



جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور

۳۸۳۰۹/۴۰۱۴۰

۳۸۸ / ۲ / ۲۷

بسمه تعالی

باصلاوات بر محمد و آل محمد

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۲۲۷۱۴ / ۱۱ / ۸۸ صبح
تاریخ ثبت:
عصر
اقدام کننده: ۸۸ / ۳ / ۵

جناب آقای دکتر لاریجانی
رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه "الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین المللی کار" که بنا به پیشنهاد مشترک وزارتخانه های کار و امور اجتماعی و راه و ترابری در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۲/۲ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، جهت طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می گردد.

محمود احمدی نژاد
رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، شورای نگهبان، معاونت حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور، وزارت دادگستری، وزارت راه و ترابری، وزارت کار و امور اجتماعی، وزارت امور خارجه، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.

۳۸۳۰۹/ ۴۰۱۴
۸۸/۲/۲۷



بسمه تعالی

مقدمه توجیهی:

کنوانسیون کار دریایی که در فوریه سال ۲۰۰۶ (اسفند ۱۳۸۴) پس از سالها بررسی در سازمان بین‌المللی کار (ILO) به تصویب رسید، در بردارنده مفاد بیش از ۶۰ کنوانسیون و توصیه نامه‌هایی است که در زمینه کار دریایی قبلاً به تصویب رسیده بود. با عنایت به ماهیت بین‌المللی کشتیرانی تجاری و رویه سایر کشورها در مورد کار دریانوردی و به ویژه شرایط و تحولات حقوق بین‌المللی کار در این زمینه و تأکید روز افزون بر ضرورت انطباق قوانین ملی کشورها با کنوانسیون‌های کار دریایی، الحاق به کنوانسیون و به موازات آن پشت سر گذاردن مراحل استصوابی آن و فراهم کردن مقدمات تدوین قوانین و مقررات خاص برای کار دریایی و ایجاد ساختارهای اداری لازم برای امکان اجرای قوانین بین‌المللی پذیرفته شده، یک ضرورت گریز ناپذیر به نظر می‌رسد.

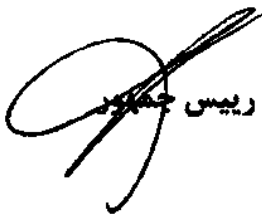
مزایای الحاق به کنوانسیون یادشده را می‌توان به ترتیب زیر برشمرد: ایجاد بستری مناسب برای تدوین آیین‌نامه‌ها و ضوابط کار دریانوردی - ارتقای وضعیت سیستم‌های بهداشتی، رفاهی، تأمین اجتماعی و غیره در خصوص دریانوردان - تحکیم پایه‌های کار شایسته در سطح ملی - توسعه و کاربردی کردن سیستم مقررات کار دریایی - امکان توسعه بیشتر ناوگان کشتیرانی کشور به لحاظ بسط استانداردهای مناسب در سطح ملی - توانمند شدن سازمان بنادر و دریانوردی به لحاظ تبعیت از مسایل مقرر در سطح بین‌المللی در مورد کنترل و بازرسی کشتی‌ها - تسهیل تهیه گزارش برای سازمان بین‌المللی کار (ILO) که به جای تهیه ۶۰ گزارش برای ۶۰ مقاله‌نامه و توصیه‌نامه، تنها یک گزارش تهیه می‌شود - برخورد منطبق با کنوانسیون در سایر کشورها نسبت به کشتی‌های ایرانی و در ایران نسبت به کشتی‌های خارجی. علاوه بر موارد فوق که عمدتاً جنبه ملی و داخلی دارند در سطح بین‌المللی نیز الحاق به کنوانسیون مزایایی دارد که به شرح زیر می‌توان برشمرد: ارتقای سطح همکاری‌های ایران با سازمان بین‌المللی کار (ILO) و سایر مؤسسات و مراجع بین‌المللی - تضمین اصول و حقوق بنیادین کار بر روی کشتی‌های ایرانی و ایجاد چهره‌ای مطلوب از کشور در سطح جهانی - ایجاد امکان ارتباط و تشریک مساعی با سایر کشورها یا مؤسسات خارجی جهت رعایت استانداردهای کنوانسیون - تسهیل الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی (WTO) - حمایت از دریانوردان ایرانی شاغل بر روی کشتی‌های خارجی و دریانوردان خارجی بر روی کشتی‌های ایرانی - حفاظت از محیط زیست دریایی و ممانعت از رقابت‌های غیرمنصفانه بین کشتی‌هایی که استانداردهای کنوانسیون را رعایت می‌کنند و کشتی‌هایی که رعایت نمی‌کنند. شایان ذکر است که هر چند قید پیش‌بینی شده در بند (۳) ماده (۸) به عنوان شرط اصلی لازم‌الاجرا شدن مفاد

دفتر هیئت دولت

کنوانسیون هنوز محقق نشده است، (در بند ۳ ماده ۸ کنوانسیون شرط لازم الاجرا شدن کنوانسیون، پیوستن حداقل ۳۰ کشور که جمعاً ۳۳ درصد از سهم ظرفیت ناخالص جهانی کشتی‌ها را در اختیار دارند، اعلام شده است) و از این منظر اقدام دولت به نوعی به منزله تعجیل تلقی می‌شود، اما به لحاظ پیش‌بینی مدت زمان دو سال، دست کم برای انجام تشریفات قانونی به منظور تصویب کنوانسیون به ویژه در راستای تحقق اصل هفتاد و هفتم قانون اساسی و سایر بررسیهای قانونی از سوی هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی از یک سو و نیز افزایش میزان الحاق کشورها به کنوانسیون طی زمان مذکور که ضامن تحقق قید بند (۳) ماده (۸) برای لازم‌الاجرا شدن خواهد بود، نه تنها اقدام دولت به منزله تعجیل تلقی نخواهد شد بلکه در سایه زمینه‌سازی بسترهای لازم برای اجرا در طول مدت مذکور اقدامی به موقع و مبتنی بر مال‌اندیشی تلقی می‌گردد؛ لذا در همین راستا لایحه زیر جهت طی تشریفات قانونی تقدیم می‌شود:


**لایحه "الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی
مصوب سازمان بین‌المللی کار"**

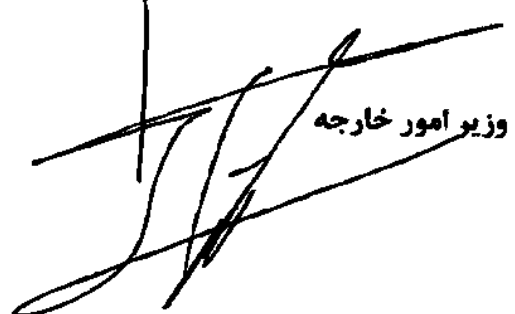
ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب ۱۷ فوریه ۲۰۰۶ (برابر با ۱۸ بهمن ۱۳۸۴) سازمان بین‌المللی کار (به شرح پیوست) ملحق شود و اسناد آن را مبادله نماید.


رئیس جمهور

دفتر هیئت دولت


وزیر کار و امور اجتماعی


وزیر راه و ترابری


وزیر امور خارجه

مقاله‌نامه کار دریایی

مصوب ۲۰۰۶ (۱۳۸۴)

مقدمه

فراهمایی (کنفرانس) عمومی سازمان بین‌المللی کار که به وسیله هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار در تاریخ هفتم فوریه ۲۰۰۶ (۱۳۸۴/۱۱/۱۹) 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 مقاله‌نامه‌ها و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی کار دریایی موجود و نیز اصول بنیادین که سایر در مقاله‌نامه‌های بین‌المللی کار وجود دارند به ویژه موارد زیر باشد:

- مقاله‌نامه کار اجباری مصوب ۱۹۳۰ (۱۳۰۹ هـ.ش) (شماره ۲۹)؛
 - مقاله‌نامه آزادی انجمن‌ها و حمایت از حق تشکل مصوب ۱۹۴۸ (۱۳۲۷ هـ.ش) (شماره ۸۷)؛
 - مقاله‌نامه حق تشکل و مذاکره جمعی مصوب ۱۹۴۹ (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۸)؛
 - مقاله‌نامه تساوی مزد مصوب ۱۹۵۱ (۱۳۳۰ هـ.ش) (شماره ۱۰۰)؛
 - مقاله‌نامه لغو کار اجباری مصوب ۱۹۵۷ (۱۳۳۶ هـ.ش) (شماره ۱۰۵)؛
 - مقاله‌نامه تبعیض (در اشتغال و حرفه) مصوب ۱۹۵۸ (۱۳۳۷ هـ.ش) (شماره ۱۱۱)؛
 - مقاله‌نامه حداقل سن مصوب ۱۹۷۳ (۱۳۵۲ هـ.ش) (شماره ۱۲۸)؛
 - مقاله‌نامه بدترین اشکال کار کودک مصوب ۱۹۹۹ (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 بین‌المللی کار در خصوص حقوق و اصول بنیادین کار مصوب ۱۹۹۸ (۱۳۷۷ هـ.ش)، و با توجه به این موضوع که دریانوردان مشمول سایر اسناد سازمان بین‌المللی 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 اعطای ماهیت جهانی به صنعت کشتیرانی، دریانوردان نیازمند حمایت ویژه‌ای هستند، و

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

با یادآوری اینکه کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، (۱۳۶۱ هـ.ش) چارچوب حقوقی کلی را تدوین می‌نماید که تمامی فعالیت‌ها در اقیانوس‌ها و دریا می بایست در محدوده آن انجام

دفتر هیئت دولت

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 (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 بوسیله 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 می بایست به گونه‌ای تدوین شود که بیشترین پذیرش ممکن را در میان مالکین کشتی‌ها، دریانوردان و دولتهایی بدست آورد که متعهد به اصول کارشایسته شده اند، و اینکه 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 پیشنهادات مربوط به تحقق چنین سندی که تنها عنوان دستور کار اجلاس می باشد، و با عزم این که این پیشنهادات بایستی در قالب یک مقاله‌نامه بین‌المللی تدوین شوند؛

مقاله نامه زیر را که می‌تواند تحت عنوان مقاله‌نامه کار دریایی (۲۰۰۶ برابر با ۱۳۸۴ هـ.ش) نامیده شود، را در تاریخ بیست و سوم فوریه سال ۲۰۰۶ (۱۳۸۴/۱۲/۵) تصویب می‌نماید.

تعهدات کلی

ماده ۱

۱. هر عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب می‌نماید، متعهد می‌گردد که مقررات آن را به نحوی که در ماده (۶) درج گردیده است به منظور تأمین حقوق تمامی دریانوردان برای اشتغال شایسته به طور کامل اجرا نماید.
۲. اعضاء باید برای تضمین اجرا و اعمال مؤثر این مقاله‌نامه با یکدیگر همکاری نمایند.

تعاریف و دامنه کاربرد

ماده ۲

۱. از نظر این مقاله‌نامه، 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 اجرای مقررات، دستورات یا دستور العمل‌های 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) مقاله‌نامه بین‌المللی اندازه گیری ظرفیت کشتی‌ها (۱۹۶۹ 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 بین‌المللی دریانوردی می باشند، ظرفیت ناخالص عبارت است از موارد مندرج در ستون ملاحظات مربوط به گواهینامه بین‌المللی ظرفیت کشتی (۱۹۶۹ برابر با ۱۳۴۸ هـ.ش).

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

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

ج) «دریانورد» به معنای هر شخصی است که بر روی یک کشتی که مشمول مقررات این مقاله‌نامه قرار می گیرد در هر سمتی، استخدام شده یا اشتغال دارد یا کار می کند.

چ) «قرارداد کار دریانورد» در برگیرنده هر دو مفهوم قرارداد کار و مواد قرارداد می باشد.

ح) «خدمات کارایی و استخدام دریانورد» به مفهوم هر شخص، شرکت، مؤسسه، آژانس یا سازمانی دیگر در بخش دولتی یا خصوصی می باشد که به نیابت از طرف مالکان کشتی، اقدام به استخدام دریانوردان می کند یا دریانوردان را در اختیار مالکین کشتی‌ها قرار می دهد.

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 می شود، کشتیرانی می نماید.

د) «مالک کشتی» به مفهوم مالک کشتی یا شخص یا سازمان دیگر نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده در بست کشتی می باشد 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، صرفنظر از اینکه هر سازمان یا اشخاص دیگری انجام برخی از مسئولیت‌ها 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 دریانوردان می شود.

۳. در صورت بروز تردید در مورد اینکه آیا گروه‌هایی از افراد از نظر این مقاله‌نامه در زمره دریانوردان قرار می گیرند یا خیر، این موضوع باید توسط مقام صلاحیتدار در هر عضو پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان 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 کشتی‌هایی اعمال می شود که دارای مالکیت دولتی یا خصوصی بوده و بطور معمول مشغول فعالیت‌های تجاری می باشند، به غیر از کشتی‌هایی که مشغول ماهیگیری یا فعالیت‌های مشابه هستند و کشتی‌هایی که به شکل سنتی، نظیر قایق‌های بادبانی یا لنج‌ها، ساخته شده اند. این مقاله‌نامه در مورد کشتی‌های جنگی یا نیروهای امداد دریایی اعمال نمی شود.

دفتر هیئت دولت

۵. در صورت بروز تردید در مورد اینکه آیا این مقاله‌نامه در مورد یک کشتی یا یک گروه خاصی از کشتی‌ها اعمال می‌شود 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) در یک کشتی یا طبقه خاصی از کشتی‌ها که حامل پرچم یک عضوی باشند، منطقی یا عملی نمی‌باشد، قوانین مربوط نباید در جائیکه موضوع آن با قوانین یا مقررات ملی یا توافق‌های مذاکرات جمعی یا اقدامات دیگر متفاوت می‌باشد، اعمال گردد. چنین تصمیمی فقط در صورت مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط امکان پذیر می‌باشد و تنها مربوط به کشتی‌های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۲۰۰ تن است که در سفرهای بین‌المللی 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 بین‌المللی کار ارسال گردد تا وی آن را به کشورهای عضو سازمان اعلام نماید.
۸. به‌جز در مواردی که به نحو دیگری به طور صریح مقرر شده است، اشاره به این مقاله‌نامه هم زمان موجب اشاره به مجموعه قوانین و مقررات آن نیز می‌باشد.

اصول و حقوق بنیادین

ماده ۳

- هر عضوی باید خود را متقاعد نماید که مفاد قوانین و مقررات آن کشور، با توجه به سیاق این مقاله‌نامه، حقوق بنیادین زیر را مدنظر قرار می‌دهد:
- الف) آزادی همکاری و شناسایی موثر حق مذاکرات جمعی؛
 - ب) حذف تمامی اشکال کار اجباری یا بیگاری؛
 - پ) لغو مؤثر کار کودکان؛ و
 - ت) حذف تبعیض در اشتغال و حرفه.

استخدام دریانوردان و حقوق اجتماعی

ماده ۴

۱. هر دریانوردی این حق را دارد در محیطی ایمن و مصون کار کند که از استانداردهای ایمنی پیروی می‌نماید.
۲. هر دریانوردی دارای حق برخورداری از شرایط عادلانه اشتغال می‌باشد.
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 می‌باشد دفتر هیئت دولت

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 اجرا گذاشته می شوند. جز در صورتی که به گونه دیگری در این مقاله نامه، مقرر شده باشد چنین اجرایی می تواند از طریق قوانین یا مقررات ملی، توافق های مذاکرات جمعی حاکم یا از طریق اقدامات دیگر یا در عمل، محقق شود.

اعمال و اجراء مسئولیت ها

ماده ۵

۱. هر عضو باید قوانین یا مقررات یا تدابیر دیگری را که به منظور ایفای تعهدات خود، به موجب این مقاله نامه در ارتباط با کشتی ها و دریانوردان در حوزه صلاحیت خود، تصویب کرده است، اعمال و اجرا نماید.
۲. هر عضو باید از طریق ایجاد نظامی برای تضمین رعایت الزامات این مقاله نامه، از جمله بازرسی های منظم، ارائه گزارش، نظارت و دیگر اقدامات قانونی به موجب قوانین حاکم، به گونه ای مؤثر صلاحیت و کنترل خود را بر روی کشتی هایی که حامل پرچم آن کشور هستند، اعمال نماید.
۳. هر عضو باید تضمین نماید که کشتی های حامل پرچم آن کشور، دارای گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، آنگونه که این مقاله نامه مقرر کرده است، هستند.
۴. هر کشتی که این مقاله نامه در مورد آن قابل اجرا می باشد، ممکن است طبق حقوق بین الملل توسط عضوی بغیر 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 مقاله نامه، مورد بازرسی قرار گیرد.
۵. هر عضو باید به گونه ای مؤثر صلاحیت و کنترل خود را بر روی خدمات کارایی و استخدام دریانوردان، در صورتی که در قلمرو آن کشور قرار داشته باشند، اعمال نماید.
۶. هر عضو باید از موارد نقض الزامات این مقاله نامه جلوگیری نماید و طبق حقوق بین الملل مجازات هایی را تعیین نماید، یا به موجب قوانین خود اقداماتی اصلاحی را مقرر نماید که برای ممانعت از چنین موارد نقضی مناسب می باشند.
۷. هر عضو باید مسئولیت های خود به موجب این مقاله نامه را به نحوی انجام دهد که تضمین نماید کشتی های حامل پرچم کشورهایی که این مقاله نامه را تصویب نکرده اند نسبت به کشتی های حامل پرچم کشورهایی که آن را تصویب کرده اند، رفتار مناسب تری را دریافت نخواهند کرد.

مقررات و بخش های « الف » و « ب » مجموعه قوانین

ماده ۶

۱. مقررات و مفاد بخش «الف» مجموعه قوانین لازم الاجرا هستند. مفاد بخش «ب» مجموعه قوانین، الزام آور نمی باشد.

دفتر هیئت دولت

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 اجرا نماید. علاوه بر این، عضوباید توجه مقتضی را نسبت به انجام مسئولیت های خود به گونه پیش بینی شده در بخش «ب» مجموعه قوانین، مبذول نماید.

۳. هر عضوی که در وضعیتی مناسب برای اجرای 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» هستند، اجرا 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.

مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی

ماده ۷

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، (۱۲) مورد تصمیم گیری قرار گیرد.

لازم الاجرا شدن

ماده ۸

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 اعضای 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 ۳۰ عضو که جمعاً ۳۳ درصد از سهم ظرفیت ناخالص جهانی کشتی ها را در اختیار دارند، لازم الاجرا 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 الاجرا خواهد شد.

دفتر هیئت دولت

انصراف

۹۵۵

۱. عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب کرده است، می‌تواند پس از انقضاء ۱۰ سال از تاریخی که مقاله‌نامه برای نخستین بار لازم‌الاجرا می‌شود، از طریق ارسال سندی به عنوان مدیر کل دفتر بین‌المللی کار برای ثبت، از عضویت در آن انصراف دهد. این انصراف، یکسال پس از تاریخ ثبت آن نافذ خواهد شد.
۲. هر عضوی که ظرف یک سال پس از تاریخ انقضای دوره ۱۰ ساله موضوع بند (۱) این ماده، حق انصراف پیش‌بینی شده در این ماده را اعمال ننماید، برای یک دوره ۱۰ ساله دیگر ملزم به اجرای آن خواهد بود و پس از آن می‌تواند در پایان هر دوره جدید ۱۰ ساله به موجب شرایط پیش‌بینی شده در این ماده، از عضویت در این مقاله‌نامه انصراف دهد.

تأثیر لازم‌الاجرا شدن

۱۰۵۵

این مقاله‌نامه، مقاله‌نامه‌های زیر را مورد تجدید نظر قرار می‌دهد:

- مقاله‌نامه حداقل سن (دریا) مصوب ۱۹۲۰ (۱۲۹۹ هـ.ش) (شماره ۷)
- مقاله‌نامه غرامت بیکاری (غرق شدن کشتی) مصوب ۱۹۲۰ (۱۲۹۹ هـ.ش) (شماره ۸)
- مقاله‌نامه کاریابی دریانوردان مصوب ۱۹۲۰ (۱۲۹۹ هـ.ش) (شماره ۹)
- مقاله‌نامه معاینه پزشکی جوانان (دریا) مصوب ۱۹۲۱ (۱۳۰۰ هـ.ش) (شماره ۱۶)
- مقاله‌نامه مفاد توافقنامه‌های دریانوردان مصوب ۱۹۲۶ (۱۳۰۵ هـ.ش) (شماره ۲۲)
- مقاله‌نامه بازگرداندن دریانوردان به وطن مصوب ۱۹۲۶ (۱۳۰۵ هـ.ش) (شماره ۲۳)
- مقاله‌نامه گواهینامه صلاحیت افسران مصوب ۱۹۳۶ (۱۳۱۵ هـ.ش) (شماره ۵۳)
- مقاله‌نامه تعطیلات با حقوق (دریا) مصوب ۱۹۳۶ (۱۳۱۵ هـ.ش) (شماره ۵۴)
- مقاله‌نامه تعهدات مالکین کشتی‌ها (دریانوردان بیمار و مصدوم) مصوب ۱۹۳۶ (۱۳۱۵ هـ.ش) (شماره ۵۵)
- بیمه بیماری (دریا) مصوب ۱۹۳۶ (۱۳۱۵ هـ.ش) (شماره ۵۶)
- ساعات کار و تأمین نیرو (دریا) مصوب ۱۹۳۶ (۱۳۱۵ هـ.ش) (شماره ۵۷)
- مقاله‌نامه حداقل سن (دریا) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۳۶ (۱۳۱۵ هـ.ش) (شماره ۵۸)
- مقاله‌نامه غذا و تهیه غذا (کارکنان کشتی) مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۶۸)
- مقاله‌نامه گواهینامه آشپزهای کشتی مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۶۹)
- مقاله‌نامه تأمین اجتماعی (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۰)
- مقاله‌نامه تعطیلات با حقوق (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۲)
- مقاله‌نامه معاینات پزشکی (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۳)
- مقاله‌نامه گواهینامه دریانوردان کارآمد مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۴)

- مقاله‌نامه محل اقامت کارکنان کشتی مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۵)
- مقاله‌نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۶)
- مقاله‌نامه تعطیلات با حقوق (دریانوردان) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۱)
- مقاله‌نامه محل اقامت کارکنان کشتی (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۲)
- مقاله‌نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۳)
- مقاله‌نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۵۸ (۱۳۴۷ هـ.ش) (شماره ۱۰۹)
- مقاله‌نامه محل اقامت خدمه کشتی (مقررات تکمیلی) مصوب ۱۹۷۰ (۱۳۵۹ هـ.ش) (شماره ۱۳۳)
- مقاله‌نامه پیشگیری از حوادث ناشی از کار (دریانوردان) مصوب ۱۹۷۰ (۱۳۵۹ هـ.ش) (شماره ۱۳۴)
- مقاله‌نامه تداوم اشتغال (دریانوردان) مصوب ۱۹۷۶ (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۵)
- مقاله‌نامه مرخصی سالانه با استقاده از مزد دریانوردان مصوب ۱۹۷۶ (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۶)
- مقاله‌نامه کشتیرانی بازرگانی (حداقل استانداردها) مصوب ۱۹۷۶ (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۷)
- پروتکل الحاقی مورخ ۱۹۹۶ (۱۳۷۵ هـ.ش) به مقاله‌نامه کشتیرانی بازرگانی (حداقل استانداردها) مصوب ۱۹۷۶ (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۷)
- مقاله‌نامه رفاه دریانوردان مصوب ۱۹۸۷ (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۳)
- مقاله‌نامه حفظ بهداشت و مراقبت درمانی (دریانوردان) مصوب ۱۹۸۷ (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۴)
- مقاله‌نامه تأمین اجتماعی (دریانوردان) (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۸۷ (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۵)
- مقاله‌نامه بازگرداندن دریانوردان به وطن (تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۸۷ (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۶)
- مقاله‌نامه بازرسی کار (دریانوردان) مصوب ۱۹۹۶ (۱۳۷۵ هـ.ش) (شماره ۱۷۸)
- مقاله‌نامه استخدام و انتصاب دریانوردان مصوب ۱۹۹۶ (۱۳۷۵ هـ.ش) (شماره ۱۷۹)
- مقاله‌نامه ساعات کار و تأمین نیروی انسانی کشتی ها مصوب ۱۹۹۶ (۱۳۷۵ هـ.ش) (شماره ۱۸۰)

وظایف امین اسناد مقاله‌نامه

ماده ۱۱

۱. مدیر کل دفتر بین‌المللی کار، ثبت کلیه موارد تصویب، پذیرش و انصراف از عضویت به موجب این مقاله‌نامه را به اطلاع تمامی اعضای سازمان بین‌المللی کار خواهد رساند.
۲. هنگامی که شرایط پیش‌بینی شده در بند (۳) ماده (۸) محقق شود، مدیر کل دفتر بین‌المللی کار، توجه اعضای سازمان را به تاریخ لازم‌الاجرا شدن مقاله‌نامه معطوف خواهد کرد.

