰۲) منشور ملل متحد به دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال خواهد کرد.

ماده ۱۳- کار گروه ویژه سه جانبه

۱- هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار از طریق تأسیس کار گروهی که دارای صلاحیت ویژه‌ای در حوزه استانداردهای کار دریایی می باشد، کارکرد این مقاوله‌نامه را تحت بازنگری مستمر قرار خواهد داد.

۲- برای موضوعات مورد حکم در این مقاوله‌نامه، کار گروه باید متشکل از دو نماینده منتخب از جانب دولت هر عضوی که این مقاوله‌نامه را تصویب کرده است و نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی باشد که پس از مشورت با کمیسیون مشترک دریایی، به وسیله هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار منصوب خواهند شد.

۳- نمایندگان دولت اعضائی که هنوز این مقاوله‌نامه را تصویب نکرده‌اند، می‌توانند در کار گروه حضور داشته باشند، ولی حق دادن رأی را در هیچ یک از موضوعات مورد حکم در این مقاوله‌نامه نخواهند داشت. هیأت مدیره می‌تواند از سازمانها یا نهادهای دیگر برای حضور در کار گروه به عنوان ناظر، دعوت به عمل آورد.

۴- آراء هر نماینده دریانوردان و مالکین کشتی در کارگروه باید به گونه‌ای مورد محاسبه قرار گیرد که تضمین نماید قدرت رأی هر یک از دو گروه دریانوردان و گروه مالکین کشتی، برابر با نصف کل تعداد دولتهای حاضر در جلسه مربوط است که دارای حق رأی می باشند.

### اصلاح این مقاوله نامه

ماده ۱۴-

۱- اصلاحیه‌های مربوط به هر یک از مفاد مقاوله نامه می تواند از طریق فراهمایی (کنفرانس) عمومی سازمان بین‌المللی کار، در چهارچوب ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار و قواعد و تشریفات سازمان برای تصویب مقاوله نامه‌ها، مورد تصویب قرار گیرد. اصلاحیه‌های مجموعه قوانین نیز می‌تواند طبق ماده (۱۵) این مقاوله نامه تصویب شود.

۲- در مورد اعضائی که ثبت تصویب این مقاوله نامه توسط آنها، قبل از تاریخ تصویب اصلاحیه می باشد، متن اصلاحیه باید برای تصویب به آنها ارسال شود.  
۳- در مورد دیگر اعضاء سازمان، متن مقاوله نامه اصلاح شده برای تصویب آن طبق ماده (۱۹) اساسنامه، به آنها ارسال خواهد شد.

۴- اصلاحیه در تاریخ ثبت تصویب اصلاحیه یا مقاوله نامه اصلاح شده، توسط حداقل سی عضو که سهم کل آنها در ظرفیت ناخالص جهانی کشتیها حداقل برابر با سی و سه درصد (۳۳٪) می باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۵- اصلاحیه تصویب شده در چهارچوب ماده (۱۹) اساسنامه، فقط برای آن دسته از اعضاء سازمان الزام آور خواهد بود که تصویب آنها توسط مدیرکل دفتر بین‌المللی کار به ثبت رسیده باشد.

۶- برای هر عضو موضوع بند (۲) این ماده، اصلاحیه دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش موضوع بند (۴) این ماده یا دوازده ماه پس از تاریخی که تصویب اصلاحیه توسط آن به ثبت رسیده است (هر کدام که دیرتر باشد)، لازم الاجراء خواهد شد.

۷- با رعایت بند (۹) این ماده، برای اعضاء موضوع بند (۳) این ماده، مقاوله نامه اصلاح شده دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش موضوع بند (۴) این ماده یا دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب این مقاوله نامه توسط آنها (هر کدام که دیرتر باشد)، لازم الاجراء خواهد شد.



۸- برای اعضای که تصویب این مقاله‌نامه توسط آنها قبل از تصویب اصلاحیه به ثبت رسیده است اما اصلاحیه را تصویب نکرده‌اند، این مقاله‌نامه بدون اصلاحیه مربوط لازم‌الاجراء خواهد ماند.

۹- هر عضوی که تصویب این مقاله‌نامه توسط آن پس از تصویب اصلاحیه به ثبت رسیده است ولی قبل از تاریخ موضوع بند (۴) این ماده می باشد، می تواند در بیانیه‌ای که همراه با سند تصویب خود ارائه می کند، مشخص نماید که تصویب آن، مربوط به مقاله‌نامه بدون اصلاحیه مربوط می باشد. در صورت تصویب با چنین بیانیه‌ای، این مقاله‌نامه دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب، برای عضو مربوط، لازم‌الاجراء خواهد شد. اگر سند تصویب فاقد چنین بیانیه‌ای باشد، یا تصویب همزمان یا پس از تاریخ موضوع بند (۴) به ثبت رسیده باشد، مقاله‌نامه برای عضو مربوط دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب آن، لازم‌الاجراء خواهد شد و به محض لازم‌الاجراء شدن آن طبق بند (۷) این ماده، اصلاحیه نیز برای عضو مربوط الزام‌آور خواهد بود، مگر این که اصلاحیه به گونه دیگری پیش‌بینی نماید.

#### ماده ۱۵- اصلاحات مجموعه قوانین

۱- مجموعه قوانین می تواند بر اساس رویه مندرج در ماده (۱۴) یا، به جز مواردی که به نحو دیگری مقرر گردیده است، طبق رویه مندرج شده در این ماده اصلاح شود.

۲- اصلاحیه مربوط به مجموعه قوانین می تواند توسط دولت هر عضو سازمان یا گروه نمایندگان مالکین کشتی یا گروه نمایندگان دریانوردان منصوب در کار گروه موضوع ماده (۱۳) به مدیرکل دفتر بین‌المللی کار پیشنهاد شود. اصلاحیه پیشنهادی توسط یک دولت باید حداقل از جانب پنج دولت عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب کرده اند، یا توسط گروه نمایندگان دریانوردان یا مالکین کشتی موضوع این بند، پیشنهاد یا حمایت شده باشد.

۳- پس از تأیید این که پیشنهاد اصلاحیه ارائه شده با شرایط مندرج در بند (۲)

این ماده مطابقت دارد، مدیرکل دفتر بین‌المللی کار باید فوری پیشنهاد ارائه شده را به انضمام نقطه نظرات و توصیه‌های دیگری که مناسب تشخیص داده می‌شود، همراه با دعوت نامه به تمامی اعضاء سازمان ارائه نماید تا آنها ملاحظات یا توصیه‌های خود درباره پیشنهاد را ظرف مدت شش ماه یا مدت زمانی دیگری که توسط هیأت مدیره مقرر شده (که نباید کمتر از سه ماه و بیشتر از نه ماه باشد) اعلام نمایند.

۴- در پایان مدت زمان موضوع بند (۳) این ماده، پیشنهاد مذکور همراه با خلاصه ای از ملاحظات یا توصیه‌های ارائه شده به موجب همان بند، باید به کار گروه برای بررسی در یک جلسه ارسال شود. اصلاحیه مورد نظر در صورتی مورد پذیرش کار گروه تلقی خواهد شد که:

الف) حداقلی از دولتهای عضو که این مقاوله‌نامه را تصویب کرده‌اند در جلسه ای که پیشنهاد مورد نظر در آن تحت بررسی قرار می‌گیرد، حضور داشته باشند؛  
و

ب) اکثریتی که حداقل در برگیرنده  $\frac{2}{3}$  اعضاء کارگروه باشند، به نفع این اصلاحیه رأی بدهند؛ و

پ) این اکثریت شامل آراء مثبت حداقلی از قدرتی از قدرتی از رأی گروه دولت، نیمی از قدرتی از رأی گروه دریانورد و نیمی از قدرتی از رأی گروه مالک کشتی عضو کار گروه باشد که هنگام رأی گیری در مورد پیشنهاد مطروحه، در جلسه ثبت نام کرده باشند.

۵- اصلاحیه‌های پذیرفته شده طبق بند (۴) این ماده باید در نشست بعدی فراهمایی (کنفرانس) برای تصویب ارائه شود. این تصویب باید در برگیرنده اکثریت  $\frac{2}{3}$  آراء نمایندگان حاضر در جلسه باشد. اگر چنین اکثریتی حاصل نشود، اصلاحیه پیشنهادی به کارگروه بازگردانده خواهد شد تا هرگونه مایل است مجدداً آن را بررسی نماید.

۶- اصلاحیه‌های مصوب فراهمایی (کنفرانس) از طریق مدیرکل به اطلاع تمامی اعضائی که تاریخ ثبت تصویب آنها قبل از تاریخ تأیید توسط فراهمایی (کنفرانس)

می‌باشد، خواهد رسید. این اعضاء در زیر عنوان «اعضاء تصویب‌کننده» خوانده خواهند شد. اطلاعیه مربوط باید حاوی اشاره‌ای به این ماده باشد و مدت زمان مورد نظر برای ارائه هر گونه مخالفت رسمی را تعیین نماید. این مدت زمان، دو سال از تاریخ اطلاعیه مذکور می‌باشد، مگر در زمان تصویب فراهمایی (کنفرانس) مدت زمان دیگری را تعیین نماید که حداقل یک دوره یک‌ساله خواهد بود. یک نسخه از اطلاعیه باید جهت اطلاع به دیگر اعضاء سازمان ارسال شود.

۷- اصلاحیه مصوب فراهمایی (کنفرانس)، به عنوان اصلاحیه پذیرفته شده تلقی خواهد شد، مگر این که در پایان دوره فوق‌الذکر، مخالفتهای رسمی که توسط مدیرکل دریافت گردیده است از جانب بیش از چهل درصد (۴۰٪) اعضائی باشد که این مقاله‌نامه را تصویب کرده‌اند و ظرفیت ناخالص کشتیهای اعضائی که مقاله‌نامه را تصویب کرده‌اند حداقل چهل درصد (۴۰٪) ظرفیت کل جهانی باشد.

۸- اصلاحیه‌ای که مورد پذیرش تلقی می‌شود، شش ماه پس از پایان مدت زمان اعلام شده، برای تمامی اعضاء تصویب‌کننده لازم‌الاجراء خواهد بود، به‌جز اعضائی که به‌طور رسمی مخالفت خود را طبق بند (۷) این ماده اعلام نموده و طبق بند (۱۱) این ماده از مخالفت خود صرف‌نظر ننموده‌اند. با وجود این:

الف) قبل از پایان مدت زمان مذکور، هر عضو تصویب‌کننده می‌تواند اطلاعیه‌ای را به مدیرکل ارائه نماید مبنی بر این که تنها پس از اطلاعیه صریح بعدی پذیرش آن، نسبت به اصلاحیه ملتزم خواهد شد.

ب) قبل از تاریخ لازم‌الاجراء شدن اصلاحیه، هر عضو تصویب‌کننده، می‌تواند اطلاعیه‌ای را به مدیرکل ارائه نماید مبنی بر این که برای مدت زمان خاصی این اصلاحیه را اجراء نخواهد نمود.

۹- اصلاحیه‌ای که موضوع اطلاعیه موضوع جزء (الف) بند (۸) این ماده می‌باشد، برای عضوی که چنین اطلاعیه‌ای را ارائه نموده است، شش ماه پس از اعلام پذیرش اصلاحیه به مدیرکل یا درتاریخی که اصلاحیه برای اولین بار لازم‌الاجراء می‌شود (هر کدام دیرتر باشد) لازم‌الاجراء خواهد شد.

۱۰- مدت زمان موضوع جزء (ب) بند (۸) این ماده نباید بیشتر از یک سال از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه یا بیشتر از مدت زمانی باشد که توسط فراهمایی (کنفرانس) در زمان تصویب اصلاحیه معین شده است.

۱۱- عضوی که به طور رسمی مخالفت خود را با اصلاحیه‌ای بیان نموده است، می‌تواند در هر زمان از مخالفت خود صرف نظر نماید. اگر اطلاعیه انصراف مزبور توسط مدیرکل پس از لازم الاجراء شدن اصلاحیه دریافت شود، اصلاحیه برای آن عضو شش ماه پس از تاریخی که اطلاعیه به ثبت رسیده است، لازم الاجراء خواهد شد.

۱۲- پس از لازم الاجراء شدن یک اصلاحیه، مقاله‌نامه فقط به شکل اصلاح شده خود قابل تصویب می‌باشد.

۱۳- تا حدی که گواهی‌نامه کار دریایی به موضوعات تحت پوشش اصلاحیه مقاله‌نامه ای مربوط می‌شود که لازم الاجراء شده است:

الف) عضوی که این اصلاحیه را پذیرفته است، ملزم نخواهد بود مزایای اعطائی این مقاله‌نامه را در مورد گواهی‌نامه‌های کار دریایی صادره برای کشتیهای حامل پرچم عضو دیگری تعمیم دهد که:

(۱) به موجب بند (۷) این ماده، مخالفت رسمی خود را با اصلاحیه ابراز داشته و از چنین مخالفتی صرف نظر ننموده است؛ یا

(۲) به موجب جزء (الف) بند (۸) این ماده، اطلاعیه‌ای را ارائه نموده است مبنی بر این که پذیرش آن منوط به اطلاعیه صریح بعدی است و اصلاحیه را نپذیرفته است؛ و ب) عضوی که اصلاحیه را پذیرفته است باید مزایای اعطائی این مقاله‌نامه را در مورد گواهی‌نامه‌های کار دریایی صادره برای کشتیهای حامل پرچم عضو دیگری که به موجب جزء (ب) بند (۸) این ماده اطلاعیه‌ای را ارائه نموده است مبنی بر این که برای مدت زمان معین طبق بند (۱۰) این ماده به این اصلاحیه عمل نخواهند کرد، تعمیم دهد.

ماده ۱۶- زبانهای معتبر

نسخه‌های انگلیسی و فرانسوی متن این مقاله‌نامه، به طور یکسان معتبر می‌باشند.

## مجموعه قوانین و مقررات

عنوان ۱: شرایط حداقل سن دریانوردان برای کار بر روی کشتی

### مقرره ۱.۱ - حداقل سن

هدف: تضمین این که هیچ فردی پایین تر از سن تعیین شده، بر روی کشتی کار نمی کند.

۱- هیچ فردی پایین تر از حداقل سن، نباید برای کار روی کشتی استخدام و یا به کار گمارده شود.

۲- حداقل سن در زمان ورود اولیه به نیروی کار طبق این مقاوله نامه، شانزده سال می باشد.

۳- در شرایط مندرج در مجموعه قوانین، رعایت حداقل سن بالاتری ضروری می باشد.

### استاندارد ۱.۱ الف - حداقل سن

۱- اشتغال، به کارگیری یا کار بر روی کشتی برای هر فرد زیر شانزده سال ممنوع می باشد.

۲- شب کاری دریانوردان زیر هجده سال ممنوع می باشد. از نظر این استاندارد، کلمه «شب» طبق قوانین و رویه های ملی تعیین خواهد شد و مدت زمانی را پوشش می دهد که حداقل نه ساعت بوده و دیرتر از نیمه شب شروع نشده و زودتر از پنج بامداد خاتمه نیابد.

۳- مقام صلاحیتدار می تواند استثنائی را در مورد رعایت کامل محدودیت کار در شب وضع نماید، هنگامی که:

الف) آموزش مؤثر دریانوردان مورد نظر طبق برنامه و جدول زمان بندی ارائه شده، تضعیف شود؛ یا

ب) ماهیت خاص وظایف یا برنامه آموزشی تعیین شده نیازمند این باشد که دریانوردان به طور استثنائی وظایف خاصی را در شب عهده دار شوند و مقام صلاحیتدار، پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، تعیین نماید که کار مذکور به سلامت و رفاه آنها آسیب نخواهد رساند.

۴- اشتغال، به کارگیری یا کار دریانوردان زیر هجده سال در جایی که احتمالاً برای ایمنی و بهداشت آنها مخاطره آمیز می باشد، ممنوع است. نوع چنین کارهایی باید توسط قوانین یا مقررات ملی یا توسط مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط و طبق استانداردهای بین المللی مرتبط، تعیین شود.

#### دستور العمل ۱. ۱ ب - حداقل سن

هنگام تنظیم شرایط کار و زندگی، کشورهای عضو باید توجهی خاص را به نیازهای جوانان زیر هجده سال، معطوف دارند.

#### مقرره ۱. ۲ گواهینامه پزشکی

هدف: تضمین این که تمامی دریانوردان از لحاظ پزشکی توانایی انجام وظیفه در دریا را دارند.

۱- دریانوردان تا زمانی که از لحاظ پزشکی برای انجام وظایفشان مورد تأیید قرار نگرفته اند، نباید بر روی کشتی مشغول به کار شوند.

۲- استثناها فقط آن گونه که در مجموعه قوانین مقرر شده اند، مجاز می باشند.

#### استاندارد ۱. ۲ الف - گواهینامه پزشکی

۱- مقام صلاحیتدار پیش از آغاز به کار بر روی کشتی، باید دریانوردان را ملزم نماید گواهینامه پزشکی معتبری داشته باشند که تأیید می نماید از لحاظ پزشکی توانایی انجام وظایف محوله در دریا را دارند.

۲- به منظور حصول اطمینان از این که گواهینامه پزشکی به نحو مطلوبی وضعیت سلامت دریانوردان را از لحاظ انجام وظایف محوله منعکس می نماید، مقام صلاحیتدار باید پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط و نیز توجه مقتضی

به دستورالعمل‌های قابل اجراء بین‌المللی مندرج در بخش «ب» این مجموعه قوانین، ماهیت این آزمایش‌های پزشکی و گواهینامه‌ها را تعیین نماید.

۳- این استاندارد هیچ گونه تأثیری بر مقوله‌نامه بین‌المللی در خصوص استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هـ.ش) (نسخه اصلاح شده) ندارد. گواهینامه پزشکی صادره طبق الزامات مقوله‌نامه فوق‌الذکر توسط مقام صلاحیتدار، از نظر مقرر ۱.۲ مورد پذیرش می‌باشد. گواهینامه پزشکی که عین الزامات مزبور را برآورده می‌کند، در مورد دریانوردان غیرمشمول مقوله‌نامه فوق‌الذکر نیز مورد پذیرش است.

۴- گواهینامه پزشکی باید توسط پزشک واجد شرایط صادر شود یا در حالتی که گواهینامه تنها مربوط به بینایی می‌باشد، باید توسط فردی صورت گیرد که توسط مقام صلاحیتدار برای صدور چنین گواهینامه‌ای واجد شرایط است. پزشکان باید در مورد تشخیص خود در ارتباط با شیوه‌های آزمایش پزشکی، استقلال کامل داشته باشند.

۵- به دریانوردانی که نتوانسته‌اند گواهینامه‌ای را کسب نمایند یا در خصوص توانایی‌های خود برای انجام کار دارای محدودیتی می‌باشند، به ویژه از لحاظ زمان، زمینه کاری یا حیطه شغلی، این فرصت داده خواهد شد تا معاینه دیگری از آنها توسط پزشک مستقل دیگر یا توسط داور مستقل پزشکی انجام شود.

۶- هر گواهینامه پزشکی باید به‌طور خاص تعیین نماید که:

الف) بینایی و شنوایی دریانورد مربوط و نیز قدرت تشخیص رنگ، در حالتی که دریانورد در جایی مشغول به کار شده است که عملکرد وی با تشخیص نادرست رنگ تحت تأثیر قرار می‌گیرد، کاملاً رضایت‌بخش است؛ و

ب) دریانورد مربوط مبتلا به شرایط پزشکی خاصی نمی‌باشد که احتمالاً با انجام کار در دریا وخیم‌تر شده یا باعث به خطر افتادن سلامتی افراد دیگر روی عرشه کشتی شود.

۷- مگر در شرایطی که به دلیل انجام وظایفی خاص توسط دریانوردان مربوط یا به موجب الزامات مقوله‌نامه بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان، مدت زمان کوتاهتری مقرر شده باشد:

الف) گواهینامه پزشکی برای حداکثر دو سال معتبر می‌باشد، مگر این‌که دریاورد زیر هجده سال باشد که در چنین حالتی، اعتبار گواهینامه پزشکی حداکثر یک سال خواهد بود.

ب) گواهینامه تشخیص رنگ حداکثر برای شش سال اعتبار خواهد داشت.  
۸- در شرایط اضطراری مقام صلاحیتدار می‌تواند به یک دریاورد اجازه دهد که بدون گواهینامه پزشکی معتبر تا بندر بعدی محل توقف که دریاورد مورد نظر می‌تواند یک گواهینامه پزشکی را از پزشکی واجد شرایط دریافت نماید، کار کند مشروط بر این‌که:

الف) مدت زمان مورد نظر برای چنین اجازه ای بیشتر از سه ماه نشود؛ و  
ب) دریاورد مورد نظر دارای گواهینامه پزشکی باشد که به تازگی مقضی شده است.  
۹- اگر دوره اعتبار گواهینامه پزشکی در طول سفر دریایی به اتمام برسد، گواهینامه مذکور تا بندر بعدی محل توقف که دریاورد می‌تواند گواهینامه پزشکی را از پزشکی واجد شرایط دریافت نماید، معتبر خواهد بود، مشروط بر این‌که این زمان بیشتر از سه ماه طول نکشد.

۱۰- گواهینامه پزشکی دریاوردان شاغل در کشتیهایی که به‌طور معمول در سفرهای دریایی بین‌المللی فعالیت می‌نمایند، باید حداقل به زبان انگلیسی تهیه شده باشد.

#### دستور العمل ۱.۲ ب - گواهینامه پزشکی

#### دستور العمل ۱.۲.۱ ب : دستور العمل‌های بین‌المللی

مقام صلاحیتدار، پزشک متخصص، معاینه‌کنندگان، مالکین کشتی، نمایندگان دریاوردان و تمامی افراد دیگر مربوط که در اجراء معاینات پزشکی داوطلبین دریاوردی و خدمت دریاوردی دخالت دارند، باید از دستور العمل‌های سازمان بین‌المللی کار/ سازمان بهداشت جهانی درخصوص چگونگی انجام معاینات پزشکی دوره‌ای و نیز و پیش از سفر دریایی دریاوردان، از جمله فسخ بعدی و نیز هرگونه



دستور العمل بین‌المللی قابل اجراء دیگر که توسط سازمان بین‌المللی کار، سازمان بین‌المللی دریانوردی یا سازمان بهداشت جهانی منتشر می‌شود، پیروی نمایند.

### مقرره ۳. ۱- آموزش و کسب صلاحیت‌های لازم

هدف: تضمین این که دریانوردان آموزش لازم را سپری نموده یا برای وظایف خود بر روی کشتی، صلاحیت لازم را کسب نموده‌اند.

۱- دریانوردان فقط در صورتی می‌توانند بر روی کشتی کار کنند که آموزش لازم را سپری یا صلاحیت لازم را کسب کرده یا برای انجام وظایف محوله خود، شایستگی لازم را داشته باشند.

۲- دریانوردان فقط در صورتی می‌توانند بر روی کشتی کار کنند که آموزش کامل در خصوص ایمنی فردی را به‌طور موفقیت آمیز سپری کرده باشند.

۳- آموزش و تأیید صلاحیت طبق اسناد اجباری مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، باید به عنوان برآورده شدن الزامات بندهای (۱) و (۲) این مقرره مدنظر قرار گیرد.

۴- هر عضوی که در زمان تصویب این مقاله‌نامه، متعهد به رعایت مقاله‌نامه گواهی‌نامه دریانوردان کارآمد مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۴) می‌باشد، باید به انجام تعهدات خود به موجب آن مقاله‌نامه ادامه دهد، مگر تا زمانی که مفاد اجباری پوشش دهنده موضوعات آن که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است، لازم‌الاجراء شود، یا تا سپری شدن پنج‌سال از زمان لازم‌الاجراء شدن این مقاله‌نامه طبق بند (۳) ماده (۸) این مقاله‌نامه، هرکدام که زودتر باشد.

### مقرره ۴. ۱- استخدام و کاریابی

هدف: تضمین این که دریانوردان به نظام کاریابی و استخدام کارآمد و منظم دسترسی دارند.

۱- تمامی دریانوردان باید به نظام کارآمد، مناسب و پاسخگو برای یافتن کار بر روی کشتی، بدون داشتن هیچ گونه هزینه ای، دسترسی داشته باشند.

۲- خدمات استخدام و کاریابی که در داخل قلمرو یک عضو انجام می‌شود، باید طبق استانداردهای ارائه شده در مجموعه قوانین باشد.

۳- هر عضو ملزم است که در مورد دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم آن، اطمینان حاصل نماید که خدمات مورد استفاده کاریابی و استخدام دریانوردان توسط مالکین کشتی و متعلق به کشورها یا سرزمین‌هایی که این مقاله‌نامه در مورد آنها اجراء نمی‌شود، از الزامات مندرج در بخش مجموعه قوانین این مقاله‌نامه پیروی می‌نماید.  
استاندارد ۴. ۱ الف - استخدام و کاریابی

۱- هر عضوی که دارای خدمات استخدام و کاریابی دولتی می‌باشد باید تضمین نماید که خدمات مذکور به نحوی انجام می‌شود که حمایت و ارتقاء حقوق اشتغال دریانوردان را همان گونه که در این مقاله‌نامه تصریح شده است، دربردارد.

۲- در جایی که عضوی دارای خدمات استخدام و کاریابی خصوصی در قلمرو خود می‌باشد که هدف اصلی آن استخدام و به‌کارگیری دریانوردان یا استخدام به‌کارگیری تعداد خاصی از دریانوردان است، این مراکز موظف هستند که طبق نظام استاندارد شده اعطاء مجوز یا تأیید صلاحیت یا مقررات دیگر، عمل نمایند. این نظام تنها پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، قابل ایجاد، تغییر یا اصلاح می‌باشد. در صورت تردید در مورد اعمال یا عدم اعمال این مقاله‌نامه در مورد نظام خدمات کاریابی و استخدام خصوصی، مراتب توسط مقام صلاحیتدار و پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، تعیین خواهد شد. افزایش بیش از اندازه خدمات استخدام و کاریابی خصوصی، توصیه نمی‌شود.

۳- مفاد بند ۲ این استاندارد (در محدوده ای که توسط مقام صلاحیتدار و پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط تعیین شده است) در قالب خدمات کاریابی و استخدام، توسط سازمان دریانوردان در قلمرو عضو مورد نظر برای تأمین دریانوردانی که تبعه عضو صاحب پرچم مذکور هستند، نیز قابل اعمال می‌باشد. خدماتی که توسط این بند تحت پوشش قرار می‌گیرد، عبارت است از خدماتی که

شرایط زیر را برآورده می‌نماید:

الف) خدمات استخدام و کاریابی که به موجب توافق جمعی بین آن سازمان و یک مالک کشتی، عمل می‌نماید.

ب) هم سازمان دریانوردان و هم سازمان مالکین کشتی در قلمرو عضو قرار دارند.  
پ) عضو دارای رویه‌ها یا مقررات یا قوانین ملی برای تصویب یا ثبت توافق جمعی می‌باشد که به خدمات استخدام و کاریابی اجازه فعالیت می‌دهد؛ و  
ت) خدمات استخدامی و کاریابی به نحو مطلوبی انجام می‌پذیرد و معیارها به گونه‌ای است که باعث حمایت و ارتقاء حقوق اشتغال دریانوردان طبق موارد مندرج در بند (۵) این استاندارد می‌شود.

۴- هیچ چیز در این استاندارد یا مقرر ۴. ۱ نباید چنین تلقی شود که:

الف) عضوی را از داشتن نظام خدمات استخدام و کاریابی رایگان عمومی برای دریانوردان در چهارچوب سیاستی که نیازهای دریانوردان و مالکین کشتی را برآورده می‌نماید، محروم نماید، اعم از این که خدمات مزبور، تشکیل دهنده بخشی از نظام خدمات اشتغال عمومی برای تمامی کارگران و کارفرمایان یا هماهنگ با آن باشد؛ یا  
ب) عضوی ملزم به برقراری نظامی برای اجراء خدمات استخدام و کاریابی خصوصی برای دریانوردان در قلمرو خود شود.

۵- عضوی که نظام موضوع بند (۲) این استاندارد را تصویب نموده، باید در قوانین و مقررات یا دیگر اقدامات خود، حداقل:

الف) خدمات استخدام و کاریابی را از به‌کارگیری ابزارها، ساز و کارها یا فهرستهایی منع نماید که قصد آنها ممانعت یا منصرف نمودن دریانوردان از تصاحب مشاغلی است که صلاحیت کسب آن را دارند؛

ب) مقرر نماید که هیچ گونه حق‌الزحمه یا هزینه‌ای بابت استخدام یا کاریابی یا تأمین اشتغال برای دریانوردان به طور مستقیم یا غیر مستقیم، کلی یا جزئی، از آنها دریافت نمی‌شود به غیر از هزینه گواهی‌نامه ملی پزشکی، دفترچه ملی دریانوردان و گذرنامه یا دیگر اسناد مشابه مسافرت فردی که در هر حال شامل هزینه رواید (ویزا) که

باید توسط صاحب کشتی تهیه شود، نمی باشد؛ و

- پ) تضمین نماید مراکز خدمات استخدام و کاریابی مشغول فعالیت در قلمرو آن:
- ۵-پ-۱) فهرست روزآمدی از تمامی دریانوردان استخدام یا کاریابی شده توسط آنها را جهت بازرسی مقام صلاحیتدار، حفظ و نگهداری می نمایند؛
- ۵-پ-۲) اطمینان حاصل می کنند که دریانوردان قبل از یا در حین شروع فعالیت، نسبت به حقوق و وظایف خود بر مبنای قرارداد کار آگاهی یافته اند و این که ترتیبات مناسب برای دریانوردان مهیا شده است تا قبل و بعد از امضاء قرارداد، آن را بررسی و مطالعه نمایند و یک نسخه از آن را نیز در اختیار داشته باشند؛
- ۵-پ-۳) تصدیق می نمایند که دریانوردان استخدام یا کاریابی شده توسط آنها، صلاحیت لازم را دارا بوده و اسناد مورد نیاز برای شغل مورد نظر را نیز در اختیار دارند، و این که قراردادهای کار دریانوردان طبق قوانین و مقررات قابل اجرا و هر گونه توافق جمعی است که بخشی از قرارداد کار را تشکیل می دهد؛
- ۵-پ-۴) تا جایی که امکان دارد، اطمینان حاصل می کنند مالک کشتی دارای وسایلی برای حمایت از دریانوردان جهت جلوگیری از سرگردانی در یک بندر خارجی می باشد؛

- ۵-پ-۵) هر شکایتی که در محدوده فعالیت های آنها پیش می آید را بررسی و پاسخ داده و هر گونه شکایت حل و فصل نشده ای را به مقام صلاحیتدار اعلام می نمایند؛
- ۵-پ-۶) نظام حمایتی را از طریق بیمه یا روشهای مناسب دیگر ایجاد می نمایند تا دریانوردان را در برابر زیان های مالی که ممکن است بر اثر از دست دادن کار به وجود آید، مورد حمایت قرار داده یا این که مالک کشتی بر مبنای قرارداد کار منعقد، تعهدات خود را نسبت به آنها برآورده نماید.

- ۶- مقام صلاحیتدار باید دقیقاً نظارت و کنترل خود را نسبت به تمامی مراکز خدمات استخدام و کاریابی در حال فعالیت در قلمرو عضو مربوط، اعمال نماید. هرگونه مجوز یا گواهینامه یا اعطاء اختیار مشابه برای فعالیت مراکز خدمات استخدام و کاریابی خصوصی در قلمرو عضو مربوط، تنها پس از تأیید این موضوع که مرکز ارائه

خدمات استخدام و کاریابی مربوط طبق قوانین و مقررات ملی فعالیت می نماید، قابل اعطاء یا تمدید اعتبار است.

۷- مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که ابزارها و روشهای مناسب در صورت لزوم برای تحقیق پیرامون شکایات مربوط به فعالیت مراکز خدمات استخدام و کاریابی که در صورت اقتضاء، نمایندگان مالکین کشتی و دریانوردان را نیز در برمی گیرد، وجود دارد.

۸- هر عضوی که این مقاله نامه را تصویب کرده است باید تا جایی که امکان دارد به اتباع خود در خصوص مشکلات احتمالی کار بر روی کشتیهای حامل پرچم دولتی که این مقاله نامه را تصویب نکرده است، آگاهی لازم را ارائه نماید، تا زمانی که متقاعد شود استانداردهایی معادل مواردی که به وسیله این مقاله نامه تعیین شده است، اعمال می گردد. اقدامات اتخاذ شده برای ترتیب اثر دادن به این موضوع توسط عضوی که این مقاله نامه را تصویب کرده است، نباید مغایر با اصل نقل و انتقال آزاد کارگران مندرج در معاهداتی باشد که دو کشور مربوط طرفین آن می باشند.

۹- هر عضوی که این مقاله نامه را تصویب کرده است، ملزم خواهد بود که در قبال مالکین کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند و از خدمات استخدام و کاریابی مستقر در کشورها یا قلمروهایی استفاده می نمایند که این مقاله نامه در آنجا اعمال نمی شود، تا جایی که امکان دارد تضمین نماید که آن خدمات برآورده کننده، شرایط این استاندارد می باشد.

۱۰- هیچ چیز در این استاندارد نباید به عنوان تقلیل دهنده تعهدات و مسؤولیت های مالکین کشتی یا عضوی در قبال کشتیهای حامل پرچم آن، درک شود.

دستورالعمل ۴. ۱ ب - استخدام و کاریابی

دستور العمل ۱. ۴. ۱ ب - دستور العمل های عملی و سازمانی

۱- مقام صلاحیتدار هنگام انجام تعهدات خود به موجب بند (۱) استاندارد ۴. ۱

الف، باید اقدامات زیر را انجام دهد:

الف) انجام اقدامات لازم در جهت ارتقاء مشارکت مؤثر در میان مراکز خدمات

استخدام و کاریابی دریانوردان، اعم از دولتی و خصوصی؛

ب) تأمین نیازهای صنعت دریانوردی هم در سطح ملی و هم در سطح بین‌المللی با مشارکت مالکین کشتی، دریانوردان و مؤسسات آموزشی مربوط، هنگامی که توسعه برنامه‌های آموزشی برای دریانوردانی است که تشکیل دهنده بخشی از خدمه کشتی مسؤول کشتیرانی ایمن و جلوگیری از آلودگی هستند؛

پ) ایجاد ترتیبات مناسب برای همکاری نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی در سازمان و نیز فعالیت مراکز خدمات استخدام و کاریابی در جایی که وجود دارند؛

ت) با توجه مقتضی به حقوق مربوط به امور خصوصی و نیاز به حفظ امور محرمانه، تعیین شرایطی که بر مبنای آن اطلاعات شخصی دریانوردان توسط مراکز خدمات استخدام و کاریابی مورد بررسی قرار گیرد؛

ث) تأمین ترتیباتی برای جمع‌آوری و تحلیل تمامی اطلاعات مرتبط با بازار کار دریایی، شامل دریانوردان کنونی و آتی که به عنوان خدمه کار کرده و بر مبنای سن، جنسیت، درجه و صلاحیت طبقه بندی شده اند، و نیز موارد مورد نیاز صنعتی، شامل جمع‌آوری داده‌ها بر مبنای جنسیت یا سن که تنها برای مقاصد آماری معتبر می‌باشند یا به منظور جلوگیری از تبعیض بر مبنای سن و جنسیت، در ساختار یک برنامه مورد استفاده قرار می‌گیرند؛

ج) تضمین این‌که پرسنل مسؤول نظارت بر مراکز خدمات استخدام و کاریابی برای خدمه کشتی که مسؤول کشتیرانی ایمن و جلوگیری از آلودگی هستند، آموزش کافی و تجربه لازم را در خصوص خدمت دریایی کسب کرده و دانش مرتبط با صنعت دریانوردی، از جمله اسناد بین‌المللی دریایی مرتبط با استانداردهای کار، صدور گواهینامه و آموزش را دارا می‌باشند؛

چ) تدوین استانداردهای عملی و تصویب مجموعه قوانین اجرائی و رویه‌های اخلاقی متعلق به مراکز خدمات استخدام و کاریابی؛ و

ح) اعمال نظارت بر نظام صدور گواهینامه یا مجوز بر مبنای نظامی که طبق استانداردهای کیفی می‌باشد.

۲- در تعیین استاندارد موضوع بند (۲) استاندارد ۴. ۱ الف، هر عضو باید لزوم ایجاد مراکز خدمات استخدام و کاریابی را در قلمرو خود، به منظور توسعه و حفظ رویه‌های عملی قابل تأیید، در نظر گیرد. این رویه‌های عملی برای مراکز خدمات استخدام و کاریابی خصوصی و نیز در محدوده ای که قابل اجراء می‌باشد، برای مراکز خدمات استخدام و کاریابی دولتی، باید موارد زیر را در برگیرد:

الف) آزمایشات پزشکی، اسناد هویت دریانوردان و هر مورد دیگری که برای دریانورد به منظور تصاحب کار مورد نیاز می باشد؛

ب) حفظ سوابق کامل و دقیق دریانوردان که توسط نظام استخدام و کاریابی آنها نگهداری می شود، با توجه مقتضی به حقوق مربوط به امور خصوصی و نیاز به حفظ امور محرمانه. این سوابق باید موارد زیر را در برگیرد، ولی محدود به آنها نشود:

۲-ب-۱) گواهینامه‌های تأیید صلاحیت دریا نوردان؛

۲-ب-۲) سوابق کاری؛

۲-ب-۳) اطلاعات شخصی مرتبط با کار؛

۲-ب-۴) اطلاعات پزشکی مرتبط با کار؛

پ) حفظ فهرست‌های روز آمد از کشتیهایی که مراکز خدمات استخدام و کاریابی برای آنها اقدام به تأمین دریانورد نموده و تضمین می نمایند که خدمات آنها در صورت لزوم در تمامی ساعات مهیا می باشد؛

ت) رویه‌هایی که تضمین نماید دریانوردان یا کارکنان شاغل بر روی کشتیهایی خاص، از جانب مراکز خدمات استخدام و کاریابی یا شرکت‌های خاص مورد استثمار قرار نمی گیرند؛

ث) رویه‌هایی برای جلوگیری از استثمار دریانوردان که ناشی از پیشنهادهای اغواگرانه یا هر گونه معامله مالی دیگر بین مالک و دریانورد که توسط مرکز خدمات استخدام و کاریابی انجام شده باشد؛

ج) ارائه آگاهی به‌طور شفاف به دریانوردان در مورد هزینه‌هایی که (در صورت وجود) در فرآیند استخدام متحمل می شوند؛

چ) اطمینان خاطر از این‌که دریانوردان نسبت به شرایط خاص قابل اعمال در

کاری که قرار است مشغول آن شوند و نیز سیاست‌های خاص مالک کشتی در مورد اشتغال آنها، آگاهی لازم را دریافت نموده اند؛

(ح) رویه‌هایی که طبق اصول عدالت طبیعی برای مقابله با موارد مربوط به عدم صلاحیت و بی انضباطی می‌باشند و منطبق با قوانین ملی و توافق جمعی (در جایی که قابل اعمال است) هستند؛

(خ) رویه‌هایی برای تضمین این‌که (تا جایی که امکان دارد) تمامی گواهینامه‌های اجباری و اسناد ارائه شده برای کار، جدید هستند و به‌صورت جعلی به‌دست نیامده‌اند و معرفی نامه‌های کار مورد تأیید قرار گرفته‌اند؛

(د) رویه‌هایی برای تضمین این‌که درخواست خانواده‌های دریانوردان برای کسب اطلاع یا خیر هنگامی که دریانوردان در دریا هستند، به‌صورت فوری و با نظر مساعد و بدون هیچ گونه هزینه ای، انجام می‌شود؛ و

(ذ) تأیید این موضوع که شرایط کار بر روی کشتیهایی که دریانوردان قرار گرفته‌اند، طبق توافق‌های مذاکرات جمعی منعقد شده بین سازمان نماینده دریانوردان و مالک کشتی می‌باشد و به عنوان یک سیاست، تأمین دریانوردان، تنها برای آن دسته از مالکین کشتی که شرایط کاری منطبق با قوانین و مقررات یا توافق‌های جمعی را برای دریانوردان تدارک می‌بینند.

