

# قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاله نامه کار دریایی مصوب سازمان

## بین المللی کار

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

### مقدمه

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

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

- مقاله نامه آزادی انجمن ها و حمایت از حق تشکل مصوب ۱۹۴۸ میلادی (۱۳۲۷ هـ.ش) (شماره ۸۷)؛

- مقاله نامه حق تشکل و مذاکره جمعی مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸ هـ.ش) (شماره ۹۸)؛

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

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

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

- مقاله نامه حداقل سن مصوب ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هـ.ش) (شماره ۱۳۸)؛

- مقاله نامه بدترین اشکال کار کودک مصوب ۱۹۹۹ میلادی (۱۳۷۸ هـ.ش) (شماره ۱۸۲)؛ و با آگاهی از اختیارات اصلی سازمان که همانا ارتقاء شرایط شایسته کار می باشد، و با عنایت به بیانیه سازمان بین المللی کار در خصوص

حقوق و اصول بنیادین کار مصوب ۱۹۹۸ میلادی (۱۳۷۷ هـ.ش)، و با توجه به این موضوع که دریانوردان مشمول سایر اسناد سازمان بین‌المللی کار هستند، تحت و دارای حقوق دیگری می‌باشند که تحت عنوان حقوق بنیادین و آزادیهای قابل اعمال در مورد کلیه افراد وضع شده است، و با در نظر گرفتن این موضوع که با اعطاء ماهیت جهانی به صنعت کشتیرانی، دریانوردان نیازمند حمایت 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 میلادی (۱۳۵۳ هـ.ش) (نسخه اصلاح شده)، مقاله‌نامه مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادفات در دریا مصوب ۱۹۷۲ میلادی (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 میلادی (۱۳۵۷ هـ.ش) (نسخه اصلاح شده)، و با یادآوری این که کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ هـ.ش) چهارچوب حقوقی کلی را تدوین می‌نماید که تمامی فعالیتها در اقیانوسها و دریا باید در محدوده آن انجام گیرد و دارای اهمیتی استراتژیک به عنوان بنیایی برای همکاری و فعالیت در بخش دریایی در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی بوده و انسجام آن نیز باید حفظ شود، و با یادآوری این که ماده (۹۴) کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی (۱۳۶۱ هـ.ش) وظایف و تعهدات دولت صاحب پرچم را از جمله در خصوص شرایط کار، موضوعات مربوط به خدمه و امور اجتماعی در کشتیهایی که حامل پرچم آن کشور می‌باشند، تعیین نموده است، و با یادآوری این که بند (۸) ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار که مقرر می‌دارد در هیچ موردی تصویب هر مقاله‌نامه یا توصیه نامه به وسیله فراهمایی (کنفرانس) یا تصویب هر مقاله‌نامه توسط هر کشور عضو، نباید این گونه تلقی شود که تأثیری بر هر قانون، حکم، عرف یا قراردادی دارد که شرایط مطلوب‌تری را برای کارگران، مربوط نسبت به آنچه در مقاله‌نامه یا توصیه نامه مذکور پیش‌بینی شده است، تأمین می‌نماید، و با عزم به این که این سند جدید باید به گونه‌ای تدوین شود که بیشترین پذیرش ممکن را در میان مالکین کشتیها، دریانوردان و دولتهایی به دست آورد که متعهد به اصول کارشایسته شده‌اند، و این که این سند باید به راحتی قابلیت روزآمد شدن را داشته باشد و از طرفی دیگر باید شرایط را برای اعمال و اجرای مؤثر خود فراهم نماید، و با تصمیم به پذیرش برخی پیشنهادهاى مربوط به تحقق چنین سندی که تنها عنوان دستور کار اجلاس می‌باشد، و با عزم این که این پیشنهادها باید در قالب یک مقاله‌نامه بین‌المللی تدوین شود؛ مقاله‌نامه زیر را که می‌تواند تحت عنوان مقاله‌نامه کار دریایی (۲۰۰۶ میلادی برابر با ۱۳۸۴ هـ.ش) نامیده شود، را در تاریخ بیست و سوم فوریه سال ۲۰۰۶ میلادی (۱۳۸۴/۱۲/۵) تصویب می‌نماید.

## ماده ۱- تعهدات کلی

۱. هر عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب می‌نماید، متعهد می‌گردد که مقررات آن را به نحوی که در ماده (۶) این مقاله‌نامه درج گردیده است به منظور تأمین حقوق تمامی دریانوردان برای اشتغال شایسته به طور کامل اجراء نماید.

۲. اعضاء باید برای تضمین اجراء و اعمال مؤثر این مقاله‌نامه با یکدیگر همکاری نمایند.

## ماده ۲- تعاریف و دامنه کاربرد

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 اجراء مقررات، دستورات یا دستورالعملهای قانونی دیگر در خصوص موضوع مفاد مربوط را دارا می‌باشد.

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

پ) «ظرفیت ناخالص» به معنای ظرفیت ناخالص محاسبه شده طبق مقررات اندازه‌گیری ظرفیت مندرج در ضمیمه (۱) مقاله‌نامه بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتیها (۱۹۶۹ میلادی برابر با ۱۳۴۸ هـ.ش) یا هر مقاله‌نامه مؤخر دیگر، می‌باشد. برای کشتیهایی که مشمول طرح موقت اندازه‌گیری ظرفیت کشتی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشند، ظرفیت ناخالص عبارت است از موارد مندرج در ستون ملاحظات مربوط به گواهینامه بین‌المللی ظرفیت کشتی (۱۹۶۹ میلادی برابر با ۱۳۴۸ هـ.ش).

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

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 می‌گیرد در هر سمتی، استخدام شده یا اشتغال دارد یا کار می‌کند.

چ) «قرارداد کار دریانورد» دربرگیرنده هر دو مفهوم قرارداد کار و مواد قرارداد می‌باشد.

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

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

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

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

۳. در صورت بروز تردید در مورد این که آیا گروههایی از افراد از نظر این مقاله‌نامه در زمره دریانوردان قرار می‌گیرند 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 کشتیهای اعمال می‌شود که دارای مالکیت دولتی یا خصوصی بوده و به طور معمول مشغول فعالیتهای تجاری می‌باشند، به غیر از کشتیهایی که مشغول ماهیگیری یا فعالیتهای مشابه هستند و کشتیهایی که به شکل سنتی، نظیر قایق‌های بادبانی یا لنجها، ساخته شده‌اند. این مقاله‌نامه در مورد کشتیهای جنگی یا نیروهای امداد دریایی اعمال نمی‌شود.

۵. در صورت بروز تردید در مورد این که 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) این مقاله نامه در یک کشتی یا طبقه خاصی از کشتیها که حامل پرچم یک عضو می باشند، منطقی یا عملی نمی باشد، قوانین مربوط نباید در جایی که موضوع آن با قوانین یا مقررات ملی یا توافقی مذاکرات جمعی یا اقدامات دیگر متفاوت می باشد، اعمال گردد. چنین تصمیمی فقط در صورت مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط امکان پذیر می باشد و تنها مربوط به کشتیهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۲۰۰ تن است که در سفرهای بین المللی دریایی شرکت ندارند.

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

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

#### ماده ۳- اصول و حقوق بنیادین

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

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

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

۱. هر دریانوردی این حق را دارد در محیطی ایمن و مصون کار کند که از استانداردهای ایمنی پیروی می نماید.

۲. هر دریانوردی دارای حق برخورداری از شرایط عادلانه اشتغال می باشد.

۳. هر دریانوردی این حق را دارد که دارای شرایط زندگی و کار شایسته بر روی کشتی باشد.

۴. هر دریانوردی دارای حق برخورداری از حمایت بهداشتی، مراقبت درمانی، تدابیر رفاهی و دیگر اشکال حمایت اجتماعی می باشد.

۵. هر عضو باید تضمین نماید که در حیطه صلاحیت آن، حقوق اجتماعی و اشتغال دریانوردان مندرج در بندهای پیشین این ماده، طبق الزامات این مقاله‌نامه کاملاً به مرحله اجراء گذاشته می‌شود. جز در صورتی که به گونه دیگری در این مقاله‌نامه، مقرر شده باشد چنین اجرائی می‌تواند از طریق قوانین یا مقررات ملی، توافقی مذاکرات جمعی حاکم یا از طریق اقدامات دیگر یا در عمل، محقق شود.

#### ماده ۵- اعمال و اجراء مسؤولیتها

۱. هر عضو باید قوانین یا مقررات یا تدابیر دیگری را که به منظور ایفاء تعهدات خود، به موجب این مقاله‌نامه در ارتباط با کشتیها و دریانوردان در حوزه صلاحیت خود، تصویب کرده است، اعمال و اجراء نماید.
۲. هر عضو باید از طریق ایجاد نظامی برای تضمین رعایت الزامات این مقاله‌نامه، از جمله بازرسیهای منظم، ارائه گزارش، نظارت و دیگر اقدامات قانونی به موجب قوانین حاکم، به گونه‌ای مؤثر صلاحیت و کنترل خود را بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن کشور هستند، اعمال نماید.
۳. هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهای حامل پرچم آن کشور، دارای گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، آن گونه که این مقاله‌نامه مقرر کرده است، هستند.
۴. هر کشتی که این مقاله‌نامه در مورد آن قابل اجراء می‌باشد، ممکن است طبق حقوق بین‌الملل توسط عضوی به غیر از دولت صاحب پرچم هنگامی که کشتی مذکور در یکی از بنادر آن کشور قرارداد، به منظور تعیین مطابقت آن کشتی با الزامات این مقاله‌نامه، مورد بازرسی قرار گیرد.
۵. هر عضو باید به گونه‌ای مؤثر صلاحیت و کنترل خود را بر روی خدمات کاریابی و استخدام دریانوردان، در صورتی که در قلمرو آن کشور قرار داشته باشند، اعمال نماید.
۶. هر عضو باید از موارد نقض الزامات این مقاله‌نامه جلوگیری نماید و طبق حقوق بین‌الملل مجازاتهایی را تعیین نماید، یا به موجب قوانین خود اقداماتی اصلاحی را مقرر نماید که برای ممانعت از چنین موارد نقضی مناسب می‌باشد.
۷. هر عضو باید مسؤولیتهای خود به موجب این مقاله‌نامه را به نحوی انجام دهد که تضمین نماید کشتیهای حامل پرچم کشورهای که این مقاله‌نامه را تصویب نکرده‌اند نسبت به کشتیهای حامل پرچم کشورهای که آن را تصویب کرده‌اند، رفتار مناسب‌تری را دریافت نخواهند کرد.

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

۱. مقررات و مفاد بخش «الف» مجموعه قوانین لازم‌الاجراء است. مفاد بخش «ب» مجموعه قوانین، الزام‌آور نمی‌باشد.

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

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

۴. فقط از نظر بند (۳) این ماده، هر قانون، مقرر، توافق جمعی یا تدابیر اجرائی دیگر، به عنوان اساساً مشابه در سیاق این مقاله‌نامه 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 می‌شود؛ و

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

ماده ۷- مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی هرگونه کاهش، معافیت یا اعمال انعطاف‌پذیر این مقاله‌نامه که برای آنها، این مقاله‌نامه مشاوره با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی را مقرر می‌دارد، می‌تواند در صورت فقدان سازمانهای نماینده دریانوردان و مالکین کشتی در داخل یک کشور، تنها از طریق مشاوره عضو مذکور با کار گروه موضوع ماده (۱۳) این مقاله‌نامه مورد تصمیم‌گیری قرار گیرد.

ماده ۸- لازم‌الاجراء شدن

۱. اسناد تصویب رسمی این مقاله‌نامه باید به مدیر کل دفتر بین‌المللی کار برای ثبت ارسال شود.

۲. این مقاله‌نامه فقط برای آن دسته از اعضای سازمان بین‌المللی کار الزام‌آور است که اسناد تصویب آنها توسط مدیر کل دفتر بین‌المللی کار به ثبت رسیده باشد.
۳. این مقاله‌نامه دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب حداقل سی عضو که جمعاً سی و سه درصد (۳۳٪) از سهم ظرفیت ناخالص جهانی کشتیها را در اختیار دارند، لازم‌الاجراء خواهد شد.
۴. این مقاله‌نامه پس از آن برای هر عضو، دوازده ماه پس از تاریخی که تصویب آن عضو به ثبت می‌رسد، لازم‌الاجراء خواهد شد.

#### ماده ۹- انصراف

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

#### ماده ۱۰- تأثیر لازم‌الاجراء شدن

این مقاله‌نامه، مقاله‌نامه‌های زیر را مورد تجدیدنظر قرار می‌دهد :

- مقاله‌نامه حداقل سن (دریا) مصوب ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هـ.ش) (شماره ۷)
- مقاله‌نامه گرامت‌بیکاری (غرق شدن کشتی) مصوب ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هـ.ش) (شماره ۸)
- مقاله‌نامه کاریابی دریانوردان مصوب ۱۹۲۰ میلادی (۱۲۹۹ هـ.ش) (شماره ۹)
- مقاله‌نامه معاینه پزشکی جوانان (دریا) مصوب ۱۹۲۱ میلادی (۱۳۰۰ هـ.ش) (شماره ۱۶)
- مقاله‌نامه مفاد توافقنامه‌های دریانوردان مصوب ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هـ.ش) (شماره ۲۲)
- مقاله‌نامه بازگرداندن دریانوردان به وطن مصوب ۱۹۲۶ میلادی (۱۳۰۵ هـ.ش) (شماره ۲۳)



- مقاله‌نامه گواهینامه صلاحیت افسران مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵هـ.ش) (شماره ۵۳)
- مقاله‌نامه تعطیلات با حقوق (دریا) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵هـ.ش) (شماره ۵۴)
- مقاله‌نامه تعهدات مالکین کشتیها (دریانوردان بیمار و مصدوم) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵هـ.ش) (شماره ۵۵)
- بیمه بیماری (دریا) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵هـ.ش) (شماره ۵۶)
- ساعات کار و تأمین نیرو (دریا) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵هـ.ش) (شماره ۵۷)
- مقاله‌نامه حداقل سن (دریا) (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵هـ.ش) (شماره ۵۸)
- مقاله‌نامه غذا و تهیه غذا (کارکنان کشتی) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۶۸)
- مقاله‌نامه گواهینامه آشپزهای کشتی مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۶۹)
- مقاله‌نامه تأمین اجتماعی (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۷۰)
- مقاله‌نامه تعطیلات با حقوق (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۷۲)
- مقاله‌نامه معاینات پزشکی (دریانوردان) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۷۳)
- مقاله‌نامه گواهینامه دریانوردان کارآمد مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۷۴)
- مقاله‌نامه محل اقامت کارکنان کشتی مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۷۵)
- مقاله‌نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) مصوب ۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵هـ.ش) (شماره ۷۶)
- مقاله‌نامه تعطیلات با حقوق (دریانوردان) (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸هـ.ش) (شماره ۹۱)
- مقاله‌نامه محل اقامت کارکنان کشتی (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸هـ.ش) (شماره ۹۲)
- مقاله‌نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۴۹ میلادی (۱۳۲۸هـ.ش) (شماره ۹۳)
- مقاله‌نامه مزد، ساعات کار و تأمین نیروی انسانی (دریا) (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۵۸ میلادی (۱۳۴۷هـ.ش) (شماره ۱۰۹)

- مقاله‌نامه محل اقامت خدمه کشتی (مقررات تکمیلی) مصوب ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۵۹ هـ.ش) (شماره ۱۳۳)
- مقاله‌نامه پیشگیری از حوادث ناشی از کار (دریانوردان) مصوب ۱۹۷۰ میلادی (۱۳۵۹ هـ.ش) (شماره ۱۳۴)
- مقاله‌نامه تداوم اشتغال (دریانوردان) مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۵) - مقاله‌نامه مرخصی سالانه با استفاده از مزد دریانوردان مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۶)
- مقاله‌نامه کشتیرانی بازرگانی (حداقل استانداردها) مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۷)
- پروتکل الحاقی مورخ ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ.ش) به مقاله‌نامه کشتیرانی بازرگانی (حداقل استانداردها) مصوب ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۶۵ هـ.ش) (شماره ۱۴۷)
- مقاله‌نامه رفاه دریانوردان مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۳)
- مقاله‌نامه حفظ بهداشت و مراقبت درمانی (دریانوردان) مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۴)
- مقاله‌نامه تأمین اجتماعی (دریانوردان) (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۵)
- مقاله‌نامه بازگرداندن دریانوردان به وطن (تجدیدنظر شده) مصوب ۱۹۸۷ میلادی (۱۳۶۶ هـ.ش) (شماره ۱۶۶)
- مقاله‌نامه بازرسی کار (دریانوردان) مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ.ش) (شماره ۱۷۸)
- مقاله‌نامه استخدام و انتصاب دریانوردان مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ.ش) (شماره ۱۷۹)
- مقاله‌نامه ساعات کار و تأمین نیروی انسانی کشتیها مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ.ش) (شماره ۱۸۰)

ماده ۱۱- وظایف امین اسناد مقاله‌نامه

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

ماده ۱۲- 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.

ماده ۱۳- کار گروه ویژه سه جانبه

۱. هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار از طریق تأسیس کارگروهی که دارای صلاحیت ویژه‌ای در حوزه استانداردهای کار دریایی می‌باشد، 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، به وسیله هیأت مدیره دفتر بین‌المللی کار منصوب خواهند شد.
۳. نمایندگان دولت اعضائی که هنوز این مقاله‌نامه را تصویب نکرده‌اند، می‌توانند در کارگروه حضور داشته باشند، ولی حق دادن رأی را در هیچ یک از موضوعات مورد حکم در این مقاله‌نامه نخواهند داشت. هیأت مدیره می‌تواند از سازمانها یا نهادهای دیگر برای حضور در کارگروه به عنوان ناظر، دعوت به عمل آورد.
۴. آراء هر نماینده دریانوردان و مالکین کشتی در کارگروه باید به گونه‌ای مورد محاسبه قرار گیرد که تضمین نماید قدرت رأی هر یک از دو گروه دریانوردان و گروه مالکین کشتی، برابر با نصف کل تعداد دولتهای حاضر در جلسه مربوط است که دارای حق رأی می‌باشند.

اصلاح این مقاله‌نامه

ماده ۱۴-

۱. اصلاحیه‌های مربوط به هر یک از مفاد مقاله‌نامه می‌تواند از طریق فراهمایی (کنفرانس) عمومی سازمان بین‌المللی کار، در چهارچوب ماده (19) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار و قواعد و تشریفات سازمان برای تصویب مقاله‌نامه‌ها، مورد تصویب قرار گیرد. اصلاحیه‌های مجموعه قوانین نیز می‌تواند طبق ماده (۱۵) این مقاله‌نامه تصویب شود.

۲. در مورد اعضائی که ثبت تصویب این مقاوله‌نامه توسط آنها، قبل از تاریخ تصویب اصلاحیه می‌باشد، متن اصلاحیه باید برای تصویب به آنها ارسال شود.
۳. در مورد دیگر اعضاء سازمان، متن مقاوله‌نامه اصلاح شده برای تصویب آن طبق ماده (۱۹) اساسنامه، به آنها ارسال خواهد شد.
۴. اصلاحیه در تاریخ ثبت تصویب اصلاحیه یا مقاوله‌نامه اصلاح شده، توسط حداقل سی عضو که سهم کل آنها در ظرفیت ناخالص جهانی کشتیها حداقل برابر با سی و سه درصد (۳۳٪) می‌باشد، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.
۵. اصلاحیه تصویب شده در چهارچوب ماده (۱۹) اساسنامه، فقط برای آن دسته از اعضاء سازمان الزام آور خواهد بود که تصویب آنها توسط مدیر کل دفتر بین‌المللی کار به ثبت رسیده باشد.
۶. برای هر عضو موضوع بند (۲) این ماده، اصلاحیه دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش موضوع بند (۴) این ماده یا دوازده ماه پس از تاریخی که تصویب اصلاحیه توسط آن به ثبت رسیده است (هر کدام که دیرتر باشد)، لازم‌الاجراء خواهد شد.
۷. با رعایت بند (۹) این ماده، برای اعضاء موضوع بند (۳) این ماده، مقاوله‌نامه اصلاح شده دوازده ماه پس از تاریخ پذیرش موضوع بند (۴) این ماده یا دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب این مقاوله‌نامه توسط آنها (هر کدام که دیرتر باشد)، لازم‌الاجراء خواهد شد.
۸. برای اعضائی که تصویب این مقاوله‌نامه توسط آنها قبل از تصویب اصلاحیه به ثبت رسیده است اما اصلاحیه را تصویب نکرده‌اند، این مقاوله‌نامه بدون اصلاحیه مربوط لازم‌الاجراء خواهد ماند.
۹. هر عضوی که تصویب این مقاوله‌نامه توسط آن پس از تصویب اصلاحیه به ثبت رسیده است ولی قبل از تاریخ موضوع بند (۴) این ماده می‌باشد، می‌تواند در بیانیه‌ای که همراه با سند تصویب خود ارائه می‌کند، مشخص نماید که تصویب آن، مربوط به مقاوله‌نامه بدون اصلاحیه مربوط می‌باشد. در صورت تصویب با چنین بیانیه‌ای، این مقاوله‌نامه دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب، برای عضو مربوط، لازم‌الاجراء خواهد شد. اگر سند تصویب فاقد چنین بیانیه‌ای باشد، یا تصویب همزمان یا پس از تاریخ موضوع بند (۴) به ثبت رسیده باشد، مقاوله‌نامه برای عضو مربوط دوازده ماه پس از تاریخ ثبت تصویب آن، لازم‌الاجراء خواهد شد و به محض لازم‌الاجراء شدن آن طبق بند (۷) این ماده، اصلاحیه نیز برای عضو مربوط الزام آور خواهد بود، مگر این که اصلاحیه به گونه دیگری پیش‌بینی نماید.

۱. مجموعه قوانین می‌تواند بر اساس رویه مندرج در ماده (۱۴) یا، به‌جز مواردی که به نحو دیگری مقرر گردیده است، طبق رویه مندرج شده در این ماده اصلاح شود.
۲. اصلاحیه مربوط به مجموعه قوانین می‌تواند توسط دولت هر عضو سازمان یا گروه نمایندگان مالکین کشتی یا گروه نمایندگان دریانوردان منصوب در کارگروه موضوع ماده (۱۳) به مدیرکل دفتر بین‌المللی کار پیشنهاد شود. اصلاحیه پیشنهادی توسط یک دولت باید حداقل از جانب پنج دولت عضوی که این مقاوله‌نامه را تصویب کرده‌اند، یا توسط گروه نمایندگان دریانوردان یا مالکین کشتی موضوع این بند، پیشنهاد یا حمایت شده باشد.
۳. پس از تأیید این که پیشنهاد اصلاحیه ارائه شده با شرایط مندرج در بند (۲) این ماده مطابقت دارد، مدیرکل دفتر بین‌المللی کار باید فوری پیشنهاد ارائه شده را به انضمام نقطه نظرات و توصیه‌های دیگری که مناسب تشخیص داده می‌شود، همراه با دعوت‌نامه به تمامی اعضاء سازمان ارائه نماید تا آنها ملاحظات یا توصیه‌های خود درباره پیشنهاد را ظرف مدت شش ماه یا مدت زمانی دیگری که توسط هیأت مدیره مقرر شده (که نباید کمتر از سه ماه و بیشتر از نه ماه باشد) اعلام نمایند.
۴. در پایان مدت زمان موضوع بند (۳) این ماده، پیشنهاد مذکور همراه با خلاصه‌ای از ملاحظات یا توصیه‌های ارائه شده به موجب همان بند، باید به کارگروه برای بررسی در یک جلسه ارسال شود. اصلاحیه مورد نظر در صورتی مورد پذیرش کارگروه تلقی خواهد شد که:
  - الف) حداقل نیمی از دولتهای عضوی که این مقاوله‌نامه را تصویب کرده‌اند در جلسه‌ای که پیشنهاد مورد نظر در آن تحت بررسی قرار می‌گیرد، حضور داشته باشند؛ و
  - ب) اکثریتی که حداقل در برگیرنده اعضاء کارگروه 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 دریانورد و نیمی از قدرت رأی گروه مالک کشتی عضو کارگروه باشد که هنگام رأی‌گیری در مورد پیشنهاد مطروحه، در جلسه ثبت نام کرده باشند.
۵. اصلاحیه‌های پذیرفته شده طبق بند (۴) این ماده باید در نشست بعدی فراهمایی (کنفرانس) برای تصویب ارائه شود. این تصویب باید در برگیرنده اکثریت آراء نمایندگان حاضر در جلسه باشد. اگر چنین

اکثریتی حاصل نشود، اصلاحیه پیشنهادی به کارگروه بازگردانده خواهد شد تا هرگونه مایل است مجدداً آن را بررسی نماید.