دفتر هیئت دولت

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

کار گروه ویژه سه جانبه

ماده ۱۳

۱. هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار از طریق تأسیس کار گروهی که دارای صلاحیت ویژه‌ای در حوزه استانداردهای کار دریایی می باشد، کارکرد این مقاله‌نامه را تحت بازنگری مستمر قرار خواهد داد.
۲. برای موضوعات مورد حکم در این مقاله‌نامه، کار گروه باید متشکل از دو نماینده منتخب از جانب دولت هر عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب کرده است، و نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی باشد که پس از مشورت با کمیسیون مشترک دریایی، بوسیله هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار منصوب خواهند شد.
۳. نمایندگان دولت اعضایی که هنوز این مقاله‌نامه را تصویب نکرده‌اند، می توانند در کار گروه حضور داشته باشند، ولی حق دادن رأی را در هیچ یک از موضوعات مورد حکم در این مقاله‌نامه نخواهند داشت. هیأت مدیره می تواند از سازمان‌ها یا نهادهای دیگر برای حضور در کار گروه به عنوان ناظر، دعوت بعمل آورد.
۴. آراء هر نماینده دریانوردان و مالکین کشتی در کار گروه باید بگونه‌ای 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 مقاله‌نامه

ماده ۱۴

۱. اصلاحیه‌های مربوط به هر یک از مفاد مقاله‌نامه می تواند از طریق فرامایی (کنفرانس) عمومی سازمان بین‌المللی کار، در چارچوب ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار و قواعد و تشریفات سازمان برای تصویب مقاله‌نامه‌ها، مورد تصویب قرار گیرد. اصلاحیه‌های مجموعه قوانین نیز می‌تواند طبق ماده (۱۵) تصویب شود.
۲. در مورد اعضایی که ثبت تصویب این مقاله‌نامه توسط آنها، قبل از تاریخ تصویب اصلاحیه می باشد، متن اصلاحیه باید برای تصویب به آنها ارسال شود.
۳. در مورد دیگر اعضای سازمان، متن مقاله‌نامه اصلاح شده برای تصویب آن طبق ماده (۱۹) اساسنامه، به آنها ارسال خواهد شد.
۴. اصلاحیه در تاریخ ثبت تصویب اصلاحیه یا مقاله‌نامه اصلاح شده، توسط حداقل ۳۰ عضو که سهم کل آنها در ظرفیت ناخالص جهانی کشتی‌ها حداقل برابر با ۳۳ درصد می باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۵. اصلاحیه تصویب شده در چارچوب ماده (۱۹) اساسنامه، فقط برای آن دسته از اعضای 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 (۱۲) ماه پس از تاریخ پذیرش موضوع بند (۴) این ماده یا (۱۲) ماه پس از تاریخی که تصویب اصلاحیه توسط آن به ثبت رسیده است (هر کدام که دیرتر باشد)، لازم‌الاجرا خواهد شد.
۷. با رعایت بند (۹) این ماده، برای اعضای موضوع بند (۳) این ماده، مقاله‌نامه اصلاح شده (۱۲) ماه پس از تاریخ پذیرش موضوع بند (۴) این ماده یا (۱۲) ماه پس از تاریخ ثبت تصویب این مقاله‌نامه توسط آنها (هر کدام که دیرتر باشد)، لازم‌الاجرا 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 لازم‌الاجرا 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 (۱۲) ماه پس از تاریخ ثبت تصویب، برای عضو مربوط، لازم‌الاجرا خواهد شد. اگر سند تصویب فاقد چنین بیانیه‌ای باشد، یا تصویب هم زمان یا پس از تاریخ موضوع بند (۴) به ثبت رسیده باشد، مقاله‌نامه برای عضو مربوط (۱۲) ماه پس از تاریخ ثبت تصویب آن، لازم‌الاجرا خواهد شد و به محض لازم‌الاجرا شدن آن طبق بند (۷) این ماده، اصلاحیه نیز برای عضو مربوط الزام آور خواهد بود، مگر اینکه اصلاحیه به گونه دیگری پیش‌بینی نماید.

اصلاحات مجموعه قوانین

ماده ۱۵

۱. مجموعه قوانین می تواند بر اساس رویه مندرج در ماده (۱۴) یا، به جز مواردی که به نحو دیگری مقرر گردیده است، طبق 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 تایید اینکه 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

دفتر هیئت دولت

داده می شود، همراه با دعوت نامه به تمامی اعضای سازمان ارائه نماید تا آنها ملاحظات یا توصیه های خود در باره پیشنهاد را ظرف مدت (۶) ماه یا مدت زمانی دیگری که توسط هیأت مدیره مقرر شده (که نباید کمتر از ۳ ماه و بیشتر از ۹ ماه باشد) اعلام نمایند.

۴. در پایان مدت زمان موضوع بند (۳) این ماده، پیشنهاد مذکور همراه با خلاصه ای از ملاحظات یا توصیه های 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) حداقل نیمی از دولتهای عضو که این مقاوله نامه را تصویب کرده اند در جلسه ای که پیشنهاد مورد نظر در آن تحت بررسی قرار می گیرد، حضور داشته باشند؛ و

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

پ) این اکثریت شامل آراء مثبت حداقل نیمی از قدرت رأی گروه دولت، نیمی از قدرت رأی گروه دربانورد و نیمی از قدرت رأی گروه مالک کشتی عضو کار گروه باشد که هنگام رأی گیری در مورد پیشنهاد مطرحه، در جلسه ثبت نام کرده باشند

۵. اصلاحیه های 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. اصلاحیه های مصوب فراهمایی (کنفرانس) از طریق مدیر کل به اطلاع تمامی اعضای که تاریخ ثبت تصویب آنها قبل از تاریخ تایید توسط فراهمایی (کنفرانس) می باشد، خواهد رسید. این اعضاء در زیر تحت عنوان «اعضای تصویبکننده» خوانده خواهند شد. اطلاعیه مربوط باید حاوی اشاره ای به این ماده باشد و مدت زمان مورد نظر برای ارائه هر گونه مخالفت رسمی را تعیین نماید. این مدت زمان، (۲) سال از تاریخ اطلاعیه مذکور می باشد، مگر در زمان تصویب فراهمایی (کنفرانس) مدت زمان دیگری را تعیین نماید که حداقل یک دوره یک ساله خواهد بود. یک نسخه از اطلاعیه باید جهت اطلاع به دیگر اعضای سازمان ارسال شود.

۷. اصلاحیه مصوب فراهمایی (کنفرانس)، به عنوان اصلاحیه پذیرفته شده تلقی خواهد شد، مگر این که در پایان دوره فوق الذکر، مخالفت های رسمی که توسط مدیر کل دریافت گردیده است از جانب بیش از ۴۰ درصد اعضای باشد که این مقاوله نامه را تصویب کرده اند و ظرفیت ناخالص کشتی های اعضای که مقاوله نامه را تصویب کرده اند حداقل ۴۰ درصد ظرفیت کل جهانی باشد.

۸. اصلاحیه ای که مورد پذیرش تلقی می شود، شش ماه پس از پایان مدت زمان اعلام شده، برای تمامی اعضای تصویبکننده لازم الاجرا خواهد بود، به جز اعضای که بطور رسمی مخالفت خود را طبق بند (۷) این ماده اعلام نموده و طبق بند (۱۱) از مخالفت خود صرف نظر ننموده اند. با وجود این:

دفتر هیئت دولت

- الف) قبل از پایان مدت زمان مذکور، هر عضو تصویبکننده می تواند 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 لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه، هر عضو تصویبکننده، می تواند اطلاعیه‌ای را به مدیرکل ارائه نماید مبنی بر این که برای مدت زمان خاصی این اصلاحیه را اجرا نخواهد نمود.
۹. اصلاحیه‌ای که موضوع اطلاعیه موضوع جزء (الف) بند (۸) این ماده می باشد، 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 لازم‌الاجرا می شود (هر کدام دیرتر باشد) لازم‌الاجرا خواهد شد.
۱۰. مدت زمان موضوع جزء (ب) بند (۸) این ماده نباید بیشتر از یک سال از تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه یا بیشتر از مدت زمانی باشد که توسط فراهمایی (کنفرانس) در زمان تصویب اصلاحیه معین شده است.
۱۱. عضوی که بطور رسمی مخالفت خود را با اصلاحیه‌ای بیان نموده است، می تواند در هر زمان از مخالفت خود صرفنظر نماید. اگر اطلاعیه انصراف مزبور توسط مدیرکل پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه دریافت شود، اصلاحیه برای آن عضو شش ماه پس از تاریخی که اطلاعیه به ثبت رسیده است، لازم‌الاجرا خواهد شد.
۱۲. پس از لازم‌الاجرا 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 لازم‌الاجرا شده است:
- الف) عضوی که این اصلاحیه را پذیرفته است، ملزم نخواهد بود مزایای اعطائی این مقاله‌نامه را درمورد گواهینامه های کاردریایی صادره برای کشتی های 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 صرفنظر 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 کاردریایی صادره برای کشتی های 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 کرده تعمیم دهد.

زیانهای معتبر

ماده ۱۶

نسخه‌های انگلیسی و فرانسوی متن این مقاله‌نامه، بطور یکسان معتبر می باشند.

دفتر هیئت دولت

مجموعه قوانین و مقررات

دفتر هیئت دولت

عنوان ۱: شرایط حداقل دریانوردان برای کار بر روی کشتی

مقرره ۱.۱ - حداقل سن

هدف: تضمین اینکه هیچ فردی پایین تر از سن تعیین شده، بر روی کشتی کار نمی‌کند.

۱. هیچ فردی پایین تر از حداقل سن، نباید برای کار روی کشتی استخدام و یا بکار گمارده شود.
۲. حداقل سن در زمان ورود اولیه به نیروی کار طبق این مقاوله‌نامه، شانزده سال می‌باشد.
۳. در شرایط مندرج در مجموعه قوانین، رعایت حداقل سن بالاتری ضروری می‌باشد.

استاندارد ۱.۱ الف - حداقل سن

۱. اشتغال، بکارگیری یا کار بر روی کشتی برای هر فرد زیر ۱۶ سال ممنوع می‌باشد.
۲. شب کاری دریانوردان زیر ۱۸ سال ممنوع می‌باشد. از نظر این استاندارد، کلمه «شب» طبق قوانین و رویه های ملی تعیین خواهد شد و مدت زمانی را پوشش می‌دهد که حداقل (۹) ساعت بوده و دیرتر از نیمه شب شروع نشده و زودتر از (۵) بامداد خاتمه نیابد.
۳. مقام صلاحیتدار می‌تواند استثنایی 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 بطور استثنایی 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، بکارگیری یا کار دریانوردان زیر ۱۸ سال در جایی که احتمالاً برای ایمنی و بهداشت آنها مخاطره آمیز می‌باشد، 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 بین‌المللی مرتبط، تعیین شود.

دستور العمل ۱.۱ ب - حداقل سن

۱. هنگام تنظیم شرایط کار و زندگی، کشورهای عضو باید توجهی خاص را به نیازهای جوانان زیر ۱۸ سال، معطوف دارند.

مقرره ۱.۲ گواهینامه پزشکی

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

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

۲. استثناء فقط آن گونه که در مجموعه قوانین مقرر شده‌اند، مجاز می‌باشند.

دفتر هیئت دولت

استاندارد ۲ . ۱ 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 تایید می نماید از لحاظ پزشکی توانایی انجام وظایف محوله در دریا را دارند.
۲. به منظور حصول اطمینان از اینکه 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 دستورالعمل های قابل اجرای بین المللی مندرج در بخش «ب» این مجموعه قوانین، ماهیت این آزمایشات پزشکی و گواهینامه ها را تعیین نماید.
۳. این استاندارد هیچ گونه تأثیری بر مقاوله نامه بین المللی در خصوص استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ (۱۳۵۷ هـ ش) (نسخه اصلاح شده) ندارد. گواهینامه پزشکی صادره طبق الزامات مقاوله نامه فوق الذکر توسط مقام صلاحیتدار، از نظر مقرر ۱۰۲ مورد پذیرش می باشد. گواهینامه پزشکی که عین الزامات مزبور را برآورده می کند، در مورد دریانوردان غیرمشمول مقاوله نامه فوق الذکر نیز مورد پذیرش است.
۴. گواهینامه پزشکی باید توسط پزشک واجد شرایط صادر شود یا در حالتی که گواهینامه تنها مربوط به بینایی می باشد، باید توسط فردی صورت گیرد که توسط مقام صلاحیتدار برای صدور چنین گواهینامه ای واجد شرایط است. پزشکان باید در مورد تشخیص خود در ارتباط با شیوه های آزمایش پزشکی، استقلال کامل داشته باشند.
۵. به دریانوردانی که نتوانسته اند گواهینامه ای را کسب نمایند یا در خصوص توانایی های خود برای انجام کار دارای محدودیتی می باشند، 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 بطور خاص تعیین نماید که:
الف) بینائی و شنوائی دریانورد مربوط و نیز قدرت تشخیص رنگ، در حالتی که دریانورد در جایی مشغول بکار شده است که عملکرد وی با تشخیص نادرست رنگ تحت تأثیر قرار می گیرد، کاملاً رضایت بخش است؛ و
ب) دریانورد مربوط مبتلا به شرایط پزشکی خاصی نمی باشد که احتمالاً با انجام کار در دریا وخیم تر شده یا باعث به خطر افتادن سلامتی افراد دیگر روی عرشه کشتی شود.
۷. مگر در شرایطی که بدلیل انجام وظایفی خاص توسط دریانوردان مربوط یا به موجب الزامات مقاوله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان، مدت زمان کوتاهتری مقرر شده باشد:
الف) گواهینامه پزشکی برای حداکثر (۲) سال معتبر می باشد، مگر اینکه دریانورد زیر ۱۸ سال باشد که در چنین حالتی، اعتبار گواهینامه پزشکی حداکثر یک سال خواهد بود.

- ب) گواهینامه تشخیص رنگ حداکثر برای (۶) سال اعتبار خواهد داشت.
۸. در شرایط اضطراری مقام صلاحیتدار می تواند به یک دریانورد اجازه دهد که بدون گواهینامه پزشکی معتبر تا بندر بعدی محل توقف که دریانورد مورد نظر می تواند 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 (۳) ماه نشود؛ و
- ب) دریانورد مورد نظر دارای گواهینامه پزشکی باشد که به تازگی منقضی شده است.
۹. اگر دوره اعتبار گواهینامه پزشکی در طول سفر دریایی به اتمام برسد، گواهینامه مذکور تا بندر بعدی محل توقف که دریانورد می تواند گواهینامه پزشکی را از پزشکی واجد شرایط دریافت نماید، معتبر خواهد بود، مشروط بر اینکه این زمان بیشتر از (۳) ماه طول نکشد.
۱۰. گواهینامه پزشکی دریانوردان شاغل در کشتی هایی که بطور معمول در سفرهای دریایی بین‌المللی فعالیت می نمایند، باید حداقل به زبان انگلیسی تهیه شده باشد.

دستور العمل ۱.۲ ب - گواهینامه پزشکی

دستور العمل ۱.۲.۱ ب : دستور العمل های بین‌المللی

۱. مقام صلاحیتدار، پزشک متخصص، معاینه کنندگان، مالکین کشتی، نمایندگان دریانوردان و تمامی افراد دیگر مربوط که در اجرای معاینات پزشکی داوطلبین دریانوردی و خدمت دریانوردی دخالت دارند، باید از دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی کار/ سازمان بهداشت جهانی درخصوص چگونگی انجام معاینات پزشکی دوره ای و نیز و پیش از سفر دریایی دریانوردان، از جمله فسخ بعدی و نیز هر گونه دستور العمل بین‌المللی قابل اجرای دیگر که توسط سازمان بین‌المللی کار، سازمان بین‌المللی دریانوردی یا سازمان بهداشت جهانی منتشر می‌شود، پیروی نمایند.

مقرره ۱.۳ - آموزش و کسب صلاحیت های لازم

- هدف: تضمین اینکه دریانوردان آموزش لازم را سپری نموده یا برای وظایف خود بر روی کشتی، صلاحیت لازم را کسب نمودند.
۱. دریانوردان فقط در صورتی می توانند 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 می توانند بر روی کشتی کار کنند که آموزش کامل در خصوص ایمنی فردی را بطور موفقیت آمیز سپری کرده باشند.
۳. آموزش و تایید صلاحیت طبق اسناد اجباری مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، باید به عنوان برآورده شدن الزامات بندهای (۱) و (۲) این مقرره مد نظر قرار گیرد.

دفتر هیئت دولت

۴. هر عضوی که در زمان تصویب این مقاوله‌نامه، متعهد به رعایت مقاوله‌نامه گواهینامه دریانوردان کارآمد مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۷۴) می باشد، باید به انجام تعهدات خود به موجب آن مقاوله‌نامه ادامه دهد، مگر و تا زمانی که مفاد اجباری پوشش دهنده موضوعات آن که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است، لازم‌الاجرا شود، یا تا سپری شدن ۵ سال از زمان لازم‌الاجرا شدن این مقاوله‌نامه طبق بند ۳ ماده ۸، هر کدام که زودتر باشد.

مقرره ۱.۴ - استخدام و کارایی

هدف: تضمین اینکه دریانوردان به نظام کارایی 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 کارایی که در داخل قلمرو یک عضو انجام می شود، باید طبق استانداردهای ارائه شده در مجموعه قوانین باشند.
۳. هر عضو ملزم است که در مورد دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم آن، اطمینان حاصل نماید که خدمات مورد استفاده کارایی و استخدام دریانوردان توسط مالکین کشتی و متعلق به کشورها یا سرزمین هایی که این مقاوله‌نامه در مورد آنها اجرا نمی شود، از الزامات مندرج در بخش مجموعه قوانین این مقاوله‌نامه پیروی می نماید.

استاندارد ۱.۴ الف - استخدام و کارایی

۱. هر عضوی که دارای خدمات استخدام و کارایی دولتی می باشد باید تضمین نماید که خدمات مذکور به نحوی انجام می شود که حمایت و ارتقاء حقوق اشتغال دریانوردان را همان گونه که در این مقاوله‌نامه تصریح شده است، دربردارد.
۲. در جایی که عضوی دارای خدمات استخدام و کارایی خصوصی در قلمرو خود می باشد که هدف اصلی آن استخدام و بکارگیری دریانوردان یا استخدام و بکارگیری تعداد خاصی از دریانوردان است، این مراکز موظف هستند که طبق نظام استاندارد شده اعطای مجوز یا تایید صلاحیت یا مقررات دیگر، عمل نمایند. این نظام تنها پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، قابل ایجاد، تغییر یا اصلاح می باشد. در صورت تردید در مورد اعمال یا عدم اعمال این مقاوله‌نامه در مورد نظام خدمات کارایی 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 کارایی 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 کارایی و استخدام، توسط سازمان دریانوردان در

دفتر هیئت دولت

قلمرو عضو مورد نظر برای تأمین دریاوردانی که تبعه عضو صاحب پرچم مذکور هستند، نیز قابل اعمال می باشد. خدماتی که توسط این بند تحت پوشش قرار می گیرند، عبارتند از خدماتی که شرایط زیر را برآورده می نمایند:

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

ب) هم سازمان دریاوردان و هم سازمان مالکین کشتی در قلمرو عضو قرار دارند.

پ) عضودارای رویه ها یا مقررات یا قوانین ملی برای تصویب یا ثبت توافق جمعی می باشد که به خدمات استخدام و کاریابی اجازه فعالیت می دهد؛ و

ت) خدمات استخدامی و کاریابی به نحو مطلوبی انجام می پذیرند و معیارها به گونه ای هستند که باعث حمایت و ارتقاء حقوق اشتغال دریاوردان طبق موارد مندرج در بند ۵ این استاندارد می شوند.

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 دریاوردان در چارچوب سیاستی که نیازهای دریاوردان و مالکین کشتی را برآورده می نماید، 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 اجرای خدمات استخدام و کاریابی خصوصی برای دریاوردان 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 بکارگیری ابزارها، ساز و کارها یا فهرست هایی منع نماید که قصد آنها ممانعت یا منصرف نمودن دریاوردان از تصاحب مشاغلی است که صلاحیت کسب آن را دارند؛

ب) مقرر نماید که هیچ گونه حق الزحمه یا هزینه ای بابت استخدام یا کاریابی یا تأمین اشتغال برای دریاوردان به طور مستقیم یا غیر مستقیم، کلی یا جزئی، از آنها دریافت نمی شود بغیر از هزینه گواهی نامه ملی پزشکی، دفترچه ملی دریاوردان و گذرنامه یا دیگر اسناد مشابه مسافرت فردی که در هر حال شامل هزینه ویزا که باید توسط صاحب کشتی تهیه شود، نمی باشد؛ و

پ) تضمین نماید مراکز خدمات استخدام و کاریابی مشغول فعالیت در قلمرو آن:

۱. فهرست روزآمدی از تمامی دریاوردان استخدام یا کاریابی شده توسط آنها را جهت بازرسی مقام

صلاحیت دار، حفظ و نگهداری می نمایند؛

۲. اطمینان حاصل می کنند که دریاوردان قبل از یا در حین شروع فعالیت، نسبت به حقوق و وظایف

خود بر مبنای قرارداد کار آگاهی یافته اند و اینکه ترتیبات مناسب برای دریاوردان مهیا شده است

تا قبل و بعد از امضای قرارداد، آن را بررسی و مطالعه نمایند و یک نسخه از آن را نیز در اختیار داشته باشند؛

۳. تصدیق می‌نمایند 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 اینکه قراردادهای کار دریانوردان طبق قوانین و مقررات قابل اجرا و هر گونه توافق جمعی است که بخشی از قرارداد کار را تشکیل می‌دهد؛
۴. تا جایی که امکان دارد، اطمینان حاصل می‌کنند مالک کشتی دارای وسایلی برای حمایت از دریانوردان جهت جلوگیری از سرگردانی در یک بندر خارجی می‌باشد؛

۵. هر شکایتی که در محدوده فعالیت‌های آنها پیش می‌آید را بررسی و پاسخ داده و هر گونه شکایت حل و فصل شده‌ای را به مقام صلاحیتدار اعلام می‌نمایند؛

۶. نظام حمایتی را از طریق بیمه یا روشهای مناسب دیگر ایجاد می‌نمایند تا دریانوردان را در برابر زیان‌های مالی که ممکن است بر اثر از دست دادن کار بوجود آید، مورد حمایت قرار داده یا اینکه مالک کشتی بر مبنای قرارداد کار منعقد، تمهیدات 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. هر گونه مجوز یا گواهینامه یا اعطای 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 می‌نماید، 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 اقتضا، نمایندگان مالکین کشتی و دریانوردان را نیز در برمی‌گیرد، وجود دارد.

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

۹. هر عضوی که این مقاله‌نامه 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 می‌نمایند که این مقاله‌نامه در آنجا اعمال نمی‌شود، تا جایی که امکان دارد تضمین نماید که آن خدمات برآورده کننده، شرایط این استاندارد می‌باشد.

دفتر هیئت دولت

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

دستورالعمل ۱.۴. ا ب - استخدام و کارایی

دستورالعمل ۱.۴. ا ب - دستورالعمل‌های عملی و سازمانی

۱. مقام صلاحیت‌دار هنگام انجام تعهدات خود به موجب بند (۱) استاندارد ۱.۴ الف، باید اقدامات زیر را انجام دهد:

الف) انجام اقدامات لازم در جهت ارتقاء مشارکت مؤثر در میان مراکز خدمات استخدام و کارایی 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 مسئول 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 کارایی 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 کارایی 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 شده‌اند، 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 مسئول نظارت بر مراکز خدمات استخدام و کارایی برای خدمه کشتی که مسئول 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 کارایی؛ 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 ۱.۴ الف، هر عضو باید لزوم ایجاد مراکز خدمات استخدام و کارایی را در قلمرو خود، به منظور توسعه و حفظ رویه‌های عملی قابل تأیید، در نظر گیرد. این رویه‌های

دفتر هیئت دولت

عملی برای مراکز خدمات استخدام و کارایی خصوصی و نیز در محدوده ای که قابل اجرا می باشند، برای مراکز خدمات استخدام و کارایی 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 کارایی 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:

۱. گواهینامه های تایید صلاحیت دریا نوردان؛

۲. سوابق کاری؛

۳. اطلاعات شخصی مرتبط با کار؛

۴. اطلاعات پزشکی مرتبط با کار؛

پ) حفظ فهرست های روز آمد از کشتی هایی که مراکز خدمات استخدام و کارایی برای آنها اقدام به تأمین دریانورد نموده و تضمین می نمایند که خدمات آنها در صورت لزوم در تمامی ساعات مهیا می باشد؛

ت) رویه هایی که تضمین نماید دریانوردان یا کارکنان شاغل بر روی کشتی های خاص، از جانب مراکز خدمات استخدام و کارایی یا شرکت های خاص مورد استئمار قرار نمی گیرند؛

ث) رویه هایی برای جلوگیری از استئمار دریانوردان که ناشی از پیشنهادات اغواگرانه یا هر گونه معامله مالی دیگر بین مالک و دریانورد که توسط مرکز خدمات استخدام و کارایی انجام شده باشد؛

ج) ارائه آگاهی بطور شفاف به دریانوردان در مورد هزینه هایی 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 سیاست های خاص مالک کشتی در مورد اشتغال آنها، آگاهی لازم را دریافت نموده اند؛

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

خ) رویه هایی برای تضمین اینکه (تا جایی که امکان دارد) تمامی گواهینامه های اجباری و اسناد ارائه شده برای کار، جدید هستند و بصورت جعلی بدست نیامده اند و معرفی نامه های کار مورد تایید قرار گرفته اند؛

د) رویه هایی برای تضمین اینکه درخواست خانواده های دریانوردان برای کسب اطلاع یا خبر هنگامی که دریانوردان در دریا هستند، بصورت فوری و با نظر مساعد و بدون هیچ گونه هزینه ای، انجام می شود؛ و

ذ) تایید این موضوع که شرایط کار بر روی کشتی هایی که دریانوردان قرار گرفته اند، طبق توافق های مذاکرات جمعی منعقد شده بین سازمان نماینده دریانوردان و مالک کشتی می باشد و به عنوان یک سیاست،

تأمین دریانوردان، تنها برای آن دسته از مالکین کشتی که شرایط کاری منطبق با قوانین و مقررات یا توافقات جمعی را برای دریانوردان تدارک می بینند.

