



مدیرعامل

بسمه تعالی  
وزارت راه و شهرسازی  
سازمان بنادر و دریانوردی

شماره: ۱۲۹۴۹/ص.ا.ه.ع  
تاریخ: ۱۳۹۴/۵/۵  
پست: دارد

## معاونت امور دریایی

موضوع: تصویب دستورالعمل کنترل و بازرسی در اجرای مقاوله نامه دریایی ۲۰۰۶

با سلام،

نامه شماره ۸۹۹۸/۲/۹۴/پ مورخ ۱۳۹۴/۰۳/۲۴ آن معاونت با موضوع ارسال مجلد مربوط به دستورالعمل کنترل و بازرسی در اجرای مقاوله نامه کار دریایی (۲۰۰۶) که به تایید احاد مربوطه سازمانی رسیده و با هدف یکسان سازی انجام بازرسی ها و حصول اطمینان از اجرای درست الزامات کنوانسیون در کشتی های متردد تهیه و تدوین شده است در اجلاس شماره ۱۸۰۸ مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۲۲ هیات عامل مطرح و مطابق نسخه مهر شده پیوست مورد تایید و تصویب قرار گرفت که جهت اجرا ابلاغ می گردد.

محمد سعیدنژاد

رونوشت:

- اعضای هیات عامل جهت آگاهی.
- اداره کل حوزه مدیرعامل، روابط عمومی و ارزیابی عملکرد جهت آگاهی.

تاریخ تهیه: ۱۳۹۴/۰۴/۲۲

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

# دستور العمل کنترل و بازرسی در اجرای مقاوله نامه کار دریایی (۲۰۰۶)

بهار ۹۴



## فهرست

### فصل اول

#### کلیات

- ۱,۱ مقدمه
- ۱,۲ اهداف
- ۱,۳ دامنه کاربرد
- ۱,۴ مستندات مورد استفاده در کنترل و بازرسی کشتیها
- ۱,۵ - کشتیهای غیر عضو تردد کننده به بنادر ایران
- ۱,۶ تعاریف
- ۱,۷ کشتیهای واجد شرایط جهت بازرسی بر اساس مقالهنامه کار دریایی
- ۱,۸ نحوه انتخاب کشتیهای خارجی واجد شرایط بازرسی
- ۱,۹ اولویت بازرسی از کشتیهای خارجی (PSC)
- ۱,۱۰ مجوز کنترل و بازرسی کشتیها
- ۱,۱۱ بازرسی مجدد
- ۱,۱۲ خروج کشتی با داشتن نواقص غیر قابل رفع در بندر بازرسی
- ۱,۱۳ ویژگیهای افسر کنترل و بازرسی PSCO, FSCO و موارد مرتبط
- ۱,۱۴ نظام نامه اصول کاری
- ۱,۱۵ ارتقاء سطح علمی و جایگاه بازرسان کنترل و بازرسی
- ۱,۱۶ تقویت مراکز کنترل و بازرسی کشتیها
- ۱,۱۷ وسائل و لوازم مورد نیاز افسران کنترل و بازرسی
- ۱,۱۸ درآمدهای ناشی از بازرسیهای مجدد

\*\*\*\*\*

### فصل دوم

#### بازرسیهای فنی و ایمنی

- ۲,۱ کلیات
- ۲,۲ اقدامات قبل از بازرسی
- ۲,۲,۱ تدارک مقدمات بازرسی
- ۲,۲,۲ منابع جمع آوری اطلاعات
- ۲,۳ بازرسی اولیه
- ۲,۳,۱ ملاحظات کلی برای افسران کنترل و بازرسی
- ۲,۳,۲ مراحل کنترل و بازرسی
- ۲,۳,۳ ادله واضح جهت بازرسی جزء به جزء
- ۲,۳,۳,۱ ادله واضح از گواهینامه و مدارک کشتی
- ۲,۳,۳,۲ ادله معقول مبنی بر تعویض پرچم کشتی به منظور عدم تطابق با الزامات مقالهنامه
- ۲,۳,۳,۳ ادله واضح (سایر موارد)



\*\*\*\*\*

## فصل سوم

### بازرسی جزء به جزء

۳,۱ کلیات

۳,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان یک مقاوله نامه ( حداقل الزامات برای کار کردن روی کشتی)

۳,۲,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۱,۱- حداقل سن

۳,۲,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۱,۲- گواهینامه سلامت

۳,۲,۳ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۱,۳- آموزش و صلاحیت

۳,۲,۴ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۱,۴- استخدام و کاریابی

۳,۳ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان دوم مقاوله نامه ( شرایط استخدام)

۳,۳,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۱- قرارداد استخدام دریانوردان

۳,۳,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۲- حقوق

۳,۳,۳ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۳- ساعات کار و ساعات استراحت

۳,۳,۴ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۷- تعداد نفرات

۳,۳,۵ بازرسی جزء به جزء بر طبق مقرر ۲,۵- حق بازگشت به وطن

۳,۳,۶ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۷- سطوح نیروی انسانی (ضمیمه ۱- تعداد نفرات بر روی کشتی)

۳,۴ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان سوم مقاوله نامه (محل زندگی، امکانات رفاهی، غذا و تهیه غذا)

۳,۴,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۳,۱- امکانات زندگی و تفریحی

۳,۴,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۳,۲- غذا و تهیه غذا

۳,۵ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان چهارم مقاوله نامه (حمایت‌های بهداشتی، مراقبت‌های پزشکی، تامین

اجتماعی و رفاهی)

۳,۵,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۴,۱- مراقبت پزشکی بر روی کشتی و در بندر

۳,۵,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۴,۳- بهداشت و حفاظت ایمنی و پیشگیری از حوادث

\*\*\*\*\*

## فصل چهارم

### اقدامات لازم در زمان کشف نقص یا عدم انطباق

۴,۱ اعلام نواقص:

۴,۲ تصمیم گیری در خصوص صدور یا عدم صدور مجوز خروج

۴,۳ مواردی که ممکن است منجر به توقیف کشتی شود.

۴,۴ شرایط قبول یا رد طرح یا اقدام اصلاحی (یا رفع نقص)

۴,۵ مشورت‌های پیش از رد یا قبول طرح یا اقدام اصلاحی (رفع نواقص)

۴,۶ فرم یا محتوای یک طرح یا اقدام اصلاحی (رفع نقص)

۴,۷ گزارش دهی اجازه خروج یا عدم خروج کشتی

\*\*\*\*\*

## فصل پنجم

### رسیدگی به شکایت دریانوردان

۵,۱ رویه شکایت دریانورد بر روی کشتی

۵,۲ رویه شکایت دریانورد در ساحل

۵,۳ نحوه بازرسی از رویه شکایت بر روی کشتی



۵,۴ شرایط افسر صاحب صلاحیت برای رسیدگی به شکایات  
۵,۵ در صورتی که امکان حل و فصل شکایت بر روی کشتی‌های خارجی مقدور نباشد

\*\*\*\*\*

### ضمائم

- ضمیمه ۱: موارد موضوع بازرسی‌های بندری و پرچم
- ضمیمه ۲: نمونه گواهینامه کار دریایی (MLC)
- ضمیمه ۳: نمونه مطالب موجود در بخش یک اعلامیه انطباق (DMLC RART 1)
- ضمیمه ۴: نمونه مطالب موجود در بخش دو اعلامیه انطباق (DMLC PART 2)
- ضمیمه ۵: نمونه گواهینامه موقت کار دریایی
- ضمیمه ۶: مثالهایی از نواقص مرتبط با الزامات مقابله‌نامه کار دریایی
- ضمیمه ۷: فرم گزارش دهی به پرچم مربوطه / بندر بعدی / ILO (در موارد توقیف یا شکایت)
- ضمیمه ۸: نمونه گواهینامه معافیت برای کشتی‌های تحت پرچم Exemption Certificate
- ضمیمه ۹: آئین نامه رسیدگی به شکایت در کشتی‌های تحت پرچم ج.ا.ایران
- ضمیمه ۱۰: آیین نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق به مقابله نامه کار دریایی
- ضمیمه ۱۱ دستور العمل اجرایی کنوانسیون کار دریایی (دامنه شمول)



## فصل اول

### کلیات

#### ۱،۱ مقدمه

نظر به اینکه مقاله نامه بین المللی کار دریایی (MLC 2006) در تاریخ ۲۱/۳/۱۳۹۴ برای ایران لازم الاجراء می گردد و همچنین از آنجا که لازمه انجام تعهدات بین المللی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (متولی اجرای این مقاله نامه از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران) به عنوان یک عضو و سازمان بنادر و دریانوردی حسب تعهدات ناشی از آیین نامه تفکیک وظایف به عنوان متولی امر کنترل و بازرسی های بندری، موظف به انجام بازرسی های منظم و مدون بر اساس این مقاله نامه می باشد، لذا دستورالعمل حاضر بر اساس قطعنامه شماره ۶ کنفرانس بین المللی کار (رویه کنترل و بازرسی بندری PSC) و قطعنامه شماره ۱۳ (رویه کنترل و بازرسی کشتی های پرچم FSC) تهیه، تنظیم میگردد. از آنجایی که جمهوری اسلامی ایران به عنوان کشور امضاء کننده و متعهد در بسیاری از کنوانسیون های بین المللی دریایی نظیر سولاس، مارپل، خط شاهین و ... می باشد در مورد این مقاله نامه نیز مانند دیگر مقاله نامه ها دارای وظیفه و حق بازرسی از کشتی های ورودی (اعم از ایرانی و خارجی) به آب های تحت حاکمیت بنادر می باشد. نظر به اینکه بازرسی های موثر و هماهنگ به عنوان اصلی ترین ابزار اطمینان از تطابق مستمر با الزامات مقاله نامه کار دریایی می باشند، بنابراین می توان گفت، افسران کنترل و بازرسی مهم ترین و بارزترین عناصر اجرایی شدن این مقاله نامه می باشند.

افسران کنترل و بازرسی که وظیفه انجام بازرسی بر اساس مقاله نامه های سازمان بین المللی دریانوردی را بر عهده دارند، پس از طی آموزش های لازم، بازرسی های مقاله نامه کار دریایی را نیز انجام می دهند.

۱،۱،۱ براساس بندهای ۱، ۲ و ۴ از ماده ۵، بند ۱ از عنوان ۵ مقاله نامه، بندهای ۱ و ۲ از مقرر ۵،۱،۱ و همچنین مقرر ۲-۵ مقاله نامه کار دریایی، اعضاء (کشور صاحب پرچم)، مسئولیت دارد نسبت به تدوین و ترویج قوانین، مقررات، دستورالعمل ها و اتخاذ سایر اقدامات ضروری از جمله بازرسی در جهت اجرای کامل این مقاله نامه، اطمینان کامل حاصل نماید.