۳- توجه لازم نسبت به تشویق همکاری بین‌المللی مانند موارد زیر بین اعضاء و سازمانهای ذی‌ربط، باید انجام گیرد، :

الف) تبادل نظام مند اطلاعات مربوط به صنعت دریایی و بازار کار در زمینه‌های دو جانبه، منطقه ای و چند جانبه؛

ب) تبادل اطلاعات در زمینه تدوین قوانین کار دریایی؛

پ) هماهنگی سیاستها، شیوه‌های کاری و تدوین قوانین استخدام و کاریابی دریانوردان؛

ت) بهبود رویه‌ها و شرایط استخدام و کاریابی بین‌المللی دریانوردان؛ و

ث) برنامه ریزی نیروی کار، آگاهی یافتن از عرضه و تقاضا برای دریانوردان و نیز شرایط صنعت دریایی.



عنوان ۲: شرایط کار

مقرره ۲.۱. قراردادهای کار دریانوردان

هدف: تضمین این که دریانوردان دارای قرارداد کار عادلانه می باشند.

- ۱- شرایط و روابط کار یک دریانورد باید به صورت قرارداد مکتوب و از لحاظ قانونی قابل اجراء باشد و با استانداردهای مندرج در مجموعه قوانین نیز مطابقت داشته باشد.
- ۲- قراردادهای کار دریانوردان باید تحت شرایطی مورد موافقت دریانورد قرار گیرد که تضمین نماید، دریانورد مربوط بتواند قبل از امضاء آن آزادانه روابط و شرایط مندرج در قرارداد را بررسی نموده و مشاوره لازم را کسب نماید.
- ۳- تاحدی که با قوانین و رویه‌های ملی سازگار باشد، قرارداد کار دریانوردان باید به گونه‌ای تلقی شود که هر گونه توافق مذاکره جمعی حاکم را در برگیرد.

استاندارد ۲.۱. الف - قراردادهای کار دریانوردان

- ۱- هر عضو باید قوانین یا مقرراتی را تصویب نماید که رعایت موارد زیر از سوی کشتی‌هایی که حامل پرچم آن هستند، مقرر می نماید:
  - الف) دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن باید دارای قرارداد کاری باشند که به امضاء دریانورد و مالک کشتی یا نماینده مالک کشتی (یا در جایی که جزء کارکنان محسوب نمی شوند، باید مدارک مربوط به وجود یک قرارداد یا توافقات مشابه وجود داشته باشد) رسیده باشد که طبق الزامات این مقاوله‌نامه، شرایط کار و زندگی شایسته بر روی کشتی را برای دریانوردان فراهم می نماید.
  - ب) دریانوردانی که قراردادکار متعلق به دریانوردان را امضاء می نمایند باید این امکان را داشته باشند که قبل از امضاء قرارداد، آن را بررسی نموده و مشاوره لازم را کسب نمایند. علاوه بر این، باید امکانات دیگری در صورت لزوم تأمین شود که تضمین نماید دریانوردان آزادانه اقدام به انعقاد قرارداد نموده و نسبت به حقوق و مسؤولیتهای خود آگاهی لازم را دارا می باشند.

پ) مالک کشتی و دریانورد مربوط باید هر کدام یک نسخه اصلی از قرارداد کار دریانوردان را در اختیار داشته باشند.

ت) اقدامات لازم به منظور تضمین این که اطلاعات مورد نیاز در خصوص شرایط کار دریانوردان به سادگی توسط آنها بر روی کشتی قابل حصول می باشد، از جمله توسط فرمانده کشتی، باید انجام گیرد و همچنین اطلاعات دیگری نظیر یک نسخه از قرارداد کار دریانوردان همراه با مدارک مربوط به بنادر مورد بازدید، باید برای بررسی توسط مأموران مقام صلاحیتدار در دسترس باشد.

ث) به دریانوردان باید سندی اعطاء شود که اطلاعات مربوط به کار آنها بر روی کشتی، در آن ثبت شده باشد.

۲- درجایی که توافق مذاکره جمعی در برگیرنده تمام یا بخشی از قرارداد کار مربوط به دریانوردان می باشد، یک نسخه از آن باید در کشتی موجود باشد. درجایی که زبان مورد استفاده در قرارداد کار دریانوردان یا هر توافق مذاکره جمعی قابل اجراء دیگر به زبان انگلیسی نباشد، موارد زیر باید به زبان انگلیسی در دسترس باشد (به غیر از کشتیهایی که در آبهای داخلی کشتیرانی می نمایند):

الف) یک نسخه از فرم استاندارد قرارداد؛ و

ب) آن بخشهایی از توافق مذاکره جمعی که مشمول بازرسی توسط دولت صاحب بندر به موجب مقرر ۲. ۵ می باشد.

۳- سند موضوع جزء (ث) بند (۱) این استاندارد لزوماً نباید حاوی مواردی نظیر کیفیت کار دریانوردان یا دستمزد آنها باشد. ساختار این سند و موارد خاص و روشی که این جزئیات باید بر مبنای آن در سند مذکور درج شود، باید توسط قوانین ملی تعیین شود.

۴- هر یک از اعضاء باید قوانین و مقرراتی را تصویب نماید که مشخص می نماید تمامی موارد مندرج در قراردادهای کار دریانوردان، توسط قوانین ملی آن کنترل می شود. قراردادهای کار دریانوردان باید در تمام موضوعات در برگیرنده جزئیات زیر باشد:

- الف) نام کامل دریانورد، تاریخ تولد یا سن و محل تولد؛
- ب) نام و نشانی مالک کشتی؛
- پ) زمان و مکانی که قرارداد کار دریانورد در آن منعقد شده است؛
- ت) سمتی که بر مبنای آن دریانورد استخدام شده است؛
- ث) میزان دستمزد دریانورد یا، در صورت امکان، روش محاسبه آن؛
- ج) میزان پرداخت بابت مرخصی سالانه یا، در صورت امکان، روش محاسبه آن؛
- چ) خاتمه قرارداد کار و شرایط مربوط به آن، از جمله:
- (۱) اگر قرارداد کار برای مدت نامحدودی منعقد شده است، شرایط مجاز برای هر یک از طرفین قرارداد برای خاتمه آن و نیز مدت زمان مورد نیاز برای اخطار قبلی، که نباید این مدت زمان برای مالک کشتی کمتر از دریانورد مربوط باشد.
- (۲) اگر قرارداد کار برای مدت زمان محدودی منعقد شده باشد، تعیین تاریخ مشخص انقضاء آن؛ و
- (۳) اگر قرارداد کار تنها برای یک سفر دریایی منعقد شده باشد، تعیین بندر مقصد و زمان انقضاء قرارداد پس از رسیدن به مقصد و قبل از این که دریانورد مرخص شود.
- ح) مزایای مربوط به حمایت اجتماعی و بهداشتی که توسط مالک کشتی برای دریانورد تأمین شده است؛
- خ) حق دریانورد برای بازگرداندن به وطن؛
- د) اشاره به توافق مذاکره جمعی، در صورت امکان؛ و
- ذ) هر گونه جزئیات دیگری که قوانین ملی ممکن است مقرر نماید.
- ۵- هر عضو باید قوانین یا مقرراتی را تصویب نماید که بر مبنای آن حداقل زمان مقرر برای اخطار خاتمه پیش از موعد قرارداد کار دریانوردان از جانب دریانوردان و مالکین کشتی، تعیین شده باشد. طول این حداقل زمان باید پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط تعیین شود، ولی نباید کمتر از هفت روز باشد.
- ۶- مدت زمان اخطار کوتاهتر نسبت به حداقل زمان مذکور، می تواند تحت شرایطی که طبق قوانین یا مقررات ملی یا توافق مذاکره جمعی باشد، به عنوان خاتمه

موجه قرارداد مدنظر قرار گیرد. در تعیین چنین شرایطی، هر عضو باید تضمین نماید که نیاز دریاورد مربوط در قبال خاتمه (بدون جریمه) قراردادکار در زمان اخطار کوتاهتر یا بدون اخطار، به خاطر دلایل اضطراری یا دلایل فوری دیگر، مد نظر قرار گرفته است.

#### دستور العمل ۱. ۲ ب - قراردادهای کار دریاوردان

##### دستور العمل ۱. ۱. ۲ ب: سابقه کار

در تعیین جزئیات ثبت شده در سابقه کار موضوع جزء (ث) بند (۱) استاندارد ۱. ۲ الف، هر عضو باید تضمین نماید که این سند حاوی اطلاعات کافی، با ترجمه انگلیسی، به منظور تسهیل در کسب کار بیشتر یا برآورده نمودن شرایط و مقتضیات خدمت دریایی برای بهبود و ارتقاء کار می باشد. دفترچه ثبت انجام وظایف دریاوردان، ممکن است الزامات مندرج در جزء (ث) بند (۱) استاندارد ۱. ۲ الف را برآورده نماید.

##### مقرره ۲. ۲ - دستمزد

هدف: تضمین این که دریاوردان در ازاء خدماتی که انجام می دهند، دستمزد دریافت می نمایند.

تمامی دریاوردان باید بطور منظم و کامل بر مبنای قرارداد کار خود، دستمزد دریافت نمایند.

##### استاندارد ۲. ۲ الف - دستمزد

۱- هر عضو ملزم خواهد بود که با توجه به کار دریاوردان بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، دستمزد آنها را در فواصلی که بیشتر از یک ماه نشود، طبق توافق جمعی قابل اجرا، پرداخت نماید.

۲- یک حساب ماهانه باید برای دریاوردان افتتاح شود تا تمامی پرداختها از جمله دستمزد، پرداختهای اضافی و نرخ تبدیل، در جایی که پرداخت به صورت ارزی یا با نرخ متغایر از آن چیزی است که مورد توافق قرار گرفته است، به آن حساب واریز شود.

۳- هر عضو مقرر خواهد کرد که مالکین کشتی اقداماتی را، نظیر آنچه در بند (۴) این استاندارد مورد اشاره قرار گرفته است، اتخاذ نمایند تا دریانوردان بتوانند از طریق آن تمامی یا بخشی از درآمدهای خود را برای خانواده، یا افراد تحت تکفل یا ذی‌نفعان قانونی خود ارسال نمایند.

۴- اقداماتی که تضمین می‌نماید دریانوردان می‌توانند درآمدهای خود برای خانواده‌های خویش ارسال نمایند عبارت است از:

الف) نظامی که به دریانوردان این امکان را می‌دهد که در زمان ورود به کار یا در حین آن، اگر تمایل داشته باشند، بخشی از دستمزد خود را در فواصل منظم از طریق انتقالات بانکی یا شیوه‌های مشابه، برای خانواده‌های خود حواله نمایند؛ و

ب) شرایطی که بر مبنای آن مبلغ تخصیص یافته باید در زمان مقتضی و به طور مستقیم به فرد یا افرادی که توسط دریانوردان تعیین می‌شوند، حواله شود.

۵- هر گونه هزینه بابت خدمات موضوع بندهای (۳) و (۴) این استاندارد و همچنین نرخ تبدیل ارز باید از نظر مبلغ، منطقی باشد و به‌جز در مواردی که به نحو دیگری مقرر شده است، باید طبق قوانین یا مقررات ملی، با نرخ متداول بازار یا نرخ رسمی اعلام شده برابر بوده و برای دریانوردان نامطلوب نباشد.

۶- هر عضوی که قوانین و مقررات ملی حاکم بر دستمزد دریانوردان را تصویب می‌نماید باید توجه مقتضی را نسبت به دستور العمل‌های ارائه شده در بخش «ب» مجموعه قوانین معطوف دارد.

#### دستورالعمل ۲.۲ ب - دستمزد

#### دستورالعمل ۲.۲.۱ ب - تعاریف خاص

از نظر این دستورالعمل، اصطلاح:

الف) «دریانوردان کارآمد» به مفهوم هر دریانوردی است که صلاحیت انجام هرگونه وظیفه‌ای را در قسمت عرشه، به‌غیر از وظایف نظارتی و تخصصی، داشته باشد،

یا دریانوردی که بنا بر قوانین و مقررات ملی یا رویه‌ها یا توافقاتی جمعی بدین گونه تعریف شده است؛

ب) «حقوق یا دستمزد پایه» به مفهوم پرداخت برای ساعات متعارف کار می‌باشد. این حقوق یا دستمزد یا دستمزد پایه، شامل پرداخت برای اضافه کاری، پاداش، کمک هزینه، مرخصی استحقاقی یا هر گونه اجرت‌های اضافی می‌باشد؛

پ) «دستمزد تلفیقی» به مفهوم دستمزد یا حقوقی است که شامل حقوق پایه و دیگر مزایای مرتبط با دستمزد می‌باشد. دستمزد تلفیقی می‌تواند شامل جبران پرداخت در قبال تمامی ساعات اضافه کاری و نیز کلیه مزایای دیگر مرتبط با دستمزد باشد، یا این که تنها مزایای خاصی که متعلق به بخشی از دستمزد تلفیقی است را در بر گیرد؛

ت) «ساعات کار» به مفهوم زمانی است که در طول آن دریانورد ملزم به انجام کار بر روی کشتی می‌باشد؛

ث) «اضافه کاری» به مفهوم انجام کار بیش از ساعات متعارف کار است.

#### دستور العمل ۲.۲.۲ ب - محاسبه و پرداخت

۱- برای دریانوردانی که حقوق آنها دربرگیرنده پرداخت جداگانه برای ساعات اضافه کاری می‌باشد:

الف) برای محاسبه دستمزد، ساعات متعارف کار در دریا و در بندر نباید از هشت ساعت در روز تجاوز نماید؛

ب) برای محاسبه اضافه کاری، ساعات کار متعارف در طول هفته که مشمول حقوق یا دستمزد پایه می‌شود، باید در صورت عدم تعیین توسط توافقاتی جمعی، از طریق قوانین و مقررات ملی تعیین شود، ولی نباید از چهل و هشت ساعت در هفته تجاوز نماید. توافقاتی جمعی ممکن است ترتیبات دیگری را که رفتار نامطلوب نباشد، پیش‌بینی کند.

پ) نرخ یا نرخ‌های مربوط به محاسبه اجرت اضافه کاری، که نباید کمتر از  $\frac{1}{4}$

نرخ محاسبه حقوق یا دستمزد پایه بر مبنای ساعت باشد، باید توسط قوانین یا مقررات ملی یا در صورت امکان توسط توافقات جمعی تعیین شود؛ و  
(ت) سوابق تمامی ساعات اضافه کاری باید توسط فرمانده کشتی یا فردی که از جانب وی تعیین می شود، حفظ و نگهداری شده و در فواصلی که بیشتر از یک ماه نباشد به تأیید و امضاء دریانورد برسد.

۲- برای دریانوردانی که دستمزد آنها به طور کامل یا جزئی تلفیق شده است:  
(الف) قرارداد کار دریانوردان باید به طور واضح ساعات کار مورد انتظار از دریانورد در قبال دریافت پاداش و هر گونه کمک هزینه دیگری که ممکن است به حقوق تلفیقی وی اضافه شود را همراه با شرایط مورد نظر تعیین نماید؛  
(ب) در جایی که اضافه کاری برای ساعات انجام شده کار، افزون بر آنچه که توسط دستمزد تلفیقی تحت پوشش قرار می گیرد، قابل پرداخت باشد، نرخ آن نباید کمتر از  $\frac{1}{4}$  نرخ پایه متناسب با ساعات متعارف کار تعیین شده در بند (۱) این دستورالعمل باشد. همین روش باید در قبال ساعات اضافه کاری منظور شده در دستمزد تلفیقی اعمال گردد؛

(پ) میزان پاداش متعلق به تمام یا بخشی از دستمزد تلفیقی که طبق جزء (الف) بند (۱) این دستورالعمل، نشان دهنده ساعات متعارف کار می باشد نباید کمتر از حداقل دستمزد قابل اجراء باشد؛ و

(ت) برای دریانوردانی که دستمزد آنها به طور جزئی تلفیق شده است، سوابق تمامی ساعات اضافه کاری باید طبق جزء (ت) بند (۱) این دستورالعمل حفظ و تأیید گردد.

۳- قوانین یا مقررات ملی یا توافقات جمعی می تواند برای جبران اضافه کاری یا کار انجام شده در روزهای استراحت هفته و تعطیلات عمومی، حداقل معادل زمان خارج از خدمت و خارج از کشتی، پاداش در نظر گیرد یا به جای پاداش یا هر گونه پرداخت جبرانی دیگر، مرخصی اضافی را لحاظ نماید.

۴- قوانین و مقررات ملی که پس از مشورت با نمایندگان سازمانهای دریانوردان و

مالکین کشتی یا توافقه‌های جمعی به تصویب می‌رسد، باید اصول زیر را مد نظر قرار دهد:  
الف) پاداش برابر برای کار با ارزش برابر، باید بدون هیچ گونه تبعیضی بر مبنای جنسیت، رنگ، نژاد، مذهب، عقیده سیاسی، اصلیت یا خاستگاه اجتماعی در قبال تمامی دریانوردان شاغل بر روی همان کشتی، اعمال شود؛

ب) قرارداد کار دریانوردان که نرخ دستمزد یا دستمزد قابل اجراء را تعیین می‌نماید، باید بر روی کشتی اعمال شود. اطلاعات مربوط به میزان یا نرخ دستمزد نیز باید از طریق تهیه حداقل یک نسخه از اطلاعات مرتبط به زبانی که برای دریانورد قابل درک است یا نصب یک نسخه از قرارداد در محلی که در دسترس دریانوردان قرار دارد و یا از طریق راههای مناسب دیگر، برای هر دریانورد فراهم شود؛

پ) دستمزد باید به پول رایج پرداخت شود و در صورت اقتضاء می‌تواند از طریق حواله بانکی، چک بانکی، چک پستی یا حواله پولی انجام گیرد؛

ت) در خاتمه قراردادکار، تمامی پاداش‌های مربوط باید بدون تأخیر پرداخت شود؛  
ث) مقام صلاحیتدار باید جریمه‌های کافی را در جایی که مالکین کشتی در پرداخت پاداش مقتضی تأخیر یا کوتاهی می‌نمایند، در نظر گیرد؛

ج) دستمزدها باید به طور مستقیم به حساب‌های بانکی اختصاص یافته برای دریانوردان واریز شود، مگر این‌که آنها درخواستی غیر از این را به صورت کتبی اعلام نمایند؛

چ) با رعایت این جزء این بند، مالک کشتی نباید هیچ گونه محدودیتی را نسبت به حق استفاده دریانوردان از پاداش‌های متعلق به خود، اعمال نماید؛

ح) کسر مبلغ از پاداش تنها در صورتی امکان پذیر است که:  
(۱) در قوانین و مقررات ملی یا در توافقه‌های جمعی قابل اجراء، این مطلب به صراحت قید شده باشد و دریانورد از آن مطلع باشد و به نحوی باشد که شرایط چنین کسوراتی، از جانب مقام صلاحیتدار مناسب ترین روش ممکن تلقی شود.  
(۲) کسورات نباید در کل بیشتر از میزانی باشد که توسط قوانین و مقررات ملی یا توافقه‌های جمعی یا تصمیمات دادگاه برای لحاظ نمودن چنین کسوراتی، تعیین شده است.



خ) هیچ گونه کسوراتی نباید از مبلغ پاداش دریانورد به خاطر کسب یا حفظ شغل، انجام گیرد؛

د) جریمه‌های نقدی علیه دریانوردان، به غیر از آنچه که توسط قوانین و مقررات ملی یا توافق‌های جمعی یا اقدامات دیگر مجاز می باشد، ممنوع خواهد بود؛

ذ) مقام صلاحیتدار اختیار خواهد داشت برای حصول از این که در جهت منافع دریانوردان مربوط قیمت‌های منطقی و عادلانه‌ای اعمال شده است، تجهیزات و خدمات تأمین شده در کشتی را بازرسی نماید؛

ر) تا حدودی که ادعاهای دریانوردان نسبت به دستمزد و دیگر موارد مربوط به قرارداد کار آنها طبق مفاد مقاله‌نامه بین‌المللی دریایی در خصوص حقوق حبس مال و وثایق دریایی مورخ ۱۹۹۳ میلادی (۱۳۷۲ هـ ش) تضمین نشده است، چنین دعاوی باید طبق مقاله‌نامه حمایت از دعاوی کارگران (ورشکستگی کارفرما) مصوب ۱۹۹۲ میلادی (۱۳۷۱ هـ ش) (شماره ۱۷۳)، مورد حمایت قرار گیرد.

۵- هر عضو باید پس از مشورت با نماینده سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، رویه‌هایی را برای رسیدگی به شکایات مرتبط با هر یک از موارد مندرج در این دستورالعمل اتخاذ نماید.

#### دستور العمل ۲.۲.۳ ب - حداقل دستمزد

۱- هر عضو باید بدون لطمه زدن به اصل مذاکرات جمعی آزاد و پس از مشورت با نماینده سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، رویه‌هایی را برای تعیین حداقل دستمزد اتخاذ نماید. نماینده سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی باید در تعیین چنین رویه‌هایی شرکت داشته باشد.

۲- هنگام اتخاذ چنین رویه‌هایی و در زمان تعیین حداقل دستمزد، باید توجه مقتضی به استانداردهای بین‌المللی کار مرتبط با تعیین حداقل دستمزد و نیز اصول زیر، مد نظر قرار گیرد:

الف) میزان حداقل دستمزد باید ماهیت کار دریایی، رتبه بندی خدمه کشتی و ساعات متعارف کار دریانوردان را مد نظر قرار دهد؛ و

ب) میزان حداقل دستمزد باید بر مبنای تغییرات در هزینه زندگی و نیازهای دریانوردان تنظیم شود؛

۳- مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که :

الف) از طریق نظام نظارتی و تنبیهی، حداقل دستمزد پرداخت شده کمتر از نرخ یا نرخهای تعیین شده نمی باشد؛ و

ب) دریانوردانی که دستمزد پایین تر از حداقل دستمزد دریافت می دارند، محق هستند تا در قبال میزانی که به آنها کمتر پرداخت شده است، از طریق یک روش مناسب و فوری قضائی یا رویه های دیگر، تحت پوشش قرار گیرند.

دستورالعمل ۴. ۲. ۲ ب- حداقل دستمزد پایه ماهانه یا مبلغ دستمزد دریانوردان ماهر

۱- حقوق یا دستمزد پایه در ازاء یک ماه تقویمی کار برای دریانورد ماهر، نباید کمتر از میزانی باشد که توسط کمیسیون مشترک دریایی یا مرجع مجاز دیگری که از جانب هیأت مدیره دفتر بین المللی کار تعیین شده است. طبق تصمیم هیأت مدیره، مدیرکل باید هرگونه تجدید نظری در قبال این میزان تعیین شده را به اطلاع کشورهای عضو سازمان برساند.

۲- هیچ چیز در این دستورالعمل نباید چنین تلقی شود که به ترتیبات توافق شده بین مالکین کشتی یا سازمانهای متبوع آنها و سازمانهای دریانوردان در مورد مقررات مربوط به استانداردهای حداقل و شرایط کار لطمه بزند، مشروط بر این که چنین شرایط و روابطی توسط مقام صلاحیتدار به رسمیت شناخته شده باشد.

مقرر ۳. ۲ - ساعات کار و ساعات استراحت

هدف: تضمین این که دریانوردان دارای ساعات کار یا ساعات استراحت منظم

می باشند.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که ساعات کار یا ساعات استراحت دریاوردان تنظیم شده است.

۲- هر عضو باید طبق مفاد مندرج در این مجموعه قوانین، حداکثر ساعات کار یا حداقل ساعات استراحت را در قبال دوره‌های زمانی معین، تعیین نماید.

### استاندارد ۲.۳ الف - ساعات کار و ساعات استراحت

۱- از نظر این مقاله‌نامه، اصطلاح:

الف) «ساعات کار» به مفهوم زمانی است که در طول آن از دریاوردان خواسته شده است بر روی کشتی کار کنند؛

ب) «ساعات استراحت» به مفهوم زمان خارج از ساعات کار می باشد. این زمان شامل استراحت‌های کوتاه نمی شود.

۲- هر عضو باید در حدود تعیین شده در بندهای (۵) الی (۸) این استاندارد، اقدام به تعیین حداقل ساعات کار نماید، به طوری که از زمانهای معین تجاوز ننماید یا حداقل ساعات استراحت را طبق یکی از زمان معین، تعیین نماید.

۳- هر عضو تصدیق می نماید که استاندارد ساعات متعارف کار برای دریاوردان، همانند کارگران دیگر، بر مبنای هشت ساعت کار در روز همراه با یک روز استراحت در طول هفته و استراحت در تعطیلات عمومی می باشد. با این حال، این موضوع نباید باعث ممانعت اعضاء از اتخاذ رویه‌هایی به منظور مجاز دانستن یا ثبت توافق جمعی شود که ساعات کار متعارف دریاوردان را بر مبنایی که نا مساعدتر از این استاندارد نمی باشد، تعیین نماید.

۴- هر عضو در تعیین استانداردهای ملی، باید خطراتی که ناشی از خستگی مفرط دریاوردان می باشد را مدنظر قرار دهد، به ویژه مواردی که مربوط به ایمنی کشتیرانی و بهره‌برداری امن و ایمن کشتی می شود.

- ۵- محدودیتهای مربوط به ساعات کار یا استراحت باید مطابق موارد زیر باشد:
- الف) حداکثر ساعات کار نباید بیشتر از موارد زیر باشد:
- (۱) چهارده ساعت در هر دوره زمانی بیست و چهار ساعته؛ و
- (۲) هفتاد و دو ساعت در هر دوره زمانی هفت روزه.
- ب) حداقل ساعات استراحت نباید کمتر از موارد زیر باشد:
- (۱) ده ساعت در هر دوره زمانی بیست و چهار ساعته؛ و
- (۲) هفتاد و هفت ساعت در هر دوره زمانی هفت روزه.
- ۶- ساعات استراحت نمی تواند به بیشتر از دو دوره زمانی تقسیم شود، به طوری که یک دوره آن حداقل شش ساعت طول بکشد و فاصله بین دو دوره زمانی استراحت، بیشتر از چهارده ساعت نباشد.
- ۷- احضار خدمه، تمرینات مربوط به اطفاء حریق و قایق نجات، و تمرینات تعیین شده توسط قوانین و مقررات ملی یا توسط اسناد بین المللی، باید به نحوی اعمال گردد که حداقل مزاحمت را برای دوره های زمانی استراحت دریانوردان داشته و موجب خستگی مفرط نشود.
- ۸- هنگامی که یک دریانورد احضار به کار شده است، مانند احضار در زمانی که محوطه ماشین آلات فاقد کارکنان لازم می باشد، اگر مدت زمان متعارف استراحت وی با این احضار به کار مختل شود، باید مدت زمان جبرانی استراحت برای وی در نظر گرفته شود.
- ۹- اگر هیچ توافق جمعی یا حکم داوری وجود نداشته باشد یا اگر مقام صلاحیتدار تعیین نماید که مفاد مندرج در توافق جمعی یا حکم داوری در مورد بند (۷) یا (۸) این استاندارد، ناکافی می باشد، آنگاه مقام صلاحیتدار باید چنین مفادی را به منظور تضمین استراحت کافی دریانوردان مربوط تدوین نماید.
- ۱۰- هر عضو باید الزام نماید در مکانی که به راحتی در دسترس می باشد، جدول مربوط به برنامه کاری بر روی کشتی نصب شود، به طوری که برای هر پست حداقل حاوی موارد زیر باشد:

الف) برنامه زمان بندی برای خدمت در دریا و در بندر؛ و  
ب) حداکثر ساعات کار یا حداقل ساعات استراحت تعیین شده توسط قوانین یا مقررات ملی یا توافقات جمعی مربوط.

۱۱- جدول موضوع بند (۱۰) این استاندارد باید به صورت استاندارد و به زبان کاری یا زبانهایی که روی کشتی استفاده می شود و نیز به زبان انگلیسی، تهیه شود.  
۱۲- هر عضو باید الزام نماید که سوابق مربوط به ساعات کاری یا ساعات استراحت روزانه دریانوردان حفظ و نگهداری شده تا برای تطبیق آنها با بندهای (۵) الی (۱۱) این استاندارد، مورد ارزیابی قرار گیرد. سوابق مذکور باید به صورتی استاندارد که توسط مقام صلاحیتدار تعیین و تمامی دستورالعمل های سازمان بین المللی کار را در برمی گیرد، تهیه شده باشد، و یا به هر شکل استنادی دیگری که توسط سازمان بین المللی کار تهیه شده است، باشد. سوابق مذکور باید به زبان های موضوع بند (۱۱) این استاندارد باشد. دریانوردان باید یک نسخه از سوابق متعلق به خود را در اختیار داشته باشند که به تأیید فرمانده کشتی، یا فرد برگزیده شده از جانب وی، و نیز خود دریانوردان رسیده باشد.

۱۳- هیچ چیز در بندهای (۵) و (۶) این استاندارد مانع یک عضو در قبال داشتن قوانین یا مقررات ملی یا رویه هایی برای مقام صلاحیتدار نخواهد شد تا نسبت به تصویب یا ثبت توافقات جمعی که استثناهایی را در مورد محدودیتهای فوق مجاز می دارد، اقدام نمایند. چنین استثناهایی، تا جایی که امکان دارد باید از مفاد مندرج در این استاندارد پیروی نماید، ولی می تواند مدت زمان بیشتری را برای مرخصی یا اعطاء مرخصی جبرانی برای دریانوردان نگهبان یا دریانوردان شاغل بر روی عرشه کشتی در سفرهای کوتاه دریایی، در نظر گیرد.

۱۴- هیچ چیز در این استاندارد نباید به گونه ای تلقی شود که باعث تضعیف حق فرمانده کشتی در درخواست از یک دریانورد برای انجام ساعات کاری مورد نیاز برای ایمنی فوری کشتی، نقرات روی عرشه یا بار، یا کمک به کشتیها و نفرات دیگری که در دریا گرفتار شده اند، بشود. به محض این که وضعیت طبیعی برقرار شد، فرمانده کشتی باید برای دریانوردانی که اقدام به انجام کار در زمان استراحت خود نموده اند، مدت زمان لازم برای استراحت را تأمین نماید.

دستور العمل ۲.۳ - ساعات کار و ساعات استراحت

دستور العمل ۱.۲.۳ - دریانوردان جوان

۱- مفاد زیر باید برای تمامی دریانوردان جوان زیر هجده سال، در دریا و بندر اعمال گردد.

الف) ساعات کار نباید از هشت ساعت در روز و چهل ساعت در هفته تجاوز نماید و اضافه کاری فقط در صورتی امکان پذیر است که به دلیل ایمنی اجتناب ناپذیر باشد؛

ب) زمان کافی برای تمامی وعده‌های غذایی و یک استراحت حداقل یک ساعته برای وعده اصلی غذای روزانه باید مد نظر قرار گیرد؛ و

پ) یک استراحت پانزده دقیقه‌ای به محض امکان، پس از هر دو ساعت کار پیوسته باید لحاظ شود.

۲- مفاد بند (۱) این استاندارد، استثنائاً اعمال نمی گردند اگر:

الف) این امکان وجود نداشته باشد که دریانوردان جوان شاغل در روی عرشه، موتورخانه یا تدارک غذا، به وظایف نگهداری یا کارهای شیفی گمارده شوند.

ب) آموزش مؤثر دریانوردان جوان طبق جدول برنامه زمان بندی شده، مختل شود.

۳- این گونه وضعیتهای استثنایی باید با ذکر دلایل به ثبت رسیده و توسط فرمانده کشتی امضاء شود.

۴- بند (۱) این دستور العمل، دریا نوردان جوان را از تعهدات کلی تمامی دریانوردان برای کار در طول هر موقعیت اضطراری به گونه‌ای که در بند (۱۴) استاندارد ۲.۳ الف پیش‌بینی شده است، معاف نمی نماید.

مقرر ۲.۴ - مرخصی استحقاقی

هدف: تضمین این که دریانوردان دارای مرخصی کافی می باشند.

۱- هر عضو باید الزام نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم آن،

تحت شرایط مناسب و طبق مفاد مندرج در این مجموعه قوانین، دارای مرخصی سالانه همراه با حقوق باشند.

۲- برای حفظ سلامت و رفاه دریانوردان و طبق شرایط کاری مقامی که بر عهده دارند، باید مرخصی ساحلی برای آنها در نظر گرفته شود.

#### استاندارد ۴. ۲ الف- مرخصی استحقاقی

۱- هر عضو باید قوانین و مقرراتی را تصویب نماید که استانداردهای حداقلی را برای مرخصی سالانه دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، با در نظر گرفتن نیازهای خاص دریانوردان به چنین مرخصیهایی تعیین نماید.

۲- در شرایطی که توافقیهای جمعی یا قوانین و مقررات ملی روش مناسبی را بر محاسبه نیازهای خاص دریانوردان در این مورد تعیین نموده‌اند، مرخصی با حقوق سالانه باید بر مبنای حداقل دو و نیم روز به ازاء هر ماه کار، مورد محاسبه قرار گیرد. روشی که بر مبنای آن طول زمان خدمت مورد محاسبه قرار می‌گیرد، باید توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام مناسب دیگر در هر کشور، تعیین شود. غیبتهای موجه نباید به عنوان مرخصی سالانه در نظر گرفته شود.

۳- هر گونه توافقی که به منظور محرومیت از حداقل مرخصی سالیانه با حقوق مورد اشاره در این استاندارد صورت گیرد، ممنوع است، به‌جز در مواردی که توسط مقام صلاحیتدار تعیین شده است.

#### دستورالعمل ۴. ۲ ب- مرخصی استحقاقی

##### دستورالعمل ۱. ۴. ۲ ب: محاسبه مرخصی استحقاقی

۱- تحت شرایطی که توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام مناسب دیگر در هر کشور تعیین شده است، مدت زمان مرخصی باید به عنوان بخشی از دوره خدمت در نظر گرفته شود.

۲- تحت شرایطی که توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق توافقیهای جمعی تعیین

شده است، غیبت از کار به منظور حضور در یک دوره آموزش حرفه ای دریایی مورد تأیید، یا به دلایل دیگری نظیر بیماری یا آسیب دیدگی یا زایمان، باید به عنوان بخشی از دوره خدمت در نظر گرفته شود.

۳- میزان پرداخت در طول مرخصی سالیانه باید در سطح متعارف دستمزد دریانورد که طبق قوانین و مقررات ملی یا قرارداد کار دریانوردان می باشد، در نظر گرفته شود. برای دریانوردانی که برای مدت زمانی کمتر از یک سال استخدام شده اند، یا در حالتی که رابطه استخدامی آنها خاتمه یافته است، مرخصی استحقاقی باید متناسب با زمانی که کار کرده اند، مورد محاسبه قرار گیرد.

۴- موارد زیر نباید به عنوان بخشی از مرخصی سالیانه با حقوق در نظر گرفته شود:  
الف) تعطیلات عمومی و مرسوم تعیین شده توسط دولت صاحب پرچم، خواه این تعطیلات در طول مرخصی سالیانه با حقوق قرار گرفته یا نگرفته باشد؛

ب) مدت زمان مربوط به عدم توانایی کار به دلیل بیماری، آسیب دیدگی یا زایمان که تحت شرایط تعیین شده توسط مقام صلاحیتدار یا نظامهای مناسب دیگر در هر کشور می باشد؛

پ) مرخصی موقت ساحلی که بر مبنای قرارداد کار به دریانورد اعطاء شده است؛ و

ت) هر گونه مرخصی جبرانی که بر مبنای شرایط تعیین شده توسط مقام صلاحیتدار یا دیگر نظامهای مناسب در هر کشور، به دریانورد اعطاء شده است.

#### دستورالعمل ۲. ۴. ۲ ب - اخذ مرخصی سالانه

۱- زمان اخذ مرخصی سالیانه، به جز مواردی که توسط مقررات، توافقاتی جمعی، آراء داوری یا روش های دیگر منطبق با رویه های ملی تعیین شده است، باید توسط مالکین کشتی و تا جایی که امکان دارد پس از مشورت و توافق با دریانوردان مربوط یا نمایندگان آنها، تعیین شود.

۲- دریانوردان به طور کلی، حق استفاده از مرخصی سالیانه را نسبت به مکانی که



رابطه‌ای واقعی با آن دارند، دارا می‌باشند که این حق به‌طور طبیعی درست همانند حق بازگرداندن آنها به مکانی است که باید به آن بازگردانده شوند. دریانوردان، به‌جز در مواردی که طبق مفاد قرارداد کار دریانوردان یا قوانین و مقررات ملی می‌باشد، نباید ملزم شوند که علی‌رغم میل باطنی خود و در مکانی دیگر، از مرخصی سالیانه متعلق به خود استفاده نمایند.

۳- اگر دریانورد ملزم شود که از مرخصی سالیانه خود در مکانی غیر از آنچه در بند (۲) این دستورالعمل مقرر شده استفاده نماید، باید حق برخورداری نسبت به جابه‌جایی رایگان به مکانی که به کار گمارده یا استخدام شده، هر کدام که نزدیکتر باشد، را داشته باشد. هزینه‌های روزانه آنها و دیگر هزینه‌هایی که به‌طور مستقیم در ارتباط با این سفر می‌باشد، بر عهده مالک کشتی است. زمان این سفر نباید از مدت مرخصی سالیانه با حقوق دریانورد، کسر شود.

۴- دریانوردی که در مرخصی سالیانه قرار دارد، به‌جز در موارد کاملاً اضطراری و با رضایت وی، نباید احضار شود.

### دستورالعمل ۳.۴.۲ ب- جمع آوری و تقسیم مرخصی

۱- تقسیم مرخصی با حقوق سالیانه به چندین بخش، یا جمع آوری این مرخصی سالیانه همراه با دوره مرخصی بعدی، با اجازه مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام مناسب دیگر، امکان پذیر است.

۲- با توجه به بند (۱) این دستورالعمل و به‌جز در مواردی که طبق یک قرارداد قابل اجراء بین مالک کشتی و دریانورد مربوط، به نحو دیگری مقرر شده است، مرخصی با حقوق سالیانه تعیین شده در این دستورالعمل باید در برگیرنده یک دوره زمانی بدون وقفه باشد.

### دستورالعمل ۴.۴.۲ ب \_ دریانوردان جوان

۱- اقدامات ویژه‌ای باید برای دریانوردان جوان زیر هجده سال در نظر گرفته شود که برای مدت شش ماه یا هر مدت زمان کمتری بر مبنای توافق جمعی یا قرارداد

کار دریانوردان، بدون مرخصی روی یک کشتی به خارج سفر کرده و طی این مدت به کشور محل اقامت خود بازنگشته و طی سه ماه آتی این سفر دریایی خود نیز باز نخواهند گشت. این اقدامات باید شامل بازگرداندن آنها بدون صرف هیچ گونه هزینه‌ای به محل اصلی به کارگماری آنها در کشور محل اقامت آنها شود تا بتوانند مرخصی به دست آمده در طول سفر دریایی خود را سپری نمایند.

#### مقرره ۵. ۲ بازگرداندن به وطن

هدف: تضمین این که دریانوردان توانایی بازگشت به وطن را دارند.

- ۱- دریانوردان این حق را دارند که بدون صرف هیچ گونه هزینه‌ای، تحت شرایط مندرج در این مجموعه قوانین به کشور خود بازگردانده شوند.
- ۲- هر عضو باید کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند را ملزم نماید تا طبق مفاد این مجموعه قوانین، تأمین مالی مورد نیاز برای تضمین بازگرداندن دریانوردان به وطن را در نظر گیرند.