۶. اصلاحیه‌های مصوب فراهمایی (کنفرانس) از طریق مدیرکل به اطلاع تمامی اعضائی که تاریخ ثبت تصویب آنها قبل از تاریخ تأیید توسط فراهمایی (کنفرانس) می‌باشد، خواهد رسید. این اعضاء در زیر عنوان «اعضاء تصویب کننده» خوانده خواهند شد. اطلاعیه مربوط باید حاوی اشاره‌ای به این ماده باشد و مدت زمان مورد نظر برای ارائه هرگونه مخالفت رسمی را تعیین نماید. این مدت زمان، دو سال از تاریخ اطلاعیه مذکور می‌باشد، مگر در زمان تصویب فراهمایی (کنفرانس) مدت زمان دیگری را تعیین نماید که حداقل یک دوره یک‌ساله خواهد بود. یک نسخه از اطلاعیه باید جهت اطلاع به دیگر اعضاء سازمان ارسال شود.

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

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

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

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

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

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

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

۱۲. پس از لازم‌الاجراء 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 مقاله‌نامه‌ای مربوط می‌شود که لازم‌الاجراء شده است :

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

۱. به موجب بند (۷) این ماده، مخالفت رسمی خود را با اصلاحیه ابراز داشته و از چنین مخالفتی 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 کار دریایی صادره برای کشتیهای حامل پرچم عضو دیگری که به موجب جزء

(ب) بند (۸) این ماده اطلاعیه‌ای را ارائه نموده است مبنی بر این که برای مدت زمان معین طبق بند (۱۰) این ماده به این اصلاحیه عمل نخواهند کرد، تعمیم دهد.

ماده ۱۶- زبانهای معتبر

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

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

مقرره ۱.۱ - حداقل سن

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

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

استاندارد ۱.۱ الف - حداقل سن

۱. اشتغال، به کارگیری یا کار بر روی کشتی برای هر فرد زیر شانزده سال ممنوع می باشد.
۲. شب کاری دریانوردان زیر هجده سال ممنوع می باشد. از نظر این استاندارد، کلمه «شب» طبق قوانین و رویه های ملی تعیین خواهد شد و مدت زمانی را پوشش می دهد که حداقل نه ساعت بوده و دیرتر از نیمه شب شروع نشده و زودتر از پنج بامداد خاتمه نیابد.
۳. مقام صلاحیتدار می تواند استثنائی را در مورد رعایت کامل محدودیت کار در شب وضع نماید، هنگامی که :

الف) آموزش مؤثر دریانوردان مورد نظر طبق برنامه و جدول زمان بندی ارائه شده، تضعیف شود؛ یا  
ب) ماهیت خاص وظایف یا برنامه آموزشی تعیین شده نیازمند این باشد که دریانوردان به طور استثنائی وظایف خاصی را در شب عهده دار شوند و مقام صلاحیتدار، پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، تعیین نماید که کار مذکور به سلامت و رفاه آنها آسیب نخواهد رساند.

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



دستور العمل ۱.۱ ب - حداقل سن

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

مقرره ۲.۱ گواهینامه پزشکی

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

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

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

استاندارد ۱.۲ الف - گواهینامه پزشکی

۱. مقام صلاحیتدار پیش از آغاز به کار بر روی کشتی، باید دریانوردان را ملزم نماید گواهینامه پزشکی

معتبری داشته باشند که تأیید می‌نماید از لحاظ پزشکی توانایی انجام وظایف محوله در دریا را دارند.

۲. به منظور حصول اطمینان از این که گواهینامه پزشکی به نحو مطلوبی وضعیت سلامت دریانوردان را از

لحاظ انجام وظایف محوله منعکس می‌نماید، مقام صلاحیتدار باید پس از مشورت با سازمانهای

دریانوردان و مالکین کشتی مربوط و نیز توجه مقتضی به دستورالعمل‌های قابل اجراء بین‌المللی مندرج

در بخش «ب» این مجموعه قوانین، ماهیت این آزمایشهای پزشکی و گواهینامه‌ها را تعیین نماید.

۳. این استاندارد هیچ گونه تأثیری بر مقاله‌نامه بین‌المللی در خصوص استانداردهای آموزش، گواهینامه و

مراقبت از دریانوردان م- صوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ ه-ش) (نسخه اصلاح‌شده) ندارد. گواهینامه

پزشکی صادره طبق الزامات مقاله‌نامه فوق‌الذکر توسط مقام صلاحیتدار، از نظر مقرره ۱.۲ مورد

پذیرش می‌باشد. گواهینامه پزشکی که عین الزامات مزبور را برآورده می‌کند، در مورد دریانوردان

غیرمشمول مقاله‌نامه فوق‌الذکر نیز مورد پذیرش است.

۴. گواهینامه پزشکی باید توسط پزشک واجد شرایط صادر شود یا در حالتی که گواهینامه تنها مربوط به

بینایی می‌باشد، باید توسط فردی صورت گیرد که توسط مقام صلاحیتدار برای صدور چنین

گواهینامه‌ای واجد شرایط است. پزشکان باید در مورد تشخیص خود در ارتباط با شیوه‌های آزمایش پزشکی، استقلال کامل داشته باشند.

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

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

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

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

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

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

ب) گواهینامه تشخیص رنگ حداکثر برای شش سال اعتبار خواهد داشت.

۸. در شرایط اضطراری مقام صلاحیت‌دار می‌تواند به یک دریانورد اجازه دهد که بدون گواهینامه پزشکی معتبر تا بندر بعدی محل توقف که دریانورد مورد نظر می‌تواند یک گواهینامه پزشکی را از پزشکی واجد شرایط دریافت نماید، کار کند مشروط بر این که :

الف) مدت زمان مورد نظر برای چنین اجازه‌ای بیشتر از سه 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 دریاورد می تواند گواهینامه پزشکی را از پزشکی واجد شرایط دریافت نماید، معتبر خواهد بود، مشروط بر این که این زمان بیشتر از سه ماه طول نکشد.

۱۰. گواهینامه پزشکی دریانوردان شاغل در کشتیهایی که به طور معمول در سفرهای دریایی بین المللی 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 بین المللی

مقام صلاحیتدار، پزشک متخصص، معاینه کنندگان، مالکین کشتی، نمایندگان دریانوردان و تمامی افراد دیگر مربوط که در اجراء معاینات پزشکی داوطلبین دریانوردی و خدمت دریانوردی دخالت دارند، باید از دستور العمل های سازمان بین المللی کار/ سازمان بهداشت جهانی در خصوص چگونگی انجام معاینات پزشکی دوره ای و نیز و پیش از سفر دریایی دریانوردان، از جمله فسخ بعدی و نیز هرگونه دستور العمل بین المللی قابل اجراء دیگر که توسط سازمان بین المللی کار، سازمان بین المللی دریانوردی یا سازمان بهداشت جهانی منتشر می شود، پیروی نمایند.

مقرر ۱.۳ - آموزش و کسب صلاحیت های لازم

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

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 به طور موفقیت آمیز سپری کرده باشند.
۳. آموزش و تأیید صلاحیت طبق اسناد اجباری مصوب سازمان بین المللی دریانوردی، باید به عنوان برآورده شدن الزامات بندهای (۱) و (۲) این مقرر مد نظر قرار گیرد.

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

#### مقرر ۴.۱- استخدام و کاریابی

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

۱. تمامی دریانوردان باید به نظام کارآمد، مناسب و پاسخگو برای یافتن کار بر روی کشتی، بدون داشتن هیچ گونه هزینه‌ای، دسترسی داشته باشند.
۲. خدمات استخدام و کاریابی که در داخل قلمرو یک عضو انجام می‌شود، باید طبق استانداردهای ارائه شده در مجموعه قوانین باشد.
۳. هر عضو ملزم است که در مورد دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم آن، اطمینان حاصل نماید که خدمات مورد استفاده کاریابی و استخدام دریانوردان توسط مالکین کشتی و متعلق به کشورها یا سرزمین‌هایی که این مقاوله‌نامه در مورد آنها اجراء نمی‌شود، از الزامات مندرج در بخش مجموعه قوانین این مقاوله‌نامه پیروی می‌نماید.

#### استاندارد ۴.۱ الف - استخدام و کاریابی

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

نظام خدمات کاریابی و استخدام خصوصی، مراتب توسط مقام صلاحیتدار و پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، تعیین خواهد شد. افزایش بیش از اندازه خدمات استخدام و کاریابی خصوصی، توصیه نمی‌شود.

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

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

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

پ) عضو دارای رویه‌ها یا مقررات یا قوانین ملی برای تصویب یا ثبت توافق جمعی می‌باشد که به خدمات استخدام و کاریابی اجازه فعالیت می‌دهد؛ و

ت) خدمات استخدامی و کاریابی به نحو مطلوبی انجام می‌پذیرد و معیارها به گونه‌ای است که باعث حمایت و ارتقاء حقوق اشتغال دریانوردان طبق موارد مندرج در بند (۵) این استاندارد می‌شود.

۴. هیچ چیز در این استاندارد یا مقرره ۴.۱ نباید چنین تلقی شود که :

الف) عضوی را از داشتن نظام خدمات استخدام و کاریابی رایگان عمومی برای دریانوردان در چهارچوب سیاستی که نیازهای دریانوردان و مالکین کشتی را برآورده می‌نماید، محروم نماید، اعم از این که خدمات مزبور، تشکیل‌دهنده بخشی از نظام خدمات اشتغال عمومی برای تمامی کارگران و کارفرمایان یا هماهنگ با آن باشد؛ یا

ب) عضوی ملزم به برقراری نظامی برای اجراء خدمات استخدام و کاریابی خصوصی برای دریانوردان در قلمرو خود شود.

۵. عضوی که نظام موضوع بند (۲) این استاندارد را تصویب نموده، باید در قوانین و مقررات یا دیگر

اقدامات خود، حداقل :

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

ب) مقرر نماید که هیچ گونه حق الزحمه یا هزینه‌ای بابت استخدام یا کاریابی یا تأمین اشتغال برای دریانوردان به طور مستقیم یا غیرمستقیم، کلی یا جزئی، از آنها دریافت نمی‌شود به غیر از هزینه گواهینامه ملی پزشکی، دفترچه ملی دریانوردان و گذرنامه یا دیگر اسناد مشابه مسافرت فردی که در هر حال شامل هزینه روادید (ویزا) که باید توسط صاحب کشتی تهیه شود، نمی‌باشد؛ و

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

۵ - پ ۱) فهرست روزآمدی از تمامی دریانوردان استخدام یا کاریابی شده توسط آنها را جهت بازرسی مقام صلاحیتدار، حفظ و نگهداری می‌نماید؛

۵ - پ ۲) اطمینان حاصل می‌کنند که دریانوردان قبل از یا در حین شروع فعالیت، نسبت به حقوق و وظایف خود بر مبنای قرارداد کار آگاهی یافته‌اند و این که ترتیبات مناسب برای دریانوردان مهیا شده است تا قبل و بعد از امضاء قرارداد، آن را بررسی و مطالعه نمایند و یک نسخه از آن را نیز در اختیار داشته باشند؛

۵ - پ ۳) تصدیق 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 این که قراردادهای کار دریانوردان طبق قوانین و مقررات قابل اجراء و هرگونه توافق جمعی است که بخشی از قرارداد کار را تشکیل می‌دهد؛

۵ - پ 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 - پ ۵) هر شکایتی که در محدوده فعالیت‌های آنها پیش می‌آید را بررسی و پاسخ داده و هرگونه شکایت حل و فصل نشده‌ای را به مقام صلاحیتدار اعلام می‌نمایند؛

۵ - پ 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 به وجود آید، مورد حمایت قرار داده یا این که مالک کشتی بر مبنای قرارداد کار منعقد، تعهدات خود را نسبت به آنها برآورده نماید.

۶. مقام صلاحیتدار باید دقیقاً نظارت و کنترل خود را نسبت به تمامی مراکز خدمات استخدام و کاریابی در حال فعالیت در قلمرو عضو مربوط، اعمال نماید. هرگونه مجوز یا گواهینامه یا اعطاء اختیار مشابه برای فعالیت مراکز خدمات استخدام و کاریابی خصوصی در قلمرو عضو مربوط، تنها پس از تأیید این موضوع که مرکز ارائه خدمات استخدام و کاریابی مربوط طبق قوانین و مقررات ملی فعالیت 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 اقتضاء، نمایندگان مالکین کشتی و دریانوردان را نیز در بر می‌گیرد، وجود دارد.

۸. هر عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب کرده است باید تا جایی که امکان دارد به اتباع خود در خصوص مشکلات احتمالی کار بر روی کشتیهای حامل پرچم دولتی که این 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.

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

دستورالعمل ۱.۴ ب - استخدام و کاریابی

دستورالعمل ۱.۴.۱ ب - دستورالعمل‌های عملی و سازمانی

۱. مقام صلاحیتدار هنگام انجام تعهدات خود به موجب بند (۱) استاندارد ۴.۱ الف، باید اقدامات زیر را انجام دهد:

الف) انجام اقدامات لازم در جهت ارتقاء مشارکت مؤثر در میان مراکز خدمات استخدام و 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 تشکیل‌دهنده بخشی از خدمه کشتی مسؤل 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 طبقه‌بندی 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 این که پرسنل مسؤل نظارت بر مراکز خدمات استخدام و کارایی برای خدمه کشتی که مسؤل 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 ۴.۱ 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 عملی برای مراکز خدمات استخدام و کاریابی خصوصی و نیز در محدوده‌ای که قابل اجراء می‌باشد، برای مراکز خدمات استخدام و کاریابی دولتی، باید موارد زیر را در بر گیرد :

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

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

۲- ب- ۱) گواهینامه‌های تأیید صلاحیت دریانوردان؛

۲- ب- ۲) سوابق کاری؛

۲- ب- ۳) اطلاعات شخصی مرتبط با کار؛

۲- ب- ۴) اطلاعات پزشکی مرتبط با کار؛

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

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

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

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

چ) اطمینان خاطر از این که دریانوردان نسبت به شرایط خاص قابل اعمال در کاری که قرار است مشغول آن شوند و نیز سیاست‌های خاص مالک کشتی در مورد اشتغال آنها، آگاهی لازم را دریافت نموده‌اند؛

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

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

د) رویه‌هایی برای تضمین این که درخواست خانواده‌های دریانوردان برای کسب اطلاع یا خبر هنگامی که دریانوردان در دریا هستند، به صورت فوری و با نظر مساعد و بدون هیچ گونه هزینه‌ای، انجام می‌شود؛ و

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

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

الف) تبادل نظام‌مند اطلاعات مربوط به صنعت دریایی و بازار کار در زمینه‌های دوجانبه، منطقه‌ای و چندجانبه؛

ب) تبادل اطلاعات در زمینه تدوین قوانین کار دریایی؛

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

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

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

عنوان ۲: شرایط کار

مقرره ۱.۲ قراردادهای کار دریانوردان

هدف: تضمین این که دریانوردان دارای قرارداد کار عادلانه می‌باشند.

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

#### استاندارد ۲.۱ الف - قراردادهای کار دریانوردان

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

ت) اقدامات لازم به منظور تضمین این که اطلاعات مورد نیاز در خصوص شرایط کار دریانوردان به سادگی توسط آنها بر روی کشتی قابل حصول می‌باشد، از جمله توسط فرمانده کشتی، باید انجام گیرد و همچنین

اطلاعات دیگری نظیر یک نسخه از قرارداد کار دریانوردان همراه با مدارک مربوط به بنادر مورد بازدید، باید برای بررسی توسط مأموران مقام صلاحیتدار در دسترس باشد.

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

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

ب) آن بخشهایی از توافق مذاکره جمعی که مشمول بازرسی توسط دولت صاحب بندر به موجب مقرر ۲.۵ می‌باشد.

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

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

الف) نام کامل دریانورد، تاریخ تولد یا سن و محل تولد؛

ب) نام و نشانی مالک کشتی؛

پ) زمان و مکانی که قرارداد کار دریانورد در آن منعقد شده است؛

ت) سمتی که بر مبنای آن دریانورد استخدام شده است؛

ث) میزان دستمزد دریانورد یا، در صورت امکان، روش محاسبه آن؛

ج) میزان پرداخت بابت مرخصی سالانه یا، در صورت امکان، روش محاسبه آن؛

چ) خاتمه قرارداد کار و شرایط مربوط به آن، از جمله :

۱) اگر قرارداد کار برای مدت نامحدودی منعقد شده است، شرایط مجاز برای هر یک از طرفین قرارداد برای خاتمه آن و نیز مدت زمان مورد نیاز برای اخطار قبلی، که نباید این مدت زمان برای مالک کشتی کمتر از دریانورد مربوط باشد.

۲) اگر قرارداد کار برای مدت زمان محدودی منعقد شده باشد، تعیین تاریخ مشخص انقضاء آن؛

۳) اگر قرارداد کار تنها برای یک سفر دریایی منعقد شده باشد، تعیین بندر مقصد و زمان انقضاء قرارداد پس از رسیدن به مقصد و قبل از این که دریانورد مرخص شود.

ح) مزایای مربوط به حمایت اجتماعی و بهداشتی که توسط مالک کشتی برای دریانورد تأمین شده است؛

خ) حق دریانورد برای بازگرداندن به وطن؛

د) اشاره به توافق مذاکره جمعی، در صورت امکان؛ و

ذ) هرگونه جزئیات دیگری که قوانین ملی ممکن است مقرر نماید.

۵. هر عضو باید قوانین یا مقرراتی را تصویب نماید که بر مبنای آن حداقل زمان مقرر برای اخطار خاتمه پیش از موعد قرارداد کار دریانوردان از جانب دریانوردان و مالکین کشتی، تعیین شده باشد. طول این حداقل زمان باید پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط تعیین شود، ولی نباید کمتر از هفت روز باشد.

۶. مدت زمان اخطار کوتاهتر نسبت به حداقل زمان مذکور، می تواند تحت شرایطی که طبق قوانین یا مقررات ملی یا توافق مذاکره جمعی باشد، به عنوان خاتمه موجه قرارداد مدنظر قرار گیرد. در تعیین چنین شرایطی، هر عضو باید تضمین نماید که نیاز دریانورد مربوط در قبال خاتمه (بدون جریمه) قرارداد کار در زمان اخطار کوتاهتر یا بدون اخطار، به خاطر دلایل اضطراری یا دلایل فوری دیگر، مدنظر قرار گرفته است.

## دستورالعمل ۱.۲ ب - قراردادهای کار دریانوردان

### دستورالعمل ۱.۱.۲ ب: سابقه کار

در تعیین جزئیات ثبت شده در سابقه کار موضوع جزء (ث) بند (۱) استاندارد ۱.۲ الف، هر عضو باید تضمین نماید که این سند حاوی اطلاعات کافی، با ترجمه انگلیسی، به منظور تسهیل در کسب کار بیشتر یا برآورده نمودن شرایط و مقتضیات خدمت دریایی برای بهبود و ارتقاء کار می‌باشد. 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 این که دریانوردان در ازاء خدماتی که انجام می‌دهند، دستمزد دریافت می‌نمایند. تمامی دریانوردان باید بطور منظم و کامل بر مبنای قرارداد کار خود، دستمزد دریافت نمایند. استاندارد ۲.۲ الف - دستمزد

۱. هر عضو ملزم خواهد بود که با توجه به کار دریانوردان بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، دستمزد آنها را در فواصلی که بیشتر از یک ماه نشود، طبق توافق جمعی قابل اجرا، پرداخت نماید.
۲. یک حساب ماهانه باید برای دریانوردان افتتاح شود تا تمامی پرداختها از جمله دستمزد، پرداختهای اضافی و نرخ تبدیل، در جایی که پرداخت به صورت 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.
۴. اقداماتی که تضمین می‌نماید دریانوردان می‌توانند درآمدهای خود برای خانواده‌های خویش ارسال نمایند عبارت است از :

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

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

۵. هرگونه 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 دریانوردان نامطلوب نباشد.

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

دستورالعمل ۲.۲ ب - دستمزد

دستورالعمل ۲.۲.۱ ب - تعاریف خاص

از نظر این دستورالعمل، اصطلاح :

(الف) «دریانوردان کارآمد» به مفهوم هر دریانوردی است که صلاحیت انجام هرگونه وظیفه‌ای را در قسمت عرشه، به غیر از وظایف نظارتی و تخصصی، داشته باشد، یا دریانوردی که بنا بر قوانین و مقررات ملی یا رویه‌ها یا توافق‌های جمعی بدین گونه تعریف شده است؛

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

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

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

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

۱. برای دریانوردانی که حقوق آنها در بر گیرنده پرداخت جداگانه برای ساعات اضافه کاری می باشد :

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

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

پ) نرخ یا نرخ های مربوط به محاسبه اجرت اضافه کاری، که نباید کمتر از ۱ نرخ محاسبه حقوق یا دستمزد پایه بر مبنای ساعت باشد، باید توسط قوانین یا مقررات ملی یا در صورت امکان توسط توافقیهای جمعی تعیین شود؛  
ت) سوابق تمامی ساعات اضافه کاری باید توسط فرمانده کشتی یا فردی که از جانب وی تعیین می شود، حفظ و نگهداری شده و در فواصلی که بیشتر از یک ماه نباشد به تأیید و امضاء دریانورد برسد.

۲. برای دریانوردانی که دستمزد آنها به طور کامل یا جزئی تلفیق شده است :

الف) قرارداد کار دریانوردان باید به طور واضح ساعات کار مورد انتظار از دریانورد در قبال دریافت پاداش و هر گونه کمک هزینه دیگری که ممکن است به حقوق تلفیقی وی اضافه شود را همراه با شرایط مورد نظر تعیین نماید؛

ب) در جایی که اضافه کاری برای ساعات انجام شده کار، افزون بر آنچه که توسط دستمزد تلفیقی تحت پوشش قرار می گیرد، قابل پرداخت باشد، نرخ آن نباید کمتر از ۱ نرخ پایه متناسب با ساعات متعارف کار تعیین شده در بند (۱) این دستورالعمل باشد. همین روش باید در قبال ساعات اضافه کاری منظور شده در دستمزد تلفیقی اعمال گردد؛

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



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

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

۴. قوانین و مقررات ملی که پس از مشورت با نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی یا توافقیهای جمعی به تصویب می‌رسد، باید اصول زیر را مدنظر قرار دهد:

الف) پاداش برابر برای کار با ارزش برابر، باید بدون هیچ گونه تبعیضی بر مبنای جنسیت، رنگ، نژاد، مذهب، عقیده سیاسی، اصلیت یا خاستگاه اجتماعی در قبال تمامی دریانوردان شاغل بر روی همان کشتی، اعمال شود؛

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

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

ت) در خاتمه قرارداد کار، تمامی پاداش‌های مربوط باید بدون تأخیر پرداخت شود؛

ث) مقام صلاحیتدار باید جریمه‌های کافی را در جایی که مالکین کشتی در پرداخت پاداش مقتضی تأخیر یا کوتاهی می‌نمایند، در نظر گیرد؛

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

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

ح) کسر مبلغ از پاداش تنها در صورتی امکان‌پذیر است که :

۱) در قوانین و مقررات ملی یا در توافقیهای جمعی قابل اجراء، این مطلب به صراحت قید شده باشد و دریانورد از آن مطلع باشد و به نحوی باشد که شرایط چنین کسوراتی، از جانب مقام صلاحیتدار مناسب‌ترین روش ممکن تلقی شود.

۲) کسورات نباید در کل بیشتر از میزانی باشد که توسط قوانین و مقررات ملی یا توافقیهای جمعی یا تصمیمات دادگاه برای لحاظ نمودن چنین کسوراتی، تعیین شده است.

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

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

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

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

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

دستورالعمل ۲.۲.۳ ب - حداقل دستمزد

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

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

الف) میزان حداقل دستمزد باید ماهیت کار دریایی، رتبه‌بندی خدمه کشتی و ساعات متعارف کار دریانوردان را مدنظر قرار دهد؛ و (ب) میزان حداقل دستمزد باید بر مبنای تغییرات در هزینه زندگی و نیازهای دریانوردان تنظیم شود؛

مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که :

الف) از طریق نظام نظارتی و تنبیهی، حداقل دستمزد پرداخت شده کمتر از نرخ یا نرخ‌های تعیین شده نمی‌باشد؛ و (ب) دریانوردانی که دستمزد پایین‌تر 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 قضائی یا رویه‌های دیگر، تحت پوشش قرار گیرند.

دستورالعمل ۲.۲.۴ 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 هیأت‌مدیره دفتر بین‌المللی کار تعیین شده است. طبق تصمیم هیأت‌مدیره، مدیرکل باید هرگونه تجدیدنظری در قبال این میزان تعیین شده را به اطلاع کشورهای عضو سازمان برساند.