۳. توجه لازم نسبت به تشویق همکاری بین المللی مانند موارد زیر بین اعضاء و سازمانهای ذیربط، می بایست انجام گیرد،:

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

ب) تبادل اطلاعات در زمینه تدوین قوانین کار دریایی؛

پ) هماهنگی سیاست ها، شیوه های کاری و تدوین قوانین استخدام و کاریابی دریانوردان؛

ت) بهبود رویه ها و شرایط استخدام و کاریابی بین المللی دریانوردان؛ و

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

دفتر هیئت دولت

عنوان ۲: شرایط کار

مقرره ۲.۱ قراردادهای کار دریانوردان

هدف: تضمین اینکه دریانوردان دارای قرارداد کار عادلانه می باشند.

۱. شرایط و روابط کار یک دریانورد باید به صورت قرارداد مکتوب و از لحاظ قانونی قابل اجرا 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 رویه های ملی سازگار باشد، قرارداد کار دریانوردان باید به گونه ای تلقی شود که هر گونه توافق مذاکره جمعی حاکم را در برگیرد.

استاندارد ۱.۲ الف - قراردادهای کار دریانوردان

۱. هر عضو باید قوانین یا مقرراتی را تصویب نماید که رعایت موارد زیر از سوی کشتی هایی که حامل پرچم آن هستند، مقرر می نماید:
 - الف) دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن باید دارای قرارداد کاری باشند که به امضای 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 مقاله نامه، شرایط کار و زندگی شایسته بر روی کشتی را برای دریانوردان فراهم می نماید.
 - ب) دریانوردانی که قرارداد کار متعلق به دریانوردان را امضا 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 مسئولیت های 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 اینکه 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.

دعوت به دولت

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

۲. درجائی 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. در جائی که زبان مورد استفاده در قرارداد کار دریانوردان یا هر توافق مذاکره جمعی قابل اجرای دیگر به زبان انگلیسی نباشد، موارد زیر باید به زبان انگلیسی در دسترس باشد (به- غیر از کشتی هایی که در آب های داخلی کشتیرانی می نمایند):

الف) یک نسخه از فرم استاندارد قرارداد؛ و

ب) آن بخش هایی از توافق مذاکره جمعی که مشمول بازرسی توسط دولت صاحب بندر به موجب مقررہ 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 شوند، باید توسط قوانین ملی تعیین شوند

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 شوند. 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 انقضای 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 اینکه 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 ۷ روز باشد.

۶. مدت زمان اخطار کوتاه تر 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 دریانورد مربوط در قبال خاتمه (بدون جریمه) قرارداد کار در زمان اخطار کوتاه تر یا بدون اخطار، به خاطر دلایل اضطراری یا دلایل فوری دیگر، مد نظر قرار گرفته است.

دستور العمل ۱.۲ ب - قراردادهای کار دریانوردان

دستور العمل ۱.۲.۱ ب: سابقه کار

۱. 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 دریانوردان، ممکن است الزامات مندرج در جزء (ث) بند (۱) استاندارد ۱.۲ الف را برآورده نماید.

مقرره ۲.۲ - دستمزد

هدف: تضمین اینکه دریانوردان در ازاء خدماتی که انجام می دهند، دستمزد دریافت می نمایند.

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

استاندارد ۱.۲ الف - دستمزد

۱. هر عضو ملزم خواهد بود که با توجه به کار دریانوردان بر روی کشتی های 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 دریانوردان افتتاح شود تا تمامی پرداخت ها از جمله دستمزد، پرداخت های اضافی و نرخ تبدیل، در جایی که پرداخت بصورت ارزی یا با نرخ متفاوت 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.

دفتر هیئت دولت

۴. اقداماتی که تضمین می نمایند دریاوردان می توانند درآمدهای خود برای خانواده‌های خویش ارسال نمایند عبارتند از:

الف) نظامی که به دریاوردان این امکان را می دهد 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 شیوه های مشابه، برای خانواده های خود حواله نمایند؛ و

ب) شرایطی که بر مبنای آن مبلغ تخصیص یافته در زمان مقتضی و به طور مستقیم به فرد یا افرادی که توسط دریاوردان تعیین می شوند، 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 به جز 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 دریاوردان نامطلوب نباشد.

۶. هر عضوی که قوانین و مقررات ملی حاکم بر دستمزد دریاوردان را تصویب می نماید باید توجه مقتضی را نسبت به دستور العمل های ارائه شده در بخش «ب» مجموعه قوانین معطوف دارد.

دستور العمل ۲.۲ ب - دستمزد

دستور العمل ۱. ۲.۲ ب - تعاریف خاص

۱. از نظر این دستور العمل، اصطلاح:

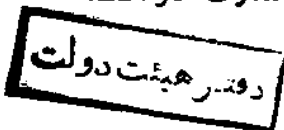
الف) «دریاوردان کارآمد» به مفهوم هر دریاوردی است که صلاحیت انجام هر گونه وظیفه‌ای را در قسمت عرشه، بغیر از وظایف نظارتی و تخصصی، داشته باشد، یا دریاوردی که بنابر قوانین و مقررات ملی یا رویه ها یا توافق‌های جمعی بدین گونه تعریف شده است؛

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

پ) «دستمزد تلفیقی» به مفهوم دستمزد یا حقوقی است که شامل حقوق پایه و دیگر مزایای مرتبط با دستمزد می باشد. دستمزد تلفیقی می تواند شامل جبران پرداخت در قبال تمامی ساعات اضافه کاری و نیز کلیه مزایای دیگر مرتبط با دستمزد باشد، یا اینکه 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 دریاورد ملزم به انجام کار بر روی کشتی می باشد؛

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



دستور العمل ۲.۲ ب - مناسبه و پرداخت

۱. برای دریانوردانی که حقوق آنها دربرگیرنده پرداخت جداگانه برای ساعات اضافه کاری می باشد:
 - الف) برای محاسبه دستمزد، ساعات متعارف کار در دریا و در بندر نباید از ۸ ساعت در روز تجاوز نماید؛
 - ب) برای محاسبه اضافه کاری، ساعات کار متعارف در طول هفته که مشمول حقوق یا دستمزد پایه می شود، باید در صورت عدم تعیین توسط توافق‌های جمعی، از طریق قوانین و مقررات ملی تعیین شود، ولی نباید از ۴۸ ساعت در هفته تجاوز نماید. توافق‌های جمعی ممکن است ترتیبات دیگری را که رفتار نامطلوب نباشند، پیش‌بینی کنند.
 - پ) نرخ یا نرخ‌های مربوط به محاسبه اجرت اضافه کاری، که نباید کمتر از $1\frac{1}{4}$ نرخ محاسبه حقوق یا دستمزد پایه بر مبنای ساعت باشد، می بایست توسط قوانین یا مقررات ملی یا در صورت امکان توسط توافق‌های 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 تایید و امضای دریانورد برسد.
۲. برای دریانوردانی که دستمزد آنها بطور کامل یا جزئی تلفیق شده است:
 - الف) قرارداد کار دریانوردان باید بطور 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 $1\frac{1}{4}$ 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 اجرا باشد؛ و
 - ت) برای دریانوردانی که دستمزد آنها بطور جزئی تلفیق شده است، سوابق تمامی ساعات اضافه کاری باید طبق جزء (ت) بند (۱) این دستورالعمل حفظ و تایید گردد.
۳. قوانین یا مقررات ملی یا توافق‌های جمعی می توانند 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 گیرند یا بجای پاداش یا هر گونه پرداخت جبرانی دیگر، مرخصی اضافی را لحاظ نمایند.
۴. قوانین و مقررات ملی که پس از مشورت با نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی یا توافق‌های جمعی به تصویب می رسد، باید اصول زیر را مد نظر قرار دهد:

دفتر هیئت دولت

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 اجرا را تعیین می نماید، 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 راه های مناسب دیگر، برای هر دریانورد فراهم شود؛

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

ت) در خاتمه قرارداد کار، تمامی پاداش های مربوط باید بدون تاخیر پرداخت شود؛

ث) مقام صلاحیتدار باید جریمه های کافی را در جایی که مالکین کشتی در پرداخت پاداش مقتضی تاخیر یا کوتاهی می نمایند، در نظر گیرد؛

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

چ) با رعایت جزء (ج) این بند، مالک کشتی نباید هیچ گونه محدودیتی را نسبت به حق استفاده دریانوردان از پاداش های 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 توافق های جمعی قابل اجرا، 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 توافق های 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) جریمه های نقدی بر علیه دریانوردان، بغیر از آنچه که توسط قوانین و مقررات ملی یا توافق های 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 قیمت های منطقی و عادلانه ای 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 مقاله نامه بین المللی دریایی در خصوص حقوق حبس مال و وثایق دریایی مورخ ۱۹۹۳ (۱۳۷۲ هـ ش)

دفتر هیئت دولت

تضمین نشده است، چنین دعاوی باید طبق مقاله‌نامه حمایت از دعاوی کارگران (ورشکستگی کارفرما) مصوب ۱۹۹۲ (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 دستور العمل اتخاذ نمایند.

دستور العمل ۳.۲.۲ 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 پائین‌تر از حداقل دستمزد دریافت می‌دارند، محق هستند تا در قبال میزانی که به آنها کمتر پرداخت شده است، از طریق یک روش مناسب و فوری قضایی یا رویه‌های دیگر، تحت پوشش قرار گیرند.

دستور العمل 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 هیات مدیره دفتر بین‌المللی کار تعیین شده است، طبق تصمیم هیات مدیره، مدیرکل باید هرگونه تجدید نظری در قبال این میزان تعیین شده را به اطلاع کشورهای عضو سازمان برساند.

۲. هیچ چیز در این دستور العمل 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.

دفتر بین‌المللی دولت

مقرره ۲.۳ - ساعات کار و ساعات استراحت

هدف: تضمین اینکه دریانوردان دارای ساعات کار یا ساعات استراحت منظم می باشند.

۱. هر عضو باید تضمین نماید که ساعات کار یا ساعات استراحت دریانوردان تنظیم شده‌اند.
۲. هر عضو باید طبق مفاد مندرج در این مجموعه قوانین، حداکثر ساعات کار یا حداقل ساعات استراحت را در قبال دوره های زمانی معین، تعیین نماید.

استاندارد ۳.۲ الف - ساعات کار و ساعات استراحت

۱. از نظر این مقاله‌نامه، اصطلاح:

- الف) «ساعات کار» به مفهوم زمانی است که در طول آن از دریانوردان خواسته شده است بر روی کشتی کار کنند؛
- ب) «ساعات استراحت» به مفهوم زمان خارج از ساعات کار می باشد. این زمان شامل استراحت های 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، بطوری که از زمان های 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 دریانوردان، 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 اعضا از اتخاذ رویه هایی به منظور مجاز دانستن یا ثبت توافق جمعی شود که ساعات کار متعارف دریانوردان 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 دریانوردان می باشد را مدنظر قرار دهد، به ویژه مواردی که مربوط به ایمنی کشتیرانی و بهره برداری امن و ایمن کشتی می شود.
۵. محدودیت های مربوط به ساعات کار یا استراحت باید مطابق موارد زیر باشد:

الف) حداکثر ساعات کار نباید بیشتر از موارد زیر باشد:

۱. ۱۴ ساعت در هر دوره زمانی ۲۴ ساعته؛ و

۲. ۷۲ ساعت در هر دوره زمانی ۷ روزه.

ب) حداقل ساعات استراحت نباید کمتر از موارد زیر باشد:

۱. ۱۰ ساعت در هر دوره زمانی ۲۴ ساعته؛ و

۲. ۷۷ ساعت در هر دوره زمانی ۷ روزه.

دفتر هیئت دولت

۶ ساعات استراحت نمی تواند به بیشتر از دو دوره زمانی تقسیم شود، بطوری که یک دوره آن حداقل ۶ ساعت طول بکشد و فاصله بین دو دوره زمانی استراحت، بیشتر از ۱۴ 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 گردند که حداقل مزاحمت را برای دوره های زمانی استراحت دریانوردان داشته و موجب خستگی مفرط نشوند.

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، بطوری 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 توافق های جمعی مربوط.

۱۱. جدول موضوع بند (۱۰) این استاندارد باید بصورت استاندارد و به زبان کاری یا زبان هایی 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 بصورتی 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 استاندارد 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 تایید 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 توافق های جمعی که استثناهایی را در مورد محدودیت های 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 اعطای 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 گونه‌ای تلقی شود که باعث تضعیف حق فرمانده کشتی در درخواست از یک دریانورد برای انجام ساعات کاری مورد نیاز برای ایمنی نوری کشتی، نفرات روی عرشه یا بار، یا کمک به کشتی‌ها و نفرات دیگری که در دریا گرفتار شده‌اند، بشود. به محض اینکه وضعیت طبیعی برقرار شد، فرمانده کشتی باید برای دریانوردانی که اقدام به انجام کار در زمان استراحت خود نموده‌اند، مدت زمان لازم برای استراحت را تامین نماید.

دستور العمل ۳.۳ ب - ساعات کار و ساعات استراحت

دستور العمل ۳.۳.۱ ب - دریانوردان جوان

۱. مفاد زیر باید برای تمامی دریانوردان جوان زیر ۱۸ سال، در دریا و بندر اعمال گردد.
(الف) ساعات کار نباید از ۸ ساعت در روز و ۴۰ ساعت در هفته تجاوز نماید و اضافه کاری فقط در صورتی امکان پذیر است که بدلیل 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 ۱۵ دقیقه‌ای به محض امکان، پس از هر ۲ ساعت کار پیوسته باید لحاظ شود.
۲. مفاد بند ۱ این استاندارد، استثنائاً اعمال نمی‌گردند اگر:
(الف) این امکان وجود نداشته باشد که دریانوردان جوان شاغل در روی عرشه، موتورخانه یا تدارک غذا، به وظایف نگهداری یا کارهای شیفته گمارده شوند.
(ب) آموزش مؤثر دریانوردان جوان طبق جدول برنامه زمان بندی شده، مختل شود.
۳. اینگونه 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 دریا نوردان برای کار در طول هر موقعیت اضطراری به گونه‌ای که در بند (۱۴) استاندارد ۳.۳ الف پیش‌بینی شده است، معاف نمی‌نماید.

مقرره ۴.۴ - مرخصی استحقاقی

- هدف: تضمین اینکه دریانوردان دارای مرخصی کافی می‌باشند.
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.

دفتر هیئت دولت

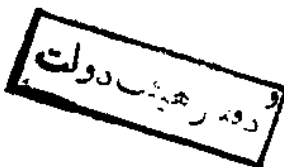
استاندارد ۴.۲ الف - مرخصی استحقاقی

۱. هر عضو باید قوانین و مقرراتی را تصویب نماید که استانداردهای حداقلی را برای مرخصی سالانه دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن، با در نظر گرفتن نیازهای خاص دریانوردان به چنین مرخصی هایی تعیین نماید.
۲. در شرایطی که توافقی های جمعی یا قوانین و مقررات ملی روش مناسبی را بر محاسبه نیازهای خاص دریانوردان در این مورد تعیین نموده اند، مرخصی با حقوق سالانه باید بر مبنای حداقل ۲/۵ روز به ازاء هر ماه کار، مورد محاسبه قرار گیرد. روشی که بر مبنای آن طول زمان خدمت مورد محاسبه قرار می گیرد، باید توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام مناسب دیگر در هر کشور، تعیین شود. غیبت های 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، به جز در مواردی که توسط مقام صلاحیتدار تعیین شده است.

دستورالعمل ۴.۲ ب - مرخصی استحقاقی

دستورالعمل ۴.۲ ا. ب، مناسبه 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 توافقی های جمعی تعیین شده است، غیبت از کار به منظور حضور در یک دوره آموزش حرفه ای دریایی مورد تایید، 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 یکسال 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. مواد زیر نباید به عنوان بخشی از مرخصی سالیانه با حقوق در نظر گرفته شوند:
الف) تعصیلات عمومی و مرسوم تعیین شده توسط دولت صاحب پرچم، خواه این تعصیلات در طول مرخصی سالیانه با حقوق قرار گرفته یا نگرفته باشند؛
ب) مدت زمان مربوط به عدم توانایی کار بدلیل بیماری، آسیب دیدگی یا زایمان که تحت شرایط تعیین شده توسط مقام صلاحیتدار یا نظام های مناسب دیگر در هر کشور می باشد؛
پ) مرخصی موقت ساحلی که بر مبنای قرارداد کار به دریانورد اعطاء شده است؛



ت) هر گونه مرخصی جبرانی که بر مبنای شرایط تعیین شده توسط مقام صلاحیتدار یا دیگر نظام های 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، توافق های 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 بطور کلی، حق استفاده از مرخصی سالیانه را نسبت به مکانی که رابطه ای واقعی با آن دارند، دارا می باشند که این حق بطور طبیعی درست همانند حق بازگرداندن آنها به مکانی است که باید به آن بازگردانده شوند. دریانوردان، به جز در مواردی که طبق مفاد قرارداد کار دریانوردان یا قوانین و مقررات ملی می باشد، 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 جابجایی رایگان به مکانی که به کار گمارده یا استخدام شده، هر کدام که نزدیکتر باشد، را داشته باشد. هزینه های روزانه آنها و دیگر هزینه هایی که به طور مستقیم در ارتباط با این سفر می باشد، 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، به جز در موارد کاملاً اضطراری و با رضایت وی، نباید احضار شود.

دستورالعمل ۲.۴.۳ 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. یا توجه به بند ۱ این دستورالعمل و به جز در مواردی که طبق یک قرارداد قابل اجرا 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 ۲.۴.۴ ب - دریانوردان جوان

۱. اقدامات ویژه ای باید برای دریانوردان جوان زیر ۱۸ سال در نظر گرفته شود که برای مدت ۶ 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 هزینه ای به محل اصلی بکارگماری آنها در کشور محل اقامت آنها شود تا بتوانند مرخصی بدست آمده در طول سفر دریایی خود را سپری نمایند.

مقرره ۲.۵ بازگرداندن به وطن

هدف: تضمین اینکه دریانوردان توانایی بازگشت به وطن را دارند.

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

استاندارد ۲.۵ الف - بازگرداندن به وطن

۱. هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن، تحت شرایط زیر این حق را دارند که به وطن بازگردانده شوند:

الف) اگر قرارداد کار دریانوردان در حالی 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 قرارداد کار 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 توافق های 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 ۱۲ ماه باشد؛ و

پ) حقوق کاملی که باید برای بازگرداندن به وطن توسط مالک کشتی تامین شود، و شامل موارد مربوط به مسافت بازگشت، نوع حمل و نقل، هزینه های 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 هزینه های مذکور از طریق حقوق یا دستمزد دریانوردان، منع نماید، به جز در جایی

که دریانورد طبق قوانین و مقررات ملی یا تدابیر دیگر یا توافق‌های جمعی، در وضعیت جدی قصور و کوتاهی نسبت به تمهیدات اشتغال خود قرار داشته باشد.

۴. قوانین و مقررات ملی نباید لطمه‌ای به هر گونه حق مالک کشتی مبنی بر تحت پوشش قراردادان 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 هزینه هایی 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 اجرای بین‌المللی، از جمله مقاله‌نامه توقیف کشتی‌ها مصوب ۱۹۹۹ (۱۳۷۸ هـ.ش)، کشور عضوی که هزینه‌های 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 هزینه‌ها 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. بویژه، یک عضو نباید حق بازگرداندن به وطن هر دریانورد را به خاطر شرایط مالی مالک کشتی یا بدلیل 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 اجرا در مورد بازگرداندن به وطن دریانوردان را بصورت مکتوب و به یک زبان مناسب در اختیار داشته و در دسترس دریانوردان قرار دهند.



دستورالعمل ۲۰۵ ب - بازگرداندن به وطن

دستورالعمل ۱. ۲۰۵ 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 ۵. ۲ الف، به محض انقضاء زمان اطلاعیه ارائه شده طبق مفاد قرارداد کار دریانوردان؛

ب) در موارد مشمول جزءهای (ب) و (پ) بند (۱) استاندارد ۵. ۲ 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، همانگونه 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 رای 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 پیشرفت ها و تحولات فن آوری، کاهش دهد و در این راستا از توصیه ارائه شده در این خصوص توسط کمیسیون مشترک دریایی نیز استفاده نماید.

۳. هزینه هایی که طبق استاندارد ۵. ۲ 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 ^۱ 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 توافق های جمعی پیش بینی شده باشد؛

ت) حمل ۳۰ کیلوگرم بار شخصی دریانوردان تا مقصد بازگشت به وطن؛

ث) درمان پزشکی در هنگام لزوم، تا اینکه دریانوردان از لحاظ پزشکی آمادگی سفر تا مقصد بازگشت به وطن را داشته باشند.

دو مهر هیئت دولت

۴. زمان سپری شده در انتظار بازگشت به وطن و نیز مدت سفر، نباید از مرخصی یا 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 نماید.

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 کشورهایی 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 توافقی‌های جمعی تعیین می‌شود، از حق بازگشت به وطن استفاده ننمایند، این حق از آنها سلب خواهد شد.

دستورالعمل ۲.۵.۲ ب - امرا توسط اعضا

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، بطور مناسب و فوری از موضوع آگاه می‌شوند.

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

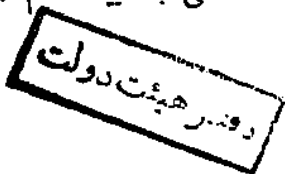
الف) برای بازگشت دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم یک کشور خارجی که در یک بندر خارجی، به دلایلی که آنها مشغول آن نیستند، در ساحل پیاده شده‌اند:

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 فرماتده 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 بدلیل بیماری یا آسیب دیدگی ناشی از خدمت بر روی کشتی، نه بدلیل قصور عمدی، پیاده شده‌اند.

۳. اگر دریانوردان زیر ۱۸ سال شاغل بر روی کشتی، پس از حداقل ۴ ماه 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.

مقرره ۲.۶ - پرداخت غرامت به دریانورد بدلیل فقدان یا غرق کشتی

هدف: تضمین اینکه دریانوردان به هنگام فقدان یا غرق شدن کشتی، غرامت دریافت می‌نمایند.

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

استاندارد ۲.۴ الف - پرداخت غرامت به دریانورد بدلیل 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 بیکاری 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 ۲.۴ ب - غرامت دریانورد بدلیل فقدان یا غرق کشتی

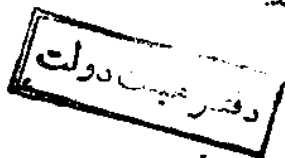
دستورالعمل ۲.۴ ا ب - مناسبه غرامت بیکاری

۱. غرامت بیکاری ناشی از فقدان یا غرق کشتی باید به همان نرخ دستمزد قابل پرداخت بر مبنای قرارداد کار منعقد، در ازاء روزهایی که دریانورد واقعاً بیکار بوده است، پرداخت شود ولی کل خسارت قابل پرداخت به هر دریانورد، محدود به ۲ ماه دستمزد می‌باشد.

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 می‌باشند.

مقرره ۲.۷ - سطوح نیروی انسانی

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



۱. هر عضو باید مقرر نماید که تمامی کشتی‌های 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 ۷.۷ 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 صندی مشابه که توسط مقام صلاحیتدار صادر شده و منطبق با استانداردهای این مقاله - نامه می‌باشد، تضمین نماید.
۲. در هنگام تعیین، تصویب یا بازننگری در سطوح نیروی انسانی، مقام صلاحیتدار باید از اعمال ساعات بیش از حد کار اجتناب نموده یا آن را به حداقل برساند تا مطمئن شوند استراحت کافی و کاهش خستگی مفرط در سطوح نیروی انسانی را طبق اصول مندرج در اسناد حاکم بین‌المللی، به ویژه اسناد متعلق به سازمان بین‌المللی دریا نوردی، در نظر گرفته است.
۳. در تعیین سطوح نیروی انسانی، مقام صلاحیتدار باید تمامی شرایط مندرج در مقرر ۷.۲ و استاندارد ۷.۲ الف مربوط به غذا و تهیه غذا را در نظر گیرد.