#### استاندارد ۵. ۲ الف- بازگرداندن به وطن

- ۱- هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، تحت شرایط زیر این حق را دارند که به وطن بازگردانده شوند:
  - الف) اگر قرارداد کار دریانوردان درحالی که خارج از کشور هستند، به اتمام برسد؛
  - ب) هنگامی که قرارداد کار دریانوردان خاتمه یافته است:
    - (۱) توسط مالک کشتی؛ یا
    - (۲) توسط دریانورد به دلایل موجه؛ و همچنین
  - پ) هنگامی که دریانورد بر مبنای قراردادکار منعقد، دیگر توانایی انجام وظایف خود را ندارد یا انتظار نمی رود که بتواند در شرایط خاصی آنها را انجام دهد.
- ۲- هر عضو باید تضمین نماید در قوانین و مقررات آن یا اقدامات دیگر یا در توافقات جمعی، مفاد مناسبی وجود دارد که شرایط زیر را تعیین می نماید:
  - الف) شرایطی که در آن دریانوردان دارای حق بازگرداندن به وطن، طبق جزءهای

(ب) و (پ) بند (۱) این استاندارد، می باشند؛

(ب) حداکثر مدت زمان خدمت بر روی کشتی که متعاقب آن دریانورد دارای حق بازگرداندن به وطن می باشد. این مدت زمانی نباید کمتر از دوازده ماه باشد؛ و

(پ) حقوق کاملی که باید برای بازگرداندن به وطن توسط مالک کشتی تأمین شود، و شامل موارد مربوط به مسافت بازگشت، نوع حمل و نقل، هزینه‌های متفرقه و دیگر اقداماتی است که توسط مالک کشتی انجام می گیرد.

۳- هر عضو باید مالکین کشتی را از دریافت پیش پرداخت در بدو استخدام دریانوردان بابت هزینه بازگرداندن آنها به وطن و نیز جبران هزینه‌های مذکور از طریق حقوق یا دستمزد دریانوردان، منع نماید، به جز در جایی که دریانورد طبق قوانین و مقررات ملی یا تدابیر دیگر یا توافقیهای جمعی، در وضعیت جدی قصور و کوتاهی نسبت به تعهدات اشتغال خود قرار داشته باشد.

۴- قوانین و مقررات ملی نباید لطمه‌ای به هر گونه حق مالک کشتی مبنی بر تحت پوشش قراردادن هزینه‌های بازگرداندن به وطن دریانوردان بر مبنای ترتیبات قراردادی شخص ثالث بزند.

۵- اگر مالک کشتی در انجام اقدامات لازم یا پرداختن هزینه‌های مربوط به بازگرداندن دریانوردانی که دارای حق بازگرداندن به وطن هستند، کوتاهی نماید:

الف) مقام صلاحیتدار عضوی که کشتی مورد نظر حامل پرچم آن می باشد، باید ترتیبات لازم برای بازگرداندن دریانوردان مربوط به وطن را فراهم نماید. اگر مقام مذکور در انجام این کار کوتاهی نماید، دولتی که دریانوردان باید از آن به کشور خود بازگردانده شوند یا دولتی که دریانوردان تبعه آن می باشند، می توانند نسبت به بازگرداندن آنها به وطن، اقدام لازم را انجام داده و هزینه مربوط را از عضوی که کشتی مزبور حامل پرچم آن می باشد، بازخواست نماید؛

ب) عضوی که کشتی مورد نظر حامل پرچم آن می باشد، می تواند هزینه‌هایی را که بابت بازگرداندن دریانوردان به وطن متحمل شده است، از مالک کشتی بازخواست نماید؛

پ) هزینه‌های مربوط به بازگرداندن دریانوردان به وطن، به هیچ وجه نباید بر عهده دریانوردان باشد، به جز موردی که در بند (۳) این استاندارد مورد اشاره قرار گرفته است.

- ۶- با در نظر گرفتن اسناد قابل اجراء بین المللی، از جمله مقاله نامه توقیف کشتیها مصوب ۱۹۹۹ میلادی (۱۳۷۸ هـ.ش)، کشور عضوی که هزینه های مربوط به بازگرداندن دریانوردان به وطن را طبق این مجموعه قوانین پرداخت نموده است، می تواند نسبت به توقیف یا درخواست توقیف کشتیهای مالک کشتی مربوط، تا زمانی که طبق بند (۵) این استاندارد بازپرداخت هزینه ها صورت گیرد، اقدام نماید.
- ۷- هر عضو باید شرایط لازم را برای بازگرداندن به وطن دریانوردان شاغل در کشتیهایی که در بنادر آن توقف نموده یا از قلمرو یا آبهای داخلی آن عبور می نمایند و نیز جایگزینی آنها بر روی عرشه، فراهم نماید.
- ۸- به ویژه، یک عضو نباید حق بازگرداندن به وطن هر دریانورد را به خاطر شرایط مالی مالک کشتی یا به دلیل عدم توانایی مالک کشتی یا عدم تمایل وی به جایگزینی دریانورد، مورد امتناع قرار دهد.
- ۹- هر عضو باید مقرر نماید که کشتیهای حامل پرچم آن، یک نسخه از قوانین ملی قابل اجراء در مورد بازگرداندن به وطن دریانوردان را به صورت مکتوب و به یک زبان مناسب در اختیار داشته و در دسترس دریانوردان قرار دهد.

#### دستورالعمل ۲.۵ ب - بازگرداندن به وطن

#### دستورالعمل ۱. ۲.۵ ب - حق بازگرداندن به وطن

- ۱- دریانوردان باید در موارد زیر حق بازگشت به وطن را داشته باشند:
- الف) در مورد مشمول جزء (الف) بند (۱) استاندارد ۲.۵ الف، به محض انقضای زمان اطلاعیه ارائه شده طبق مفاد قرارداد کار دریانوردان؛
- ب) در موارد مشمول جزءهای (ب) و (پ) بند (۱) استاندارد ۲.۵ الف:
- (۱) در صورت بیماری یا آسیب دیدگی یا هر دلیل پزشکی دیگر که مستلزم بازگرداندن دریانورد به وطن است، چنانچه از نظر پزشکی قادر به سفر باشند؛
- (۲) در صورت شکستن یا غرق کشتی؛

(۳) در شرایطی که مالک کشتی به دلیل ورشکستگی، فروش کشتی، تغییر کشور ثبت کشتی یا هرگونه دلایل مشابه دیگر، قادر به انجام تعهدات قانونی یا قراردادی خود به عنوان کارفرما در برابر دریانوردان نباشد؛

(۴) در شرایطی که کشتی عازم یک منطقه جنگی است، همان گونه که توسط قوانین و مقررات ملی یا قرارداد کار دریانوردان تعیین شده است، و دریانورد تمایل ندارد که عازم آن مکان شود؛

(۵) در صورت خاتمه یا تعلیق اشتغال دریانورد طبق رأی داوری یا توافق جمعی، یا خاتمه اشتغال به هر دلیل مشابه دیگر.

۲- در تعیین حداکثر زمان خدمت بر روی کشتی که بر مبنای آن دریانورد حق بازگرداندن به وطن را دارا می باشد، طبق مفاد این مجموعه قوانین، باید عواملی که محیط کار دریانورد را تحت تأثیر قرار می دهند، مد نظر قرار گیرد. هر عضو باید در هر جایی که امکان دارد، سعی نماید تا این مدت زمان را با توجه به پیشرفتها و تحولات فن آوری، کاهش دهد و در این راستا از توصیه ا ارائه شده در این خصوص توسط کمیسیون مشترک دریایی نیز استفاده نماید.

۳- هزینه هایی که طبق استاندارد ۲.۵ الف برای بازگرداندن دریانوردان به عهده مالک کشتی می باشد، باید حداقل شامل موارد زیر باشد:

الف) سفر تا مقصد تعیین شده برای بازگرداندن به وطن دریانوردان، طبق بند (۶) این دستورالعمل؛

ب) محل سکونت و تغذیه دریانوردان از زمانی که کشتی را ترک می نمایند، تا زمانی که به مقصد بازگشت به وطن می رسند؛

پ) دستمزد و کمک هزینه های دریانورد از زمانی که وی کشتی را ترک می نماید، تا زمانی که به مقصد بازگشت به وطن می رسد، چنانچه این امر در قوانین و مقررات ملی یا توافقیهای جمعی پیش بینی شده باشد؛

ت) حمل سی کیلوگرم بار شخصی دریانوردان تا مقصد بازگشت به وطن؛

ث) درمان پزشکی در هنگام لزوم، تا این که دریانوردان از لحاظ پزشکی آمادگی

سفر تا مقصد بازگشت به وطن را داشته باشند.

۴- زمان سپری شده در انتظار بازگشت به وطن و نیز مدت سفر، نباید از مرخصی با حقوق متعلق به دریانوردان، کسر شود.

۵- مالکین کشتی باید ملزم شوند تا هزینه‌های مربوط به بازگرداندن دریانوردان به وطن را تا زمان رسیدن دریانوردان مربوط به مقصد، طبق مفاد این مجموعه قوانین یا از طریق تأمین اشتغال مناسب بر روی کشتی عازم به یکی از مقصدهای مورد نظر، تقبل نمایند.

۶- هر عضو باید مطمئن شود که مالکین کشتی مسئولیت مربوط به بازگرداندن دریانوردان به وطن را از طریق اعمال شیوه مناسب و سریع، بر عهده گرفته‌اند. شکل متعارف انتقال باید از راه هوایی باشد. عضو باید مقصدهایی که دریانوردان می‌توانند به آنها بازگردانده شوند را تعیین نماید. مقصدهای مذکور باید شامل کشورهای باشد که دریانوردان با آن ارتباطی واقعی دارند، از جمله:

الف) مکانی که دریانورد در آن توافق نموده تا مشغول به کار شود؛

ب) مکانی که توسط توافق جمعی تعیین شده است؛

پ) کشور محل اقامت دریانورد؛ یا

ت) هر مکان دیگری که طرفین در هنگام شروع کار موافقت نموده‌اند.

۷- دریانوردان این حق را دارند که از میان مقصدهای تعیین شده، مکان مورد بازگشت خود را انتخاب نمایند.

۸- اگر دریانوردان در طول مدت زمان معقولی که توسط قوانین و مقررات ملی یا توافقات جمعی تعیین می‌شود، از حق بازگشت به وطن استفاده ننمایند، این حق از آنها سلب خواهد شد.

#### دستورالعمل ۲.۵ ب - اجراء توسط اعضاء

۱- هرگونه کمک عملی ممکن باید در قبال دریانوردی که در یک بندر خارجی در حین بازگشت به وطن سرگردان یا بازگشت به وطن وی دچار تأخیر شده است،

انجام گیرد. مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که نماینده محلی یا کنسولی کشور صاحب پرچم و کشور متبوع یا کشور محل اقامت دریانورد، به طور مناسب و فوری از موضوع آگاه می شوند.

۲- هر عضو باید مطمئن شود که در موارد زیر، قوانین مناسب وضع شده است:

الف) برای بازگشت دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم یک کشور خارجی که در یک بندر خارجی، به دلایلی که آنها مسؤول آن نیستند، در ساحل پیاده شده‌اند:

(۱) به بندری که در آن دریانورد مربوط مشغول به کار شده است؛ یا

(۲) به بندری واقع در کشور متبوع دریانورد یا کشور محل اقامت وی،

به گونه‌ای مناسب؛ یا

(۳) به بندر دیگر توافق شده بین دریانورد و فرمانده کشتی یا مالک کشتی،

با تأیید مقام صلاحیتدار یا تحت حفاظت‌های مناسب دیگر؛

ب) برای حفظ و مراقبت درمانی از دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم

یک کشور خارجی که در یک بندر خارجی به دلیل بیماری یا آسیب دیدگی ناشی از خدمت بر روی کشتی، نه به دلیل قصور عمدی، پیاده شده‌اند.

۳- اگر دریانوردان زیر هجده سال شاغل بر روی کشتی، پس از حداقل چهارماه

از زمان اولین سفر دریایی خارجی آنها مشخص شود که برای زندگی در دریا مناسب نمی‌باشند، باید بدون صرف هزینه از اولین بندر مناسب محل توقفی که در آن خدمات

کنسولی دولت صاحب پرچم، یا دولت متبوع یا دولت محل اقامت آنها وجود دارد، به وطن بازگردانده شوند. گزارش مربوط به این بازگردانی، همراه با ذکر دلایل مربوط، باید

به اطلاع مقامی برسد که اوراق صلاحیت دریانوردان جوان مربوط را برای اشتغال در دریا صادر نموده است.

مقرر ۲.۶ - پرداخت غرامت به دریانورد به دلیل فقدان یا غرق کشتی

هدف: تضمین این که دریانوردان به هنگام فقدان یا غرق شدن کشتی، غرامت

دریافت می‌نمایند.

دریانوردان این حق را دارند که در هنگام آسیب دیدگی، زیان یا بی کاری ناشی از فقدان یا غرق شدن کشتی، غرامت کافی دریافت نمایند.

استاندارد ۲.۶ الف - پرداخت غرامت به دریانورد به دلیل فقدان یا غرق کشتی

- ۱- هر عضو باید قواعدی را وضع نماید که اطمینان حاصل شود در تمام موارد مربوط به فقدان یا غرق هرگونه کشتی، مالک کشتی به هریک از دریانوردان شاغل در کشتی در قبال بی کاری ناشی از این فقدان، یا غرق کشتی، خسارت پرداخت نماید.
- ۲- قواعد موضوع بند (۱) این استاندارد نباید لطمه‌ای به هرگونه حقوق دریانوردان به موجب قوانین ملی عضو مربوط، در هنگام بروز خسارات یا آسیب دیدگی‌های ناشی از فقدان یا غرق کشتی، بزند.

دستورالعمل ۲.۶ ب - غرامت دریانورد به دلیل فقدان یا غرق کشتی

دستورالعمل ۲.۶.۱ ب - محاسبه غرامت بی کاری

- ۱- غرامت بی کاری ناشی از فقدان یا غرق کشتی باید به همان نرخ دستمزد قابل پرداخت بر مبنای قرارداد کار منعقد، در ازاء روزهایی که دریانورد واقعاً بی کار بوده است، پرداخت شود ولی کل خسارت قابل پرداخت به هر دریانورد، محدود به دو ماه دستمزد می باشد.

- ۲- هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان برای جبران چنین غرامت‌هایی، از همان شیوه‌ها و ابزارهای قانونی برخوردار هستند که برای وصول مزدهای معوقه خود در طول خدمت برخوردار می باشند.

مقرره ۲.۷ - سطوح نیروی انسانی

هدف: تضمین این که دریانوردان بر روی کشتیهایی کار می کنند که نفرات کافی را برای عملکرد ایمن، کارآمد و امن کشتی، در اختیار دارند.

هر عضو باید مقرر نماید که تمامی کشتیهایی حامل پرچم آن، دریانوردان کافی را برای عملکرد ایمن و کارآمد کشتیها، با در نظر گرفتن امنیت کامل در تمامی شرایط، و با توجه به نگرانی‌های نسبت به خستگی مفرط دریانوردان و شرایط و ماهیت خاص سفر دریایی، در اختیار دارند.



### استاندارد ۲.۷ الف - سطوح نیروی انسانی

۱- هر عضو باید مقرر نماید که تمامی کشتیهای حامل پرچم آن کشور، دریانوردان کافی را برای عملکرد ایمن و کارآمد کشتیها، با در نظر گرفتن امنیت کامل، در اختیار دارند. هر کشتی باید دارای خدمه کافی، در تعداد و صلاحیت، باشد تا ایمنی و امنیت کشتی و نفرات حاضر در آن را در تمامی شرایط کاری، طبق سند حداقل ایمنی نیروی انسانی یا سندی مشابه که توسط مقام صلاحیتدار صادر شده و منطبق با استانداردهای این مقاله نامه می باشد، تضمین نماید.

۲- در هنگام تعیین، تصویب یا بازنگری در سطوح نیروی انسانی، مقام صلاحیتدار باید از اعمال ساعات بیش از حد کار اجتناب نموده یا آن را به حداقل برساند تا مطمئن شود استراحت کافی و کاهش خستگی مفرط در سطوح نیروی انسانی را طبق اصول مندرج در اسناد حاکم بین المللی، به ویژه اسناد متعلق به سازمان بین المللی دریا نوردی، در نظر گرفته است.

۳- در تعیین سطوح نیروی انسانی، مقام صلاحیتدار باید تمامی شرایط مندرج در مقرر ۳.۲ و استاندارد ۳.۲ الف مربوط به غذا و تهیه غذا را در نظر گیرد.

### دستورالعمل ۲.۷ ب - سطوح نیروی انسانی

#### دستورالعمل ۲.۷.۱ ب - حل و فصل اختلاف

۱- هر عضو باید نظام کارآمدی را برای رسیدگی و حل و فصل شکایات یا اختلافات مرتبط با نیروی انسانی شاغل بر روی کشتی، تأمین نموده یا متقاعد شود که چنین نظامی تأمین شده است.

۲- نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی باید در فرآیند انجام چنین نظامی، با یا بدون حضور افرادی دیگر یا مقامات مسؤول، مشارکت داشته باشند.

### مقرر ۲.۸ - توسعه مهارت و حرفه و فرصتهایی برای اشتغال دریانوردان

هدف: ارتقاء حرفه و توسعه مهارت و فرصتهای شغلی برای دریانوردان.

هر عضو باید سیاست‌هایی ملی به منظور ارتقاء اشتغال در بخش دریایی و نیز حمایت از توسعه مهارت و حرفه و فرصت‌های شغلی بیشتر برای دریانوردان مقیم در قلمرو خود، داشته باشد.

استاندارد ۲۸ الف - توسعه مهارت و حرفه و فرصت‌هایی برای اشتغال دریانوردان  
۱- هر عضو باید سیاست‌هایی ملی در خصوص حمایت از توسعه مهارت و حرفه و فرصت‌هایی برای اشتغال دریانوردان، به منظور تأمین نیروی کار ماهر و با ثبات در بخش دریایی، داشته باشد.

۲- هدف از سیاست‌های موضوع بند (۱) این استاندارد باید کمک به دریانوردان در جهت تقویت مهارت‌ها، شرایط لازم و فرصت‌های اشتغال آنها باشد.

۳- هر عضو باید پس از مشورت با سازمان‌های دریانوردان و مالکین کشتی متبوع، همراه با آموزش‌های جاری، اهداف مشخصی را برای راهنمایی شغلی، آموزش و تربیت دریانوردانی که وظیفه آنها بر روی کشتی در وهله اول مرتبط با جهت‌یابی و عملکرد ایمنی کشتی می‌باشد، تعیین نماید.

دستورالعمل ۲۸ ب - توسعه مهارت و حرفه و فرصت‌هایی برای اشتغال دریانوردان  
دستورالعمل ۱. ۲۸ ب - اقداماتی در جهت ارتقاء حرفه و توسعه مهارت و فرصت‌هایی برای اشتغال دریانوردان  
اقدامات مورد نظر جهت دستیابی به اهداف موضوع استاندارد ۲۸ الف می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف) قراردادهایی که در آنها توسعه حرفه و آموزش مهارت‌ها توسط مالک کشتی یا سازمان مالکین کشتی، پیش‌بینی شده است؛ یا

ب) اتخاذ ترتیباتی برای ارتقاء اشتغال از طریق ایجاد و نگهداری دفاتر ثبت‌نام یا فهرست دریانوردان واجد شرایط بر مبنای گروه شغلی آنها؛ یا

پ) ارتقاء فرصت‌ها، هم بر روی کشتی و هم در ساحل، در خصوص آموزش و تربیت بیشتر دریانوردان برای توسعه مهارت‌ها و صلاحیت‌های قابل انتقال به منظور حفظ و

نگهداری کار شایسته، به طوری که بهبود چشم اندازهای اشتغال فردی و برآورده نمودن شرایط مربوط به تغییرات فن آوری و شرایط بازار کار در صنعت دریایی را به دنبال داشته باشد.

#### دستورالعمل ۲. ۸. ۲ ب - دفتر ثبت دریانوردان

۱- هرگاه اشتغال دریانوردان بر پایه دفاتر ثبتی و فهرستها استوار باشد، این دفاتر ثبتی و فهرستها باید به شیوه‌ای که توسط قانون یا رویه ملی یا توافق جمعی تعیین می‌شود، تمامی گروه‌های شغلی دریانوردان را شامل شود.

۲- دریانوردان ثبت شده در چنین دفتر ثبتی یا فهرستی، باید دارای اولویت استخدام برای دریانوردی باشند.

۳- دریانوردان ثبت شده در چنین دفتر ثبتی یا فهرستی، باید طبق روشی که توسط قانون یا رویه ملی یا توافق جمعی تعیین می‌شود، مهیا برای کار باشند.

۴- تا حدی که قوانین یا مقررات ملی اجازه می‌دهد، باید به صورت ادواری در تعداد دریانوردان موجود در چنین دفاتر ثبتی یا فهرستها، تجدید نظر شود به طوری که سطوح منطبق با نیازهای صنعت دریایی حاصل شود.

۵- هرگاه کاهش تعداد دریانوردان موجود در چنین دفتر ثبتی یا فهرستی ضروری باشد، باید تمامی تدابیر مناسب برای پیشگیری یا کاستن از اثرات زیانبار آن در قبال دریانوردان، با در نظر گرفتن وضعیت اقتصادی و اجتماعی کشور مربوط، مد نظر قرار گیرد.

#### عنوان ۳: محل اقامت، امکانات تفریحی، غذا و تهیه غذا

#### مقرره ۳. ۱ - محل اقامت و امکانات تفریحی

هدف: تضمین این که دریانوردان دارای محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته‌ای بر روی کشتی می‌باشند.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهای حامل پرچم آن، محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته‌ای را برای کار یا زندگی (یا هر دو) دریانوردان، سازگار با

ارتقاء بهداشت و سلامت آنها، تأمین نموده است.

۲- الزامات مندرج در این مجموعه قوانین که مقررات مربوط به ساختمان و تجهیزات کشتی را اجراء می نماید، فقط در قبال کشتیهایی قابل اعمال است که همزمان یا پس از تاریخ لازم الاجراء شدن این مقاوله نامه برای عضو مربوط، ساخته شده باشند. برای کشتیهایی که قبل از این تاریخ ساخته شده اند، باید تا جایی که قابل اجراء می باشد، طبق قانون یا رویه ملی عضو مربوط و تا قبل از تاریخ لازم الاجراء شدن این مقاوله نامه، الزامات مرتبط با ساختمان و تجهیزات کشتی که در مقاوله نامه محل اقامت خدمه کشتی (نسخه تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۲) و مقاوله نامه محل اقامت خدمه کشتی (مقررات تکمیلی) مصوب ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۴۹ هـ.ش) (شماره ۱۳۳) مورد اشاره قرار گرفته است، اعمال شود. یک کشتی، هنگامی که سازه تحتانی آن نصب شده یا هنگامی که در مرحله مشابهی از این ساخت قرار دارد، به عنوان یک کشتی ساخته شده تلقی می شود.

۳- به جز در شرایطی که به نحو دیگری به طور صریح مقرر شده است، هر گونه الزامات به موجب اصلاحیه این مجموعه قوانین که مرتبط با مفاد محل اقامت و امکانات تفریحی دریانوردان می باشد، فقط در مورد کشتیهایی اعمال خواهد شد که همزمان یا پس از تاریخ لازم الاجراء شدن اصلاحیه مذکور برای عضو مربوط، ساخته شده باشد.

#### استاندارد ۳.۱ الف- محل اقامت و امکانات تفریحی

۱- هر عضو باید قوانین و مقرراتی را به تصویب برساند که کشتیهای حامل پرچم آن را ملزم نماید:

الف) استانداردهای حداقلی را تأمین نماید که هر گونه محل اقامت برای دریانوردان، کار یا زندگی بر روی کشتی (یا هر دو) را که طبق مفاد مربوط به این استاندارد، شایسته و ایمن می باشد، تضمین نماید؛ و

ب) به منظور تضمین مطابقت اولیه و جاری با استانداردهای مذکور، مورد بازرسی قرار گیرد.

۲- در توسعه و اعمال قوانین و مقررات مربوط به اجراء این استاندارد، مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط باید:

الف) مقرر ۳. ۴ و مفاد مرتبط با این مجموعه قوانین در خصوص حمایت بهداشتی و ایمنی و نیز پیشگیری از حوادث را در پرتو نیازهای خاص دریانوردانی که بر روی کشتی کار و زندگی می کنند، مد نظر قرار دهد؛ و

ب) توجه مقتضی را نسبت به دستورالعملهای موضوع بخش «ب» این مجموعه قوانین، لحاظ نماید.

۳- بازرسیهای لازم به موجب مقرر ۴. ۱. ۵ باید انجام شود، هنگامی که:

الف) یک کشتی به ثبت رسیده یا مجدداً به ثبت رسیده است؛ یا

ب) محل اقامت دریانورد بر روی کشتی، به طور اساسی تغییر یافته است.

۴- مقام صلاحیتدار باید توجه ویژه‌ای را نسبت به تضمین اجراء الزامات این مقاله‌نامه در ارتباط با موضوعات زیر، مد نظر قرار دهد:

الف) اندازه اتاقها و دیگر فضاهای محل اقامت؛

ب) درجه حرارت و تهویه هوا؛

پ) سر و صدا و ارتعاش و دیگر عوامل مربوط به محیط؛

ت) امکانات بهداشتی؛

ث) روشنایی؛ و

ج) امکانات بیمارستانی.

۵- مقام صلاحیتدار هر عضو باید کشتیهایی که حامل پرچم آن می باشند را ملزم نماید تا استانداردهای حداقل برای محل اقامت و امکانات تفریحی بر روی کشتی را طبق بندهای (۶) الی (۱۷) این استاندارد، برآورده نماید.

۶- با توجه به الزامات کلی مربوط به محل اقامت:

الف) حداقل ارتفاع سقف در تمامی محلهای اقامت دریانوردان باید به گونه‌ای باشد که شامل فضای کافی برای حرکت آزادانه بوده و کمتر از دویست و سه سانتیمتر نیز نباشد. مقام صلاحیتدار می تواند اجازه دهد در یک محیط یا بخشی از یک محیط،

کاهش محدودی در ارتفاع سقف انجام شود، به طوری که چنین کاهش در محل اقامت:

(۱) منطقی باشد؛ و

(۲) منجر به عدم آسایش دریانوردان نشود؛

ب) محل اقامت باید به طور مناسب عایق بندی شده باشد؛

پ) در کشتیهایی به غیر از کشتیهای مسافری، طبق مقررات (ج) و (ث) ۲) مقاله نامه بین المللی ایمنی زندگی در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی (۱۳۵۳ هـ ش) (نسخه اصلاح شده) (مقاله نامه سولاس)، اتاقهای خواب باید در بالای خط بار وسط یا عقب کشتی قرار گیرد، به جز در موارد استثنایی که اندازه، نوع یا خدمت مورد نظر در کشتی، اختصاص هر مکان دیگری را غیر ممکن می سازد که در چنین حالتی، اتاقهای خواب می تواند در قسمت جلوی کشتی واقع شود، ولی به هیچ عنوان نباید جلوتر از حفاظ تصادف قرار گیرد؛

ت) در کشتیهای مسافری و کشتیهای خاصی که طبق مجموعه قوانین سازمان بین المللی دریانوردی تحت عنوان «ایمنی برای کشتیهای با مقاصد خاص» مصوب ۱۹۸۳ میلادی، (۱۳۶۲ هـ ش) و مدلهای بعدی (که از این پس «کشتیهای با مقاصد خاص» نامیده می شوند)، مقام صلاحیتدار می تواند تحت شرایطی که ترتیبات کافی و مناسب برای روشنایی و تهویه هوا انجام گرفته است، اجازه دهد که اتاقهای خواب در زیر خط بار قرار گیرد، ولی به هیچ وجه نباید به طور مستقیم در زیر معابر کاری واقع شود؛

ث) هیچ گونه در ورودی نباید به طور مستقیم از قسمت بار، موتورخانه، آشپزخانه، انبارها، اتاقهای خشک کنی یا سرویسهای بهداشتی عمومی، به اتاقهای خواب باز شود. آن بخش از دیوارهایی که چنین اماکنی را از اتاقهای خواب جدا می سازد و نیز جدار خارجی این دیوارها، باید به نحو مطلوبی از فولاد یا دیگر مواد مورد تأیید ضد آب و ضد گاز، ساخته شود؛

ج) موادی که در ساختن جدار داخلی دیوارها، دیواره ها و ورقه های فلزی، کفها و محلهای اتصال به کار می رود باید مناسب بوده و محیطی بهداشتی را تضمین نماید؛  
چ) روشنایی مناسب و سامانه فاضلاب کافی باید تأمین شده باشد؛ و

ح) محل اقامت و امکانات تفریحی و تهیه غذا باید برآورده کننده الزامات مندرج در مقررہ ۳. ۴ و نیز مفاد مرتبط در این مجموعه قوانین در خصوص بهداشت و ایمنی و جلوگیری از حوادث، در مورد جلوگیری از خطرات مربوط به قرار گرفتن در معرض سر و صدا و ارتعاش و دیگر عوامل محیطی و شیمیایی بر روی کشتی، و همچنین تأمین یک محیط کار و زندگی مطلوب خارج از کشور برای دریانوردان، باشد.

۷- با توجه به شرایط مربوط به درجه حرارت و تهویه هوا:

الف) اتاقهای خواب و ناهار خوری باید به نحو شایسته ای دارای تهویه باشد؛

ب) کشتیها، به جز کشتیهای مشغول کار تجاری در اماکنی که شرایط اقلیمی آنها نیازی به استفاده از دستگاههای تهویه مطبوع ندارد، باید مجهز به دستگاههای تهویه مطبوع برای هر اتاق مخابره رادیویی و هر اتاق مرکزی کنترل ماشین آلات، باشد.

پ) تمامی سرویسهای بهداشتی باید دارای تهویه هوا به سمت هوای آزاد و مستقل از هریخش دیگری از محل اقامت باشد؛ و

ت) دمای مناسب باید از طریق سامانه کنترل درجه حرارت تأمین شود، به جز در

کشتیهایی که تنها در مناطق گرمسیری سفر می نمایند.

۸- با توجه به ترتیبات خاصی که ممکن است در کشتیهای مسافری مجاز

شناخته شود، اتاقهای خواب و غذا خوری را باید با نور طبیعی روشن کرد و نور مصنوعی کافی نیز برای آن تأمین شود.

۹- هنگامی که وجود مکان خواب در کشتیها ضروری است، شرایط زیر باید

برای اتاقهای خواب تأمین شود:

الف) در کشتیهایی غیر از کشتیهای مسافری، یک اتاق خواب جداگانه باید برای

هر دریانورد فراهم شود. برای کشتیهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۳۰۰۰ تن یا

کشتیهای با مقاصد خاص، مقام صلاحیتدار می تواند پس از مشورت با سازمانهای

دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، استثنایی را در قبال این شرایط وضع نماید؛

ب) اتاقهای خواب جداگانه ای باید برای مردان و زنان در نظر گرفته شود؛

پ) اتاقهای خواب باید دارای اندازه کافی بوده و به نحو مطلوبی مجهز شود تا

آسایش منطقی و معقول را تضمین نموده و باعث تسهیل نظم و ترتیب گردد؛  
 (ت) یک تخت خواب جداگانه باید برای هر دریانورد در تمامی شرایط فراهم شود؛  
 (ث) کمترین ابعاد درونی تخت خواب باید حداقل ۱۹۸ در ۸۰ سانتیمتر باشد.  
 (ج) در اتاق خواب انفرادی دریانورد، مساحت کف اتاق نباید کمتر از ابعاد زیر باشد:  
 (۱) ۴/۵ متر مربع در کشتیهای کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛  
 (۲) ۵/۵ متر مربع در کشتیهای با ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر، ولی کمتر از ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

(۳) ۷ متر مربع در کشتیهای با ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر؛  
 (چ) با این حال، برای تهیه اتاقهای خواب انفرادی در کشتیهای کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، مقام صلاحیتدار می تواند مساحت کف اتاق را کاهش دهد.

(ح) در کشتیهای کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، به غیر از کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، اتاقهای خواب ممکن است حداکثر توسط دو دریانورد اشغال شود. مساحت کف چنین اتاق خوابی نباید کمتر از ۷ متر مربع باشد.

(خ) در کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، مساحت کف اتاق برای دریانوردان که وظایف افسران کشتی را بر عهده ندارند، نباید کمتر از:

(۱) ۷/۵ متر مربع در اتاقهای دو نفره؛

(۲) ۱۱/۵ متر مربع در اتاقهای سه نفره؛

(۳) ۱۴/۵ متر مربع در اتاقهای چهار نفره؛ باشد.

(د) در کشتیهای با مقاصد خاص، اتاقهای خواب ممکن است بیش از چهار نفر را در خود جای دهد. مساحت کف چنین اتاقهای خوابی نباید کمتر از ۳/۶ متر مربع برای هر نفر باشد؛

(ذ) در کشتیهایی به غیر از کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، اتاقهای خواب برای دریانوردانی که وظایف افسران کشتی را بر عهده دارند، درجایی که هیچ گونه اتاق نشیمن خصوصی یا سالن عمومی در نظر گرفته نشده است، مساحت کف



اتاق برای هر نفر نباید کمتر از موارد زیر باشد:

(۱) ۷/۵ متر مربع در کشتیهای کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

(۲) ۸/۵ متر مربع در کشتیهای با ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر، ولی کمتر

از ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

(۳) ۱۰ متر مربع در کشتیهای با ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر؛

(ر) در کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، مساحت کف اتاق برای دریانوردانی که وظایف افسران کشتی را بر عهده دارند، در جایی که هیچ گونه اتاق نشیمن یا سالن عمومی در نظر گرفته نشده است، مساحت کف اتاق برای افسران جزء نباید کمتر از ۷/۵ متر مربع و برای افسران ارشد نباید کمتر از ۸/۵ متر مربع باشد. افسران جزء در سطوح عملیاتی فعالیت نموده و افسران ارشد در سطوح مدیریتی انجام وظیفه می نمایند.

(ز) فرمانده کشتی، سر مهندس و افسر مسؤول ناوبری باید علاوه بر اتاقهای خواب متعلق به آنها، اتاق نشیمن مجاور یا سالن عمومی یا فضای مشابه اضافی داشته باشند. مقام صلاحیتدار پس مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط می تواند کشتیهایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید.

(ژ) برای هر فرد ساکن، مبلمان اتاق باید شامل قفسه لباس با فضای کافی (حداقل ۴۷۵ لیتر) و یک کتو یا مکان مشابه با حداقل فضای ۵۶ لیتر، باشد. اگر کتو در داخل قفسه لباس قرار گرفته باشد، حداقل فضای مشترک قفسه لباس باید ۵۰۰ لیتر باشد. این قفسه باید دارای یک ردیف طاقچه و نیز دارای قفل باشد تا فرد بتواند به طور اختصاصی از آن استفاده نماید.

(س) در هر اتاق خواب باید یک میز یا میز تحریر که ممکن است از نوع ثابت یا کشویی باشد، در نظر گرفته شود و در صورت ضرورت دارای صندلیهای راحتی نیز باشد.

۱۰- با توجه به شرایط مربوط به سالنهای غذا خوری :

(الف) سالنهای غذا خوری باید جدا از اتاقهای خواب بوده و تا حد امکان نزدیک

به آشپزخانه باشد. مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط می تواند کشتیهایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید؛ و

ب) سالنهای غذاخوری باید مجهز به مبلمان راحت و مناسب (از جمله امکانات مستمر خوردنی و آشامیدنی) و نیز فضای کافی با توجه به تعداد دریانوردانی که احتمالاً در هر مقطع زمانی از آن استفاده می نمایند، باشد. شرایط مربوط به سالن غذا خوری مشترک یا مجزا، باید به نحوی مناسب تدوین شود.

۱۱- با توجه به شرایط مربوط به سرویس های بهداشتی:

الف) تمامی دریانوردان باید بر روی کشتی دسترسی مناسب به سرویس های بهداشتی داشته باشند که استانداردهای حداقل بهداشتی و نظافتی و نیز استانداردهای معقول رفاهی را برآورده می نماید و در عین حال دارای سرویس های بهداشتی جداگانه ای نیز برای خانم ها و آقایان می باشد؛

ب) سرویس های بهداشتی باید در نزدیکی پل فرماندهی ناوبری و موتورخانه یا مرکز کنترل کشتی تعبیه شده باشد. مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط می تواند کشتیهایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید.

پ) در تمامی کشتیها باید در مکانی مناسب حداقل یک توالت، یک دستشویی و یک وان یا دوش یا هر دوی آنها، برای شش نفر یا کمتر که دارای امکانات فردی نمی باشند، تعبیه شود؛

ت) به جز کشتیهای مسافری، هر اتاق خواب باید دارای دستشویی با آب سرد و گرم جاری باشد، به جز در جایی که این دستشویی در داخل حمام شخصی قرار گرفته است؛

ث) در کشتیهای مسافربری که معمولاً سفرهای دریایی آنها بیشتر از چهار ساعت طول نمی کشد، مقام صلاحیتدار می تواند ترتیبات خاصی را مد نظر قرار داده یا با کاهش تعداد سرویس های بهداشتی مورد نیاز موافقت نماید؛ و

ج) آب سرد و گرم جاری باید در تمامی مکان های شست و شو وجود داشته باشد.

۱۲- با توجه به شرایط مربوط به مکان بیمارستان، کشتیهایی که حامل پانزده دریانورد یا بیشتر بوده و به یک سفر دریایی می‌روند که بیش از سه روز طول می‌کشد، باید محل جداگانه‌ای را که منحصراً برای مقاصد پزشکی مورد استفاده قرار می‌گیرد، تأمین نمایند. مقام صلاحیتدار می‌تواند این الزام را در مورد کشتیهایی که به بازرگانی داخلی می‌پردازند، تعدیل نماید. در تأیید مکان بیمارستانی تعیین شده بر روی کشتی، مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که در تمامی وضعیت‌های آب و هوایی، مکان بیمارستانی به راحتی قابل دسترسی می‌باشد و امکانات لازم برای بستری شدن افراد و دریافت مراقبت‌های فوری و مناسب توسط آنها، فراهم شده است.

۱۳- مکان مناسب و مجهزی باید برای تأسیسات لباسشویی فراهم شود.

۱۴- در کلیه کشتیها باید فضا یا فضاهایی بر روی محل رو باز عرشه تأمین شود تا کارکنان کشتی در مواقعی که مشغول کار نیستند، به آن دسترسی داشته باشند، به نحوی که با توجه به تعداد دریانوردان روی کشتی و نیز اندازه کشتی، دارای مساحتی کافی باشد.

۱۵- تمامی کشتیها باید دارای دفاتر کار مجزا یا یک دفتر کار مشترک برای استفاده واحدهای عرشه و موتوری باشند. مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط می‌تواند کشتیهایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید.

۱۶- مقام صلاحیتدار باید کشتیهایی را که مرتباً برای تجارت به بنادر آلوده به پشه تردد می‌نمایند، ملزم نماید تا تمهیدات لازم را مد نظر قرار دهند.

۱۷- برای استفاده و برخورداری تمامی دریانوردان، باید امکانات تفریحی مناسب برای دریانوردان، شامل وسایل آسایش و مخصوص خدمه، طبق برآورده نمودن نیازهای خاص دریانوردانی که باید بر روی کشتی کار و زندگی نمایند و نیز با در نظر گرفتن مقرر ۳. ۴ و مفاد مرتبط این مجموعه قوانین در خصوص ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث، تأمین شود.

۱۸- مقام صلاحیتدار ملزم است که بازرسی‌های دائمی را از طریق و یا تحت نظر

فرمانده کشتی انجام دهد تا مطمئن شود محل اقامت دریانوردان تمیز و به‌طور شایسته‌ای قابل سکونت بوده و همچنین در وضعیت مطلوبی حفظ و مرمت شده است.