۱،۱،۲ در مواردی که سازمان بدلیلی همانند عدم مراجعه منظم شناورها به بنادر داخلی، قادر به اعمال کنترل کامل و مستمر بر کشتی های تحت پرچم خود نباشد، در صورتی که این عدم مراجعه کشتی تا ۱۸ ماه به طول انجامد، این مهم باید با اعزام افسر مجاز جهت بازرسی بر روی کشتی انجام پذیرد (استاندارد ۵،۱،۴ الف).

۱،۱،۳ رویه های کنترلی موجود در ادامه این سند، می بایست بعنوان یک مکمل برای اقدامات و قوانین ملی اتخاذ شده توسط دولت جمهوری اسلامی ایران در داخل و خارج از کشور مد نظر قرار گیرد.



۱,۱,۴ در این دستورالعمل سعی شده است تمام نکات لازم برای یک بازرسی کامل در دسترس افسران کنترل و بازرسی قرار گیرد ولی به هر حال در جاهایی که ممکن است بازرسان نیاز به ارجاع به مقاله‌نامه داشته باشند، مرجع مرتبط در قسمت‌های مقتضی ذکر شده است.

این دستورالعمل طی مصوبه شماره ..... مورخ ..... هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی تصویب و برای مراکز کنترل و بازرسی کشتیهای سازمان لازم الاجرا گردید.

## ۱,۲ اهداف

این دستورالعمل بمنظور فراهم آوردن یک رویه یکنواخت انجام بازرسی بر اساس مقاله‌نامه کار دریایی و دستیابی به یکپارچگی در مدیریت اینگونه بازرسیها در بنادر جمهوری اسلامی ایران، تشخیص نواقص یک کشتی، تجهیزات یا پرسنل آن و بکارگیری روشهای کنترلی مناسب بر اساس مقاله‌نامه کار دریایی تهیه شده است، و اهداف زیر را دنبال می نماید:

۱- انجام تعهدات بین سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (به عنوان متولی امر اجرای مقاله‌نامه کار دریایی) در جهت اجرای وظایف محوله با توجه به "آیین نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق به مقاله‌نامه کار دریایی (مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۹ مجلس محترم شورای اسلامی)".

۲- کمک به یکسان سازی هر چه بیشتر بازرسی‌های فنی بر اساس مقاله‌نامه کار دریایی در بنادر جمهوری اسلامی ایران

۳- اتخاذ روشهای اجرایی بازرسی متناسب با راهنماهای کنترل و بازرسی مصوب سازمان بین‌المللی کار

۴- نظارت مراکز کنترل و بازرسی در حفظ سطح استاندارد کار و زندگی شایسته بر اساس مقررات ملی و الزامات مقاله‌نامه کار دریایی.

## ۱,۳ دامنه کاربرد

این دستورالعمل به موارد زیر اعمال می گردد :

۱. کشتی‌هایی که مشمول مقاله‌نامه کار دریایی می باشند.
۲. کلیه دریانوردانی که بر روی کشتی‌های مشمول مقاله‌نامه کار دریایی مشغول به خدمت می‌باشند.
۳. کلیه کشتی‌ها و یا دریانوردانی که بر اساس قانون ملی ایران مشمول اجرای مقاله‌نامه کار دریایی می‌باشند. (ضمیمه ۱۱ دستورالعمل اجرایی کنوانسیون کار دریایی برای پرچم جمهوری اسلامی ایران)

## ۱,۴ مستندات مورد استفاده در کنترل و بازرسی کشتیها

۱- مقاله‌نامه کار دریایی (MLC 2006) شامل مواد ۱، مقررات ۲ و استانداردها ۳

1 Articles  
2 Regulations  
Code A



۲- قوانین و مقررات ملی جمهوری اسلامی ایران در رابطه با اجرای مقاوله نامه کار دریایی (برای کشتی‌های با پرچم ایران)

### ۱,۵- کشتی‌های غیر عضو تردد کننده به بنادر ایران

کشتی‌های حامل پرچم کشورهای که این مقاوله نامه را تصویب نکرده اند نباید نسبت به کشتی‌های حامل پرچم کشورهایی که آن را تصویب کرده اند، رفتار مساعدتری دریافت کنند<sup>۱</sup>. بنابراین اگر کشتی متردد به بنادر ایران تحت پرچم کشورهای پذیرنده مقاوله نامه کار دریایی نباشد، کشتی می‌تواند تحت یک بازرسی جزء به جزء بر اساس فصل سوم این دستورالعمل قرار گیرد.

### ۱,۶ تعاریف

۱. مرجع ذیصلاح<sup>۲</sup>: وزیر، ادارات دولتی یا مقامی دیگر که اختیار صدور و اجراء مقررات، دستورات یا دستورالعمل‌های قانونی دیگر در خصوص موضوع مفاد مقاوله نامه کار دریایی را دارا می‌باشد. در این خصوص وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و سازمان بنادر و دریانوردی حسب "آیین نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق به مقاوله نامه کار دریایی" مرجع ذیصلاح ج.ا.ا می‌باشد.
۲. گواهینامه کار دریایی: گواهینامه موضوع مقرره ۳,۱,۵ مقاوله نامه می‌باشد.
۳. ظرفیت ناخالص: بر اساس کنوانسیون ظرفیت<sup>۳</sup> تعیین می‌شود.
۴. اعلامیه انطباق یا اعلامیه موافقت کار دریایی<sup>۴</sup>: جزئیات مورد نیاز برای گواهینامه کار دریایی و اظهار نامه آن، شامل لیست مواردی که بر اساس مقاوله نامه باید مورد بازرسی قرار گرفته و تایید شوند. این اعلامیه متشکل از دو بخش است:
  ۱. بخش اول<sup>۵</sup> که منعکس کننده الزامات و قوانین ملی در جهت تطابق با مقاوله نامه کار دریایی می‌باشد.
  ۲. بخش دوم<sup>۶</sup> که منعکس کننده اقدامات مالک برای بهبود مستمر و تطابق با قوانین و الزامات ملی می‌باشد.
۵. کشتی: تمام کشتی‌ها به جز آن‌هایی که منحصرأ در آب‌های داخلی، آب‌های محفوظ یا مناطقی که مقررات بندری در آن اعمال می‌شود تردد مینمایند را شامل می‌گردد. (در خصوص کشتی‌های تحت پرچم کلیه کشتی‌ها و شناورهای ذکر شده در "دستورالعمل اجرایی مقاوله نامه کار دریایی" ضمیمه ۱۱ مد نظر می‌باشد).
۶. دریانورد: هر شخصی که بر روی یک کشتی که مشمول مقررات این مقاوله نامه قرار می‌گیرد در هر سمتی، استخدام شده یا مشغول است و یا کار می‌کند.

<sup>1</sup> No More Favourable Treatment

<sup>2</sup> Competent Authority

<sup>3</sup> Tonnage Measurement Convention

<sup>4</sup> DMLC

<sup>5</sup> DMLC part one

<sup>6</sup> DMLC part two





۷. مالک کشتی: مالک کشتی، سازمان یا شخص از قبیل مدیر، نماینده یا اجاره کننده لخت<sup>۱</sup> که مسئولیت عملیات کشتی از طرف مالک را بر عهده دارد و با فرض پذیرش چنین مسئولیتی، موافقت نموده است وظایف و مسئولیت‌های محوله بر عهده مالکین کشتی را طبق این مقاوله نامه بر عهده گیرد، صرف نظر از اینکه هر سازمان یا اشخاص دیگری انجام برخی از مسئولیت‌ها و وظایف را به نیابت از مالک کشتی بر عهده گرفته باشند.

۸. شکایت<sup>۲</sup>: عبارت است از اطلاعات و گزارش دریافتی از دریانورد، فرد متخصص، اتحادیه، اتحادیه تجاری یا به طور کلی هر شخصی که به صورتی در راهبری ایمن کشتی شامل ایمنی و سلامت دریانوردان بر روی کشتی، دارای منافع باشد در زمینه نقض یا کوتاهی در اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر روی کشتی.

۹. آزار و اذیت<sup>۳</sup>: شامل هر گونه عمل نامطلوبی می‌شود که توسط هر فردی در قبال دریانوردی صورت گیرد که شکایتی را مطرح نموده که که مغرضانه و با سوء نیت نبوده است

۱۰. طرح یا اقدام اصلاحی<sup>۴</sup>: عبارت است از هر اقدامی که به جهت رفع ریشه ای علل عدم انطباق صورت پذیرفته، به نحوی که از وقوع مجدد آن جلوگیری کند.

۱۱. انجمن صنفی دریانوردان<sup>۵</sup>: عبارت است از سازمان، موسسه، سازمان‌های مردم نهاد (NGO) که با انتخاب دریانوردان و با مجوز قانونی از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، وظیفه نمایندگی دریانوردان ایرانی را بر اساس مقاوله‌نامه کار دریایی بر عهده دارند.

۱۲. انجمن صنفی مالکان<sup>۶</sup>: عبارت است از سازمان، موسسه یا شرکتی که با انتخاب مالکان و با مجوز قانونی از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، وظیفه نمایندگی از طرف مالکان کشتی‌های ایرانی را بر اساس مقاوله‌نامه کار دریایی بر عهده دارند.

۱۳. قرار داد کار دریانورد<sup>۷</sup>: در بر گیرنده هر دو مفهوم قرارداد کار و مواد قرارداد می‌باشد که بین دریانورد از از یک سو و مالک کشتی از سوی دیگر منعقد می‌گردد. مفاد قرارداد کار دریانوردان شامل موارد ذکر شده در 4.1 para. A2 می‌باشد.

۱۴. خدمات کاریابی و استخدام دریانورد<sup>۸</sup>: هر شخص، شرکت، موسسه، نمایندگی یا سازمان دولتی یا خصوصی که به نیابت یا با مشارکت مالکان کشتی‌ها که با داشتن تائیدیه از مقام ذیصلاح اقدام به استخدام دریانوردان می‌کند

۱۵. آبهای تحت حاکمیت: آبهای موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ و آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه اروند می‌باشد.

۱۶. مقاوله‌نامه یا کنوانسیون<sup>۱</sup>: توافق یا پیمان الزام‌آور مرتبط با صنایع دریایی و دریانوردی که تحت قوانین بین‌المللی میان کشورها و سازمان‌های بین‌المللی منعقد می‌شود و جمهوری اسلامی ایران نیز مفاد آن را

<sup>1</sup> Bareboat Chaterer

<sup>2</sup> Complaint

<sup>3</sup> Victimization

<sup>4</sup> Corrective Action or plan

<sup>5</sup> Seafarer's Organization

<sup>6</sup> Shipowner's Organization

<sup>7</sup> Seafarer Employment Agreement

<sup>8</sup> Recruitment & Placement Services



پذیرفته و بعنوان بخشی از قانون و مقررات کشور شناخته می‌شود. در این دستورالعمل منظور از مقاله‌نامه یا کنوانسیون، مقاله‌نامه کار دریایی و اصلاحیه‌های آن می‌باشد.