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

مقرره ۲.۳ - ساعات کار و ساعات استراحت

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

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

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

استاندارد ۲.۳ الف - ساعات کار و ساعات استراحت

۱. از نظر این مقاله‌نامه، اصطلاح :

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

ب) «ساعات استراحت» به مفهوم زمان خارج از ساعات کار می‌باشد. این زمان شامل استراحت‌های کوتاه نمی‌شود.

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

۳. هر عضو تصدیق می‌نماید 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 می‌باشد. با این حال، این موضوع نباید باعث ممانعت اعضاء از اتخاذ رویه‌هایی به منظور مجاز دانستن یا ثبت توافق جمعی شود که ساعات کار متعارف دریانوردان را بر مبنایی که نا مساعدتر از این استاندارد نمی‌باشد، تعیین نماید.

۴. هر عضو در تعیین استانداردهای ملی، باید خطراتی که ناشی از خستگی مفرط دریانوردان می‌باشد را مدنظر قرار دهد، به ویژه مواردی که مربوط به ایمنی کشتیرانی و بهره‌برداری امن و ایمن کشتی می‌شود.

۵. محدودیتهای مربوط به ساعات کار یا استراحت باید مطابق موارد زیر باشد :

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

(۱) چهارده ساعت در هر دوره زمانی بیست و چهار ساعته؛ و

(۲) هفتاد و دو ساعت در هر دوره زمانی هفت روزه.

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

۱) ده ساعت در هر دوره زمانی بیست و چهار ساعته؛ و

۲) هفتاد و هفت ساعت در هر دوره زمانی هفت روزه.

۶. ساعات استراحت نمی تواند به بیشتر از دو دوره زمانی تقسیم شود، به طوری که یک دوره آن حداقل

شش ساعت طول بکشد و فاصله بین دو دوره زمانی استراحت، بیشتر از چهارده ساعت نباشد.

۷. احضار خدمه، تمرینات مربوط به اطفاء حریق و قایق نجات، و تمرینات تعیین شده توسط قوانین و

مقررات ملی یا توسط اسناد بین المللی، باید به نحوی اعمال گردد که حداقل مزاحمت را برای

دوره های زمانی استراحت دریانوردان داشته و موجب خستگی مفرط نشود.

۸. هنگامی که یک دریانورد احضار به کار شده است، مانند احضار در زمانی که محوطه ماشین آلات فاقد

کارکنان لازم می باشد، اگر مدت زمان متعارف استراحت وی با این احضار به کار مختل شود، باید

مدت زمان جبرانی استراحت برای وی در نظر گرفته شود.

۹. اگر هیچ توافق جمعی یا حکم داوری وجود نداشته باشد یا اگر مقام صلاحیتدار تعیین نماید که مفاد

مندرج در توافق جمعی یا حکم داوری در مورد بند (۷) یا (۸) این استاندارد، ناکافی می باشد، آنگاه مقام

صلاحیتدار باید چنین مفادی را به منظور تضمین استراحت کافی دریانوردان مربوط تدوین نماید.

۱۰. هر عضو باید الزام نماید در مکانی که به راحتی در دسترس می باشد، جدول مربوط به برنامه کاری بر

روی کشتی نصب شود، به طوری که برای هر پست حداقل حاوی موارد زیر باشد :

الف) برنامه زمان بندی برای خدمت در دریا و در بندر؛ و

ب) حداکثر ساعات کار یا حداقل ساعات استراحت تعیین شده توسط قوانین یا مقررات ملی یا توافقیهای جمعی

مربوط.

۱۱. جدول موضوع بند (۱۰) این استاندارد باید به صورت استاندارد و به زبان کاری یا زبانهایی که روی

کشتی استفاده می شود و نیز به زبان انگلیسی، تهیه شود.

۱۲. هر عضو باید الزام نماید که سوابق مربوط به ساعات کاری یا ساعات استراحت روزانه دریانوردان

حفظ و نگهداری شده تا برای تطبیق آنها با بندهای (۵) الی (۱۱) این استاندارد، مورد ارزیابی قرار

گیرد. سوابق مذکور باید به صورتی استاندارد که توسط مقام صلاحیتدار تعیین و تمامی دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی کار را در بر می‌گیرد، تهیه شده باشد، و یا به هر شکل استاندارد دیگری که توسط سازمان بین‌المللی کار تهیه شده است، باشد. سوابق مذکور باید به زبان‌های موضوع بند (۱۱) این استاندارد باشد. دریانوردان باید یک نسخه از سوابق متعلق به خود را در اختیار داشته باشند که به تأیید فرمانده کشتی، یا فرد برگزیده شده از جانب وی، و نیز خود دریانوردان رسیده باشد.

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

۱۴. هیچ چیز در این استاندارد نباید به گونه‌ای تلقی شود که باعث تضعیف حق فرمانده کشتی در درخواست از یک دریانورد برای انجام ساعات کاری مورد نیاز برای ایمنی فوری کشتی، نفرات روی عرشه یا بار، یا کمک به کشتیها و نفرات دیگری که در دریا گرفتار شده‌اند، بشود. به محض این که 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 تأمین نماید.

دستورالعمل ۳.۲ ب - ساعات کار و ساعات استراحت

دستورالعمل ۱.۳.۲ ب - دریانوردان جوان

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

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

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

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

۲. مفاد بند (۱) این استاندارد، استثنائاً اعمال نمی‌گردند اگر :

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

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

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

۴. بند (۱) این دستورالعمل، دریانوردان جوان را از تعهدات کلی تمامی دریانوردان برای کار در طول هر

موقعیت اضطراری به گونه‌ای که در بند 14)) استاندارد ۳.۲ الف پیش‌بینی شده است، معاف نمی‌نماید.

مقرره ۴.۲ - مرخصی استحقاقی

هدف: تضمین این که 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.

استاندارد ۲.۴ الف - مرخصی استحقاقی

۱. هر عضو باید قوانین و مقرراتی را تصویب نماید که استانداردهای حداقلی را برای مرخصی سالانه

دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، با در نظر گرفتن نیازهای خاص دریانوردان به

چنین مرخصیهایی تعیین نماید.

۲. در شرایطی که توافقیهای جمعی یا قوانین و مقررات ملی روش مناسبی را بر محاسبه نیازهای خاص

دریانوردان در این مورد تعیین نموده‌اند، مرخصی با حقوق سالانه باید بر مبنای حداقل دو و نیم روز به

ازاء هر ماه کار، مورد محاسبه قرار گیرد. روشی که بر مبنای آن طول زمان خدمت مورد محاسبه قرار

می‌گیرد، باید توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام مناسب دیگر در هر کشور، تعیین شود. غیبت‌های موجه نباید به عنوان مرخصی سالانه در نظر گرفته شود.

۳. هرگونه 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 ۲.۴ ب - مرخصی استحقاقی

دستورالعمل ۲.۴.۱ ب: محاسبه مرخصی استحقاقی

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

۲. تحت شرایطی که توسط مقام صلاحیتدار یا از طریق توافقی‌های جمعی تعیین شده است، غیبت از کار به منظور حضور در یک دوره آموزش حرفه‌ای دریایی مورد تأیید، یا به دلایل دیگری نظیر بیماری یا آسیب دیدگی یا زایمان، باید به عنوان بخشی از دوره خدمت در نظر گرفته شود.

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

۴. موارد زیر نباید به عنوان بخشی از مرخصی سالیانه با حقوق در نظر گرفته شود :

الف) تعطیلات عمومی و مرسوم تعیین شده توسط دولت صاحب پرچم، خواه این تعطیلات در طول مرخصی سالیانه با حقوق قرار گرفته یا نگرفته باشد؛

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

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

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



## دستورالعمل ۲.۴.۲ ب - اخذ مرخصی سالانه

۱. زمان اخذ مرخصی سالیانه، به جز مواردی که توسط مقررات، توافقات جمعی، آراء داوری یا روش‌های دیگر منطبق با رویه‌های 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 به‌طور کلی، حق استفاده از مرخصی سالیانه را نسبت به مکانی که رابطه‌ای واقعی با آن دارند، دارا می‌باشند که این حق به‌طور طبیعی درست همانند حق بازگرداندن آنها به مکانی است که باید به آن بازگردانده شوند. دریانوردان، به جز در مواردی که طبق مفاد قرارداد کار دریانوردان یا قوانین و مقررات ملی می‌باشد، نباید ملزم شوند که علی‌رغم میل باطنی خود و در مکانی دیگر، از مرخصی سالیانه متعلق به خود استفاده نمایند.
۳. اگر دریانورد ملزم شود که از مرخصی سالیانه خود در مکانی غیر از آنچه در بند (۲) این دستورالعمل مقرر شده استفاده نماید، باید حق برخورداری نسبت به جابه‌جایی رایگان به مکانی که به کار گمارده یا استخدام شده، هر کدام که نزدیکتر باشد، را داشته باشد. هزینه‌های روزانه آنها و دیگر هزینه‌هایی که به‌طور مستقیم در ارتباط با این سفر می‌باشد، بر عهده مالک کشتی است. زمان این سفر نباید از مدت مرخصی سالیانه با حقوق دریانورد، کسر شود.
۴. دریانوردی که در مرخصی سالیانه قرار دارد، به‌جز در موارد کاملاً اضطراری و با رضایت وی، نباید احضار شود.

## دستورالعمل ۲.۴.۳ ب - جمع‌آوری و تقسیم مرخصی

۱. تقسیم مرخصی با حقوق سالیانه به چندین بخش، یا جمع‌آوری این مرخصی سالیانه همراه با دوره مرخصی بعدی، با اجازه مقام صلاحیتدار یا از طریق نظام مناسب دیگر، امکان‌پذیر است.
۲. با توجه به بند (۱) این دستورالعمل و به جز در مواردی که طبق یک قرارداد قابل اجراء بین مالک کشتی و دریانورد مربوط، به نحو دیگری مقرر شده است، مرخصی با حقوق سالیانه تعیین شده در این دستورالعمل باید در برگیرنده یک دوره زمانی بدون وقفه باشد.

## دستورالعمل ۲.۴.۴ ب - دریانوردان جوان

اقدامات ویژه‌ای باید برای دریانوردان جوان زیر هجده سال در نظر گرفته شود که برای مدت شش ماه یا هر مدت زمان کمتری بر مبنای توافق جمعی یا قرارداد کار دریانوردان، بدون مرخصی روی یک کشتی به خارج سفر کرده و طی این مدت به کشور محل اقامت خود بازنگشته و طی سه ماه آتی این سفر دریایی خود نیز باز نخواهند گشت. این اقدامات باید شامل بازگرداندن آنها بدون صرف هیچ‌گونه هزینه‌ای به محل اصلی به کارگماری آنها در کشور محل اقامت آنها شود تا بتوانند مرخصی به دست آمده در طول سفر دریایی خود را سپری نمایند.

### مقرر ۲.۵ بازگرداندن به وطن

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

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

### استاندارد ۲.۵ الف - بازگرداندن به وطن

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

الف) اگر قرارداد کار دریانوردان 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 نمی‌رود 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 توافقه‌های جمعی، مفاد مناسبی وجود دارد که شرایط زیر را تعیین می‌نماید :

الف) شرایطی که در آن دریانوردان دارای حق بازگرداندن به وطن، طبق جزءهای (ب) و (پ) بند (۱) این استاندارد، می‌باشند؛

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

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

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

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

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

الف) مقام صلاحیتدار عضوی که کشتی مورد نظر حامل پرچم آن می‌باشد، 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 می‌باشند، می‌توانند نسبت به بازگرداندن آنها به وطن، اقدام لازم را انجام داده و هزینه مربوط را از عضوی که کشتی مزبور حامل پرچم آن می‌باشد، بازخواست نماید؛

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

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

۶. با در نظر گرفتن اسناد قابل اجراء بین‌المللی، از جمله مقاله‌نامه توقیف کشتیها مصوب ۱۹۹۹ میلادی (۱۳۷۸ هـ.ش)، کشور عضوی که هزینه‌های مربوط به بازگرداندن دریانوردان به وطن را طبق این مجموعه قوانین پرداخت نموده است، می‌تواند 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 می‌نمایند و نیز جایگزینی آنها بر روی عرشه، فراهم نماید.

۸. به‌ویژه، یک عضو نباید حق بازگرداندن به وطن هر دریانورد را به خاطر شرایط مالی مالک کشتی یا به دلیل عدم توانایی مالک کشتی یا عدم تمایل وی به جایگزینی دریانورد، مورد امتناع قرار دهد.

۹. هر عضو باید مقرر نماید که کشتیهای حامل پرچم آن، یک نسخه از قوانین ملی قابل اجراء در مورد بازگرداندن به وطن دریانوردان را به صورت مکتوب و به یک زبان مناسب در اختیار داشته و در دسترس دریانوردان قرار دهد.

دستورالعمل ۲.۵ ب - بازگرداندن به وطن

دستورالعمل ۲.۵.۱ ب - حق بازگرداندن به وطن

۱. دریانوردان باید در موارد زیر حق بازگشت به وطن را داشته باشند :

الف) در مورد مشمول جزء (الف) بند (۱) استاندارد ۲.۵ الف، به محض انقضاء زمان اطلاعیه ارائه شده طبق مفاد قرارداد کار دریانوردان؛

ب) در موارد مشمول جزءهای (ب) و (پ) بند (۱) استاندارد ۲.۵ الف :

۱) در صورت بیماری یا آسیب دیدگی یا هر دلیل پزشکی دیگر که مستلزم بازگرداندن دریانورد به وطن است، چنانچه از نظر پزشکی قادر به سفر باشند؛

۲) در صورت شکستن یا غرق کشتی؛

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

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

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

۲. در تعیین حداکثر زمان خدمت بر روی کشتی که بر مبنای آن دریانورد حق بازگرداندن به وطن را دارا می باشد، طبق مفاد این مجموعه قوانین، باید عواملی که محیط کار دریانورد را تحت تأثیر قرار می دهند، مدنظر قرار گیرد. هر عضو باید در هر جایی که امکان دارد، سعی نماید تا این مدت زمان را با توجه به پیشرفت‌ها و تحولات فن آوری، کاهش دهد و در این راستا از توصیه 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 کمک هزینه های دریانورد از زمانی که وی کشتی را ترک می نماید، تا زمانی که به مقصد بازگشت به وطن می رسد، چنانچه این امر در قوانین و مقررات ملی یا توافقیهای جمعی پیش بینی شده باشد؛

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

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

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

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

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

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

ب) مکانی که توسط توافق جمعی تعیین شده است؛

پ) کشور محل اقامت دریانورد؛ یا

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

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 می شود، از حق بازگشت به وطن استفاده ننمایند، این حق از آنها سلب خواهد شد.

دستورالعمل ۲.۵.۲ ب - اجراء توسط اعضاء

۱. هرگونه کمک عملی ممکن باید در قبال دریانوردی که در یک بندر خارجی در حین بازگشت به وطن سرگردان یا بازگشت به وطن وی دچار تأخیر شده است، انجام گیرد. مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که نماینده محلی یا کنسولی کشور صاحب پرچم و کشور متبوع یا کشور محل اقامت دریانورد، به طور مناسب و فوری از موضوع آگاه می شوند.

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

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

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 گونه ای مناسب؛ یا

۳) به بندر دیگر توافق شده بین دریانورد و فرمانده کشتی یا مالک کشتی، با تأیید مقام صلاحیتدار یا تحت حفاظتهای مناسب دیگر؛

ب) برای حفظ و مراقبت درمانی از دریانوردان شاغل بر روی کشتی حامل پرچم یک کشور خارجی که در یک بندر خارجی به دلیل بیماری یا آسیب دیدگی ناشی از خدمت بر روی کشتی، نه به دلیل قصور عمدی، پیاده شده اند.

۳. اگر دریانوردان زیر هجده سال شاغل بر روی کشتی، پس از حداقل چهارماه از زمان اولین سفر دریایی خارجی آنها مشخص شود که برای زندگی در دریا مناسب نمی باشند، باید بدون صرف هزینه از اولین بندر مناسب محل توقفی که در آن خدمات کنسولی دولت صاحب پرچم، یا دولت متبوع یا دولت محل اقامت آنها وجود دارد، به وطن بازگردانده شوند. گزارش مربوط به این بازگردانی، همراه با ذکر دلایل مربوط، باید به اطلاع مقامی برسد که اوراق صلاحیت دریانوردان جوان مربوط را برای اشتغال در دریا صادر نموده است.

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

هدف: تضمین این که دریانوردان به هنگام فقدان یا غرق شدن کشتی، غرامت دریافت می نمایند.

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

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

۱. هر عضو باید قواعدی را وضع نماید که اطمینان حاصل شود در تمام موارد مربوط به فقدان یا غرق هرگونه کشتی، مالک کشتی به هریک از دریانوردان شاغل در کشتی در قبال 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 دیدگی های ناشی از فقدان یا غرق کشتی، بزند.

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

دستورالعمل ۲.۶.۱ ب - محاسبه غرامت بی‌کاری

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

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

مقرره ۲.۷ - سطوح نیروی انسانی

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

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 ۲.۷ الف - سطوح نیروی انسانی

۱. هر عضو باید مقرر نماید که تمامی کشتیهای حامل پرچم آن کشور، دریانوردان کافی را برای عملکرد ایمن و کارآمد کشتیها، با در نظر گرفتن امنیت کامل، در اختیار دارند. هر کشتی باید دارای خدمه کافی، در تعداد و صلاحیت، باشد تا ایمنی و امنیت کشتی و نفرات حاضر در آن را در تمامی شرایط



کاری، طبق سند حداقل ایمنی نیروی انسانی یا سندی مشابه که توسط مقام صلاحیتدار صادر شده و منطبق با استانداردهای این مقاله نامه می باشد، تضمین نماید.

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

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

دستورالعمل ۲.۷ ب - سطوح نیروی انسانی

دستورالعمل ۲.۷.۱ ب - حل و فصل اختلاف

۱. هر عضو باید نظام کارآمدی را برای رسیدگی و حل و فصل شکایات یا اختلافات مرتبط با نیروی انسانی شاغل بر روی کشتی، تأمین نموده یا متقاعد شود که چنین نظامی تأمین شده است.
۲. نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی باید در فرآیند انجام چنین نظامی، با یا بدون حضور افرادی دیگر یا مقامات مسؤول، مشارکت داشته باشند.

مقرر ۲۸ - توسعه مهارت و حرفه و فرصتهایی برای اشتغال دریانوردان  
هدف: ارتقاء حرفه و توسعه مهارت و فرصتهای شغلی برای دریانوردان.

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

استاندارد ۲۸ الف - توسعه مهارت و حرفه و فرصت هایی برای اشتغال دریانوردان

۱. هر عضو باید سیاستهایی ملی در خصوص حمایت از توسعه مهارت و حرفه و فرصتهایی برای اشتغال دریانوردان، به منظور تأمین نیروی کار ماهر و با ثبات در بخش دریایی، داشته باشد.
۲. هدف از سیاستهای موضوع بند (۱) این استاندارد باید کمک به دریانوردان در جهت تقویت مهارتها، شرایط لازم و فرصتهای اشتغال آنها باشد.

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

دستورالعمل ۲۸ ب - توسعه مهارت و حرفه و فرصتهایی برای اشتغال دریانوردان

دستورالعمل ۲۸.۱ ب - اقداماتی در جهت ارتقاء حرفه و توسعه مهارت و فرصتهایی برای اشتغال دریانوردان  
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 مهارت‌ها توسط مالک کشتی یا سازمان مالکین کشتی، پیش‌بینی 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 فرصتها، هم بر روی کشتی و هم در ساحل، در خصوص آموزش و تربیت بیشتر دریانوردان برای توسعه مهارتها و صلاحیتهای قابل انتقال به منظور حفظ و نگهداری کار شایسته، به طوری که بهبود چشم اندازهای اشتغال فردی و برآورده نمودن شرایط مربوط به تغییرات فن آوری و شرایط بازار کار در صنعت دریایی را به دنبال داشته باشد.

دستورالعمل ۲۸.۲ ب - دفتر ثبت دریانوردان

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

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

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

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

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

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

مقرره ۳.۱- محل اقامت و امکانات تفریحی

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

۱. هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهای حامل پرچم آن، محل اقامت و امکانات تفریحی شایسته‌ای را برای کار یا زندگی (یا هر دو) دریانوردان، سازگار با ارتقاء بهداشت و سلامت آنها، تأمین نموده است.

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

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

## استاندارد ۳.۱ الف - محل اقامت و امکانات تفریحی

۱. هر عضو باید قوانین و مقرراتی را به تصویب برساند که کشتیهای حامل پرچم آن را ملزم نماید :
- الف) استانداردهای حداقلی را تأمین نماید که هرگونه محل اقامت برای دریانوردان، کار یا زندگی بر روی کشتی (یا هر دو) را که طبق مفاد مربوط به این استاندارد، شایسته و ایمن می‌باشد، تضمین نماید؛ و
- ب) به منظور تضمین مطابقت اولیه و جاری با استانداردهای مذکور، مورد بازرسی قرار گیرد.
۲. در توسعه و اعمال قوانین و مقررات مربوط به اجراء این استاندارد، مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط باید :
- الف) مقرر ۳.۴ و مفاد مرتبط با این مجموعه قوانین در خصوص حمایت بهداشتی و ایمنی و نیز پیشگیری از حوادث را در پرتو نیازهای خاص دریانوردانی که بر روی کشتی کار و زندگی می‌کنند، مدنظر قرار دهد؛ و
- ب) توجه مقتضی را نسبت به دستورالعملهای موضوع بخش «ب» این مجموعه قوانین، لحاظ نماید.
۳. بازرسیهای لازم به موجب مقرر ۴.۱.۵ باید انجام شود، هنگامی که :
- الف) یک کشتی به ثبت رسیده یا مجدداً به ثبت رسیده است؛ یا
- ب) محل اقامت دریانورد بر روی کشتی، به طور اساسی تغییر یافته است.
۴. مقام صلاحیتدار باید توجه ویژه‌ای را نسبت به تضمین اجراء الزامات این مقاله‌نامه در ارتباط با موضوعات زیر، مدنظر قرار دهد :
- الف) اندازه اتاقها و دیگر فضاهاى محل اقامت؛
- ب) درجه حرارت و تهویه هوا؛
- پ) 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 نماید تا استانداردهای حداقل برای محل اقامت و امکانات تفریحی بر روی کشتی را طبق بندهای (۶) الی (۱۷) این استاندارد، برآورده نماید.

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

الف) حداقل ارتفاع سقف در تمامی محلهای اقامت در یانوردان باید به گونه‌ای باشد که شامل فضای کافی برای حرکت آزادانه بوده و کمتر از دویست و سه سانتیمتر نیز نباشد. مقام صلاحیتدار می‌تواند اجازه دهد در یک محیط یا بخشی از یک محیط، کاهش محدودی در ارتفاع سقف انجام شود، به طوری که چنین کاهش در محل اقامت :

۱) منطقی باشد؛ و

۲) منجر به عدم آسایش در یانوردان نشود؛

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

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

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

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

ج) موادی که در ساختن جدار داخلی دیوارها، دیواره‌ها و ورقه‌های فلزی، کفها و محلهای اتصال به کار می‌رود 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) اتاقهای خواب و ناهار خوری باید به نحو شایسته‌ای دارای تهویه باشد؛

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

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

ت) دمای مناسب باید از طریق سامانه کنترل درجه حرارت تأمین شود، به جز در کشتیهایی که تنها در مناطق گرمسیری سفر می‌نمایند.

۸. با توجه به ترتیبات خاصی که ممکن است در کشتیهای مسافری مجاز شناخته شود، اتاقهای خواب و غذا خوری را باید با نور طبیعی روشن کرد و نور مصنوعی کافی نیز برای آن تأمین شود.

۹. هنگامی که وجود مکان خواب در کشتیها ضروری است، شرایط زیر باید برای اتاقهای خواب تأمین شود :

الف) در کشتیهایی غیر از کشتیهای مسافری، یک اتاق خواب جداگانه باید برای هر دریانورد فراهم شود. برای کشتیهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۳۰۰۰ تن یا کشتیهای با مقاصد خاص، مقام صلاحیتدار می تواند پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، استثناهایی را در قبال این شرایط وضع نماید؛

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

پ) اتاقهای خواب باید دارای اندازه کافی بوده و به نحو مطلوبی مجهز شود تا آسایش منطقی و معقول را تضمین نموده و باعث تسهیل نظم و ترتیب گردد؛

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

ث) کمترین ابعاد درونی تخت خواب باید حداقل ۱۹۸ در ۸۰ سانتیمتر باشد.