دستورالعمل ۷.۷ ب - سطوح نیروی انسانی

دستورالعمل ۷.۷ ا 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 مسئول، مشارکت داشته باشند.

مقرره ۸ ۲ - توسعه مهارت و حرفه و فرصتهایی برای اشتغال دریانوردان

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

۱. 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 ۸ 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 سیاست های موضوع بند (۱) این استاندارد باید کمک به دریانوردان در جهت تقویت مهارت ها، شرایط لازم و فرصت های اشتغال آنها باشد.
۳. هر عضو باید پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی متبوع، همراه با آموزش های جاری، اهداف مشخصی را برای راهنمایی شغلی، آموزش و تربیت دریانوردانی که وظیفه آنها بر روی کشتی در وهله اول مرتبط با جهت یابی و عملکرد ایمنی کشتی می باشد، تعیین نماید.

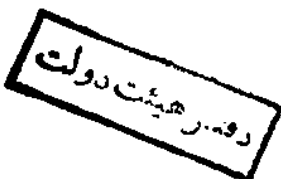
دستورالعمل ۸. ۲ ب - توسعه مهارت و حرفه و فرصت های برای اشتغال دریانوردان

دستورالعمل ۸. ۱ ب - اقداماتی در جهت ارتقاء حرفه و توسعه مهارت و فرصت های برای اشتغال دریانوردان

۱. اقدامات مورد نظر جهت دستیابی به اهداف موضوع استاندارد ۸. ۲ الف می تواند شامل موارد زیر باشد:
- الف) قراردادهایی که در آنها توسعه حرفه و آموزش مهارت ها توسط مالک کشتی یا سازمان مالکین کشتی، پیش بینی شده است؛ یا
- ب) اتخاذ ترتیباتی برای ارتقاء اشتغال از طریق ایجاد و نگهداری دفاتر ثبت نام یا فهرست دریانوردان واجد شرایط بر مبنای گروه شغلی آنها؛ یا
- پ) ارتقاء فرصت ها، هم بر روی کشتی و هم در ساحل، در خصوص آموزش و تربیت بیشتر دریانوردان برای توسعه مهارت ها و صلاحیت های قابل انتقال به منظور حفظ و نگهداری کار شایسته، بطوری که بهبود چشم اندازهای اشتغال فردی و برآورده نمودن شرایط مربوط به تغییرات فن آوری و شرایط بازار کار در صنعت دریایی را بدنبال داشته باشد.

دستورالعمل ۸. ۲ ب - دفتر ثبت دریانوردان

۱. هرگاه اشتغال دریانوردان بر پایه دفاتر ثبتی و فهرست ها استوار باشد، این دفاتر ثبتی و فهرست ها باید به شیوه ای که توسط قانون یا رویه ملی یا توافق جمعی تعیین می شود، تمامی گروه های 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 می شود، مهیا برای کار باشند.
۴. تا حدی که قوانین یا مقررات ملی اجازه می دهند، باید بصورت ادواری در تعداد دریانوردان موجود در چنین دفاتر ثبتی یا فهرست ها، تجدید نظر شود بطوری 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 ۱.۳ - محل اقامت و امکانات تفریحی

- هدف: تضمین اینکه دریانوردان دارای محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته ای بر روی کشتی می‌باشند.
۱. هر عضو باید تضمین نماید که کشتی های حامل پرچم آن، محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته ای را برای کار یا زندگی (یا هر دو) دریانوردان، سازگار با ارتقاء بهداشت و سلامت آنها، تأمین نموده اند.
 ۲. الزامات مندرج در این مجموعه قوانین که مقررات مربوط به ساختمان و تجهیزات کشتی را اجرا می‌نماید، فقط در قبال کشتی هایی قابل اعمال است که هم زمان یا پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقاله‌نامه برای عضو مربوط، ساخته شده باشند. برای کشتی هایی که قبل از این تاریخ ساخته شده اند، باید تا جایی که قابل اجرا می باشد، طبق قانون یا رویه ملی عضو مربوط و تا قبل از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این مقاله‌نامه، الزامات مرتبط با ساختمان و تجهیزات کشتی که در مقاله‌نامه محل اقامت خدمه کشتی (نسخه تجدید نظر شده) مصوب ۱۹۴۹ (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۲) و مقاله‌نامه محل اقامت خدمه کشتی (مقررات تکمیلی) مصوب ۱۹۷۰ (۱۳۴۹ هـ.ش) (شماره ۱۳۳) مورد اشاره قرار گرفته اند، اعمال شوند. 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 اصلاحیه‌این مجموعه قوانین که مرتبط با مفاد محل اقامت و امکانات تفریحی دریانوردان می باشد، فقط در مورد کشتی هایی اعمال خواهد شد که هم زمان یا پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه مذکور برای عضو مربوط، ساخته شده باشند.

استاندارد ۱.۳ الف - محل اقامت و امکانات تفریحی

۱. هر عضو باید قوانین و مقرراتی را به تصویب برساند که کشتی های حامل پرچم آن را ملزم نماید: الف) استانداردهای حداقلی را تأمین نمایند 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 باشند، تضمین نماید؛ و ب) به منظور تضمین مطابقت اولیه و جاری با استانداردهای مذکور، مورد بازرسی قرار گیرند.
۲. در توسعه و اعمال قوانین و مقررات مربوط به اجرای این استاندارد، مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط باید:
- الف) مقرره 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 دستورالعمل های موضوع بخش «ب» این مجموعه قوانین، لحاظ نماید.

۳. بازرسی های لازم به موجب مقرره 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، بطور اساسی تغییر یافته است.

۴. مقام صلاحیتدار باید توجه ویژه‌ای را نسبت به تضمین اجرای الزامات این مقاله‌نامه در ارتباط با موضوعات

زیر، مدنظر 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 می‌باشند را ملزم نمایند تا استانداردهای حداقل

برای محل اقامت و امکانات تفریحی بر روی کشتی را طبق بندهای (۶) الی (۱۷) این استاندارد، برآورده

نمایند.

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 ۲۰۳ سانتیمتر نیز نباشد. مقام صلاحیتدار می‌تواند اجازه دهد در یک

محیط یا بخشی از یک محیط، کاهش محدودی در ارتفاع سقف انجام شود، بطوری که چنین کاهش در

محل اقامت:

۱. منطقی باشد؛ و

۲. منجر به عدم آسایش دریانوردان نشود؛

ب) محل اقامت باید بطور مناسب عایق بندی شده باشد؛

پ) در کشتی‌هایی بغیر از کشتی‌های مسافری، طبق مقررات (ج) و (ث) ۲ مقاله‌نامه بین‌المللی ایمنی زندگی

در دریا مصوب ۱۹۷۴ (۱۳۵۳ هـ.ش) (نسخه اصلاح شده) (مقاله‌نامه سولاس)، اتاق‌های خواب باید در

بالای خط بار وسط یا عقب کشتی قرار گیرند، به‌جز در موارد استثنایی که اندازه، نوع یا خدمت مورد نظر

در کشتی، اختصاص هر مکان دیگری را غیر ممکن می‌سازد که در چنین حالتی، اتاق‌های خواب می

توانند در قسمت جلوی کشتی واقع شوند؛ ولی به هیچ عنوان نباید جلوتر از حفاظ تصادف قرار گیرند؛

ت) در کشتی‌های مسافری و کشتی‌های خاصی که طبق مجموعه قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی تحت

عنوان «ایمنی برای کشتی‌های با مقاصد خاص» مصوب ۱۹۸۳، (۱۳۶۲ هـ.ش) و مدل‌های بعدی (که از

این پس «کشتی‌های با مقاصد خاص» نامیده می‌شوند)، مقام صلاحیتدار می‌تواند تحت شرایطی که

دفتر هیئت دولت

ترتیبات کافی و مناسب برای روشنایی و تهویه هوا انجام گرفته است، اجازه دهد که اتاق های خواب در زیر خط بار قرار گیرند، ولی به هیچ وجه نباید به طور مستقیم در زیر معابر کاری واقع شوند؛
ث) هیچ گونه در ورودی نباید به طور مستقیم از قسمت بار، موتورخانه، آشپزخانه، انبارها، اتاق های خشک کتی یا سرویس های بهداشتی عمومی، به اتاق های خواب باز شود. آن بخش از دیوارهایی که چنین اماکنی را از اتاق های خواب جدا می سازد و نیز جدار خارجی این دیوارها، باید به نحو مطلوبی از فولاد یا دیگر مواد مورد تایید ضد آب و ضد گاز، ساخته شود؛

ج) موادی که در ساختن جدار داخلی دیوارها، دیواره ها و ورقه های فلزی، کف ها و محل های اتصال بکار می روند 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 مقرر 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) اتاق های خواب و ناهار خوری باید به نحو شایسته ای دارای تهویه باشد؛

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

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

ت) دمای مناسب باید از طریق سامانه کنترل درجه حرارت تأمین شود، به جز در کشتی هایی که تنها در مناطق گرمسیری سفر می نمایند.

۸. با توجه به ترتیبات خاصی که ممکن است در کشتی های مسافری مجاز شناخته شود، اتاق های 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 کشتی ها ضروری است، شرایط زیر باید برای اتاق های خواب تأمین شود:
الف) در کشتی هایی غیر از کشتی های مسافری، یک اتاق خواب جداگانه باید برای هر دریانورد فراهم شود. برای کشتی های با ظرفیت ناخالص کمتر از ۳۰۰۰ تن یا کشتی های 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) اتاق های خواب جداگانه ای باید برای مردان و زنان در نظر گرفته شود؛

روند رهیت دولت

پ) اتاق های خواب باید دارای اندازه کافی بوده و به نحو مطلوبی مجهز شوند تا آسایش منطقی و معقول را تضمین نموده و باعث تسهیل نظم و ترتیب گردند؛

ت) یک تخت خواب جداگانه باید برای هر دریانورد در تمامی شرایط فراهم شود؛

ث) کم ترین 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 کشتی های کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

۲. ۵/۵ متر مربع در کشتی های با ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر، ولی کمتر از ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت

ناخالص؛

۳. ۷ متر مربع در کشتی های با ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر؛

چ) با این حال، برای تهیه اتاق های خواب انفرادی در کشتی های کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، کشتی

های مسافری و کشتی های با مقاصد خاص، مقام صلاحیتدار می تواند مساحت کف اتاق را کاهش دهد.

ح) در کشتی های کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، بغیر از کشتی های مسافری و کشتی های با مقاصد

خاص، اتاق های خواب ممکن است حداکثر توسط دو دریانورد اشغال شود. مساحت کف چنین اتاق

خوابی نباید کمتر از ۷ متر مربع باشد.

خ) در کشتی های مسافری و کشتی های 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 اتاق های دو نفره؛

۲. ۱۱/۵ متر مربع در اتاق های سه نفره؛

۳. ۱۴/۵ متر مربع در اتاق های چهار نفره؛

د) در کشتی های با مقاصد خاص، اتاق های خواب ممکن است بیش از چهار نفر را در خود جای دهد.

مساحت کف چنین اتاق های خوابی نباید کمتر از ۳/۶ متر مربع برای هر نفر باشد؛

ذ) در کشتی هایی بغیر از کشتی های مسافری و کشتی های با مقاصد خاص، اتاق های خواب برای

دریانوردانی که وظایف افسران کشتی را بر عهده دارند، درجائی 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 کشتی های کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

۲. ۸/۵ متر مربع در کشتی های با ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر، ولی کمتر از ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت

ناخالص؛

۳. ۱۰ متر مربع در کشتی های با ۱۰,۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر؛

ر) در کشتی های مسافری و کشتی های با مقاصد خاص، مساحت کف اتاق برای دریانوردانی که وظایف

افسران کشتی را بر عهده دارند، در جائی 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 مشول ناوبری باید علاوه بر اتاق های 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 کشتی هایی 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 بطور 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 صندلی های راحتی نیز باشد.

۱۰. با توجه به شرایط مربوط به سالن های غذا خوری :

الف) سالن های غذا خوری باید جدا از اتاق های خواب بوده و تا حد امکان نزدیک به آشپزخانه باشد. مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط می تواند کشتی هایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید؛ و

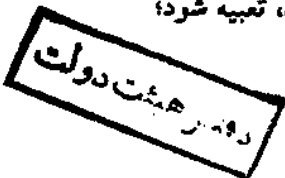
ب) سالن های غذاخوری باید مجهز به مبلمان راحت و مناسب (از جمله امکانات مستمر خوردنی و آشامیدنی) و نیز فضای کافی با توجه به تعداد دریانوردانی که احتمالاً در هر مقطع زمانی از آن استفاده می نمایند، باشد. شرایط مربوط به سالن غذا خوری مشترک یا مجزا، باید به نحوی مناسب تدوین شود.

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 کشتی هایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید.

پ) در تمامی کشتی ها باید در مکانی مناسب حداقل یک توالت، یک دستشویی و یک وان یا دوش یا هر دوی آنها، برای ۶ نفر یا کمتر که دارای امکانات فردی نمی باشند، تعبیه شود؛



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

ث) در کشتی های مسافری که معمولاً سفرهای دریایی آنها بیشتر از ۴ 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 شستشو وجود داشته باشد.

۱۲. با توجه به شرایط مربوط به مکان بیمارستان، کشتی هایی که حامل ۱۵ دریانورد یا بیشتر بوده و به یک سفردریایی می روند که بیش از ۳ روز طول می کشد، باید محل جداگانه ای را که منحصراً برای مقاصد پزشکی مورد استفاده قرار می گیرد، تأمین نمایند. مقام صلاحیتدار می تواند این الزام را در مورد کشتی هایی که به بازرگانی داخلی می پردازند، تعدیل نماید. در تایید مکان بیمارستانی تعبیه شده بر روی کشتی، مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که در تمامی وضعیت های آب و هوایی، مکان بیمارستانی به راحتی قابل دسترسی می باشد و امکانات لازم برای بستری شدن افراد و دریافت مراقبت های فوری و مناسب توسط آنها، فراهم شده است.

۱۳. مکان مناسب و مجهزی باید برای تاسیسات لباسشویی فراهم شود.

۱۴. در کلیه کشتی ها 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 کشتی ها 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 می تواند کشتی هایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید.

۱۶. مقام صلاحیتدار باید کشتی هایی را که مرتباً برای تجارت به بنادر آلوده به پشه تردد می نمایند، 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 مقرره 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 بازرسی های دائمی را از طریق و یا تحت نظر فرمانده کشتی انجام دهد تا مطمئن شود محل اقامت دریانوردان تمیز و بطور شایسته ای قابل سکونت بوده و همچنین در وضعیت مطلوبی حفظ و مرمت شده است.

رفتار هیئت دولت

۱۹. در مورد نیروی انسانی کشتی ها، 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، می تواند پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، اجازه اعمال تغییراتی را با توجه به این استاندارد اعطاء نماید، به شرط این که این تغییرات منجر به بروز امکانات نامطلوب تری نسبت به آنچه که اعمال این استاندارد به همراه دارد، نشود.

۲۰. هر عضو پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، می تواند کشتی هایی 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 اجرای 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، می تواند تنها در جایی اعمال شود که به صراحت در این استاندارد اجازه داده شده و نیز در شرایط خاصی که در آن چنین معافیت هایی آشکارا موجه بوده و مربوط به حمایت از ایمنی و بهداشت دریانوردان می باشد.

دستورالعمل ۱.۳ ب - محل اقامت و امکانات تفریحی

دستورالعمل ۱.۳ ب - طراحی و ساختمان

۱. دیوارهای خارجی اتاق های خواب و سالن های غذاخوری باید به اندازه کافی عایق بندی شده باشند. تمامی پوشش های 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 باشند، باید به اندازه کافی عایق بندی شوند. همچنین باید اقداماتی صورت گیرد تا در مقابل اثرات ناشی از بخار یا لوله های آب گرم سرویس ها، محافظت کامل بعمل آید.

۲. اتاق های خواب، سالن های غذاخوری، اتاق های تفریح و راهروها در فضای محل اقامت باید به اندازه کافی عایق بندی شده باشند تا از تغلیظ و افزایش بیش از حد دما جلوگیری شود.

۳. سطوح دیوارها و سقف های کاذب در اتاق های خواب و سالن های غذاخوری باید از موادی باشند که به راحتی تمیز شوند و از هیچ ترکیبی که احتمالاً محل تجمع حشرات موذی می باشد، نباید استفاده شود.

۴. سطوح دیوارها و سقف های کاذب در اتاق های خواب و سالن های غذاخوری باید این قابلیت را داشته باشند که به راحتی تمیز شده و بصورت رنگ های روشن با دوام و غیر مسموم کننده باشند.

۵. سطوح تمامی محل های اقامت دریانوردان 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.

دفتر هیئت دولت

ع در جایی که کنپوش ها از مواد ترکیبی ساخته شده اند، محل های اتصال با گوشه ها باید به گونه ای برش بخورند که شکافی وجود نداشته باشد.

دستورالعمل ۲. ۱. ۳ ب - تهویه هوا

۱. سامانه تهویه هوا در اتاق های خواب و غذا خوری ها 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. سامانه های تهویه هوا، چه بصورت سامانه مرکزی یا واحد جداگانه، باید به گونه ای 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 ویژگی های خاص فعالیت در دریا 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 دستگاه های 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 کشتی هایی که سامانه گرمایش لازم است، گرما باید بوسیله بخار، آب داغ، هوای گرم، الکتریسته 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 شوند و در جایی که ضرورت دارد، به گونه ای محافظت شوند که از خطر آتش سوزی و عدم آسایش ساکنین جلوگیری شود.

دستورالعمل ۴. ۱. ۳ ب - (روشنایی)

۱. در تمامی کشتی ها 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 لامپ ها یا لوازم روشنایی که به نحو مطلوبی متناسب با وضعیت اضطراری ساخته شده اند، تأمین کرد.

دفتر هیئت دولت

۲. در اتاق های 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 - اتاق های 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، فعالیت هایی که کشتی مشغول انجام آن است و نقشه آن اجازه می دهد، اتاق های خواب باید به گونه‌ای طراحی و تجهیز شوند که دارای حمام اختصاصی، شامل توالت، باشد بطوری که راحتی و آسایش قابل قبولی را برای ساکنان آن فراهم و تسهیل نظم و ترتیب را تامین نماید.
۳. تا جایی که امکان دارد، اتاق های خواب دریانوردان باید به گونه‌ای قرار گیرند که جدا از دیده بان ها باشند و دریانوردانی که در طول روز کار می کنند، با دیده بان ها هم اتاقی نباشند.
۴. در حالتی که دریانوردان وظیفه درجه داران را انجام می دهند، نباید بیش از دو نفر در یک اتاق خواب قرار گیرند.
۵. هنگامی که امکان پذیر می باشد، باید توجه لازم در قبال افسر دوم مهندسی کشتی در خصوص تامین مزیت موضوع جزء (ز) بند (۹) استاندارد ۱. ۳ الف، مد نظر قرار گیرد.
۶. فضایی که قفسه ها، تخت خواب ها، کسوها و صندلی ها اشغال می کنند باید در اندازه گیری مساحت کف اتاق منظور شود. فضاهای کوچک و نامنظم که بطور موثر فضایی را برای حرکت آزاد اضافه نمی نمایند و نمی توان از آنها برای استقرار اثاثیه استفاده نمود، باید مستثنی شوند.
۷. تخت خواب ها نباید در بیش از دو ردیف قرار گیرند. درحالتی که تحت خواب ها در امتداد کنار کشتی جای گرفته اند، باید فقط یک ردیف تحت خواب در جایی که یک چراغ کوچک در بالای تخت خواب تعبیه شده، وجود داشته باشد.
۸. تخت خواب پائینی در تخت خواب های دو طبقه باید حداقل ۳۰ سانتیمتر بالاتر از کف اتاق باشد. تخت خواب بالایی باید تقریباً در وسط فاصله بین تخت خواب پائینی و سقف اتاق باشد.
۹. چارچوب تخت و پوشش آن، باید از جنس مواد مورد تایید، محکم و صافی تهیه شود که احتمال پوسیدگی یا رشد حشرات موذی در آن نباشد.
۱۰. اگر از چارچوب های لوله ای برای ساخت تخت خوابها استفاده شده باشد، باید بطور کامل بسته شده و بدون منفذ باشند تا حشرات موذی به آن نفوذ نکنند.
۱۱. هر تخت خواب باید دارای یک تشک راحت با کف هموار، شامل یک بستر فتری یا تشک فتری، باشد و مواد بکار رفته باید از جنس مواد قابل قبول بوده و مانع نفوذ حشرات موذی شود.

دفتر همیشه دولت

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. اتاق های خواب باید دارای پرده یا چیزی شبیه آن برای جلوگیری از نورهای جانبی باشد.
۱۵. اتاق های خواب باید دارای آئینه، قفسه های کوچک برای لوازم آرایش، یک تاقچه کتاب و تعداد کافی قلاب لباس باشد.

دستورالعمل ۶. ۱. ۳ ب- سالن های غذا خوری

۱. امکانات سالن غذاخوری می تواند بصورت مشترک یا مجزا باشد. تصمیم در خصوص این موضوع باید پس از مشورت با نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی و مشروط به تایید 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 سالن های غذاخوری مجزا برای افراد زیر نیز تأمین شود:
الف) فرمانده کشتی و افسران؛ و
ب) درجه داران و دریانوردان دیگر.
۳. در کشتی هایی غیر از کشتی های مسافری، مساحت کف سالن های غذا خوری نباید کمتر از ۱/۵ متر مکعب برای نشستن هر نفر باشد.
۴. در تمامی کشتی ها، سالن های غذاخوری باید مجهز به میزها و صندلی های 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 ازسالن یا سالن های غذاخوری استفاده می نمایند، مناسب باشد؛
ب) تاسیسات مربوط به تهیه نوشیدنی های گرم؛ و
پ) تاسیسات آب سرد.
۶. در مواردی که آبدارخانه ها به سالن های غذاخوری راه ندارند، باید قفسه های کافی برای وسایل و ظروف غذاخوری و امکانات مناسب برای شستشوی آنها تدارک دیده شود.
۷. سطوح میزها و صندلی ها باید از جنس مواد ضد رطوبت باشد.

دفتر هیئت دولت

دستورالعمل ۷. ا. ۱۳ ب- سرویس های بهداشتی

۱. دستشویی ها و وان های حمام باید در اندازه مناسب و از مواد مورد تایید بوده و دارای سطحی صاف باشد که قابلیت ترک خوردن، پوسته پوسته شدن و پوسیدگی نداشته باشد.
۲. تمامی توالت ها باید بر اساس یک الگوی مورد تایید دارای مخزن بزرگ آب یا ابزارهای مناسب دیگر برای این منظور، نظیر هوا، باشد که در تمامی اوقات در دسترس بوده و بطور مستقل قابل کنترل باشد.
۳. سرویس های بهداشتی در نظر گرفته شده برای استفاده بیش از یک نفر، باید منطبق با شرایط زیر باشد:
الف) کف ها باید از جنس مواد مورد تایید بادوام و ضد رطوبت بوده و بطور مناسب زهکشی شود؛
ب) دیوارها باید از جنس فولاد یا مواد مورد تایید دیگر بوده و تا ارتفاع حداقل ۲۳ سانتیمتر از سطح، ضد آب باشد؛
پ) محل سرویس های بهداشتی باید به اندازه کافی روشن، گرم و تهویه شده باشد؛
ت) توالت ها باید در وضع و موقعیت مناسب و مجزا از اتاق های خواب و حمام ها باشد و به اتاق های خواب یا به راهرو بین آنها به طور مستقیم راه نداشته باشد. در شرایطی که توالت بین دو اتاق خواب با حداکثر چهار نفر قرار دارد، این الزام اعمال نمی شود.
ث) زمانی که در یک قسمت بیش از دو توالت قرار دارد، باید به نحو مناسبی از یکدیگر جدا شوند که جنبه خصوصی آنها حفظ شود.
۴. امکانات لباسشویی فراهم شده برای دریانوردان باید شامل موارد زیر باشد:
الف) ماشین های لباسشویی؛
ب) ماشین های خشک کن یا اتاق های خشک کن گرم و تهویه شده؛ و
پ) اتو و میز اتو و موارد مشابه آنها.

دستورالعمل ۸. ا. ۱۳ ب؛ خدمات بیمارستانی

۱. خدمات بیمارستانی باید به گونه ای طراحی شود که مراجعه و دریافت کمک های اولیه پزشکی را تسهیل نموده و به پیشگیری از شیوع بیماریهای عفونی کمک نماید.
۲. ترتیب قرار گرفتن درب ورودی، تخت خواب ها، روشنایی، تهویه هوا، گرمایش و سیستم آبرسانی باید به گونه ای طراحی شده باشد که آسایش ساکنین را تضمین نموده و درمان آنها را تسهیل نماید.
۳. تعداد تخت های مورد نیاز بیمارستان باید توسط مقام صلاحیتدار تعیین شود.
۴. تاسیسات 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.