۱۹- در مورد نیروی انسانی کشتیها، با توجه به این‌که باید عدم تبعیض و تفاوت در علایق دریانوردان و عادات اجتماعی و مذهبی گوناگون آنها را در نظر گرفت، مقام صلاحیتدار در جایی که مورد نیاز باشد، می‌تواند پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، اجازه اعمال تغییراتی را با توجه به این استاندارد اعطاء نماید، به شرط این‌که این تغییرات منجر به بروز امکانات نامطلوب‌تری نسبت به آنچه که اعمال این استاندارد به همراه دارد، نشود.

۲۰- هر عضو پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، می‌تواند کشتیهایی که کمتر از ۲۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را با دلیل منطقی و با توجه به اندازه کشتی و تعداد نفرات حاضر بر روی کشتی، از اجراء الزامات زیر مندرج در مفاد این استاندارد معاف نماید:

الف) جزء (ب) بند ۷، جزء (ت) بند (۱۱) و بند (۱۳)؛ و

ب) جزء (ج) بند (۹)، و از جزء (ح) تا پایان جزء (ر) بند (۹)، تنها با توجه به مساحت کف اتاق.

۲۱- هر گونه معافیتی در مورد الزامات مندرج در این استاندارد، می‌تواند تنها در جایی اعمال شود که به صراحت در این استاندارد اجازه داده شده و نیز در شرایط خاصی که در آن چنین معافیتهایی آشکارا موجه بوده و مربوط به حمایت از ایمنی و بهداشت دریانوردان می‌باشد.

### دستورالعمل ۳.۱ ب - محل اقامت و امکانات تفریحی

#### دستورالعمل ۳.۱.۱ ب\_ طراحی و ساختمان

۱- دیوارهای خارجی اتاقهای خواب و سالنهای غذاخوری باید به اندازه کافی عایق بندی شده باشد. تمامی پوشش‌های ماشین آلات و دیوارهای آشپزخانه و سایر

فضاهایی که از آن گرما تولید شده و ممکن است اثرات گرمایی بر محل اقامت مجاور یا راهروها داشته باشد، باید به اندازه کافی عایق بندی شود. همچنین باید اقداماتی صورت گیرد تا در مقابل اثرات ناشی از بخار یا لوله‌های آب گرم سرویس‌ها، محافظت کامل به عمل آید.

۲- اتاقهای خواب، سالنهای غذاخوری، اتاقهای تفریح و راهروها در فضای محل اقامت باید به اندازه کافی عایق بندی شده باشد تا از تغلیظ و افزایش بیش از حد دما جلوگیری شود.

۳- سطوح دیوارها و سقف‌های کاذب در اتاقهای خواب و سالنهای غذاخوری باید از موادی باشد که به راحتی تمیز شود و از هیچ ترکیبی که احتمالاً محل تجمع حشرات موذی می باشد، نباید استفاده شود.

۴- سطوح دیوارها و سقف‌های کاذب در اتاقهای خواب و سالنهای غذاخوری باید این قابلیت را داشته باشد که به راحتی تمیز شده و به صورت رنگ‌های روشن با دوام و غیر مسموم کننده باشد.

۵- سطوح تمامی محل‌های اقامت دریاوردان باید از مواد و ترکیب مناسبی باشد که سطح آنها لیز نبوده و نسبت به رطوبت مقاوم بوده و به راحتی قابل تمیز کردن باشد.  
۶- در جایی که کفپوش‌ها از مواد ترکیبی ساخته شده اند، محل‌های اتصال با گوشه‌ها باید به گونه‌ای برش بخورند که شکافی وجود نداشته باشد.

#### دستورالعمل ۲. ۱. ۳ ب - تهویه هوا

۱- سامانه تهویه هوا در اتاقهای خواب و غذا خوری‌ها باید به نحوی کنترل شود که هوا را در شرایط قابل قبولی حفظ کرده و گردش کافی هوا در تمامی شرایط هوایی و اقلیمی را تضمین نماید.

۲- سامانه‌های تهویه هوا، چه به صورت سامانه مرکزی یا واحد جداگانه، باید به گونه‌ای طراحی شود تا:

الف: هوا را در یک دما و رطوبت نسبی قابل قبولی در مقایسه با شرایط هوایی بیرون نگه داشته، تغییرات هوایی در تمامی فضاهای تهویه هوا را تضمین نماید و همچنین ویژگی‌های خاص فعالیت دردريا را مد نظر قرار داده و سر و صدا یا ارتعاش بیش از اندازه ای ایجاد ننماید؛ و

ب: نظافت و ضد عفونی را به منظور جلوگیری یا کنترل شیوع بیماری، تسهیل نماید.  
۳- زمانی که دریانوردان بر روی کشتی کار یا زندگی می نمایند و شرایط ایجاب می نماید، برق لازم برای فعالیت دستگاههای تهویه هوا و دیگر وسایل کمکی تهویه که به موجب بندهای پیشین این دستورالعمل لازم است، باید در تمامی اوقات در دسترس باشد. با این حال، لازم نیست که این برق مورد نیاز از طریق یک منبع اضطراری تأمین شود.

#### دستورالعمل ۳.۱.۳ ب- گرمایش

۱- سامانه گرمایش محل اقامت دریانوردان باید در تمامی اوقاتی که دریانوردان بر روی کشتی کار یا زندگی می کنند و نیز شرایطی که استفاده از آن لازم می باشد، کار کند.  
۲- در تمامی کشتیهایی که سامانه گرمایش لازم است، گرما باید به وسیله بخار، آب داغ، هوای گرم، الکتریسیته یا موارد مشابه تأمین شود. با این حال، نباید در محوطه محل اقامت از بخار به عنوان وسیله ای برای انتقال گرما استفاده نمود. سامانه حرارتی باید قادر باشد درجه حرارت محل اقامت دریانوردان را در شرایط عادی هوایی و اقلیمی که در آن کشتی مشغول به کار می باشد، در سطح مطلوبی حفظ نماید. مقام صلاحیتدار باید استاندارد مورد نظر در این خصوص را تعیین نماید.  
۳- رادیاتورها و سایر وسایل گرمایش باید به نحوی نصب شود و در جایی که ضرورت دارد، به گونه ای محافظت شود که از خطر آتش سوزی و عدم آسایش ساکنین جلوگیری شود.

#### دستورالعمل ۳.۱.۴ ب- روشنایی

۱- در تمامی کشتیها باید برای محل اقامت دریانوردان نور الکتریکی فراهم شود.

اگر دو منبع مستقل الکتریکی برای روشنایی وجود نداشته باشد، نور اضافی را باید از طریق لامپها یا لوازم روشنایی که به نحو مطلوبی متناسب با وضعیت اضطراری ساخته شده‌اند، تأمین کرد.

۲- در اتاقهای خواب، یک لامپ مطالعه الکتریکی باید در بالای هر تخت خواب نصب شود.

۳- استانداردهای مناسب برای روشنایی طبیعی و مصنوعی باید توسط مقام صلاحیتدار تعیین شود.

#### دستورالعمل ۵. ۱. ۳ ب - اتاقهای خواب

۱- ترتیب قرار گرفتن تخت بر روی کشتی باید به گونه‌ای مناسب باشد که تا حد ممکن آرامش و راحتی را برای دریانورد یا هر فرد دیگری که ممکن است همراه او باشد، فراهم نماید.

۲- در جایی که اندازه کشتی، فعالیت‌هایی که کشتی مشغول انجام آن است و نقشه آن اجازه می‌دهد، اتاقهای خواب باید به گونه‌ای طراحی و تجهیز شوند که دارای حمام اختصاصی، شامل توالت، باشد به طوری که راحتی و آسایش قابل قبولی را برای ساکنان آن فراهم و تسهیل نظم و ترتیب را تأمین نماید.

۳- تا جایی که امکان دارد، اتاقهای خواب دریانوردان باید به گونه‌ای قرار گیرد که جدا از دیده بانها باشد و دریانوردانی که در طول روز کار می‌کنند، با دیده بانها هم اتاقی نباشند.

۴- در حالتی که دریانوردان وظیفه درجه داران را انجام می‌دهند، نباید بیش از دو نفر در یک اتاق خواب قرار گیرند.

۵- هنگامی که امکان پذیر می‌باشد، باید توجه لازم در قبال افسر دوم مهندسی کشتی در خصوص تأمین مزیت موضوع جزء (ز) بند (۹) استاندارد ۱.۱.۳ الف، مد نظر قرار گیرد.

۶- فضایی که قفسه‌ها، تخت خوابها، کسوها و صندلیها اشغال می‌کند باید در

اندازه گیری مساحت کف اتاق منظور شود. فضاهای کوچک و نامنظم که به طور مؤثر فضایی را برای حرکت آزاد اضافه نمی نمایند و نمی توان از آنها برای استقرار اثاثیه استفاده نمود، باید مستثنی شود.

۷- تخت خوابها نباید در بیش از دو ردیف قرار گیرد. درحالتی که تخت خوابها در امتداد کنار کشتی جای گرفته است، باید فقط یک ردیف تخت خواب در جایی که یک چراغ کوچک در بالای تخت خواب تعبیه شده، وجود داشته باشد.

۸- تخت خواب پایینی در تخت خوابهای دو طبقه باید حداقل سی سانتیمتر بالاتر از کف اتاق باشد. تخت خواب بالایی باید تقریباً در وسط فاصله بین تخت خواب پایینی و سقف اتاق باشد.

۹- چهارچوب تخت و پوشش آن، باید از جنس مواد مورد تأیید، محکم و صافی تهیه شود که احتمال پوسیدگی یا رشد حشرات موذی در آن نباشد.

۱۰- اگر از چهارچوبهای لوله ای برای ساخت تخت خوابها استفاده شده باشد، باید به طور کامل بسته شده و بدون منفذ باشد تا حشرات موذی به آن نفوذ نکنند.

۱۱- هر تخت خواب باید دارای یک تشک راحت با کف هموار، شامل یک بستر فنری یا تشک فنری، باشد و مواد به کار رفته باید از جنس مواد قابل قبول بوده و مانع نفوذ حشرات موذی شود.

۱۲- هنگامی که یک تخت خواب در بالای تخت خواب دیگر قرار می گیرد، باید یک سطح ضد گرد و غبار در زیر تشک یا فنر تخت خواب بالایی قرار گیرد.

۱۳- مبلمان باید از جنس مواد محکم و صاف بوده و قابلیت پوسیدگی یا زنگ زدگی نداشته باشد.

۱۴- اتاقهای خواب باید دارای پرده یا چیزی شبیه آن برای جلوگیری از نورهای جانبی باشد.

۱۵- اتاقهای خواب باید دارای آئینه، قفسه های کوچک برای لوازم آرایش، یک تاقچه کتاب و تعداد کافی قلاب لباس باشد.



### دستورالعمل ۶. ۱. ۳ ب- سالنهای غذا خوری

- ۱- امکانات سالن غذاخوری می تواند به صورت مشترک یا مجزا باشد. تصمیم در خصوص این موضوع باید پس از مشورت با نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی و مشروط به تأیید مقام صلاحیتدار، اتخاذ شود. برای انجام این کار، باید عواملی نظیر اندازه کشتی و نیازهای متفاوت فرهنگی، مذهبی و اجتماعی دریانوردان در نظر گرفته شود.
- ۲- در جایی که امکانات مجزای سالن غذاخوری برای دریانوردان فراهم شده است، باید سالنهای غذاخوری مجزا برای افراد زیر نیز تأمین شود:
  - الف) فرمانده کشتی و افسران؛ و
  - ب) درجه داران و دریانوردان دیگر.
- ۳- در کشتیهایی غیر از کشتیهای مسافری، مساحت کف سالنهای غذا خوری نباید کمتر از یک و نیم متر مکعب برای نشستن هر نفر باشد.
- ۴- در تمامی کشتیها، سالنهای غذاخوری باید مجهز به میزها و صندلیهای مناسب، ثابت یا متحرک بوده و به اندازه کافی برای اقامت بیشترین تعداد دریانوردانی باشد که احتمالاً در هر مقطع زمانی از آنها استفاده می نمایند.
- ۵- موارد زیر باید در تمامی اوقات هنگامی که دریانوردان بر روی کشتی می باشند، در دسترس باشد:
  - الف) یک یخچال که باید در جای مناسبی قرار داده شود و ظرفیت آن برای تعداد افرادی که از سالن یا سالنهای غذاخوری استفاده می نمایند، مناسب باشد؛
  - ب) تأسیسات مربوط به تهیه نوشیدنیهای گرم؛ و
  - پ) تأسیسات آب سرد.
- ۶- در مواردی که آبدارخانهها به سالنهای غذاخوری راه ندارند، باید قفسههای کافی برای وسایل و ظروف غذاخوری و امکانات مناسب برای شست و شوی آنها تدارک دیده شود.
- ۷- سطوح میزها و صندلیها باید از جنس مواد ضد رطوبت باشد.

### دستورالعمل ۷. ۱. ۳ ب- سرویس‌های بهداشتی

- ۱- دستشویی‌ها و وان‌های حمام باید در اندازه مناسب و از مواد مورد تأیید بوده و دارای سطحی صاف باشد که قابلیت ترک خوردن، پوسته پوسته شدن و پوسیدگی نداشته باشد.
- ۲- تمامی توالت‌ها باید بر اساس یک الگوی مورد تأیید دارای مخزن بزرگ آب یا ابزارهای مناسب دیگر برای این منظور، نظیر هوا، باشد که در تمامی اوقات در دسترس بوده و به‌طور مستقل قابل کنترل باشد.
- ۳- سرویس‌های بهداشتی در نظر گرفته شده برای استفاده بیش از یک نفر، باید منطبق با شرایط زیر باشد:
  - الف) کفها باید از جنس مواد مورد تأیید بادوام و ضد رطوبت بوده و به‌طور مناسب زهکشی شود؛
  - ب) دیوارها باید از جنس فولاد یا مواد مورد تأیید دیگر بوده و تا ارتفاع حداقل بیست و سه سانتیمتر از سطح، ضد آب باشد؛
  - پ) محل سرویس‌های بهداشتی باید به اندازه کافی روشن، گرم و تهویه شده باشد؛
  - ت) توالت‌ها باید در وضع و موقعیت مناسب و مجزا از اتاقهای خواب و حمام‌ها باشد و به اتاقهای خواب یا به راهرو بین آنها به‌طور مستقیم راه نداشته باشد. در شرایطی که توالت بین دو اتاق خواب با حداکثر چهار نفر قرار دارد، این الزام اعمال نمی‌شود.
  - ث) زمانی که در یک قسمت بیش از دو توالت قرار دارد، باید به نحو مناسبی از یکدیگر جدا شود که جنبه خصوصی آنها حفظ شود.
- ۴- امکانات لباسشویی فراهم شده برای دریانوردان باید شامل موارد زیر باشد:
  - الف) ماشین‌های لباسشویی؛
  - ب) ماشین‌های خشک کن یا اتاقهای خشک کن گرم و تهویه شده؛ و
  - پ) اتو و میز اتو و موارد مشابه آنها.

دستورالعمل ۸. ۱. ۳ ب : خدمات بیمارستانی

- ۱- خدمات بیمارستانی باید به گونه‌ای طراحی شود که مراجعه و دریافت کمک‌های اولیه پزشکی را تسهیل نموده و به پیشگیری از شیوع بیماریهای عفونی کمک نماید.
- ۲- ترتیب قرارگرفتن درب ورودی، تخت خواب‌ها، روشنایی، تهویه هوا، گرمایش و سامانه (سیستم) آبرسانی باید به گونه‌ای طراحی شده باشد که آسایش ساکنین را تضمین نموده و درمان آنها را تسهیل نماید.
- ۳- تعداد تختهای مورد نیاز بیمارستان باید توسط مقام صلاحیتدار تعیین شود.
- ۴- تأسیسات بهداشتی باید منحصراً جهت استفاده ساکنین بیمارستان، و یا جزئی از آن و یا بسیار نزدیک به آن، باشد. این سرویس بهداشتی باید شامل حداقل یک توالت، یک دستشویی و یک وان یا دوش باشد.

دستورالعمل ۹. ۱. ۳ ب- امکانات دیگر

- درجایی که امکانات مجزایی برای کارکنان بخش موتورخانه جهت تعویض لباسها فراهم شده است، این امکانات باید شامل موارد زیر باشد:
- الف) خارج از محدوده ماشین آلات بوده ولی به سادگی قابل دسترسی باشد؛ و
  - ب) دارای قفسه شخصی لباس همراه با وان یا دوش یا هر دوی آنها بوده و دستشویی دارای آب گرم و سرد جاری نیز باشد.

دستورالعمل ۱۰. ۱. ۳ ب- لوازم تخت خواب، ظروف غذاخوری و شرایط دیگر

- هر عضو باید اجراء اصول زیر را مدنظر قراردهد:
- الف) لوازم خواب و ظروف غذاخوری باید توسط مالک کشتی برای تمامی دریانوردان در طول خدمت آنها در کشتی فراهم شود و دریانوردان مذکور باید در زمان مقرر توسط فرمانده کشتی و در خاتمه خدمت بر روی کشتی، موظف به بازگرداندن آنها باشند.

ب) لوازم خواب باید از کیفیت خوبی برخوردار بوده و بشقابها، فنجانها و دیگر ظروف غذاخوری باید از مواد مورد تأییدی فراهم شود که به سادگی تمیز شود؛ و پ) حوله، صابون و دستمال توالت برای تمامی دریانوردان باید توسط مالک کشتی تأمین شود.

دستورالعمل ۱۱. ۱. ۳ ب- امکانات تفریحی، ارسال نامه و ترتیبات ملاقات در کشتی

۱- امکانات و خدمات تفریحی باید به طور متناوب مورد بازبینی قرار گیرد تا تضمین شود که مناسب با تغییر نیازهای دریانوردان ناشی از تغییرات فناوری، عملیاتی و دیگر پیشرفتهای صورت گرفته در صنعت کشتیرانی، می باشد.

۲- لوازم مورد نظر برای امکانات تفریحی باید حداقل شامل یک کتابخانه و فراهم نمودن شرایطی برای نوشتن و خواندن و در جایی که امکان دارد، وسایل بازی باشد.

۳- در ارتباط با برنامه ریزی برای امکانات تفریحی، مقام صلاحیتدار باید توجه مقتضی را نسبت به تأمین یک غذا خوری اعمال نماید.

۴- همچنین باید در صورت امکان نسبت به تأمین امکانات زیر، بدون صرف هزینه برای دریانوردان، توجه مقتضی به عمل آید.

الف) یک اتاق برای کشیدن سیگار؛

ب) تماشای تلویزیون و دریافت برنامه‌های رادیویی؛

پ) نمایش فیلم به تعدادی که برای مدت زمان یک سفر دریایی کافی بوده و در فواصل متعارف تعویض شود؛

ت) تجهیزات ورزشی شامل تجهیزات پرورش اندام، بازیهای میزی و بازیهای ورقی؛

ث) درجایی که امکان دارد، امکاناتی برای شنا؛

ج) یک کتابخانه که حاوی کتابهای حرفه‌ای و کتابهای دیگر بوده و تعداد آنها

برای مدت زمان یک سفر دریایی کافی بوده و در فواصل متعارف تعویض شود؛

چ) امکاناتی برای صنایع دستی تفریحی؛

ح) تجهیزات الکترونیکی نظیر رادیو، تلویزیون، ویدئو، پنخس لوح فشرده و دی

وی دی، رایانه، نرم افزار و دستگاه ضبط و پخش صوتی؛  
خ) در صورت اقتضاء تأمین کافه‌هایی بر روی کشتی برای دریانوردان، مگر این  
که این موارد برخلاف آداب و رسوم اجتماعی، مذهبی و ملی آنها باشد؛  
د) دسترسی مناسب به ارتباطات تلفنی از کشتی به ساحل، و پست الکترونیکی و اینترنت  
در جایی که امکان داشته باشد، و دریافت هزینه مناسب در قبال استفاده از این خدمات.  
۵- هر گونه تلاشی باید صورت گیرد تا تضمین نماید که ارسال نامه دریانوردان  
تا حد ممکن سریع و مطمئن انجام می شود.  
۶- طبق قوانین یا مقررات ملی یا بین‌المللی، باید اقدامات لازم به عمل آید تا هر  
زمان که امکان داشت و عملی بود، به دریانوردان فوری این اجازه داده شود هنگامی که  
کشتی آنها در بندر پهلو گرفته است، همسران، بستگان و دوستان خود را به عنوان  
میهمان ملاقات نمایند. این اقدامات باید تدابیر امنیتی لازم را تأمین نماید.  
۷- توجه لازم نسبت به امکان اجازه به دریانوردان جهت همراه داشتن  
همسرانشان در برخی سفرهای خاص، در صورت امکان و عملی بودن این کار، باید  
مدنظر قرار گیرد. همسران مزبور باید بیمه مناسبی که حوادث و بیماری را پوشش  
می‌دهد به همراه داشته باشند، مالکان کشتی هرگونه مساعدتی را به دریانورد برای اعتبار  
بخشیدن به بیمه به عمل خواهند آورد.

#### دستورالعمل ۱۲. ۱. ۳ ب- جلوگیری از سر و صدا و ارتعاش

۱- محل اقامت و امکانات تفریحی و تهیه غذا باید تا آنجایی که امکان دارد دور  
از موتورها، اتاقهای سکان، جرتقیل‌های کابلی عرشه، تجهیزات ارتعاش، گرمایش و  
تهویه هوا و نیز دیگر ماشین آلات و دستگاههای پر سر و صدا، قرار گیرد.  
۲- در ساخت و تکمیل دیوارها، سقف‌های کاذب و طبقات میان فضاهای  
تولیدکننده صدا، باید از عایق‌های صوتی یا دیگر مواد مناسب صداگیر، همانند درهای  
عایق‌بندی شده نسبت به سر و صدا برای محوطه ماشین آلات، استفاده شود.

۳- موتورخانه و دیگر مکانهای مربوط به ماشین آلات باید در صورت امکان دارای اتاقهای کنترل مرکزی ضد صوت برای کارکنان موتورخانه باشد. مکانهای کاری، نظیر کارگاه ماشین آلات، باید تا سرحد امکان، نسبت به سرو صدای موتورخانه عایق بندی شده باشد و اقدامات دیگری نیز باید در جهت کاهش سر و صدای ناشی از کار ماشین آلات، انجام شود.

۴- محدودیتها برای سطوح سر و صدا در محیطهای کار و زندگی باید طبق دستورالعملهای بین المللی سازمان بین المللی دریاوردی در خصوص سطوح قرارگرفتن در معرض صدا، شامل آنهایی که در قانون اجرائی تحت عنوان «عوامل مربوط به محیط کاری در کارگاهها، ۲۰۰۱ میلادی (۱۳۸۰ هـ.ش)» مورد اشاره قرار گرفته اند، باشد و در جایی که امکان دارد، باید حمایت ویژه توصیه شده توسط سازمان بین المللی دریاوردی، همراه با هر گونه اصلاحیه و اسناد تکمیلی بعدی در خصوص سطوح قابل قبول سر و صدا بر روی کشتیها، مد نظر قرار گیرد. نسخه ای از اسناد قابل اجراء به زبان انگلیسی یا زبان کاری کشتی باید در کشتی حمل گردد و در دسترس دریانوردان قرار گیرد.

۵- هیچ یک از محلهای اقامت یا امکانات تفریحی یا تهیه غذا نباید در معرض ارتعاش بیش از حد قرار گیرد.

### مقرره ۳.۲- غذا و تهیه غذا

هدف: تضمین این که دریانوردان تحت شرایط کنترل شده بهداشتی به غذای با کیفیت و آب آشامیدنی، دسترسی دارند.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهای حامل پرچم آن، آب آشامیدنی و غذای با کیفیت مناسب و ارزش غذایی بالایی را ارائه می نماید که از لحاظ کمیت به طور کافی الزامات کشتی را پوشش داده و تفاوت های فرهنگی و مذهبی را نیز مد نظر قرار می دهد.

۲- دریانوردان شاغل بر روی کشتی باید در طول دوران اشتغال خود از غذای رایگان بهره مند شوند.

۳- دریانوردانی که به عنوان آشپز کشتی با مسئولیت تهیه غذا، استخدام شده‌اند باید آموزش لازم را سپری و صلاحیت کافی را برای احراز این جایگاه داشته باشند.

### استاندارد ۲. ۳ الف- غذا و تهیه غذا

۱- هر عضو باید قوانین و مقررات یا تدابیر دیگری را به منظور تأمین استانداردهای حداقل در خصوص کمیت و کیفیت غذا و آب آشامیدنی و نیز استانداردهای تهیه غذا مربوط به وعده‌های غذایی تأمین شده برای دریانوردان شاغل بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن می‌باشند، تصویب نماید و باید اقدامات آموزشی مربوط به ارتقاء آگاهی و اجرای استانداردهای موضوع این بند را نیز برعهده گیرد.

۲- هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهایی حامل پرچم آن، استانداردهای حداقل زیر را برآورده می‌نماید:

الف) با توجه به تعداد دریانوردان روی کشتی، شرایط مذهبی و رسوم فرهنگی آنها در مورد غذا و نیز طول مدت و نوع سفر دریایی، باید تأمین غذا و آب آشامیدنی آنها از لحاظ کمیت، ارزش غذایی، کیفیت و تنوع مناسب باشد.

ب) ساختار و امکانات بخش تهیه غذا باید به گونه‌ای باشد که به دریانوردان این اجازه را بدهد تا از غذای کافی، با ارزش غذایی بالا و متنوع که در شرایط بهداشتی مطلوبی تهیه و ارائه می‌شود، بهره‌مند شوند.

پ) کارکنان بخش تهیه غذا باید به نحو مطلوبی آموزش دیده یا تعالیم لازم را برای جایگاه خویش فرا گرفته باشند.

۳- مالکین کشتی باید تضمین نمایند که دریانوردان استخدام شده به عنوان آشپزهای کشتی آموزش دیده، واجد شرایط و دارای صلاحیت لازم برای احراز این جایگاه طبق الزامات مندرج در قوانین و مقررات کشور مربوط، می‌باشند.

۴- الزامات مربوط به بند (۳) این استاندارد باید شامل یک دوره آموزش تکمیلی باشد که توسط مقام صلاحیتدار تأیید یا تعیین شده است و در برگیرنده آشپزی عملی،

بهداشت فردی و غذایی، ذخیره سازی غذا، کنترل موجودی و حفاظت محیطی و ایمنی و بهداشت تهیه غذا باشد.

۵- در کشتیهایی که با تعداد نیروی انسانی کمتر از ده نفر فعالیت می کنند، به دلیل تعداد خدمه یا نوع تجارت، ممکن است از جانب مقام صلاحیتدار ملزم به همراه داشتن یک آشپز کاملاً واجد شرایط نشوند. هر شخصی که در آشپزخانه وظیفه تهیه غذا را برعهده دارد، باید آموزش دیده باشد یا در زمینه های مربوط به بهداشت فردی و غذایی و نیز ذخیره سازی و ارائه غذا بر روی کشتی، تعالیم لازم را آموخته باشد.

۶- مقام صلاحیتدار در شرایط استثنایی می تواند به آشپزی که کاملاً واجد شرایط نمی باشد، اجازه دهد تا نسبت به تهیه غذا در یک کشتی مشخص و برای مدت زمانی محدود، تا بندر نزدیک بعدی محل توقف، یا برای مدت زمانی که نباید بیشتر از یک ماه باشد، اقدام نماید، مشروط بر این که فرد مذکور که این اجازه برای وی صادر شده است، آموزش دیده باشد یا تعالیم لازم را در زمینه های مربوط به بهداشت فردی و غذایی و نیز ذخیره سازی و آماده کردن غذا بر روی کشتی، آموخته باشد.

۷- طبق رویه های مورد قبول جاری در عنوان (۵)، مقام صلاحیتدار باید توسط یا تحت نظارت فرمانده کشتی، بازرسی های مستند دائمی را با توجه به شرایط زیر انجام دهد:

الف) موجودی غذا و آب آشامیدنی؛

ب) تمامی فضاها و تجهیزات مورد استفاده برای ذخیره سازی و آماده کردن غذا

و آب آشامیدنی؛ و

پ) آشپزخانه و دیگر تجهیزات مربوط به تهیه و ارائه وعده های غذایی.

۸- هیچ دریانورد زیر هجده سال نباید به عنوان آشپز استخدام یا به کار گرفته شود.



دستورالعمل ۳.۲ ب- غذا و تهیه غذا

دستورالعمل ۳.۲.۱ ب- بازرسی، آموزش، تحقیق و انتشار

۱- مقام صلاحیتدار باید با همکاری مؤسسات و سازمانهای مرتبط دیگر، اطلاعات روزآمدی در خصوص غذا و نیز روشهای خرید، ذخیره، نگهداری، پخت و ارائه غذا را با توجهی ویژه نسبت به شرایط تهیه غذا بر روی کشتی، جمع‌آوری نماید. این اطلاعات باید به صورت رایگان یا با قیمت منطقی در دسترس تولیدکنندگان و تجار تجهیزات و مواد غذایی، فرماندهان کشتی، مهمانداران و آشپزها، و نیز سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط قرار گیرد. برای انجام این مقصود می‌توان از روش‌های مناسب تبلیغاتی نظیر کتاب‌های راهنما، بروشورها، پوسترها، نمودارها یا آگهی‌های تبلیغاتی، استفاده نمود.

۲- مقام صلاحیتدار باید توصیه‌های لازم در خصوص جلوگیری از اتلاف غذا، تسهیل رعایت استاندارد مناسب بهداشتی و نیز تضمین حداکثر رفاه ممکن در تدارکات کاری را صادر نماید.

۳- مقام صلاحیتدار باید با مؤسسات و سازمانهای مرتبط در زمینه گسترش اقلام آموزشی و اطلاعات مربوط به شیوه‌های تهیه غذا و ارائه خدمات مناسب بر روی کشتی، همکاری نماید.

۴- مقام صلاحیتدار باید همکاری نزدیکی با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط و نیز مقامات محلی یا ملی که پرسش‌هایی در خصوص بهداشت و غذا دارند، داشته باشد و در جایی که ضرورت دارد از خدمات این مقامات استفاده نماید.

دستورالعمل ۳.۲.۲ ب- آشپزهای کشتی

۱- دریانوردان فقط در صورتی به عنوان آشپزهای کشتی صلاحیت لازم را احراز می‌نمایند که دارای شرایط زیر باشند:

الف) حداقل مدت زمانی را که توسط مقام صلاحیتدار برای خدمت در دریا

تعیین شده است، سپری کرده باشند. این زمان می تواند با توجه به تجربیات یا صلاحیت های مرتبط کنونی، مورد محاسبه قرار گیرد.

ب) آزمون تعیین شده توسط مقام صلاحیتدار یا آزمونی مشابه در یک دوره مورد تأیید ویژه آموزش آshipها را سپری نموده باشد.

۲- آزمون تعیین شده می تواند به طور مستقیم توسط مقام صلاحیتدار، با توجه به وظیفه نظارتی آن، یا توسط یک آموزشگاه مورد تأیید برای آموزش آshipها، انجام شده و گواهینامه مربوط صادر گردد.

۳- مقام صلاحیتدار باید در صورت اقتضاء در خصوص شناسایی گواهینامه های مربوط به صلاحیت آshipهای کشتی، صادره توسط دیگر اعضای که این مقاله نامه یا مقاله نامه آshipهای کشتی مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ ش) (شماره ۶۹) را تصویب کرده اند یا نهاد مورد تأیید دیگر، اقدامات لازم را انجام دهد.

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

مقرره ۱. ۴ - مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل

هدف: حمایت از بهداشت دریانوردان و تضمین دسترسی فوری آنها به مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که تمامی دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، از طریق اتخاذ تدابیر مناسب برای حمایت از بهداشت آنها تحت پوشش قرار گرفته و در هنگام کار بر روی کشتی، دسترسی کافی و فوری به مراقبت درمانی را دارا می باشند.

۲- حمایت و درمان موضوع بند (۱) این مقرره، باید به طور کلی برای دریانوردان به صورت رایگان تأمین شود.

۳- هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای داخل قلمرو آن که نیاز فوری به مراقبت درمانی دارند، امکان دسترسی به امکانات درمانی در ساحل به آنها داده می شود.

۴- شرایط مورد نیاز برای حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی روی کشتی که در این مجموعه قوانین تنظیم شده است، شامل اقداماتی برای تأمین حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی دریانوردان به گونه‌ای است که تا حد امکان با امکانات در دسترس کارگران شاغل در ساحل به طور کلی قابل مقایسه باشد.

#### استاندارد ۱. ۴ الف- مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل

۱- هر عضو باید تضمین نماید که اقدامات تأمینی برای حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی، از جمله مراقبت‌های ضروری دندانپزشکی، برای دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن اتخاذ شده و این کشتیها:

الف) اجراء هرگونه مقررات عمومی برای دریانوردان درخصوص مراقبت درمانی و حمایت بهداشتی حرفه ای مرتبط با وظایف آنها و نیز مقررات ویژه مرتبط با کار بر روی کشتی را تضمین می نمایند؛

ب) تأمین حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی برای دریانوردان را به گونه‌ای که تا حد امکان با امکانات در دسترس کارگران شاغل در ساحل به طور کلی قابل مقایسه می‌باشد، تضمین می نمایند، از جمله دسترسی فوری به داروهای ضروری، امکانات و تجهیزات درمانی برای تشخیص و درمان بیماری و نیز برای تهیه گزارش و اطلاعات درمانی؛  
پ) در جایی که امکان دارد این حق را به دریانوردان می دهند که در بنادر محل توقف، بدون تأخیر به پزشک یا دندانپزشک مراجعه نمایند؛

ت) تضمین می نمایند که طبق قوانین و رویه ملی عضو، ارائه خدمات مربوط به حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی برای دریانوردان، هنگامی که بر روی کشتی قرار داشته یا در یک بندر خارجی توقف نموده اند، برای آنها رایگان باشد؛

ث) این اقدامات محدود به دریانوردان بیمار یا آسیب دیده نبوده، بلکه شامل اتخاذ تدابیر پیشگیرانه نظیر ارتقاء بهداشت و برنامه‌های آموزش بهداشت نیز می‌باشد.

۲- مقام صلاحیتدار باید فرم گزارش پزشکی استاندارد را برای استفاده فرماندهان کشتی و پرسنل پزشکی مربوط در روی کشتی و ساحل، تهیه نماید. این فرم هنگامی که

تکمیل شد باید به صورت محرمانه حفظ شده و تنها برای تسهیل درمان دریانوردان مورد استفاده قرار گیرد.

۳- هر عضو باید قوانین و مقرراتی را تصویب نماید که بر مبنای آن کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند، تدابیر لازم را در خصوص آموزش و امکانات و تجهیزات مراقبت درمانی، بیمارستان روی کشتی و نیز پرسنل پزشکی روی کشتی، تدوین نمایند.

۴- قوانین و مقررات ملی باید حداقل شرایط زیر را تأمین نماید:

الف) تمام کشتیها باید دارای یک داروخانه، تجهیزات پزشکی و یک راهنمای پزشکی باشند که مشخصات آنها توسط مقام صلاحیتدار تعیین شده و مورد بازرسی منظم قرار گیرد. الزامات ملی باید نوع کشتی، تعداد کارکنان آن و نوع، مقصد و مدت زمان سفرهای دریایی و نیز توصیه‌های ملی و بین‌المللی مرتبط با استانداردهای پزشکی را مد نظر قرار دهد؛

ب) کشتیهایی که حامل یکصد نفر یا بیشتر بوده و به‌طور معمول در سفرهای بین‌المللی بیشتر از سه روز فعالیت می‌نمایند، باید یک پزشک واجد شرایط را که مسؤول تأمین مراقبت درمانی می‌باشد، همراه داشته باشند. قوانین و مقررات ملی همچنین باید تعیین نماید که چه کشتیهای دیگری با در نظر گرفتن عواملی نظیر مدت زمان، نوع و شرایط سفر دریایی و نیز تعداد دریانوردان روی کشتی، یک پزشک را همراه خود داشته باشند؛

پ) کشتیهایی که فاقد یک پزشک می‌باشند باید حداقل یک دریانورد بر روی کشتی داشته باشند که مسؤول مراقبت درمانی و اداره امور داروها به عنوان بخشی از وظایف دائم خود باشد، یا این که حداقل دارای یک دریانورد بر روی کشتی باشند که صلاحیت لازم را برای ارائه کمک‌های اولیه پزشکی داشته باشد. افراد مسؤول مراقبت درمانی بر روی کشتی که پزشک نیستند، باید طبق الزامات مندرج در مقاله‌نامه بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هـ ش)، به گونه‌ای مناسب آموزش لازم را سپری کرده باشند. دریانوردانی که مسؤولیت ارائه کمک‌های اولیه را برعهده دارند، باید طبق الزامات

مندرج درمقاله نامه بین المللی اخیرالذکر، به گونه ای مناسب آموزش مربوط به کمک های اولیه را گذرانده باشند. قوانین و مقررات ملی باید نوع آموزش مورد تأیید را با توجه به در نظر گرفتن عواملی نظیر مدت زمان، نوع و شرایط سفر دریایی و تعداد دریانوردان روی کشتی، تعیین نماید؛ و

ت) مقام صلاحیتدار باید از طریق نظام از پیش تعیین شده، تضمین نماید که مشاوره پزشکی از طریق ارتباط رادیویی یا ماهواره ای با کشتی، از جمله مشاوره با پزشک متخصص، در تمامی ساعات شبانه روز امکان پذیر می باشد. مشاوره پزشکی، از جمله انتقال پیام های پزشکی از طریق ارتباط رادیویی و ماهواره ای بین یک کشتی و افرادی که در ساحل مشورت را ارائه می نمایند، باید برای تمامی کشتیها صرف نظر از این که حامل پرچم چه کشوری می باشد، به صورت رایگان باشد.

#### دستورالعمل ۱. ۴ ب - مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل

##### دستورالعمل ۱. ۱. ۴ ب - شرایط مراقبت درمانی

۱- هنگام تعیین سطح آموزش پزشکی مورد نیاز بر روی کشتیهای که ملزم به همراه داشتن یک پزشک نیستند، مقام صلاحیتدار باید موارد زیر را مد نظر قرار دهد:

الف) کشتیهای که به طور معمول ظرف مدت هشت ساعت امکان دستیابی به مراقبت درمانی و امکانات پزشکی با کیفیت مطلوب را دارند، باید حداقل یک دریانورد آموزش دیده در خصوص کمک های اولیه پزشکی طبق مقاله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان را در اختیار داشته باشند که بر مبنای آن آموزش، قادر باشد اقدامات فوری و مؤثری را در مواقع بروز حوادث یا بیماری احتمالی بر روی یک کشتی انجام داده و مشاوره پزشکی لازم را از طریق ارتباط رادیویی یا ماهواره ای دریافت نماید؛ و

ب) تمامی کشتیهای دیگر باید حداقل یک دریانوردی که آموزش لازم در زمینه مراقبت درمانی را طبق مقاله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت

از دریانوردان سپری کرده، از جمله آموزش عملی و آموزش فنون نجات بخش نظیر درمان وریدی، همراه داشته باشند که بر مبنای این آموزش قادر باشد به طور مؤثری در برنامه‌های هماهنگ امداد پزشکی برای کشتیها در دریا شرکت نموده و در طی مدتی که بیماران یا آسیب دیدگان ممکن است در کشتی به سر ببرند، مراقبت درمانی استاندارد و رضایت بخشی را از آنان به عمل آورد.

۲- آموزش موضوع بند (۱) این دستورالعمل باید بر مبنای محتویات جدیدترین ویراست «راهنمای بین‌المللی پزشکی برای کشتی‌ها»، «راهنمای کمکهای اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث ناشی از محموله‌های خطرناک»، «سند راهنما - راهنمای بین‌المللی آموزش دریایی» و بخش پزشکی «مجموع قوانین علائم بین‌المللی» و نیز راهنماهای ملی مشابه، باشد.