ج) در اتاق خواب انفرادی دریانورد، مساحت کف اتاق نباید کمتر از ابعاد زیر باشد :

۱. ۵/۴ متر مربع در کشتیهای کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

۲. ۵/۵ متر مربع در کشتیهای با ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر، ولی کمتر از ۱۰.۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص؛

۳. ۷ متر مربع در کشتیهای با ۱۰.۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر؛

چ) با این حال، برای تهیه اتاقهای خواب انفرادی در کشتیهای کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، مقام صلاحیتدار می تواند مساحت کف اتاق را کاهش دهد.

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

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

۱. ۵/۷ متر مربع در اتاقهای دو نفره؛

۲. ۵/۱۱ متر مربع در اتاقهای سه نفره؛

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

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

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

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

۲. ۵/۸ متر مربع در کشتیهای با ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر، ولی کمتر از ۱۰.۰۰۰ تن ظرفیت

ناخالص؛

۳. ۱۰ متر مربع در کشتیهای با ۱۰.۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر؛

ر) در کشتیهای مسافری و کشتیهای با مقاصد خاص، مساحت کف اتاق برای دریانوردانی که وظایف افسران کشتی را بر عهده دارند، در جایی که هیچ گونه اتاق نشیمن یا سالن عمومی در نظر گرفته نشده است، مساحت کف اتاق برای افسران جزء نباید کمتر از ۵/۷ متر مربع و برای افسران ارشد نباید کمتر از ۵/۸ 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 مسئول ناوبری باید علاوه بر اتاقهای خواب متعلق به آنها، اتاق نشیمن مجاور یا سالن عمومی یا فضای مشابه اضافی داشته باشند. مقام صلاحیتدار پس مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط می تواند کشتیهایی که کمتر از ۳۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دارند را از اعمال این الزام معاف نماید.

ژ) برای هر فرد ساکن، مبلمان اتاق باید شامل قفسه لباس با فضای کافی (حداقل ۴۷۵ لیتر) و یک کتو یا مکان مشابه با حداقل فضای ۵۶ لیتر، باشد. اگر کتو در داخل قفسه لباس قرار گرفته باشد، حداقل فضای مشترک



قفسه لباس باید ۵۰۰ لیتر باشد. این قفسه باید دارای یک ردیف طاقچه و نیز دارای قفل باشد تا فرد بتواند به طور اختصاصی از آن استفاده نماید.

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

۱۰. با توجه به شرایط مربوط به سالنهای غذاخوری :

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

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

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

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

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

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

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

ث) در کشتیهای مسافربری که معمولاً سفرهای دریایی آنها بیشتر از چهار ساعت طول نمی کشد، مقام

صلاحیتدار می‌تواند ترتیبات خاصی را مدنظر قرار داده یا با کاهش تعداد سرویس‌های بهداشتی مورد نیاز موافقت نماید؛ و

ج) آب سرد و گرم جاری باید در تمامی مکان‌های شست‌وشو وجود داشته باشد.

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

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

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

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

۱۶. مقام صلاحیتدار باید کشتیهایی را که مرتباً برای تجارت به بنادر آلوده به پشه تردد می‌نمایند، ملزم نماید تا تمهیدات لازم را مدنظر 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 ۴.۳ و مفاد مرتبط این مجموعه قوانین در خصوص ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث، تأمین شود.

۱۸. مقام صلاحیتدار ملزم است که بازرسی‌های دائمی را از طریق و یا تحت نظر فرمانده کشتی انجام دهد تا مطمئن شود محل اقامت دریانوردان تمیز و به‌طور شایسته‌ای قابل سکونت بوده و همچنین در وضعیت مطلوبی حفظ و مرمت شده است.

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

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

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

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

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

دستورالعمل ۳.۱ ب - محل اقامت و امکانات تفریحی

دستورالعمل ۳.۱.۱ ب - طراحی و ساختمان

۱. دیوارهای خارجی اتاقهای خواب و سالنهای غذاخوری باید به اندازه کافی عایق‌بندی شده باشد. تمامی پوشش‌های ماشین‌آلات و دیوارهای آشپزخانه و سایر فضاهایی که از آن گرما تولید شده و ممکن است اثرات گرمایی بر محل اقامت مجاور یا راهروها داشته باشد، باید به اندازه کافی عایق‌بندی شود. همچنین باید اقداماتی صورت گیرد تا در مقابل اثرات ناشی از بخار یا لوله‌های آب گرم سرویس‌ها، محافظت کامل به عمل آید.

۲. اتاقهای خواب، سالنهای غذاخوری، اتاقهای تفریح و راهروها در فضای محل اقامت باید به اندازه کافی عایق‌بندی شده باشد تا از تغلیظ و افزایش بیش از حد دما جلوگیری شود.
۳. سطوح دیوارها و سقف‌های کاذب در اتاقهای خواب و سالنهای غذاخوری باید از موادی باشد که به راحتی تمیز شود و از هیچ ترکیبی که احتمالاً محل تجمع حشرات موذی می‌باشد، نباید استفاده شود.
۴. سطوح دیوارها و سقف‌های کاذب در اتاقهای خواب و سالنهای غذاخوری باید این قابلیت را داشته باشد که به راحتی تمیز شده و به صورت رنگ‌های روشن بادوام و غیرمسموم کننده باشد.
۵. سطوح تمامی محلهای اقامت در یانوردان باید از مواد و ترکیب مناسبی باشد که سطح آنها لیز نبوده و نسبت به رطوبت مقاوم بوده و به راحتی قابل تمیز کردن باشد.
۶. در جایی که کفپوش‌ها از مواد ترکیبی ساخته شده‌اند، محلهای اتصال با گوشه‌ها باید به گونه‌ای برش بخورند که شکافی وجود نداشته باشد.

#### دستورالعمل ۳.۱.۲ ب - تهویه هوا

۱. سامانه تهویه هوا در اتاقهای خواب و غذا خوری‌ها باید به نحوی کنترل شود که هوا را در شرایط قابل قبولی حفظ کرده و گردش کافی هوا در تمامی شرایط هوایی و اقلیمی را تضمین نماید.
۲. سامانه‌های تهویه هوا، چه به صورت سامانه مرکزی یا واحد جداگانه، باید به گونه‌ای طراحی شود تا :  
الف: هوا را در یک دما و رطوبت نسبی قابل قبولی در مقایسه با شرایط هوایی بیرون نگه داشته، تغییرات هوایی در تمامی فضاهای تهویه هوا را تضمین نماید و همچنین ویژگی‌های خاص فعالیت در دریا را مدنظر قرار داده و سر و صدا یا ارتعاش بیش از اندازه‌ای 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 می‌نمایند و شرایط ایجاب می‌نماید، برق لازم برای فعالیت دستگاههای تهویه هوا و دیگر وسایل کمکی تهویه که به موجب بندهای پیشین این دستورالعمل لازم است، باید در تمامی اوقات در دسترس باشد. با این حال، لازم نیست که این برق مورد نیاز از طریق یک منبع اضطراری تأمین شود.

#### دستورالعمل ۳.۱.۳ ب - گرمایش

۱. سامانه گرمایش محل اقامت دریانوردان باید در تمامی اوقاتی که دریانوردان بر روی کشتی کار یا زندگی می کنند و نیز شرایطی که استفاده از آن لازم می باشد، کار کند.
۲. در تمامی کشتیهایی که سامانه گرمایش لازم است، گرما باید به وسیله بخار، آب داغ، هوای گرم، 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 شود و در جایی که ضرورت دارد، به گونه ای محافظت شود که از خطر آتش سوزی و عدم آسایش ساکنین جلوگیری شود.

#### دستورالعمل ۳.۱.۴ ب - روشنایی

۱. در تمامی کشتیهای باید برای محل اقامت دریانوردان نور الکتریکی فراهم شود. اگر دو منبع مستقل الکتریکی برای روشنایی وجود نداشته باشد، نور اضافی را باید از طریق لامپها یا لوازم روشنایی که به نحو مطلوبی متناسب با وضعیت اضطراری ساخته شده اند، تأمین کرد.
۲. در اتاقهای خواب، یک لامپ مطالعه الکتریکی باید در بالای هر تخت خواب نصب شود.
۳. استانداردهای مناسب برای روشنایی طبیعی و مصنوعی باید توسط مقام صلاحیتدار تعیین شود.

#### دستورالعمل ۳.۱.۵ ب - اتاقهای خواب

۱. ترتیب قرار گرفتن تخت بر روی کشتی باید به گونه ای 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، اتاقهای خواب باید به گونه ای طراحی و تجهیز شوند که دارای حمام اختصاصی، شامل توالت، باشد به طوری که راحتی و آسایش قابل قبولی را برای ساکنان آن فراهم و تسهیل نظم و ترتیب را تأمین نماید.

۳. تا جایی که امکان دارد، اتاقهای خواب دریاوردان باید به گونه‌ای قرار گیرد که جدا از دیده‌بانها باشد و دریاوردانی که در طول روز کار می‌کنند، با دیده‌بانها هم اتاقی نباشند.
۴. در حالتی که دریاوردان وظیفه درجه‌داران را انجام می‌دهند، نباید بیش از دو نفر در یک اتاق خواب قرار گیرند.
۵. هنگامی که امکان‌پذیر می‌باشد، باید توجه لازم در قبال افسر دوم مهندسی کشتی در خصوص تأمین مزیت موضوع جزء (ز) بند (۹) استاندارد ۱.۳د الف، مدنظر قرار گیرد.
۶. فضایی که قفسه‌ها، تخت‌خوابها، کسوها و صندلیها اشغال می‌کند باید در اندازه‌گیری مساحت کف اتاق منظور شود. فضاهای کوچک و نامنظم که به‌طور مؤثر فضایی را برای حرکت آزاد اضافه نمی‌نماید و نمی‌توان از آنها برای استقرار اثاثیه استفاده نمود، باید مستثنی شود.
۷. تخت‌خوابها نباید در بیش از دو ردیف قرار گیرد. در حالتی که تخت‌خوابها در امتداد کنار کشتی جای گرفته است، باید فقط یک ردیف تخت‌خواب در جایی که یک چراغ کوچک در بالای تخت خواب تعبیه شده، وجود داشته باشد.
۸. تخت‌خواب پایینی در تخت‌خوابهای دو طبقه باید حداقل سی سانتیمتر بالاتر از کف اتاق باشد. تخت خواب بالایی باید تقریباً در وسط فاصله بین تخت‌خواب پایینی و سقف اتاق باشد.
۹. چهارچوب تخت و پوشش آن، باید از جنس مواد مورد تأیید، محکم و صافی تهیه شود که احتمال پوسیدگی یا رشد حشرات موذی در آن نباشد.
۱۰. اگر از چهارچوب‌های لوله‌ای برای ساخت تخت‌خوابها استفاده شده باشد، باید به‌طور کامل بسته شده و بدون منفذ باشد تا حشرات موذی به آن نفوذ نکنند.
۱۱. هر تخت خواب باید دارای یک تشک راحت با کف هموار، شامل یک بستر فنری یا تشک فنری، باشد و مواد به‌کار رفته باید از جنس مواد قابل قبول بوده و مانع نفوذ حشرات موذی شود.
۱۲. هنگامی که یک تخت‌خواب در بالای تخت‌خواب دیگر قرار می‌گیرد، باید یک سطح ضد گرد و غبار در زیر تشک یا فنر تخت‌خواب بالایی قرار گیرد.
۱۳. مبلمان باید از جنس مواد محکم و صاف بوده و قابلیت پوسیدگی یا زنگ‌زدگی نداشته باشد.
۱۴. اتاقهای خواب باید دارای پرده یا چیزی شبیه آن برای جلوگیری از نورهای جانبی باشد.
۱۵. اتاقهای خواب باید دارای آئینه، قفسه‌های کوچک برای لوازم آرایش، یک تاقچه کتاب و تعداد کافی قلاب لباس باشد.

## دستورالعمل ۳.۱.۶ ب - سالنهای غذاخوری

۱. امکانات سالن غذاخوری می تواند به صورت مشترک یا مجزا باشد. تصمیم در خصوص این موضوع باید پس از مشورت با نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی و مشروط به تأیید مقام صلاحیتدار، اتخاذ شود. برای انجام این کار، باید عواملی نظیر اندازه کشتی و نیازهای متفاوت فرهنگی، مذهبی و اجتماعی دریانوردان در نظر گرفته شود.

۲. در جایی که امکانات مجزای سالن غذاخوری برای دریانوردان فراهم شده است، باید سالنهای غذاخوری مجزا برای افراد زیر نیز تأمین شود :

الف) فرمانده کشتی و افسران؛ و

ب) درجه داران و دریانوردان دیگر.

۳. در کشتیهایی غیر از کشتیهای مسافری، مساحت کف سالنهای غذاخوری نباید کمتر از یک و نیم متر مکعب برای نشستن هر نفر باشد.

۴. در تمامی کشتیها، سالنهای غذاخوری باید مجهز به میزها و صندلیهای مناسب، ثابت یا متحرک بوده و به اندازه کافی برای اقامت بیشترین تعداد دریانوردانی باشد که احتمالاً در هر مقطع زمانی از آنها استفاده می نمایند.

۵. موارد زیر باید در تمامی اوقات هنگامی که دریانوردان بر روی کشتی می باشند، در دسترس باشد :

الف) یک یخچال که باید در جای مناسبی قرار داده شود و ظرفیت آن برای تعداد افرادی که از سالن یا سالنهای غذاخوری استفاده می نمایند، مناسب باشد؛

ب) تأسیسات مربوط به تهیه نوشیدنی های گرم؛ و

پ) تأسیسات آب سرد.

۶. در مواردی که آبدارخانه ها به سالنهای غذاخوری راه ندارند، باید قفسه های کافی برای وسایل و ظروف غذاخوری و امکانات مناسب برای شست و شوی آنها تدارک دیده شود.

۷. سطوح میزها و صندلیها باید از جنس مواد ضد رطوبت باشد.

## دستورالعمل ۳.۱.۷ ب - سرویس‌های بهداشتی

۱. دستشویی‌ها و وان‌های حمام باید در اندازه مناسب و از مواد مورد تأیید بوده و دارای سطحی صاف باشد که قابلیت ترک خوردن، پوسته پوسته شدن و پوسیدگی نداشته باشد.

۲. تمامی توالت‌ها باید بر اساس یک الگوی مورد تأیید دارای مخزن بزرگ آب یا ابزارهای مناسب دیگر برای این منظور، نظیر هوا، باشد که در تمامی اوقات در دسترس بوده و به‌طور مستقل قابل کنترل باشد.

۳. سرویس‌های بهداشتی در نظر گرفته شده برای استفاده بیش از یک نفر، باید منطبق با شرایط زیر باشد :

الف) کفها باید از جنس مواد مورد تأیید بادوام و ضد رطوبت بوده و به‌طور مناسب زهکشی شود؛

ب) دیوارها باید از جنس فولاد یا مواد مورد تأیید دیگر بوده و تا ارتفاع حداقل بیست و سه سانتیمتر از سطح، ضد آب باشد؛

پ) محل سرویس‌های بهداشتی باید به اندازه کافی روشن، گرم و تهویه شده باشد؛

ت) توالت‌ها باید در وضع و موقعیت مناسب و مجزا از اتاقهای خواب و حمام‌ها باشد و به اتاقهای خواب یا به راهرو بین آنها به‌طور مستقیم راه نداشته باشد. در شرایطی که توالت بین دو اتاق خواب با حداکثر چهار نفر قرار دارد، این الزام اعمال نمی‌شود.

ث) زمانی که در یک قسمت بیش از دو توالت قرار دارد، باید به نحو مناسبی از یکدیگر جدا شود که جنبه خصوصی آنها حفظ شود.

۴. امکانات لباسشویی فراهم شده برای دریانوردان باید شامل موارد زیر باشد :

الف) ماشین‌های لباسشویی؛

ب) ماشین‌های خشک‌کن یا اتاقهای خشک‌کن گرم و تهویه شده؛ و

پ) اتو و میز اتو و موارد مشابه آنها.

## دستورالعمل ۳.۱.۸ ب: خدمات بیمارستانی



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

#### دستورالعمل ۳.۱.۹ ب - امکانات دیگر

درجایی که امکانات مجزایی برای کارکنان بخش موتورخانه جهت تعویض لباسها فراهم شده است، این امکانات باید شامل موارد زیر باشد :

الف) خارج از محدوده ماشین‌آلات 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 ۳.۱.۱۰ ب - لوازم تخت خواب، ظروف غذاخوری و شرایط دیگر

هر عضو باید اجراء 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 بشقابها، فنجانها و دیگر ظروف غذاخوری باید از مواد مورد تأییدی فراهم شود که به سادگی تمیز شود؛ و

پ) حوله، صابون و دستمال توالت برای تمامی دریانوردان باید توسط مالک کشتی تأمین شود.

دستورالعمل ۳.۱.۱۱ ب - امکانات تفریحی، ارسال نامه و ترتیبات ملاقات در کشتی

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

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

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

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

الف) یک اتاق برای کشیدن سیگار؛

ب) تماشای تلویزیون و دریافت برنامه های رادیویی؛

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

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

ث) در جایی که امکان دارد، امکاناتی برای شنا؛

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

چ) امکاناتی برای صنایع دستی تفریحی؛

ح) تجهیزات الکترونیکی نظیر رادیو، تلویزیون، ویدئو، 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 جایی که امکان داشته باشد، و دریافت هزینه مناسب در قبال استفاده از این خدمات.

۵. هرگونه تلاشی باید صورت گیرد تا تضمین نماید که ارسال نامه دریانوردان تا حد ممکن سریع و مطمئن انجام می‌شود.

۶. طبق قوانین یا مقررات ملی یا بین‌المللی، باید اقدامات لازم به عمل آید تا هر زمان که امکان داشت و عملی بود، به دریانوردان فوری این اجازه داده شود هنگامی که کشتی آنها در بندر پهلو گرفته است، همسران، بستگان و دوستان خود را به عنوان میهمان ملاقات نمایند. این اقدامات باید تدابیر امنیتی لازم را تأمین نماید.

۷. توجه لازم نسبت به امکان اجازه به دریانوردان جهت همراه داشتن همسرانشان در برخی سفرهای خاص، در صورت امکان و عملی بودن این کار، باید مدنظر قرار گیرد. همسران مزبور باید بیمه مناسبی که حوادث و بیماری را پوشش می‌دهد به همراه داشته باشند، مالکان کشتی هرگونه مساعدتی را به دریانورد برای اعتبار بخشیدن به بیمه به عمل خواهند آورد.

#### دستورالعمل ۳.۱.۱۲ ب - جلوگیری از سر و صدا و ارتعاش

۱. محل اقامت و امکانات تفریحی و تهیه غذا باید تا آنجایی که امکان دارد دور از موتورها، اتاقهای سکان، جرثقیل‌های کابلی عرشه، تجهیزات ارتعاش، گرمایش و تهویه هوا و نیز دیگر ماشین‌آلات و دستگاههای پرسر و صدا، قرار گیرد.

۲. در ساخت و تکمیل دیوارها، سقف‌های کاذب و طبقات میان فضاهای تولیدکننده صدا، باید از عایق‌های صوتی یا دیگر مواد مناسب صداگیر، همانند درهای عایق‌بندی شده نسبت به سر و صدا برای محوطه ماشین‌آلات، استفاده شود.

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

۴. محدودیتها برای سطوح سر و صدا در محیطهای کار و زندگی باید طبق دستورالعملهای بین‌المللی سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص سطوح قرارگرفتن در معرض صدا، شامل آنهایی که در

قانون اجرائی تحت عنوان «عوامل مربوط به محیط کاری در کارگاهها، ۲۰۰۱ میلادی (۱۳۸۰ ه.ش)» مورد اشاره قرار گرفته‌اند، باشد و در جایی که امکان دارد، باید حمایت ویژه توصیه شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی، همراه با هر گونه اصلاحیه و اسناد تکمیلی بعدی درخصوص سطوح قابل قبول سر و صدا بر روی کشتیها، مدنظر قرار گیرد. نسخه‌ای از اسناد قابل اجراء به زبان انگلیسی یا زبان کاری کشتی باید در کشتی حمل گردد و در دسترس دریانوردان قرار گیرد.

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

#### مقرر ۳.۲- غذا و تهیه غذا

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

۱. هر عضو باید تضمین نماید که کشتیهای حامل پرچم آن، آب آشامیدنی و غذای با کیفیت مناسب و ارزش غذایی بالایی را ارائه می‌نماید که از لحاظ کمیت به‌طور کافی الزامات کشتی را پوشش داده و تفاوت‌های فرهنگی و مذهبی را نیز مدنظر قرار می‌دهد.
۲. دریانوردان شاغل بر روی کشتی باید در طول دوران اشتغال خود از غذای رایگان بهره‌مند شوند.
۳. دریانوردانی که به عنوان آشپز کشتی با مسئولیت تهیه غذا، استخدام شده‌اند باید آموزش لازم را سپری و صلاحیت کافی را برای احراز این جایگاه داشته باشند.

#### استاندارد ۳.۲ الف - غذا و تهیه غذا

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

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

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

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

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

۴. الزامات مربوط به بند (۳) این استاندارد باید شامل یک دوره آموزش تکمیلی باشد که توسط مقام صلاحیتدار تأیید یا تعیین شده است و در برگیرنده آشپزی عملی، بهداشت فردی و غذایی، ذخیره سازی غذا، کنترل موجودی و حفاظت محیطی و ایمنی و بهداشت تهیه غذا باشد.

۵. در کشتیهایی که با تعداد نیروی انسانی کمتر از ده نفر فعالیت می‌کنند، به دلیل تعداد خدمه یا نوع تجارت، ممکن است از جانب مقام صلاحیتدار ملزم به همراه داشتن یک آشپز کاملاً واجد شرایط نشوند. هر شخصی که در آشپزخانه وظیفه تهیه غذا را برعهده دارد، باید آموزش دیده باشد یا در 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 این که 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؛ و  
پ) آشپزخانه و دیگر تجهیزات مربوط به تهیه و ارائه وعده‌های غذایی.

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

دستورالعمل ۳.۲ ب - غذا و تهیه غذا

دستورالعمل ۳.۲.۱ ب - بازرسی، آموزش، تحقیق و انتشار

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

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

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

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

دستورالعمل ۳.۲.۲ ب - آشپزهای کشتی

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

الف) حداقل مدت زمانی را که توسط مقام صلاحیتدار برای خدمت در دریا تعیین شده است، سپری کرده باشند. این زمان می تواند با توجه به تجربیات یا صلاحیت های مرتبط کنونی، مورد محاسبه قرار گیرد.

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

۲. آزمون تعیین شده می تواند به طور مستقیم توسط مقام صلاحیتدار، با توجه به وظیفه نظارتی آن، یا توسط

یک آموزشگاه مورد تأیید برای آموزش آshipها، انجام شده و گواهینامه مربوط صادر گردد.

۳. مقام صلاحیتدار باید در صورت اقتضاء در خصوص شناسایی گواهینامه های مربوط به صلاحیت

آshipهای کشتی، صادره توسط دیگر اعضای که این مقاله نامه یا مقاله نامه آshipهای کشتی مصوب

۱۹۴۶ میلادی (۱۳۲۵ هـ.ش) (شماره ۶۹) را تصویب کرده اند یا نهاد مورد تأیید دیگر، اقدامات لازم را

انجام دهد.

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

مقرره ۴.۱ - مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل

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

۱. هر عضو باید تضمین نماید که تمامی دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، از طریق

اتخاذ تدابیر مناسب برای حمایت از بهداشت آنها تحت پوشش قرار گرفته و در هنگام کار بر روی

کشتی، دسترسی کافی و فوری به مراقبت درمانی را دارا می باشند.

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

شود.

۳. هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای داخل قلمرو آن که نیاز فوری به

مراقبت درمانی دارند، امکان دسترسی به امکانات درمانی در ساحل به آنها داده می شود.

۴. شرایط مورد نیاز برای حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی روی کشتی که در این مجموعه قوانین تنظیم

شده است، شامل اقداماتی برای تأمین حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی دریانوردان به گونه ای است

که تا حد امکان با امکانات در دسترس کارگران شاغل در ساحل به طور کلی قابل مقایسه باشد.

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

الف) اجراء هرگونه مقررات عمومی برای دریانوردان درخصوص مراقبت درمانی و حمایت بهداشتی حرفه‌ای مرتبط با وظایف آنها و نیز مقررات ویژه مرتبط با کار بر روی کشتی را تضمین می‌نمایند؛  
ب) تأمین حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی برای دریانوردان را به گونه‌ای که تا حد امکان با امکانات در دسترس کارگران شاغل در ساحل به طور کلی قابل مقایسه می‌باشد، تضمین می‌نمایند، از جمله دسترسی فوری به داروهای ضروری، امکانات و تجهیزات درمانی برای تشخیص و درمان بیماری و نیز برای تهیه گزارش و اطلاعات درمانی؛

پ) در جایی که امکان دارد این حق را به دریانوردان می‌دهند که در بنادر محل توقف، بدون تأخیر به پزشک یا دندانپزشک مراجعه نمایند؛

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

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

۲. مقام صلاحیتدار باید فرم گزارش پزشکی استاندارد را برای استفاده فرماندهان کشتی و پرسنل پزشکی مربوط در روی کشتی و ساحل، تهیه نماید. این فرم هنگامی که تکمیل شد باید به صورت محرمانه حفظ شده و تنها برای تسهیل درمان دریانوردان مورد استفاده قرار گیرد.