دفتر هیئت دولت

دستورالعمل ۹. ا. ۳ ب- امکانات دیگر

۱. درجائیکه امکانات مجزایی برای کارکنان بخش موتورخانه جهت تعویض لباس ها 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. ا. ۳ ب- لوازم تخت خواب، ظروف غذاخوری و شرایط دیگر

۱. هر عضو باید اجرای اصول زیر را مدنظر قرار دهد:
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 بشقاب ها، فنجان ها و دیگر ظروف غذاخوری باید از مواد مورد تاییدی فراهم شوند که به سادگی تمیز شوند؛ و
پ) حوله، صابون و دستمال توالی برای تمامی دریانوردان باید توسط مالک کشتی تامین شود.

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

۱. امکانات و خدمات تفریحی باید به طور متناوب مورد بازبینی قرار گرفته تا تضمین شود که مناسب با تغییر نیازهای دریانوردان ناشی از تغییرات فناوری، عملیاتی و دیگر پیشرفت های 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 بعمل آید.

الف) یک اتاق برای کشیدن سیگار؛

ب) تماشای تلویزیون و دریافت برنامه های رادیویی؛

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

شوند؛

دفتر هیئت دولت

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

ث) درجائی که امکان دارد، امکاناتی برای شنا؛

ج) یک کتابخانه که حاوی کتابهای حرفه ای و کتاب های دیگر بوده و تعداد آنها برای مدت زمان یک سفر دریایی کافی بوده و در فواصل متعارف تعویض شوند؛

چ) امکاناتی برای صنایع دستی تفریحی؛

ح) تجهیزات الکترونیکی نظیر رادیو، تلویزیون، ویدئو، پخش لوح فشرده و دی وی دی، رایانه، نرم افزار و دستگاه ضبط و پخش صوتی؛

خ) در صورت اقتضاء تأمین کافه هایی 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 جائی که امکان داشته باشد، و دریافت هزینه مناسب در قبال استفاده از این خدمات.

هـ) هر گونه تلاشی باید صورت گیرد تا تضمین نماید که ارسال نامه دریانوردان تا حد ممکن سریع و مطمئن انجام می شود.

و) طبق قوانین یا مقررات ملی یا بین المللی، باید اقدامات لازم بعمل 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.

ز) 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 مد نظر قرار گیرد. همسران مزبور باید بیمه مناسبی که حوادث و بیماری را پوشش می دهد به همراه داشتن باشند، مالکان کشتی هرگونه مساعدتی را به دریانورد برای اعتبار بخشیدن به بیمه به عمل خواهند آورد.

دستورالعمل ۱۶. ۱. ۱۳ ب- جلوگیری از سر و صدا و ارتعاش

۱. محل اقامت و امکانات تفریحی و تهیه غذا باید تا آنجائی که امکان دارد دور از موتورها، اتاق های سکان، جرثقیل های کابلی عرشه، تجهیزات ارتعاش، گرمایش و تهویه هوا و نیز دیگر ماشین آلات و دستگاههای پرسر و صدا، قرار گیرد.

۲. در ساخت و تکمیل دیوارها، سقف های کاذب و طبقات میان فضاهای تولید کننده صدا، باید از عایق های صوتی یا دیگر مواد مناسب صداگیر، همانند درهای عایق بندی شده نسبت به سر و صدا برای محوطه ماشین آلات، استفاده شود.

۳. موتورخانه و دیگر مکان های مربوط به ماشین آلات باید در صورت امکان دارای اتاق های کنترل مرکزی ضد صوت برای کارکنان موتورخانه باشد. مکان های کاری، نظیر کارگاه ماشین آلات، باید تا سرحد امکان،

دفتر هیئت دولت

نسبت به سرو صدای موتورخانه عایق بندی شده باشند 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 محیط های کار و زندگی باید طبق دستورالعمل‌های بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص سطوح قرارگرفتن در معرض صدا، شامل آتھایی که در قانون اجرائی تحت عنوان «عوامل مربوط به محیط کاری در کارگاه‌ها، ۲۰۰۱ (۱۳۸۰ هـ.ش)» مورد اشاره قرار گرفته اند، باشد و در جایی که امکان دارد، باید حمایت ویژه توصیه شده توسط سازمان بین‌المللی دریا نوردی، همراه با هر گونه اصلاحیه و اسناد تکمیلی بعدی در خصوص سطوح قابل قبول سر و صدا بر روی کشتی ها، مد نظر قرار گیرد. نسخه‌ای از اسناد قابل اجرا به زبان انگلیسی یا زبان کاری کشتی باید در کشتی حمل گردد و در دسترس دریانوردان قرار گیرد.

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

مقرره ۲.۳- غذا و تهیه غذا

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

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

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

۳. دریانوردانی که به‌عنوان آشپز کشتی با مسئولیت تهیه غذا، استخدام شده اند 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 تامین استانداردهای حداقل در خصوص کمیت و کیفیت غذا و آب آشامیدنی و نیز استانداردهای تهیه غذا مربوط به وعده های غذایی تامین شده برای دریانوردان شاغل بر روی کشتی هائی که حامل پرچم آن می باشند، 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 کشتی های حامل پرچم آن، استانداردهای حداقل زیر را برآورده می نمایند: (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 تامین غذا و آب آشامیدنی آنها از لحاظ کمیت، ارزش غذایی، کیفیت و تنوع مناسب باشد.

دفتر هیئت دولت

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 تایید 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 (۱۰) نفر فعالیت می‌کنند، بدلیل 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 زمینه‌های 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 می‌تواند به آشپزی که کاملاً واجد شرایط نمی‌باشد، 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 اینکه فرد مذکور که این اجازه برای وی صادر شده است، آموزش دیده باشد یا تعالیم لازم را در زمینه‌های مربوط به بهداشت فردی و غذایی و نیز ذخیره سازی و آماده کردن غذا بر روی کشتی، آموخته باشد.

۷. طبق رویه‌های مورد قبول جاری در عنوان (۵)، مقام صلاحیتدار باید توسط یا تحت نظارت فرمانده کشتی، بازرسی‌های 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؛

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

۸. هیچ دریانورد زیر ۱۸ سالی نباید به عنوان آشپز استخدام یا بکارگرفته شود.

دستورالعمل ۲.۳ ب- غذا و تهیه غذا

دستورالعمل ۱.۲.۳ ب- بازرسی، آموزش، تمقیق و انتشار

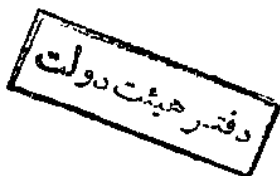
۱. مقام صلاحیتدار باید با همکاری مؤسسات و سازمانهای مرتبط دیگر، اطلاعات روزآمدی در خصوص غذا و نیز روش‌های خرید، ذخیره، نگهداری، پخت و ارائه غذا را با توجهی ویژه نسبت به شرایط تهیه غذا بر روی

دفتر هیئت دولت

- کشتی، جمع آوری نماید. این اطلاعات باید بصورت رایگان یا با قیمت منطقی در دسترس تولید کنندگان 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 می توان از روش های مناسب تبلیغاتی نظیر کتاب های راهنما، بروشورها، پوسترها، نمودارها یا آگهی های تبلیغاتی، استفاده نمود.
۲. مقام صلاحیتدار باید توصیه های 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 موسسات و سازمانهای مرتبط در زمینه گسترش اقلام آموزشی و اطلاعات مربوط به شیوه های 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 پرسش هایی در خصوص بهداشت و غذا دارند، داشته باشد و در جایی که ضرورت دارد از خدمات این مقامات استفاده نماید.

دستورالعمل ۲.۶.۳ ب- آشپزهای کشتی

۱. دریانوردان فقط در صورتی به عنوان آشپزهای کشتی صلاحیت لازم را احراز می نمایند 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 تایید ویژه آموزش آشپزها را سپری نموده باشد.
۲. آزمون تعیین شده می تواند بطور مستقیم توسط مقام صلاحیتدار، با توجه به وظیفه نظارتی آن، یا توسط یک آموزشگاه مورد تایید برای آموزش آشپزها، انجام شده و گواهینامه مربوط صادر گردد.
۳. مقام صلاحیتدار باید صورت اقتضا در خصوص شناسایی گواهینامه های مربوط به صلاحیت آشپزهای کشتی، صادره توسط دیگر اعضای که این مقاله نامه یا مقاله نامه آشپزهای کشتی مصوب ۱۹۴۶ (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۶۹) را تصویب کرده اند یا نهاد مورد تایید 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 کشتی های 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 بطور کلی برای دریانوردان بصورت رایگان تأمین شود.
 ۳. هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتی های 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 مراقبت های ضروری دندانپزشکی، برای دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن اتخاذ شده و این کشتی ها: الف) اجرای هر گونه مقررات عمومی برای دریانوردان در خصوص 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 می باشد، تضمین می نمایند، از جمله دسترسی فوری به داروی های 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 برنامه های آموزش بهداشت نیز می باشد.

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 بصورت 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، تدبیر 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 نمایند:

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 (۱۰۰) نفر یا بیشتر بوده و بطور معمول در سفرهای بین‌المللی بیشتر از (۳) روز فعالیت می‌نمایند، باید یک پزشک واجد شرایط را که مسئول تأمین مراقبت درمانی می‌باشد، همراه داشته باشند. قوانین و مقررات ملی همچنین باید تعیین نمایند 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 مسئول مراقبت درمانی و اداره امور داروها به عنوان بخشی از وظایف دائم خود باشد، یا اینکه حداقل دارای یک دریانورد بر روی کشتی باشند که صلاحیت لازم را برای ارائه کمک‌های اولیه پزشکی داشته باشد. افراد مسئول مراقبت درمانی بر روی کشتی که پزشک نیستند، باید طبق الزامات مندرج در مقاله‌نامه بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ (۱۳۵۷ هـ ش)، به گونه‌ای مناسب آموزش لازم را سپری کرده باشند. دریانوردانی که مسئولیت ارائه کمک‌های اولیه را برعهده دارند، باید طبق الزامات مندرج در مقاله‌نامه بین‌المللی اخیرالذکر، به گونه‌ای مناسب آموزش مربوط به کمک‌های 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 می‌باشد. مشاوره پزشکی، از جمله انتقال پیام‌های پزشکی از طریق ارتباط رادیویی و ماهواره ای بین

دفتر هیئت دولت

یک کشتی و افرادی که در ساحل مشورت را ارائه می نمایند، باید برای تمامی کشتی ها صرفنظر از اینکه حامل پرچم چه کشوری می باشند، بصورت رایگان باشد.

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

دستورالعمل ۱. ۱. ۴ ب - شرایط مراقبت درمانی

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

الف) کشتی هایی که بطور معمول ظرف مدت (۸) ساعت امکان دستیابی به مراقبت درمانی و امکانات پزشکی با کیفیت مطلوب را دارند، باید حداقل یک دریاورد آموزش دیده در خصوص کمک های اولیه پزشکی طبق مقاله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریاوردان را در اختیار داشته باشند که بر مبنای آن آموزش، قادر باشد اقدامات فوری و موثری 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 کشتی های دیگر باید حداقل یک دریاوردی که آموزش لازم در زمینه مراقبت درمانی را طبق مقاله نامه بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریاوردان سپری کرده، از جمله آموزش عملی و آموزش فنون نجات بخش نظیر درمان ویریدی، همراه داشته باشند که بر مبنای این آموزش قادر باشد بطور موثری در برنامه های هماهنگ امداد پزشکی برای کشتی ها 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 بعمل آورد.

۲. آموزش موضوع بند (۱) این دستورالعمل باید بر مبنای محتویات جدیدترین ویراست «راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتی ها»، «راهنمای کمک های اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث ناشی از محموله های خطرناک»، «سند راهنما - راهنمای بین المللی آموزش دریایی» و بخش پزشکی «مجموع قوانین علائم بین المللی» و نیز راهنماهای ملی مشابه، باشد.

۳. افراد موضوع بند (۱) این دستورالعمل و دریاوردان دیگری که مقام صلاحیتدار تعیین می نماید، باید تقریباً در هر فاصله (۵) ساله در دوره هایی شرکت کنند تا ضمن حفظ دانش و مهارت خود، آن را ارتقاء داده و طبق پیشرفت های جدید اطلاعات خود را روزآمد نمایند.

۴. داروخانه کشتی و محتویات آن، همراه با تجهیزات پزشکی و راهنمای پزشکی موجود در کشتی باید بطور مناسبی نگهداری شده و توسط افراد مسئولی که مقام صلاحیتدار تعیین می نماید، در فواصل زمانی منظم که بیشتر از (۱۲) ماه نمی باشد، مورد بازرسی قرار گرفته و تضمین نماید که بر چسب ها، تاریخ های انقضاء و شرایط نگهداری تمامی داروها و طریقه مصرف آنها مورد بازرسی قرار گرفته و تمامی تجهیزات آن گونه که

انتظار می رود، عمل می نمایند. برای تایید یا تجدید نظر در راهنمای پزشکی کشتی که در سطح ملی مورد استفاده قرار می گیرد، مقام صلاحیتدار باید توصیه های بین المللی موجود در این زمینه، شامل آخرین ویراست «راهنمای بین المللی پزشکی برای کشتی ها» 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 کمک های اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث ناشی از محموله های 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 محموله های خطرناک، پادزهرهای مشخص و تجهیزات حفاظت فردی باید در کشتی موجود باشد. این اطلاعات باید با برنامه ها و سیاست های کشتی در خصوص ایمنی و بهداشت حرفه ای مندرج در مقرر ۳.۴ و نیز مفاد مربوط در این مجموعه قوانین، ادغام شود.

۶. تمامی کشتی ها باید فهرست کامل و روزآمدی را از ایستگاه های رادیویی داشته باشند که از طریق آنها می توان مشاوره پزشکی دریافت نمود و اگر مجهز به یک سیستم ارتباط ماهواره ای هستند، باید فهرست کامل ایستگاه های مستقر در ساحل را که از طریق آنها می توان مشاوره پزشکی دریافت نمود، همراه داشته باشند. دریانوردانی که مسئولیت مراقبت درمانی یا کمک های 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 علامت بین المللی» را آموخته باشند تا قادر باشند نوع اطلاعات مورد نیازی که توسط پزشک مورد مشاوره ارائه می شود را همراه با توصیه های دریافتی، درک نمایند.

دستورالعمل ۲.۱.۴ ب- فرم گزارش پزشکی

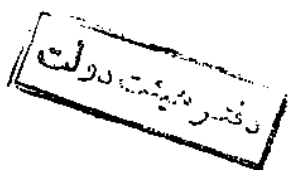
۱. فرم استاندارد گزارش پزشکی مورد نیاز برای دریانوردان طبق بخش «الف» این مجموعه قوانین، باید به گونه ای طراحی شود که تبادل اطلاعات پزشکی و دیگر اطلاعات مربوط به هر یک از دریانوردان را در مواقع بیماری یا آسیب دیدگی میان کشتی و ساحل، تسهیل نماید.

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



ب) امکانات مربوط به معالجه دندان ها، به ویژه در مواقع اضطراری.

۳. تدابیر لازم باید در خصوص تسهیل درمان دریانوردانی که از بیماری رنج می برند، صورت گیرد. بویژه، دریانوردان باید بدون هیچ مشکلی و صرفنظر از این که چه ملیت یا عقیده مذهبی دارند، فوری در درمانگاه ها یا بیمارستان های 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 می باشد.

دستورالعمل ۴. ۱. ۴ ب- امداد پزشکی به کشتی های دیگر و همکاری بین المللی

۱. هر عضو باید توجه مقتضی را نسبت به مشارکت در همکاری بین المللی در زمینه امداد، برنامه ها و تحقیق

پیرامون حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی، اعمال نماید. این همکاری باید موارد زیر را پوشش دهد:

الف) گسترش و هماهنگی تلاش های تجسسی و عملیات نجات و تدارک انتقال و کمک های فوری پزشکی در دریا برای بیماران یا آسیب دیدگان روی یک کشتی از طریق بهره گیری از روش هایی نظیر سیستم های منظم ارائه گزارش در خصوص وضعیت کشتی، مراکز هماهنگی عملیات نجات و خدمات هلیکوپتر اورژانس، که طبق مقاوله نامه بین المللی نجات و جستجوی دریایی مصوب ۱۹۷۶ (۱۳۵۸ هـ ش) (نسخه

اصلاح شده) و نیز «راهنمای بین المللی جستجو و نجات هوایی و دریایی» می باشند؛

ب) استفاده بهینه از تمامی کشتی هایی که دارای پزشک می باشند و نیز کشتی های مستقر در دریا که می توانند امکانات بیمارستانی و عملیات نجات را تأمین نمایند؛

پ) تهیه و حفظ فهرست بین المللی از پزشکان و امکانات مراقبت درمانی موجود در سراسر دنیا که مراقبت های درمانی فوری را برای دریانوردان تأمین می نمایند؛

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 مسئول در این امر که میل و نیاز دریانوردان را نیز مد نظر قرار می دهند؛

ج) تدارک کمک های شخصی برای دریانوردان در طول دوران بازگرداندن آنها به وطن، طبق نظر پزشکان مسئول در این امر که میل و نیاز دریانوردان را نیز مد نظر قرار می دهند؛

چ) تلاش برای 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، بیماری ها و مرگ و میر دریانوردان و نیز ادغام و هماهنگ نمودن آنها در نظام ملی آمارهای مربوط به حوادث ناشی از کار و بیماری های مربوط

به گروه های دیگر کارگران؛



- خ) سازماندهی مبادلات بین‌المللی در خصوص اطلاعات فنی، پرسنل و مواد آموزشی، همراه با دوره های آموزشی، هم اندیشی‌ها (سینارها) و گروه های کاری بین‌المللی؛
- د) تامین 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 موافقت نامه های دو جانبه یا چند جانبه یا تبادل نظر میان اعضاء انجام گیرد.

دستور العمل ۴.۱۵ ب افراد تحت تکفل دریانورد

۱. 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 ۴.۲ - مسئولیت مالکین کشتی

- هدف: تضمین اینکه 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 راه های قانونی دیگری که دریانورد می‌تواند به آنها متوسل شود را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

استاندارد ۴.۲ الف - مسئولیت مالکین کشتی

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

دفتر هیئت دولت

الف) مالکین کشتی باید مسئولیت کلیه هزینه های 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 تاریخ ها می باشد، تقبل نمایند.

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

پ) مالکین کشتی باید مسئولیت پرداخت هزینه های مراقبت درمانی، شامل درمان پزشکی و تامین 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 مسئولیت پرداخت هزینه های 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 می تواند مسئولیت مالک کشتی جهت پرداخت هزینه مراقبت درمانی و نیز غذا و جای خواب را برای مدتی که نباید کمتر از (۱۶) 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 مسئولیت های 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 مقاله نامه 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 توافق های 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 می باشند.

۴. قوانین یا مقررات ملی می تواند مسئولیت مالک کشتی در قبال پرداخت کل یا بخشی از دستمزد دریانوردی که دیگر بر روی کشتی نیست را برای مدتی که نباید کمتر از (۱۶) 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.

دفتر هیئت دولت

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 بازماندگانشان 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 استثنای 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.

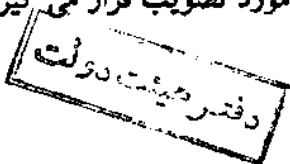
مقرره ۳.۴ - حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

هدف: تضمین اینکه 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 کشتی های 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 کشتی هایی که حامل پرچم آن هستند، توسعه و ترویج نماید و استانداردها، دستورالعمل ها و مجموعه قوانین حاکم را که جانب سازمانهای بین المللی، دستگاه های اجرایی ملی و سازمانهای صحت دریایی توصیه شده اند، مد نظر 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 کشتی هایی 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 گیرند، باید شامل موارد زیر باشد:



الف) تصویب و نیز ارتقاء و اجرای مؤثر برنامه ها و سیاست های ایمنی و بهداشتی حرفه ای بر روی کشتی هایی که حامل پرچم عضو مربوط می باشند، از جمله ارزیابی خطر همراه با آموزش و تعلیم دریانوردان؛
ب) اقدامات احتیاطی مناسب به منظور پیشگیری از مصدومیت ها، بیماری ها و حوادث حرفه ای روی کشتی، شامل اتخاذ تدابیری مناسب برای کاهش و جلوگیری از خطرات ناشی از قرار گرفتن در معرض سطوح مضر عوامل محیطی و شیمیایی، و نیز خطر بیماری یا مصدومیتی که ممکن است ناشی از بکارگیری تجهیزات و ماشین آلات روی کشتی ها باشد؛

پ) برنامه های روی کشتی برای پیشگیری از مصدومیت ها، بیماری ها و حوادث حرفه ای و نیز برای بهبود مستمر در حمایت از ایمنی و بهداشت حرفه ای که مستلزم مشارکت نمایندگان دریانوردان و تمامی افراد مرتبط دیگر در اجرای آنها است، با در نظر گرفتن تدابیر پیشگیرانه ای که شامل کنترل طراحی و مهندسی، جایگزینی فرآیندها و روشهایی برای وظایف جمعی و انفرادی و نیز استفاده از تجهیزات حفاظت فردی می باشد؛ و

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

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

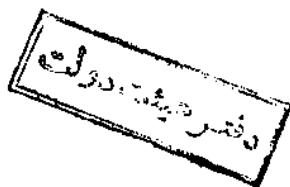
الف) اسناد بین المللی مرتبط با حمایت ایمنی و بهداشتی حرفه ای را در کل و با خطرات مشخص، مد نظر قرار داده و به تمامی موضوعات مربوط دیگر در خصوص جلوگیری از بیماری ها، مصدومیت ها و حوادث حرفه ای که ممکن است در زمینه کار دریانوردان قابل اجرا باشد، به ویژه آن هایی که در کار دریایی مشخص شده اند، پردازد.

ب) به منظور رعایت استانداردهای قابل اجرا و نیز سیاست ها و برنامه های ایمنی و بهداشت حرفه ای کشتی که توجه ویژه ای را نسبت به ایمنی و بهداشت دریانوردان زیر (۱۸) سال معطوف می دارد، 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 اجرا و موافقت با برنامه ها و سیاست های ایمنی و بهداشت حرفه ای 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 بصورت 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 برنامه ها و سیاست های ایمنی و



- بهداشت حرفه ای، مورد تجدید نظر قرار گیرد و یک محیط کاری امن را برای دریانوردان شاغل بر روی کشتی های 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 اجرای برنامه ها و سیاست های ایمنی و بهداشت حرفه ای در کشتی ها، باید به عنوان الزامات مورد نیاز این مقاله‌نامه مد نظر قرار گیرد.
۵. مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که :
- الف) بیماری ها، مصدومیت ها و حوادث ناشی از کار، با توجه به نظرات ارائه شده از جانب سازمان بین‌المللی کار در خصوص تهیه گزارش و ثبت بیماری ها و حوادث ناشی از کار، به نحو مناسبی گزارش شوند.
- ب) آمارهای جامعی از چنین حوادث و بیماری هایی ثبت، تحلیل و انتشار یافته و در جای مناسب، از طریق تحقیق در گرایش های کلی و نیز خطرات تعیین شده، پیگیری های لازم انجام شود؛ و
- پ) حوادث ناشی از کار مورد رسیدگی قرار گرفته اند.
۶. تهیه گزارش و رسیدگی به موضوعات ایمنی و بهداشت حرفه ای 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 کشتی ها، به عنوان مثال از طریق نصب اطلاعیه های رسمی حاوی دستورالعملهای 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 کشتی های خود و نیز آمار کلی تهیه شده توسط مقام صلاحیتدار، رجوع می نمایند.

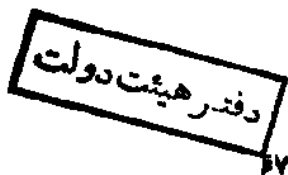
دستورالعمل ۳.۴ ب- حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

دستورالعمل ۱.۳.۴ ب- مفاد مربوط به بیماری ها، مصدومیت ها 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 (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 هر گونه سطوح قرار گرفتن 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، بطور خاص موارد زیر را در برمی گیرد:

الف) مفاد کلی و اساسی؛



ب) مشخصات ساخت کشتی ها، از جمله شیوه های دسترسی و خطرات مربوط به آژیبست (پنبه نسوز)،
پ) ماشین آلات؛

ت) اثرات دمای بسیار بالا یا بسیار پائین 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، بغیر از موارد موضوع جزء های (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 طناب ها؛

ر) محموله های خطرناک و وزنه تعادل کشتی؛

ز) تجهیزات حفاظت فردی دریانوردان؛

ژ) کار در فضاهای 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 حرفه ای را مد نظر قرار دهد که شامل جابجایی

دستی بارها، سر و صدا و ارتعاش، اثرات شیمیایی و بیولوژیکی بهداشت حرفه ای، اثرات ذهنی بهداشت حرفه

ای، اثرات ذهنی و جسمی خستگی مفرط و حوادث ناشی از کار می باشد. تدابیر لازم باید اصل پیشگیری را

که براساس آن، مبارزه با خطر از منشاء آن، سازگاری و انطباق کار با فرد، به ویژه در مورد طراحی محل های

کار، و جایگزینی مواد بی خطر یا کم خطر بجای مواد خطرناک از میان دیگر موارد نسبت به تجهیزات

حفاظت فردی دریانوردان، دارای الویت می باشند، مورد توجه قرار دهند.