۳- افراد موضوع بند (۱) این دستورالعمل و دریانوردان دیگری که مقام صلاحیتدار تعیین می‌نماید، باید تقریباً در هر فاصله پنجساله در دوره‌هایی شرکت کنند تا ضمن حفظ دانش و مهارت خود، آن را ارتقاء داده و طبق پیشرفتهای جدید اطلاعات خود را روزآمد نمایند.

۴- داروخانه کشتی و محتویات آن، همراه با تجهیزات پزشکی و راهنمای پزشکی موجود در کشتی باید به‌طور مناسبی نگهداری شده و توسط افراد مسؤولی که مقام صلاحیتدار تعیین می‌نماید، در فواصل زمانی منظم که بیشتر از دوازده ماه نمی‌باشد، مورد بازرسی قرار گرفته و تضمین نماید که بر چسب‌ها، تاریخ‌های انقضاء و شرایط نگهداری تمامی داروها و طریقه مصرف آنها مورد بازرسی قرار گرفته و تمامی تجهیزات آن گونه که انتظار می‌رود، عمل می‌نماید. برای تأیید یا تجدید نظر در راهنمای پزشکی کشتی که در سطح ملی مورد استفاده قرار می‌گیرد، مقام صلاحیتدار باید توصیه‌های بین‌المللی موجود در این زمینه، شامل آخرین ویراست «راهنمای بین‌المللی پزشکی برای کشتی‌ها» و راهنماهای دیگر موضوع بند (۲) این دستورالعمل را مد نظر قرار دهد.

۵- در جایی که یک محموله به عنوان خطرناک طبقه بندی شده است، ولی در

آخرین ویراست «راهنمای کمک‌های اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث ناشی از محموله‌های خطرناک» وجود ندارد، اطلاعات ضروری مربوط به نوع مواد، خطرات موجود، تجهیزات حفاظت فردی مورد نیاز، روشهای پزشکی مرتبط و پادزهرهای مشخص، باید در دسترس دریانوردان باشد. هنگام حمل محموله‌های خطرناک، پادزهرهای مشخص و تجهیزات حفاظت فردی باید در کشتی موجود باشد. این اطلاعات باید با برنامه‌ها و سیاست‌های کشتی در خصوص ایمنی و بهداشت حرفه ای مندرج در مقرره (۳. ۴) و نیز مفاد مربوط در این مجموعه قوانین، ادغام شود.

۶- تمامی کشتیها باید فهرست کامل و روزآمدی را از ایستگاه‌های رادیویی داشته باشند که از طریق آنها می‌توان مشاوره پزشکی دریافت نمود و اگر مجهز به یک سامانه (سیستم) ارتباط ماهواره‌ای هستند، باید فهرست کامل ایستگاه‌های مستقر در ساحل را که از طریق آنها می‌توان مشاوره پزشکی دریافت نمود، همراه داشته باشند. دریانوردانی که مسئولیت مراقبت درمانی یا کمک‌های اولیه پزشکی بر روی کشتی را بر عهده دارند، باید تعالیم لازم برای استفاده از راهنمای پزشکی کشتی و نیز بخش پزشکی آخرین ویراست «مجموعه قوانین علائم بین‌المللی» را آموخته باشند تا قادر باشند نوع اطلاعات مورد نیازی که توسط پزشک مورد مشاوره ارائه می‌شود را همراه با توصیه‌های دریافتی، درک نمایند.

#### دستورالعمل ۲. ۱. ۴ ب- فرم گزارش پزشکی

فرم استاندارد گزارش پزشکی مورد نیاز برای دریانوردان طبق بخش «الف» این مجموعه قوانین، باید به گونه‌ای طراحی شود که تبادل اطلاعات پزشکی و دیگر اطلاعات مربوط به هر یک از دریانوردان را در مواقع بیماری یا آسیب دیدگی میان کشتی و ساحل، تسهیل نماید.

#### دستورالعمل ۳. ۱. ۴ ب- مراقبت درمانی در ساحل

۱- امکانات پزشکی مستقر در ساحل برای درمان دریانوردان باید برای انجام

مقاصد مورد نظر کافی باشد. پزشکان، دندانپزشکان و دیگر پرسنل پزشکی، باید به نحو مناسبی صلاحیت لازم را احراز کرده باشند.

۲- تدابیر لازم باید انجام گیرد تا تضمین نماید که دریانوردان در هنگام توقف در بندر به موارد زیر دسترسی دارند:

الف) درمان سرپایی برای بیماری و آسیب دیدگی؛

ب) بستری شدن در بیمارستان در مواقع لزوم؛ و

پ) امکانات مربوط به معالجه دندانها، به ویژه در مواقع اضطراری.

۳- تدابیر لازم باید در خصوص تسهیل درمان دریانوردانی که از بیماری رنج می‌برند، صورت گیرد. به ویژه، دریانوردان باید بدون هیچ مشکلی و صرف نظر از این که چه ملیت یا عقیده مذهبی دارند، فوری در درمانگاه‌ها یا بیمارستان‌های واقع در ساحل، پذیرش شوند و نیز در جایی که امکان دارد، باید تدابیر لازم اتخاذ شده تا در صورت لزوم تضمین نماید امکانات پزشکی به منظور تکمیل دوره درمانی در اختیار آنها می‌باشد.

#### دستورالعمل ۴. ۱. ۴ ب- امداد پزشکی به کشتیهای دیگر و همکاری بین‌المللی

۱- هر عضو باید توجه مقتضی را نسبت به مشارکت در همکاری بین‌المللی در زمینه امداد، برنامه‌ها و تحقیق پیرامون حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی، اعمال نماید. این همکاری باید موارد زیر را پوشش دهد:

الف) گسترش و هماهنگی تلاش‌های تجسسی و عملیات نجات و تدارک انتقال و کمکهای فوری پزشکی در دریا برای بیماران یا آسیب دیدگان روی یک کشتی از طریق بهره‌گیری از روش‌هایی نظیر سامانه‌های (سیستم‌های) منظم ارائه گزارش در خصوص وضعیت کشتی، مراکز هماهنگی عملیات نجات و خدمات بالگرد (هلیکوپتر) اورژانس، که طبق مقاله‌نامه بین‌المللی نجات وجست‌وجوی دریایی مصوب ۱۹۷۹ میلادی (۱۳۵۸ هـ.ش) (نسخه اصلاح شده) و نیز «راهنمای بین‌المللی جست‌وجو و نجات هوایی و دریایی» می‌باشند؛



- ب) استفاده بهینه از تمامی کشتیهایی که دارای پزشک می باشند و نیز کشتیهای مستقر در دریا که می توانند امکانات بیمارستانی و عملیات نجات را تأمین نمایند؛
- پ) تهیه و حفظ فهرست بین‌المللی از پزشکان و امکانات مراقبت درمانی موجود در سراسر دنیا که مراقبت‌های درمانی فوری را برای دریانوردان تأمین می‌نماید؛
- ت) پیاده کردن دریانوردان در ساحل به منظور مداوای فوری؛
- ث) بازگرداندن دریانوردانی که در خارج بستری شده اند به وطن به محض امکان پذیر بودن آن، طبق نظر پزشکان مسؤول در این امر که میل و نیاز دریانوردان را نیز مد نظر قرار می‌دهند؛
- ج) تدارک کمک‌های شخصی برای دریانوردان در طول دوران بازگرداندن آنها به وطن، طبق نظر پزشکان مسؤول در این امر که میل و نیاز دریانوردان را نیز مد نظر قرار می‌دهند؛
- چ) تلاش جهت ایجاد مراکز بهداشتی برای دریانوردان که وظایف زیر را بر عهده خواهند داشت:
- (۱) انجام تحقیقات در خصوص وضعیت بهداشتی، درمان پزشکی و مراقبت درمانی پیشگیرانه برای دریانوردان؛ و
- (۲) تربیت کارکنان خدمات بهداشتی و پزشکی برای طب دریایی.
- ح) گردآوری و ارزیابی آمارهای مربوط به حوادث ناشی از کار، بیماری‌ها و مرگ و میر دریانوردان و نیز ادغام و هماهنگ نمودن آنها در نظام ملی آمارهای مربوط به حوادث ناشی از کار و بیماری‌های مربوط به گروه‌های دیگر کارگران؛
- خ) سازماندهی مبادلات بین‌المللی در خصوص اطلاعات فنی، پرسنل و مواد آموزشی، همراه با دوره‌های آموزشی، هم‌اندیشی‌ها (سمینارها) و گروه‌های کاری بین‌المللی؛
- د) تأمین خدمات ویژه پزشکی و بهداشتی درمانی و پیشگیرانه برای تمامی دریانوردان در بندر، یا فراهم نمودن خدمات توانبخشی، پزشکی و بهداشتی عمومی برای آنان؛
- ذ) تدارک بازگرداندن پیکر یا خاکستر دریانوردانی که فوت نموده اند به وطن به

محض امکان پذیر بودن آن، طبق نظر بازماندگان نزدیک آنها.  
۲- همکاری بین‌المللی در زمینه حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی برای دریانوردان، باید بر مبنای موافقتنامه‌های دو جانبه یا چند جانبه یا تبادل نظر میان اعضاء انجام گیرد.

#### دستور العمل ۱,۵. ۴ ب افراد تحت تکفل دریانورد

هر عضو باید تا زمان توسعه خدمات مراقبت درمانی که در حیطه شمول خود، در بردارنده کارگران به طور کلی، و افراد تحت تکفل آنها در صورت نبودن چنین خدماتی می‌باشد، اقداماتی را اتخاذ نماید تا مراقبت درمانی کافی و مناسب از افراد تحت تکفل دریانورد را که در سرزمین آن سکونت دارند، تضمین نماید و اقدامات اتخاذ شده برای این منظور را به اطلاع دفتر سازمان بین‌المللی کار برساند.

#### مقرره ۲. ۴ - مسؤلیت مالکین کشتی

هدف: تضمین این که دریانوردان در قبال پیامدهای مالی ناشی از بیماری، آسیب دیدگی یا فوت مرتبط با استخدام آنها، مورد حمایت قرار می‌گیرند.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که طبق این مجموعه قوانین، تدابیر لازم در کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند، اتخاذ شده تا در قبال دریانوردان شاغل بر روی کشتیها، این حق فراهم شود که از کمک و پشتیبانی مادی مالک کشتی با توجه به عواقب مالی بیماری، آسیب دیدگی یا مرگ اتفاقی در حین انجام وظیفه، بر مبنای قرارداد کار دریانوردان یا ناشی از اشتغال آنها تحت چنین قراردادی، برخوردار باشند.

۲- این مقرره، هر گونه راه‌های قانونی دیگری که دریانورد می‌تواند به آنها متوسل شود را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

#### استاندارد ۲. ۴ الف - مسؤلیت مالکین کشتی

۱- هر عضو باید قوانین و مقرراتی را تصویب نماید که مالکین کشتیهایی حامل پرچم آن را ملزم می‌نماید تا مسؤلیت حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی تمامی دریانوردان شاغل بر روی کشتیها را طبق استانداردهای حداقل زیر، برعهده گیرند:

الف) مالکین کشتی باید مسؤولیت کلیه هزینه‌های دریانوردان شاغل بر روی کشتی خود را در خصوص بیماری و آسیب دیدگی که بین تاریخ آغاز به کار و تاریخ مربوط به بازگرداندن آنها به وطن یا ناشی از اشتغال آنها بین آن تاریخ‌ها می‌باشد، تقبل نمایند.

ب) مالکین کشتی باید تأمین مالی لازم به منظور تضمین پرداخت غرامت در مواقع بروز مرگ یا از کارافتادگی بلند مدت دریانوردان به علت اتفاق، بیماری یا آسیب دیدگی حرفه ای را همان گونه که در قوانین ملی، قراردادکار دریانوردان یا توافق‌های جمعی مورد اشاره قرار گرفته است، فراهم نمایند.

پ) مالکین کشتی باید مسؤولیت پرداخت هزینه‌های مراقبت درمانی، شامل درمان پزشکی و تأمین داروهای مورد نیاز و وسایل درمانی و نیز غذا و جای خواب دریانورد بیمار یا آسیب دیده را در فاصله باقیمانده تا وطن یا تا زمانی که فرد بیمار یا ناتوان وضعیت با ثباتی کسب نماید، برعهده گیرند.

ت) مالکین کشتی باید مسؤولیت پرداخت هزینه‌های مربوط به خاک سپاری را در صورت وقوع مرگ بر روی کشتی یا ساحل در حین انجام وظیفه، تقبل نمایند.

۲- قوانین یا مقررات ملی می‌تواند مسؤولیت مالک کشتی جهت پرداخت هزینه مراقبت درمانی و نیز غذا و جای خواب را برای مدتی که نباید کمتر از شانزده هفته از زمان آسیب دیدگی یا شروع بیماری باشد، محدود نماید.

۳- در صورتی که بیماری یا آسیب دیدگی منجر به ناتوانی در انجام کار شود، صاحب کشتی باید مسؤولیت‌های زیر را تقبل نماید:

الف) پرداخت کامل دستمزد تا زمانی که دریانوردان بیمار یا آسیب دیده بر روی کشتی قرار داشته یا تا زمانی که طبق این مقاوله‌نامه به وطن خود بازگردانده شوند؛ و

ب) پرداخت کل یا بخشی از دستمزد تعیین شده توسط قوانین یا مقررات ملی یا آن گونه که در توافق‌های جمعی لحاظ شده است، از زمان بازگرداندن دریانوردان به وطن یا پیاده کردن آنها در ساحل تا زمان بهبودی آنها و یا (اگر زودتر باشد) تا زمانی که بر مبنای قوانین عضو مربوط مستحق دریافت مزایای نقدی می‌باشند.

۴- قوانین یا مقررات ملی می‌تواند مسؤولیت مالک کشتی در قبال پرداخت کل

یا بخشی از دستمزد دریانوردی که دیگر بر روی کشتی نیست را برای مدتی که نباید کمتر از شانزده هفته از زمان آسیب دیدگی یا شروع بیماری باشد، محدود کند.

۵- قوانین یا مقررات ملی می تواند مسئولیت مالک کشتی را در موارد زیر مستثنی نماید:

الف) مصدومیتی که ناشی از خدمت در کشتی نمی باشد؛

ب) مصدومیت یا بیماری ناشی از سوء رفتار عمدی دریانورد بیمار، مصدوم یا فوت شده؛

پ) ناتوانی یا بیماری که عمداً در هنگام عقد قرارداد کار پنهان نگهداشته شده است. ۶- قوانین یا مقررات ملی می تواند مالک کشتی را از مسئولیت پرداخت هزینه مراقبت درمانی و نیز هزینه های تدفین و غذا و جای خواب دریانورد در صورتی که مقامات دولتی چنین هزینه هایی را تقبل نموده باشند، معاف نماید.

۷- مالکین کشتی یا نمایندگان آنها باید تدابیر لازم برای حفظ اموال برجای مانده از دریانوردان بیمار، مصدوم یا متوفی بر روی کشتی را انجام داده و این اموال را به آنها یا بازماندگان شان تحویل نمایند.

#### دستورالعمل ۲. ۴ ب- مسئولیت مالکین کشتی

۱- پرداخت کامل دستمزد موضوع جزء (الف) بند (۳) استاندارد ۲. ۴ الف، می تواند به استثناء پاداش ها باشد.

۲- قوانین یا مقررات ملی می تواند تصریح نماید از زمانی که دریانورد، مزایای درمانی را بر مبنای یک طرح بیمه اجباری بیماری، بیمه اجباری حوادث یا غرامت کارگران در قبال حوادث دریافت می نماید، مسئولیت مالک کشتی برای پرداخت هزینه های دریانورد بیمار یا مصدوم، خاتمه می یابد.

۳- قوانین یا مقررات ملی می تواند تصریح نماید که هزینه های پرداخت تدفین توسط مالک کشتی، در شرایطی که این هزینه ها با توجه به قوانین و مقررات مربوط به

بیمه اجتماعی یا غرامت کارگران قابل پرداخت می باشد، باید توسط مؤسسه بیمه به مالک کشتی بازپرداخت شود.

#### مقرره ۳. ۴ - حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

هدف: تضمین این که محیط کار دریانوردان بر روی کشتی، ایمنی و بهداشت حرفه ای را ارتقاء می دهد.

- ۱- هر کشور باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن دارای حمایت بهداشتی حرفه ای می باشند و در یک محیط بهداشتی و ایمن، بر روی کشتی کار و زندگی کرده و آموزش لازم را سپری می نمایند.
- ۲- هر عضو پس از مشورت با سازمانهای نماینده دریانوردان و مالکین کشتی، باید دستورالعمل های ملی را برای مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند، توسعه و ترویج نماید و استانداردها، دستورالعمل ها و مجموعه قوانین حاکم را که از جانب سازمانهای بین المللی، دستگاههای اجرائی ملی و سازمانهای صنعت دریایی توصیه شده است، مدنظر قرار دهد.
- ۳- هر عضو باید قوانین و مقررات و تدابیر دیگری را تصویب نماید که به موضوعات تعیین شده در این مجموعه با در نظر گرفتن اسناد مرتبط بین المللی می پردازد و استانداردهایی را برای حمایت ایمنی و بهداشتی حرفه ای و پیشگیری از حوادث بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند، تنظیم می نماید.

#### استاندارد ۳. ۴ الف - حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

- ۱- قوانین و مقررات و تدابیر دیگری که طبق بند (۳) مقرره ۳. ۴، مورد تصویب قرار می گیرد، باید شامل موارد زیر باشد:  
الف) تصویب و نیز ارتقاء و اجراء مؤثر برنامه ها و سیاست های ایمنی و بهداشتی حرفه ای بر روی کشتیهایی که حامل پرچم عضو مربوط می باشد، از جمله ارزیابی خطر همراه با آموزش و تعلیم دریانوردان؛

ب) اقدامات احتیاطی مناسب به منظور پیشگیری از مصدومیتها، بیماریها و حوادث حرفه‌ای روی کشتی، شامل اتخاذ تدابیری مناسب برای کاهش و جلوگیری از خطرات ناشی از قرارگرفتن در معرض سطوح مضر عوامل محیطی و شیمیایی، و نیز خطر بیماری یا مصدومیتی که ممکن است ناشی از به‌کارگیری تجهیزات و ماشین آلات روی کشتیها باشد؛

پ) برنامه‌های روی کشتی برای پیشگیری از مصدومیتها، بیماریها و حوادث حرفه‌ای و نیز برای بهبود مستمر در حمایت از ایمنی و بهداشت حرفه‌ای که مستلزم مشارکت نمایندگان دریانوردان و تمامی افراد مرتبط دیگر در اجراء آنها است، با در نظر گرفتن تدابیر پیشگیرانه‌ای که شامل کنترل طراحی و مهندسی، جایگزینی فرآیندها و روشهایی برای وظایف جمعی و انفرادی و نیز استفاده از تجهیزات حفاظت فردی می‌باشد؛ و

ت) شرایطی برای بازرسی، تهیه گزارش و اصلاح شرایط ناامن و نیز تحقیق و تهیه گزارش در خصوص حوادث حرفه‌ای بر روی کشتی.

۲- مفاد موضوع بند (۱) این استاندارد، باید:

الف) اسناد بین‌المللی مرتبط با حمایت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای را در کل و با خطرات مشخص، مد نظر قرار داده و به تمامی موضوعات مربوط دیگر در خصوص جلوگیری از بیماریها، مصدومیتها و حوادث حرفه‌ای که ممکن است در زمینه کار دریانوردان قابل اجرا باشد، به ویژه آنهایی که درکار دریایی مشخص شده‌اند، پردازد.

ب) به منظور رعایت استانداردهای قابل اجراء و نیز سیاستها و برنامه‌های ایمنی و بهداشت حرفه‌ای کشتی که توجه ویژه‌ای را نسبت به ایمنی و بهداشت دریانوردان زیر هجده سال معطوف می‌دارد، به وضوح وظایف مالکین کشتی، دریانوردان و دیگر افراد مربوط را تعیین نماید.

پ) وظایف فرمانده کشتی یا فردی که از جانب وی منصوب شده، یا هر دو را به منظور برعهده گرفتن مسئولیت خاص مربوط به اجراء و موافقت با برنامه‌ها و سیاستهای ایمنی و بهداشت حرفه‌ای کشتی تعیین نماید؛ و

ت) اختیار دریانوردانی که به منظور حضور در جلسات کمیته ایمنی کشتی، به عنوان نمایندگان ایمنی کشتی انتخاب یا منصوب شده اند را تعیین نماید.

۳- قوانین و مقررات و تدابیر دیگر موضوع بند (۳) مقرر ۳، ۴، باید به صورت منظم با مشورت نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، مورد بررسی قرار گرفته و در صورت لزوم، با توجه به تغییرات صورت گرفته در تحقیقات و فناوری به منظور تسهیل بهبود مستمر در برنامه‌ها و سیاستهای ایمنی و بهداشت حرفه‌ای، مورد تجدید نظر قرار گیرد و یک محیط کاری امن را برای دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم عضو مربوط، فراهم نماید.

۴- موافقت با الزامات مندرج در اسناد بین‌المللی حاکم در خصوص سطوح مجاز قرار گرفتن در معرض خطرات محل کار و نیز توسعه و اجراء برنامه‌ها و سیاستهای ایمنی و بهداشت حرفه‌ای در کشتیها، باید به عنوان الزامات مورد نیاز این مقوله‌نامه مد نظر قرار گیرد.

۵- مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که :

الف) بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار، با توجه به نظرات ارائه شده از جانب سازمان بین‌المللی کار در خصوص تهیه گزارش و ثبت بیماریها و حوادث ناشی از کار، به نحو مناسبی گزارش شوند.

ب) آمارهای جامعی از چنین حوادث و بیماری‌هایی ثبت، تحلیل و انتشار یافته و در جای مناسب، از طریق تحقیق در گرایش‌های کلی و نیز خطرات تعیین شده، پیگیری‌های لازم انجام شود؛ و

پ) حوادث ناشی از کار مورد رسیدگی قرار گرفته‌اند.

۶- تهیه گزارش و رسیدگی به موضوعات ایمنی و بهداشت حرفه‌ای باید به گونه‌ای تنظیم شود که حفظ اطلاعات شخصی دریانوردان را تضمین نماید و نقطه نظرات ارائه شده از جانب سازمان بین‌المللی کار در این خصوص را نیز مدنظر قرار دهد.

۷- مقام صلاحیتدار باید از طریق اتخاذ تدابیر مناسب در خصوص جلب توجه تمامی دریانوردان نسبت به اطلاعات مربوط به خطرات خاص روی کشتیها، به عنوان

بسته

مثال از طریق نصب اطلاعیه‌های رسمی حاوی دستور عملهای مربوط، با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی همکاری نماید.

۸- مقام صلاحیتدار باید اطمینان یابد که مالکین کشتی برای انجام ارزیابی مربوط به مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای، به اطلاعات آماری مربوط به کشتیهای خود و نیز آمار کلی تهیه شده توسط مقام صلاحیتدار، رجوع می نمایند.

دستورالعمل ۳. ۴ ب- حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

دستورالعمل ۳. ۱. ۴ ب- مفاد مربوط به بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار

۱- مفاد مقرر به موجب استاندارد ۳. ۴ الف، باید اصول کاری سازمان بین‌المللی کار تحت عنوان «پیشگیری از حوادث بر روی کشتی در دریا و بندر» مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ.ش) و نسخه‌های بعدی و دیگر استانداردهای مربوط سازمان بین‌المللی کار و اصول کاری، دستورالعملها و استانداردهای بین‌المللی دیگر راجع به حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه ای را مد نظر قرار دهد، از جمله هرگونه سطوح قرارگرفتن در معرض حوادثی را که ممکن است آنها تعیین نمایند.

۲- مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که دستورالعملهای ملی برای مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای، به‌طور خاص موارد زیر را در برمی گیرد:  
الف) مفاد کلی و اساسی؛

ب) مشخصات ساخت کشتیها، از جمله شیوه‌های دسترسی و خطرات مربوط به آزیست (پنبه نسوز)؛

پ) ماشین آلات؛

ت) اثرات دمای بسیار بالا یا بسیار پایین در سطوحی از آب که دریانوردان با آن در ارتباط می باشند؛

ث) اثرات سر و صدا در محیط کار و محل اقامت روی کشتی؛

ج) اثرات ارتعاش در محیط کار و محل اقامت روی کشتی؛

چ) اثرات عوامل محیطی، به‌غیر از موارد موضوع جزءهای (ث) و (ج) فوق در



محیط کار و محل اقامت بر روی کشتی، از جمله استعمال دخانیات؛

ح) تدابیر ایمنی خاص بر روی و زیر عرشه؛

خ) تجهیزات بارگیری و تخلیه؛

د) جلوگیری از آتش سوزی و اطفاء حریق؛

ذ) لنگرها، زنجیرها و طنابها؛

ر) محموله‌های خطرناک و وزنه تعادل کشتی؛

ز) تجهیزات حفاظت فردی دریانوردان؛

ژ) کار در فضاهاى بسته؛

س) اثرات ذهنی و جسمی خستگی مفرط؛

ش) اثرات اعتیاد به الکل و مواد مخدر؛

ص) پیشگیری و حفاظت در مقابل بیماری ایدز و ویروس اچ آی وی؛

ض) واکنش در موارد اضطراری و حادثه.

۳- برآورد خطرات و کاهش قرار گرفتن در معرض موضوعات موضوع بند (۲)

این دستورالعمل، باید اثرات جسمی بهداشت حرفه‌ای را مدنظر قرار دهد که شامل جابه‌جایی دستی بارها، سر و صدا و ارتعاش، اثرات شیمیایی و بیولوژیکی بهداشت حرفه‌ای، اثرات ذهنی بهداشت حرفه‌ای، اثرات ذهنی و جسمی خستگی مفرط و حوادث ناشی از کار می‌باشد. تدابیر لازم باید اصل پیشگیری را که براساس آن، مبارزه با خطر از منشأ آن، سازگاری و انطباق کار با فرد، به ویژه در مورد طراحی محل‌های کار، و جایگزینی مواد بی‌خطر یا کم‌خطر به جای مواد خطرناک از میان دیگر موارد نسبت به تجهیزات حفاظت فردی دریانوردان، دارای اولویت می‌باشند، مورد توجه قرار دهند.

۴- علاوه بر این، مقام صلاحیت‌دار باید تضمین نماید که موارد مربوط به ایمنی و

بهداشت مد نظر قرار گرفته و به ویژه در زمینه‌های زیر رعایت می‌شود:

الف) واکنش در موارد اضطراری و حادثه؛

ب) اثرات اعتیاد به الکل و مواد مخدر؛ و

پ) پیشگیری و حفاظت در برابر بیماری ایدز و ویروس اچ آی وی.

### دستورالعمل ۲. ۳. ۴ ب- قرار گرفتن در معرض سر و صدا

۱- مقام صلاحیتدار باید از طریق برقراری ارتباط با نهادهای صلاحیتدار بین‌المللی و نیز نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین مربوط، به‌طور مداوم مسأله سر و صدا بر روی کشتیها را تا جایی که امکان دارد، با هدف بهبود حمایت از دریانوردان در قبال اثرات زیانبار قرار گرفتن در معرض سر و صدا، بررسی نماید.

۲- بررسی موضوع بند (۱) این دستورالعمل باید اثرات زیانباری را که قرارگرفتن در معرض سر و صدای بیش از حد بر روی شنوایی، سلامتی و آسایش دریانوردان می‌گذارد، مد نظر قراردادده و تدابیری را برای کاهش سر و صدای روی کشتی به منظور حمایت از دریانوردان اتخاذ یا توصیه نماید. تدابیر مورد نظر باید شامل موارد زیر باشد:

الف) آموزش دریانوردان در مورد خطرات مربوط به شنوایی و سلامتی آنها که ناشی از قرارگرفتن در معرض سر و صدای با سطوح بالا و به مدت طولانی می‌باشد و نیز آموزش در خصوص چگونگی استفاده مناسب از وسایل و تجهیزات حفاظت در برابر سرو صدا؛

ب) تأمین تجهیزات حفاظت شنوایی مورد تأیید برای دریانوردان در صورت لزوم؛ و

پ) سنجش خطر و کاهش سطوح قرارگرفتن در معرض سر و صدا در تمامی محل‌های اقامت، تفریح و تأسیسات تهیه غذا و نیز موتورخانه و دیگر فضاهای متعلق به ماشین آلات.

### دستورالعمل ۳. ۳. ۴ ب- قرارگرفتن در معرض ارتعاش

۱- مقام صلاحیتدار با همکاری و ارتباط با نهادهای صلاحیتدار بین‌المللی و نیز نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، و در صورت اقتضاء با در نظر گرفتن استانداردهای بین‌المللی مرتبط باید با هدف بهبود حمایت از

دریانوردان تا حد امکان در برابر اثرات زیانبار ارتعاش، اقدام به بررسی مستمر مشکلات مربوط به ارتعاش بر روی کشتیها نمایند.

۲- بررسی موضوع بند (۱) این دستور العمل باید تأثیر قرار گرفتن در معرض ارتعاش بیش از حد را بر روی سلامتی و آسایش دریانوردان، مد نظر قراردادده و تدابیری را برای کاهش ارتعاش بر روی کشتی به منظور حمایت از دریانوردان اتخاذ یا توصیه نماید. تدابیر مورد نظر باید شامل موارد زیر باشد:

الف) آموزش دریانوردان در مورد خطرات مربوط به سلامتی آنها که ناشی از قرارگرفتن در معرض ارتعاش به مدت طولانی می باشد؛

ب) تأمین تجهیزات حفاظت فردی مورد تأیید برای دریانوردان در صورت لزوم؛ و  
پ) سنجش خطر و کاهش قرار گرفتن در معرض ارتعاش در تمامی محلهای اقامت، تفریح و تأسیسات تهیه غذا از طریق تصویب تدابیری طبق رهنمود ارائه شده در اصول کاری سازمان بین‌المللی دریانوردی تحت عنوان «عوامل محیطی در محیط کار» مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی، (۱۳۸۰ هـ.ش) و هرگونه نسخه تجدید نظر شده بعدی آن، با در نظر گرفتن تفاوتی که بین قرارگرفتن در معرض ارتعاش در محیطهای فوق‌الذکر و در محیط کار، وجود دارد.

#### دستور العمل ۴. ۳. ۴ ب- تعهدات مالکین کشتی

۱- هرگونه تعهدی که در خصوص تأمین تجهیزات حفاظتی یا دیگر وسایل پیشگیری از حادثه، برعهده مالک کشتی می باشد، باید به‌طور کلی همراه با مقرراتی باشد که دریانوردان را ملزم به استفاده از این تجهیزات و نیز رعایت تدابیر مربوط به پیشگیری از حادثه و حفظ سلامت آنها می نماید.

۲- همچنین توجه لازم باید به مواد (۷) و (۱۱) مقاله‌نامه حفاظ ماشین آلات مصوب ۱۹۶۳ میلادی (۱۳۴۲ هـ.ش) (شماره ۱۱۹) و مفاد مشابه در توصیه نامه حفاظ ماشین آلات مصوب ۱۹۶۳ میلادی (شماره ۱۱۸) معمول گردد که بر مبنای آن، تعهد به

تضمین این الزام که ماشین آلات مورد استفاده به نحو مطلوبی دارای حفاظ می باشند و استفاده از آنها بدون حفاظ مناسب ممنوع است، بر عهده کارفرما می باشد. این در حالی است که کارگران متعهد هستند از ماشین آلاتی که حفاظ آنها در جای خود قرار ندارند، استفاده نکنند و حفاظهای تأمین شده را نیز از جای خود خارج ننمایند.

#### دستورالعمل ۳.۴ ب - تهیه گزارش و جمع آوری آمار

۱- تمامی بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار باید گزارش شود، به طوری که بتوان آنها را مورد رسیدگی قرار داده و با در نظر گرفتن لزوم حفاظت از اطلاعات شخصی دریاوردان مربوط، آنها را حفظ، تحلیل و منتشر نمود. گزارشها نباید محدود به مرگ و میرها و حوادث روی کشتی باشد.

۲- آمارهای موضوع بند (۱) این دستورالعمل باید شامل تعداد، ویژگی، علل و پیامدهای بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار باشد و در صورت امکان به وضوح بخش وقوع حادثه بر روی کشتی و نوع حادثه را، اعم از این که در کشتی اتفاق افتاده یا در بندر، مورد اشاره قرار دهد.

۳- هر عضو برای ثبت حوادث مربوط به دریاوردان، باید توجه مقتضی را نسبت به هر گونه الگو یا نظام بین المللی که ممکن است توسط سازمان بین المللی کار وضع شده باشد معمول دارد.

#### دستورالعمل ۳.۴ ب - تحقیقات

۱- مقام صلاحیتدار باید در خصوص دلایل و شرایط بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار که منجر به فوت یا صدمات شدید جسمی شده و نیز موارد دیگری که در قوانین یا مقررات ملی تعیین شده است، تحقیقات لازم را به عمل آورد.

۲- توجه لازم باید از جمله به موارد زیر به عنوان موضوع تحقیقات معمول گردد:

الف) محیط کاری، نظیر سطوح زمین محل کار، چیدمان ماشین آلات، راههای

ورودی، روشنایی و روشهای کاری؛

- ب) وقوع بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار در گروههای سنی مختلف؛  
پ) مشکلات خاص جسمانی یا روانی ناشی از شرایط کار بر روی کشتی؛  
ت) مشکلات ناشی از فشار روحی بر روی کشتی، به ویژه در نتیجه افزایش حجم کاری؛  
ث) مشکلات ناشی و متأثر از پیشرفتهای فنی و تأثیر آنها بر ترکیب خدمه؛ و  
ج) مشکلات ناشی از هر گونه قصور انسانی.

#### دستورالعمل ۷. ۳. ۴ ب- حمایت ملی و برنامه‌های پیشگیری

- ۱- برای ایجاد یک مبنای با ثبات جهت ارتقاء حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و نیز پیشگیری از بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار که ناشی از خطرات خاص کار دریایی می‌باشد، باید تحقیقاتی درخصوص روندهای کلی و خطرات مزبور که آمار نشانگر آن است، انجام شود.
- ۲- اجراء برنامه‌های مربوط به پیشگیری و حمایت برای ارتقاء ایمنی و بهداشت حرفه‌ای باید به گونه‌ای سازماندهی شود که مقام صلاحیتدار، مالکین کشتیها و دریانوردان یا نمایندگان آنها و نیز نهادهای مناسب دیگر، از جمله از طریق شیوه‌هایی نظیر جلسات تبادل اطلاعات، تهیه دستورالعملهایی بر روی کشتی در خصوص حداکثر سطوح قرار گرفتن در معرض عوامل مضر احتمالی محیط کار و نیز خطرات دیگر یا نتایج حاصله از یک فرآیند نظام مند ارزیابی خطر بتوانند نقش فعالی را در آن ایفا نمایند. به ویژه، باید کار گروه‌های مشترک ملی یا محلی در خصوص حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث، یا گروه‌های خاص کاری یا کار گروه‌های مستقر بر روی کشتی، ایجاد شود به طوری که سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط در آنها حضور داشته باشند.
- ۳- در جایی که چنین فعالیتهایی در سطح شرکت انجام می‌گیرد، نمایندگی دریانوردان در هر کار گروه ایمنی بر روی کشتی که مالک کشتی آن را اعزام نموده است، باید مد نظر قرار گیرد.

دستورالعمل ۸. ۳. ۴ ب\_ محتوی برنامه‌های پیشگیری و حمایت

- ۱- توجه لازم باید از جمله نسبت به موارد زیر درخصوص وظایف کارگروه‌ها و نهادهای دیگر موضوع بند (۲) دستورالعمل ۷. ۳. ۴ ب، معمول شود:
  - الف) تهیه دستورالعملها و سیاستهای ملی برای نظامهای مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای و نیز برای قوانین، مقررات و کتابهای راهنمای پیشگیری از حوادث؛
  - ب) سازماندهی برنامه‌ها و آموزشهای مربوط به ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث؛
  - پ) سازماندهی تبلیغات درخصوص ایمنی و بهداشت حرفه ای و پیشگیری از حوادث، شامل فیلمها، پوسترها، اعلامیه‌ها و بروشورها؛
  - ت) توزیع بروشورها و اطلاعات مربوط به ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث به نحوی که در اختیار دریانوردان شاغل بر روی کشتی قرار گیرد.
- ۲- مفاد یا توصیه‌های مرتبط که توسط سازمان‌ها یا مقامات ملی مربوط یا سازمانهای بین‌المللی تصویب شده است، باید توسط افرادی که متون مربوط به حفاظت از بهداشت حرفه‌ای و نیز تدابیر یا رویه‌های توصیه شده درخصوص پیشگیری از حوادث را تهیه می نمایند، مدنظر قرارگیرد.
- ۳- در تدوین برنامه‌های حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و پیشگیری از حوادث، هر عضو باید توجه مقتضی را نسبت به هر گونه ضوابط حرفه‌ای مربوط به ایمنی و بهداشت دریانوردان که توسط سازمان بین‌المللی کار به چاپ رسیده است، معمول نماید.

دستورالعمل ۹. ۳. ۴ ب\_ آموزش در زمینه حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و

پیشگیری از حوادث ناشی از کار

- ۱- برنامه آموزشی موضوع جزء (الف) بند (۱) استاندارد ۳. ۴ الف، باید متناسب با تحولات صورت گرفته در نوع و اندازه کشتیها و تجهیزات آنها و نیز تغییرات صورت

گرفته در عادات نیروی کار، ملیت، زبان و ساختار کار بر روی کشتیها، به طور متناوب مورد بازنگری و تجدید نظر قرار گیرد.

۲- برای حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و پیشگیری از حوادث، باید تبلیغات مستمری وجود داشته باشد. این تبلیغات می تواند به صورتهای زیر انجام شود:  
الف) اقلام آموزشی سمعی و بصری، نظیر فیلم، برای استفاده در مراکز آموزش حرفه ای دریانوردان و در صورت امکان، نمایش بر روی کشتیها؛

ب) نمایش پوسترها بر روی کشتیها؛

پ) چاپ در نشریات ادواری مورد مطالعه دریانوردان به صورت مقالاتی درخصوص خطرات کار دریایی و حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و تدابیر مربوط پیشگیری از حوادث؛ و

ت) انجام فعالیتهای خاص با استفاده از تبلیغات رسانه ای گوناگون برای آموزش دریانوردان، شامل فعالیتهایی درخصوص شیوه های کار ایمن.

۳- تبلیغات موضوع بند (۲) این دستورالعمل باید ملیتها، زبانها و فرهنگهای متفاوت موجود در میان دریانوردان شاغل بر روی کشتیها را مد نظر قرار دهد.

#### دستور العمل ۱۰. ۳. ۴ ب \_ آموزش ایمنی و بهداشت دریانوردان جوان

۱- مقررات ایمنی و بهداشت باید به مفاد کلی مربوط به آزمایشهای پزشکی پیش از استخدام و درحین آن و نیز پیشگیری از حوادث و حمایت بهداشتی در اشتغال که می تواند در ارتباط با کار دریانوردان قابل اجرا باشد، اشاره نماید. این مقررات باید تدابیری را تعیین نماید که حوادث حرفه ای دریانوردان جوان را در حین انجام وظیفه به حداقل می رساند.