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



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

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

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

پ) کشتیهایی که فاقد یک پزشک می‌باشند باید حداقل یک دریانورد بر روی کشتی داشته باشند که مسؤول مراقبت درمانی و اداره امور داروها به عنوان بخشی از وظایف دائم خود باشد، یا این که حداقل دارای یک دریانورد بر روی کشتی باشند که صلاحیت لازم را برای ارائه کمک‌های اولیه پزشکی داشته باشد. افراد مسؤول مراقبت درمانی بر روی کشتی که پزشک نیستند، باید طبق الزامات مندرج در مقاله‌نامه بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هـ.ش)، به گونه‌ای مناسب آموزش لازم را سپری کرده باشند. دریانوردانی که مسؤولیت ارائه کمک‌های اولیه را برعهده دارند، باید طبق الزامات مندرج 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 ماهواره‌ای با کشتی، از جمله مشاوره با پزشک متخصص، در تمامی ساعات شبانه روز امکان‌پذیر می‌باشد. مشاوره پزشکی، از جمله انتقال پیام‌های پزشکی از طریق ارتباط رادیویی و ماهواره‌ای بین یک کشتی و افرادی که در ساحل مشورت را ارائه می‌نمایند، باید برای تمامی کشتیها صرف‌نظر از این که حامل پرچم چه کشوری می‌باشد، به صورت رایگان باشد.

## دستورالعمل ۴.۱ ب - مراقبت درمانی بر روی کشتی و ساحل

### دستورالعمل ۴.۱.۱ ب - شرایط مراقبت درمانی

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

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

ب) تمامی کشتیهای دیگر باید حداقل یک دریانوردی که آموزش لازم در زمینه مراقبت درمانی را طبق مقاله‌نامه بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و مراقبت از دریانوردان سپری کرده، از جمله آموزش عملی و آموزش فنون نجات‌بخش نظیر درمان ویریدی، همراه داشته باشند که بر مبنای این آموزش قادر باشد به طور مؤثری در برنامه‌های هماهنگ امداد پزشکی برای کشتیها در دریا شرکت نموده و در طی مدتی که بیماران یا آسیب دیدگان ممکن است در کشتی به سر ببرند، مراقبت درمانی استاندارد و رضایت بخشی را از آنان به عمل آورد.

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

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

۴. داروخانه کشتی و محتویات آن، همراه با تجهیزات پزشکی و راهنمای پزشکی موجود در کشتی باید به طور مناسبی نگهداری شده و توسط افراد مسؤلی که مقام صلاحیتدار تعیین می‌نماید، در فواصل

زمانی منظم که بیشتر از دوازده ماه نمی‌باشد، مورد بازرسی قرار گرفته و تضمین نماید که برچسب‌ها، تاریخ‌های انقضاء و شرایط نگهداری تمامی داروها و طریقه مصرف آنها مورد بازرسی قرار گرفته و تمامی تجهیزات آن گونه که انتظار می‌رود، عمل می‌نماید. برای تأیید یا تجدیدنظر در راهنمای پزشکی کشتی که در سطح ملی مورد استفاده قرار می‌گیرد، مقام صلاحیت‌دار باید توصیه‌های بین‌المللی موجود در این زمینه، شامل آخرین ویراست «راهنمای بین‌المللی پزشکی برای کشتی‌ها» و راهنماهای دیگر موضوع بند (۲) این دستورالعمل را مدنظر قرار دهد.

۵. در جایی که یک محموله به عنوان خطرناک طبقه‌بندی شده است، ولی در آخرین ویراست «راهنمای کمک‌های اولیه پزشکی برای استفاده در حوادث ناشی از محموله‌های خطرناک» وجود ندارد، اطلاعات ضروری مربوط به نوع مواد، خطرات موجود، تجهیزات حفاظت فردی مورد نیاز، روشهای پزشکی مرتبط و پادزهرهای مشخص، باید در دسترس دریانوردان باشد. هنگام حمل محموله‌های خطرناک، پادزهرهای مشخص و تجهیزات حفاظت فردی باید در کشتی موجود باشد. این اطلاعات باید با برنامه‌ها و سیاست‌های کشتی در خصوص ایمنی و بهداشت حرفه‌ای مندرج در مقرر (۳.۴) و نیز مفاد مربوط در این مجموعه قوانین، ادغام شود.

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

#### دستورالعمل ۴.۱.۲ ب - فرم گزارش پزشکی

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

### دستورالعمل ۴.۱.۳ ب - مراقبت درمانی در ساحل

۱. امکانات پزشکی مستقر در ساحل برای درمان دریانوردان باید برای انجام مقاصد مورد نظر کافی باشد. پزشکان، دندانپزشکان و دیگر پرسنل پزشکی، باید به نحو مناسبی صلاحیت لازم را احراز کرده باشند.
۲. تدابیر لازم باید انجام گیرد تا تضمین نماید که دریانوردان در هنگام توقف در بندر به موارد زیر دسترسی دارند:

الف) درمان سرپایی برای بیماری و آسیب دیدگی؛

ب) بستری شدن در بیمارستان در مواقع لزوم؛ و

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

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

### دستورالعمل ۴.۱.۴ ب - امداد پزشکی به کشتیهای دیگر و همکاری بین‌المللی

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

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

ب) استفاده بهینه از تمامی کشتیهایی که دارای پزشک می‌باشند و نیز کشتیهای مستقر در دریا که می‌توانند امکانات بیمارستانی و عملیات نجات را تأمین نمایند؛

پ) تهیه و حفظ فهرست بین‌المللی از پزشکان و امکانات مراقبت درمانی موجود در سراسر دنیا که مراقبت‌های درمانی فوری را برای دریانوردان تأمین می‌نماید؛

ت) پیاده کردن دریانوردان در ساحل به منظور مداوای فوری؛

ث) بازگرداندن دریانوردانی که در خارج بستری شده‌اند به وطن به محض امکان‌پذیر بودن آن، طبق نظر پزشکان مسؤول در این امر که میل و نیاز دریانوردان را نیز مدنظر قرار می‌دهند؛

ج) تدارک کمک‌های شخصی برای دریانوردان در طول دوران بازگرداندن آنها به وطن، طبق نظر پزشکان مسؤول در این امر که میل و نیاز دریانوردان را نیز مدنظر قرار می‌دهند؛

چ) تلاش جهت ایجاد مراکز بهداشتی برای دریانوردان که وظایف زیر را بر عهده خواهند داشت :

۱) انجام تحقیقات در خصوص وضعیت بهداشتی، درمان پزشکی و مراقبت درمانی پیشگیرانه برای دریانوردان؛ و

۲) تربیت کارکنان خدمات بهداشتی و پزشکی برای طب دریایی.

ح) گردآوری و ارزیابی آمارهای مربوط به حوادث ناشی از کار، بیماری‌ها و مرگ و میر دریانوردان و نیز ادغام و هماهنگ نمودن آنها در نظام ملی آمارهای مربوط به حوادث ناشی از کار و بیماری‌های مربوط به گروه‌های دیگر کارگران؛

خ) سازماندهی مبادلات بین‌المللی در خصوص اطلاعات فنی، پرسنل و مواد آموزشی، همراه با دوره‌های آموزشی، هم‌اندیشی‌ها (سمینارها) و گروه‌های کاری بین‌المللی؛

د) تأمین خدمات ویژه پزشکی و بهداشتی درمانی و پیشگیرانه برای تمامی دریانوردان در بندر، یا فراهم نمودن خدمات توانبخشی، پزشکی و بهداشتی عمومی برای آنان؛

ذ) تدارک بازگرداندن پیکر یا خاکستر دریانوردانی که فوت نموده‌اند به وطن به محض امکان‌پذیر بودن آن، طبق نظر بازماندگان نزدیک آنها.

۲. همکاری بین‌المللی در زمینه حمایت بهداشتی و مراقبت درمانی برای دریانوردان، باید بر مبنای موافقتنامه‌های دو جانبه یا چند جانبه یا تبادل نظر میان اعضاء انجام گیرد.

#### دستور العمل ۴.۱.۵ ب افراد تحت تکفل دریانورد

هر عضو باید تا زمان توسعه خدمات مراقبت درمانی که در حیطه شمول خود، دربردارنده 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 - مسؤولیت مالکین کشتی

هدف: تضمین این که دریانوردان در قبال پیامدهای مالی ناشی از بیماری، آسیب‌دیدگی 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، آسیب‌دیدگی 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، هرگونه راه‌های قانونی دیگری که دریانورد می‌تواند به آنها متوسل شود را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

#### استاندارد ۴.۲ الف - مسؤولیت مالکین کشتی

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

الف) مالکین کشتی باید مسؤولیت کلیه هزینه‌های دریانوردان شاغل بر روی کشتی خود را در خصوص بیماری و آسیب‌دیدگی که بین تاریخ آغاز به کار و تاریخ مربوط به بازگرداندن آنها به وطن یا ناشی از اشتغال آنها بین

آن تاریخ‌ها می‌باشد، تقبل نمایند.

ب) مالکین کشتی باید تأمین مالی لازم به منظور تضمین پرداخت غرامت در مواقع بروز مرگ یا از کارافتادگی بلندمدت دریانوردان به علت اتفاق، بیماری یا آسیب‌دیدگی حرفه‌ای را همان گونه که در قوانین ملی، قرارداد کار دریانوردان یا توافقاتی جمعی مورد اشاره قرار گرفته است، فراهم نمایند.

پ) مالکین کشتی باید مسئولیت پرداخت هزینه‌های مراقبت درمانی، شامل درمان پزشکی و تأمین داروهای مورد نیاز و وسایل درمانی و نیز غذا و جای خواب دریانورد بیمار یا آسیب‌دیده 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 هزینه‌های مربوط به خاک سپاری را در صورت وقوع مرگ بر روی کشتی یا ساحل در حین انجام وظیفه، تقبل نمایند.

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

۳. در صورتی که بیماری یا آسیب‌دیدگی منجر به ناتوانی در انجام کار شود، صاحب کشتی باید مسئولیت‌های زیر را تقبل نماید :

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

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

۴. قوانین یا مقررات ملی می‌تواند 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 شانزده هفته از زمان آسیب‌دیدگی یا شروع بیماری باشد، محدود کند.

۵. قوانین یا مقررات ملی می‌تواند مسئولیت مالک کشتی را در موارد زیر مستثنی نماید :

الف) مصدومیتی که ناشی از خدمت در کشتی نمی‌باشد؛

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

پ) ناتوانی یا بیماری که عمداً در هنگام عقد قرارداد کار پنهان نگهداشته شده است.

۶. قوانین یا مقررات ملی می‌تواند مالک کشتی را از مسئولیت پرداخت هزینه مراقبت درمانی و نیز هزینه‌های تدفین و غذا و جای خواب دریانورد در صورتی که مقامات دولتی چنین هزینه‌هایی را تقبل نموده باشند، معاف نماید.

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

#### دستورالعمل ۴.۲ ب - مسئولیت مالکین کشتی

۱. پرداخت کامل دستمزد موضوع جزء (الف) بند (۳) استاندارد ۴.۲ الف، می‌تواند به استثناء پاداش‌ها باشد.

۲. قوانین یا مقررات ملی می‌تواند 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 می‌نماید، مسئولیت مالک کشتی برای پرداخت هزینه‌های دریانورد بیمار یا مصدوم، خاتمه می‌یابد.

۳. قوانین یا مقررات ملی می‌تواند تصریح نماید که هزینه‌های پرداخت تدفین توسط مالک کشتی، در شرایطی که این هزینه‌ها با توجه به قوانین و مقررات مربوط به بیمه اجتماعی یا غرامت کارگران قابل پرداخت می‌باشد، باید توسط مؤسسه بیمه به مالک کشتی بازپرداخت شود.

#### مقرر ۴.۳ - حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

هدف: تضمین این که محیط کار دریانوردان بر روی کشتی، ایمنی و بهداشت حرفه‌ای را ارتقاء می‌دهد.

۱. هر کشور باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم آن دارای حمایت بهداشتی حرفه‌ای می‌باشند و در یک محیط بهداشتی و ایمن، بر روی کشتی کار و زندگی کرده و آموزش لازم را سپری می‌نمایند.



۲. هر عضو پس از مشورت با سازمانهای نماینده دریانوردان و مالکین کشتی، باید دستورالعمل‌های ملی را برای مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند، توسعه و ترویج نماید و استانداردها، دستورالعمل‌ها و مجموعه قوانین حاکم را که از جانب سازمانهای بین‌المللی، دستگاههای اجرائی ملی و سازمانهای صنعت دریایی توصیه شده است، مدنظر قرار دهد.

۳. هر عضو باید قوانین و مقررات و تدابیر دیگری را تصویب نماید که به موضوعات تعیین شده در این مجموعه با در نظر گرفتن اسناد مرتبط بین‌المللی می‌پردازد و استانداردهایی را برای حمایت ایمنی و بهداشتی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث بر روی کشتیهایی که حامل پرچم آن هستند، تنظیم می‌نماید.

استاندارد ۴.۳ الف - حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

۱. قوانین و مقررات و تدابیر دیگری که طبق بند (۳) مقرر ۳.۴، مورد تصویب قرار می‌گیرد، باید شامل موارد زیر باشد:

الف) تصویب و نیز ارتقاء و اجراء مؤثر برنامه‌ها و سیاست‌های ایمنی و بهداشتی حرفه‌ای بر روی کشتیهایی که حامل پرچم عضو مربوط می‌باشد، از جمله ارزیابی خطر همراه با آموزش و تعلیم دریانوردان؛  
ب) اقدامات احتیاطی مناسب به منظور پیشگیری از مصدومیتها، بیماریها و حوادث حرفه‌ای روی کشتی، شامل اتخاذ تدابیری مناسب برای کاهش و جلوگیری از خطرات ناشی از قرار گرفتن در معرض سطوح مضر عوامل محیطی و شیمیایی، و نیز خطر بیماری یا مصدومیتی که ممکن است ناشی از به‌کارگیری تجهیزات و ماشین‌آلات روی کشتیها باشد؛

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

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

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

الف) اسناد بین‌المللی مرتبط با حمایت ایمنی و بهداشتی حرفه‌ای را در کل و با خطرات مشخص،

مدنظر قرار داده و به تمامی موضوعات مربوط دیگر در خصوص جلوگیری از بیماریها، مصدومیتها و حوادث حرفه‌ای که ممکن است در زمینه کار دریانوردان قابل اجرا باشد، به ویژه آنهایی که در کار دریایی مشخص شده‌اند، پردازد.

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

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

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

۳. قوانین و مقررات و تدابیر دیگر موضوع بند (۳) مقرر ۴.۳، باید به صورت منظم با مشورت نمایندگان سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، مورد بررسی قرار گرفته و در صورت لزوم، با توجه به تغییرات صورت گرفته در تحقیقات و فناوری به منظور تسهیل بهبود مستمر در برنامه‌ها و سیاستهای ایمنی و بهداشت حرفه‌ای، مورد تجدیدنظر قرار گیرد و یک محیط کاری امن را برای دریانوردان شاغل بر روی کشتیهای حامل پرچم عضو مربوط، فراهم نماید.

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

۵. مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که :

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

ب) آمارهای جامعی از چنین حوادث و بیماری‌هایی ثبت، تحلیل و انتشار یافته و در جای مناسب، از طریق تحقیق در گرایش‌های کلی و نیز خطرات تعیین شده، پیگیری‌های لازم انجام شود؛ و  
پ) حوادث ناشی از کار مورد رسیدگی قرار گرفته اند.

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

۷. مقام صلاحیتدار باید از طریق اتخاذ تدابیر مناسب در خصوص جلب توجه تمامی دریانوردان نسبت به اطلاعات مربوط به خطرات خاص روی کشتیها، به عنوان مثال از طریق نصب اطلاعیه‌های 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 حرفه‌ای، به اطلاعات آماری مربوط به کشتیهای خود و نیز آمار کلی تهیه شده توسط مقام صلاحیتدار، رجوع می‌نمایند.

دستورالعمل ۴.۳ ب - حمایت ایمنی و بهداشتی و پیشگیری از حوادث

دستورالعمل ۴.۳.۱ ب - مفاد مربوط به بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار

۱. مفاد مقرر به موجب استاندارد ۴.۳ الف، باید اصول کاری سازمان بین‌المللی کار تحت عنوان «پیشگیری از حوادث بر روی کشتی در دریا و بندر» مصوب ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵ هـ.ش) و نسخه‌های بعدی و دیگر استانداردهای مربوط سازمان بین‌المللی کار و اصول کاری، دستورالعملها و استانداردهای بین‌المللی دیگر راجع به حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای را مدنظر قرار دهد، از جمله هرگونه سطوح قرارگرفتن در معرض حوادثی را که ممکن است آنها تعیین نمایند.

۲. مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که دستورالعملهای ملی برای مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای، به‌طور خاص موارد زیر را در برمی‌گیرد:

الف) مفاد کلی و اساسی؛

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

ت) اثرات دمای بسیار بالا یا بسیار پایین در سطوحی از آب که دریانوردان با آن در ارتباط می‌باشند؛  
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، به غیر از موارد موضوع جزءهای (ث) و (ج) فوق در محیط کار و محل

قامت بر روی کشتی، از جمله استعمال دخانیات؛

ح) تداویر ایمنی خاص بر روی و زیر عرشه؛

خ) تجهیزات بارگیری و تخلیه؛

د) جلوگیری از آتش سوزی و اطفاء حریق؛

ذ) لنگرها، زنجیرها و طنابها؛

ر) محموله‌های خطرناک و وزنه تعادل کشتی؛

ز) تجهیزات حفاظت فردی دریانوردان؛

ژ) کار در فضاهاى بسته؛

س) اثرات ذهنی و جسمی خستگی مفرط؛

ش) اثرات اعتیاد به الکل و مواد مخدر؛

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

ض) واکنش در موارد اضطراری و حادثه.

۳. برآورد خطرات و کاهش قرار گرفتن در معرض موضوعات موضوع بند 2)) این دستورالعمل، باید

اثرات جسمی بهداشت حرفه‌ای را مدنظر قرار دهد که شامل جابه‌جایی دستی بارها، سر و صدا و

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

۴. علاوه بر این، مقام صلاحیتدار باید تضمین نماید که موارد مربوط به ایمنی و بهداشت مدنظر قرار گرفته و به ویژه در زمینه‌های زیر رعایت می‌شود :

الف) واکنش در موارد اضطراری و حادثه؛

ب) اثرات اعتیاد به الکل و مواد مخدر؛ و

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

دستورالعمل ۴.۳.۲ ب - قرار گرفتن در معرض سر و صدا

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

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

الف) آموزش دریانوردان در مورد خطرات مربوط به شنوایی و سلامتی آنها که ناشی از 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 سر و صدا؛  
ب) تأمین تجهیزات حفاظت شنوایی مورد تأیید 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 تأسیسات تهیه غذا و نیز موتورخانه و دیگر فضاهای متعلق به ماشین‌آلات. دستورالعمل ۴.۳.۳ 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 اقتضاء با در نظر گرفتن استانداردهای بین‌المللی مرتبط باید با هدف بهبود حمایت از دریانوردان تا حد امکان در برابر اثرات زیانبار ارتعاش، اقدام به بررسی مستمر مشکلات مربوط به ارتعاش بر روی کشتیها نماید.

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

الف) آموزش دریانوردان در مورد خطرات مربوط به سلامتی آنها که ناشی از قرار گرفتن در معرض ارتعاش به مدت طولانی می‌باشد؛

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

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

دستورالعمل ۴.۳.۴ ب - تعهدات مالکین کشتی

۱. هرگونه تعهدی که در خصوص تأمین تجهیزات حفاظتی یا دیگر وسایل پیشگیری از حادثه، برعهده مالک کشتی می‌باشد، باید به طور 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 می‌نماید.

۲. همچنین توجه لازم باید به مواد (۷) و (۱۱) مقاله‌نامه حفاظ ماشین‌آلات مصوب ۱۹۶۳ میلادی (۱۳۴۲ هـ.ش) (شماره ۱۱۹) و مفاد مشابه در توصیه نامه حفاظ ماشین‌آلات مصوب ۱۹۶۳ میلادی (شماره ۱۱۸) معمول گردد که بر مبنای آن، تعهد به تضمین این الزام که ماشین‌آلات مورد استفاده به نحو مطلوبی دارای حفاظ می‌باشند و استفاده از آنها بدون حفاظ مناسب ممنوع است، بر عهده کارفرما می‌باشد. این در حالی است که کارگران متعهد هستند از ماشین‌آلاتی که حفاظ آنها در جای خود قرار ندارند، استفاده نکنند و حفاظهای تأمین شده را نیز از جای خود خارج ننمایند.

دستورالعمل ۴.۳.۵ ب - تهیه گزارش و جمع آوری آمار

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

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

۳. هر عضو برای ثبت حوادث مربوط به دربانوردان، باید توجه مقتضی را نسبت به هرگونه الگو یا نظام بین‌المللی که ممکن است توسط سازمان بین‌المللی کار وضع شده باشد معمول دارد.

دستورالعمل ۴.۳.۶ ب - تحقیقات

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

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

الف) محیط کاری، نظیر سطوح زمین محل کار، چیدمان ماشین‌آلات، راههای ورودی، روشنایی و روشهای کاری؛

ب) وقوع بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار در گروههای سنی مختلف؛

پ) مشکلات خاص جسمانی یا روانی ناشی از شرایط کار بر روی کشتی؛

ت) مشکلات ناشی از فشار روحی بر روی کشتی، به ویژه در نتیجه افزایش حجم کاری؛

ث) مشکلات ناشی و متأثر از پیشرفتهای فنی و تأثیر آنها بر ترکیب خدمه؛ و

ج) مشکلات ناشی از هر گونه قصور انسانی.

دستورالعمل ۴.۳.۷ ب - حمایت ملی و برنامه‌های پیشگیری

۱. برای ایجاد یک مبنای با ثبات جهت ارتقاء حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و نیز پیشگیری از بیماریها، مصدومیتها و حوادث ناشی از کار که ناشی از خطرات خاص کار دریایی می‌باشد، باید تحقیقاتی در خصوص روندهای کلی و خطرات مزبور که آمار نشانگر آن است، انجام شود.

۲. اجراء برنامه‌های مربوط به پیشگیری و حمایت برای ارتقاء ایمنی و بهداشت حرفه‌ای باید به گونه‌ای سازماندهی شود که مقام صلاحیتدار، مالکین کشتیها و دریانوردان یا نمایندگان آنها و نیز نهادهای مناسب دیگر، از جمله از طریق شیوه‌هایی نظیر جلسات تبادل اطلاعات، تهیه دستورالعملهایی بر روی کشتی در خصوص حداکثر سطوح قرار گرفتن در معرض عوامل مضر احتمالی محیط کار و نیز خطرات دیگر یا نتایج حاصله از یک فرآیند نظام‌مند ارزیابی خطر بتوانند نقش فعالی را در آن ایفا نمایند. به‌ویژه، باید کارگروه‌های مشترک ملی یا محلی در خصوص حمایت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث، یا گروه‌های خاص کاری یا کارگروه‌های مستقر بر روی کشتی، ایجاد شود به طوری که سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط در آنها حضور داشته باشند.

۳. در جایی که چنین فعالیتهایی در سطح شرکت انجام می‌گیرد، نمایندگی دریانوردان در هر کارگروه ایمنی بر روی کشتی که مالک کشتی آن را اعزام نموده است، باید مدنظر قرار گیرد.

دستورالعمل ۴.۳.۸ ب - محتوی برنامه‌های پیشگیری و حمایت

۱. توجه لازم باید از جمله نسبت به موارد زیر در خصوص وظایف کارگروه‌ها و نهادهای دیگر موضوع

بند (۲) دستورالعمل ۴.۳.۷ ب، معمول شود :

الف) تهیه دستورالعملها و سیاستهای ملی برای نظامهای مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و نیز برای قوانین،

مقررات و کتابهای راهنمای پیشگیری از حوادث؛



ب) سازماندهی برنامه‌ها و آموزشهای مربوط به ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث؛  
پ) سازماندهی تبلیغات درخصوص ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث، شامل فیلمها، پوسترها،  
اعلامیه‌ها و بروشورها؛

ت) توزیع بروشورها و اطلاعات مربوط به ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث به نحوی که در  
اختیار دریانوردان شاغل بر روی کشتی قرار گیرد.