۱۷. سازمان: عبارت است از سازمان بنادر و دریانوردی و بطور خاص اداره کل نجات و حفاظت دریایی که مسئولیت امور کنترل و بازرسی از کشتیهای خارجی و ایرانی را بر عهده دارد. در مواردی که منظور غیر از اداره کل یاد شده باشد تصریح خواهد شد.

۱۸. موسسه رده بندی ۲: موسسه یا سازمانی است که با مقرره ۲، ۱، ۵ مقاله‌نامه کار دریایی و نیز با شرایط مندرج در قطعنامه MSC 349(92) مطابقت داشته و ممکن است به نیابت از مرجع ذیصلاح کشور صاحب پرچم برای بازدید از وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی، الزامات مقاله‌نامه کار دریایی و قوانین ملی جهت صدور گواهینامه‌ها و همچنین بازرسی‌های تجدید گواهینامه و میان دوره ای مربوطه برای کشتیها انتخاب شده باشد.

تذکر: مطابق مقرره ۱، ۱، ۵ بند ۳ مقاله‌نامه کار دریایی حتی با وجود تعیین موسسه رده بندی جهت امر بازرسی‌ها و صدور گواهینامه، مسئولیت اصلی و نهایی بر عهده پرچم مربوطه می‌باشد.

۱۹. کنترل و بازرسی کشتیها با پرچم ایران ۳: کنترل و بازرسی کشتیهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در بنادر داخلی و یا خارجی توسط بازرسین سازمان به منظور حصول اطمینان از تطبیق وضعیت کار و زندگی موجود بر روی کشتی با الزامات و مقررات ملی و مقاله‌نامه کار دریایی.

۲۰. کنترل و بازرسی کشتیها با پرچم خارجی ۴: کنترل و بازرسی کشتیهای با پرچم خارجی در بنادر و آبهای تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران به منظور حصول اطمینان از تطبیق وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقرر در مقاله‌نامه کار دریایی.

۲۱. افسر کنترل و بازرسی کشتی‌ها ۵: فردی است متخصص و واجد شرایط که با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی مجاز به انجام بازرسی وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی، بر اساس مقاله‌نامه کار دریایی بوده و منحصرأ در برابر سازمان پاسخگو می‌باشد.

۲۲. مرکز کنترل و بازرسی: اداره‌ای که کلیه افسران کنترل و بازرسی زیر نظر آن مشغول به فعالیت می‌باشند.

۲۳. نقص یا عدم انطباق ۶: عبارت است از هرگونه عدم انطباق وضعیت موجود کشتی اعم از معایب و نواقص مربوط به گواهینامه‌ها یا وضعیت کار و زندگی افراد بر روی کشتی مطابق با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی (و قوانین ملی برای کشتیهای پرچم ایران).

تذکر: از دیدگاه مقاله‌نامه کار دریایی نقص و عدم تطابق دارای معنای یکسانی می‌باشند.

۲۴. نقص عمده ۷: به نقصی اطلاق می‌گردد که از منظر ماهیت، تعداد و تکرار از منظر افسر کنترل و بازرسی در کشتی استاندارد اتفاق نمی‌افتد.

1 Convention

2 Classification Society

3 Flag State Control

4 Port State Control

5 PSCO-FSCO

6 Deficiency or Non Conformity

Major Deficiency



۲۵. گواهینامه‌های معتبر کار دریایی<sup>۱</sup>: گواهینامه ای که مستقیماً توسط متعاهدین به کنوانسیون کار دریایی و یا به نیابت از آنها توسط موسسات رده بندی مجاز برای کشتی صادر شده باشد و مشخصات کشتی<sup>۲</sup> و الزامات مربوطه و مدت اعتبار آن شامل تاریخ صدور و انقضاء و در صورت لزوم تاریخ بازرسی میان دوره ای به دقت و صحت در آن درج شده باشد. اعتبار این گواهینامه در هر صورت منوط به داشتن اعلامیه انطباق در ضمیمه مدرک است.

۲۶. ادله واضح یا کافی<sup>۳</sup>: به موارد و شواهدی اطلاق می شود که بر اساس نظر کارشناسی افسر کنترل و بازرسی کشتی‌ها، وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی نشان دهنده عدم تطابق جدی با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی (شامل حقوق دریانوردان) باشد. اینگونه شواهد می‌تواند منجر به انجام بازرسی جزء به جزء گردد.

۲۷. ادله معقول<sup>۴</sup>: به شواهدی اطلاق می‌گردد که بیانگر تعویض پرچم کشتی به منظور عدم تطابق با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی می‌باشد. اینگونه شواهد می‌تواند منجر به انجام بازرسی جزء به جزء گردد.

۲۸. بازرسی اولیه<sup>۵</sup>: عبارت است از بازدید از کشتی که به منظور بررسی اعتبار اسناد و گواهینامه‌های مرتبط و تطابق شرایط کلی وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی با مقاله‌نامه کار دریایی انجام می‌پذیرد.

۲۹. بازرسی جزء به جزء<sup>۶</sup>: عبارت است از بازرسی دقیق کشتی، و هنگامی انجام می‌پذیرد که ادله کافی برای برای این نتیجه گیری وجود داشته باشد که شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقاله‌نامه در تطابق نبوده یا اینکه نقص یا نواقصی دیده شود که می‌توانند عمیقاً سلامت، ایمنی و یا امنیت دریانوردان را به خطر بیندازد.

۳۰. کشتی غیر استاندارد<sup>۷</sup>: در صورتی که کشتی اشکالات اساسی در عدم تطابق با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی در مورد کار و زندگی داشته باشد یا شرایط فعلی آن عمیقاً بهداشت، ایمنی یا امنیت افراد روی آن را به خطر بیندازد، از آن به عنوان کشتی غیر استاندارد یاد می‌شود.

۳۱. توقیف یا ممانعت از خروج<sup>۸</sup>: جلوگیری از خروج کشتی تا زمان رفع نواقصی که جدا ایمنی، بهداشت یا امنیت دریانوردان را به خطر می‌اندازد، یا صراحتاً ناقض الزامات مقاله‌نامه، مربوط به کار و زندگی بر روی کشتی باشند.

۳۲. سیستم نظارتی سازمان بین المللی کار دریایی<sup>۹</sup>: سیستمی که سازمان بین‌المللی کار از آن برای نظارت اعضاء جهت اطمینان از تطابق عملکرد آنها با مقاله‌نامه کار دریایی استفاده می‌نماید. مشابه همین سیستم برای دیگر مقاله‌نامه‌های دریایی به عنوان ممیزی سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۱۰</sup> شناخته می‌شود.

<sup>1</sup> Valid Certificates

<sup>2</sup> Ships Particular

<sup>3</sup> Clear Grounds

<sup>4</sup> Reasonable Ground

<sup>5</sup> Initial Inspection

<sup>6</sup> More Detailed Inspection

<sup>7</sup> Substandard Ship

<sup>8</sup> Detention

<sup>9</sup> ILO Supervisory System

<sup>10</sup> IMO Audit



۳۳. کار شایسته ۱: عبارت است از کاری که با کرامت انسانی منافات نداشته باشد. بعبارت دیگر با اصول و استانداردهای ذکر شده در مقاله نامه در تطابق باشد.

### ۱,۷ کشتیهای واجد شرایط جهت بازرسی بر اساس مقاله نامه کار دریایی

با رعایت بند ۵ تعاریف، کلیه کشتیهای ایرانی و خارجی تردد کننده به بنادر ایران به شرح ذیل واجد شرایط بازرسی بر اساس مقاله نامه می باشند:

۱. کشتیهای ایرانی واجد شرایط بازرسی

به منظور هماهنگی بازرسیهای این مقاله نامه از نظر زمان و دوره اعتبار با بازرسی بر اساس مقاله نامه های سازمان بین المللی دریانوردی، کشتیهای واجد شرایط عبارتند از:

❖ کشتیهای تجاری (بجز کشتیهای مسافربری) که سه ماه از آخرین بازرسی آنها در یکی از بنادر ایران گذشته باشد.

❖ کشتیهای مسافربری که دو ماه از آخرین بازرسی آنها در بنادر ایران گذشته باشد.

❖ کشتیهایی که در یکی از بنادر کشورهای عضو تفاهم نامه های بین المللی کنترل و بازرسی کشتیها توقیف گردیده اند تا ۶ ماه در هر بار ورود به بنادر ایران بنا بر تشخیص مراکز کنترل و بازرسی کشتیها واجد شرایط بازرسی می باشند.

❖ کشتیهایی که در مورد آنها شکایتی مبنی بر عدم تطابق با الزامات کار و زندگی بر روی کشتی (در صورت تایید صحت شکایت از راه های مقتضی) وجود داشته باشد.

❖ کشتیهایی که در مورد آنها توسط منابع موثق گزارشهایی مبنی بر وجود نواقص یا عدم تطابقهای مهم دریافت شده باشد. این گزارشها ممکن است از بنادر قبلی، راهنما، قرنطینه و غیره بدست آمده باشد.

❖ کشتیهایی که در آخرین سفر خود در مسیر بندر محل بازرسی دچار سانحه منجر به آسیب دیدگی یا تلفات انسانی شده باشند.

❖ کشتیهایی که به تشخیص مرکز کنترل و بازرسی بندر از نظر تطابق با الزامات مقاله نامه کار دریایی مشکوک به نظر می رسند، بدون توجه به بازرسی قبلی در دیگر بنادر ایران و محدودیت زمانی تحت بازرسی قرار می گیرند.

❖ در موارد خاص بنا به دستور مسئولین ذریبط سازمان یا درخواست وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و به لحاظ کنترل بیشتر موارد تطابق شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با مقاله نامه کار دریایی.

### ۲. کشتیهای خارجی واجد شرایط بازرسی

کشتیهای با پرچم خارجی وارده به بنادر ایران که شش ماه از تاریخ آخرین بازرسی آنها در یکی از بنادر ایران می گذرد واجد شرایط بازرسی شناخته می شوند.

کشتیهای خارجی وارده به بنادر ایران در صورت داشتن شرایط لازم با در نظر داشتن الویت های بازرسی می توانند مورد کنترل و بازرسی بر اساس مقاله نامه کار دریایی قرار گیرند.

تبصره: حداقل درصد کشتیهای واجد شرایط بازرسی بر حسب تصمیمات تفاهم نامه اقیانوس هند ۲ و سازمان قابل تغییر می باشد و به مراکز کنترل و بازرسی ابلاغ خواهد شد. در صورتی که تعداد بیشتری از

کشتی‌های واجد شرایط در هر بندر تردد نمایند، افسر کنترل و بازرسی محدودیتی در انجام بازرسی بر اساس مقاله‌نامه، از کشتی‌های خارجی نخواهد داشت.