۲- به جز در جایی که یک دریانورد جوان به عنوان فردی کاملاً واجد شرایط در یک مهارت مرتبط، مورد تأیید مقام صلاحیتدار قرار می گیرد، مقررات باید محدودیتهایی را برای دریانوردان جوانی تعیین نماید که بدون آموزش و نظارت مناسب، انواع خاصی از کارهایی را بر عهده گرفته اند که دارای خطر بروز حادثه یا اثرات زیان بخشی برای

سلامتی و رشد جسمی آنها بوده، و یا نیازمند درجه خاصی از بلوغ، تجربه یا مهارت می باشد. در تعیین انواع کارهایی که باید توسط مقررات تحت نظارت قرار گیرد، مقام صلاحیتدار باید به طور خاص، انجام اقدامات زیر را مد نظر قرار دهد:

- الف) جابه جایی، حمل یا بلند کردن اشیاء یا بارهای سنگین؛
- ب) ورود به دیگهای بخار، مخازن و منبعهای آب؛
- پ) قرار گرفتن در معرض سطوح مضر ارتعاش یا سر و صدا؛
- ت) کار با جرثقیل و دیگر ماشین آلات یا ابزارهای برقی، یا فعالیت به عنوان ارسال کننده علائم به متصدی چنین تجهیزاتی؛
- ث) جابه جایی وسایل مهار کشتی یا طنابهای یدک کشی یا تجهیزات لنگراندازی؛
- ج) طناب‌های بادبان و دکل؛
- چ) کار در بالای دکل یا روی عرشه در هوای طوفانی؛
- ح) وظایف نگهداری در شب؛
- خ) تعمیر تجهیزات الکترونیکی؛
- د) قرار گرفتن در معرض مواد مضر احتمالی یا عوامل فیزیکی مضر نظیر مواد سمی یا خطرناک و تشعشعات یونیزه؛
- ذ) تمیز کردن دستگاه‌های تهیه غذا؛ و
- ر) اداره کردن یا قبول مسؤلیت قایق‌های کشتی.

۳- اقدامات سودمندی باید توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق نظامهای مناسب اتخاذ گردد تا توجه دریانوردان جوان را نسبت به اطلاعات مربوط به پیشگیری از حوادث و حفاظت از بهداشت و سلامت آنها بر روی کشتی، جلب نماید. این اقدامات باید شامل آموزش کافی در دوره‌های آموزشی، تبلیغات مخصوص افراد جوان در زمینه پیشگیری از حوادث و نیز آموزش حرفه ای و سرپرستی دریانوردان جوان باشد.

۴- آموزش و تربیت دریانوردان جوان بر روی کشتی و در ساحل، باید شامل رهنمودهایی در خصوص اثرات مخرب و زیانبار استفاده از مشروبات الکلی و مواد مخدر و دیگر مواد مضر احتمالی و نیز خطرات مربوط به بیماری ایدز و ویروس اچ آی وی و دیگر فعالیتهای مخاطره آمیز برای بهداشت و سلامتی آنها باشد.



### دستور العمل ۱۱.۳.۴ ب \_ همکاری بین‌المللی

- ۱- اعضاء باید تلاش نمایند تا با همکاری یکدیگر و در صورت اقتضاء با کمک سازمانهای بین دولتی و سازمانهای بین‌المللی دیگر، به بالاترین سطح ممکن در خصوص یکپارچگی اقدامات مربوط به ارتقاء حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و پیشگیری از حوادث، دست یابند.
- ۲- در توسعه برنامه‌های مربوط به ارتقاء حفاظت از ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث به موجب استاندارد ۳.۴ الف، هر عضو باید توجه مقتضی را نسبت به اصول کاری منتشر شده توسط سازمان بین‌المللی کار و نیز استانداردهای مناسب سازمانهای بین‌المللی معمول نماید.
- ۳- اعضاء باید نسبت به نیاز به همکاری بین‌المللی در خصوص ارتقاء مستمر و پایدار فعالیت‌های مرتبط با حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و نیز پیشگیری از حوادث ناشی از کار، توجه کافی را مبذول نمایند. این همکاری می‌تواند به صورت‌های زیر انجام شود:
  - الف) ترتیبات دوجانبه یا چند جانبه برای یکپارچگی در استانداردهای مربوط به حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و پیشگیری از حوادث؛
  - ب) تبادل اطلاعات در خصوص خطرات خاصی که بر دریانوردان تأثیر می‌گذارد و روش‌های ارتقاء حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث؛
  - پ) مساعدت در زمینه بازرسی و آزمایش تجهیزات، طبق مقررات ملی دولت صاحب پرچم؛
  - ت) همکاری و مشارکت در تهیه و توزیع کتاب‌های راهنما، قواعد و مقررات مربوط به حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و پیشگیری از حوادث؛
  - ث) همکاری و مشارکت در تولید و استفاده از وسایل کمک آموزشی؛ و
  - ج) امکانات مشترک یا مساعدت متقابل در آموزش دریانوردان در زمینه حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای، پیشگیری از حوادث و روشهای کار ایمن.

#### مقرره ۴. ۴ - دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

هدف: تضمین این که دریانوردان شاغل بر روی کشتی برای تأمین رفاه و سلامت خود، به تأسیسات مستقر در ساحل دسترسی دارند.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل، در جایی که وجود دارد، به سادگی در دسترسی می‌باشد. هر عضو باید به منظور فراهم آوردن دسترسی دریانوردان روی کشتی‌هایی که در بنادر می‌باشد به خدمات و تأسیسات رفاهی، توسعه تأسیسات رفاهی مانند مواردی که در مجموعه قوانین فهرست شده است را نیز در بنادر تعیین شده ترغیب نماید.

۲- مسؤولیتهای هر عضو در مورد تأسیسات مستقر در ساحل، نظیر تأسیسات و خدمات رفاهی، تفریحی، فرهنگی و اطلاع رسانی، در این مجموعه قوانین تدوین شده است.

#### استاندارد ۴. ۴ الف - دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

۱- هر عضو باید مقرر نماید تا تأسیسات رفاهی موجود در قلمرو آن، در دسترس تمامی دریانوردان قرار گیرد، صرف نظر از این که دارای چه ملیت، نژاد، رنگ، جنسیت، مذهب، عقیده سیاسی یا خاستگاه اجتماعی بوده و بدون در نظر گرفتن دولت صاحب پرچم کشتی که آنها بر روی آن استخدام و یا مشغول به کار شده اند.

۲- هر عضو باید تأسیسات رفاهی را در بنادر مناسب کشور خود، توسعه و ارتقاء داده و پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، بنادر مناسب برای انجام این کار را تعیین نماید.

۳- هر عضو باید حمایت لازم را در خصوص ایجاد هیأت‌های رفاهی انجام دهد تا به طور منظم اقدام به بازدید از تأسیسات و خدمات رفاهی نموده و تضمین نماید طبق تغییر نیازهای دریانوردان که ناشی از پیشرفت‌های فنی و عملی و دیگر پیشرفت‌های صورت گرفته در صنعت کشتیرانی می‌باشد، تأسیسات و خدمات مناسبی وجود دارد.

دستور العمل ۴. ۴ ب \_ دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

دستور العمل ۴. ۱. ۴ ب \_ مسؤولیتهای اعضا

۱- هر عضو باید:

الف) تدابیری را اتخاذ نموده تا تضمین نماید که خدمات و تأسیسات رفاهی در بنادر تعیین شده برای توقف، فراهم شده و حمایت لازم از دریانوردان با توجه به حرفه آنها انجام می‌گیرد؛ و

ب) در اجراء این تدابیر، نیازهای خاص دریانوردان در خصوص ایمنی، بهداشت و فعالیتهای مربوط به اوقات فراغت آنها را مد نظر قرار دهد، به ویژه هنگامی که در کشورهای خارجی هستند و یا هنگامی که وارد مناطق جنگی می‌شوند.

۲- اقدامات مربوط به نظارت بر خدمات و تأسیسات رفاهی، باید در برگیرنده مشارکت سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط باشد.

۳- هر عضو باید تدابیری را اتخاذ نماید تا گردش آزاد محصولات رفاهی نظیر فیلم، کتاب، روزنامه و تجهیزات ورزشی در میان کشتیها، مؤسسات و مراکز رفاهی اصلی تأمین کننده این محصولات، برای استفاده دریانوردان بر روی کشتیهای متعلق به خود و نیز مراکز رفاهی مستقر در ساحل، تسریع شود.

۴- اعضا باید با یکدیگر در خصوص ارتقاء رفاه دریانوردان در دریا و در بندر، همکاری نمایند. این همکاری باید شامل موارد زیر باشد:

الف) جلسات مشاوره و تبادل نظر بین مقامات صلاحیتدار با هدف تأمین و بهبود خدمات و تأسیسات رفاهی دریانوردان، هم در بندر و هم بر روی کشتیها؛

ب) توافقهایی در خصوص استفاده مشترک از منابع، امکانات و تأسیسات رفاهی در بنادر اصلی، به طوری که از دوباره کاری غیر ضروری اجتناب شود؛

پ) سازماندهی رقابت‌های بین‌المللی ورزشی و تشویق دریانوردان به مشارکت در فعالیتهای ورزشی؛ و

ت) سازماندهی هم‌اندیشی‌های (سمینارهای) بین‌المللی در خصوص رفاه

دریانوردان در دریا و در بندر.

### دستور العمل ۲. ۴. ۴ ب - خدمات و تأسیسات رفاهی در بنادر

- ۱- هر عضو باید تأمین آن دسته از خدمات و تأسیسات رفاهی را که مورد نیاز است، در بنادر مناسب کشور خود فراهم یا تضمین نماید.
- ۲- خدمات و تأسیسات رفاهی باید طبق رویه و شرایط ملی، از طریق یک یا چند مورد از عوامل زیر، تأمین شود:
  - الف) مقامات دولتی؛
  - ب) سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، طبق توافقات جمعی یا ترتیبات مورد توافق دیگر؛ و
  - پ) سازمانهای داوطلب
- ۳- تأسیسات رفاهی و تفریحی لازم باید در بنادر ایجاد یا توسعه یابد. این تأسیسات باید شامل موارد زیر باشد:
  - الف) اتاقهای گردهمایی و تفریحی به تعداد لازم؛
  - ب) تأسیسات ورزشی و تأسیسات فضای باز، شامل تأسیسات مربوط به مسابقات؛
  - پ) تأسیسات آموزشی؛ و
  - ت) در صورت اقتضاء امکاناتی برای انجام فرائض مذهبی و نیز برای مشاوره شغلی.
- ۴- این تأسیسات می تواند به گونه ای برای دریانوردان فراهم و در دسترس آنها قرار گیرد که طبق تأسیسات مورد نیاز آنها، برای استفاده همگان طراحی شود.
- ۵- در جایی که تعداد زیادی از دریانوردان با ملیتهای متفاوت نیازمند امکاناتی نظیر هتل، باشگاه و تأسیسات ورزشی در یک بندر خاص می باشند، نهادها یا مقامات صلاحیتدار کشورهای موطن و نیز در دولتهای صاحب پرچم همراه با اتحادیه های بین المللی مربوط، باید به منظور استفاده مشترک از منابع موجود و جلوگیری از دوباره کاری غیر ضروری، با یکدیگر و با نهادها و مقامات صلاحیتدار کشوری که بندر مورد نظر در آن واقع شده است، تبادل نظر و همکاری نمایند.
- ۶- هتلها و مسافرخانه های مناسب در جایی که به آنها نیاز می باشد، باید برای

دریانوردان در دسترس و فراهم باشد. این مکانها باید دارای امکاناتی برابر با آنچه در هتلها با کیفیت مطلوب دیده می شود، بوده و تا حد امکان دارای فضایی مناسب و دور از مجاورت نزدیک به بنادر باشد. این هتلها یا مسافرخانهها باید به گونه ای مناسب تحت نظارت قرار گرفته و هزینه های دریافتی منطقی باشد و در صورت امکان و لزوم، پیش بینی لازم در خصوص اقامت خانواده های دریانوردان نیز مد نظر قرار گیرد.

۷- این امکانات اقامتی باید صرف نظر از ملیت، نژاد، رنگ، جنسیت، مذهب، عقیده سیاسی یا خاستگاه اجتماعی و بدون در نظر گرفتن دولت صاحب پرچم کشتی که دریانوردان بر روی آن استخدام یا مشغول به کار شده اند، پذیرای تمامی دریانوردان باشد. بدون این که از این اصل تخطی شود، ممکن است در بعضی از بنادر خاص ضروری باشد که انواع گوناگون تأسیساتی فراهم شود که از لحاظ استاندارد دارای شرایط یکسانی بوده، ولی بر اساس نیازها و آداب و رسوم گروه های متفاوت دریانوردان طراحی شده باشد.

۸- تدابیری باید اتخاذ شود تا تضمین نماید در صورت لزوم علاوه بر کارگران داوطلب، افراد فنی واجد شرایط و صلاحیت لازم، به صورت تمام وقت در تأسیسات و خدمات رفاهی دریانوردان استخدام خواهند شد.

### دستور العمل ۳ . ۴ . ۴ ب \_ هیأت های رفاهی

۱- هیأت های رفاهی باید در سطوح ملی و منطقه ای، در بندر تشکیل شوند. وظایف آنها شامل موارد زیر می باشد:

الف) بررسی کفایت تأسیسات رفاهی موجود و نظارت بر نیاز به تأمین تأسیسات بیشتر یا جمع آوری تأسیساتی که از آنها استفاده نمی شود؛ و  
ب) کمک و مشاوره به افرادی که مسؤول تأمین تأسیسات رفاهی هستند، و تضمین هماهنگی بین آنها.

۲- هیأت های رفاهی باید شامل نمایندگان سازمان های دریانوردان و مالکین کشتی،

مقامات صلاحیتدار و در صورت لزوم، سازمانهای داوطلب و نهادهای اجتماعی باشد.  
۳- در صورت اقتضاء مقامات کنسولی کشورهای دارای کشتیرانی و نمایندگان محلی سازمانهای رفاهی خارجی، باید طبق قوانین و مقررات ملی، با کار در بندر در ارتباط بوده و با هیاتهای رفاهی ملی و منطقه‌ای همکاری داشته باشند.

#### دستور العمل ۴. ۴. ۴ ب- تأمین مالی تأسیسات رفاهی

۱- طبق عرف و شرایط ملی، باید از طریق یک یا چند مورد از عوامل زیر، حمایت و پشتیبانی مالی لازم درخصوص تأسیسات رفاهی در بندر تأمین شود:  
(الف) کمکهای بلاعوض از طریق وجوه عمومی؛  
(ب) وضع مالیات، جریمه و عوارض خاص دیگر بر منابع کشتیرانی؛  
(پ) کمکهای داوطلبانه از جانب مالکین کشتی، دریانوردان یا سازمانهای متعلق به آنها؛ و

ت) کمکهای داوطلبانه از جانب منابع دیگر.

۲- چنانچه مالیات، جریمه و عوارض خاص دیگر وضع شده باشد، باید این مبالغ برای همان مقاصدی که دریافت شده است، مورد استفاده قرار گیرد.

#### دستور العمل ۵. ۴. ۴ ب- انتشار اطلاعات و تسهیل اقدامات

۱- اطلاعات مربوط به تأسیسات متعلق به عموم مردم در بنادر محل توقف، به ویژه اطلاعات مربوط به حمل و نقل، امور رفاهی، تفریح و سرگرمی، تأسیسات آموزشی، اماکن مذهبی و نیز تأسیساتی که اختصاصاً برای دریانوردان تأمین شده است، باید درمیان دریانوردان منتشر شود.

۲- وسایل حمل و نقل کافی با قیمتهای متعادل، باید در هر زمان مناسبی در اختیار دریانوردان قرار گیرد تا بتوانند از مکانهای مناسب واقع در بندر، به مناطق شهری دسترسی داشته باشند.

۳- تمامی اقدامات مناسب باید توسط مقامات صلاحیتدار اتخاذ شود تا مالکین

کشتیها و دریانوردانی که وارد بندر می شوند، اطلاع و آگاهی لازم را نسبت به هر گونه قوانین و آداب و رسوم خاصی که نقض آنها ممکن است آزادی آنها را به خطر اندازد، کسب کرده باشند.

۴- مقام صلاحیتدار باید برای حفاظت از دریانوردان، بنادر و جاده‌های منتهی به آنها را از طریق تأمین روشنایی و تابلوهای راهنمایی مناسب و نیز گشتهای منظم، تجهیز نماید.

#### دستورالعمل ۶. ۴. ۴ ب- دریانوردان در یک بندر خارجی

۱- برای حفاظت از دریانوردان در بنادر خارجی، اقداماتی به منظور تسهیل امور زیر باید انجام گیرد:

الف) دسترسی به مقام کنسولی کشور محل اقامت یا کشوری که تبعه آن هستند؛ و

ب) همکاری مؤثر بین مقامهای کنسولی و مقامات ملی یا محلی.

۲- دریانوردانی که در یک بندر خارجی بازداشت می شوند، باید کار آنها فوری

از طریق طی مراحل قانونی و با حمایت مناسب کنسولی، مد نظر قرار گیرد.

۳- هر گاه یک دریانورد در قلمرو عضوی بنابر هر دلیلی بازداشت شود، مقام

صلاحیتدار باید در صورت درخواست دریانورد، فوری دولت صاحب پرچم و دولتی

که دریانورد تبعه آن می باشد را مطلع نماید. مقام صلاحیتدار باید فوری دریانورد را

نسبت به داشتن چنین حق درخواستی، مطلع نماید. دولتی که دریانورد تبعه آن می

باشد، باید فوری بستگان نزدیک دریانورد را در جریان قرار دهد. مقام صلاحیتدار باید

به مقامات کنسولی این دولتها اجازه دهد تا فوری به دریانورد مورد نظر دسترسی داشته

و مادامی که دریانورد در بازداشت به سر می برد، ملاقاتهای منظمی را با وی داشته باشند.

۴- هر عضو باید در صورت لزوم تدابیری را اتخاذ نماید تا در هنگام توقف

کشتیها در آبهای سرزمینی آن و به ویژه در ورودی‌های منتهی به بنادر، ایمنی دریانوردان

را در قبال اعمال غیر قانونی و خشونت آمیز تضمین نماید.

۵- هرگونه تلاشی باید توسط مقامات مسؤول در بندر و بر روی کشتی صورت

گیرد تا پس از ورود کشتی به بندر، در اسرع وقت مرخصی ساحلی دریانوردان صادر شود.

#### مقرره ۴.۵ - تأمین اجتماعی

هدف: تضمین این که تدابیر لازم در خصوص دسترسی دریانوردان به پوشش تأمین اجتماعی، اتخاذ شده است.

۱- هر عضو باید تضمین نماید که تمامی دریانوردان و تا حدی که در قوانین ملی آن پیش بینی شده است، افراد تحت تکفل آنها دسترسی به پوشش تأمین اجتماعی را طبق شرایط این مجموعه قوانین، بدون هیچ گونه لطمه ای به شرایط مطلوب تر موضوع بند (۸) ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین المللی کار دارا می باشند.

۲- هر عضو تعهد می نماید که طبق شرایط ملی خود، بتدریج اقداماتی را برای دستیابی به پوشش جامع تأمین اجتماعی برای دریانوردان به طور جداگانه و از طریق همکاری بین المللی، اتخاذ نماید.

۳- هر عضو باید تضمین نماید دریانوردانی که تحت پوشش قوانین تأمین اجتماعی می باشند و تا حدی که در قوانین ملی آن پیش بینی شده است، افراد تحت تکفل آنها، به همان اندازه ای مشمول مزایای پوشش تأمین اجتماعی می باشند که کارگران مستقر در ساحل از آن بهره مند هستند.

#### استاندارد ۴.۵ الف - تأمین اجتماعی

۱- بخش هایی که باید به منظور دستیابی تدریجی به پوشش جامع تأمین اجتماعی، به موجب مقرره ۴.۵ مد نظر قرار گیرند، عبارتند از: مراقبت درمانی، غرامت دستمزد ایام بیماری، مستمری بیکاری، مستمری سالمندی، مستمری حوادث ناشی از کار، مستمری عائله مندی، مستمری ایام زایمان، مستمری از کارافتادگی و مستمری بازماندگان، تکمیل پوشش تعیین شده در مقرره ۴.۱ در خصوص مراقبت درمانی و نیز مقرره ۴.۲ در مورد مسؤولیت مالکین کشتی و عنوانهای دیگر این مقاوله نامه.



۲- در زمان تصویب، پوشش تأمین شده از جانب هر عضو، طبق بند (۱) مقرر ۵، ۴، باید حداقل سه بخش از نه بخش فهرست شده در بند (۱) این استاندارد را شامل شود.

۳- هر عضو باید بر مبنای شرایط ملی خود، مراحل مربوط به تأمین پوشش مکمل تأمین اجتماعی موضوع بند (۱) این استاندارد را برای تمای دریانوردانی که به طور معمول در قلمرو آن کشور اقامت دارند، برعهده گیرد. این مسؤلیت می تواند به عنوان مثال از طریق توافقیهای مناسب دو جانبه یا چند جانبه و یا از طریق نظامهای مبتنی بر مشارکت انجام شود. میزان پوشش تأمین اجتماعی حاصله براین اساس، نباید نامطلوبتر از پوشش ارائه شده برای کارگران ساحلی مقیم در قلمرو آنها باشد.

۴- با وجود ویژگی مسؤلیتهای مندرج در بند (۳) این استاندارد، اعضاء می توانند از طریق توافقیهای دو جانبه و چند جانبه و نیز از طریق مقررات مصوب در چهارچوب سازمانهای همگرایی اقتصادی منطقه ای، قواعد دیگری را در مورد قوانین تأمین اجتماعی که مربوط به دریانوردان می باشد، تعیین نمایند.

۵- مسؤلیتهای هر عضو در رابطه با دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، باید دربرگیرنده موارد مندرج در مقرر ۱، ۴، ۲ و ۴، ۱ و مفاد مرتبط در این مجموعه قوانین، و نیز موارد دیگری باشد که طبق حقوق بین المللی، جزء لاینفک تعهدات عمومی آن است.

۶- هر عضو باید توجه لازم را نسبت به روشهای مختلفی معطوف دارد که بر مبنای آن طبق عرف و قوانین ملی، مزایای مشابهی برای دریانوردان در صورت فقدان پوشش کافی در خصوص بخش های موضوع بند (۱) این استاندارد، تأمین شده است.

۷- پوشش حمایتی موضوع بند (۱) مقرر ۵، ۴، می تواند در صورت اقتضاء در قوانین یا مقررات ملی، طرحهای خصوصی یا توافقیهای جمعی یا ترکیبی از اینها، لحاظ شود.

۸- در محدوده ای که طبق عرف و قوانین ملی می باشد، اعضاء باید از طریق توافقیهای دو جانبه یا چند جانبه یا ترتیبات دیگر، برای تضمین حفظ حقوق تأمین اجتماعی که از طریق طرحهای مشارکتی یا غیرمشارکتی تأمین شده یا در حال تأمین

می‌باشند، برای تمامی دریانوردان صرف‌نظر از محل اقامت آنها، همکاری نمایند.

۹- هر عضو باید روشهای مؤثر و منصفانه‌ای برای حل اختلافات برقرار نماید.  
۱۰- هر عضو باید در زمان تصویب، بخشهایی را که در قبال آنها پوشش تأمین اجتماعی طبق بند (۲) این استاندارد تأمین شده است، تعیین نماید و هنگامی که پوشش تأمین اجتماعی در یک یا چند بخش دیگر موضوع بند (۱) این استاندارد تأمین شود باید مراتب را متعاقباً به اطلاع مدیرکل دفتر بین‌المللی کار برساند. مدیرکل دفتر بین‌المللی کار، باید یک نسخه ثبت شده از این اطلاعات را نگهداری نموده و آن را در اختیار تمامی طرفهای ذی‌نفع قرار دهد.

۱۱- گزارشهای ارائه شده به دفتر بین‌المللی کار به موجب ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار، باید شامل اطلاعاتی در خصوص اقدامات اتخاذ شده طبق بند (۲) مقرر ۵. ۴، برای گسترش پوشش تأمین اجتماعی به شاخه‌های دیگر باشد.

#### دستورالعمل ۵. ۴ ب - تأمین اجتماعی

۱- پوشش تأمین شده در زمان تصویب طبق بند (۲) استاندارد ۵. ۴ الف، باید حداقل شامل بخش‌های مربوط به مراقبت درمانی، غرامت دستمزد ایام بیماری و مستمری حوادث ناشی از کار باشد.

۲- در شرایط موضوع بند (۶) استاندارد ۵. ۴ الف، مزایای مشابه می‌تواند از طریق بیمه، توافقیهای دو جانبه یا چند جانبه یا روشهای مناسب دیگر، و نیز با مدنظر قرار دادن مفاد مرتبط توافقیهای مذاکرات جمعی، تأمین شود. در جایی که چنین تدابیری اتخاذ شده است، دریانوردان مشمول این تدابیر باید در خصوص روش‌هایی که از طریق آن، بخشهای مختلف پوشش تأمین اجتماعی برای آنان لحاظ می‌گردد، مطلع شوند.

۳- در جایی که دریانوردان تحت پوشش بیش از یک قانون ملی تأمین اجتماعی قرار می‌گیرند، اعضاء مربوط باید با در نظر گرفتن عواملی نظیر نوع و سطح پوشش بر مبنای قوانین مرتبطی که برای دریانوردان مربوط مطلوبتر بوده و نیز با لحاظ نمودن تمایل دریانورد برای تعیین قانون مورد اعمال، از طریق توافقیهای دوجانبه همکاری نمایند.

۴- روش‌هایی که به موجب بند (۹) استاندارد ۵. ۴ الف، وضع می‌شود باید به گونه‌ای تدوین شده باشد که تمامی اختلافات مرتبط با دعاوی دریانوردان مربوط را، صرف‌نظر از روشی که بر مبنای آن پوشش تأمین اجتماعی انجام شده است، پوشش دهد.

۵- هر عضوی که در کشتیهای حامل پرچم خود دارای دریانوردان شاغل تبعه و غیرتبعه یا هر دو می‌باشد، باید پوشش تأمین اجتماعی مندرج در این مقاله‌نامه را به‌طور مناسب فراهم نماید و بخش‌های پوشش تأمین اجتماعی موضوع بند (۱) استاندارد ۵. ۴ الف، را به منظور تعیین هر گونه بخش مناسب دیگری برای دریانوردان مربوط، به‌طور متناوب مورد بررسی قرار دهد.

۶- قرارداد کار دریانوردان باید شیوه‌هایی را تعیین نماید که از طریق آنها بخش‌های مختلف پوشش تأمین اجتماعی برای دریانوردان، از طریق مالکین کشتی و نیز هرگونه اطلاعات مرتبط دیگری فراهم خواهد شد که در اختیار مالک کشتی می‌باشد، نظیر کسورات قانونی از دستمزد دریانوردان و حق بیمه مالکین کشتی، که می‌تواند طبق الزامات نهادهای مجاز براساس طرح‌های مرتبط ملی تأمین اجتماعی، تعیین شود.

۷- عضوی که صاحب پرچم کشتی است، باید به نحوی مؤثر صلاحیت قضائی خود را در خصوص موضوعات اجتماعی اعمال نموده و مطمئن شود که مسؤولیت‌های مالکین کشتی در خصوص پوشش تأمین اجتماعی، از جمله مشارکت‌های لازم در طرح‌های تأمین اجتماعی، برآورده شده است.

#### عنوان ۵: موافقت و اجراء

- ۱- مقررات این عنوان، مسؤولیت‌های هر عضو در خصوص تحقق و اجراء کامل اصول و حقوق تدوین شده در مواد این مقاله‌نامه و نیز تعهدات خاص پیش‌بینی شده در عنوانهای (۱)، (۲)، (۳) و (۴) آن را تعیین می‌نماید.
- ۲- بندهای (۳) و (۴) ماده (۶) که اجراء بخش «الف» این مجموعه قوانین را از طریق مفاد اساساً مشابه مجاز دانسته، در مورد بخش «الف» مجموعه قوانین در این عنوان اعمال نمی‌شود.

۳- طبق بند (۲) ماده (۶)، هر عضو باید مسؤولیتهای خود را به موجب مقررات به نحوی که در استانداردهای بخش «الف» مجموعه قوانین در این مجموعه قوانین ارائه شده است، اجراء نموده و توجه مقتضی را نیز نسبت به دستورالعملهای معادل در بخش «ب» این مجموعه قوانین، مبذول نماید.

۴- مفاد این عنوان باید با در نظر داشتن این که دریانوردان و مالکین کشتی، همانند تمامی افراد دیگر، در مقابل قانون یکسان هستند و مستحق حمایت یکسان از جانب قانون می باشند و نباید مشمول هیچ گونه تبعیضی در خصوص دسترسی آنها به دادگاهها، هیاتهای داورى یا هر گونه سازوکار دیگر حل اختلاف باشند، اجراء شود. مفاد این عنوان صلاحیت قضائی یا محل دادگاه را تعیین نمی نماید.

#### مقرره ۵.۱ - مسؤولیتهای کشور صاحب پرچم

هدف: تضمین این که هر عضو، مسؤولیتهای خود به موجب این مقاوله نامه را در مورد کشتیهایی که حامل پرچم آن می باشند، اجراء می نماید.

#### مقرره ۵.۱.۱ - اصول کلی

۱- هر عضو مسؤول تضمین اجراء تعهدات خود به موجب این مقاوله نامه، در مورد کشتیهایی می باشد که حامل پرچم آن هستند.

۲- هر عضو باید طبق مقرره ۵.۱.۳ و ۵.۱.۴، نظام مؤثری را برای بازرسی و اعطاء گواهینامه شرایط کار دریایی، ایجاد کند تا تضمین نماید که شرایط کار و زندگی دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن، استانداردهای مندرج در این مقاوله را برآورده نموده و کماکان برآورده خواهد کرد.

۳- در ایجاد نظام مؤثر برای بازرسی و اعطاء گواهینامه شرایط کار دریایی، یک عضو می تواند در صورت اقتضاء، مؤسسات عمومی یا سازمانهای دیگری (از جمله آنهایی که متعلق به عضو دیگری می باشند، اگر عضو اخیر آن را بپذیرد) که تشخیص می دهد صلاحیت و استقلال لازم برای انجام بازرسی یا صدور گواهینامه یا هر دو را

دارا می‌باشند، مجاز به انجام این کار نماید. در تمامی این موارد، عضو مذکور مسئولیت کامل بازرسی و صدور گواهینامه مربوط به شرایط کار و زندگی دریانوردان مربوط را بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، برعهده خواهد داشت.

۴- یک گواهینامه کار دریایی که به انضمام اعلامیه موافقت کار دریایی می‌باشد، باید در وهله اول حاوی مدارکی باشد که نشان می‌دهد کشتی مورد نظر توسط عضو صاحب پرچم آن کشتی به طور مقتضی مورد بازرسی قرار گرفته و الزامات این مقاله‌نامه در خصوص شرایط کار و زندگی دریانوردان تا حدودی که گواهی گردیده، برآورده شده است.

۵- اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۲) این مقرره، شامل روش مورد استفاده برای سنجش اثر بخشی آن، باید براساس ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار، در گزارشهای عضو به دفتر بین‌المللی کار، درج شده باشد.

#### استاندارد ۱.۱. ۵ الف - اصول کلی

۱- هر عضو باید اهداف و استانداردهای صریحی را ایجاد نماید که اجراء نظامهای بازرسی و اعطاء گواهینامه آن و نیز رویه‌های مناسب‌جامعی برای ارزیابی آن‌عضو از میزانی که تا آن حد، اهداف و استانداردهای مذکور باید بدست آید را پوشش دهد.

۲- هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک نسخه از این مقاله‌نامه را بر روی کشتی در دسترس داشته باشند.

#### دستورالعمل ۱.۱. ۵ ب- اصول کلی

۱- مقام صلاحیتدار باید ترتیبات مناسب را برای ارتقاء همکاری مؤثر بین مؤسسات عمومی و سازمان دیگر موضوع مقرر ۱.۱. ۵ و ۱.۲، در خصوص شرایط زندگی و کار دریانوردان شاغل بر روی کشتی انجام دهد.

۲- مقام صلاحیتدار برای تضمین بهتر همکاری بین بازرسین و مالکین کشتیها، دریانوردان و سازمانهای متبوع آنها و نیز برای حفظ یا بهبود شرایط کار و زندگی

دریانوردان، باید با نمایندگان این سازمانها در فواصل منظم در مورد بهترین شیوه ممکن نیل به اهداف مزبور مشاوره نماید. روش انجام این مشاوره باید توسط مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، تعیین شود.

#### مقرره ۲. ۱. ۵ \_ اختیارات سازمانهای رسمی

۱- برآورده کردن الزامات مندرج در این مجموعه قوانین در مورد صلاحیت و استقلال توسط مؤسسات عمومی یا سازمانهای دیگر موضوع بند (۳) مقرره ۱. ۱. ۵ («سازمانهای رسمی») از جانب مقام صلاحیتدار شناسایی و تصدیق خواهد شد. وظایف مربوط به صدور گواهینامه یا بازرسی را که سازمانهای رسمی می‌توانند نسبت به انجام آنها اقدام نمایند، باید در محدوده‌ی فعالیتهایی باشد که به طور صریح در این مجموعه قوانین به عنوان وظایف مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی، مورد اشاره قرار گرفته است.

۲- گزارشهای موضوع بند (۵) مقرره ۱. ۱. ۵، باید حاوی اطلاعاتی درخصوص هر یک از سازمانهای رسمی، محدوده‌ی اختیارات اعطاء شده به آنها و نیز ترتیباتی باشد که توسط عضو مورد نظر انجام شده تا تضمین نماید فعالیتهای مجاز به‌طور کامل و مؤثر انجام شده است.

#### استاندارد ۲. ۱. ۵ الف \_ اختیارات سازمانهای رسمی

۱- از نظر شناسایی طبق بند (۱) مقرره ۲. ۱. ۵، مقام صلاحیتدار باید صلاحیت و استقلال سازمان مربوط را بررسی نموده و تعیین نماید که آیا آن سازمان در محدوده لازم برای انجام فعالیتهای مشمول اختیارات اعطاء شده به آن، دارا بودن موارد زیر را اثبات کرده است یا خیر:

الف) تخصص لازم در خصوص جنبه‌های مرتبط با این مقاله‌نامه و دانش کافی در زمینه فعالیت‌های کشتی، از جمله الزامات حداقل مربوط به دریانوردان برای کار بر روی کشتی، شرایط کار، محل اقامت، تأسیسات تفریحی، غذا و تهیه غذا، پیشگیری از حوادث، حمایت بهداشتی، مراقبت‌درمانی و پوشش تأمین اجتماعی و رفاهی؛

ب) توانایی حفظ و روزآمد نمودن تخصص کارکنان خود؛  
پ) دانش کافی در خصوص الزامات این مقاوله‌نامه و نیز قوانین و مقررات ملی حاکم و سندهای بین‌المللی مرتبط؛  
ت) اندازه، ساختار، تجربه و توانایی کافی، متناسب با نوع و درجه اختیار اعطاء شده، می‌باشد.

۲- هر گونه اختیارات اعطاء شده در رابطه با بازرسی‌ها، باید حداقل سازمانهای رسمی را به گونه‌ای توانمند سازد تا خواستار اصلاح کمبودها و نارسایی‌هایی شوند که در زمینه شرایط زندگی و کاری دریانوردان، تعیین می‌نمایند و بازرسی‌های مرتبط با این موضوع را بنابر درخواست دولت ساحلی، انجام دهند.

۳- هر عضو باید درخصوص ایجاد موارد زیر اقدام نماید:  
الف) نظامی که کفایت کار انجام شده توسط سازمانهای رسمی را که شامل اطلاع رسانی در خصوص تمامی قوانین و مقررات ملی حاکم و سندهای بین‌المللی مرتبط می‌باشد، تضمین نماید؛ و

ب) روش‌هایی برای ارتباط با چنین سازمانهایی و نظارت بر آنها.  
۴- هر عضو باید فهرستی از سازمانهای رسمی را که به نمایندگی از طرف آن فعالیت می‌نمایند، برای دفتر بین‌المللی کار تهیه نموده و آن را به روز نگهداری نماید. این فهرست باید فعالیتهایی را تعیین نماید که سازمانهای رسمی، مجاز به انجام آن هستند. دفتر بین‌المللی کار باید این فهرست را در اختیار عموم قرار دهد.

#### دستورالعمل ۱. ۲. ۵ ب- اختیارات سازمانهای رسمی

۱- سازمانی که می‌خواهد به رسمیت شناخته شود، باید قابلیت و صلاحیت مدیریتی، اجرائی و فنی خود را به گونه‌ای به اثبات برساند که انجام به موقع خدمات با کیفیت مطلوب و رضایت بخش را تضمین نماید.

۲- در ارزیابی توانایی یک سازمان، مقام صلاحیتدار باید موارد زیر را در مورد سازمان مورد نظر تعیین نماید:

الف) آیا دارای نیروی انسانی کافی مدیریتی، فنی و پشتیبانی می‌باشد؛

- ب) آیا دارای نیروی انسانی متخصص و واجد شرایط برای تأمین خدمات لازم و ضروری که پوشش جغرافیایی مناسبی را در بر می گیرد، می باشد؛
- پ) آیا دارای توانایی مسلمی درخصوص تأمین به موقع خدمات با کیفیت مطلوب و رضایت بخش می باشد؛ و
- ت) آیا در کار خود مستقل و پاسخگو می باشد.
- ۳- مقام صلاحیتدار باید با هر سازمانی که آن را برای تفویض اختیار به رسمیت می شناسد، یک موافقتنامه کتبی منعقد نماید. موافقتنامه مذکور باید شامل بخش های زیر باشد:
- الف) دامنه کاربرد؛
- ب) هدف؛
- پ) شرایط کلی؛
- ت) اجراء وظایف به موجب اختیارات تفویض شده؛
- ث) مبنای حقوقی وظایف به موجب اختیارات تفویض شده؛
- ج) ارائه گزارش به مقام صلاحیتدار؛
- چ) مشخصات اختیارات تفویض شده از جانب مقام صلاحیتدار به سازمان رسمی؛
- ح) نظارت مقام صلاحیتدار در خصوص فعالیتهای تفویض شده به سازمان رسمی.
- ۴- هر عضو باید سازمانهای رسمی را ملزم نماید تا درخصوص شرایط لازم کارکنانی که به عنوان بازرسی استخدام نموده اند، نظامی را ایجاد نماید که بر مبنای آن، روزآمد نمودن دانش و مهارت آنها را تضمین کند.
- ۵- هر عضو باید سازمانهای رسمی را ملزم نماید تا سوابق خدمات انجام شده توسط خود را نگهداری نموده تا قادر باشند نیل به استانداردهای مقرر، درموردی که از طریق خدمات آنها تحت پوشش قرار گرفته است، به اثبات برسانند.
- ۶- در تعیین روش های نظارتی موضوع جزء (ب) بند (۳) استاندارد ۱. ۲. ۵ الف، هر عضو باید «دستورالعملهای مربوط به اختیارات سازمانهایی که از جانب دستگاه اجرائی عمل می کنند» را که در چهارچوب سازمان بین المللی دریاوردی به تصویب رسیده است، مد نظر قرار دهد.



مقرره ۳. ۱. ۵ - گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی

۱- این مقرره در مورد کشتی‌های زیر اعمال می‌شود:

الف) ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر که در سفرهای بین‌المللی دریایی فعالیت می‌نماید؛ و

ب) ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر که حامل پرچم یک عضو بوده و در فاصله یک بندر یا بین بنادر در کشوری دیگر، فعالیت می‌نماید.

از نظر این مقرره، «سفر بین‌المللی دریایی» به مفهوم یک سفر دریایی است که از یک کشور به سمت بندری خارج از آن کشور، انجام می‌شود.

۲- این مقرره همچنین در مورد هر کشتی که حامل پرچم یک عضو می‌باشد، اعمال شده و در صورت درخواست مالک کشتی از عضو مربوط، بند (۱) این مقرره را در برنمی‌گیرد.

۳- هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک گواهینامه کار دریایی را حمل و نگهداری نموده که تأیید می‌نماید شرایط کار و زندگی دریانوردان بر روی کشتی، از جمله تدابیری برای موافقت جاری که قرار است در اعلامیه موافقت کار دریایی موضوع بند (۴) این مقرره گنجانده شود، مورد بازرسی قرار گرفته و الزامات قوانین و مقررات ملی یا تدابیر دیگری که این مقاله‌نامه را محقق می‌سازد، برآورده شده است.