۴. علاوه بر این، مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که موارد موبوط به ایمنی و بهداشت مد نظر قرار گرفته و به

ویژه در زمینه های زیر رعایت می شوند:

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.

دفتر هیئت دولت

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، بطور 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 قرار گرفتن در معرض سر و صدای بیش از حد بر روی شنوایی، سلامتی و آسایش دریانوردان می‌گذارد، مد نظر قرار داده 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 قرار گرفتن 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) تامین تجهیزات حفاظت شنوایی مورد تایید برای دریانوردان در صورت لزوم؛ و

پ) سنجش خطر و کاهش سطوح قرار گرفتن در معرض سر و صدا در تمامی محل‌های اقامت، تفریح و تاسیسات تهیه غذا و نیز موتورخانه و دیگر فضاهای متعلق به ماشین‌آلات.

دستورالعمل ۳. ۳. ۴ ب- قرار گرفتن 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 اقتضا یا 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 نماید.

۲. بررسی موضوع بند (۱) این دستورالعمل باید تاثیر قرار گرفتن در معرض ارتعاش بیش از حد را بر روی سلامتی و آسایش دریانوردان، مد نظر قرار داده 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 قرار گرفتن در معرض ارتعاش به مدت طولانی می‌باشد؛

ب) تامین تجهیزات حفاظت فردی مورد تایید برای دریانوردان در صورت لزوم؛ و

پ) سنجش خطر و کاهش قرار گرفتن در معرض ارتعاش در تمامی محل‌های اقامت، تفریح و تاسیسات 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، (۱۳۸۰ هـ.ش) و هر گونه نسخه تجدید نظر شده بعدی آن، با در نظر گرفتن تفاوتی که بین قرار گرفتن در معرض ارتعاش در محیط‌های فوق‌الذکر و در محیط کار، وجود دارد.

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

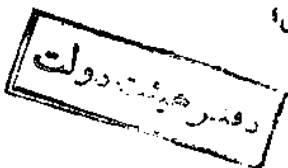
۱. هرگونه تمهیدی که در خصوص تامین تجهیزات حفاظتی یا دیگر وسایل پیشگیری از حادثه، برعهده مالک کشتی می باشد، باید بطور کلی همراه با مقرراتی باشد که دریانوردان را ملزم به استفاده از این تجهیزات و نیز رعایت تدابیر مربوط به پیشگیری از حادثه و حفظ سلامت آنها می نماید.
۲. همچنین توجه لازم باید به مواد (۷) و (۱۱) مقاله نامه حفاظ ماشین آلات مصوب ۱۹۶۳ (۱۳۴۲ هـ.ش) (شماره ۱۱۹) و مفاد مشابه در توصیه نامه حفاظ ماشین آلات مصوب ۱۹۶۳ (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 متمهد هستند از ماشین آلاتی که حفاظ آنها در جای خود قرار ندارند، استفاده نکنند و حفاظ های تامین شده را نیز از جای خود خارج ننمایند.

دستورالعمل ۵. ۳. ۴ ب_ تهیه گزارش و جمع آوری آمار

۱. تمامی بیماری ها، مصدومیت ها و حوادث ناشی از کار باید گزارش شوند، بطوری که بتوان آنها را مورد رسیدگی قرار داده و با در نظر گرفتن لزوم حفاظت از اطلاعات شخصی دریانوردان مربوط، آنها را حفظ، تحلیل و منتشر نمود. گزارش ها 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 بیماری ها، مصدومیت ها و حوادث ناشی از کار باشد و در صورت امکان به وضوح بخش وقوع حادثه بر روی کشتی و نوع حادثه را، اعم از اینکه در کشتی اتفاق افتاده یا در بندر، مورد اشاره قرار دهد.
۳. هر عضو برای ثبت حوادث مربوط به دریانوردان، 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 گردد.

دستورالعمل ۶. ۳. ۴ ب_ تحقیقات

۱. مقام صلاحیتدار باید در خصوص دلایل و شرایط بیماری ها، مصدومیت ها 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 اند، تحقیقات لازم را بعمل 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، راه های ورودی، روشنایی و روشهای کاری؛
(ب) وقوع بیماری ها، مصدومیت ها و حوادث ناشی از کار در گروه های 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 پیشرفت های فنی و تاثیر آنها بر ترکیب خدمه؛ و
 (ج) مشکلات ناشی از هر گونه قصور انسانی.

دستورالعمل ۷. ۳. ۴ ب_ حمایت ملی و برنامه های پیشگیری

۱. برای ایجاد یک مبنای با ثبات جهت ارتقاء حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و نیز پیشگیری از بیماری ها، مصدومیت ها و حوادث ناشی از کار که ناشی از خطرات خاص کار دریایی می باشند، باید تحقیقاتی در خصوص روند های کلی و خطرات مزبور که آمار نشانگر آن هستند، انجام شود.
۲. اجرای برنامه های مربوط به پیشگیری و حمایت برای ارتقاء ایمنی و بهداشت حرفه ای باید به گونه ای سازماندهی شود که مقام صلاحیتدار، مالکین کشتی ها و دریانوردان یا نمایندگان آنها و نیز نهادهای مناسب دیگر، از جمله از طریق شیوه هایی 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. بویژه، باید کار گروه های مشترک ملی یا محلی در خصوص حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و پیشگیری از حوادث، یا گروه های خاص کاری یا کار گروه های مستقر بر روی کشتی، ایجاد شود بطوری که سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط در آنها حضور داشته باشند.
۳. در جایی که چنین فعالیتهایی در سطح شرکت انجام می گیرد، 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_ ممتوی برنامه های پیشگیری و حمایت

۱. توجه لازم باید از جمله نسبت به موارد زیر در خصوص وظایف کار گروه ها و نهادهای دیگر موضوع بند (۲) دستورالعمل ۷. ۳. ۴ ب، معمول شود:
- الف) تهیه دستورالعملها و سیاست های ملی برای نظام های مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ای و نیز برای قوانین، مقررات و کتاب های راهنمای پیشگیری از حوادث؛
- ب) سازماندهی برنامه ها و آموزش های مربوط به ایمنی و بهداشت حرفه ای و پیشگیری از حوادث؛
- پ) سازماندهی تبلیغات در خصوص ایمنی و بهداشت حرفه ای و پیشگیری از حوادث، شامل فیلم ها، پوسترها، اعلامیه ها و بروشورها؛
- ت) توزیع بروشورها و اطلاعات مربوط به ایمنی و بهداشت حرفه ای و پیشگیری از حوادث به نحوی که در اختیار دریانوردان شاغل بر روی کشتی قرار گیرد.

دفتر هیئت دولت

۲. مفاد یا توصیه های مرتبط که توسط سازمان ها یا مقامات ملی مربوط یا سازمانهای بین‌المللی تصویب شده اند، باید توسط افرادی که متون مربوط به حفاظت از بهداشت و حرفه ای و نیز تدابیر یا رویه های توصیه شده در خصوص پیشگیری از حوادث را تهیه می نمایند، مدنظر قرار گیرد.
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. ۱۴ 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 کشتی ها و تجهیزات آنها و نیز تغییرات صورت گرفته در عادات نیروی کار، ملیت، زبان و ساختار کار بر روی کشتی ها، 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 صورت های 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 کشتی ها؛
 - ب) نمایش پوسترها بر روی کشتی ها؛
 - پ) چاپ در نشریات ادواری مورد مطالعه دریانوردان بصورت مقالاتی در خصوص خطرات کار دریایی و حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای و تدابیر مربوط پیشگیری از حوادث؛ و
 - ت) انجام فعالیت های خاص با استفاده از تبلیغات رسانه ای گوناگون برای آموزش دریانوردان، شامل فعالیت هایی در خصوص شیوه های کار ایمن.
۳. تبلیغات موضوع بند (۲) این دستورالعمل باید ملیت ها، زبان ها و فرهنگ های متفاوت موجود در میان دریانوردان شاغل بر روی کشتی ها را مدنظر قرار دهد.

دستورالعمل ۱۰. ۳. ۱۴ ب _ آموزش ایمنی و بهداشت دریانوردان جوان

۱. مقررات ایمنی و بهداشت باید به مفاد کلی مربوط به آزمایشات 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 تایید مقام صلاحیتدار قرار می گیرد، مقررات باید محدودیت هایی 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 گیرند، مقام صلاحیتدار باید بطور خاص، انجام اقدامات زیر را مد نظر قرار دهد :

الف) جابجایی، حمل یا بلند کردن اشیاء یا بارهای سنگین؛

ب) ورود به دیگ های بخار، مخازن و منبع های 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) جابجایی وسایل مهار کشتی یا طناب های یدک کشتی یا تجهیزات لنگراندازی؛

ج) طناب های بادبان و دکل؛

چ) کار در بالای دکل یا روی عرشه در هوای توفانی؛

ح) وظایف نگهبانی 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 دستگاه های تهیه غذا؛ و

ر) اداره کردن یا قبول مسئولیت قایق های کشتی.

۳. اقدامات سودمندی باید توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام های 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 دوره های 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 درخصوص 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 فعالیت های مخاطره آمیز برای بهداشت و سلامتی آنها باشد.

دستور العمل ۱۱، ۱۳، ۱۴ ب - همکاری بین المللی

۱. اعضاء باید تلاش نمایند تا با همکاری یکدیگر و در صورت اقتضاء با کمک سازمانهای بین دولتی و سازمانهای بین المللی 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.

دفتر هیئت دولت

۲. در توسعه برنامه‌های مربوط به ارتقاء حفاظت از ایمنی و بهداشت حرفه ای 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 تاثیر می‌گذارد و روش‌های ارتقاء حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه ای 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.

مقرده ۴. ۴ - دسترسی به تاسیسات رفاهی مستقر در ساحل

هدف: تضمین اینکه دریانوردان شاغل بر روی کشتی برای تامین رفاه و سلامت خود، به تاسیسات مستقر در ساحل دسترسی دارند

- هر عضو باید تضمین نماید که تاسیسات رفاهی مستقر در ساحل، در جایی که وجود دارند، به سادگی در دسترسی می‌باشند. هر عضو باید به منظور فراهم آوردن دسترسی دریانوردان روی کشتی‌هایی که در بنادر می‌باشند به خدمات و تاسیسات رفاهی، توسعه تاسیسات رفاهی مانند مواردی که در مجموعه قوانین فهرست شده‌اند را نیز در بنادر تعیین شده ترغیب نماید.
- مسئولیت‌های هر عضو در مورد تاسیسات مستقر در ساحل، نظیر تاسیسات و خدمات رفاهی، تفریحی، فرهنگی و اطلاع‌رسانی، در این مجموعه قوانین تدوین شده است.

استاندارد ۴. ۴ الف - دسترسی به تاسیسات رفاهی مستقر در ساحل

- هر عضو باید مقرر نماید تا تاسیسات رفاهی موجود در قلمرو آن، در دسترس تمامی دریانوردان قرار گیرد، صرف‌نظر 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 شده‌اند.

۲. هر عضو باید تاسیسات 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 هیات های رفاهی انجام دهد تا بطور منظم اقدام به بازدید از تاسیسات و خدمات رفاهی نموده و تضمین نمایند طبق تغییر نیازهای دریانوردان که ناشی از پیشرفت های فنی و عملی و دیگر پیشرفتهای صورت گرفته در صنعت کشتیرانی می باشد، تاسیسات و خدمات مناسبی وجود دارد.

دستور العمل ۴.۴.۱ ب _ دسترسی به تاسیسات رفاهی مستقر در ساحل

دستور العمل ۴.۴.۱ ب _ مسئولیت های اعضا

۱. هر عضو باید :
 - الف) تدابیری را اتخاذ نموده تا تضمین نماید که خدمات و تاسیسات رفاهی در بنادر تعیین شده برای توقف، فراهم شده و حمایت لازم از دریانوردان با توجه به حرفه آنها انجام می گیرد؛ و
 - ب) در اجرای این تدابیر، نیازهای خاص دریانوردان در خصوص ایمنی، بهداشت و فعالیت های 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 می شوند.
۲. اقدامات مربوط به نظارت بر خدمات و تاسیسات 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 کشتی ها، موسسات و مراکز رفاهی اصلی تامین کننده این محصولات، برای استفاده دریانوردان بر روی کشتی های متعلق به خود و نیز مراکز رفاهی مستقر در ساحل، تسریع شود.
۴. اعضاء 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 تامین و بهبود خدمات و تاسیسات رفاهی دریانوردان، هم در بندر و هم بر روی کشتی ها؛
 - ب) توافقهایی در خصوص استفاده مشترک از منابع، امکانات و تاسیسات رفاهی در بنادر اصلی، بطوری که از دوباره کاری غیر ضروری اجتناب شود؛
 - پ) سازماندهی رقابت های بین المللی ورزشی و تشویق دریانوردان به مشارکت در فعالیت های ورزشی؛ و
 - ت) سازماندهی هم اندیشی های (سمینارهای) بین المللی در خصوص رفاه دریانوردان در دریا و در بندر.

دستور العمل ۴.۴.۱ ب - خدمات و تاسیسات رفاهی در بنادر



۱. هر عضو باید تامین آن دسته از خدمات و تاسیسات رفاهی را که مورد نیاز است، در بنادر مناسب کشور خود فراهم یا تضمین نماید.
۲. خدمات و تاسیسات رفاهی باید طبق رویه و شرایط ملی، از طریق یک یا چند مورد از عوامل زیر، تامین شود:
الف) مقامات دولتی؛
ب) سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، طبق توافقهای جمعی یا ترتیبات مورد توافق دیگر؛ و
پ) سازمانهای داوطلب
۳. تاسیسات رفاهی و تفریحی لازم باید در بنادر ایجاد یا توسعه یابند. این تاسیسات باید شامل موارد زیر باشد:
الف) اتاق های گروههایی و تفریحی به تعداد لازم؛
ب) تاسیسات ورزشی و تاسیسات فضای باز، شامل تاسیسات مربوط به مسابقات؛
پ) تاسیسات آموزشی؛ و
ت) در صورت اقتضاء امکاناتی برای انجام فرائض مذهبی و نیز برای مشاوره شغلی.
۴. این تاسیسات می تواند به گونه ای برای دریانوردان فراهم و در دسترس آنها قرار گیرد که طبق تاسیسات مورد نیاز آنها، برای استفاده همگان طراحی شود.
۵. در جایی که تعداد زیادی از دریانوردان با ملیت های متفاوت نیازمند امکاناتی نظیر هتل، باشگاه و تاسیسات 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. هتل ها و مسافرخانه های مناسب در جایی که به آنها نیاز می باشد، باید برای دریانوردان در دسترس و فراهم باشند. این مکان ها باید دارای امکاناتی برابر با آنچه در هتل های با کیفیت مطلوب دیده می شود، بوده و تا حد امکان دارای فضایی مناسب و دور از مجاورت نزدیک به بنادر باشند. این هتل ها یا مسافرخانه ها 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 اینکه از این اصل تخطی شود، ممکن است در بعضی از بنادر خاص ضروری باشد که انواع گوناگون تاسیساتی 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.

دفتر هیئت دولت

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

دستور العمل ۳. ۴. ۴ ب_ هیات های رفاهی

۱. هیات های رفاهی باید در سطوح ملی و منطقه ای، در بندر تشکیل شوند. وظایف آنها شامل موارد زیر می باشد:
(الف) بررسی کفایت تاسیسات رفاهی موجود و نظارت بر نیاز به تأمین تاسیسات بیشتر یا جمع آوری تاسیساتی که از آنها استفاده نمی شود؛ و
(ب) کمک و مشاوره به افرادی که مسئول تأمین تاسیسات رفاهی هستند، و تضمین هماهنگی بین آنها.
۲. هیات های رفاهی باید شامل نمایندگان سازمانهای 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 هیات های رفاهی ملی و منطقه ای همکاری داشته باشند.

دستور العمل ۴. ۴. ۴ ب_ تأمین مالی تاسیسات رفاهی

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

دستور العمل ۵. ۴. ۴ ب_ انتشار اطلاعات و تسهیل اقدامات

۱. اطلاعات مربوط به تاسیسات متعلق به عموم مردم در بنادر محل توقف، به ویژه اطلاعات مربوط به حمل و نقل، امور رفاهی، تفریح و سرگرمی، تاسیسات آموزشی، اماکن مذهبی و نیز تاسیساتی که اختصاصاً برای دریانوردان تأمین شده اند، باید در میان دریانوردان منتشر شود.
۲. وسایل حمل و نقل کافی با قیمت های متعادل، باید در هر زمان مناسبی در اختیار دریانوردان قرار گیرد تا بتوانند از مکان های مناسب واقع در بندر، به مناطق شهری دسترسی داشته باشند.

دفتر هیئت دولت

۳. تمامی اقدامات مناسب باید توسط مقامات صلاحیتدار اتخاذ شود تا مالکین کشتی ها 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 جاده های منتهی به آنها را از طریق تامین روشنایی و تابلوهای راهنمایی مناسب و نیز گشت های منظم، تجهیز نماید.

دستورالعمل ۴.۴ ب- دریانوردان در یک بندر خارجی

۱. برای حفاظت از دریانوردان در بندر 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 موثر بین مقام های 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 دولت ها اجازه دهد تا فوری به دریانورد مورد نظر دسترسی داشته و مادامی که دریانورد در بازداشت بسر می برد، ملاقات های منظمی را با وی داشته باشند.

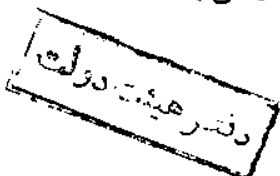
۴. هر عضو باید در صورت لزوم تدابیری را اتخاذ نماید تا در هنگام توقف کشتی ها در آبهای سرزمینی آن و به ویژه در ورودی های منتهی به بنادر، ایمنی دریانوردان را در قبال اعمال غیر قانونی و خشونت آمیز تضمین نماید.

۵. هر گونه تلاشی باید توسط مقامات مشول 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 - تامین اجتماعی

هدف: تضمین اینکه تدابیر لازم در خصوص دسترسی دریانوردان به پوشش تامین اجتماعی، اتخاذ شده است.

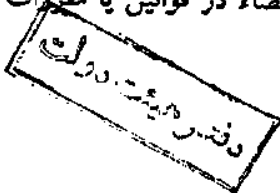
۱. هر عضو باید تضمین نماید که تمامی دریانوردان و تا حدی که در قوانین ملی آن پیش بینی شده است، افراد تحت تکفل آنها دسترسی به پوشش تامین اجتماعی را طبق شرایط این مجموعه قوانین، بدون هیچ گونه لطمه ای به شرایط مطلوب تر موضوع بند ۸ ماده ۱۹ اساتمامه سازمان بین المللی کار دارا می باشند.



۲. هر عضو تعهد می نماید که طبق شرایط ملی خود، بتدریج اقداماتی را برای دستیابی به پوشش جامع تامین اجتماعی برای دریانوردان بطور جداگانه و از طریق همکاری بین‌المللی، اتخاذ نماید.
۳. هر عضو باید تضمین نماید دریانوردانی که تحت پوشش قوانین تامین اجتماعی می‌باشند و تا حدی که در قوانین ملی آن پیش‌بینی شده است، افراد تحت تکفل آنها، به همان اندازه ای مشمول مزایای پوشش تامین اجتماعی می‌باشند که کارگران مستقر در ساحل از آن بهره مند هستند.

استاندارد ۵.۴ الف- تامین اجتماعی

۱. بخش‌هایی که باید به منظور دستیابی تدریجی به پوشش جامع تامین اجتماعی، به موجب مقرر ۵.۴ 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 مقرر ۴.۱ در خصوص مراقبت درمانی و نیز مقرر ۴.۲ در مورد مسئولیت مالکین کشتی و عنوان‌های دیگر این مقاله‌نامه.
۲. در زمان تصویب، پوشش تامین شده از جانب هر عضو، طبق بند (۱) مقرر ۵.۴، باید حداقل (۳) بخش از (۱) بخش فهرست شده در بند (۱) این استاندارد را شامل شود.
۳. هر عضو باید بر مبنای شرایط ملی خود، مراحل مربوط به تامین پوشش مکمل تامین اجتماعی موضوع بند (۱) این استاندارد را برای تمامی دریانوردانی که بطور معمول در قلمرو آن کشور اقامت دارند، برعهده گیرد. این مسئولیت می‌تواند به عنوان مثال از طریق توافقات مناسب دو جانبه یا چند جانبه و یا از طریق نظام‌های مبتنی بر مشارکت انجام شود. میزان پوشش تامین اجتماعی حاصله براین اساس، نباید نامطلوبتر از پوشش ارائه شده برای کارگران ساحلی مقیم در قلمرو آنها باشد.
۴. با وجود ویژگی مسئولیت‌های مندرج در بند (۳) این استاندارد، اعضا می‌توانند از طریق توافقات دو جانبه و چند جانبه و نیز از طریق مقررات مصوب در چارچوب سازمان‌های همگرایی اقتصادی منطقه‌ای، قواعد دیگری را در مورد قوانین تامین اجتماعی که مربوط به دریانوردان می‌باشد، تعیین نمایند.
۵. مسئولیت‌های هر عضو در رابطه با دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های حامل پرچم آن، باید دربرگیرنده موارد مندرج در مقرر ۴.۱ و ۴.۲ و مفاد مرتبط در این مجموعه قوانین، و نیز موارد دیگری باشد که طبق حقوق بین‌المللی، جزء لاینفک تعهدات عمومی آن هستند.
۶. هر عضو باید توجه لازم را نسبت به روش‌های مختلفی مطوف دارد که بر مبنای آن طبق عرف و قوانین ملی، مزایای مشابهی برای دریانوردان در صورت فقدان پوشش کافی در خصوص بخش‌های موضوع بند (۱) این استاندارد، تامین شده است.
۷. پوشش حمایتی موضوع بند (۱) مقرر ۵.۴، می‌تواند در صورت اقتضاء در قوانین یا مقررات ملی، طرح‌های خصوصی یا توافقی‌های جمعی یا ترکیبی از این‌ها، لحاظ شود.



۸. در محدوده‌ای 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 طرح های مشارکتی یا غیرمشارکتی تأمین شده یا در حال تأمین می باشند، برای تمامی دریانوردان صرفنظر از محل اقامت آنها، همکاری نمایند.

۹. هر عضو باید روش های مؤثر و منصفانه‌ای برای حل اختلافات برقرار نماید.

۱۰. هر عضو باید در زمان تصویب، بخش هایی 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 طرف های ذینفع قرار دهد.

۱۱. گزارش های 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 ۴۰۵ 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 می تواند از طریق بیمه، توافقیهای دو جانبه یا چند جانبه یا روش های مناسب دیگر، و نیز با مدنظر قرار دادن مفاد مرتبط توافقیهای مذاکرات جمعی، تأمین شود. در جایی که چنین تدابیری اتخاذ شده‌اند، 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، اعضای 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 دو جانبه همکاری نمایند.

۴- روش هایی که به موجب بند (۹) استاندارد ۵. ۴ الف، وضع می‌شوند باید به گونه‌ای تدوین شده باشند که تمامی اختلافات مرتبط با دعاوی دریانوردان مربوط راه صرفنظر از روشی که بر مبنای آن پوشش تأمین اجتماعی انجام شده است، پوشش دهند.

۵- هر عضوی که در کشتی‌های حامل پرچم خود دارای دریانوردان شاغل تبعه و غیرتبعه یا هر دو می باشد، باید پوشش تأمین اجتماعی مندرج در این مقاله‌نامه را بطور 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، به طور 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 می باشد، نظیر کسورات قانونی از دستمزد دریانوردان و حق بیمه مالکین کشتی، که می تواند طبق الزامات نهادهای مجاز براساس طرح های مرتبط ملی تأمین اجتماعی، تعیین شود.

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

دفتر هیئت دولت

عنوان ۵: موافقت و اجرا

- ۱- مقررات این عنوان، مسئولیت‌های هر عضو در خصوص تحقق و اجرای 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 اجرای 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 مسئولیت‌های خود را به موجب مقررات به نحوی که در استانداردهای بخش «الف» مجموعه قوانین در این مجموعه قوانین ارائه شده است، اجرا نموده و توجه مقتضی را نیز نسبت به دستورالعمل‌های معادل در بخش «ب» این مجموعه قوانین، می‌ذول 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 می‌باشند و نباید مشمول هیچگونه تبعیضی در خصوص دسترسی آنها به دادگاه‌ها، هیأت‌های داوری یا هر گونه سازوکار دیگر حل اختلاف باشند، اجرا شود. مفاد این عنوان صلاحیت قضایی یا محل دادگاه را تعیین نمی‌نماید.

مقرره ۵.۱ - مسئولیت‌های کشور صاحب پرچم

هدف: تضمین اینکه هر عضو، مسئولیت‌های خود به موجب این مقاله‌نامه را در مورد کشتی‌هایی که حامل پرچم آن می‌باشند، اجرا می‌نماید.