### ۱,۸ نحوه انتخاب کشتی‌های خارجی واجد شرایط بازرسی

افسر کنترل و بازرسی می‌تواند قبل از حضور روی کشتی نسبت به استعلام وضعیت کشتی از منابع مختلف که شامل (نه محدود به) منابع ذیل است اقدام نماید:

- افسر کنترل و بازرسی موظف است حداقل سایت IOCIS متعلق به تفاهم نامه اقیانوس هند را در ارتباط با کشتی مورد نظر جستجو نماید. در حال حاضر امکان ارزیابی سطح تقدم بازرسی کشتی<sup>۱</sup> و معیار انتخاب<sup>۲</sup> به همراه جزییات آنها در این سامانه اطلاعاتی موجود است و معیار گزینش کشتی‌ها در این تفاهم نامه است.
- لیست کشتی‌های تحت نظر در سایت تفاهم نامه اقیانوس هند<sup>۳</sup>
- پیگیری یکی از کشورهای متعاقد در مقاله‌نامه کار دریایی
- دریافت گزارش از شخص یا اشخاصی مبنی بر وجود نقص یا نواقصی که ایمنی، سلامت و یا امنیت دریانوردان را تهدید کند.
- در صورت درخواست کشور صاحب پرچم کشتی از سازمان برای انجام بازرسی موردی (این درخواست نباید محدودیتی برای بازرسی در بازرسی و برای حق حاکمیت ایران در اجرای قوانین ملی خودش ایجاد نماید).

### ۱,۹ اولویت بازرسی از کشتیهای خارجی PSC

کشتیهای خارجی با شرایط ذیل می‌بایست در اولویت انجام بازرسیها قرار گیرند:

- کشتی‌های با پرچم کشورهای غیر متعاقد (غیر عضو)
- کشتی‌هایی که مؤسسه رده بندی آنها عضو IACS نیستند و یا مؤسسه رده بندی، کشتی را معلق کرده باشد؛
- کشتی‌هایی با سن ۱۵ سال و بیشتر.
- کشتی‌هایی که پس از گذشت حداقل ۱۲ ماه از آخرین بازرسی مجدداً به یکی از بنادر ایران وارد شوند.
- کشتی‌هایی که یک بندر را با شرط رفع نواقص یا عدم انطباق یافت شده در مدت مشخص ترک کرده اند و این مدت به پایان رسیده است.
- کشتی‌هایی که در مورد آنها توسط منابع موثق (از قبیل راهنما، اتحادیه دریانوردان، مراجع ذیصلاح بنادر قبلی، قرنطینه و غیره) گزارش‌هایی مبنی بر وجود نواقص یا عدم تطابق‌های مهم دریافت شده باشد.
- کشتی‌هایی که در آخرین سفر خود در مسیر بندر محل بازرسی دچار سانحه منجر به آسیب دیدگی یا تلفات انسانی شده باشند.

<sup>1</sup> Priority Number

<sup>2</sup> Target Factor

<sup>3</sup> Ships on Watch List

Class Suspended



- کشتی‌هایی که به تشخیص مرکز کنترل و بازرسی بندر از نظر انطباق شرایط کار و زندگی با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی مشکوک به نظر می‌رسند، بدون توجه به بازرسی قبلی، تحت بازرسی بر اساس مقرر ۵.۲.۱ بند ۱ قرار می‌گیرند.
- کشتی‌هایی که در موارد خاص بنا به تشخیص مسئولین ذیربط وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، اداره کل و یا بندر به لحاظ کنترل بیشتر و کسب اطمینان از تطابق وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقاله‌نامه معین می‌گردند.
- کشتی‌هایی که تحت پرچم کشورهای هستند که بیش از ۵۰ درصد کشتیهای بازرسی شده آن کشور در یکسال گذشته در بنادر ایران توقیف شده باشند.
- کشتی‌های مسافربری وارده به بنادر ایران که چهار ماه از آخرین بازرسی آنها در یکی از بنادر ایران گذشته باشد.

### ۱،۱۰ مجوز کنترل و بازرسی کشتیها

حسب مقرر ۵.۲.۱ بند ۳ در عنوان پنجم مقاله‌نامه، افسر کنترل و بازرسی مجاز به انجام بازرسی در بنادر به شرح زیر می‌باشد:

- افسران کنترل و بازرسی واجد شرایط بر اساس دستورالعمل حاضر مجاز خواهند بود در بنادر، لنگرگاهها، ترمینالهای تحت حاکمیت ج.ا.ا بر روی کشتیهای ایرانی و خارجی و یا در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی بر روی شناورهای فراساحلی مشمول، حاضر شده و نسبت به کنترل و بازرسی آنها بر اساس مقاله‌نامه کار دریایی اقدام نمایند. (قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، فصل سوم، ماده ۱۴ بند ج)
- کشتی‌های ایرانی که مدت یک سال از آخرین بازرسی پرچم آنها می‌گذرد و به بنادر ایران تردد نداشته اند، باید با هماهنگی مالک یا مالکین آنها توسط افسران کنترل و بازرسی کشتیها در اولین بندر مقصد خارجی مورد بازرسی قرار گیرند. کلیه هزینه‌های مربوطه اعم از حمل و نقل، اسکان، غذا، صدور ویزا، روادید و غیره به عهده مالک کشتی می‌باشد.

### ۱،۱۱ بازرسی مجدد<sup>۱</sup>

۱. در صورت بروز نواقص منجر به توقیف (با کد ۳۰) در کشتیهای خارجی و کشتیهای ایرانی، انجام بازرسی مجدد جهت حصول اطمینان از رفع نواقص یا عدم تطابقها الزامی است.
۲. جهت انجام عملیات کنترل و بازرسی کشتیهای خارجی در بازدید اولیه هیچگونه هزینه ای دریافت نخواهد شد ولی در صورت وجود نواقص منجر به توقیف در اینگونه کشتیها، هزینه ارائه خدمات بازرسی مجدد براساس نرخ مندرج در کتابچه تعرفه برای هر بازدید مجدد قابل محاسبه و دریافت خواهد بود.
۳. در خصوص سایر نواقص و عدم تطابقها کشتیهای خارجی در صورت درخواست مالک یا فرمانده کشتی انجام بازرسی مجدد با اخذ هزینه، ارائه خدمات بازرسی مجدد بلامانع است.
۴. با توجه به اهمیت خروج کشتیهای تحت پرچم بدون هرگونه نقص یا عدم تطابق و به جهت کاهش تعداد کشتیهای ایرانی دارای نواقص در تفاهم نامه‌های بین المللی، کشتیهای ایرانی دارای نواقصی با کد ۱۷

<sup>1</sup> Follow up Inspection

(رفع نقص پیش از ترک بندر) نیز می بایست پیش از ترک بندر تحت بازرسی مجدد قرار گیرند و از خروج آنها در صورت صلاحدید بازرسی جلوگیری به عمل خواهد آمد.

تذکر: برای کشتی‌های خارجی، کد ۱۷ متعاقب یک بازرسی مجدد باید به یکی از کدهای ۱۰، ۱۵، ۱۶ یا ۹۹ بروز رسانی گردد.

۵. کشتی‌هایی که اقدام به نقض الزامات این مقاوله نامه (شامل حقوق دریانوردان) نموده و یا در انجام وظیفه بازرسان مانع تراشی کنند، مشمول جرایم و اقدامات اصلاحی مصوب وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی می گردند.

### ۱,۱۲ خروج کشتی با داشتن نواقص غیر قابل رفع در بندر بازرسی

خروج کشتی با نواقص مشخص فقط زمانی امکان پذیر است که این نواقص یا عدم تطابق‌ها سلامت، ایمنی و یا امنیت دریانوردان را با خطر جدی مواجه نکرده یا در صورت وجود نواقص منجر به توقیف، مقام ذیصلاح پرچم مربوطه تضمین‌های لازم و منطقی به‌مراه طرح یا اقدام اصلاحی در جهت تضمین رفع نواقص یا عدم تطابق‌ها ارائه داده باشد.

### ۱,۱۳ ویژگی‌های افسر کنترل و بازرسی PSCO, FSCO و موارد مرتبط

فارغ التحصیلان رشته علوم دریایی (عرشه، موتورخانه) در مقطع کارشناسی دارای سابقه کار بر روی کشتی‌های تجاری می‌توانند با تأیید سازمان بعنوان افسر کنترل و بازرسی کشتیها مشغول بکار شوند.

تبصره ۱: افسر کنترل بازرسی باید جهت مکالمه و نگارش و ارزیابی توانایی نفرات کشتی، مسلط به زبان انگلیسی باشد.

تبصره ۲: سازمان بنادر و دریانوردی موظف است جهت حصول اطمینان از توانایی، ارتقا دانش و تجربه افسران کنترل بازرسی و تطابق این توانایی‌ها با الزامات مقاوله نامه‌ها و ابزار اعمال حاکمیت دریایی دوره‌های علمی و کارگاه‌های آموزشی داخلی و بین‌المللی را برگزار نماید.

تذکر ۱: قبل از مجاز کردن افسران کنترل و بازرسی، سازمان لازم است از طی شدن دوره آموزش بازرسی بر اساس مقاوله‌نامه کار دریایی و داشتن گواهینامه طی دوره توسط بازرسان، اطمینان حاصل نماید.

تبصره ۳: افسران کنترل و بازرسی می‌بایست یک کارت شناسایی معتبر که به دو زبان فارسی و انگلیسی توسط سازمان تهیه شده و آنها را مجاز به انجام بازرسی‌ها می‌نماید به همراه داشته باشند.

بازرسان باید یک کپی گزارش بازرسی به زبان انگلیسی و یا زبان فارسی در اختیار فرمانده کشتی قرار دهند. (یک کپی از گزارش بازرسی باید در تابلو اعلانات برای اطلاع دریانوردان نصب گردد) و در صورت درخواست به نماینده دریانوردان ارسال گردد.

تذکر ۲: گزارش موارد نقص مربوط به مقاوله‌نامه کار دریایی، باید در یک فرم B مجزا نگارش شده تا قابلیت نصب در تابلوی اعلانات را داشته باشد.

در مورد کشتی‌های پرچم ایران لازم است گزارش‌های بازرسی از وضعیت دریانوردان ثبت گردد و به صورت سالانه توسط مقام ذیصلاح انتشار یابد (گزارش باید حداکثر ۶ ماه پس از پایان سال انتشار یابد).

این گزارش باید شامل موارد ذیل باشد:



- لیست قوانین ملی و لازم الاجراء و الحاقیه‌های به آن که مرتبط با کار و زندگی دریانوردان می باشد.
- شرح مراکزی که بازرسی‌ها را انجام می دهند.
- آمار کشتی‌ها یا دیگر موارد مرتبط که مشمول بازرسی بوده یا دقیقاً مورد بازرسی قرار گرفته اند.
- آمار تمام دریانوردانی که مشمول قانون ملی می گردند (و نام کشور مربوطه)
- آمار و اطلاعات تخلفات از الزامات و جرائم اعمال شده به همراه موارد توقیف کشتی‌ها
- آمار جراحات و بیماریهای ناشی از کار که دریانوردان را تحت تاثیر قرار داده اند.