۴- هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک اعلامیه موافقت کار دریایی را حمل و نگهداری کند که بیانگر الزامات ملی اجراء کننده این مقاله‌نامه برای شرایط زندگی و کاری دریانوردان و تدوین اقدامات متخذة توسط مالکین کشتی، برای تضمین رعایت و موافقت با الزامات بر روی کشتی یا کشتیهای مربوط می‌باشد.

۵- گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی باید با نمونه تعیین شده در این مجموعه قوانین، مطابقت داشته باشد.

۶- چنانچه مقام صلاحیتدار عضو، یا یک سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، از طریق بازرسی دریابد که کشتی حامل پرچم عضو مورد نظر، استانداردهای این مقاوله را رعایت نموده یا در حال رعایت نمودن است، باید گواهینامه کار دریایی مربوط به آن را صادر یا تمدید اعتبار نماید و سوابق گواهینامه مربوط را در دسترس عموم قرار دهد.

۷- الزامات تفصیلی گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، از جمله فهرست موضوعاتی که باید مورد بازرسی و تأیید قرار گیرد، در بخش «الف» این مجموعه قوانین درج شده است.

#### استاندارد ۳. ۱. ۵ الف\_ گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی

۱- گواهینامه کار دریایی باید توسط مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، برای یک دوره زمانی که بیشتر از پنج سال نمی باشد، صادر شود. فهرست موضوعاتی که باید مورد بازرسی قرار گرفته و رعایت قوانین و مقررات ملی احراز شود یا تدابیر دیگری که انجام الزامات این مقاوله نامه در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی ها را قبل از این که گواهینامه کار دریایی صادر شود، محقق می سازد، در پیوست ۱-۵ الف ارائه شده است.

۲- اعتبار گواهینامه کار دریایی منوط به بازرسی میان دوره ای توسط مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی است به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، تا تداوم موافقت با الزامات ملی در خصوص اجراء این مقاوله نامه را تضمین نماید. اگر تنها یک بازرسی میان دوره ای انجام شده و اعتبار گواهینامه نیز پنجساله باشد، این بازرسی باید بین دومین و سومین تاریخ سالگرد صدور گواهینامه، انجام شود. تاریخ سالگرد به مفهوم روز و ماه هر سالی می باشد که با تاریخ انقضاء گواهینامه کار دریایی، مطابقت دارد. دامنه و میزان بازرسی میان دوره ای، باید برابر با بازرسی مربوط به تمدید اعتبار این گواهینامه باشد. گواهینامه مذکور باید متعاقب رضایت بخش بودن بازرسی میان دوره ای، مورد تأیید قرار گیرد.

۳- علی‌رغم بند (۱) این استاندارد، هنگامی که بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، ظرف مدت سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه فعلی کار دریایی انجام شده باشد، گواهینامه جدید کار دریایی از تاریخ انجام بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، برای یک دوره زمانی که بیشتر از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه فعلی نمی‌باشد، اعتبار خواهد داشت.

۴- هنگامی که بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، بیش از سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه فعلی کار دریایی انجام شده باشد، گواهینامه جدید کار دریایی برای یک دوره زمانی که بیشتر از پنج سال از زمان انجام بازرسی مربوط به تمدید اعتبار نمی‌باشد، اعتبار خواهد داشت.

۵- گواهینامه کار دریایی می‌تواند در موارد زیر، به صورت موقت صادر شود:

الف) برای کشتی‌های جدید در زمان واگذاری؛

ب) هنگامی که کشتی تغییر پرچم می‌دهد؛ یا

پ) هنگامی که مالک کشتی مسئولیت اداره یک کشتی را بر عهده می‌گیرد که

برای آن مالک کشتی جدید محسوب می‌شود.

۶- گواهینامه موقت کار دریایی می‌تواند برای یک دوره زمانی که بیشتر از

شش ماه نمی‌باشد، توسط مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی که به طور مقتضی برای

انجام این کار مجاز شده، صادر شود.

۷- گواهینامه موقت کار دریایی می‌تواند فقط در صورت تأیید موارد زیر صادر شود:

الف) کشتی مورد نظر تا حد متعارف و عملی در خصوص موضوعات فهرست

شده در پیوست ۱-۵ الف، با توجه به تأیید موارد موضوع جزءهای (ب)، (پ) و (ت)

این بند بازرسی شده است.

ب) مالک کشتی، به مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی اثبات نموده است که

کشتی مورد نظر دارای کارکردهای مناسبی برای مطابقت با این مقاوله‌نامه می‌باشد؛

پ) فرمانده کشتی با الزامات مندرج در این مقاوله‌نامه و نیز مسؤولیتهای مربوط

به اجراء آن، آشنا می‌باشد؛ و

ت) اطلاعات مربوط برای تهیه اعلامیه موافقت کار دریایی، در اختیار مقام صلاحیتدار یا سازمانی رسمی قرار گرفته است.

۸- یک بازرسی کامل طبق بند (۱) این استاندارد، باید قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موقت انجام شود تا امکان صدور گواهینامه دائم پنجساله فراهم شود. پس از سپری شدن مدت زمان شش ماهه اول موضوع بند (۶) این استاندارد، گواهینامه موقت دیگری صادر نخواهد شد. برای مدت زمان اعتبار گواهینامه موقت، نیازی به صدور اعلامیه موافقت کار دریایی نیست.

۹- گواهینامه کار دریایی، گواهینامه موقت کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی باید طبق نمونه‌های ارائه شده در پیوست ۲-۵ الف، تنظیم شود.

۱۰- اعلامیه موافقت کار دریایی باید پیوست گواهینامه کار دریایی شود. این اعلامیه باید حاوی دو بخش زیر باشد:

الف) بخش (۱) باید توسط مقام صلاحیتدار تنظیم شده و در برگیرنده موارد زیر باشد:

(۱) فهرست موضوعاتی را که باید طبق بند (۱) این استاندارد مورد بازرسی قرار

گیرند، تعیین نماید؛

(۲) الزامات ملی را که در برگیرنده مفاد مربوط به این مقاوله‌نامه می باشد، از

طریق تصریح ارجاع به مقررات قانونی ملی مربوط و نیز، در محدوده مورد نیاز، از

طریق اطلاع رسانی دقیق در مورد مندرجات اصلی الزامات ملی، تعیین نماید؛

(۳) به موجب قوانین ملی، به الزامات خاص مربوط به نوع کشتی ارجاع دهد؛

(۴) هر گونه مفاد کاملاً مشابه را که به موجب بند (۳) ماده (۶) این موافقتنامه

مورد تصویب قرار گرفته است، ثبت نماید؛ و

(۵) به وضوح هر گونه معافیت اعطاء شده از جانب مقام صلاحیتدار را که در

عنوان (۳) منظور شده است، خاطر نشان سازد؛ و

ب) بخش (۲) باید توسط مالک کشتی تنظیم شود و اقدامات متخذه‌ای را

مشخص کند که تصمیم کننده موافقت جاری با الزامات ملی در فاصله بین بازرسی‌ها و

اقدامات پیشنهادی است که وجود بهبود مستمر را تضمین می نمایند.

مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده، باید بخش (۲) را تأیید نموده و اعلامیه موافقت کار دریایی را صادر نماید.

۱۱- نتایج تمامی بازرسی‌ها یا تأییدهای انجام شده دیگر درخصوص کشتی مورد نظر و نیز کمبودهایی که درحین انجام این ارزشیابی یافت شده اند، باید همراه با تاریخی که کمبودها یافت و اصلاح شده اند، به ثبت برسد. این سابقه ثبت شده همراه با ترجمه انگلیسی آن، در صورتی که به زبان انگلیسی نباشد، باید طبق قوانین یا مقررات ملی در اعلامیه موافقت کار دریایی درج یا ضمیمه آن شود، یا از طریق روش‌های دیگر در دسترس دریانوردان، بازرسین کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشورهای صاحب بندر و نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی قرار گیرد.

۱۲- گواهینامه معتبر کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، همراه با ترجمه انگلیسی آن در صورتی که به زبان انگلیسی نباشد، باید در کشتی موجود بوده و یک نسخه از آن نیز باید در مکانی قابل رؤیت بر روی کشتی که برای تمامی دریانوردان در دسترس می باشد، نصب شود. یک نسخه نیز باید طبق قوانین و مقررات ملی، بنابر درخواست در دسترس دریانوردان، بازرسین کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشورهای صاحب بندر و نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی قرار گیرد.

۱۳- الزام وجود ترجمه انگلیسی مورد اشاره در بندهای (۱۱) و (۱۲) این استاندارد، در مورد کشتی که در زمینه سفرهای بین‌المللی دریایی فعالیت نمی‌نماید، اعمال نمی‌شود.

۱۴- در هر یک از موارد زیر، باید اعتبار گواهینامه ای که بر مبنای بند (۱) یا (۵) این استاندارد صادر شده است، لغو شود.

الف) اگر بازرسی‌های مربوط در دوره‌های زمانی تعیین شده به موجب بند (۲) این استاندارد، تکمیل نشده باشد؛

ب) اگر گواهینامه طبق بند (۲) این استاندارد، تأیید نشده باشد؛

پ) هنگامی که کشتی پرچم خود را تغییر داده است؛

ت) هنگامی که مالک کشتی انجام مسؤلیتهای خود را در خصوص فعالیت

کشتی، متوقف نماید؛ و

ث) هنگامی که تغییرات اساسی در ساختار یا تجهیزات مورد اشاره در عنوان (۳)، ایجاد شده باشد.

۱۵- در موارد موضوع جزءهای (پ)، (ت)، یا (ث) بند (۱۴) این استاندارد، گواهینامه جدید باید تنها زمانی صادر شود که مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی صادر کننده گواهینامه جدید، به طور کامل متقاعد شود که کشتی مورد نظر با الزامات این استاندارد، مطابقت دارد.

۱۶- در صورت وجود مدرکی دال بر این که کشتی مربوط از استانداردهای این مقالهنامه پیروی ننموده و اقدامات اصلاحی مقرر نیز انجام نشده است، باید گواهینامه کار دریایی توسط مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار از طرف کشور صاحب پرچم مجاز شده است، پس گرفته شود.

۱۷- هنگام تصمیم گیری در خصوص لزوم پس گرفتن گواهینامه کار دریایی طبق بند (۱۶) این استاندارد، مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی باید اهمیت یا کثرت کمبودها و نواقص را مد نظر قرار دهد.

### دستورالعمل ۳. ۱. ۵ ب - گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی

۱- مطلب مربوط به الزامات ملی که در بخش (۱) اعلامیه موافقت کار دریایی مطرح شد، باید شامل یا همراه با ارجاع‌هایی به مفاد قوانین مربوط به شرایط زندگی و کاری دریانوردان، در هر یک از موضوعات فهرست شده در پیوست ۱-۵ الف باشد. در جایی که قوانین ملی، دقیقاً الزامات ارائه شده در این مقالهنامه را دنبال نماید، ارجاع می‌تواند تنها الزامی باشد که مورد نیاز است. در جایی که مفاد این مقالهنامه از طریق تشابه واقعی ارائه شده در بند (۳) ماده (۶) اجراء شده است، مفاد مورد نظر باید تعیین شده و توضیح مختصری نیز در مورد آنها ارائه شود.

در جایی که معافیتی از جانب مقام صلاحیتدار طبق مندرجات عنوان (۳) اعطاء شده است، ماده یا مفاد خاص مربوط باید به طور صریح مورد اشاره قرار گیرد.

۲- اقدامات موضوع بخش (۲) اعلامیه موافقت کار دریایی که توسط مالک

## بسته

کشتی تنظیم شده است، باید به ویژه مواقعی که موافقت جاری با الزامات خاص ملی تأیید می شود، افرادی که مسؤول تأیید هستند، سوابقی که باید اخذ شود و نیز روشی هایی که باید در صورت عدم رعایت طی شود را مورد اشاره قرار دهد. بخش (۲) می تواند روش های کاری متعددی را دربرگیرد. این بخش می تواند ارجاع به مستندات جامعتر دیگری دهد که سیاستها و رویه های مرتبط با جنبه های دیگر بخش دریایی، نظیر اسناد مقرر بوسیله «مجموعه قوانین مدیریت ایمنی بین المللی (آی.اس.ام)» یا اطلاعات مقرر به بوسیله مقرر (۵) مقاله نامه سولاس فصل ۱-۱۱، درباره «سوابق خلاصه و دائم کشتی» را پوشش می دهد.

۳- اقدامات مورد نظر برای تضمین موافقت جاری، باید شامل الزامات کلی بین المللی برای مالک کشتی و فرمانده کشتی باشد، تا آنها خود را نسبت به آخرین پیشرفت های فناوری و یافته های علمی در زمینه طراحی محیط کار، با توجه به خطرات ذاتی مربوط به کار دریانوردان، مطلع نگاه دارند و متناسب با آن، نمایندگان دریانوردان را نیز مطلع نمایند، تا بدین وسیله سطح مطلوب تری از حمایت در زمینه شرایط زندگی و کار دریانوردان بر روی کشتی را تضمین نمایند.

۴- اعلامیه موافقت کار دریایی باید در درجه اول به بیانی فصیح نگاشته شود که به تمامی افراد مورد نظر، نظیر بازرسین کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشور صاحب بندر و دریانوردان کمک نموده تا کنترل نمایند که الزامات مدنظر به نحو مطلوبی محقق شده است.

۵- مثال مربوط به نوع اطلاعاتی که می تواند در اعلامیه موافقت کار دریایی گنجانده شود، در پیوست ۱-۵ ب ارائه شده است.

۶- هنگامی که کشتی به گونه ای که در جزء (پ) بند (۱۴) استاندارد ۳. ۱. ۵ الف اشاره شده است پرچم خود را تغییر می دهد چنانچه هر دو کشور مربوط این مقاله نامه را تصویب کرده باشند، عضوی که قبلاً صاحب پرچم بوده باید در اسرع وقت مدارک مربوط به گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی را که کشتی قبل از تغییر پرچم در اختیار داشته، به مقام صلاحیتدار عضو دیگر تحویل نماید و در صورت

امکان، مدارک مربوط به گزارشهای بازرسی را نیز بنابر درخواست مقام صلاحیتدار، ظرف مدت سه ماه پس از تغییر پرچم، تحویل نماید.

#### مقرره ۴. ۱. ۵ - بازرسی و اجراء

۱- هر عضو باید از طریق نظام مؤثر و هماهنگ در زمینه بازرسی‌های منظم، نظارت و تدابیر کنترلی دیگر، تأیید نماید که کشتی‌های حامل پرچم آن، از الزامات مندرج در این مقاله‌نامه، همان گونه که در قوانین و مقررات ملی محقق شده است، پیروی می نمایند.

۲- جزئیات الزامات مربوط به نظام بازرسی و اجراء موضوع بند (۱) این مقرره، در بخش «الف» این مجموعه قوانین مورد اشاره قرار گرفته است.

#### استاندارد ۴. ۱. ۵ الف - بازرسی و اجراء

۱- هر عضو باید نظام بازرسی شرایط مربوط به دریاوردان بر روی کشتیهای حامل پرچم خود را داشته باشد که شامل تأییدیه‌ای خواهد بود که اقدامات مربوط به شرایط زندگی و کاری مندرج در اعلامیه موافقت کار دریایی، در صورت امکان در حال انجام است و الزامات مندرج در این مقاله نیز برآورده شده است.

۲- مقام صلاحیتدار باید به تعداد کافی، بازرسین واجد شرایطی را به کار گمارد که به موجب بند (۱) این استاندارد، مسؤولیت‌های آن مقام را انجام دهند. درجایی که سازمانهای رسمی، مجاز به انجام بازرسی‌ها شده اند، عضو مورد نظر باید مقرر نماید که کارکنان انجام دهنده بازرسی، شرایط لازم را برای انجام این وظایف دارا هستند و باید اختیار قانونی لازم را نیز برای انجام وظایف آنها ارائه نماید.

۳- مقررات کافی باید وضع شود تا تضمین نماید بازرسین، دارای آموزش، صلاحیت، وظائف، قدرت، منزلت اجتماعی و استقلال لازم یا مطلوب می باشند، به طوری که قادر باشند تأیید را انجام دهند و موافقت موضوع بند (۱) این استاندارد را تضمین نمایند.



۴- بازرسی‌ها باید در صورت امکان در فواصل زمانی مقرر به وسیله استاندارد ۳. ۱. ۵ الف انجام شود. این فاصله زمانی به هیچ وجه نباید بیشتر از سه سال باشد.

۵- اگر عضوی، شکایتی دریافت نماید که نتوان آن را آشکارا بی اساس تلقی نمود یا مدارکی به دست آورد که کشتی حامل پرچم آن، از الزامات مندرج در این مقاله نامه پیروی ننموده یا نواقصی جدی در اجراء تدابیر مندرج در اعلامیه موافقت کار دریایی وجود دارد، عضو مربوط باید اقدام لازم در خصوص رسیدگی به این موضوع را انجام داده و تضمین نماید که اقدامات لازم برای اصلاح هر گونه نقص مشاهده شده، به عمل آمده است.

۶- هر عضو باید قواعد کافی را تأمین و به نحو مؤثری اجراء نموده تا تضمین نماید که بازرسین دارای منزلت اجتماعی و شرایط لازم برای خدمت بوده و تغییر دولت و اعمال نفوذهای نامناسب خارجی، تأثیری بر وضعیت آنها ندارد.

۷- بازرسینی که دستورالعملهای لازم در خصوص انجام وظایف به آنها ابلاغ شده و صلاحیت کافی را نیز کسب کرده اند، باید اختیارات لازم در موارد زیر به آنها اعطاء شود:

الف) ورود به کشتی که حامل پرچم عضو می باشد؛

ب) هرگونه آزمایش، بررسی یا تحقیقی که برای متقاعدشدن خود مبنی بر این که استانداردهای موردنظر کاملاً رعایت شده است، انجام آن را ضروری تشخیص می دهند.

پ) الزام به رفع هر گونه نقص و منع نمودن کشتی از ترک بندر تا زمان اتخاذ اقدامات لازم در جایی که دلایلی دارند مبنی بر این که نقایص موجود، باعث به وجود آمدن نقضی جدی پیرامون الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) شده یا خطر قابل ملاحظه‌ای را برای امنیت، بهداشت یا ایمنی دریانوردان بوجود خواهد آورد.

۸- هر گونه اقدامی که به موجب جزء (پ) بند (۷) این استاندارد اتخاذ شود، مشمول حق فرجام خواهی نزد مقام قضائی یا اداری خواهد بود.

۹- بازرسین باید هنگامی که هیچ گونه نقص آشکار در خصوص شرایط این مقاله نامه که امنیت، بهداشت یا ایمنی دریانوردان مربوط را به خطر می اندازد، وجود

نداشته و نیز در جایی که هیچ گونه سابقه قبلی در زمینه نقض‌های مشابه وجود ندارد، دارای قدرت تشخیص باشند تا به جای اقدام یا توصیه به اقامه دعوی، به ارائه مشورت بسنده نمایند.

۱۰- بازرسین باید متبع هر گونه اعتراض یا شکایت مبنی بر وجود خطر یا نقص در ارتباط با شرایط کار و زندگی دریانوردان یا نقض قوانین و مقررات را محرمانه تلقی نموده و هیچ گونه اطلاعی را به مالک کشتی، نماینده مالک کشتی یا متصدی کشتی مورد نظر که بازرسی در آن به خاطر ارائه این شکایت یا اعتراض به عمل آمده است، ندهند.

۱۱- بازرسین نباید وظایفی برعهده شان واگذار شود که ممکن است به دلیل تعداد یا ماهیت آنها، اختلالی در بازرسی مؤثر ایجاد شده یا به هر طریقی به اختیار یا بی‌طرفی آنها در ارتباط با مالکین کشتی، دریانوردان یا طرفهای ذی‌نفع دیگر، لطمه بزند. بازرسین به ویژه باید:

الف) از داشتن هر گونه منافع مستقیم یا غیر مستقیم در فعالیتهایی که بازرسی آنها را برعهده گرفته اند، منع شوند؛

ب) با در نظر گرفتن تدابیر انضباطی یا تنبیهات مناسب، حتی پس از ترک خدمت، نباید هیچ گونه اسرار تجاری یا روش‌های محرمانه کاری یا اطلاعات شخصی را فاش سازند که ممکن است در راستای انجام وظایف خود از آن آگاهی یافته باشند.

۱۲- بازرسین باید گزارش هر بازرسی را به مقامات صلاحیتدار ارائه نمایند. یک نسخه از گزارش به زبان انگلیسی یا به زبان مورد استفاده در کشتی، باید در اختیار فرمانده کشتی قرار گیرد و نسخه دیگر نیز در تابلو اعلانات کشتی برای اطلاع دریانوردان نصب شده و در صورت درخواست، برای نمایندگان آنها ارسال شود.

۱۳- مقام صلاحیتدار هر عضو باید سوابق بازرسی‌های مربوط به شرایط دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های حامل پرچم خود را حفظ و نگهداری نماید. این مقام باید گزارش سالیانه درخصوص فعالیتهای بازرسی را پس از پایان سال، ظرف مدت زمانی مناسب که بیشتر از شش ماه نباشد، منتشر نماید.

۱۴- در صورت انجام تحقیق و رسیدگی به موجب حادثه مهم، گزارش مورد نظر

باید در اسرع وقت، که نباید بیشتر از یک ماه پس از پایان تحقیق و رسیدگی مربوط باشد، به مقام صلاحیتدار ارائه شود.

۱۵- هنگامی که بازرسی انجام یا هنگامی که تدابیری بر مبنای این استاندارد اتخاذ شده است، تمامی اقدامات متعارف باید انجام گیرد تا از توقیف یا تأخیر غیر منطقی کشتی اجتناب شود.

۱۶- طبق قوانین و مقررات ملی باید در ازاء هر گونه زیان یا خسارت وارده ناشی از سوء استفاده از اختیارات بازرسین، غرامت پرداخت شود. مسؤولیت اثبات هر یک از موارد، بر عهده شاکی خواهد بود.

۱۷- جریمه‌های کافی یا تدابیر اصلاحی دیگر باید در خصوص نقض الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) و نیز در ارتباط با ممانعت از انجام وظیفه بازرسین، پیش بینی شود و به نحو مؤثری توسط هر عضو اجراء شود.

#### دستورالعمل ۴. ۱. ۵ ب- بازرسی و اجراء

۱- مقام صلاحیتدار و هر مؤسسه خدماتی یا مقام دیگر که به‌طور کلی یا جزئی مرتبط با بازرسی شرایط زندگی و کاری دریانوردان می باشد، باید منابع لازم را برای انجام وظایف خود، در اختیار داشته باشد، به ویژه:

الف) هر عضو باید تدابیر لازم را اتخاذ نماید، به‌طوری که متخصصین و کارشناسان فنی واجد شرایط را بتوان در صورت نیاز برای کمک در کار بازرسان، احضار نمود؛ و

ب) مکان معمولی استقرار، وسایل و امکانات حمل و نقل کافی برای اجراء مؤثر وظایف باید در اختیار بازرسین قرار گیرد.

۲- مقام صلاحیتدار باید سیاست موافقت و اجراء را به منظور تضمین تداوم و از سوی دیگر برای اداره بازرسی و فعالیتهای اجرائی مرتبط با این مقاله‌نامه تدوین نماید. نسخه‌هایی از این سیاست باید در اختیار بازرسین و مقامات مجری قانون قرار گرفته و

## بسته

در دسترس عموم و مالک کشتی و دریانوردان نیز قرار گیرد.

۳- مقام صلاحیتدار باید رویه‌های ساده‌ای از جمله موارد زیر را ایجاد نماید تا بتواند بر مبنای آن، اطلاعات محرمانه مربوط به نقض‌های احتمالی الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) را به طور مستقیم از طریق دریانوردان یا نمایندگان آنها دریافت نماید و فوری مجوز رسیدگی به چنین موضوعاتی را برای بازرسین صادر نماید:

الف) فراهم آوردن امکاناتی برای فرماندهان کشتی، دریانوردان یا نمایندگان دریانوردان تا در صورت نیاز بتوانند تقاضای بازرسی نمایند؛ و

ب) فراهم آوردن اطلاعات و توصیه‌های فنی برای مالکین کشتی، دریانوردان یا سازمانهای مربوط در مورد مؤثرترین شیوه‌های رعایت الزامات این مقاله‌نامه و نیز بهبود مستمر در خصوص شرایط دریانوردان بر روی کشتی.

۴- بازرسین باید کاملاً آموزش دیده باشند و تعداد آنها برای انجام مؤثر وظایف خویش با توجه به موارد زیر، کافی و مناسب باشد:

الف) اهمیت وظایفی که بازرسین باید انجام دهند، به ویژه در ارتباط با تعداد، نوع و اندازه کشتی‌های مورد بازرسی و نیز تعداد و دشواری‌های مقررات قوانینی که باید اجراء شود؛

ب) منابعی که در اختیار بازرسین قرار می‌گیرد؛ و

پ) شرایط عملی که تحت آن بازرسین باید به نحو مؤثری انجام شود.

۵- با رعایت هرگونه شرایط مربوط به استخدام در خدمات دولتی که ممکن است در قوانین و مقررات ملی تعیین شده باشد، بازرسین باید صلاحیتهای لازم و آموزش مناسب را برای انجام وظایف خویش داشته باشند و در صورت امکان دارای تحصیلات دریایی یا تجربه کاری به عنوان دریانورد باشند. آنها باید دارای دانش کافی در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بوده و به زبان انگلیسی نیز مسلط باشند.

۶- تدابیری باید اتخاذ شود تا بازرسین در طول دوران اشتغال خود، آموزش‌های

مناسب دیگری را نیز سپری نمایند.

- ۷- تمامی بازرسین باید درک کاملی نسبت به شرایط مکان مورد بازرسی، دامنه بازرسی مورد نظر در شرایط متفاوت و نیز شیوه‌های کلی بازرسی، داشته باشند.
- ۸- بازرسینی که به موجب قوانین ملی صلاحیتهای مناسب را دارا می‌باشند، باید حداقل در موارد زیر اختیارات لازم به آنها اعطاء شود:
- الف) آزادانه و بدون اطلاع قبلی وارد کشتی شوند. با این وجود، در هنگام شروع بازرسی کشتی، بازرسین باید حضور خود را به اطلاع فرمانده کشتی یا فرد مسؤل و در صورت اقتضاء به دریانوردان یا نمایندگان آنها، برسانند؛
- ب) پرسش از فرمانده کشتی، دریانوردان یا هر فردی دیگر، از جمله مالک کشتی یا نماینده مالک کشتی، درخصوص هر موضوعی که مربوط به اجراء الزامات به موجب قوانین و مقررات می‌باشد، در حضور هر شاهدی که فرد مورد نظر ممکن است درخواست حضور او را مطرح کرده باشد؛
- پ) درخواست ارائه هر گونه دفاتر، اسناد مالکیت، دفاتر ثبت، گواهینامه‌ها یا اسناد یا اطلاعات دیگری که به طور مستقیم مربوط به موضوعات مورد بازرسی می‌شود، به منظور تأیید مطابقت آنها با قوانین و مقررات ملی برای اجراء این مقاله‌نامه؛
- ت) الزام به نصب اعلانهای مورد نیاز به موجب قوانین و مقررات ملی برای اجراء این مقاله‌نامه؛
- ث) گرفتن یا برداشتن نمونه‌هایی از محصولات، بار، آب آشامیدنی، مواد غذایی، مواد و اجسام مورد استفاده برای تجزیه و تحلیل و بررسی آن؛
- ج) متعاقب بازرسی، فوری مالک، متصدی یا فرمانده کشتی را از نقایصی که ممکن است ایمنی و بهداشت افراد حاضر بر روی کشتی را به مخاطره اندازد، آگاه نمایند.
- چ) هشدار به مقام صلاحیتدار، و در صورت امکان، به سازمان رسمی در خصوص هر گونه نقص یا استفاده غیر مجاز، به ویژه در مواردی که توسط قوانین یا مقررات موجود مورد حکم قرار نگرفته است و ارائه پیشنهاد به آنها برای بهبود قوانین یا مقررات؛ و

ح) اطلاع به مقام صلاحیتدار در خصوص هر گونه بیماریها یا آسیبهای حرفه‌ای که دریانوردان را در این گونه موارد تحت تأثیر قرار می‌دهد، به نحوی که ممکن است توسط قوانین و مقررات تعیین شده باشد.

۹- هنگامی که نمونه موضوع جزء (ث) بند (ا) این دستورالعمل، گرفته یا برداشته می‌شود، مالک کشتی یا نماینده مالک کشتی و در صورت اقتضاء، دریانورد باید نسبت به این موضوع مطلع شده، یا در زمان گرفتن یا برداشتن نمونه حضور داشته باشد. کمیت و مقدار نمونه باید دقیقاً توسط بازرس به ثبت برسد.

۱۰- گزارش سالیانه منتشر شده توسط مقام صلاحیتدار هر عضو در خصوص کشتی‌های حامل پرچم آن، باید حاوی موارد زیر باشد:

الف) فهرستی از قوانین و مقررات مورد اجراء در ارتباط با شرایط زندگی و کاری دریانوردان و هر گونه اصلاحیه‌هایی که در طول سال نافذ شده است؛

ب) جزئیات مربوط به ساختار نظام بازرسی؛

پ) آمار کشتی‌ها یا ساختمان‌های دیگری که مشمول بازرسی شده و کشتی‌ها و ساختمان‌های دیگری که عملاً بازرسی شده است؛

ت) آمار کلیه دریانوردانی که مشمول قوانین و مقررات ملی آن می‌شوند؛

ث) آمار و اطلاعات مربوط به نقض قوانین، جرائم وضع شده و موارد مربوط به توقیف کشتیها؛ و

ج) آمار مربوط به گزارشهای ارائه شده درخصوص بیماریها و آسیبهای حرفه‌ای که دریانوردان را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

مقرره ۵. ۱. ۵ آئین دادرسی شکایت بر روی کشتی

۱- هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید که برای رسیدگی سریع، مؤثر و عادلانه شکایات دریانوردان در خصوص ادعای نقض الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان)، دارای آئین دادرسی بر روی کشتی باشند.

۲- هر عضو باید از آزار دریانوردان به دلیل ثبت شکایت، ممانعت به عمل آورد و برای آن مجازات در نظر گیرد.

۳- مفاد این مقرر و نیز بخش‌های مرتبط این مجموعه قوانین، به حقوق دریانورد برای مطالبه غرامت از طریق هر شیوه قانونی که دریانورد آن را مناسب می‌داند، هیچ‌گونه لطمه‌ای نمی‌زند.

#### استاندارد ۵. ۱. ۵ الف \_ آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی

۱- بدون هیچ‌گونه لطمه‌ای به حوزه وسیعتری که احتمالاً در قوانین یا مقررات ملی یا توافق‌های جمعی لحاظ شده است، آئین دادرسی بر روی کشتی می‌تواند از طریق دریانوردان به وسیله طرح شکایات مرتبط با هر موضوعی که ادعا شده که موجب نقض الزامات این مقاله‌نامه شده است (از جمله حقوق دریانوردان) مورد استفاده قرارگیرد.

۲- هر عضو باید تضمین نماید که در قوانین یا مقررات آن، آئین‌های دادرسی مناسب شکایت بر روی کشتی برای رعایت الزامات مندرج در مقرر ۵. ۱. ۵ وجود دارد. این آئین‌های دادرسی باید در صدد حل و فصل شکایات در پایین‌ترین سطح ممکن باشد. با این وجود، در تمامی موارد دریانوردان باید حق شکایت مستقیم به فرمانده کشتی و در جایی که ضروری بدانند، به مقامات مسؤول خارج از کشتی را نیز داشته باشند.

۳- آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی باید شامل حق دریانورد مبنی بر همراهی شدن یا داشتن وکیل در طول آئین دادرسی شکایات، و نیز محافظت در قبال آزار و اذیت آنها به خاطر ثبت شکایات باشد. اصطلاح «آزار و اذیت» شامل هر گونه عمل نامطلوبی می‌شود که توسط هر فردی در قبال دریانوردی صورت گیرد که شکایتی را مطرح نموده که آشکارا ایدائی یا مغرضانه نیست.

۴- تمامی دریانوردان باید علاوه بر یک نسخه از قرارداد کار خود، یک نسخه از آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی قابل اجراء را در اختیار داشته باشند. این نسخه باید حاوی اطلاعات لازم برای تماس با مقام صلاحیتدار در کشور صاحب پرچم، و در صورت تفاوت، کشور محل اقامت دریانوردان بوده و نام فرد یا افراد شاغل بر روی

کشتی را که می توانند به صورت محرمانه به دریانوردان درخصوص شکایت خود مشاوره بیطرفانه ای ارائه دهند، دربرداشته باشد و در غیر این صورت، آنها را درخصوص پیگیری آئین های دادرسی شکایت قابل دسترس آنها بر روی کشتی یاری نماید.

### دستورالعمل ۵. ۱. ۵ ب \_ آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی

۱- با رعایت هر گونه مفاد مرتبط با یک توافق جمعی قابل اجراء، مقام صلاحیتدار باید پس از مشاوره و تبادل نظر نزدیک با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، الگویی را برای آئین دادرسی منصفانه، سریع و مستند شکایت بر روی کشتی در تمامی کشتیهای حامل پرچم یک عضو تدوین نماید. در تدوین چنین آئین های دادرسی، موضوعات زیر باید مد نظر قرار گیرد:

الف) بسیاری از شکایات ممکن است تنها مربوط به افرادی باشد که شکایتی علیه آنها یا حتی فرمانده کشتی مطرح شده است. در تمامی این موارد، دریانوردان باید قادر باشند که به طور مستقیم به فرمانده کشتی شکایت کرده و این شکایت را در خارج از کشتی نیز مطرح نمایند؛

ب) به منظور کمک به اجتناب از مشکلات مربوط به آزار و اذیت دریانوردانی که پیرامون موضوعات مربوط به این مقاوله نامه، شکایت خود را مطرح کرده اند، آئین های دادرسی باید از نامزدی فردی بر روی کشتی حمایت کند که می تواند مشاوره لازم را به دریانوردان در خصوص آئین های دادرسی موجود ارائه نموده و در صورت درخواست دریانورد شاکی، در هر یک از جلسات دادگاه یا استماع دادرسی مربوط به موضوع شکایت، حضور داشته باشد.

۲- آئین های دادرسی مورد بحث در خلال فرآیند مشاوره موضوع بند (۱) این دستورالعمل، باید حداقل شامل موارد زیر باشد:

الف) شکایات باید به رئیس بخش یا مقام مافوق دریانوردی که اقامه دعوی کرده است، ارسال شود؛



ب) رئیس بخش یا مقام مافوق باید تلاش نماید در محدوده زمان تعیین شده که مناسب با اهمیت موضوع مطروحه می باشد، مسأله را حل و فصل نماید؛

پ) اگر رئیس بخش یا مقام مافوق نتواند شکایت را با رضایت دریاورد حل و فصل نماید، آنگاه دریاورد می تواند موضوع را به فرمانده کشتی ارجاع دهد تا وی شخصاً به این موضوع رسیدگی نماید؛

ت) دریاوردان باید این حق را داشته باشند که در تمامی اوقات، دریاوردی را به عنوان همراه یا نماینده خود بر روی کشتی مربوط انتخاب نمایند؛

ث) تمامی شکایات و تصمیمات مربوط به آنها باید ثبت شده و یک نسخه از آن در اختیار دریاورد مربوط قرار گیرد؛

ج) در صورتی که شکایت در کشتی حل و فصل نشود، موضوع مورد نظر باید در ساحل به مالک کشتی ارجاع شود تا وی در فرصت زمانی مناسب اعطاء شده و به نحوی مقتضی، مشکل را با مشورت دریاوردان مربوط یا هر فرد دیگری که احتمالاً به عنوان نماینده آنها منصوب شده است، حل و فصل نماید؛ و

چ) در تمامی موارد دریاوردان باید این حق را داشته باشند که شکایات خود را به طور مستقیم با فرمانده کشتی، مالک کشتی و مقامات صلاحیتدار مطرح نمایند.

#### مقرره ۵.۱.۶ - سوانح دریایی

۱- هر عضو باید در خصوص هر گونه سانحه مهم دریایی مربوط به کشتی های حامل پرچم آن که منجر به آسیب دیدگی یا فوت می شود، تحقیق و رسیدگی لازم را انجام دهد. گزارش نهایی مربوط به این تحقیق، باید در اختیار عموم قرار گیرد.

۲- اعضاء باید با همکاری یکدیگر زمینه را برای رسیدگی به سوانح مهم دریایی

موضوع بند (۱) این مقرره فراهم نمایند.

استاندارد ۶. ۱. ۵ الف\_ سوانح دریایی

(مفادی ندارد)

دستور العمل ۶. ۱. ۵ ب- سوانح دریایی

(مفادی ندارد)

مقرره ۲. ۵\_ مسؤولیتهای کشور صاحب بندر

هدف: توانمند ساختن هر عضو در خصوص انجام مسؤولیتهای خود به موجب این مقاله نامه در خصوص همکاری بین المللی در زمینه تحقق و اجراء استانداردهای این مقاله نامه در کشتیهای خارجی.

مقرره ۱. ۲. ۵\_ بازرسیها در بندر

۱- هر کشور خارجی که در شرایط طبیعی کاری خود یا به دلایل عملیاتی، در یک بندر متعلق به یک عضو توقف نموده است، ممکن است طبق بند (۴) ماده (۷) به منظور بررسی مطابقت با الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی، مورد بازرسی قرار گیرد.

۲- هر عضو باید گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی مقرر به موجب مقرره ۳. ۱. ۵ را به عنوان مدرک محمول بر صحت مطابقت با الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) بپذیرد. بنابراین، بازرسی های مذکور در بنادر آن، به جز در شرایط مشخص شده در این مجموعه قوانین باید محدود به بررسی گواهینامه و اعلامیه باشد.

۳- بازرسی ها در بندر باید توسط مقامات مجاز، طبق مفاد این مجموعه قوانین و نیز دیگر ترتیبات بین المللی حاکم در خصوص بازرسی های کنترلی کشور صاحب بندر در عضو مورد نظر، انجام شود. هر یک از این بازرسی ها باید محدود به تأیید این باشد

که موضوع بازرسی شده، طبق الزامات مربوط مندرج در مواد و مقررات این مقاله‌نامه و نیز تنها بخش «الف» این مجموعه قوانین می باشد.

۴- بازرسی‌هایی که ممکن است طبق این مقررات انجام شود، باید براساس نظام نظارت و بازرسی مؤثر کشور صاحب بندر باشد تا تضمین نماید شرایط زندگی و کاری دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌هایی که وارد بندر عضو مربوط شده‌اند، طبق الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می باشد.

۵- اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۴) این مقرر، از جمله روش مورد استفاده برای ارزیابی میزان اثربخشی آن، باید به موجب ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار در گزارشهای عضو مورد نظر درج شود.

#### استاندارد ۱. ۲. ۵ الف \_ بازرسی‌ها در بندر

۱- چنانچه مقام مجازی که برای انجام بازرسی وارد کشتی شده و در موقعیتی مناسب تقاضای رؤیت گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی را نموده است، پی ببرد که:

الف) اسناد درخواست شده، نگهداری یا صادر نشده یا به صورت جعلی نگهداری شده است، یا این که اسناد صادر شده حاوی اطلاعات مقرر به وسیله مقاله‌نامه نبوده یا از جهات دیگر بی اعتبار می باشد؛ یا

ب) دلایل آشکاری برای اعتقاد به این که شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله‌نامه نمی باشد؛ وجود دارد؛ یا

پ) دلایل معقولی برای اعتقاد به این که کشتی به منظور اجتناب از مطابقت با این مقاله‌نامه، پرچم خود را تغییر داده است، وجود دارد؛ یا

ت) شکایتی وجود دارد مبنی بر این که شرایط زندگی و کاری بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله‌نامه نمی باشد؛

ممکن است بازرسی مفصل تری انجام شود تا شرایط زندگی و کاری بر روی کشتی مورد نظر، مشخص شود. این بازرسی باید در هر حالتی انجام گیرد که

## بسته

احساس یا ادعا می شود شرایط زندگی به نحوه مطلوبی نبوده و می تواند آشکارا منجر به بروز خطری برای ایمنی، بهداشت یا امنیت دریانوردان شود، یا در جایی که مقام مجاز دلیلی برای اعتقاد به این که هرگونه نقصی، منجر به نقض جدی الزامات این مقاوله نامه (از جمله دریانوردان) می شود، در اختیار دارد.