مقرره ۵.۱.۱ - اصول کلی

۱. هر عضو مسئول تضمین اجرای تعهدات خود به موجب این مقاله‌نامه، در مورد کشتی‌هایی می‌باشد که حامل پرچم آن هستند.
۲. هر عضو باید طبق مقرره ۳.۱.۵ و ۴.۱.۵، نظام مؤثری را برای بازرسی و اعطای گواهینامه شرایط کار دریایی، ایجاد کند تا تضمین نماید که شرایط کار و زندگی دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های حامل پرچم آن، استانداردهای مندرج در این مقاله را برآورده نموده و کماکان برآورده خواهد کرد.
۳. در ایجاد نظام مؤثر برای بازرسی و اعطای گواهینامه شرایط کار دریایی، یک عضو می‌تواند در صورت اقتضاء، موسسات عمومی یا سازمانهای دیگری (از جمله آنهایی که متعلق به عضو دیگری می‌باشند، اگر عضو اخیر آن را بپذیرد) که تشخیص می‌دهد 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.

دفتر هیئت دولت

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 مقرر، 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 اجرای نظام های بازرسی و اعطای گواهینامه آن و نیز رویه های مناسب جامعی برای ارزیابی آن عضو از میزانی که تا آن حد، اهداف و استاندارد های مذکور باید بدست آیند را پوشش دهد.

۲. هر عضو باید کشتی های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک نسخه از این مقاله‌نامه را بر روی کشتی در دسترس داشته باشند.

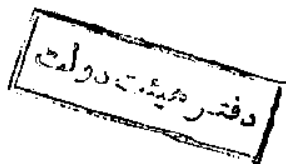
دستورالعمل ۱.۱.۵ ب- اصول کلی

۱. مقام صلاحیتدار باید ترتیبات مناسب را برای ارتقاء همکاری مؤثر بین موسسات عمومی و سازمان دیگر موضوع مقرر ۱.۱.۵ و ۲.۱.۵، در خصوص شرایط زندگی و کار دریانوردان شاغل بر روی کشتی انجام دهد.

۲. مقام صلاحیتدار برای تضمین بهتر همکاری بین بازرسین و مالکین کشتی ها، دریانوردان و سازمانهای متبوع آنها و نیز برای حفظ یا بهبود شرایط کار و زندگی دریانوردان، باید با نمایندگان این سازمان ها 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.

مقرر ۲.۱.۵ - اختیارات سازمانهای رسمی

۱. برآورده کردن الزامات مندرج در این مجموعه قوانین در مورد صلاحیت و استقلال توسط موسسات عمومی یا سازمانهای دیگر موضوع بند (۳) مقرر 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 می توانند نسبت به انجام آنها اقدام نمایند، باید در محدوده فعالیت هایی 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) مقررہ ۱.۱.۵، باید حاوی اطلاعاتی درخصوص هر یک از سازمانهای رسمی، محدوده اختیارات اعطا شده به آنها و نیز ترتیباتی باشد که توسط عضو مورد نظر انجام شده تا تضمین نماید فعالیت های مجاز بطور کامل و موثر انجام شده اند.

استاندارد ۲.۱.۵ الف - اختیارات سازمانهای رسمی

۱. از نظر شناسایی طبق بند (۱) مقررہ 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 فعالیت های مشمول اختیارات اعطا شده به آن، دارا بودن موارد زیر را اثبات کرده است یا خیر:

الف) تخصص لازم در خصوص جنبه های مرتبط با این مقاله نامه و دانش کافی در زمینه فعالیت های 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، مراقبت درمانی و پوشش تامین اجتماعی و رفاهی؛

ب) توانایی حفظ و روزآمد نمودن تخصص کارکنان خود؛

پ) دانش کافی در خصوص الزامات این مقاله نامه و نیز قوانین و مقررات ملی حاکم و سندهای بین المللی مرتبط؛

ت) اندازه، ساختار، تجربه و توانایی کافی، متناسب با نوع و درجه اختیار اعطا شده، می باشد.

۲. هر گونه اختیارات اعطاء شده در رابطه با بازرسی ها، باید حداقل سازمانهای رسمی را به گونه ای توانمند سازد تا خواستار اصلاح کمبودها و نارسائی هایی شوند که در زمینه شرایط زندگی و کاری دریانوردان، تعیین می نمایند و بازرسی های مرتبط با این موضوع را بنابر درخواست دولت ساحلی، انجام دهند.

۳. هر عضو باید درخصوص ایجاد موارد زیر اقدام نماید:

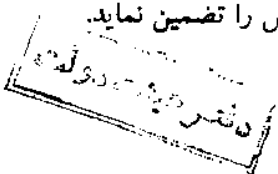
الف) نظامی که کفایت کار انجام شده توسط سازمانهای رسمی را که شامل اطلاع رسانی در خصوص تمامی قوانین و مقررات ملی حاکم و سندهای بین المللی مرتبط می باشد، تضمین نماید؛ و

ب) روش هایی 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 می نمایند، برای دفتر بین المللی کار تهیه نموده و آن را به روز نگهداری نماید. این فهرست باید فعالیت هایی را تعیین نماید که سازمانهای رسمی، مجاز به انجام آن هستند. دفتر بین المللی کار باید این فهرست را در اختیار عموم قرار دهد.

دستورالعمل ۲.۱.۵ ب - اختیارات سازمانهای رسمی

۱. سازمانی که می خواهد به رسمیت شناخته شود، باید قابلیت و صلاحیت مدیریتی، اجرایی و فنی خود را به گونه ای 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 می باشد؛

(ب) آیا دارای نیروی انسانی متخصص و واجد شرایط برای تامین خدمات لازم و ضروری که پوشش جغرافیایی مناسبی را در بر می گیرد، می باشد؛

(پ) آیا دارای توانایی مسلمی درخصوص تامین 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 موافقت نامه کتبی منعقد نماید. موافقتنامه مذکور باید شامل بخش های زیر باشد:

(الف) دامنه کاربرد؛

(ب) هدف؛

(پ) شرایط کلی؛

(ت) اجرای 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 فعالیت های 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 ۲. ۱. ۵ الف، هر عضو باید «دستورالعملهای مربوط به اختیارات سازمانهایی که از جانب دستگاه اجرایی عمل می کنند» را که در چارچوب سازمان بین المللی دریانوردی به تصویب رسیده است، مد نظر قرار دهد.

مقررہ ۳. ۱. ۵ - گواہینامہ کار دریایی و اعلامیہ موافقت کار دریایی

۱. این مقررہ در مورد کشتی های زیر اعمال می شود:

(الف) ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر که در سفرهای بین المللی دریایی فعالیت می نمایند؛ 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 می نمایند.

دفتر ہیئت دولت

از نظر این مقرر، «سفر بین‌المللی دریایی» به مفهوم یک سفر دریایی است که از یک کشور به سمت بندری خارج از آن کشور، انجام می‌شود.

۲. این مقرر 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 مقرر را در بر نمی‌گیرد.

۳. هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک گواهینامه کار دریایی را حمل و نگهداری نموده که تایید 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 مقرر 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 اجرا کننده این مقاله‌نامه برای شرایط زندگی و کاری دریانوردان و تدوین اقدامات متخذ 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 مقاله 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 تایید 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 بطور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، برای یک دوره زمانی که بیشتر از (۵) سال نمی‌باشد، 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 مقاله‌نامه در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی‌ها را قبل از اینکه گواهینامه کار دریایی صادر شود، محقق می‌سازد، در پیوست ۱-۵ الف ارائه شده است.

۲. اعتبار گواهینامه کار دریایی منوط به بازرسی میان دوره‌های 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 اجرای این

دفتر هیئت دولت

مقاله‌نامه را تضمین نماید. اگر تنها یک بازرسی میان دوره‌ای انجام شده و اعتبار گواهینامه نیز (۵) ساله 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 انقضای گواهینامه کار دریایی، مطابقت دارد. دامنه و میزان بازرسی میان دوره‌ای، باید برابر با بازرسی مربوط به تمدید اعتبار این گواهینامه باشد. گواهینامه مذکور باید متعاقب رضایت بخش بودن بازرسی میان دوره‌ای، مورد تایید قرار گیرد.

۳. علی‌رغم بند (۱) این استاندارد، هنگامی که بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، ظرف مدت (۳) ماه قبل از تاریخ انقضای 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 (۵) سال از تاریخ انقضای گواهینامه فعلی نمی باشد، اعتبار خواهد داشت.

۴. هنگامی که بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، بیش از (۳) ماه قبل از تاریخ انقضای گواهینامه فعلی کار دریایی انجام شده باشد، گواهینامه جدید کار دریایی برای یک دوره زمانی که بیشتر از (۵) سال از زمان انجام بازرسی مربوط به تمدید اعتبار نمی باشد، اعتبار خواهد داشت.

۵. گواهینامه کار دریایی می تواند در موارد زیر، بصورت موقت صادر شود:

الف) برای کشتی های جدید در زمان واگذاری؛

ب) هنگامی که کشتی تغییر پرچم می دهد؛ یا

پ) هنگامی که مالک کشتی مسئولیت اداره یک کشتی را بر عهده می گیرد که برای آن مالک کشتی جدید محسوب می شود.

۶. گواهینامه موقت کار دریایی می تواند برای یک دوره زمانی که بیشتر از (۶) ماه نمی باشد، توسط مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده، صادر شود.

۷. گواهینامه موقت کار دریایی می تواند فقط در صورت تایید موارد زیر صادر شود:

الف) کشتی مورد نظر تا حد متعارف و عملی درخصوص موضوعات فهرست شده در پیوست ۱-۵ الف، با توجه به تایید موارد موضوع جزئیات (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 مقاله‌نامه می باشد؛

پ) فرمانده کشتی با الزامات مندرج در این مقاله‌نامه و نیز مسئولیت های مربوط به اجرای آن، آشنا می باشد؛

و

ت) اطلاعات مربوط برای تهیه اعلامیه موافقت کار دریایی، دراختیار مقام صلاحیتدار یا سازمانی رسمی قرار گرفته است.

۸. یک بازرسی کامل طبق بند (۱) این استاندارد، باید قبل از تاریخ انقضای گواهینامه موقت انجام شود تا امکان صدور گواهینامه دائم پنجم ساله فراهم شود. پس از سپری شدن مدت زمان شش ماهه اول موضوع بند (۶) این

دفتر هیئت دولت

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 نمونه های ارائه شده در پیوست ۲-۵ الف، تنظیم شوند.

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 مقالهنامه 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) 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 متخذه ای را مشخص کند که تضمین کننده موافقت جاری با الزامات ملی در فاصله بین بازرسی ها 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 تایید نموده و اعلامیه موافقت کار دریایی را صادر نماید.

۱۱. نتایج تمامی بازرسی ها یا تایید های 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 برسند. 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 روش های 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 زبان انگلیسی نباشد، باید در کشتی موجود بوده و یک نسخه از آن نیز باید در مکانی قابل رویت بر روی کشتی که برای تمامی دریانوردان در دسترس می باشد، نصب شود. یک نسخه نیز باید طبق قوانین و مقررات ملی،

دفتر هیئت دولت

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، تایید نشده باشد؛

پ) هنگامی که کشتی پرچم خود را تغییر داده است؛

ت) هنگامی که مالک کشتی انجام مسئولیت‌های 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، بطور کامل متقاعد شود که کشتی مورد نظر با الزامات این استاندارد، مطابقت دارد.

۱۶. در صورت وجود مدرکی دال بر اینکه کشتی مربوط از استانداردهای این مقاله‌نامه پیروی ننموده و اقدامات اصلاحی مقرر نیز انجام نشده اند، 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 تصمیم‌گیری 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 شده، 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) اجرا 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 کشتی تنظیم شده است، باید به ویژه مواقعی که موافقت جاری با الزامات خاص ملی تایید می شوند، افرادی که مسئول تایید هستند، سوابقی که باید اخذ شوند و نیز روشی‌هایی که باید در صورت عدم رعایت طی شوند را مورد اشاره قرار دهد. بخش (۲) می‌تواند روش‌های کاری متعددی را دربرگیرد. این بخش می‌تواند ارجاع به مستندات جامع‌تر دیگری دهد که سیاست‌ها و رویه‌های مرتبط با جنبه‌های دیگر بخش دریایی، نظیر اسناد مقرر بوسیله «مجموعه قوانین مدیریت ایمنی بین‌المللی (آی.اس.ام)» یا اطلاعات مقرر به بوسیله مقرر (۵) مقاله‌نامه سولاس فصل ۱-۱۱، درباره «سوابق خلاصه و دائم کشتی» را پوشش می‌دهد.

۳. اقدامات مورد نظر برای تضمین موافقت جاری، باید شامل الزامات کلی بین‌المللی برای مالک کشتی و فرمانده کشتی باشد، تا آنها خود را نسبت به آخرین پیشرفت‌های فناوری و یافته‌های 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 بازرسی‌کننده کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشور صاحب بندر و دریانوردان کمک نموده تا کنترل نمایند که الزامات مدنظر به نحو مطلوبی محقق شده‌اند.

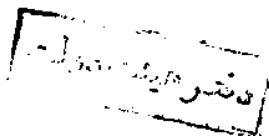
۵. مثال مربوط به نوع اطلاعاتی که می‌تواند در اعلامیه موافقت کار دریایی گنجانده شود، در پیوست ۱-۵ ب ارائه شده است.

۶. هنگامی که کشتی به گونه‌ای که در جزء (پ) بند (۱۴) استاندارد ۳.۱.۵ الف اشاره شده است پرچم خود را تغییر می‌دهد چنانچه هر دو کشور مربوط این مقاله‌نامه 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 ۳ ماه پس از تغییر پرچم، تحویل نماید.

مقرر ۴.۱.۵ - بازرسی و اجرا

۱. هر عضو باید از طریق نظام موثر و هماهنگ در زمینه بازرسی‌های منظم، نظارت و تدابیر کنترلی دیگر، تایید نماید که کشتی‌های حامل پرچم آن، از الزامات مندرج در این مقاله‌نامه، همان گونه که در قوانین و مقررات ملی محقق شده است، پیروی می‌نمایند.

۲. جزئیات الزامات مربوط به نظام بازرسی و اجرای موضوع بند (۱) این مقرر، در بخش «الف» این مجموعه قوانین مورد اشاره قرار گرفته است.



استاندارد ۴.۱.۵ الف - بازرسی و اجرا

۱. هر عضو باید نظام بازرسی شرایط مربوط به دریانوردان بر روی کشتی‌های حامل پرچم خود را داشته باشد که شامل تاییدیه‌ای 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 بکار گمارد که به موجب بند (۱) این استاندارد، مسئولیت‌های آن مقام را انجام دهند. درجائی 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، بطوری که قادر باشند تایید را انجام دهند و موافقت موضوع بند (۱) این استاندارد را تضمین نمایند.
۴. بازرسی‌ها باید در صورت امکان در فواصل زمانی مقرر بوسیله استاندارد ۳.۱.۵ الف انجام شود. این فاصله زمانی به هیچ وجه نباید بیشتر از (۳) سال باشد.
۵. اگر عضوی، شکایتی دریافت نماید که نتوان آن را آشکارا بی اساس تلقی نمود یا مدارکی بدست آورد که کشتی حامل پرچم آن، از الزامات مندرج در این مقاله‌نامه پیروی ننموده یا نواقصی جدی در اجرای 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، بعمل آمده است.
۶. هر عضو باید قواعد کافی را تامین و به نحو موثری اجرای نموده تا تضمین نماید که بازرسین دارای منزلت اجتماعی و شرایط لازم برای خدمت بوده و تغییر دولت و اعمال نفوذهای نامناسب خارجی، تاثیری 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) هر گونه آزمایش، بررسی یا تحقیقی که برای متقاعد شدن خود مبنی بر اینکه استانداردهای مورد نظر کاملاً رعایت شده اند، 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 جائی که دلایلی دارند مبنی بر اینکه که نقایص موجود، باعث بوجود آمدن نقضی جدی پیرامون الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) شده یا خطر قابل ملاحظه‌ای را برای امنیت، بهداشت یا ایمنی دریانوردان بوجود خواهد آورد.

دفتر هیئت دولت

۸- هر گونه اقدامی که به موجب جزء (ب) بند (۷) این استاندارد اتخاذ شود، مشمول حق فرجام خواهی نزد مقام قضایی 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 نقض های مشابه وجود ندارد، دارای قدرت تشخیص باشند تا به جای اقدام یا توصیه به اقامه دعوی، به ارائه مشورت بسنده نمایند.

۱۰. بازرسین باید منبع 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 بعمل 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 بی طرفی آنها در ارتباط با مالکین کشتی، دریانوردان یا طرف های ذینفع دیگر، لطمه بزند. بازرسین به ویژه باید:

الف) از داشتن هر گونه منافع مستقیم یا غیر مستقیم در فعالیت هایی 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 روش های محرمانه کاری یا اطلاعات شخصی را فاش سازند که ممکن است در راستای انجام وظایف خود نسبت 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 بازرسی های مربوط به شرایط دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم خود را حفظ و نگهداری نمایند. این مقام باید گزارش سالیانه درخصوص فعالیت های بازرسی را پس از پایان سال، ظرف مدت زمانی مناسب که بیشتر از ۶ 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 تاخیر غیر منطقی کشتی اجتناب شود.

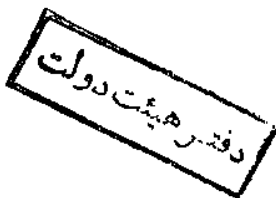
۱۶. طبق قوانین و مقررات ملی باید در ازاء هر گونه زیان یا خسارت وارده ناشی از سوء استفاده از اختیارات بازرسین، غرامت پرداخت شود. مسئولیت اثبات هر یک از موارد، بر عهده شاکی خواهد بود.

روتر هیئت دولت

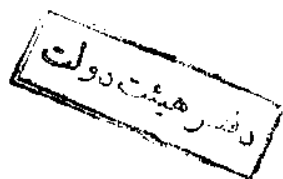
۱۷. جریمه‌های کافی یا تدابیر اصلاحی دیگر باید در خصوص نقض الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) و نیز در ارتباط با ممانعت از انجام وظیفه بازرسین، پیش بینی شود و به نحو مؤثری توسط هر عضو اجرا شود.

دستورالعمل ۴. ا. ۵ ب- بازرسی و اجرا

۱. مقام صلاحیتدار و هر مؤسسه خدماتی یا مقام دیگر که بطور 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، بطوری 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 اجرای مؤثر وظایف باید در اختیار بازرسین قرار گیرد.
۲. مقام صلاحیتدار باید سیاست موافقت و اجرا را به منظور تضمین تداوم و از سوی دیگر برای اداره بازرسی و فعالیت‌های اجرایی مرتبط با این مقاله‌نامه تدوین نماید. نسخه‌هایی از این سیاست باید در اختیار بازرسین و مقامات مجری قانون قرار گرفته و 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 اجرا شوند؛
ب) منابعی که در اختیار بازرسین قرار می گیرند؛ و
پ) شرایط عملی که تحت آن بازرسی‌ها باید به نحو مؤثری انجام شوند.



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 درجایی یا تجربه کاری به عنوان دربانورد باشند. آنها باید دارای دانش کافی درخصوص شرایط زندگی و کاری دربانوردان 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 مسئول و در صورت اقتضاء به دربانوردان یا نمایندگان آنها، برسانند؛
- ب) پرسش از فرمانده کشتی، دربانوردان یا هر فردی دیگر، از جمله مالک کشتی یا نماینده مالک کشتی، درخصوص هر موضوعی که مربوط به اجرای 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 تایید مطابقت آنها با قوانین و مقررات ملی برای اجرای این مقاله‌نامه؛
- ت) الزام به نصب اعلان‌های مورد نیاز به موجب قوانین و مقررات ملی برای اجرای 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 نگرفته‌اند 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 دربانوردان را در این گونه موارد تحت تاثیر قرار می‌دهد، به نحوی که ممکن است توسط قوانین و مقررات تعیین شده باشد.



۹. هنگامی که نمونه موضوع جزء (ث) بند (۸) این دستورالعمل، گرفته یا برداشته می شود، 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 اجرا در ارتباط با شرایط زندگی و کاری دریانوردان و هر گونه اصلاحیه‌هایی که در طول سال نافذ شده‌اند؛

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 شده‌اند؛

ت) آمار کلیه دریانوردانی که مشمول قوانین و مقررات ملی آن می‌شوند؛

ث) آمار و اطلاعات مربوط به نقض قوانین، جرایم 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 تاثیر قرار می‌دهد.

مقرره ۵. ۱. ۵ آئین دادرسی شکایت بر روی کشتی

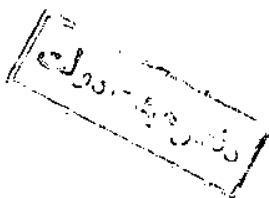
۱. هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید که برای رسیدگی سریع، مؤثر و عادلانه شکایات دریانوردان در خصوص ادعای نقض الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان)، دارای آئین دادرسی بر روی کشتی باشند.

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 مقرره 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

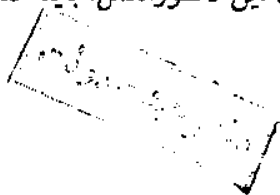
۱. بدون هیچ‌گونه لطمه‌ای به حوزه وسیعتری که احتمالاً در قوانین یا مقررات ملی یا توافق‌های جمعی لحاظ شده است، آئین دادرسی بر روی کشتی می‌تواند از طریق دریانوردان بوسیله طرح شکایات مرتبط با هر موضوعی که ادعا شده که موجب نقض الزامات این مقاله‌نامه شده است (از جمله حقوق دریانوردان) مورد استفاده قرار گیرد.



۲. هر عضو باید تضمین نماید که در قوانین یا مقررات آن، آئین های دادرسی مناسب شکایت بر روی کشتی برای رعایت الزامات مندرج در مقرر ۵. ۱. ۵ وجود دارد. این آئین های دادرسی باید در صدد حل و فصل شکایات در پایین ترین 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 مسئول خارج از کشتی را نیز داشته باشند.
۳. آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی باید شامل حق دریانورده مبنی بر همراهی شدن یا داشتن وکیل در طول آئین دادرسی شکایت ها، و نیز محافظت در قبال آزار و اذیت آنها به خاطر ثبت شکایت ها باشد. اصطلاح «آزار و اذیت» شامل هر گونه عمل نامطلوبی می شود که توسط هر فردی در قبال دریانوردی صورت گیرد که شکایتی را مطرح نموده که آشکارا ایدایی یا مغرضانه نیست.
۴. تمامی دریانوردان باید علاوه بر یک نسخه از قرارداد کار خود، یک نسخه از آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی قابل اجرا 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 در خصوص شکایت خود مشاوره بپرفرمانه ای ارائه دهند، در برداشته باشد و در غیر این صورت، آنها را در خصوص 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 اجرا، 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 کشتی های 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 مقاله 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 ها 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، مساله را حل و فصل نماید؛

پ) اگر رئیس بخش یا مقام مافوق نتواند شکایت را با رضایت دریانورد حل و فصل نماید، آنگاه دریانورد می تواند موضوع را به فرمانده کشتی ارجاع دهد تا وی شخصاً به این موضوع رسیدگی نماید؛
ت) دریانوردان باید این حق را داشته باشند که در تمامی اوقات، دریانوردی 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 دریانورد 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 دریانوردان مربوط یا هر فرد دیگری که احتمالاً به عنوان نماینده آنها منصوب شده است، حل و فصل نماید؛ و
چ) در تمامی موارد دریانوردان باید این حق را داشته باشند که شکایات خود را به طور مستقیم با فرمانده کشتی، مالک کشتی و مقامات صلاحیتدار مطرح نمایند.

مقرره ۶. ۱. ۵ - 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

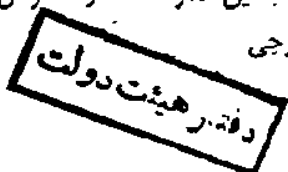
(مفادی ندارد)

دستور العمل ۶. ۱. ۵ ب - سوانح دریایی

(مفادی ندارد)

مقرره ۲. ۵ - مسئولیت های کشور صاحب بندر

هدف: توانمند ساختن هر عضو در خصوص انجام مسئولیت های خود به موجب این مقاله نامه در خصوص همکاری بین المللی در زمینه تحقق و اجرای استانداردهای این مقاله نامه در کشتی های خارجی



مقرره ۱. ۲. ۵ - بازرسی ها 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) درخصوص 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 معمول بر صحت مطابقت با الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) بپذیرد. بنابراین، بازرسی های مذکور در بندر 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 تایید این باشد که موضوع بازرسی شده، طبق الزامات مربوط مندرج در مواد و مقررات این مقاله نامه و نیز تنها بخش «الف» این مجموعه قوانین می باشد.
۴. بازرسی هایی 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 کشتی هایی که وارد بندر عضو مربوط شده اند، طبق الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می باشد.
۵. اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۴) این مقرره، از جمله روش مورد استفاده برای ارزیابی میزان اثربخشی آن، باید به موجب ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین المللی کار در گزارشهای عضو مورد نظر درج شود.