تذکر ۳: گزارش‌های تحقیق از علل وقوع حوادث عمدی باید برای مرجع ذیصلاح ارسال گردد. این گزارش نباید دیرتر از یک ماه بعد از به نتیجه رسیدن تحقیق باشد.

لازم است افراد متخصص و دارای مهارت‌های فنی در صورت نیاز جهت دادن راهنمایی به افسران کنترل و بازرسی در دسترس باشند.

باید مقدمات بازرسی، لوازم مورد نیاز از قبیل کفش و لباس و سایر لوازم و همچنین وسیله حمل و نقل به صورت مناسب و در شان جمهوری اسلامی ایران مطابق بند (۱،۱۶) در اختیار بازرسان کنترل و بازرسی قرار گیرد. جهت اجرای یکپارچه امر بازرسی‌ها یک کپی از دستورالعمل حاضر باید در اختیار کلیه بازرسان قرار گیرد. بازرسان لازم است در خلال دوره استخدام از آموزشهای مستمر جهت بازرسی بهره بگیرند. بازرسان باید درک صحیحی از شرایط متنوع هر بازرسی، وسعت آن و روش معمول آن داشته باشند.

## ۱،۱۴ نظام نامه اصول کاری

افسر کنترل و بازرسی باید:

- افسران کنترل و بازرسی متاثر از گرایش‌های غیر حرفه‌ای نباشند.
- منابع گزارش دهی و یا شکایت از وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی یا تخطی از قانون ملی (خصوصاً برای کشتیهای پرچم ج.ا.ا) را کاملاً محرمانه نگه دارند و هیچ گونه نشانه ای از این منابع در اختیار مالک کشتی، اتحادیه و مالکان و یا راهبر کشتی نگذارند.
- بخاطر داشته باشد که یک کشتی علاوه بر محل کار، محل زندگی خدمه کشتی می باشد، لذا نباید بدون دلیل، مزاحمتی برای آرامش یا حریم خصوصی آنها ایجاد نمود.
- کلیه قوانین خانه داری ۱ کشتی را از جمله درآوردن لباس و کفش کار کثیف را رعایت نماید.
- در هنگام تصمیم گیری نباید تعصب خاصی براساس نژاد، مذهب یا ملیت خدمه داشته باشد و با همه پرسنل بر روی شناور با احترام برخورد نمایند.
- قدرت و اختیار فرمانده یا معاون او را محترم شمارد.
- مؤدب، حرفه ایی و در صورت نیاز قاطع باشد.
- هرگز تهدید کننده یا مستبد نبوده و از لحنی که موجب توهین شود، استفاده ننماید.
- کلیه مقررات بهداشتی و ایمنی کشتی و ملی، مانند پوشیدن لباسهای حفاظت فردی را رعایت نماید. نباید عملی انجام داده یا مسبب انجام عملی گردد که منجر به درخطر افتادن ایمنی خود یا خدمه کشتی گردد.



- کلیه مقررات امنیتی کشتی را رعایت نموده و منتظر بوده تا جهت بازدید از کشتی توسط یک شخص مسئول همراهی شود.
- در صورت عدم آگاهی کامل از مقررات یا یافته‌های خود، مشورت نماید. بطور مثال مشورت با همکاران، رجوع به کتابها و سازمان.
- یافته‌های خود را در بازرسی و در صورت صلاحدید اقدامات اصلاحی مورد نیاز را به فرمانده شرح داده و مطمئن گردد که گزارش بازرسی توسط فرمانده بطور واضح درک شده است.
- قبل از ترک شناور، گزارشی خوانا و قابل درک از بازرسی را تهیه و به فرمانده ارائه نماید.
- با هرگونه اختلاف در خصوص انجام بازرسی و یا یافته‌های بازرسی با آرامش و صبورانه رفتار نماید.
- حق شکایت و نحوه انجام آن در صورت توقیف شناور را به فرمانده شرح دهد.
- همیشه قوانین و مقررات کشور در خصوص دریافت هدایا و مساعدتها را رعایت نماید.
- رد قاطعانه هرگونه پیشنهاد رشوه و گزارش هرگونه موارد ناخوشایند به مقام سازمان.
- عدم استفاده از قدرت خود جهت سود و منافع مالی و غیره.

بازرسان قویاً از موارد ذیل منع می گردند:

- داشتن هرگونه منافع مستقیم یا غیرمستقیم در زمینه‌هایی که با بازرسی در ارتباط هستند.
- افشای هرگونه اطلاعات تجاری، پروسه های کاری محرمانه و یا اطلاعات شخصی که ممکن است در خلال انجام وظیفه به دست آورد. ( حتی پس از خدمت و دوران بازنشستگی)

### ۱,۱۵ ارتقاء سطح علمی و جایگاه بازرسان کنترل و بازرسی

سازمان بنادر و دریانوردی لازم است قوانین و استانداردهای لازم جهت آموزش، مهارت، قدرت، جایگاه و عدم وابستگی افسران کنترل و بازرسی را فراهم نماید.

با توجه به تغییرات سریع و یافته‌های علمی و عملی در صنعت حمل و نقل دریایی و همچنین اهمیت و تاثیر آنها بر شرایط کار و زندگی بر روی کشتی‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی مطابق این دستورالعمل موظف به ارتقاء مداوم سطح دانش علمی و عملی افسران کنترل و بازرسی در طول استخدام می‌باشد، که این مهم با پیگیری موارد ذیل امکان پذیر است:

۱. برگزاری دوره‌های آموزشی و بازآموزی تئوری و عملی مورد نیاز با استفاده از اساتید داخلی و خارجی.
۲. برگزاری کارگاهها و سمینارهای آموزشی جهت ایجاد هماهنگی در شیوه‌های بازرسی.
۳. پیگیری جهت اعزام افسران کنترل و بازرسی کشتیها به دوره‌های تئوری و عملی خارج از کشور.
۴. اعزام بازرسان به سمینارهای منطقه ای و بین المللی.

### ۱,۱۶ تقویت مراکز کنترل و بازرسی کشتیها

سازمان باید به تعداد کافی افسر مجاز جهت بازرسی بر اساس مقاله نامه کار دریایی تربیت نماید به صورتی که بتواند به وظایف حاکمیتی خود عمل نماید. در راستای اجرای این مورد:

۱. سازمان موظف است با استعلام از بنادر مختلف و در نظر گرفتن وضعیت تردد کشتیها نسبت به برآورد نیروی انسانی متخصص جهت امر بازرسی و تجهیزات مورد نیاز اقدام نموده و پیگیریهای لازم در خصوص تامین آنها را انجام دهد.
۲. سازمان همه ساله بر اساس اعلام نیاز اداره کل سهمیه ای از دانشجویان بورسیه دریانوردی را جهت فعالیت در بخش کنترل و بازرسی کشتیها تخصیص دهد.



۳. در صورت کافی نبودن سهمیه در نظر گرفته شده، سازمان موظف است حتی الامکان با استفاده از نیروهای واجد شرایط، نیروی مورد نیاز را راسا یا از طریق عقد قرارداد مستقیم یا از طریق عقد قرارداد با شرکتها، تامین نماید. صلاحیت علمی و تجربی این نیروها می بایست پیش از آغاز فعالیت به تایید مسئولین ذیربط سازمان رسیده باشد.

### ۱,۱۷ وسائل و لوازم مورد نیاز افسران کنترل و بازرسی

- خودرو مناسب
  - تبلت و یا کامپیوتر قابل حمل جهت تهیه گزارش بازرسی و استفاده از نرم افزارهای کاربردی
  - لباس کار با کیفیت مناسب (هر شش ماه)
  - کفش ایمنی (هر شش ماه)
  - دستکش (به مقدار مناسب)
  - کیف دستی (هر دو سال)
  - کاور ایمنی (هر سال)
  - کلاه ایمنی (هر سال)
  - خط تلفن سیار (به تعداد بازرسیین)
  - دوربین دیجیتال (به تعداد بازرسیین)
  - دوربین فیلم برداری
  - کاپشن (هر دو سال)
  - عینک آفتابی (هر سال)
  - پرینتر قابل حمل جهت استفاده در تهیه گزارش به صورت تایپ شده.
  - تجهیزات نمونه گیری از بار، آب آشامیدنی، مواد غذایی و مواد استفاده شده.
- تذکر: در صورتی که موارد فوق بر اساس دستوالعمل کنترل و بازرسی کشتیهای اقیانوس پیما مصوب هیئت عامل محترم، تدارک شده باشند دیگر لزومی به اقدام ندارند.

### ۱,۱۸ هزینه های بازرسی های مجدد

هزینه های بازرسی های مجدد بر طبق این کنوانسیون همانند بازرسی های فنی و ایمنی طبق تعرفه بازرسی مجدد مصوب هیات محترم عامل سازمان بنادر و دریانوردی اخذ خواهد گردید.



## فصل دوم

### بازرسی‌های فنی و ایمنی

۲,۱ کلیات:

۲,۱,۱: بر اساس مقاله نامه کار دریایی اعضاء می توانند بوسیله افسران کنترل و بازرسی کشتیهای خارجی را در بنادر تحت حاکمیت خود بازرسی نمایند. این قبیل بازرسی‌ها ممکن است براساس موارد زیر انجام پذیرد (تقاضا):

❖ اقدام عضو

❖ براساس اطلاعات مربوط به تخلف کشتی که به طریقی فراهم شده باشد.