۲. مفاد یا توصیه‌های مرتبط که توسط سازمان‌ها یا مقامات ملی مربوط یا سازمانهای بین‌المللی تصویب  
شده است، باید توسط افرادی که متون مربوط به حفاظت از بهداشت حرفه‌ای و نیز تدابیر یا رویه‌های  
توصیه‌شده درخصوص پیشگیری از حوادث را تهیه می‌نمایند، مدنظر قرار گیرد.

۳. در تدوین برنامه‌های حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث، هر عضو باید توجه  
مقتضی را نسبت به هرگونه ضوابط حرفه‌ای مربوط به ایمنی و بهداشت دریانوردان که توسط سازمان  
بین‌المللی کار به چاپ رسیده است، معمول نماید.

دستورالعمل ۴.۳.۹ 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 ۴.۳ الف، باید متناسب با تحولات صورت گرفته  
در نوع و اندازه کشتیها و تجهیزات آنها و نیز تغییرات صورت گرفته در عادات نیروی کار، ملیت، زبان  
و ساختار کار بر روی کشتیها، به طور متناوب مورد بازنگری و تجدیدنظر قرار گیرد.  
۲. برای حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث، باید تبلیغات مستمری وجود داشته  
باشد. این تبلیغات می‌تواند به صورتهای زیر انجام شود :

الف) اقلام آموزشی سمعی و بصری، نظیر فیلم، برای استفاده در مراکز آموزش حرفه‌ای دریانوردان و در  
صورت امکان، نمایش بر روی کشتیها؛

ب) نمایش پوسترها بر روی کشتیها؛

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

ت) انجام فعالیتهای خاص با استفاده از تبلیغات رسانه‌ای گوناگون برای آموزش دریانوردان، شامل فعالیتهایی در خصوص شیوه‌های کار ایمن.

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

دستورالعمل ۴.۳.۱۰ ب - آموزش ایمنی و بهداشت دریانوردان جوان

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

۲. به جز در جایی که یک دریانورد جوان به عنوان فردی کاملاً واجد شرایط در یک مهارت مرتبط، مورد تأیید مقام صلاحیتدار قرار می‌گیرد، مقررات باید محدودیتهایی را برای دریانوردان جوانی تعیین نماید که بدون آموزش و نظارت مناسب، انواع خاصی از کارهایی را برعهده گرفته‌اند که دارای خطر بروز حادثه یا اثرات زیان‌بخشی برای سلامتی و رشد جسمی آنها بوده، و یا نیازمند درجه خاصی از بلوغ، تجربه یا مهارت می‌باشد. در تعیین انواع کارهایی که باید توسط مقررات تحت نظارت قرار گیرد، مقام صلاحیتدار باید به‌طور خاص، انجام اقدامات زیر را مدنظر قرار دهد

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

ب) ورود به دیگهای بخار، مخازن و منبعهای آب؛

پ) قرار گرفتن در معرض سطوح مضر ارتعاش یا سر و صدا؛

ت) کار با جرثقیل و دیگر ماشین‌آلات یا ابزارهای برقی، یا فعالیت به عنوان ارسال‌کننده علائم به متصدی چنین تجهیزاتی؛

ث) جابه‌جایی وسایل مهار کشتی یا طنابهای یدک کشتی یا تجهیزات لنگراندازی؛

ج) طناب‌های بادبان و دکل؛

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

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 دستگاه‌های تهیه غذا؛ و

ر) اداره کردن یا قبول مسؤلیت قایق‌های کشتی.

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

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

دستور العمل ۴.۳.۱۱ ب - همکاری بین‌المللی

۱. اعضاء باید تلاش نمایند تا با همکاری یکدیگر و در صورت اقتضاء با کمک سازمانهای بین دولتی و سازمانهای بین‌المللی دیگر، به بالاترین سطح ممکن در خصوص یکپارچگی اقدامات مربوط به ارتقاء حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث، دست یابند.

۲. در توسعه برنامه‌های مربوط به ارتقاء حفاظت از ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث به موجب استاندارد ۳.۴ الف، هر عضو باید توجه مقتضی را نسبت به اصول کاری منتشرشده 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 حرفه‌ای و نیز پیشگیری از حوادث ناشی از کار، توجه کافی را مبذول نمایند. این همکاری می‌تواند به صورت‌های زیر انجام شود:

الف) ترتیبات دوجانبه بهداشتی و نظافتی و نیز استانداردهای معقول رفاهی را برآورده می‌نماید و در عین حال دارای سرویس‌های بهداشتی جداگانه‌ای نیز برای خانم‌ها و آقایان می‌باشد؛  
ب) سروبه یا چندجانبه برای یکپارچگی در استانداردهای مربوط به حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث؛

ب) تبادل اطلاعات در خصوص خطرات خاصی که بر دریانوردان تأثیر می‌گذارد و روش‌های ارتقاء حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث؛

پ) مساعدت در زمینه بازرسی و آزمایش تجهیزات، طبق مقررات ملی دولت صاحب پرچم؛  
ت) همکاری و مشارکت در تهیه و توزیع کتاب‌های راهنما، قواعد و مقررات مربوط به حفاظت از بهداشت و ایمنی حرفه‌ای 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 حرفه‌ای، پیشگیری از حوادث و روشهای کار ایمن.

مقرره ۴.۴ - دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

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

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

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

#### استاندارد ۴.۴ الف - دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

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

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

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

#### دستور العمل ۴.۴ ب - دسترسی به تأسیسات رفاهی مستقر در ساحل

##### دستور العمل ۴.۴.۱ ب - مسؤولیتهای اعضاء

۱. هر عضو باید :

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

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

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

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

۴. 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 تأمین و بهبود خدمات و تأسیسات رفاهی دریانوردان، هم در بندر و هم بر روی کشتیها؛

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

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

ت) سازماندهی هم‌اندیشی‌های (سمینارهای) بین‌المللی در خصوص رفاه دریانوردان در دریا و در بندر.

دستور العمل ۴.۴.۲ ب - خدمات و تأسیسات رفاهی در بنادر

۱. هر عضو باید تأمین آن دسته از خدمات و تأسیسات رفاهی را که مورد نیاز است، در بنادر مناسب کشور خود فراهم یا تضمین نماید.

۲. خدمات و تأسیسات رفاهی باید طبق رویه و شرایط ملی، از طریق یک یا چند مورد از عوامل زیر، تأمین شود :

الف) مقامات دولتی؛

ب) سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط، طبق توافق‌های جمعی یا ترتیبات مورد توافق دیگر؛ و

پ) سازمانهای داوطلب

۳. تأسیسات رفاهی و تفریحی لازم باید در بنادر ایجاد یا توسعه یابد. این تأسیسات باید شامل موارد زیر باشد :

الف) اتاقهای گردهمایی و تفریحی به تعداد لازم؛

ب) تأسیسات ورزشی و تأسیسات فضای باز، شامل تأسیسات مربوط به مسابقات؛

پ) تأسیسات آموزشی؛ و

ت) در صورت اقتضاء امکاناتی برای انجام فرائض مذهبی و نیز برای مشاوره شغلی.

۴. این تأسیسات می‌تواند به گونه‌ای برای دریانوردان فراهم و در دسترس آنها قرار گیرد که طبق تأسیسات مورد نیاز آنها، برای استفاده همگان طراحی شود.

۵. در جایی که تعداد زیادی از دریانوردان با ملیتهای متفاوت نیازمند امکاناتی نظیر هتل، باشگاه و تأسیسات ورزشی در یک بندر خاص می‌باشند، نهادها یا مقامات صلاحیتدار کشورهای موطن و نیز در دولتهای صاحب پرچم همراه با اتحادیه‌های بین‌المللی مربوط، باید به منظور استفاده مشترک از منابع موجود و جلوگیری از دوباره کاری غیر ضروری، با یکدیگر و با نهادها و مقامات صلاحیتدار کشوری که بندر مورد نظر در آن واقع شده است، تبادل نظر و همکاری نمایند.

۶. هتلها و مسافرخانه‌های مناسب در جایی که به آنها نیاز می‌باشد، باید برای دریانوردان در دسترس و فراهم باشد. این مکانها باید دارای امکاناتی برابر با آنچه در هتلها با کیفیت مطلوب دیده می‌شود، بوده و تا حد امکان دارای فضایی مناسب و دور از مجاورت نزدیک به بنادر باشد. این هتلها یا مسافرخانه‌ها باید به گونه‌ای مناسب تحت نظارت قرار گرفته و هزینه‌های دریافتی منطقی باشد و در صورت امکان و لزوم، پیش‌بینی لازم در خصوص اقامت خانواده‌های دریانوردان نیز مدنظر قرار گیرد.

۷. این امکانات اقامتی باید صرف‌نظر 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 شده‌اند، پذیرای تمامی دریانوردان باشد. بدون این که از این اصل تخطی شود، ممکن است در بعضی از بنادر خاص ضروری باشد که انواع گوناگون تأسیساتی فراهم شود که از لحاظ استاندارد دارای شرایط یکسانی بوده، ولی بر اساس نیازها و آداب و رسوم گروههای متفاوت دریانوردان طراحی شده باشد.

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

#### دستور العمل ۴.۴.۳ ب - هیئتهای رفاهی

۱. هیئتهای رفاهی باید در سطوح ملی و منطقه‌ای، در بندر تشکیل شوند. وظایف آنها شامل موارد زیر می‌باشد:

الف) بررسی کفایت تأسیسات رفاهی موجود و نظارت بر نیاز به تأمین تأسیسات بیشتر یا جمع‌آوری تأسیساتی که از آنها استفاده نمی‌شود؛ و

ب) کمک و مشاوره به افرادی که مسئول تأمین تأسیسات رفاهی هستند، و تضمین هماهنگی بین آنها.

۲. هیئتهای 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 هیئتهای رفاهی ملی و منطقه‌ای همکاری داشته باشند.

#### دستور العمل ۴.۴.۴ ب - تأمین مالی تأسیسات رفاهی

۱. طبق عرف و شرایط ملی، باید از طریق یک یا چند مورد از عوامل زیر، حمایت و پشتیبانی مالی لازم در خصوص تأسیسات رفاهی در بندر تأمین شود:

الف) کمکهای بلاعوض از طریق وجوه عمومی؛

ب) وضع مالیات، جریمه و عوارض خاص دیگر بر منابع کشتیرانی؛

پ) کمکهای داوطلبانه از جانب مالکین کشتی، دریانوردان یا سازمانهای متعلق به آنها؛ و

ت) کمکهای داوطلبانه از جانب منابع دیگر.



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

#### دستور العمل ۴.۴.۵ ب - انتشار اطلاعات و تسهیل اقدامات

۱. اطلاعات مربوط به تأسیسات متعلق به عموم مردم در بنادر محل توقف، به ویژه اطلاعات مربوط به حمل و نقل، امور رفاهی، تفریح و سرگرمی، تأسیسات آموزشی، اماکن مذهبی و نیز تأسیساتی که اختصاصاً برای دریانوردان تأمین شده است، باید در میان دریانوردان منتشر شود.
۲. وسایل حمل و نقل کافی با قیمت‌های متعادل، باید در هر زمان مناسبی در اختیار دریانوردان قرار گیرد تا بتوانند از مکان‌های مناسب واقع در بندر، به مناطق شهری دسترسی داشته باشند.
۳. تمامی اقدامات مناسب باید توسط مقامات صلاحیتدار اتخاذ شود تا مالکین کشتیها و دریانوردانی که وارد بندر می‌شوند، اطلاع و آگاهی لازم را نسبت به هرگونه قوانین و آداب و رسوم خاصی که نقض آنها ممکن است آزادی آنها را به خطر اندازد، کسب کرده باشند.
۴. مقام صلاحیتدار باید برای حفاظت از دریانوردان، بنادر و جاده‌های منتهی به آنها را از طریق تأمین روشنایی و تابلوهای راهنمایی مناسب و نیز گشتهای منظم، تجهیز نماید.

#### دستور العمل ۴.۴.۶ 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 مؤثر بین مقامهای کنسولی و مقامات ملی یا محلی.
۲. دریانوردانی که در یک بندر خارجی بازداشت می‌شوند، باید کار آنها فوری از طریق طی مراحل قانونی و با حمایت مناسب کنسولی، مدنظر قرار گیرد.
۳. هر گاه یک دریانورد در قلمرو عضوی بنا بر هر دلیلی بازداشت شود، مقام صلاحیتدار باید در صورت درخواست دریانورد، فوری دولت صاحب پرچم و دولتی که دریانورد تبعه آن می‌باشد را مطلع نماید. مقام صلاحیتدار باید فوری دریانورد را نسبت به داشتن چنین حق درخواستی، مطلع نماید. دولتی که دریانورد تبعه آن می‌باشد، باید فوری بستگان نزدیک دریانورد را در جریان قرار دهد. مقام

صلاحیتدار باید به مقامات کنسولی این دولتها اجازه دهد تا فوری به دریانورد مورد نظر دسترسی داشته و مادامی که دریانورد در بازداشت به سر می‌برد، ملاقاتهای منظمی را با وی داشته باشند.

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

۵. هرگونه تلاشی باید توسط مقامات مسؤول در بندر و بر روی کشتی صورت گیرد تا پس از ورود کشتی به بندر، در اسرع وقت مرخصی ساحلی دریانوردان صادر شود.

#### مقرره ۴.۵ - تأمین اجتماعی

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

۱. هر عضو باید تضمین نماید که تمامی دریانوردان و تا حدی که در قوانین ملی آن پیش‌بینی شده است، افراد تحت تکفل آنها دسترسی به پوشش تأمین اجتماعی را طبق شرایط این مجموعه قوانین، بدون هیچ گونه لطمه‌ای به شرایط مطلوب‌تر موضوع بند (۸) ماده (۱۹) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار دارا می‌باشند.

۲. هر عضو تعهد می‌نماید که طبق شرایط ملی خود، بتدریج اقداماتی را برای دستیابی به پوشش جامع تأمین اجتماعی برای دریانوردان به‌طور جداگانه و از طریق همکاری بین‌المللی، اتخاذ نماید.

۳. هر عضو باید تضمین نماید دریانوردانی که تحت پوشش قوانین تأمین اجتماعی می‌باشند و تا حدی که در قوانین ملی آن پیش‌بینی شده است، افراد تحت تکفل آنها، به همان اندازه‌ای مشمول مزایای پوشش تأمین اجتماعی می‌باشند که کارگران مستقر در ساحل از آن بهره‌مند هستند.

#### استاندارد ۴.۵ الف - تأمین اجتماعی

۱. بخش‌هایی که باید به منظور دستیابی تدریجی به پوشش جامع تأمین اجتماعی، به موجب مقرره ۴.۵ مدنظر 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 ازکارافتادگی و مستمری بازماندگان، تکمیل پوشش تعیین‌شده در مقرره ۴.۱ در خصوص مراقبت درمانی و نیز مقرره ۴.۲ در مورد مسؤولیت مالکین کشتی و عنوانهای دیگر این مقاله‌نامه.

۲. در زمان تصویب، پوشش تأمین شده از جانب هر عضو، طبق بند (۱) مقرر ۴.۵، باید حداقل سه بخش از نه بخش فهرست شده در بند (۱) این استاندارد را شامل شود.
۳. هر عضو باید بر مبنای شرایط ملی خود، مراحل مربوط به تأمین پوشش مکمل تأمین اجتماعی موضوع بند (۱) این استاندارد را برای تمامی دریانوردانی که به طور معمول در قلمرو آن کشور اقامت دارند، برعهده گیرد. این مسؤولیت می تواند به عنوان مثال از طریق توافقیهای مناسب دو جانبه یا چند جانبه و یا از طریق نظامهای مبتنی بر مشارکت انجام شود. میزان پوشش تأمین اجتماعی حاصله براین اساس، نباید نامطلوبتر از پوشش ارائه شده برای کارگران ساحلی مقیم در قلمرو آنها باشد.
۴. با وجود ویژگی مسؤولیتهای مندرج در بند (۳) این استاندارد، اعضاء می توانند از طریق توافقیهای دوجانبه و چندجانبه و نیز از طریق مقررات مصوب در چهارچوب سازمانهای همگرایی اقتصادی منطقه ای، قواعد دیگری را در مورد قوانین تأمین اجتماعی که مربوط به دریانوردان می باشد، تعیین نمایند.
۵. مسؤولیتهای 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 بین المللی، جزء لاینفک تعهدات عمومی آن است.
۶. هر عضو باید توجه لازم را نسبت به روشهای مختلفی معطوف دارد که بر مبنای آن طبق عرف و قوانین ملی، مزایای مشابهی برای دریانوردان در صورت فقدان پوشش کافی در خصوص بخش های موضوع بند (۱) این استاندارد، تأمین شده است.
۷. پوشش حمایتی موضوع بند (۱) مقرر ۴.۵، می تواند در صورت اقتضاء در قوانین یا مقررات ملی، طرحهای خصوصی یا توافق های جمعی یا ترکیبی از اینها، لحاظ شود.
۸. در محدوده ای که طبق عرف و قوانین ملی می باشد، اعضاء باید از طریق توافقیهای دو جانبه یا چند جانبه یا ترتیبات دیگر، برای تضمین حفظ حقوق تأمین اجتماعی که از طریق طرحهای مشارکتی یا غیرمشارکتی تأمین شده یا در حال تأمین می باشند، برای تمامی دریانوردان صرف نظر از محل اقامت آنها، همکاری نمایند.
۹. هر عضو باید روشهای مؤثر و منصفانه ای برای حل اختلافات برقرار نماید.
۱۰. هر عضو باید در زمان تصویب، بخشهایی را که در قبال آنها پوشش تأمین اجتماعی طبق بند (۲) این استاندارد تأمین شده است، تعیین نماید و هنگامی که پوشش تأمین اجتماعی در یک یا چند بخش

دیگر موضوع بند (۱) این استاندارد تأمین شود باید مراتب را متعاقباً به اطلاع مدیرکل دفتر بین‌المللی کار برساند. مدیرکل دفتر بین‌المللی کار، باید یک نسخه ثبت شده از این اطلاعات را نگهداری نموده و آن را در اختیار تمامی طرفهای ذی‌نفع قرار دهد.

۱۱. گزارشهای ارائه شده به دفتر بین‌المللی کار به موجب ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار، باید شامل اطلاعاتی در خصوص اقدامات اتخاذ شده طبق بند (۲) مقرر ۴.۵، برای گسترش پوشش تأمین اجتماعی به شاخه‌های دیگر باشد.

#### دستورالعمل ۴.۵ ب - تأمین اجتماعی

۱. پوشش تأمین شده در زمان تصویب طبق بند (۲) استاندارد ۴.۵ 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 ۴.۵ الف، مزایای مشابه می‌تواند از طریق بیمه، توافقه‌های دو جانبه یا چند جانبه یا روشهای مناسب دیگر، و نیز با مدنظر قرار دادن مفاد مرتبط توافقه‌های مذاکرات جمعی، تأمین شود. در جایی که چنین تدابیری اتخاذ شده است، دریاوردان 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 دریاوردان تحت پوشش بیش از یک قانون ملی تأمین اجتماعی قرار می‌گیرند، اعضاء مربوط باید با در نظر گرفتن عواملی نظیر نوع و سطح پوشش بر مبنای قوانین مرتبطی که برای دریاوردان مربوط مطلوبتر بوده و نیز با لحاظ نمودن تمایل دریاوردان برای تعیین قانون مورد اعمال، از طریق توافقه‌های دوجانبه همکاری نمایند.
۴. روش‌هایی که به موجب بند (۹) استاندارد ۴.۵ الف، وضع می‌شود باید به گونه‌ای تدوین شده باشد که تمامی اختلافات مرتبط با دعاوی دریاوردان مربوط را، صرف‌نظر از روشی که بر مبنای آن پوشش تأمین اجتماعی انجام شده است، پوشش دهد.
۵. هر عضوی که در کشتیهای حامل پرچم خود دارای دریاوردان شاغل تبعه و غیر تبعه یا هر دو می‌باشد، باید پوشش تأمین اجتماعی مندرج در این مقاله‌نامه را به‌طور مناسب فراهم نماید و بخش‌های پوشش تأمین اجتماعی موضوع بند (۱) استاندارد ۴.۵ الف، را به منظور تعیین هرگونه بخش مناسب دیگری برای دریاوردان مربوط، به‌طور متناوب مورد بررسی قرار دهد.

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

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

#### عنوان ۵: موافقت و اجراء

۱. مقررات این عنوان، مسؤولیت‌های هر عضو در خصوص تحقق و اجراء کامل اصول و حقوق تدوین شده در مواد این مقاله‌نامه و نیز تعهدات خاص پیش‌بینی شده در عنوان‌های (۱)، (۲)، (۳) و (۴) آن را تعیین می‌نماید.

۲. بندهای (۳) و (۴) ماده (۶) که اجراء بخش «الف» این مجموعه قوانین را از طریق مفاد اساساً مشابه مجاز دانسته، در مورد بخش «الف» «مجموعه قوانین در این عنوان اعمال نمی‌شود».

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

۴. مفاد این عنوان باید با در نظر داشتن این که دریانوردان و مالکین کشتی، همانند تمامی افراد دیگر، در مقابل قانون یکسان هستند و مستحق حمایت یکسان از جانب قانون می‌باشند و نباید مشمول هیچ‌گونه تبعیضی در خصوص دسترسی آنها به دادگاهها، هیأت‌های داوری یا هرگونه سازوکار دیگر حل اختلاف باشند، اجراء شود. مفاد این عنوان صلاحیت قضائی یا محل دادگاه را تعیین نمی‌نماید.

#### مقرر ۵.۱ - مسؤولیت‌های کشور صاحب پرچم

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

## مقرره ۵.۱.۱- اصول کلی

۱. هر عضو مسؤول تضمین اجراء تعهدات خود به موجب این مقاله‌نامه، در مورد کشتیهایی می‌باشد که حامل پرچم آن هستند.
۲. هر عضو باید طبق مقرره ۵.۱.۳ و ۵.۱.۴، نظام مؤثری را برای بازرسی و اعطاء گواهینامه شرایط کار دریایی، ایجاد کند تا تضمین نماید که شرایط کار و زندگی دریانوردان شاغل بر روی 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 اعطاء گواهینامه شرایط کار دریایی، یک عضو می‌تواند در صورت اقتضاء، مؤسسات 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 مسؤولیت کامل بازرسی و صدور گواهینامه مربوط به شرایط کار و زندگی دریانوردان مربوط را بر روی کشتیهای حامل پرچم آن، برعهده خواهد داشت.
۴. یک گواهینامه کار دریایی که به انضمام اعلامیه موافقت کار دریایی می‌باشد، باید در وهله اول حاوی مدارکی باشد که نشان می‌دهد کشتی مورد نظر توسط عضو صاحب پرچم آن کشتی به طور مقتضی مورد بازرسی قرار گرفته و الزامات این مقاله‌نامه در خصوص شرایط کار و زندگی دریانوردان تا حدودی که گواهی گردیده، برآورده شده است.
۵. اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۲) این مقرره، شامل روش مورد استفاده برای سنجش اثر بخشی آن، باید براساس ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار، در گزارشهای عضو به دفتر بین‌المللی کار، درج شده باشد.

## استاندارد ۵.۱.۱ الف - اصول کلی

۱. هر عضو باید اهداف و استانداردهای صریحی را ایجاد نماید که اجراء نظامهای بازرسی و اعطاء گواهینامه آن و نیز رویه‌های مناسب جامعی برای ارزیابی آن عضو از میزانی که تا آن حد، اهداف و استانداردهای مذکور باید بدست آید را پوشش دهد.
۲. هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک نسخه از این مقاله‌نامه را بر روی کشتی در دسترس داشته باشند.

## دستورالعمل ۵.۱.۱ ب - اصول کلی

۱. مقام صلاحیتدار باید ترتیبات مناسب را برای ارتقاء همکاری مؤثر بین مؤسسات عمومی و سازمان دیگر موضوع مقرر ۵.۱.۱ و ۵.۱.۲، در خصوص شرایط زندگی و کار دریانوردان شاغل بر روی کشتی انجام دهد.

۲. مقام صلاحیتدار برای تضمین بهتر همکاری بین بازرسین و مالکین کشتیها، دریانوردان و سازمانهای متبوع آنها و نیز برای حفظ یا بهبود شرایط کار و زندگی دریانوردان، باید با نمایندگان این سازمانها در فواصل منظم در مورد بهترین شیوه ممکن نیل به اهداف مزبور مشاوره نماید. روش انجام این مشاوره باید توسط مقام صلاحیتدار پس از مشورت با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، تعیین شود.