استاندارد ۱. ۶. ۵ الف - بازرسی ها در بندر

۱. چنانچه مقام مجازی که برای انجام بازرسی وارد کشتی شده و در موقعیتی مناسب تقاضای رویت گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی را نموده است، پی ببرد که:
 - الف) اسناد درخواست شده، نگهداری یا صادر نشده یا بصورت جعلی نگهداری شده اند، یا اینکه اسناد صادر شده حاوی اطلاعات مقرر بوسیله مقاله نامه نبوده یا از جهات دیگر بی اعتبار می باشند؛ یا
 - ب) دلایل آشکاری برای اعتقاد به این که شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله نامه نمی باشد؛ وجود دارد؛ یا
 - پ) دلایل معقولی برای اعتقاد به این که کشتی به منظور اجتناب از مطابقت با این مقاله نامه، پرچم خود را تغییر داده است، وجود دارد؛ یا
 - ت) شکایتی وجود دارد مبنی بر اینکه شرایط زندگی و کاری بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله نامه نمی باشد؛

دفتر هیئت دولت

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 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 دلایلی برای اعتقاد به این که هرگونه نقصی، منجر به نقض جدی الزامات این مقاله نامه (از جمله دریانوردان) می شود، در اختیار دارد.

۲. چنانچه در شرایط مندرج در جزء های (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 بطور 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 مقاله 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؛

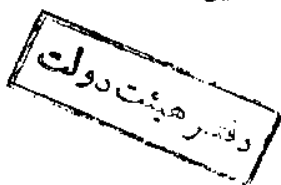
ب) تامین اطلاعات مرتبط برای مقامات صلاحیتدار در بندر بعدی محل توقف کشتی؛

۵. عضوی که بازرسی در آن انجام شده است، باید این حق را داشته باشد که یک نسخه از گزارش مقام مسئول را، که می بایست همراه با هر گونه پاسخ دریافتی از جانب مقامات صلاحیتدار کشور صاحب پرچم در ظرف مدت زمان تعیین شده باشد، به مدیر کل دفتر بین المللی کار ارائه دهد، با این نیت 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 گروه هایی قرار گیرد که احتمالاً علاقمند به بهره مند شدن از آئین های دادرسی ابتکاری مربوط می باشند.

۶. چنانچه متعاقب انجام یک بازرسی مفصل تر توسط مقام مجاز، مشخص شود که کشتی مورد نظر منطبق با الزامات این مقاله نامه نمی باشد و:

الف) شرایط موجود بر روی کشتی به وضوح برای ایمنی، بهداشت یا امنیت دریانوردان مخاطره آمیز است؛ و
ب) عدم انطباق باعث بوجود آمدن نقض مکرر یا جدی الزامات این مقاله نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می

شود

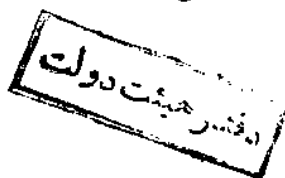


مقام مسئول باید اقداماتی را اتخاذ نماید تا تضمین کند کشتی مورد نظر به دریا نخواهد رفت مگر، تا زمانی که هر گونه عدم انطباق موضوع جزء های (الف) و (ب) این بند را اصلاح نموده باشد یا تا زمانی که مقام مسئول برنامه عملی مربوط به اصلاح این عدم انطباق ها را مورد پذیرش قرار داده و متقاعد شود که این برنامه عملی، فوری اجرا خواهد شد. اگر از حرکت کشتی برای سفر دریایی جلوگیری شود، مقام مسئول 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 مسئول 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 مسئول آن، راهنمایی از نوع مندرج در بخش «ب» این مجموعه قوانین، درخصوص انواع شرایط توجیه کننده توقیف کشتی به موجب بند (۶) این استاندارد را دریافت نموده اند.
۸. هر عضو در هنگام انجام مسئولیت های خود به موجب این استاندارد، باید تمامی تلاش های ممکن را صرف نماید تا از توقیف یا تاخیر بیش از اندازه کشتی اجتناب شود در صورتی که محرز شود کشتی بیش از اندازه، توقیف یا دچار تاخیر شده است، هر گونه زیان یا خسارت بوجود آمده باید جبران شود. مسئولیت 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 مسئول، 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 اجرای 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 بدلیل 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 نمایند، ممکن است قبل از اینکه نقضی جدی تلقی شوند، مد نظر قرار گیرند.



۳. اعضاء باید در بیشترین حد ممکن در خصوص تصویب دستور العمل 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 ۲.۲.۵ - آئین های دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

۱. 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 ۲.۲.۵ الف - آئین های 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 مسئول مستقر در ساحلی که کشتی دریانورد مربوط در آن توقف نموده، گزارش شود. در چنین مواردی، مقام مسئول 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 آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی به موجب مقرره ۵.۱، ۵.۲، مورد بررسی قرار گرفته اند. مقام مسئول همچنین می تواند بازرسی مفصل تری را طبق استاندارد ۱.۲.۵ الف انجام دهد.
۳. مقام مسئول 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 ۱.۲.۵ الف می باشد، مفاد بند مذکور باید اجرا شود.
۵. چنانچه مفاد بند (۴) این استاندارد قابل اجرا نبوده و شکایت مطروحه نیز در داخل کشتی حل و فصل نشده باشد، مقام مسئول 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 مسئول 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 اند، باید به طور منظم توسط کشور صاحب بندر برای مدیر کل ارسال شوند. ارائه آمار و اطلاعات مذکور به این منظور لحاظ شده اند 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 گروه هایی، از جمله سازمان های دریانوردان و مالکین کشتی، قرار گیرد که احتمالاً علاقمند به بهره مند شدن از آئین های دادرسی ابتکاری مربوط می باشند.
۷. اقدامات مناسب باید به منظور حفظ محرمانه شکایت مطروحه از جانب دریانوردان، اتخاذ شود.

دفتر هیئت دولت

دستورالعمل ۲، ۴، ۵ ب_ آئین های دادرسی شکایت دریانوردان در شامل

۱. چنانچه شکایت موضوع استاندارد ۲، ۴، ۵ الف، توسط مقام مسئول 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 اینکه 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 آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی برای حل و فصل شکایت مورد نظر مورد رسیدگی قرار گیرد. اگر این آئین های دادرسی مورد بررسی قرار نگرفته باشند، مقام مسئول باید پیشنهاد نماید که فرد شاکی از این آئین های دادرسی موجود، استفاده نماید. قبل از هرگونه بررسی پیرامون آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی، باید دلایل معتبری برای بررسی شکایت وجود داشته باشد. این دلایل می تواند شامل ناکافی بودن یا تاخیر بیش از حد در آئین های دادرسی داخلی یا ترس شاکی از اقدامات تلافی جویانه در قبال ارائه شکایت، باشد.
۴. در هرگونه بررسی شکایت، مقام مسئول 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، ۴، ۵ الف، اظهار نماید که موضوع را بررسی خواهد نمود و آئین های دادرسی مناسب مؤثری را برای این منظور در اختیار دارد و برنامه عملی قابل قبولی را ارائه داده است، مقام مسئول می تواند از هرگونه اقدام بیشتر در خصوص شکایت مورد نظر، خودداری نماید.

مقرره ۳، ۵ _ مسئولیت های مربوط به عرضه کار

- هدف: تضمین اینکه هر عضو مسئولیت های خود را به موجب این مقاله نامه در زمینه استخدام و کاریابی دریانوردان و نیز حمایت اجتماعی از دریانوردان خود، به انجام می رساند.
۱. بدون لطمه زدن به اصل مسئولیت پذیری هر عضو در قبال شرایط زندگی و کاری دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن، هر عضو مسئولیت تضمین اجرای الزامات این مقاله نامه در ارتباط با استخدام و کاریابی دریانوردان و نیز حمایت تامین اجتماعی از دریانوردانی را که تبعه، مقیم یا به گونه ای ساکن آن می باشند، تا حدی که چنین مسئولیتی در این مقاله نامه پیش بینی شده است، نیز بر عهده دارد.
 ۲. الزامات تفصیلی برای اجرای بند (۱) این مقرره، در این مجموعه قوانین ارائه شده است.
 ۳. هر عضو باید به موجب این مقاله نامه، نظام بازرسی و نظارت مؤثری را در خصوص اجرای مسئولیت های مربوط به عرضه کار ایجاد نماید.



۴. طبق ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار، باید اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۳) اینس مقرر، از جمله شیوه ارزیابی اثربخشی آن، در گزارشهای هر عضو گنجانده شود.

استاندارد ۳. ۵ الف - مسئولیت های مربوط به عرضه کار

۱. هر عضو باید از طریق نظام بازرسی و نظارت و رسیدگی های 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 اجرا می باشد، اعمال نماید.

دستورالعمل ۳. ۵ ب - مسئولیت های مربوط به عرضه کار

۱. دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی که در قلمرو یک عضو تاسیس شده اند و خدمات دریانورد را برای مالک کشتی تامین می نمایند، در هر جایی که باشند، ملزم هستند که تعهداتی را در مورد تضمین انجام مناسب شرایط مندرج در قرارداد کار منعقد شده بین مالک کشتی و دریانوردان از سوی مالکان کشتی را بر عهده گیرند.

دفتر دولت

دفتر هیئت دولت

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 تایید شود:

حداقل سن

گواهینامه پزشکی

صلاحیت های لازم برای دریانوردان

قراردادهای کار دریانوردان

استفاده از هر گونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند، مورد تایید 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

آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی

پرداخت دستمزدها

دفتر هیئت دولت

دفتر هیئت دولت

پیوست ۲-۵ الف

گواهینامه کار دریایی

(توجه: اعلامیه موافقت کار دریایی باید پیوست این گواهینامه باشد)

صادر به موجب مفاد ماده (۵) و عنوان (۵)

مقاله‌نامه کار دریایی مصوب سال ۲۰۰۶ (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^۱:

شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی:

نوع کشتی:

نام و نشانی مالک کشتی^۲:

۱- برای کشتی‌هایی که تحت پوشش طرح موقت محاسبه ظرفیت، مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی می باشند، ظرفیت ناخالص عبارت است از ظرفیتی که در ستون ملاحظات گواهینامه بین‌المللی ظرفیت (۱۹۶۹) (۱۳۴۸ هـ.ش) درج شده است. رجوع شود به جزء (پ) بند (۱) ماده (۲) مقاله‌نامه.

۲- «مالک کشتی» به مفهوم دارنده کشتی یا سازمان یا فرد دیگری نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده درجست کشتی است که مسئولیت بهره برداری 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 اینکه افراد یا سازمانهای دیگری انجام وظایف یا مسئولیت‌های خاصی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته باشند. رجوع شود به ماده جزء (د) بند (۱) ماده (۲) مقاله‌نامه.

دفتر هیئت دولت

به موجب این گواهینامه تایید می گردد که:

۱. این کشتی مورد بازرسی قرار گرفته و تایید می شود که طبق الزامات مقالهنامه و مفاد ضمیمه اعلامیه موافقت کار دریایی، می باشد.

۲. شرایط زندگی و کاری دریانوردان که در پیوست ۱-۵ الف مقالهنامه تعیین شده است، طبق الزامات ملی کشور فوق الذکر در خصوص اجرای مقالهنامه می باشد. این الزامات ملی در اعلامیه موافقت کار دریایی، بخش ۱، به طور خلاصه بیان شده است.

این گواهینامه تا تاریخ با توجه با بازرسی های انجام شده، طبق استاندارد های ۳، ۱، ۵ الف و ۴، ۱، ۵ الف مقالهنامه، معتبر می باشد. 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 می باشد، عبارت است از

صادر در در تاریخ

امضاء مقام مجاز صادر کننده گواهینامه.....

(مهر یا تمبر مقام صادر کننده، در صورت اقتضاء)

تاییدهای مربوط بازرسی میان دوره ای اجباری، و در صورت لزوم، هر گونه بازرسی دیگر

بدینوسیله تایید می شود که کشتی طبق استاندارد های 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 فوق الذکر در خصوص اجرای مقالهنامه مطابقت دارد.

امضاء

بازرسی میان دوره ای:

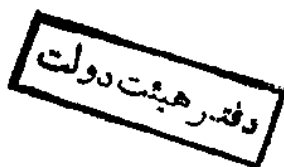
(امضاء مقام مسئول)

(انجام شده بین تاریخهای دومینو سومین سالگشت)

مکان:

تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)



تاییدهای اضافی (در صورت لزوم)

به منظور تایید این که کشتی به طور مستمر، الزامات ملی در خصوص اجرای مقاوله نامه، به گونه ای که بند (۳) استاندارد ۳.۱ الف مقاوله نامه (ثبت مجدد یا تغییر اساسی محل اقامت) مقرر شده است یا بنابه دلایل دیگر مشمول بازرسی اضافی قرار گرفت

..... امضاء

(امضاء مقام مسئول)

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

بازرسی اضافی

(در صورت لزوم)

..... امضاء

(امضاء مقام مسئول)

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

بازرسی اضافی

(در صورت لزوم)

..... امضاء

(امضاء مقام مسئول)

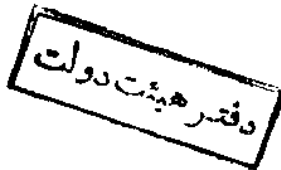
..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضاء)

بازرسی اضافی

(در صورت لزوم)



مقاوله نامه کار دریایی، ۲۰۰۶ (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) مقاوله نامه تعیین شده است)

در خصوص مفاد مقاوله نامه کار دریایی ۲۰۰۶، (۱۳۸۴ هـ ش)، کشتی با مشخصات زیر:

نام کشتی	شماره سازمان بین المللی دریانوردی	ظرفیت

طبق استاندارد ۳، ۱، ۵ الف مقاوله نامه، نگهداری شده است.

امضاء کننده زیر، به نمایندگی از جانب مقام صلاحیتدار فوق الذکر اعلام می دارد که:

الف) مفاد مقاوله نامه کار دریایی بطور کامل در الزامات ملی مورد اشاره در زیر، لحاظ شده است؛

ب) این الزامات ملی در مقررات ملی مورد اشاره زیر درج شده اند؛ توضیحات مربوط به محتوای این مقررات در صورت لزوم ارائه می شود؛

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 اجرا را حذف نمایید)؛

ت) هر گونه معافیتی که توسط مقام صلاحیتدار طبق عنوان (۳) اعطا شده است، به وضوح در بخش پیش بینی شده زیر برای این منظور، مشخص شده است.

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).....

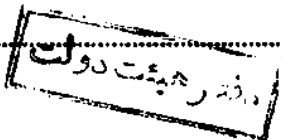
۲. گواهینامه پزشکی (مقرره ۱.۲).....

۳. صلاحیت های 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 تایید 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. آئین های دادرسی به شکایت بر روی کشتی (مقرره ۵.۱).....
۱۴. پرداخت دستمزدها (مقرره ۲.۲).....

..... نام:

..... عنوان:

..... امضاء:

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضا)

معادل های واقعی

(توجه : موردی که قابل اجرا نمی باشد، حذف نمائید)

معادل های واقعی زیر، طبق بندهای (۳) و (۴) ماده (۶) مقاله نامه، به جز موارد فوق الذکر، مورد اشاره قرار گرفته اند (در صورت قابل اجرا بودن، توضیحات لازم را وارد نمائید).

.....

.....

هیچ معادلی اعطاء نشده است.

..... نام:

..... عنوان:

..... امضاء:

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضا)

دفتر هیئت دولت

معافیت ها

(توجه: موردی که قابل اجرا نمی باشد، حذف نمائید)

معافیت های زیر توسط مقام صلاحیتدار طبق موارد مندرج در عنوان (۳) مقاله نامه، اعطاء شده اند:

.....
.....

هیچ معافیتی اعطا نشده است.

..... نام:

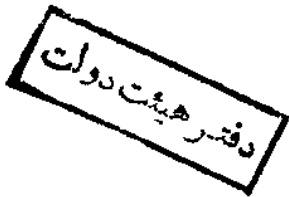
..... عنوان:

..... امضاء:

..... مکان:

..... تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضا)



اعلامیه موافقت کار دریایی - بخش ۲

تدابیر اتخاذ شده برای تضمین موافقت جاری بین بازرسی ها

تدابیر زیر توسط مالک کشتی مذکور در گواهینامه کار دریایی که این اعلامیه پیوست آن می باشد، تنظیم شده تا موافقت جاری بین بازرسی ها را تضمین نماید:

(برای هر یک از موارد موضوع بخش ۱، تدابیر اتخاذ شده برای تضمین موافقت را در زیر بیان نمایید)

۱. حداقل سن (مقرره ۱.۱)

.....

۲. گواهی نامه پزشکی (مقرره ۱.۲)

.....

۳. صلاحیت های 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 تایید 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. آئین های دادرسی به شکایت بر روی کشتی (مقرره ۵.۱.۵)

.....

۱۴. پرداخت دستمزدها (مقرره ۲.۲)

.....

دفتر هیئت دولت

بدین وسیله تایید می نمایم که تدابیر فوق الذکر به منظور تضمین موافقت جاری با الزامات مندرج در بخش (۱) در بین بازرسی ها تنظیم شده است.

نام مالک کشتی:

.....

نشانی شرکت:

.....

نام امضاء کننده مجاز:

.....

عنوان:

.....

امضاء امضاکننده مجاز:

.....

تاریخ:

(مهر یا تمبر مالک کشتی^۱)

تدابیر فوق توسط (نام مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی را وارد نمائید) 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 شده اند.

نام:

عنوان:

نشانی:

.....

امضاء:

مکان:

تاریخ:

(مهر یا تمبر مقام، در صورت اقتضا)

^۱ - « مالک کشتی » به مفهوم دارنده کشتی یا سازمان یا فردی دیگری نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره کننده در دست کشتی است که مسئولیت بهره برداری از کشتی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته و با پذیرش این مسئولیت، موافقت نموده است که وظایف و مسئولیت های مربوط به مالکین کشتی را طبق مقاوله نامه انجام دهد، صرف نظر از اینکه افراد یا سازمانهای دیگری انجام وظایف یا مسئولیت های خاصی را به نیابت از مالک کشتی بر 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)

مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سال ۲۰۰۶ (۱۳۸۴ هـ.ش)
(ذیلًا تحت عنوان «مقاوله‌نامه» 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 مقاوله‌نامه، مجاز شده است)

مشخصات کشتی

..... نام کشتی:
..... حروف یا شماره مشخصه:
..... بندر محل ثبت:
..... تاریخ ثبت:
..... ظرفیت ناخالص^۱:
..... شماره سازمان بین‌المللی دریانوردی:
..... نوع کشتی:
..... نام و نشانی مالک کشتی^۲:
.....
.....

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) (۱۳۴۸ هـ.ش) درج شده است. رجوع شود به جزء (ب) بند (۱) ماده (۲) این مقاوله‌نامه.

۲- «مالک کشتی» به مفهوم دارنده کشتی یا سازمان یا فرد دیگری نظیر مدیر، کارگزار یا اجاره‌کننده در بست کشتی است که مسئولیت بهره‌برداری از کشتی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته و یا پذیرش این مسئولیت، موافقت نموده است که وظایف و مسئولیت‌های مربوط به مالکین کشتی را طبق مقاوله‌نامه انجام دهد، صرفنظر از اینکه افراد یا سازمانهای دیگری انجام وظایف یا مسئولیت‌های خاصی را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته باشند. رجوع شود به جزء (د) بند (۱) ماده (۲) این مقاوله‌نامه.

دفتر هیئت دولت

بدین وسیله از نظر بند (۷) استاندارد ۳. ۱. ۵ الف، مقاله‌نامه، تأیید می‌شود که:

الف) این کشتی تا جایی که عملی و متعارف بوده، برای موضوعات فهرست شده در پیوست ۱-۵ الف مقاله‌نامه 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 آئین‌های دادرسی کافی

برای مطابقت با مقاله‌نامه می‌باشد؛

پ) فرمانده کشتی با الزامات مقاله‌نامه و مسئولیت‌های مربوط به انجام آنها آشنا می‌باشد؛ و

ت) اطلاعات مربوط برای مقام صلاحیت‌دار یا سازمان رسمی، به منظور صدور اعلامیه موافقت کار دریایی، ارسال

شده است.

این گواهینامه تا تاریخ با توجه به بازرسی‌های انجام شده طبق استانداردهای ۳. ۱. ۵

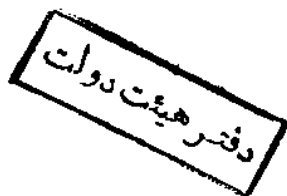
الف، و ۴. ۱. ۵ الف، معتبر می‌باشد.

تاریخ تکمیل بازرسی مورد اشاره به موجب بند (الف) فوق، عبارت است از

صادر در در تاریخ

امضاء مقام مجاز صادرکننده گواهینامه موقت

(مهر یا تمبر مقام صادرکننده در صورت اقتضا)



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 می دهد:

حداقل سن

گواهینامه پزشکی

صلاحیت های لازم برای دریانوردان

قراردادهای کار دریانوردان

استفاده از هر گونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند، مورد تایید 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

آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی

پرداخت دستمزدها

دفتر هیئت دولت

پیوست ۱-۵ ب - نمونه ای از اعلامیه ملی

بند (۵) دستورالعمل ۳. ۱. ۵ ب ملاحظه شود

مقاله کار دریایی، ۲۰۰۶ (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 (۱۳۸۴ هـ.ش)، کشتی با مشخصات زیر:

نام کشتی	شماره سازمان بین المللی دریایی	ظرفیت و حالت
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 می‌دارد که:

الف) مفاد مقاله نامه کار دریایی بطور کامل در الزامات ملی مورد اشاره زیر، لحاظ شده است؛

ب) این الزامات ملی در مقررات ملی مورد اشاره زیر، درج شده اند؛ توضیحات مربوط به محتوای این مفاد در مواقع لزوم ارائه شده اند؛

پ) جزئیات مربوط به هر یک از معادل های واقعیه موجب بند های (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 اجرا را حذف نمائید.)

ت) هر گونه معافیتی که توسط مقام صلاحیتدار طبق عنوان (۳) اعطاء شده است، به وضوح در بخش پیش‌بینی شده زیر برای این منظور مشخص شده است؛ و

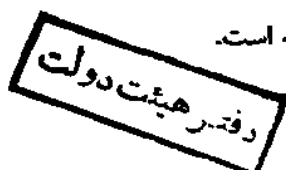
ث) هر گونه الزامات خاص مربوط به نوع کشتی بر مبنای قوانین ملی نیز به موجب الزامات مربوط، مورد اشاره قرار گرفته است.

۱. حداقل سن (مقرره ۱. ۱)

قانون کشتیرانی، شماره ۱۲۳ مصوب ۱۹۰۵ (۱۲۸۴ هـ.ش)، نسخه اصلاح شده («قانون»)، فصل ۱۰؛ مقررات

کشتیرانی («مقررات») مصوب ۲۰۰۶ (۱۳۸۴ هـ.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 اینکه 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 اند. در خصوص کشتی های باری، هیچ فرد زیر ۱۸ 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 ۱۲۲۳-۱۲۲۳

گواهینامه های پزشکی باید در جائیکه قابل اجرا 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 شوند.

تکنسین های بینائی سنج واجد شرایط که در فهرست مورد تایید وزارتخانه قرار دارند، می توانند گواهینامه های مربوط به بینائی را صادر نمایند.

آزمایشات پزشکی از دستورالعملهای سازمان بین المللی کار / سازمان بهداشت جهانی موضوع دستورالعمل ۱.۲.۱. اب تبعیت می نمایند.

.....
.....
.....
.....

دفتر هیئت دولت

اعلامیه موافقت کار دریایی - بخش ۲

تدابیر اتخاذ شده برای تضمین موافقت جاری

بین بازرسی ها

تدابیر زیر توسط مالک کشتی مذکور در گواهینامه کار دریایی که این اعلامیه پیوست آن می باشد، تنظیم شده تا موافقت جاری بین بازرسی ها 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 در ابتدای هر سفر دریایی توسط فرمانده کشتی یا افسر جانشین وی («افسر صلاحیتدار») که تاریخ تایید مزبور را ثبت می نماید، کنترل می شود.

هر دریانورد زیر ۱۸ سال در زمان استخدام، یادداشتی دریافت می نماید مبنی بر اینکه وی از انجام کار شبانه یا کاری که بطور 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 امضای دریانورد مربوط مبنی بر اینکه آن را «دریافت و مطالعه نموده است»، و تاریخ امضاء، نزد افسر صلاحیتدار حفظ شود.



۲. گواهینامه پزشکی (مقرره ۲-۱)

گواهینامه های پزشکی در شرایط کاملاً محرمانه نزد افسر صلاحیتدار، همراه با فهرستی که با مسئولیت 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. در هر حالت شک و تردید احتمالی مبنی بر اینکه آیا دریانورد از لحاظ پزشکی برای انجام وظیفه یا وظایف خاص مناسب می باشد، افسر صلاحیتدار با پزشک دریانورد 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.

دفتر هیئت دولت