❖ شکایت دریانورد، اتحادیه صنفی دریانوردان، موسسه رده بندی یا دیگر اشخاص حقیقی یا حقوقی مرتبط

۲,۱,۲ کنترل و بازرسی کشتیهای ورودی به بنادر ایران اعم از کشتی‌های تحت پرچم ایران و کشتیهای خارجی باید فقط توسط بازرسان مجاز که شرایط آنها در فصل گذشته آمده است، صورت پذیرد. در این راستا بازرسان باید متوجه باشند که براساس مقررات قابل اعمال کنترل و بازرسی بندری حدود اختیارانشان از قرار ذیل میباشد:

- حضور آزادانه و بدون اعلام قبلی روی کشتی. لازم به ذکر است در هر صورت بازرس باید حضور خود را بر روی کشتی به اطلاع فرمانده کشتی یا فرد مسئول و در صورت اقتضاء به دریانوردان یا نماینده آنها برساند.
- الزام به رفع هرگونه نقص و منع نمودن کشتی از ترک بندر، در جایی که دلایل محکم مبنی بر وجود نقص جدی پیرامون الزامات مقاله نامه کار دریایی از جمله حقوق دریانوردان موجود باشد.
- سوال از فرمانده، دریانورد، یا هر شخص دیگری نظیر مالک کشتی یا نماینده آن در موارد مربوط به دایره اعمال مقاله نامه (یا قانون ملی برای کشتیهای پرچم ایران).
- درخواست دسترسی به کلیه دفاتر، گواهینامه‌ها، دفاتر ثبت، و بطور کلی مدارک یا اسناد یا اطلاعاتی که مستقیماً با موضوعات بازرسی مرتبط هستند.
- اجبار به نصب اعلامیه‌هایی که در قوانین ملی جهت اجرای مقاله نامه ضروری می‌باشند. (برای کشتیهای تحت پرچم ایران)
- امکان هرگونه آزمایش یا نمونه برداری از بار، آب آشامیدنی، مواد غذایی و مواد استفاده شده و غیره که برای متقاعد کردن خود لازم ببیند. نمونه برداری باید با اطلاع یا حضور مالک یا نماینده مالک و در صورت اقتضاء دریانورد صورت پذیرد. مقدار نمونه باید توسط بازرس ثبت گردد.
- بلافاصله پس از بازرسی نواقصی را که سلامتی و ایمنی افراد روی کشتی را تحت تاثیر قرار میدهد را سریعاً به اطلاع مالک، راهبر یا فرمانده کشتی برساند.



- هشدار به مقام ذیصلاح یا در صورت اقتضاء موسسه رده بندی در مورد هرگونه نقص یا سوء استفاده ای که به طور خاص با قوانین موجود مرتفع نمیگردد و ارسال طرح پیشنهادی برای ارتقاء قوانین و مقررات برای کشتیهای پرچم ایران
  - اطلاع به سازمان از وقوع هرگونه جراحات یا امراضی که دریانوردان را تحت تاثیر قرار میدهد، به طریقی که در قوانین و مقررات ملی مقرر گردیده است (برای کشتیهای پرچم).
  - هرگونه مصاحبه، آزمایش، تحقیق و استعمال لازم جهت اطمینان از رعایت استانداردهای این مقاوله نامه
- تذکر: هنگام مصاحبه، افسران کنترل و بازرسی لازم است در خصوص موارد شخصی یا موارد بحث برانگیز، حساسیت به خرج دهند.

۲,۱,۳ کنترل و بازرسی کشتیهای تحت پرچم (FSC) که از تعهدات سازمان می باشد نسبت به کنترل و بازرسی کشتیهای خارجی (PSC) که از اختیارات سازمان است باید از عمق و گستره بیشتری برخوردار باشد. از آنجا که موارد موضوع کنترل و بازرسی کشتیهای تحت پرچم و کشتیهای خارجی یکسان می باشند (ضمیمه ۱)، تعیین عمق و گستره آن به قضاوت حرفه ای افسر کنترل و بازرسی مربوط بوده، ولیکن در هر شرایط بازرسی کشتیهای پرچم از بازرسی کشتیهای خارجی گسترده تر می باشد.

۲,۱,۴ تمام تلاشهای ممکن برای اجتناب از توقیف و تاخیز دادن های غیرقانونی به کشتیها باید انجام پذیرد.

## ۲,۲ اقدامات قبل از بازرسی

### ۲,۲,۱ مدارک مقدمات بازرسی

- ❖ برای انجام یک بازرسی موثرتر و با کیفیت تر، لازم است در صورت امکان افسران کنترل و بازرسی اطلاعاتی را قبل از رفتن به کشتی به دست آورند. این اطلاعات میتوانند راجع به نوع بار، نوع کشتی، پرچم، تاریخچه، بندر قبلی و بعدی کشتی و همچنین مدت زمان تقریبی توقف کشتی در بندر جهت بازرسی باشد.
- ❖ افسر کنترل و بازرسی باید به نواقص گزارش شده گذشته و همچنین هر طرح یا اقدام اصلاحی مربوطه توجه خاص نماید. بسته به نوع، تعداد یا تکرار نواقص در کشتی مورد نظر، یا کشتیهای با مالکیت مشابه، نواقص گذشته ممکن است در تصمیم گیری جهت بازرسی یا عدم بازرسی کشتی مشخص موثر باشند.
- ❖ عدم انطباقها ممکن است ادله واضح جهت بازرسی جزء به جزء بر اساس فصل سوم این دستورالعمل باشند مخصوصا اگر مدارکی مبنی بر تکمیل فرآیند رفع نقص در مدارک کشتی پیدا نشود.



## ۲,۲,۲ منابع جمع آوری اطلاعات

اطلاعات موضوع دو بند اخیر می‌تواند از گزارش‌های کنترل‌های بندری گذشته در بنادر داخلی یا خارجی، پایگاه داده‌های کنترل و بازرسی یا منابع دیگر تامین گردد.

افسران کنترل و بازرسی باید توجه داشته باشند که ممکن است برخی از مواردی که بر اساس کنوانسیون‌های سولاس، مارپل یا کنوانسیون استانداردهای آموزشی دریانوردان<sup>۱</sup> نقص هستند، از منظر مقاله‌نامه کار دریایی نیز نقص به حساب بیایند، از این رو در زمان گزارش نویسی اطلاعات تمامی نواقص کشف شده از حیث تشابه باید مدنظر قرار گیرد.

## ۲,۳ بازرسی اولیه

افسران کنترل و بازرسی همانند بازرسی بر اساس دیگر کنوانسیونها، باید از قضاوت حرفه ای خود در انجام وظایف استفاده نمایند و در صورت لزوم از مشورت دیگران نیز استفاده نمایند.

برای اطمینان از یکپارچگی بازرسی‌ها توصیه می‌شود کلیه بازرسان یک نسخه از مقاله‌نامه کار دریایی به همراه این دستورالعمل را به صورت فیزیکی (کاغذی) یا الکترونیکی در طول بازرسی به همراه داشته باشند.

## ۲,۳,۱ ملاحظات کلی برای افسران کنترل و بازرسی

۱- افسران کنترل و بازرسی باید توجه نمایند که منظور از بازرسی اطمینان از تطابق کشتی‌های ورودی به بنادر ایران با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی و حقوق دریانوردان می‌باشد، این الزامات عبارتند از مواد و مقررات و استانداردها که مرتبط با زندگی و کار دریانورد می‌باشند. دستورالعمل ب ۲ مقاله‌نامه به خودی خود موضوع بازرسی‌های بندری نمی‌باشد مگر اینکه در قانون ملی پرچم کشتی مورد بازرسی، بدان تصریح شده باشد. به صورت کلی کنترل و بازرسی تنها به ۱۵ مورد مذکور در ضمیمه یک که مربوط به وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی می‌باشد محدود می‌گردد، ولی افسر کنترل و بازرسی می‌تواند به عدم تطابق کشتی با سایر استانداردهای مربوط به کار و زندگی بر روی کشتی از قبیل حق بازگرداندن به وطن و تامین اجتماعی واکنش نشان دهد.

۲- از آنجا که روش تطابق با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی در قوانین ملی مربوطه هر کشور منعکس می‌گردد و این قوانین به طور اختصار در کشتی‌هایی که دارای گواهینامه انطباق با مقاله‌نامه کار دریایی (که از این به بعد به اختصار گواهینامه کار دریایی خوانده می‌شود) می‌باشند در بخش اول اعلامیه انطباق موجود می‌باشد، لذا گواهینامه کار دریایی به‌مراه اعلامیه انطباق در واقع نقطه شروع هر بازرسی می‌باشند که می‌توانند به عنوان صحت انطباق با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی (شامل حقوق دریانوردان) در نظر گرفته شوند.

تذکر: در کشتی‌هایی که گواهینامه کار دریایی ندارند، الزامات قوانین ملی یا توافق‌نامه مذاکرات جمعی<sup>۱</sup> یا دیگر موارد، باید به عنوان نقطه شروع بازرسی در نظر گرفته شوند.

۳- افسران کنترل و بازرسی در چارچوب آئین نامه رسیدگی به شکایات و با رعایت ضوابط آئین نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق به مقوله نامه کار دریایی به شکایات دریانوردان در کشتی‌های تحت پرچم مشمول مقوله نامه رسیدگی می‌نمایند و در خصوص کشتی‌های خارجی نیز بر اساس بند ۵۰۵ اقدام خواهند نمود.

### ۲,۳,۲ مراحل کنترل و بازرسی

افسر کنترل و بازرسی پس از ورود به کشتی و معرفی خود به فرمانده کشتی یا نماینده او، در صورت درخواست فرمانده باید مدارک شناسایی خود را که نشانه مجوز بازرسی از طرف مقام صلاحیت دار ایران می‌باشد را ارائه نماید. اگر بازرسی از الزامات مقوله‌نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز صورت می‌پذیرد، مجوز مربوطه باید بیانگر این مورد نیز باشد.

افسر کنترل و بازرسی بعد از حضور بر روی کشتی باید سعی کند که به یک درک کلی از وضعیت نگهداری و راهبری کشتی دست یابد. بازرسان باید توجه داشته باشند که منظور از بازرسی، بازبینی گواهینامه و اعلامیه انطباق (در صورت وجود) می‌باشد. در واقع هر بازرسی یک فرآیند بازبینی موردی است که حدود بازرسی مورد نیاز برای هر بازرسی توسط افسر کنترل و بازرسی تعیین می‌گردد.

بازرسی بر اساس مقوله نامه کار دریایی متشکل از دو بخش است. بخش اول موارد مرتبط با کار شایسته (انسانی) از قبیل پرداخت دستمزد، قرارداد کار دریانوردی، حداقل سن، مدارک سلامت و ساعات کار و استراحت که جنبه عملیاتی دارند، و بخش دوم مربوط به بازرسی فیزیکی که شامل محل زندگی<sup>۲</sup> و وضعیت آشپزخانه می‌باشد.

بعضی از موارد هم تلفیقی از هر دو بخش می‌باشند، به عنوان مثال ایمنی و بهداشت حرفه ای که موارد فیزیکی آن، شامل لوازم حفاظتی / ایمنی و موارد عملیاتی آن عبارتند از لحاظ کردن رویه‌های ایمن انجام کار می‌باشد (مانند ورود به فضای بسته).

با توجه به موارد مذکور، برای انجام یک بازرسی موثر لازم است افسر کنترل و بازرسی روش‌های متفاوتی را بسته به شرایط به خدمت بگیرد که این روش‌ها می‌توانند عبارت باشند از بررسی مدارک، مشاهده عینی و مصاحبه عمومی و خصوصی با دریانوردان.

افسر کنترل و بازرسی ممکن است با شرایطی مبنی بر امکان عدم سازگاری شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقوله‌نامه مواجه گردد. در صورتی که این شرایط، نیاز به توجه فوری نداشته باشد، کلیه نواقص مشاهده شده باید بعد از بازبینی مدارک مورد رسیدگی قرار گیرند.