## مقرر ۵.۱.۲ - اختیارات سازمانهای رسمی

۱. برآورده کردن الزامات مندرج در این مجموعه قوانین در مورد صلاحیت و استقلال توسط مؤسسات عمومی یا سازمانهای دیگر موضوع بند (۳) مقرر ۵.۱.۱ («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 فعالیتهایی باشد که به طور صریح در این مجموعه قوانین به عنوان وظایف مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی، مورد اشاره قرار گرفته است.

۲. گزارشهای موضوع بند (۵) مقرر ۵.۱.۱، باید حاوی اطلاعاتی در خصوص هر یک از سازمانهای رسمی، محدوده اختیارات اعطاء شده به آنها و نیز ترتیباتی باشد که توسط عضو مورد نظر انجام شده تا تضمین نماید فعالیتهای مجاز به طور کامل و مؤثر انجام شده است.

## استاندارد ۵.۱.۲ الف - اختیارات سازمانهای رسمی

۱. از نظر شناسایی طبق بند (۱) مقرر ۵.۱.۲، مقام صلاحیتدار باید صلاحیت و استقلال سازمان مربوط را بررسی نموده و تعیین نماید که آیا آن سازمان در محدوده لازم برای انجام فعالیتهای مشمول اختیارات اعطاء شده به آن، دارا بودن موارد زیر را اثبات کرده است یا خیر :

الف) تخصص لازم در خصوص جنبه‌های مرتبط با این مقاله نامه و دانش کافی در زمینه فعالیت‌های کشتی، از جمله الزامات حداقل مربوط به دریانوردان برای کار بر روی کشتی، شرایط کار، محل

اقامت، تأسیسات تفریحی، غذا و تهیه غذا، پیشگیری از حوادث، حمایت بهداشتی، مراقبت‌درمانی و پوشش تأمین اجتماعی و رفاهی؛

ب) توانایی حفظ و روزآمد نمودن تخصص کارکنان خود؛

پ) دانش کافی در خصوص الزامات این مقاله‌نامه و نیز قوانین و مقررات ملی حاکم و سندهای بین‌المللی مرتبط؛

ت) اندازه، ساختار، تجربه و توانایی کافی، متناسب با نوع و درجه اختیار اعطاء شده، می‌باشد.

۲. هرگونه اختیارات اعطاء شده در رابطه با بازرسی‌ها، باید حداقل سازمانهای رسمی را به گونه‌ای توانمند سازد تا خواستار اصلاح کمبودها و نارسایی‌هایی شوند که در زمینه شرایط زندگی و کاری دریانوردان، تعیین می‌نمایند و بازرسی‌های مرتبط با این موضوع را بنابر درخواست دولت ساحلی، انجام دهند.

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

الف) نظامی که کفایت کار انجام‌شده توسط سازمانهای رسمی را که شامل اطلاع‌رسانی در خصوص تمامی قوانین و مقررات ملی حاکم و سندهای بین‌المللی مرتبط می‌باشد، تضمین نماید؛ و ب) روش‌هایی برای ارتباط با چنین سازمانهایی و نظارت بر آنها.

۴. هر عضو باید فهرستی از سازمانهای رسمی را که به نمایندگی از طرف آن فعالیت می‌نمایند، برای دفتر بین‌المللی کار تهیه نموده و آن را به روز نگهداری نماید. این فهرست باید فعالیت‌هایی را تعیین نماید که سازمانهای رسمی، مجاز به انجام آن هستند. دفتر بین‌المللی کار باید این فهرست را در اختیار عموم قرار دهد.

#### دستورالعمل ۵.۱.۲ ب - اختیارات سازمانهای رسمی

۱. سازمانی که می‌خواهد به رسمیت شناخته شود، باید قابلیت و صلاحیت مدیریتی، اجرائی و فنی خود را به گونه‌ای به اثبات برساند که انجام به موقع خدمات با کیفیت مطلوب و رضایت بخش را تضمین نماید.

۲. در ارزیابی توانایی یک سازمان، مقام صلاحیت‌دار باید موارد زیر را در مورد سازمان مورد نظر تعیین نماید :



الف) آیا دارای نیروی انسانی کافی مدیریتی، فنی و پشتیبانی می باشد؟

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

پ) آیا دارای توانایی مسلمی در خصوص تأمین به موقع خدمات با کیفیت مطلوب و رضایت بخش می باشد؟ و  
ت) آیا در کار خود مستقل و پاسخگو می باشد.

۳. مقام صلاحیتدار باید با هر سازمانی که آن را برای تفویض اختیار به رسمیت می شناسد، یک موافقتنامه کتبی منعقد نماید. موافقتنامه مذکور باید شامل بخش های زیر باشد :

الف) دامنه کاربرد؛

ب) هدف؛

پ) شرایط کلی؛

ت) اجراء وظایف به موجب اختیارات تفویض شده؛

ث) مبنای حقوقی وظایف به موجب اختیارات تفویض شده؛

ج) ارائه گزارش به مقام صلاحیتدار؛

چ) مشخصات اختیارات تفویض شده از جانب مقام صلاحیتدار به سازمان رسمی؛

ح) نظارت مقام صلاحیتدار در خصوص فعالیتهای تفویض شده به سازمان رسمی.

۴. هر عضو باید سازمانهای رسمی را ملزم نماید تا در خصوص 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 روش‌های نظارتی موضوع جزء (ب) بند (۳) استاندارد ۵.۱.۲ الف، هر عضو باید «دستورالعمل‌های مربوط به اختیارات سازمانهایی که از جانب دستگاه اجرائی عمل می‌کنند» را که در چهارچوب سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است، مدنظر قرار دهد. مقرر ۵.۱.۳ - گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی

۱. این مقرر در مورد کشتی‌های زیر اعمال می‌شود :

الف) ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر که در سفرهای بین‌المللی دریایی فعالیت می‌نماید؛ و  
ب) ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص یا بیشتر که حامل پرچم یک عضو بوده و در فاصله یک بندر یا بین بنادر در کشوری دیگر، فعالیت می‌نماید.

از نظر این 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 دربرمی‌گیرد.

۳. هر عضو باید کشتی‌های حامل پرچم خود را ملزم نماید تا یک گواهینامه کار دریایی را حمل و نگهداری نموده که تأیید می‌نماید شرایط کار و زندگی دریانوردان بر روی کشتی، از جمله تدابیری برای موافقت جاری که قرار است در اعلامیه موافقت کار دریایی موضوع بند (۴) این مقرر گنجانده شود، مورد بازرسی قرار گرفته و الزامات قوانین و مقررات ملی یا تدابیر دیگری که این مقاوله‌نامه 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 اجراءکننده این مقاوله‌نامه برای شرایط زندگی و کاری دریانوردان و تدوین اقدامات متخذة توسط مالکین کشتی، برای تضمین رعایت و موافقت با الزامات بر روی کشتی یا کشتیهای مربوط می‌باشد.

۵. گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی باید با نمونه تعیین شده در این مجموعه قوانین، مطابقت داشته باشد.

۶. چنانچه مقام صلاحیتدار عضو، یا یک سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، از طریق بازرسی دریابد که کشتی حامل پرچم عضو موردنظر، استانداردهای این مقاوله‌نامه را

رعایت نموده یا در حال رعایت نمودن است، باید گواهینامه کار دریایی مربوط به آن را صادر یا تمدید اعتبار نماید و سوابق گواهینامه مربوط را در دسترس عموم قرار دهد.

۷. الزامات تفصیلی گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، از جمله فهرست موضوعاتی که باید مورد بازرسی و تأیید قرار گیرد، در بخش «الف» این مجموعه قوانین درج شده است.

#### استاندارد ۵.۱.۳ الف - گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی

۱. گواهینامه کار دریایی باید توسط مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، برای یک دوره زمانی که بیشتر از پنج سال نمی باشد، صادر شود. فهرست موضوعاتی که باید مورد بازرسی قرار گرفته و رعایت قوانین و مقررات ملی احراز شود یا تدابیر دیگری که انجام الزامات این مقاله نامه در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی ها را قبل از این که گواهینامه کار دریایی صادر شود، محقق می سازد، در پیوست ۱- ۵ الف ارائه شده است.

۲. اعتبار گواهینامه کار دریایی منوط به بازرسی میان دوره ای توسط مقام صلاحیتدار یا یک سازمان رسمی است به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده است، تا تداوم موافقت با الزامات ملی در خصوص اجراء این مقاله نامه را تضمین نماید. اگر تنها یک بازرسی میان دوره ای انجام شده و اعتبار گواهینامه نیز پنجساله باشد، این بازرسی باید بین دومین و سومین تاریخ سالگرد صدور گواهینامه، انجام شود. تاریخ سالگرد به مفهوم روز و ماه هر سالی می باشد که با تاریخ انقضاء گواهینامه کار دریایی، مطابقت دارد. دامنه و میزان بازرسی میان دوره ای، باید برابر با بازرسی مربوط به تمدید اعتبار این گواهینامه باشد. گواهینامه مذکور باید متعاقب رضایت بخش بودن بازرسی میان دوره ای، مورد تأیید قرار گیرد.

۳. علی رغم بند (۱) این استاندارد، هنگامی که بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، ظرف مدت سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه فعلی کار دریایی انجام شده باشد، گواهینامه جدید کار دریایی از تاریخ انجام بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، برای یک دوره زمانی که بیشتر از پنج سال از تاریخ انقضاء گواهینامه فعلی نمی باشد، اعتبار خواهد داشت.

۴. هنگامی که بازرسی مربوط به تمدید اعتبار، بیش از سه ماه قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه فعلی کار دریایی انجام شده باشد، گواهینامه جدید کار دریایی برای یک دوره زمانی که بیشتر از پنج سال از زمان انجام بازرسی مربوط به تمدید اعتبار نمی باشد، اعتبار خواهد داشت.
۵. گواهینامه کار دریایی می تواند در موارد زیر، به صورت 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 شش 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 تأیید موارد زیر صادر شود :

الف) کشتی مورد نظر تا حد متعارف و عملی در خصوص موضوعات فهرست شده در پیوست ۱- ۵

الف، با توجه به تأیید موارد موضوع جزءهای (ب)، (پ) و (ت) این بند بازرسی شده است.

ب) مالک کشتی، به مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی اثبات نموده است که کشتی مورد نظر دارای

کارکردهای مناسبی برای مطابقت با این مقاله نامه می باشد؛

پ) فرمانده کشتی با الزامات مندرج در این مقاله نامه و نیز مسئولیتهای مربوط به اجراء آن، آشنا می باشد؛ و

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

۸. یک بازرسی کامل طبق بند (۱) این استاندارد، باید قبل از تاریخ انقضاء گواهینامه موقت انجام شود تا

امکان صدور گواهینامه دائم پنجساله فراهم شود. پس از سپری شدن مدت زمان شش ماهه اول موضوع

بند (۶) این استاندارد، گواهینامه موقت دیگری صادر نخواهد شد. برای مدت زمان اعتبار گواهینامه

موقت، نیازی به صدور اعلامیه موافقت کار دریایی نیست.

۹. گواهینامه کار دریایی، گواهینامه موقت کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی باید طبق نمونه‌های ارائه شده در پیوست ۲-۵ الف، تنظیم شود.

۱۰. اعلامیه موافقت کار دریایی باید پیوست گواهینامه کار دریایی شود. این اعلامیه باید حاوی دو بخش زیر باشد:

الف) بخش (۱) باید توسط مقام صلاحیتدار تنظیم شده و دربرگیرنده 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 می‌باشد، از طریق تصریح ارجاع به مقررات قانونی ملی مربوط و نیز، در محدوده مورد نیاز، از طریق اطلاع‌رسانی دقیق در مورد مندرجات اصلی الزامات ملی، تعیین نماید؛

۳) به موجب قوانین ملی، به الزامات خاص مربوط به نوع کشتی ارجاع دهد؛

۴) هرگونه مفاد کاملاً مشابه را که به موجب بند (۳) ماده (۶) این موافقتنامه مورد تصویب قرار گرفته است، ثبت نماید؛ و

۵) به وضوح هرگونه معافیت اعطاء شده از جانب مقام صلاحیتدار را که در عنوان (۳) منظور شده است، خاطر نشان سازد؛ و

ب) بخش (۲) باید توسط مالک کشتی تنظیم شود و اقدامات متخذه‌ای را مشخص کند که تضمین کننده موافقت جاری با الزامات ملی در فاصله بین بازرسی‌ها و اقدامات پیشنهادی است که وجود بهبود مستمر را تضمین می‌نمایند.

مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی که به طور مقتضی برای انجام این کار مجاز شده، باید بخش (۲) را تأیید نموده و اعلامیه موافقت کار دریایی را صادر نماید.

۱۱. نتایج تمامی بازرسی‌ها یا تأییدهای انجام شده دیگر درخصوص کشتی مورد نظر و نیز کمبودهایی که در حین انجام این ارزشیابی یافت شده‌اند، باید همراه با تاریخی که کمبودها یافت و اصلاح شده‌اند، به ثبت برسد. این سابقه ثبت شده همراه با ترجمه انگلیسی آن، در صورتی که به زبان انگلیسی نباشد، باید طبق قوانین یا مقررات ملی در اعلامیه موافقت کار دریایی درج یا ضمیمه آن شود، یا از طریق

روش‌های دیگر در دسترس دریانوردان، بازرسین کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشورهای صاحب بندر و نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی قرار گیرد.

۱۲. گواهینامه معتبر کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی، همراه با ترجمه انگلیسی آن در صورتی به زبان انگلیسی نباشد، باید در کشتی موجود بوده و یک نسخه از آن نیز باید در مکانی قابل رؤیت بر روی کشتی که برای تمامی دریانوردان در دسترس می‌باشد، نصب شود. یک نسخه نیز باید طبق قوانین و مقررات ملی، بنابر درخواست در دسترس دریانوردان، بازرسین کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشورهای صاحب بندر و نمایندگان دریانوردان و مالکین کشتی قرار گیرد.

۱۳. الزام وجود ترجمه انگلیسی مورد اشاره در بندهای (۱۱) و (۱۲) این استاندارد، در مورد کشتی که در زمینه سفرهای بین‌المللی دریایی فعالیت نمی‌نماید، اعمال نمی‌شود.

۱۴. در هر یک از موارد زیر، باید اعتبار گواهینامه‌ای که بر مبنای بند (۱) یا (۵) این استاندارد صادر شده است، لغو شود.

الف) اگر بازرسی‌های مربوط در دوره‌های زمانی تعیین شده به موجب بند (۲) این استاندارد، تکمیل نشده باشد؛

ب) اگر گواهینامه طبق بند (۲) این استاندارد، تأیید نشده باشد؛

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

ت) هنگامی که مالک کشتی انجام مسؤولیتهای خود را در خصوص فعالیت کشتی، متوقف نماید؛

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 صادرکننده گواهینامه جدید، به‌طور کامل متقاعد شود که کشتی مورد نظر با الزامات این استاندارد، مطابقت دارد.

۱۶. در صورت وجود مدرکی دال بر این که کشتی مربوط از استانداردهای این مقاله‌نامه پیروی ننموده و اقدامات اصلاحی مقرر نیز انجام نشده است، باید گواهینامه کار دریایی توسط مقام صلاحیتدار یا سازمان رسمی که به‌طور 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 مدنظر قرار دهد.

دستورالعمل ۱.۳.۵ ب - گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی

۱. مطلب مربوط به الزامات ملی که در بخش (۱) اعلامیه موافقت کار دریایی مطرح شد، باید شامل یا همراه با ارجاع‌هایی به مفاد قوانین مربوط به شرایط زندگی و کاری دریانوردان، در هر یک از موضوعات فهرست شده در پیوست ۱-۵ الف باشد. در جایی که قوانین ملی، دقیقاً الزامات ارائه شده در این مقاله‌نامه را دنبال نماید، ارجاع می‌تواند تنها الزامی باشد که مورد نیاز است. در جایی که مفاد این مقاله‌نامه از طریق تشابه واقعی ارائه شده در بند (۳) ماده (۶) اجراء شده است، مفاد مورد نظر باید تعیین شده و توضیح مختصری نیز در مورد آنها ارائه شود.

در جایی که معافیتی از جانب مقام صلاحیتدار طبق مندرجات عنوان (۳) اعطاء شده است، ماده یا مفاد خاص مربوط باید به طور صریح مورد اشاره قرار گیرد.

۲. اقدامات موضوع بخش (۲) اعلامیه موافقت کار دریایی که توسط مالک کشتی تنظیم شده است، باید به ویژه مواقعی که موافقت جاری با الزامات خاص ملی تأیید می‌شود، افرادی که مسؤول تأیید هستند، سوابقی که باید اخذ شود و نیز روشی‌هایی که باید در صورت عدم رعایت طی شود 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 مطلوب‌تری از حمایت در زمینه شرایط زندگی و کار دریانوردان بر روی کشتی را تضمین نمایند.

۴. اعلامیه موافقت کار دریایی باید در درجه اول به بیانی فصیح نگاشته شود که به تمامی افراد مورد نظر، نظیر بازرسین کشور صاحب پرچم، مقامات مجاز در کشور صاحب بندر و دریانوردان کمک نموده تا کنترل نمایند که الزامات مدنظر به نحو مطلوبی محقق شده است.

۵. مثال مربوط به نوع اطلاعاتی که 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 ۵.۱.۳ 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 سه ماه پس از تغییر پرچم، تحویل نماید.

مقرره ۵.۱.۴ - بازرسی و اجراء

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

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

استاندارد ۵.۱.۴ الف - بازرسی و اجراء

۱. هر عضو باید نظام بازرسی شرایط مربوط به دریانوردان بر روی کشتیهای حامل پرچم خود را داشته باشد که شامل تأییدیه‌ای خواهد بود که اقدامات مربوط به شرایط زندگی و کاری مندرج در اعلامیه موافقت کار دریایی، در صورت امکان در حال انجام است و الزامات مندرج در این مقاله نیز برآورده شده است.

۲. مقام صلاحیتدار باید به تعداد کافی، بازرسین واجد شرایطی را به کار گمارد که به موجب بند (۱) این استاندارد، مسؤولیت های آن مقام را انجام دهند. درجایی که سازمانهای رسمی، معجاز به انجام بازرسی



ها شده‌اند، 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 می‌باشند، به طوری که قادر باشند تأیید را انجام دهند و موافقت موضوع بند (۱) این استاندارد را تضمین نمایند.

۴. بازرسی‌ها باید در صورت امکان در فواصل زمانی مقرر به وسیله استاندارد ۳.۱.۵ الف انجام شود. این فاصله زمانی به هیچ وجه نباید بیشتر از سه سال باشد.

۵. اگر عضوی، شکایتی دریافت نماید که نتوان آن را آشکارا بی اساس تلقی نمود یا مدارکی به دست آورد که کشتی حامل پرچم آن، از الزامات مندرج در این مقاله‌نامه پیروی ننموده یا نواقصی جدی در اجراء تدابیر مندرج در اعلامیه موافقت کار دریایی وجود دارد، عضو مربوط باید اقدام لازم در خصوص رسیدگی به این موضوع را انجام داده و تضمین نماید که اقدامات لازم برای اصلاح هرگونه نقص مشاهده شده، به عمل آمده است.

۶. هر عضو باید قواعد کافی را تأمین و به نحو مؤثری اجراء نموده تا تضمین نماید که بازرسین دارای منزلت اجتماعی و شرایط لازم برای خدمت بوده و تغییر دولت و اعمال نفوذهای نامناسب خارجی، تأثیری بر وضعیت آنها ندارد.

۷. بازرسینی که دستورالعملهای لازم در خصوص انجام وظایف به آنها ابلاغ شده و صلاحیت کافی را نیز کسب کرده‌اند، باید اختیارات لازم در موارد زیر به آنها اعطاء شود :

الف) ورود به کشتی که حامل پرچم عضو می‌باشد؛

ب) هرگونه آزمایش، بررسی یا تحقیقی که برای متقاعدشدن خود مبنی بر این که استانداردهای موردنظر کاملاً رعایت شده است، انجام آن را ضروری تشخیص می‌دهند.

پ) الزام به رفع هرگونه نقص و منع نمودن کشتی از ترک بندر تا زمان اتخاذ اقدامات لازم در جایی که دلایلی دارند مبنی بر این که نقایص موجود، باعث به وجود آمدن نقضی جدی پیرامون الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) شده یا خطر قابل ملاحظه‌ای را برای امنیت، بهداشت یا ایمنی دریانوردان بوجود خواهد آورد.

۸. هرگونه اقدامی که به موجب جزء (پ) بند (۷) این استاندارد اتخاذ شود، مشمول حق فرجام خواهی نزد مقام قضائی یا اداری خواهد بود.

۹. بازرسین باید هنگامی که هیچ گونه نقص آشکار در خصوص شرایط این مقاوله 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 هرگونه 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 موردنظر که بازرسی در آن به خاطر ارائه این شکایت یا اعتراض به عمل آمده است، ندهند.

۱۱. بازرسین نباید وظایفی برعهده شان واگذار شود که ممکن است به دلیل تعداد یا ماهیت آنها، اختلالی در بازرسی مؤثر ایجاد شده یا به هر طریقی به اختیار یا بی طرفی آنها در ارتباط با مالکین کشتی، دریانوردان یا طرفهای ذی نفع دیگر، لطمه بزند. بازرسین به ویژه باید :

الف) از داشتن هرگونه منافع مستقیم یا غیر مستقیم در فعالیتهایی که بازرسی آنها را برعهده گرفته اند، منع شوند؛

ب) با در نظر گرفتن تدابیر انضباطی یا تنبیهات مناسب، حتی پس از ترک خدمت، نباید هیچ گونه اسرار تجاری یا روش های محرمانه کاری یا اطلاعات شخصی را فاش سازند که ممکن است در راستای انجام وظایف خود از آن آگاهی یافته باشند.

۱۲. بازرسین باید گزارش هر بازرسی را به مقامات صلاحیتدار ارائه نمایند. یک نسخه از گزارش به زبان انگلیسی یا به زبان مورد استفاده در کشتی، باید در اختیار فرمانده کشتی قرار گیرد و نسخه دیگر نیز در تابلو اعلانات کشتی برای اطلاع دریانوردان نصب شده و در صورت درخواست، برای نمایندگان آنها ارسال شود.

۱۳. مقام صلاحیتدار هر عضو باید سوابق بازرسی های مربوط به شرایط دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم خود را حفظ و نگهداری نماید. این مقام باید گزارش سالیانه درخصوص

فعالیت‌های بازرسی را پس از پایان سال، ظرف مدت زمانی مناسب که بیشتر از شش ماه نباشد، منتشر نماید.

۱۴. در صورت انجام تحقیق و رسیدگی به موجب حادثه مهم، گزارش مورد نظر باید در اسرع وقت، که نباید بیشتر از یک ماه پس از پایان تحقیق و رسیدگی مربوط باشد، به مقام صلاحیتدار ارائه شود.

۱۵. هنگامی که بازرسی انجام یا هنگامی که تدابیری بر مبنای این استاندارد اتخاذ شده است، تمامی اقدامات متعارف باید انجام گیرد تا از توقیف یا تأخیر غیرمنطقی کشتی اجتناب شود.

۱۶. طبق قوانین و مقررات ملی باید در ازاء هرگونه 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.

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

#### دستورالعمل ۵.۱.۴ ب - بازرسی و اجراء

۱. مقام صلاحیتدار و هر مؤسسه خدماتی یا مقام دیگر که به طور 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، به طوری که متخصصین و کارشناسان فنی واجد شرایط را بتوان در صورت نیاز برای کمک در کار بازرسان، احضار نمود؛ و

ب) مکان معمولی استقرار، وسایل و امکانات حمل و نقل کافی برای اجراء مؤثر وظایف باید در اختیار بازرسین قرار گیرد.

۲. مقام صلاحیتدار باید سیاست موافقت و اجراء را به منظور تضمین تداوم و از سوی دیگر برای اداره بازرسی و فعالیت‌های اجرائی مرتبط با این مقاله نامه تدوین نماید. نسخه هایی 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 رویه های ساده ای از جمله موارد زیر را ایجاد نماید تا بتواند بر مبنای آن، اطلاعات محرمانه مربوط به نقض های احتمالی الزامات این مقاوله نامه (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 توصیه های فنی برای مالکین کشتی، دریانوردان یا سازمانهای مربوط در مورد مؤثرترین شیوه های رعایت الزامات این مقاوله نامه 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 کشتی های مورد بازرسی و نیز تعداد و دشواری های مقررات قوانینی که باید اجراء شود؛

ب) منابعی که در اختیار بازرسین قرار می گیرد؛ و

پ) شرایط عملی که تحت آن بازرسیها باید به نحو مؤثری انجام شود.