۲- چنانچه در شرایط مندرج در جزءهای (الف)، (ب)، یا (پ) بند (۱) این استاندارد، بازرسی مفصل تری توسط مقامات مجاز، در یک کشتی خارجی واقع در بندر یک عضو انجام شده است، این بازرسی باید اساساً موضوعات فهرست شده در پیوست ۳-۵ الف را پوشش دهد.

۳- در صورت وجود یک شکایت به موجب جزء (ت) بند (۱) این استاندارد، بازرسی باید به طور کلی به موضوعات مطروحه در شکایت محدود شود، هر چند یک شکایت یا تحقیق و رسیدگی مربوط به آن، ممکن است موضوعات مشخصی را برای یک بازرسی مفصل تر طبق جزء (ب) بند (۱) این استاندارد، در نظر گیرد.

۴- چنانچه متعاقب بازرسی مفصل تر، پی برده شود که شرایط زندگی بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاوله نامه نمی باشد، مقام مجاز باید فوری نواقص مورد نظر را همراه با زمان تعیین شده برای اصلاح آنها، به اطلاع فرمانده کشتی برساند. در صورتی که این نواقص توسط مقام مجاز، مهم قلمداد شود یا اگر مربوط به شکایتی باشد که طبق بند (۳) این استاندارد مطرح شده است، مقام مجاز باید توجه دریانوردان و سازمانهای مالکین کشتی مربوط در عضوی که بازرسی در آن انجام شده است را به این نواقص معطوف دارد و می تواند یکی از اقدامات زیر را انجام دهد:

الف) اطلاع به نماینده کشور صاحب پرچم؛

ب) تأمین اطلاعات مرتبط برای مقامات صلاحیتدار در بندر بعدی محل توقف

کشتی؛

۵- عضوی که بازرسی در آن انجام شده است، باید این حق را داشته باشد که

یک نسخه از گزارش مقام مسئول را، که باید همراه با هرگونه پاسخ دریافتی

از جانب مقامات صلاحیتدار کشور صاحب پرچم در ظرف مدت زمان تعیین شده

## بیش

باشد، به مدیر کل دفتر بین‌المللی کار ارائه دهد، با این نیت که این کار می‌تواند به عنوان اقدامی مناسب و مصلحت‌آمیز تلقی شده تا تضمین نماید سوابقی از این اطلاعات حفظ شده و می‌تواند مورد توجه گروههایی قرار گیرد که احتمالاً علاقمند به بهره‌مند شدن از آئین‌های دادرسی ابتکاری مربوط می‌باشند.

۶- چنانچه متعاقب انجام یک بازرسی مفصل‌تر توسط مقام مجاز، مشخص شود که کشتی مورد نظر منطبق با الزامات این مقاله‌نامه نمی‌باشد و:

الف) شرایط موجود بر روی کشتی به وضوح برای ایمنی، بهداشت یا امنیت دریانوردان مخاطره‌آمیز است؛ و

ب) عدم انطباق باعث بوجود آمدن نقض مکرر یا جدی الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می‌شود؛

مقام مسؤول باید اقداماتی را اتخاذ نماید تا تضمین کند کشتی مورد نظر به دریا نخواهد رفت مگر، تا زمانی که هر گونه عدم انطباق موضوع جزءهای (الف) و (ب) این بند را اصلاح نموده باشد یا تا زمانی که مقام مسؤول برنامه عملی مربوط به اصلاح این عدم انطباقها را مورد پذیرش قرار داده و متقاعد شود که این برنامه عملی، فوری اجراء خواهد شد. اگر از حرکت کشتی برای سفر دریایی جلوگیری شود، مقام مسؤول باید فوری کشور صاحب پرچم را مطلع نماید و متعاقب آن نماینده‌ای را از کشور صاحب پرچم دعوت نماید تا حضور یافته و در صورت امکان، از کشور صاحب پرچم نیز بخواهد که ظرف موعد مقرر پاسخ خود را ارائه نماید. مقام مسؤول همچنین باید فوری سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط را در کشور صاحب بندری که بازرسی در آن انجام گرفته است، مطلع نماید.

۷- هر عضو باید تضمین نماید که مقامات مسؤول آن، راهنمایی از نوع مندرج در بخش «ب» این مجموعه قوانین، درخصوص انواع شرایط توجیه‌کننده توقیف کشتی به موجب بند (۶) این استاندارد را دریافت نموده‌اند.

۸- هر عضو در هنگام انجام مسؤولیتهای خود به موجب این استاندارد، باید تمامی تلاش‌های ممکن را صرف نماید تا از توقیف یا تأخیر بیش از اندازه کشتی اجتناب شود در صورتی که محرز شود کشتی بیش از اندازه، توقیف یا دچار تأخیر شده

است، هر گونه زیان یا خسارت به وجود آمده باید جبران شود. مسؤولیت اثبات در هر مورد برعهده شاکی می باشد.

#### دستورالعمل ۱. ۲. ۵ ب \_ بازرسی در بندر

۱- مقام صلاحیتدار باید سیاست بازرسی را برای مقامات مسؤول، انجام بازرسی ها به موجب مقرر ۱. ۲. ۵، تدوین نماید. هدف این سیاست باید تضمین تداوم بازرسی و از جهات دیگر، هدایت بازرسی و اجراء فعالیت های مرتبط با الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) باشد. نسخه هایی از این سیاست باید در اختیار مقامات صلاحیتدار قرار گرفته و در دسترس عموم و مالکین کشتی و دریانوردان نیز باشد.

۲- در هنگام تدوین سیاست مرتبط با شرایطی که توقیف کشتی را به موجب بند (۶) استاندارد ۱. ۲. ۵ الف ایجاب می نماید، مقام صلاحیتدار باید با در نظر گرفتن نقض های موضوع جزء (ب) بند (۶) استاندارد ۱. ۲. ۵ الف، توجه نماید که اهمیت این موضوع ممکن است به دلیل ویژگی نقص و کاستی مربوط باشد. این موضوع می تواند به ویژه مربوط به نقض حقوق و اصول بنیادین اشتغال دریانوردان و حقوق اجتماعی آنها، به موجب مواد (۳) و (۴) این مقاله نامه باشد. به عنوان مثال، استخدام فردی که سن وی زیر حداقل سن کار می باشد، باید به عنوان نقضی جدی در نظر گرفته شود، حتی اگر تنها یک نفر با چنین مشخصاتی، بر روی کشتی وجود داشته باشد. در موارد دیگر، تعداد نواقص گوناگون دیگری که در خلال بازرسی خاص به آن پی برده می شود، باید مد نظر قرار گیرد: به عنوان مثال، موارد متعدد نقص در خصوص محل اقامت یا غذا و تهیه غذا که ایمنی و بهداشت را تهدید نمی نماید، ممکن است قبل از این که نقضی جدی تلقی شود، مد نظر قرار گیرد.

۳- اعضاء باید در بیشترین حد ممکن در خصوص تصویب دستورالعمل های توافق شده بین المللی در زمینه سیاست های بازرسی، به ویژه سیاست هایی که مرتبط با شرایط ایجاب کننده توقیف یک کشتی می باشند، با یکدیگر همکاری نمایند.

### مقرره ۵.۲.۲ \_ آئینهای دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتی توقف کرده در بندر واقع در قلمرو عضوی که ادعای نقض الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) را می کنند این حق را دارند که چنین شکایتی را به منظور تسهیل شیوه ای عملی و فوری برای جبران خسارت، گزارش نمایند.

### استاندارد ۵.۲.۲ الف \_ آئینهای دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

۱- شکایت مطروحه از جانب دریانورد مدعی نقض الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می تواند به مقام مسؤول مستقر در ساحلی که کشتی دریانورد مربوط در آن توقف نموده، گزارش شود. در چنین مواردی، مقام مسؤول باید تحقیق و رسیدگی مقدماتی را انجام دهد.

۲- در صورت اقتضاء و با توجه به ماهیت شکایت مطروحه، تحقیق و رسیدگی مقدماتی باید شامل توجه به این موضوع باشد که آئینهای دادرسی شکایت بر روی کشتی به موجب مقرره ۵.۱.۵، مورد بررسی قرار گرفته است. مقام مسؤول همچنین می تواند بازرسی مفصل تری را طبق استاندارد ۵.۲.۱ الف انجام دهد.

۳- مقام مسؤول باید در صورت اقتضاء نسبت به حل و فصل شکایت در داخل کشتی اقدام نماید.

۴- در حالتی که رسیدگی یا بازرسی انجام شده بر مبنای این استاندارد، بیانگر عدم انطباقی باشد که در حیطه شمول بند (۶) استاندارد ۵.۲.۱ الف می باشد، مفاد بند مذکور باید اجراء شود.

۵- چنانچه مفاد بند (۴) این استاندارد قابل اجراء نبوده و شکایت مطروحه نیز در داخل کشتی حل و فصل نشده باشد، مقام مسؤول باید فوری کشور صاحب پرچم رامطلع نموده و ظرف مدت زمانی معین، خواستار ارائه مشاوره و برنامه عملی اصلاحی شود.

۶- چنانچه شکایت مطروحه متعاقب اقدام انجام شده طبق بند (۵) این استاندارد، حل و فصل نشود، کشور صاحب بندر باید یک نسخه از گزارش مقام مسؤول را برای

مدیر کل ارسال نماید. این گزارش باید همراه با هرگونه پاسخ دریافتی از جانب مقام صلاحیتدار کشور صاحب پرچم ظرف مدت زمان تعیین شده، باشد. سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط در کشور صاحب بندر نیز باید به همین نحو، مطلع شوند. علاوه بر این، آمار و اطلاعات مربوط به شکایاتی که حل و فصل شده است، باید به طور منظم توسط کشور صاحب بندر برای مدیر کل ارسال شود. ارائه آمار و اطلاعات مذکور به این منظور لحاظ شده است که این کار می تواند به عنوان اقدامی مناسب و مصلحت آمیز تلقی شده تا تضمین نماید سوابقی از این اطلاعات حفظ شده و می تواند مورد توجه گروههایی، از جمله سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، قرار گیرد که احتمالاً علاقمند به بهره مند شدن از آئینهای دادرسی ابتکاری مربوط می باشند.

۷- اقدامات مناسب باید به منظور حفظ محرمانه شکایت مطروحه از جانب دریانوردان، اتخاذ شود.

#### دستورالعمل ۲.۲.۵ ب\_ آئینهای دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

۱- چنانچه شکایت موضوع استاندارد ۲.۲.۵ الف، توسط مقام مسؤول در دست پیگیری باشد، مقام مذکور باید ابتدا بررسی نماید که آیا شکایت مطروحه جنبه عمومی داشته و مربوط به کلیه دریانوردان شاغل بر روی کشتی است، یا فقط گروهی از آنها را در بر می گیرد، یا این که تنها مربوط به شکایت فردی دریانورد مربوط می باشد.

۲- اگر شکایت مطروحه جنبه عمومی داشته باشد، باید طبق استاندارد

۱. ۲. ۵ الف، بازرسی مفصل تری مد نظر قرار گیرد.

۳- اگر شکایت مطروحه جنبه فردی داشته باشد، باید نتایج حاصله از آئینهای دادرسی شکایت بر روی کشتی برای حل و فصل شکایت مورد نظر مورد رسیدگی قرار گیرد. اگر این آئینهای دادرسی مورد بررسی قرار نگرفته باشد، مقام مسؤول باید پیشنهاد نماید که فرد شاکی از این آئینهای دادرسی موجود، استفاده نماید. قبل از هرگونه بررسی پیرامون آئینهای دادرسی شکایت بر روی کشتی، باید دلایل معتبری برای بررسی شکایت وجود داشته باشد. این دلایل می تواند شامل ناکافی بودن یا تأخیر



بیش از حد در آئین‌های دادرسی داخلی یا ترس شاکی از اقدامات تلافی جویانه در قبال ارائه شکایت، باشد.

۴- در هرگونه بررسی شکایت، مقام مسؤول باید به فرمانده کشتی، مالک کشتی و هر فرد دیگر دخیل در شکایت، فرصت مناسب را اعطاء کند تا نقطه نظرات خود را بیان نمایند.

۵- در صورتی که کشور صاحب پرچم در پاسخ به اطلاعیه صادره از دولت صاحب بندر طبق بند ۵ استاندارد ۲.۲. ۵ الف، اظهار نماید که موضوع را بررسی خواهد نمود و آئین‌های دادرسی مناسب مؤثری را برای این منظور در اختیار دارد و برنامه عملی قابل قبولی را ارائه داده است، مقام مسؤول می‌تواند از هرگونه اقدام بیشتر در خصوص شکایت مورد نظر، خودداری نماید.

### مقرره ۳. ۵ \_ مسؤولیتهای مربوط به عرضه کار

هدف: تضمین این‌که هر عضو مسؤولیتهای خود را به موجب این مقاله‌نامه در زمینه استخدام و کاریابی دریانوردان و نیز حمایت اجتماعی از دریانوردان خود، به انجام می‌رساند.

۱- بدون لطمه زدن به اصل مسؤولیت پذیری هر عضو در قبال شرایط زندگی و کاری دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های حامل پرچم آن، هر عضو مسؤولیت تضمین اجراء الزامات این مقاله‌نامه در ارتباط با استخدام و کاریابی دریانوردان و نیز حمایت تأمین اجتماعی از دریانوردانی را که تبعه، مقیم یا به‌گونه‌ای ساکن آن می‌باشند، تا حدی که چنین مسؤولیتی در این مقاله‌نامه پیش‌بینی شده است، نیز بر عهده دارد.

۲- الزامات تفصیلی برای اجراء بند (۱) این مقرره، در این مجموعه قوانین ازانه شده است.

۳- هر عضو باید به موجب این مقاله‌نامه، نظام بازرسی و نظارت مؤثری را در خصوص اجراء مسؤولیتهای مربوط به عرضه کار ایجاد نماید.

۴- طبق ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار، باید اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۳) این مقرره، از جمله شیوه ارزیابی اثربخشی آن، در گزارشهای هر عضو گنجانده شود.

استاندارد ۳. ۵ الف \_ مسؤولیت‌های مربوط به عرضه کار

هر عضو باید از طریق نظام بازرسی و نظارت و رسیدگی‌های حقوقی در ارتباط با موارد نقض مجوز و دیگر الزامات عملی پیش‌بینی شده در استاندارد ۴. الف، الزامات این مقاله‌نامه را که در خصوص شیوه کار و فعالیت دفاتر خدمات اشتغال و کاریابی مستقر در قلمرو آن قابل اجراء می‌باشد، اعمال نماید.

دستورالعمل ۳. ۵ ب \_ مسؤولیت‌های مربوط به عرضه کار

دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی که در قلمرو یک عضو تأسیس شده‌اند و خدمات دریانورد را برای مالک کشتی تأمین می‌نمایند، در هر جایی که باشند، ملزم هستند که تعهداتی را در مورد تضمین انجام مناسب شرایط مندرج در قرارداد کار منعقدہ بین مالک کشتی و دریانوردان از سوی مالکان کشتی را بر عهده گیرند.

پیوست ۱-۵ الف

شرایط زندگی و کاری دریانوردان که باید توسط کشور صاحب پرچم پیش از صدور گواهینامه برای کشتی، طبق بند (۱) استاندارد ۳. ۱. ۵ الف، بازرسی و تأیید شود:

- حداقل سن
- گواهینامه پزشکی
- صلاحیت‌های لازم برای دریانوردان
- قراردادهای کار دریانوردان
- استفاده از هر گونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند، مورد

تأیید یا مجاز

- ساعات کار یا استراحت
- سطوح نیروی کار کشتی
- محل اقامت
- امکانات تفریحی بر روی کشتی
- غذا و تهیه غذا
- ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث
- مراقبت درمانی بر روی کشتی
- آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی
- پرداخت دستمزدها

شماره: ۳۱۶/۱۶۳۳۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پیوست:

بسته

پیوست ۲-۵ الف

گواهینامه کار دریایی

(توجه: اعلامیه موافقت کار دریایی باید پیوست این گواهینامه باشد)

صادره به موجب مفاد ماده (۵) و عنوان (۵)

مقاله‌نامه کار دریایی مصوب سال ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴ هـ.ش)

(ذیلاً تحت عنوان «مقاله‌نامه» مورد اشاره قرار گرفته است)

تحت صلاحیت دولت:

.....  
(نام کامل کشوری که کشتی مجاز به حمل پرچم آن می باشد)

توسط

.....  
(نام کامل و نشانی مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی که به طور مقتضی به

موجب مفاد مقاله‌نامه، مجاز شده است)

مشخصات کشتی

..... نام کشتی:

..... حروف یا شماره مشخصه:

..... بندر محل ثبت:

..... تاریخ ثبت:

..... ظرفیت ناخالص<sup>۱</sup>:

۱- برای کشتی‌هایی که تحت پوشش طرح موقت محاسبه ظرفیت، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشند، ظرفیت ناخالص عبارت است از ظرفیتی که در ستون ملاحظات گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹ میلادی) (۱۳۴۸ هـ. ش) درج شده است. (رجوع شود به جزء (پ) بند (۱) ماده (۲) مقاله‌نامه).

بیت

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی: .....

نوع کشتی: .....

نام و نشانی مالک کشتی: ۱. ....

به موجب این گواهینامه تأیید می‌گردد که:

۱- این کشتی مورد بازرسی قرار گرفته و تأیید می‌شود که طبق الزامات  
مقاوله‌نامه و مفاد ضمیمه اعلامیه موافقت کار دریایی، می‌باشد.

۲- شرایط زندگی و کاری دریانوردان که در پیوست ۱-۵ الف مقاوله‌نامه تعیین  
شده است، طبق الزامات ملی کشور فوق‌الذکر در خصوص اجراء مقاوله‌نامه می‌باشد.  
این الزامات ملی در اعلامیه موافقت کار دریایی، بخش ۱، به طور خلاصه بیان شده  
است.

این گواهینامه تا تاریخ ..... با توجه به بازرسی‌های انجام شده،  
طبق استانداردهای ۱.۳ الف و ۱.۴ الف مقاوله‌نامه، معتبر می‌باشد.  
این گواهینامه فقط هنگامی معتبر است که به انضمام اعلامیه موافقت کار دریایی صادره  
در ..... در تاریخ ..... باشد.

تاریخ تکمیل بازرسی که این گواهینامه مبتنی بر آن می‌باشد، عبارت است از

صادر در ..... در تاریخ .....

امضاء مقام مجاز صادر کننده گواهینامه .....

(مهر یا تمبر مقام صادر کننده، در صورت اقتضاء)

۲- «مالک کشتی» به مفهوم دارنده کشتی یا سازمان یا فرد دیگری نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده  
دریست کشتی است که مسؤلیت بهره‌برداری از کشتی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته و با  
پذیرش این مسؤلیت، موافقت نموده است که وظایف و مسؤلیتهای مربوط به مالکین کشتی را طبق  
مقاوله‌نامه انجام دهد. صرف‌نظر از این که افراد یا سازمانهای دیگری انجام وظایف یا مسؤلیتهای  
خاصی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته باشند. رجوع شود به ماده جزء (د) بند (۱) ماده (۲)  
مقاوله‌نامه.

تأییدهای مربوط بازرسی میان دوره‌ای اجباری و در صورت لزوم، هر گونه بازرسی دیگر

بدینوسیله تأیید می‌شود که کشتی طبق استانداردهای ۳. ۱. ۵ الف و ۴. ۱. ۵ الف مقاله‌نامه بازرسی شد و تشخیص داده شد که شرایط زندگی و کاری دریانوردان که در پیوست ۱-۵ الف این مقاله‌نامه تعیین شده است، با الزامات ملی کشور فوق‌الذکر در خصوص اجراء مقاله‌نامه مطابقت دارد.

بازرسی میان دوره‌ای:  
(انجام شده بین تاریخ‌های دومینو سومین سالگشت) (امضاء مقام مسؤول)  
امضاء .....  
مکان: .....  
تاریخ: .....  
(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

تأییدهای اضافی (در صورت لزوم)

به منظور تأیید این که کشتی به طور مستمر، الزامات ملی در خصوص اجراء مقاله‌نامه، به گونه‌ای که بند (۳) استاندارد ۳. ۱. ۳ الف مقاله‌نامه (ثبت مجدد یا تغییر اساسی محل اقامت) مقرر شده است یا بنابه دلایل دیگر مشمول بازرسی اضافی قرار گرفت

بازرسی اضافی  
(در صورت لزوم)  
امضاء .....  
(امضاء مقام مسؤول)

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

بازرسی اضافی  
(در صورت لزوم)  
امضاء .....  
(امضاء مقام مسؤول)

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

بازرسی اضافی  
(در صورت لزوم)  
امضاء .....  
(امضاء مقام مسؤول)

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

شماره: ۳۱۶/۱۶۳۳۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پوست:

بسته

مقاله نامه کار دریایی، ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴ هـ ش)

**اعلامیه موافقت کار دریایی - بخش ۱**

(توجه: این اعلامیه باید پیوست گواهینامه کار دریایی کشتی شود)

صادره تحت صلاحیت:

(نام مقام صلاحیتداری که در جزء (الف) بند (۱) ماده (۲) مقاله نامه تعیین شده است) در خصوص مفاد مقاله نامه کار دریایی ۲۰۰۶ میلادی، (۱۳۸۴ هـ ش)، کشتی با

مشخصات زیر:

ظرفیت ناخالص	شماره سازمان بین المللی دریانوردی	نام کشتی

طبق استاندارد ۳. ۱. ۵ الف مقاله نامه، نگهداری شده است.

امضاء کننده زیر، به نمایندگی از جانب مقام صلاحیتدار فوق الذکر اعلام می دارد که: الف) مفاد مقاله نامه کار دریایی به طور کامل در الزامات ملی مورد اشاره در زیر، لحاظ شده است؛

ب) این الزامات ملی در مقررات ملی مورد اشاره زیر درج شده است؛ توضیحات مربوط به محتوای این مقررات در صورت لزوم ارائه می شود؛

پ) جزئیات مربوط به هر یک از معادلهای واقعی به موجب بندهای (۳) و (۴) ماده (۶) ارائه شده است. (به موجب الزامات ملی مشابه فهرست شده در زیر)، در بخشی که به این منظور تهیه شده است) (موارد غیر قابل اجراء را حذف نمایند)؛

ت) هرگونه معافیتهای که توسط مقام صلاحیتدار طبق عنوان (۳) اعطاء شده است، به وضوح در بخش پیش بینی شده زیر برای این منظور، مشخص شده است.

ث) هرگونه الزامات خاص مربوط به نوع کشتی بر مبنای قوانین ملی نیز به موجب الزامات مربوط، مورد اشاره قرار گرفته است.

شماره: ۳۱۶/۱۶۴۳۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پوست:

بسته

۱. حداقل سن (مقرره ۱. ۱) .....
۲. گواهینامه پزشکی (مقرره ۱. ۲) .....
۳. صلاحیت‌های لازم برای دریانوردان (مقرره ۱. ۳) .....
۴. قراردادهای کار دریانوردان (مقرره ۱. ۲) .....
۵. استفاده از هر گونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند، مورد تأیید یا مجاز (مقرره ۱. ۴)
۶. ساعات کار یا استراحت (مقرره ۲. ۳) .....
۷. سطوح نیروی کار کشتی (مقرره ۲. ۷) .....
۸. محل اقامت (مقرره ۳. ۱) .....
۹. امکانات تفریحی روی کشتی (مقرره ۳. ۱) .....
۱۰. غذا و تهیه غذا (مقرره ۳. ۲) .....
۱۱. ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث (مقرره ۴. ۳) .....
۱۲. مراقبت درمانی بر روی کشتی (مقرره ۴. ۱) .....
۱۳. آئین‌های دادرسی به شکایت بر روی کشتی (مقرره ۵. ۱. ۵) .....
۱۴. پرداخت دستمزدها (مقرره ۲. ۲) .....

نام: .....

عنوان: .....

امضاء: .....

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

### معادل‌های واقعی

(توجه: موردی که قابل اجراء نمی‌باشد، حذف نمائید)

معادل‌های واقعی زیر، طبق بندهای (۳) و (۴) ماده (۶) مقاوله‌نامه، به‌جز موارد



شماره: ۳۱۶/۱۶۴۲۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پوست:

فوق الذکر، مورد اشاره قرار گرفته است (در صورت قابل اجراء بودن، توضیحات لازم را وارد نمایند).

.....  
.....

هیچ معادلی اعطاء نشده است.

نام: .....

عنوان: .....

امضاء: .....

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

#### معافیت‌ها

(توجه: موردی که قابل اجراء نمی‌باشد، حذف نمایند)

معافیت‌های زیر توسط مقام صلاحیت‌دار طبق موارد مندرج در عنوان (۳) مقاوله‌نامه،

اعطاء شده است:

.....  
.....

هیچ معافیتی اعطاء نشده است.

نام: .....

عنوان: .....

امضاء: .....

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

### اعلامیه موافقت کار دریایی - بخش ۲

تدابیر اتخاذ شده برای تضمین موافقت جاری بین بازرسی‌ها

تدابیر زیر توسط مالک کشتی مذکور در گواهینامه کار دریایی که این اعلامیه پیوست آن می‌باشد، تنظیم شده تا موافقت جاری بین بازرسی‌ها را تضمین نماید: (برای هر یک از موارد موضوع بخش ۱، تدابیر اتخاذ شده برای تضمین موافقت را در زیر بیان نمائید)

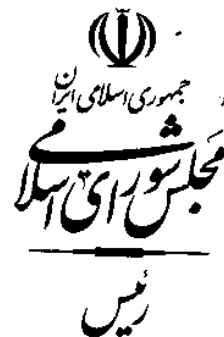
- ۱- حداقل سن (مقرره ۱.۱) .....
- ۲- گواهی نامه پزشکی (مقرره ۱.۲) .....
- ۳- صلاحیت‌های لازم برای دریانوردان (مقرره ۱.۳) .....
- ۴- قراردادهای کار دریانوردان (مقرره ۲.۱) .....
- ۵- استفاده از هر گونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند،
  - مورد تأیید یا مجاز (مقرره ۱.۴) .....
- ۶- ساعات کار یا استراحت (مقرره ۲.۳) .....
- ۷- سطوح نیروی کار کشتی (مقرره ۲.۷) .....
- ۸- محل اقامت (مقرره ۳.۱) .....
- ۹- امکانات تفریحی روی کشتی (مقرره ۳.۱) .....
- ۱۰- غذا و تهیه غذا (مقرره ۳.۲) .....
- ۱۱- ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث (مقرره ۴.۳) .....
- ۱۲- مراقبت درمانی بر روی کشتی (مقرره ۴.۱) .....
- ۱۳- آئین‌های دادرسی به شکایت بر روی کشتی (مقرره ۵.۱.۵) .....
- ۱۴- پرداخت دستمزدها (مقرره ۲.۲) .....

شماره: ۳۱۶/۱۶۴۲۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پست:

بسته



بدین وسیله تأیید می‌نمایم که تدابیر فوق‌الذکر به منظور تضمین موافقت جاری با الزامات مندرج در بخش (۱) در بین بازرسی‌ها تنظیم شده است.

نام مالک کشتی: .....

.....

نشانی شرکت: .....

.....

نام امضاء کننده مجاز: .....

.....

عنوان: .....

.....

امضاء امضاکننده مجاز: .....

.....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مالک کشتی<sup>۱</sup>)

تدابیر فوق‌توسط (نام مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی را وارد نمایید) مورد بررسی قرار گرفته است و پس از بازرسی کشتی، مشخص شده است که اهداف مندرج در جزء (ب) بند (۱۰) استاندارد ۳. ۱. ۵ الف، در خصوص تدابیری برای تضمین موافقت جاری و مقدماتی با الزامات مندرج بخش (۱) این اعلامیه، محقق شده‌اند.

نام: .....

عنوان: .....

نشانی: .....

.....

امضاء: .....

مکان: .....

تاریخ: .....

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

<sup>۱</sup> - «مالک کشتی» به مفهوم دارنده کشتی یا سازمان یا فردی دیگری نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده درست کشتی است که مسئولیت بهره‌برداری از کشتی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته و با پذیرش این مسئولیت، موافقت نموده است که وظایف و مسئولیت‌های مربوط به مالکین کشتی را طبق مقاله‌نامه انجام دهد، صرف‌نظر از این که افراد یا سازمان‌های دیگری انجام وظایف یا مسئولیت‌های خاصی را به نیابت از مالک کشتی به عهده گرفته باشند. رجوع شود به جزء (د) بند (۱) ماده (۲).

گواهینامه موقت کار دریایی

صادر به موجب مفاد ماده (۵) و عنوان (۵)  
مقاله نامه کار دریایی مصوب سال ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴ هـ ش)  
(ذیلاً تحت عنوان «مقاله نامه» مورد اشاره قرار گرفته است)  
تحت صلاحیت دولت:

.....  
(نام کامل کشوری که کشتی مجاز به حمل پرچم آن می باشد)  
توسط .....  
(نام کامل و نشانی مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی که به طور مقتضی به  
موجب مفاد مقاله نامه، مجاز شده است)  
مشخصات کشتی

نام کشتی: .....

حروف یا شماره مشخصه: .....

بندر محل ثبت: .....

تاریخ ثبت: .....

ظرفیت ناخالص<sup>۱</sup>: .....

شماره سازمان بین المللی دریانوردی: .....

نوع کشتی: .....

۱- برای کشتی هایی که تحت پوشش طرح موقت محاسبه ظرفیت، مصوب سازمان بین المللی دریانوردی می باشند، ظرفیت ناخالص عبارت است از ظرفیتی که در ستون ملاحظات گواهینامه بین المللی ظرفیت (۱۹۶۹ میلادی) (۱۳۴۸ هـ ش) درج شده است. رجوع شود به جزء (پ) بند (۱) ماده (۲) این مقاله نامه.

نام و نشانی مالک کشتی: .....

بدینوسیله از نظر بند (۷) استاندارد ۳. ۱. ۵ الف، مقاله نامه، تأیید می شود که:

الف) این کشتی تا جایی که عملی و متعارف بوده، برای موضوعات فهرست شده در پیوست ۱-۵ الف مقاله نامه با در نظر گرفتن تأیید موارد به موجب بندهای (ب)، (پ) و (ت) زیر بازرسی شده است؛

ب) مالک کشتی به مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی اثبات نموده است که کشتی دارای آئین های دادرسی کافی برای مطابقت با مقاله نامه می باشد؛

پ) فرمانده کشتی با الزامات مقاله نامه و مسؤولیتهای مربوط به انجام آنها آشنا می باشد؛ و

ت) اطلاعات مربوط برای مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی، به منظور صدور اعلامیه موافقت کار دریایی، ارسال شده است.

این گواهی نامه تا تاریخ ..... با توجه به بازرسی های انجام شده طبق استانداردهای ۳. ۱. ۵ الف، و ۴. ۱. ۵ الف، معتبر می باشد.

تاریخ تکمیل بازرسی مورد اشاره به موجب بند (الف) فوق، عبارت است از .....

صادره در ..... در تاریخ .....

امضاء مقام مجاز صادرکننده گواهی نامه موقت .....

(مهر یا تمبر مقام صادر کننده در صورت اقتضاء)

۱ - « مالک کشتی » به مفهوم دارنده کشتی یا سازمان یا فرد دیگری نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده در بست کشتی است که مسؤولیت بهره برداری از کشتی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته و با پذیرش این مسؤولیت، موافقت نموده است که وظایف و مسؤولیتهای مربوط به مالکین کشتی را طبق مقاله نامه انجام دهد، صرف نظر از این که افراد یا سازمانهای دیگری انجام وظایف یا مسؤولیتهای خاصی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته باشند. رجوع شود به جزء (د) بند (۱) ماده (۲) این مقاله نامه.

پیوست ۳-۵ الف

موارد کلی که مشمول بازرسی مفصل تر توسط مقام مجاز در بندر عضوی است که به موجب استاندارد ۱. ۲. ۵ الف، بازرسی مربوط به دولت صاحب بندر را انجام می‌دهد:

- حداقل سن
- گواهینامه پزشکی
- صلاحیتهای لازم برای دریانوردان
- قراردادهای کار دریانوردان
- استفاده از هرگونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند، مورد تأیید یا مجاز
- ساعات کار یا استراحت
- سطوح نیروی کار کشتی
- محل اقامت
- امکانات تفریحی بر روی کشتی
- غذا و تهیه غذا
- ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث
- مراقبت درمانی بر روی کشتی
- آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی
- پرداخت دستمزدها

شماره: ۳۱۶/۱۶۴۲۵

تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶

پیوست

پیوست ۱-۵ ب - نمونه ای از اعلامیه ملی

بند (۵) دستورالعمل ۳. ۱. ۵ ب ملاحظه شود  
مقاله کار دریایی، ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴ هـ ش)

اعلامیه موافقت کار دریایی - بخش ۱

(توجه: این اعلامیه باید پیوست گواهینامه کار دریایی کشتی شود.)

صادره تحت صلاحیت: وزارت حمل و نقل دریایی کشور X

در خصوص مفاد مقاله نامه کار دریایی، ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴ هـ ش)، کشتی با

مشخصات زیر:

نام کشتی	شماره سازمان بین المللی دریانوردی	ظرفیت ناخالص
به عنوان مثال: ام اس	۱۲۳۴۵	۱,۰۰۰

طبق استاندارد ۳. ۱. ۵ الف مقاله نامه، نگهداری شده است.

امضاء کنندگان زیر، به نمایندگی از جانب مقام صلاحیتدار فوق الذکر، اعلام

می دارد که:

الف) مفاد مقاله نامه کار دریایی به طور کامل در الزامات ملی مورد اشاره زیر،

لحاظ شده است؛

ب) این الزامات ملی در مقررات ملی مورد اشاره زیر، درج شده است؛

توضیحات مربوط به محتوای این مفاد در مواقع لزوم ارائه شده است؛

پ) جزئیات مربوط به هر یک از معادل های واقعی به موجب بندهای (۳) و (۴)

ماده (۶) ارائه شده است. (به موجب الزامات ملی مشابه فهرست شده در زیر،

در بخشی که به این منظور تهیه شده است) (موارد غیر قابل اجراء را حذف نمائید).

ت) هرگونه معافیتی که توسط مقام صلاحیتدار طبق عنوان (۳) اعطاء شده است، به

وضوح در بخش پیش بینی شده زیر برای این منظور مشخص شده است؛ و

بسته

ث) هر گونه الزامات خاص مربوط به نوع کشتی بر مبنای قوانین ملی نیز به موجب الزامات مربوط، مورد اشاره قرار گرفته است.

۱- حداقل سن (مقرره ۱.۱)

قانون کشتیرانی، شماره ۱۲۳ مصوب ۱۹۰۵ میلادی (۱۲۸۴ ه.ش)، نسخه اصلاح شده («قانون»)، فصل ۱۰؛ مقررات کشتیرانی («مقررات») مصوب ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴ ه.ش)، قواعد ۱۲۲۲-۱۱۱۱.

حداقل سنین همان است که در مقاله نامه مورد اشاره قرار گرفته است.

«شب» به مفهوم ساعت ۹ بعد از ظهر تا ساعت ۶ صبح می باشد، مگر این که وزارت حمل و نقل دریایی («وزارتخانه») مدت زمان دیگری را تصویب نماید. مثال های مربوط به کار خطرناک که مربوط به افراد ۱۸ سال یا بالاتر می باشد در فهرست «الف» این سند، ارائه شده است. در خصوص کشتی های باری، هیچ فرد زیر هجده سالی نباید در منطقه ای از نقشه کشتی (که ضمیمه این اعلامیه شده است) تحت عنوان «منطقه خطرناک» کار کند.

۲- گواهینامه پزشکی (مقرره ۱.۲)

قانون، فصل ۱۱؛ مقررات، قواعد ۱۲۳۳-۱۲۲۳

گواهینامه های پزشکی باید در جایی که قابل اجراء باشد منطبق با الزامات مقاله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان باشد، در موارد دیگر، الزامات مقاله نامه اخیرالذکر با هر گونه تغییرات ضروری، اعمال می شود. تکنیسین های بینایی سنج واجد شرایط که در فهرست مورد تأیید وزارتخانه قرار دارند، می توانند گواهینامه های مربوط به بینایی را صادر نمایند. آزمایشهای پزشکی از دستورالعملهای سازمان بین المللی کار / سازمان بهداشت جهانی موضوع دستورالعمل ۱.۲.۱ اب تبعیت می نمایند.

.....  
.....  
.....  
.....



## اعلامیه موافقت کار دریایی - بخش ۲

تدابیر اتخاذ شده برای تضمین موافقت جاری

بین بازرسی‌ها

تدابیر زیر توسط مالک کشتی مذکور در گواهینامه کار دریایی که این اعلامیه پیوست آن می باشد، تنظیم شده تا موافقت جاری بین بازرسی‌ها را تضمین نماید:

۱- حداقل سن (مقرره ۱.۱) .....

تاریخ تولد هر دریانورد در مقابل نام وی در فهرست خدمه کشتی، ذکر شده است.

فهرست درابتدای هر سفر دریایی توسط فرمانده کشتی یا افسر جانشین وی («افسر صلاحیتدار») که تاریخ تأیید مزبور را ثبت می نماید، کنترل می شود.

هر دریانورد زیر هجده سال در زمان استخدام، یادداشتی دریافت می نماید مبنی بر این که وی از انجام کار شبانه یا کاری که به طور ویژه به عنوان کار خطرناک (رجوع شود به بخش ۱، قسمت ۱ فوق) فهرست شده و نیز هر گونه کار خطرناک دیگر، منع شده است و ملزم است که در مواقع شک و تردید، با افسر صلاحیتدار مشورت نماید. یک نسخه از این یادداشت باید با امضاء دریانورد مربوط مبنی بر این که آن را «دریافت و مطالعه نموده است»، و تاریخ امضاء، نزد افسر صلاحیتدار حفظ شود.

۲- گواهینامه پزشکی (مقرره ۱.۲) .....

گواهینامه‌های پزشکی در شرایط کاملاً محرمانه نزد افسر صلاحیتدار، همراه با فهرستی که با مسؤلیت افسر صلاحیتدار تهیه شده، حفظ می شود و درخصوص هر دریانورد شاغل بر روی کشتی موارد زیر را بیان می نماید:

وظایف دریانورد، تاریخ گواهینامه (های) پزشکی موجود و وضعیت سلامتی

موضوع گواهینامه مربوط.

شماره: ۳۱۶/۱۶۹۲۵  
تاریخ: ۱۳۸۹/۰۳/۱۶  
پست:

بیت

جمهوری اسلامی ایران  
مجلس شورای اسلامی  
رئیس

در هر حالت شک و تردید احتمالی مبنی بر این که آیا دریاورد از لحاظ پزشکی برای انجام وظیفه یا وظایف خاص مناسب می باشد، افسر صلاحیتدار با پزشک دریاورد یا پزشک واجد شرایط دیگر مشورت کرده و خلاصه ای از مشاوره های پزشک را همراه با نام پزشک و شماره تلفن و تاریخ انجام مشاوره، ثبت می نماید.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه، شامل مقدمه و شانزده ماده در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و نهم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

علی لاریجانی