بطور کلی یک بازرسی بندری می‌تواند متشکل از سه مرحله زیر باشد:



۱- بررسی گواهینامه کار دریایی و اعلامیه انطباق به عنوان مدارکی مبنی بر صحت انطباق با الزامات

مقاوله نامه کار دریایی (شامل حقوق دریانوردان)

۲- در صورت نیاز بازرسی جزء به جزء بر اساس فصل سوم این دستورالعمل

۳- انجام اقدامات لازم در زمان کشف نقص یا عدم انطباق بر اساس فصل چهارم این دستورالعمل

بازرسی ممکن است حسب مورد در هر یک از مراحل فوق متوقف گردد، ولی در کلیه مراحل، افسران کنترل و بازرسی باید تمام تلاش خود را برای جلوگیری از تاخیر یا توقیف بدون دلیل کشتی به کار گیرند.

دامنه یک بازرسی بندری معمولاً به بازبینی گواهینامه کار دریایی و اعلامیه انطباق از نقطه نظر اعتبار و کامل بودن محدود می‌گردد، مگر اینکه افسر کنترل و بازرسی با یکی از چهار مورد ذیل بند ۲،۳،۳ این دستورالعمل مواجه گردد. در این صورت ممکن است بازرسی جزء به جزء صورت پذیرد.

لازم به ذکر است دیگر مدارک مرتبط با بررسی وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی (از قبیل قرارداد کار دریانورد) ممکن است در همین مرحله چک شوند.

تذکر ۱: منظور از بررسی اعتبار گواهینامه عبارت است از:

❖ چک کردن تاریخ انقضاء و اینکه برای یک دوره پنج ساله معتبر بوده و اگر گواهینامه موقت باشد این گواهینامه فقط یکبار صادر شده و برای مدت شش ماه اعتبار داشته باشد. به هر حال ممکن است در موارد خاص گواهینامه بیشتر از ۵ سال اعتبار داشته باشد، که توضیح آن در بند ۳ استاندارد ۱.۳ الف ۵ موجود می‌باشد. (A5.1.3 Para.3)

❖ به غیر از گواهینامه موقت، دیگر گواهینامه‌های کشتی باید امضاء شده و مهور باشند. چک کردن اعتبار بازرسی اولیه و میان دوره ای از دیگر موارد این بند است.

❖ گواهینامه کار دریایی و اعلامیه انطباق ضمیمه آن باید امضاء شده و مهور به مهر فرد ذیصلاح پرچم مربوطه باشد. اگر گواهینامه از طرف موسسه رده بندی صادر شده باشد، بازرسی باید به لیست موسسه‌های مجاز از طرف پرچم مربوطه که توسط سازمان بین‌المللی کار (در تطابق با بند ۴ استاندارد ۲.۱ الف ۵ (A5.1.2)) منتشر می‌گردد، مراجعه نماید.

تذکر ۲: منظور از کامل بودن گواهینامه این است که:

الف- ضمن داشتن اعلامیه انطباق، تمام اطلاعات لازم بر اساس مقاوله نامه کار دریایی در گواهینامه، توسط مقام ذیصلاح پرچم مربوطه تکمیل گردیده و همچنین اطلاعات مربوط به ۱۵ زمینه (ضمیمه یک) در بخش اول اعلامیه انطباق موجود باشد.

ب- افسر کنترل و بازرسی باید توجه داشته باشد که در بخش یک اعلامیه انطباق نیاز نیست تمام جزئیات الزامات قانون ملی جهت انطباق با الزامات مقاوله نامه کار دریایی ذکر گردد، این بخش اگر تمام ۱۵ زمینه ذکر شده در ضمیمه یک را شامل باشد از نظر بازرسی باید کامل در نظر گرفته شود.

ج- تمام موارد ضروری در مدارک و گواهینامه باید به زبان انگلیسی تکمیل شده باشند، در غیر این صورت لازم است ترجمه انگلیسی آن موجود باشد.



از آنجا که الزامات در مقاله‌نامه به صورت کلی بیان شده‌اند، افسران کنترل و بازرسی لازم است در کشتی‌هایی که دارای گواهینامه کار دریایی و اعلامیه انطباق می‌باشند، برای اطلاع از جزئیات الزامات ملی جهت انطباق با مقاله‌نامه به بخش اول اعلامیه انطباق و همچنین برای اطلاع از اقدامات مالک جهت بهبود مستمر و تطابق با الزامات ملی به بخش دوم اعلامیه انطباق مراجعه نمایند.

تذکر ۳: در صورتی که هرگونه معافیت از الزامات عنوان سوم مقاله‌نامه کار دریایی توسط سازمان صادر شده باشد این معافیت و توضیحات مربوطه آن باید در بخش اول اعلامیه انطباق ذکر گردد.

تذکر ۴: الزامات غیر ساختمانی عنوان سوم مقاله‌نامه کار دریایی باید برای تمام کشتی‌ها حتی آنهایی که قبل از لازم الاجراء شدن مقاله‌نامه کار دریایی ساخته شده‌اند، اعمال گردد.

تذکر ۵: نتایج بازرسی‌های متوالی مقام ذیصلاح از طرف پرچم مربوطه (جهت صدور، تجدید یا بازرسی میان دوره ای گواهینامه کار دریایی شامل نتایج بازرسی از بخش دوم اعلامیه انطباق) برای اطمینان از کفایت اقدامات مالک جهت بهبود مستمر و تطابق با الزامات ملی پرچم مربوطه، باید در ضمیمه اعلامیه انطباق موجود باشد. گزارش این نتایج باید شامل نواقص پیدا شده در بازرسی فوق به همراه تاریخ برطرف شدن آنها باشد.

### ۲،۳،۳ ادله واضح جهت بازرسی جزء به جزء

افسر کنترل و بازرسی، در صورت مواجهه با هر یک از موارد ذیل می‌تواند بازرسی جزء به جزء را در دستور کار خود قرار دهد، به عبارت دیگر می‌تواند از مرحله اول به مرحله دوم (ذکر شده در ذیل بند ۲،۳،۲ این دستورالعمل) ورود نماید. این موارد عبارتند از:

- ۱- اسناد درخواست شده (گواهینامه کار دریایی و اعلامیه انطباق)، نگهداری یا صادر نشده یا جعلی بوده یا اینکه حاوی اطلاعات مقرر در مقاله‌نامه کار دریایی نمی‌باشد یا از جهات دیگر بی اعتبار می‌باشد.
- ۲- وجود ادله واضح مبنی بر وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی در انطباق نمی‌باشد.
- ۳- وجود ادله معقول مبنی بر تغییر پرچم کشتی توسط مالک برای عدم انطباق با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی

تذکر: تغییر پرچم منجر به صدور گواهینامه موقت کار دریایی می‌گردد، از آنجا که اعلامیه انطباق برای گواهینامه موقت صادر نمی‌گردد، قوانین ملی پرچم مذکور برای بازرسی در دسترس نمی‌باشد. این امر موجب محدودیت در انجام کار کنترل و بازرسی می‌گردد.

۴- وجود شکایت مبنی بر عدم تطابق شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی.

در خصوص کشتی‌های تحت پرچم کشورهای غیر عضو، همان اصل معروف "عدم دریافت رفتار مناسب تر" برای آنها اعمال می‌گردد و ممکن است مورد بازرسی جزء به جزء قرار گیرند. در این حالت بازبینی مدارک به دلیل عدم وجود؛ قابل اعمال نمی‌باشد.





اگر اطلاعات موجود در گواهینامه یا اعلامیه انطباق به وضوح نشان دهنده عدم انطباق شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقاله‌نامه (شامل حقوق دریانوردان) باشند، افسر کنترل و بازرسی باید اقدامات ذیل را در دستور کار خود قرار دهد:

۱- در ابتدا الزامات ملی مربوطه را در بخش اول اعلامیه انطباق مورد توجه قرار داده و در این راستا باید توجه ویژه‌ای به هرگونه معادل‌های اساسی<sup>۱</sup>، معافیت‌های مجاز<sup>۲</sup> و تغییرات<sup>۳</sup> موجود در بخش اول اعلامیه انطباق داشته باشد. اگر مطابق با الزامات ملی فوق، موارد دیده شده عدم انطباق به حساب نیاید نیاز به عکس‌العمل دیگری نیست.

۲- اگر بخش اول اعلامیه انطباق نشان دهنده احتمال عدم انطباق با الزامی مشخص از مقاله‌نامه باشد، افسر کنترل و بازرسی باید چک کند که آن الزام مشخص در کشتی اعمال می‌گردد یا خیر؟ در صورت اعمال شدن و داشتن انطباق، موضوع در همین نقطه متوقف شده و نیاز به عکس‌العمل دیگری نمی‌باشد. عبارت دیگر فقط تطابق کشتی با الزامات مقاله‌نامه (مواد، مقررات و استانداردها به همراه موارد ذکر شده در قانون ملی پرچم مربوطه) موضوع بازرسی می‌باشد نه تطابق قانون ملی با الزامات مقاله‌نامه. تذکر: افسران کنترل و بازرسی باید توجه داشته باشند که انطباق یا عدم انطباق قوانین ملی با الزامات مقاله‌نامه کار دریایی موضوع وظایف آنها نبوده و موضوعی مرتبط با سیستم نظارتی سازمان بین‌المللی کار می‌باشد. البته ۱۵ زمینه ذکر شده در ضمیمه ۱ این دستورالعمل باید در قانون ملی پرچم مربوطه ذکر گردیده باشد

۳- اگر به هر دلیل افسر کنترل و بازرسی به این نتیجه برسد که امکان انطباق با الزامی مشخص از مقاله‌نامه بر روی کشتی امکان پذیر نمی‌باشد، بازرسی باید موضوع را با فرمانده و در صورت لزوم با نماینده پرچم مربوطه مطرح نماید.

۴- اگر افسر کنترل و بازرسی پس از تامل دقیق در اطلاعات ارائه شده توسط فرمانده و در صورت اقتضاء نماینده پرچم مربوطه به این قضاوت حرفه ای برسد که کشتی نمی‌تواند (ممکن است) با یک یا چند الزام مقاله‌نامه در تطابق باشد، باید بازرسی جزء به جزء را در دستور کار خود قرار دهد. در این راستا اگر بازرسی مربوطه نیاز به توضیح بیشتر در رابطه با قانون ملی پرچم مربوطه داشته باشد، موضوع را باید سریعاً به اطلاع مقام ذیصلاح در بندر بازرسی برساند تا از مقام ذیصلاح پرچم مربوطه استعلام نماید.