۵. با رعایت هرگونه شرایط مربوط به استخدام در خدمات دولتی که ممکن است در قوانین و مقررات ملی تعیین شده باشد، بازرسین باید صلاحیتهای لازم و آموزش مناسب را برای انجام وظایف خویش داشته باشند و در صورت امکان دارای تحصیلات دریایی یا تجربه کاری به عنوان دریانورد باشند. آنها باید دارای دانش کافی در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بوده و به زبان انگلیسی نیز مسلط باشند.

۶. تدابیری باید اتخاذ شود تا بازرسین در طول دوران اشتغال خود، آموزش های 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 شیوه های 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 مسؤول و در صورت اقتضاء به دریانوردان یا نمایندگان آنها، برسانند؛

ب) پرسش از فرمانده کشتی، دریانوردان یا هر فردی دیگر، از جمله مالک کشتی یا نماینده مالک کشتی، درخصوص هر موضوعی که مربوط به اجراء الزامات به موجب قوانین و مقررات می‌باشد، در حضور هر شاهدهی که فرد مورد نظر ممکن است درخواست حضور او را مطرح کرده باشد؛

پ) درخواست ارائه هرگونه دفاتر، اسناد مالکیت، دفاتر ثبت، گواهینامه ها یا اسناد یا اطلاعات دیگری که به طور مستقیم مربوط به موضوعات مورد بازرسی می‌شود، به منظور تأیید مطابقت آنها با قوانین و مقررات ملی برای اجراء این مقاله‌نامه؛

ت) الزام به نصب اعلانهای مورد نیاز به موجب قوانین و مقررات ملی برای اجراء این مقاله‌نامه؛  
ث) گرفتن یا برداشتن نمونه هایی 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 هرگونه نقص یا استفاده غیر مجاز، به ویژه در مواردی که توسط قوانین یا مقررات موجود مورد حکم قرار نگرفته است و ارائه پیشنهاد به آنها برای بهبود قوانین یا مقررات؛ و

ح) اطلاع به مقام صلاحیتدار در خصوص هرگونه بیماریها یا آسیبهای حرفه ای که دریانوردان را در این گونه موارد تحت تأثیر قرار می دهد، 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 می‌شود، مالک کشتی یا نماینده مالک کشتی و در صورت اقتضاء، دریانورد باید نسبت به این موضوع مطلع شده، یا در زمان گرفتن یا برداشتن نمونه حضور داشته باشد. کمیّت و مقدار نمونه باید دقیقاً توسط بازرس به ثبت برسد.

۱۰. گزارش سالیانه منتشرشده توسط مقام صلاحیتدار هر عضو در خصوص کشتی‌های حامل پرچم آن، باید حاوی موارد زیر باشد :

الف) فهرستی از قوانین و مقررات مورد اجراء در ارتباط با شرایط زندگی و کاری دریانوردان و هرگونه اصلاحیه‌هایی که در طول سال نافذ شده است؛

ب) جزئیات مربوط به ساختار نظام بازرسی؛

پ) آمار کشتی‌ها یا ساختمان‌های دیگری که مشمول بازرسی شده و کشتی‌ها و ساختمان‌های دیگری که عملاً بازرسی شده است؛

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

ث) آمار و اطلاعات مربوط به نقض قوانین، جرائم وضع شده و موارد مربوط به توقیف کشتیها؛ و

ج) آمار مربوط به گزارشهای ارائه شده درخصوص بیماریها و آسیبهای حرفه‌ای که دریانوردان را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

مقرره ۵.۱.۵ آئین دادرسی شکایت بر روی کشتی

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

۲. هر عضو باید از آزار دریانوردان به دلیل ثبت شکایت، ممانعت به عمل آورد و برای آن مجازات در نظر گیرد.

۳. مفاد این 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 - آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی

۱. بدون هیچ گونه لطمه ای به حوزه وسیعتری که احتمالاً در قوانین یا مقررات ملی یا توافق های جمعی لحاظ شده است، آئین دادرسی بر روی کشتی می تواند از طریق دریانوردان به وسیله طرح شکایات مرتبط با هر موضوعی که ادعا شده که موجب نقض الزامات این مقاله نامه 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 مسؤول خارج از کشتی را نیز داشته باشند.
۳. آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی باید شامل حق دریانورد مبنی بر همراهی شدن یا داشتن وکیل در طول آئین دادرسی شکایتها، و نیز محافظت در قبال آزار و اذیت آنها به خاطر ثبت شکایتها باشد. اصطلاح «آزار و اذیت» شامل هرگونه عمل نامطلوبی می شود که توسط هر فردی در قبال دریانوردی صورت گیرد که شکایتی را مطرح نموده که آشکارا ایدائی یا مغرضانه نیست.
۴. تمامی دریانوردان باید علاوه بر یک نسخه از قرارداد کار خود، یک نسخه از آئین های دادرسی شکایت بر روی کشتی قابل اجراء را در اختیار داشته باشند. این نسخه باید حاوی اطلاعات لازم برای تماس با مقام صلاحیتدار در کشور صاحب پرچم، و در صورت تفاوت، کشور محل اقامت دریانوردان بوده و نام فرد یا افراد شاغل بر روی کشتی را که می توانند به صورت محرمانه به دریانوردان در خصوص شکایت خود مشاوره بیطرفانه ای ارائه دهند، دربرداشته 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 هرگونه مفاد مرتبط با یک توافق جمعی قابل اجراء، مقام صلاحیتدار باید پس از مشاوره و تبادل نظر نزدیک با سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، الگویی را برای آئین دادرسی منصفانه،

سریع و مستند شکایت بر روی کشتی در تمامی کشتیهای حامل پرچم یک عضو تدوین نماید. در تدوین چنین آئین‌های دادرسی، موضوعات زیر باید مدنظر قرار گیرد :

الف) بسیاری از شکایات ممکن است تنها مربوط به افرادی باشد که شکایتهایی 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 مقاله‌نامه، شکایت خود را مطرح کرده‌اند، آئین‌های دادرسی باید از نامزدی فردی بر روی کشتی حمایت کند که می‌تواند مشاوره لازم را به دریانوردان در خصوص آئین‌های 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. آئین‌های 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 می‌باشد، مسأله را حل و فصل نماید؛

پ) اگر رئیس بخش یا مقام مافوق نتواند شکایت را با رضایت دریانورد حل و فصل نماید، آنگاه دریانورد می‌تواند 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 ۵.۱.۶ - سوانح دریایی

۱. هر عضو باید در خصوص هرگونه سانحه مهم دریایی مربوط به کشتی‌های حامل پرچم آن که منجر به آسیب دیدگی یا فوت می‌شود، 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 ۵.۱.۶ الف - سوانح دریایی

(مفادی ندارد)

دستور العمل ۵.۱.۶ ب - سوانح دریایی

(مفادی ندارد)

مقرره ۵.۲ - مسؤولیتهای کشور صاحب بندر

هدف: توانمند ساختن هر عضو در خصوص انجام مسؤولیتهای خود به موجب این مقاله‌نامه در خصوص همکاری بین‌المللی در زمینه تحقق و اجراء استانداردهای این مقاله‌نامه در کشتیهای خارجی.

مقرره ۵.۲.۱ - بازرسیها در بندر

۱. هر کشور خارجی که در شرایط طبیعی کاری خود یا به دلایل عملیاتی، در یک بندر متعلق به یک عضو توقف نموده است، ممکن است طبق بند (۴) ماده (۷) به منظور بررسی مطابقت با الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) در خصوص شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی، مورد بازرسی قرار گیرد.

۲. هر عضو باید گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی مقرر به موجب مقرره ۵.۱.۳ را به عنوان مدرک محمول بر صحت مطابقت با الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق

در یانوردان) پذیرد. بنابراین، بازرسی‌های مذکور در بنادر آن، به جز در شرایط مشخص شده در این مجموعه قوانین باید محدود به بررسی گواهینامه و اعلامیه باشد.

۳. بازرسی‌ها در بندر باید توسط مقامات مجاز، طبق مفاد این مجموعه قوانین و نیز دیگر ترتیبات بین‌المللی حاکم در خصوص بازرسی‌های کنترلی کشور صاحب بندر در عضو مورد نظر، انجام شود. هر یک از این بازرسی‌ها باید محدود به تأیید این باشد که موضوع بازرسی شده، طبق الزامات مربوط مندرج در مواد و مقررات این مقاله‌نامه و نیز تنها بخش «الف» این مجموعه قوانین می‌باشد.

۴. بازرسی‌هایی که ممکن است طبق این مقررات انجام شود، باید بر اساس نظام نظارت و بازرسی مؤثر کشور صاحب بندر باشد تا تضمین نماید شرایط زندگی و کاری دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌هایی که وارد بندر عضو مربوط شده اند، طبق الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می‌باشد.

۵. اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۴) این مقرر، از جمله روش مورد استفاده برای ارزیابی میزان اثربخشی آن، باید به موجب ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین‌المللی کار در گزارشهای عضو مورد نظر درج شود.

#### استاندارد ۵.۲.۱ الف - بازرسی‌ها در بندر

۱. چنانچه مقام مجازی که برای انجام بازرسی وارد کشتی شده و در موقعیتی مناسب تقاضای رؤیت گواهینامه کار دریایی و اعلامیه موافقت کار دریایی را نموده است، پی برد که :

الف) اسناد درخواست شده، نگهداری یا صادر نشده یا به صورت جعلی نگهداری شده است، یا این که اسناد صادر شده حاوی اطلاعات مقرر به وسیله مقاله‌نامه نبوده یا از جهات دیگر بی اعتبار می‌باشد؛ یا

ب) دلایل آشکاری برای اعتقاد به این که شرایط زندگی و کاری دریانوردان بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله‌نامه نمی‌باشد؛ وجود دارد؛ یا

پ) دلایل معقولی برای اعتقاد به این که کشتی به منظور اجتناب از مطابقت با این مقاله‌نامه، پرچم خود را تغییر داده است، وجود دارد؛ یا

ت) شکایتی وجود دارد مبنی بر این که شرایط زندگی و کاری بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله‌نامه نمی‌باشد؛

ممکن است بازرسی مفصل‌تری 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 می‌شود شرایط زندگی به نحوه مطلوبی نبوده و می‌تواند آشکارا منجر به بروز خطری برای ایمنی، بهداشت یا امنیت دریانوردان شود، یا در جایی که مقام مجاز دلالی برای اعتقاد به این که هرگونه نقصی، منجر به نقض جدی الزامات این مقاله‌نامه (از جمله دریانوردان) می‌شود، در اختیار دارد.

۲. چنانچه در شرایط مندرج در جزءهای (الف)، (ب) یا (پ) بند (۱) این استاندارد، بازرسی مفصل‌تری 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 به‌طور 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 مفصل‌تر طبق جزء (ب) بند (۱) این استاندارد، در نظر گیرد.

۴. چنانچه متعاقب بازرسی مفصل‌تر، پی برده شود که شرایط زندگی بر روی کشتی، طبق الزامات این مقاله‌نامه نمی‌باشد، 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 می‌تواند یکی از اقدامات زیر را انجام دهد :

الف) اطلاع به نماینده کشور صاحب پرچم؛

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

۵. عضوی که بازرسی در آن انجام شده است، باید این حق را داشته باشد که یک نسخه از گزارش مقام مسؤول را، که باید همراه با هرگونه پاسخ دریافتی از جانب مقامات صلاحیتدار کشور صاحب پرچم در ظرف مدت زمان تعیین شده باشد، به مدیر کل دفتر بین‌المللی کار ارائه دهد، با این نیت که این کار می‌تواند به عنوان اقدامی مناسب و مصلحت‌آمیز تلقی شده تا تضمین نماید سوابقی از این اطلاعات

حفظ شده و می‌تواند مورد توجه گروه‌هایی قرار گیرد که احتمالاً علاقمند به بهره‌مند شدن از آئین‌های دادرسی ابتکاری مربوط می‌باشند.

۶. چنانچه متعاقب انجام یک بازرسی مفصل‌تر توسط مقام مجاز، مشخص شود که کشتی مورد نظر منطبق با الزامات این مقاوله‌نامه نمی‌باشد 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 مقاوله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می‌شود؛

مقام مسؤول باید اقداماتی را اتخاذ نماید تا تضمین کند کشتی مورد نظر به دریا نخواهد رفت مگر، تا زمانی که هرگونه عدم انطباق موضوع جزءهای (الف) و (ب) این بند را اصلاح نموده باشد یا تا زمانی که مقام مسؤول برنامه عملی مربوط به اصلاح این عدم انطباقها را مورد پذیرش قرار داده و متقاعد شود که این برنامه عملی، فوری اجراء خواهد شد. اگر از حرکت کشتی برای سفر دریایی جلوگیری شود، مقام مسؤول باید فوری کشور صاحب پرچم را مطلع نماید و متعاقب آن نماینده ای را از کشور صاحب پرچم دعوت نماید تا حضور یافته و در صورت امکان، از کشور صاحب پرچم نیز بخواهد که ظرف موعد مقرر پاسخ خود را ارائه نماید. مقام مسؤول همچنین باید فوری سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط را در کشور صاحب بندری که بازرسی در آن انجام گرفته است، مطلع نماید.

۷. هر عضو باید تضمین نماید که مقامات مسؤول آن، راهنمایی از نوع مندرج در بخش « ب » این مجموعه قوانین، در خصوص انواع شرایط توجیه‌کننده توقیف کشتی به موجب بند (۶) این استاندارد را دریافت نموده اند.

۸. هر عضو در هنگام انجام مسؤولیتهای خود به موجب این استاندارد، باید تمامی تلاش‌های ممکن را صرف نماید تا از توقیف یا تأخیر بیش از اندازه کشتی اجتناب شود در صورتی که محرز شود کشتی بیش از اندازه، توقیف یا دچار تأخیر شده است، هرگونه زیان یا خسارت به‌وجود آمده باید جبران شود. مسؤولیت اثبات در هر مورد برعهده شاکی می‌باشد.

۱. مقام صلاحیتدار باید سیاست بازرسی را برای مقامات مسؤول، انجام بازرسی‌ها به موجب مقرر ۵.۲.۱، تدوین نماید. هدف این سیاست باید تضمین تداوم بازرسی و از جهات دیگر، هدایت بازرسی و اجراء فعالیت‌های مرتبط با الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) باشد. نسخه‌هایی 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 ۵.۲.۱ الف ایجاب می‌نماید، مقام صلاحیتدار باید با در نظر گرفتن نقض‌های موضوع جزء (ب) بند (۶) استاندارد ۵.۲.۱ الف، توجه نماید که اهمیت این موضوع ممکن است به دلیل ویژگی نقص و کاستی مربوط باشد. این موضوع می‌تواند به ویژه مربوط به نقض حقوق و اصول بنیادین اشتغال دریانوردان و حقوق اجتماعی آنها، به موجب مواد (۳) و (۴) این مقاله‌نامه باشد. به عنوان مثال، استخدام فردی که سن وی زیر حداقل سن کار می‌باشد، 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 می‌شود، باید مدنظر قرار گیرد. به عنوان مثال، موارد متعدد نقص در خصوص محل اقامت یا غذا و تهیه غذا که ایمنی و بهداشت را تهدید نمی‌نماید، ممکن است قبل از این که نقضی جدی تلقی شود، مدنظر قرار گیرد.

۳. اعضاء باید در بیشترین حد ممکن در خصوص تصویب دستورالعمل‌های توافق شده بین‌المللی در زمینه سیاست‌های بازرسی، به ویژه سیاست‌هایی که مرتبط با شرایط ایجاب‌کننده توقیف یک کشتی می‌باشند، با یکدیگر همکاری نمایند.

#### مقرر ۵.۲.۲ - آئینهای دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

هر عضو باید تضمین نماید که دریانوردان شاغل بر روی کشتی توقف کرده در بندر واقع در قلمرو عضوی که ادعای نقض الزامات این مقاله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) را می‌کنند این حق را دارند که چنین شکایتی را به منظور تسهیل شیوه‌ای عملی و فوری برای جبران خسارت، گزارش نمایند.

## استاندارد ۵.۲.۲ الف - آئین‌های دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

۱. شکایت مطروحه از جانب دریانورد مدعی نقض الزامات این مقاوله‌نامه (از جمله حقوق دریانوردان) می‌تواند به مقام مسؤول مستقر در ساحلی که کشتی دریانورد مربوط در آن توقف نموده، گزارش شود. در چنین مواردی، مقام مسؤول باید تحقیق و رسیدگی مقدماتی را انجام دهد.
۲. در صورت اقتضاء و با توجه به ماهیت شکایت مطروحه، تحقیق و رسیدگی مقدماتی باید شامل توجه به این موضوع باشد که آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی به موجب مقرر ۵.۱.۵، مورد بررسی قرار گرفته است. مقام مسؤول همچنین می‌تواند بازرسی مفصل‌تری را طبق استاندارد ۵.۲.۱ الف انجام دهد.
۳. مقام مسؤول باید در صورت اقتضاء نسبت به حل و فصل شکایت در داخل کشتی اقدام نماید.
۴. در حالی که رسیدگی یا بازرسی انجام شده بر مبنای این استاندارد، بیانگر عدم انطباقی باشد که در حیطه شمول بند (۶) استاندارد ۵.۲.۱ الف می‌باشد، مفاد بند مذکور باید اجراء شود.
۵. چنانچه مفاد بند (۴) این استاندارد قابل اجراء نبوده و شکایت مطروحه نیز در داخل کشتی حل و فصل نشده باشد، مقام مسؤول باید فوری کشور صاحب پرچم رامطلع نموده و ظرف مدت زمانی معین، خواستار ارائه مشاوره و برنامه عملی اصلاحی شود.
۶. چنانچه شکایت مطروحه متعاقب اقدام انجام شده طبق بند (۵) این استاندارد، حل و فصل نشود، کشور صاحب بندر باید یک نسخه از گزارش مقام مسؤول را برای مدیر کل ارسال نماید. این گزارش باید همراه با هرگونه پاسخ دریافتی از جانب مقام صلاحیتدار کشور صاحب پرچم ظرف مدت زمان تعیین شده، باشد. سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی مربوط در کشور صاحب بندر نیز باید به همین نحو، مطلع شوند. علاوه بر این، آمار و اطلاعات مربوط به شکایاتی که حل و فصل شده است، باید به طور منظم توسط کشور صاحب بندر برای مدیر کل ارسال شود. ارائه آمار و اطلاعات مذکور به این منظور لحاظ شده است که این کار می‌تواند به عنوان اقدامی مناسب و مصلحت‌آمیز تلقی شده تا تضمین نماید سوابقی از این اطلاعات حفظ شده و می‌تواند مورد توجه گروه‌هایی، از جمله سازمانهای دریانوردان و مالکین کشتی، قرار گیرد که احتمالاً علاقمند به بهره‌مند شدن از آئین‌های دادرسی ابتکاری مربوط می‌باشند.
۷. اقدامات مناسب باید به منظور حفظ محرمانه شکایت مطروحه از جانب دریانوردان، اتخاذ شود.

## دستورالعمل ۵.۲.۲ ب - آئین‌های دادرسی شکایت دریانوردان در ساحل

۱. چنانچه شکایت موضوع استاندارد ۵.۲.۲ الف، توسط مقام مسؤول در دست پیگیری باشد، مقام مذکور باید ابتدا بررسی نماید که آیا شکایت مطروحه جنبه عمومی داشته و مربوط به کلیه دریانوردان شاغل بر روی کشتی است، یا فقط گروهی از آنها را در بر می‌گیرد، یا این که تنها مربوط به شکایت فردی دریانورد مربوط می‌باشد.
۲. اگر شکایت مطروحه جنبه عمومی داشته باشد، باید طبق استاندارد ۵.۲.۱ الف، بازرسی مفصل‌تری مدنظر قرار گیرد.
۳. اگر شکایت مطروحه جنبه فردی داشته باشد، باید نتایج حاصله از آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی برای حل و فصل شکایت مورد نظر مورد رسیدگی قرار گیرد. اگر این آئین‌های دادرسی مورد بررسی قرار نگرفته باشد، مقام مسؤول باید پیشنهاد نماید که فرد شاکی از این آئین‌های دادرسی موجود، استفاده نماید. قبل از هرگونه بررسی پیرامون آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی، باید دلایل معتبری برای بررسی شکایت وجود داشته باشد. این دلایل می‌تواند شامل ناکافی بودن یا تأخیر بیش از حد در آئین‌های دادرسی داخلی یا ترس شاکی از اقدامات تلافی جویانه در قبال ارائه شکایت، باشد.
۴. در هرگونه بررسی شکایت، مقام مسؤول باید به فرمانده کشتی، مالک کشتی و هر فرد دیگر دخیل در شکایت، فرصت مناسب را اعطاء کند تا نقطه نظرات خود را بیان نمایند.
۵. در صورتی که کشور صاحب پرچم در پاسخ به اطلاعیه صادره از دولت صاحب بندر طبق بند ۵ استاندارد ۵.۲.۲ الف، اظهار نماید که موضوع را بررسی خواهد نمود و آئین‌های دادرسی مناسب مؤثری را برای این منظور در اختیار دارد و برنامه عملی قابل قبولی را ارائه داده است، مقام مسؤول می‌تواند از هرگونه اقدام بیشتر در خصوص شکایت مورد نظر، خودداری نماید.

## مقرر ۵.۳ - مسؤولیتهای مربوط به عرضه کار

هدف: تضمین این که هر عضو مسؤولیتهای خود را به موجب این مقاله‌نامه در زمینه استخدام و کاربایی دریانوردان و نیز حمایت اجتماعی از دریانوردان خود، به انجام می‌رساند.

۱. بدون لطمه زدن به اصل مسؤولیت پذیری هر عضو در قبال شرایط زندگی و کاری دریانوردان شاغل بر روی کشتی های حامل پرچم آن، هر عضو مسؤولیت تضمین اجراء الزامات این مقاله نامه در ارتباط با استخدام و کاریابی دریانوردان و نیز حمایت تأمین اجتماعی از دریانوردانی را که تبعه، مقیم یا به گونه ای ساکن آن می باشند، تا حدی که چنین مسؤولیتی در این مقاله نامه پیش بینی شده است، نیز بر عهده دارد.

۲. الزامات تفصیلی برای اجراء بند (۱) این مقرر، در این مجموعه قوانین ارائه شده است.

۳. هر عضو باید به موجب این مقاله نامه، نظام بازرسی و نظارت مؤثری را در خصوص اجراء مسؤولیت های مربوط به عرضه کار ایجاد نماید.

۴. طبق ماده (۲۲) اساسنامه سازمان بین المللی کار، باید اطلاعات مربوط به نظام موضوع بند (۳) این مقرر، از جمله شیوه ارزیابی اثربخشی آن، در گزارش های هر عضو گنجانده شود.

استاندارد ۵.۳ الف - مسؤولیت های مربوط به عرضه کار

هر عضو باید از طریق نظام بازرسی و نظارت و رسیدگی های حقوقی در ارتباط با موارد نقض مجوز و دیگر الزامات عملی پیش بینی شده در استاندارد ۴.الف، الزامات این مقاله نامه را که در خصوص شیوه کار و فعالیت دفاتر خدمات اشتغال و کاریابی مستقر در قلمرو آن قابل اجراء می باشد، اعمال نماید.

دستورالعمل ۵.۳ ب - مسؤولیت های مربوط به عرضه کار

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

پیوست ۱- ۵ الف

شرایط زندگی و کاری دریانوردان که باید توسط کشور صاحب پرچم پیش از صدور گواهینامه برای کشتی، طبق بند (۱) استاندارد ۵.۱.۳ الف، بازرسی و تأیید شود :

- حداقل سن

- گواهینامه پزشکی



- صلاحیت‌های لازم برای دریانوردان
  - قراردادهای کار دریانوردان
  - استفاده از هرگونه دفاتر خدمات استخدام و کاریابی خصوصی قانونمند، مورد تأیید یا مجاز
  - ساعات کار یا استراحت
  - سطوح نیروی کار کشتی
  - محل اقامت
  - امکانات تفریحی بر روی کشتی
  - غذا و تهیه غذا
  - ایمنی و بهداشت و پیشگیری از حوادث
  - مراقبت درمانی بر روی کشتی
  - آئین‌های دادرسی شکایت بر روی کشتی
  - پرداخت دستمزدها
- قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه، شامل مقدمه و شانزده ماده و پنج عنوان در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ بیست‌ونهم اردیبهشت‌ماه یک‌هزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۹/۳/۲۶ به تأیید شورای نگهبان رسید.
- رئیس مجلس شورای اسلامی - علی لاریجانی

صندوق توسعه صنایع دریایی ( حمایت حرفه‌ای و تخصصی از فعالان دریایی کشور )