### ۱,۳,۳,۲ ادله معقول مبنی بر تعویض پرچم کشتی به منظور عدم تطابق با الزامات مقاله‌نامه

افسر کنترل و بازرسی ممکن است ادله معقول مبنی بر تعویض پرچم کشتی به منظور عدم تطابق با الزامات مقاله‌نامه داشته باشد، از آنجا که هرگونه تغییر پرچم باید در مدرک شرح پیوسته<sup>۴</sup> لحاظ گردد، در این مورد به جای داشتن ادله واضح باید به دنبال ادله معقول گشت. افسر کنترل و بازرسی باید هدف از تعویض پرچم کشتی را

<sup>1</sup> Substantial Equivalences

<sup>2</sup> Permitted Exemptions

<sup>3</sup> Variations

<sup>4</sup> Continuous Synopsis Record



با مشاهده گزارشات بازرسی گذشته تعیین کند. وجود نواقص عمده برطرف نشده که به اطلاع مقام ذیصلاح پرچم جدید نرسیده است می تواند ادله معقول در این خصوص در نظر گرفته شود. در هر حال نماینده مالک ممکن است ادله قانونی خود را برای تعویض پرچم که نشان دهنده عدم فرار از تطابق با الزامات مقابله نامه می باشد را به اطلاع افسر کنترل و بازرسی برساند.

در صورت عدم وجود ادله معقول مبنی بر تعویض پرچم کشتی به منظور عدم تطابق با الزامات مقابله نامه، افسر کنترل و بازرسی نباید بازرسی جزء به جزء به عمل آورد.

### ۲,۳,۳,۳ ادله واضح ( سایر موارد)

به دست آوردن ادله واضح بر این باور که وضعیت کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقابله نامه در تطابق نمی باشد، ممکن است از راه های متعددی قابل دسترسی باشد که شامل:

- ❖ جمع آوری اطلاعات قبل از بازرسی
- ❖ ارزیابی کلی کشتی
- ❖ مشاهدات عینی و بصری بر روی کشتی و
- ❖ در حین تحقیقات مربوط به یک شکایت می باشد.

اگر در هر شرایطی احساس یا ادعا شود که وضعیت کار و زندگی مطلوب نیست، به گونه ای که ایمنی، سلامت یا امنیت دریانوردان را تهدید می نماید، یا ادله واضح مبنی بر نقض جدی الزامات این مقابله نامه (شامل حقوق دریانوردان) موجود باشد، افسر کنترل و بازرسی باید اقدام به بازرسی جزء به جزء نماید.

اگر در راستای یک بازرسی جزء به جزء، عدم تطابق شرایط کار و زندگی با الزامات مقابله نامه محرز گردد، افسر کنترل و بازرسی موظف است که نواقص را سریعاً به اطلاع فرمانده کشتی رسانده و برطرف نمودن آنها را در یک بازه زمانی مشخص خواستار شود.

در زمانی که نواقص از نظر بازرسی جدی بوده یا اگر مرتبط با شکایتی از طرف دریانورد باشد این نواقص باید به اطلاع اتحادیه های دریانوردان و مالکان مربوطه رسانده شود. این نواقص در صورت صلاحدید بازرسی مربوطه ممکن است به اطلاع نماینده پرچم مربوطه و مقام ذیصلاح بندر بعدی (با توضیحات مربوطه) رسانده شود.



## فصل سوم

### بازرسی جزء به جزء

#### ۳,۱ کلیات

این فصل بر آن است تا یک راهنمای کاربردی در خصوص نحوه بازرسی جزء به جزء بر اساس الزامات مقاله‌نامه را فراهم نماید. البته باید در نظر داشت که برای هر ارجاع رسمی به الزامات در هر موضوعی باید به متن اصلی مقاله‌نامه (در مواردی به گواهینامه کار دریایی<sup>۱</sup> معتبر و ضمیمه آن<sup>۲</sup>) و به قوانین و مقررات ملی یا توافق نامه مذاکرات جمعی<sup>۳</sup> یا ابزارهای دیگر اجرای مقاله‌نامه که قابل اجرا بر روی کشتی مورد نظر باشند رجوع کرد.

هنگامی که یک کشتی گواهینامه کار دریایی و ضمیمه آن را ندارد (شامل مواردی که کشتی نیاز به گواهینامه ندارد (بند ۱ مقرر ۳,۱,۵) و درخواست گواهینامه نیز ننموده است یا مرجع دریایی پرچم کشتی عضو مقاله‌نامه نمی‌باشد)، افسر کنترل و بازرسی باید برای ارزیابی انطباق با الزامات مقاله‌نامه از قضاوت حرفه ای<sup>۴</sup> خود استفاده نماید. همچنین این قضاوت در شرایطی که اطلاعات موجود در گواهینامه کار دریایی یا ضمیمه آن یا اسناد مرتبط به گواهینامه و یا هر عامل دیگری بطور مشخص نشان دهد که کشتی ممکن است با الزامات مقاله‌نامه (شامل حقوق دریانوردان) مرتبط با شرایط کار و زندگی دریانوردان بر روی کشتی منطبق نباشد، بکار می‌رود. استفاده از قضاوت حرفه‌ای افسر کنترل و بازرسی در شرایطی که الزامات مندرج در استانداردهای الف مقاله‌نامه<sup>۵</sup> بصورت کلی ذکر شده باشند، بسیار لازم و ضروری می‌باشند. افسران کنترل و بازرسی می‌توانند به عنوان راهنما و برای اخذ اطلاعاتی در خصوص مقصود بخش‌های الزامی مقاله‌نامه به دستورالعمل ب<sup>۶</sup> مراجعه نمایند، اما همواره توجه توجه داشته باشند که دستورالعمل ب الزامی نبوده و موضوع کاری افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها نمی‌باشد، مگر اینکه در قانون ملی پرچم کشتی مربوطه به آن تصریح شده باشد.

در هنگام مشاهده عدم انطباق باید به فرمانده کشتی فرصت مناسب برای ارائه سند و مدرک مربوطه در الزامات ملی و یا هرگونه توضیح لازم و ضروری داده شود.

برای انجام بازرسی توسط افسر کنترل و بازرسی، به ترتیب مباحث اول تا چهارم مقاله‌نامه اطلاعاتی به عنوان اصول و پایه بازرسی‌ها به همراه پیشنهاداتی در خصوص منابع دریافت اطلاعات برای تصدیق انطباق ذکر می‌گردد. مثالهایی از نواقص و عدم انطباق‌ها در ۱۵ حوزه بازرسی در ضمیمه ۱ این دستورالعمل خواهد آمد که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد. این راهنما می‌تواند در موارد مرتبط با بازرسی بر اساس دریافت شکایات نیز مورد استفاده قرار گرفته که به موضوعات مرتبط با شکایت محدود خواهد شد.

<sup>1</sup> Maritime Labour Certificate

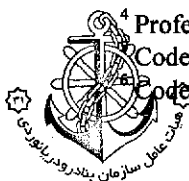
<sup>2</sup> Declaration of Maritime Labour Compliance

<sup>۳</sup> یک قرارداد معتبر قانونی قابل اجرا بین کارفرما و کارکنان که بوسیله یک اتحادیه صنفی مستقل تهیه شده است و شرایط کار (حقوق، مرخصی و...) و نحوه حل اختلافات را مشخص می‌کند (Collective Bargaining Agreement).

<sup>4</sup> Professional judgment

Code Part A

Code Part B



در هر صورت همواره باید در نظر داشت که بجز شرایطی که کشتی بصورت مشخص خارج از استاندارد است و یا افسر کنترل و بازرسی ادله‌های واضحی مبنی بر عدم انطباق شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقاله‌نامه پیدا نماید، سطح و اندازه بازرسی جزء به جزء توسط افسر کنترل و بازرسی کشتی‌های خارجی باید خیلی کمتر از سطح و اندازه بازرسی صورت گرفته توسط افسر کنترل و بازرسی کشتی‌های تحت پرچم باشد.

اگر پس از مشاهده فضاهای اصلی کشتی و صحبت با پرسنل، افسر کنترل و بازرسی دریابد که کشتی بصورت مناسبی نگهداری می‌شود و پرسنل کشتی از شرایط کلی کشتی رضایت دارند، افسر کنترل و بازرسی میتواند یکی از ۱۵ حوزه الزامات را با دقت بیشتری بررسی کرده و اطمینان حاصل نماید که بازرسی‌های لازم تحت پرچم آن کشتی صورت پذیرفته و اقدامات مالک برای اطمینان از انطباق با الزامات مناسب و کافی می‌باشد. بر این اساس افسر کنترل و بازرسی میتواند تصمیم به اتمام بازرسی جزء به جزء گرفته و یا بازرسی را به دیگر بخش‌ها و یا همه بخش‌های اشاره شده در ضمیمه ۱ تعمیم دهد.

افسران کنترل و بازرسی باید در نظر داشته باشند که منظور از بازرسی کشتی‌های خارجی، اجرای قوانین ملی فراتر از الزامات مقاله‌نامه نیست، در حالی که برای کشتی‌های پرچم ج.ا.ا لازم است تمامی الزامات ملی حتی فراتر از مقاله‌نامه در نظر گرفته شوند.

تذکر: در ضمیمه شماره ۶ مثال‌هایی از نواقص و روش گزارش نویسی آنها در هر یک از موارد ذکر گردیده است.

## ۳,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان یک مقاله‌نامه ( حداقل الزامات برای کار کردن روی کشتی)

### ۳,۲,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۱,۱- حداقل سن (ضمیمه ۱)

#### الزامات اساسی

- اشخاص زیر ۱۶ سال نباید به استخدام در آمده و یا در کشتی مشغول به کار باشند. استاندارد ۱.۱ الف بند ۱ (A1.1، بند ۱)
  - افراد زیر ۱۸ سال نباید در کشتی مشغول به کاری باشند که سلامتی و ایمنی آنان را به خطر بیندازد. استاندارد ۱.۱ الف بند ۴ (A1.1، بند ۴)
  - با توجه به قوانین و مقررات ملی باید توجه خاصی به سلامتی و ایمنی افراد زیر ۱۸ سال گردد. استاندارد ۴.۳ الف بند ۲.ب (A4.3، بند 2b)
  - کار شبانه برای افراد زیر ۱۸ سال، جز در مواردی که بر اساس استاندارد A1.1 بند ۳ سازمان برای مقاصد آموزشی مشخص شده، ممنوع می‌باشد. استاندارد ۱.۱ الف بند ۲ (A1.1، بند ۲)
    - کار شبانه بر اساس قوانین ملی تعریف شده و بایستی حداقل ۹ ساعت بوده و حتما باید ساعات بین نیمه شب تا ۵ صبح را شامل شود. استاندارد ۱.۱ الف بند ۲ (A1.1، بند ۲)
- تذکر: برای کشتی‌های پرچم ج.ا.ا ساعات کار شبانه که توسط سازمان تعیین شده اساس ملاک مراکز کنترل و بازرسی میباشد.



## منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- لیست خدمه، پاسپورت یا هر سند دیگری که اطلاعات تاریخ تولد دریانورد را تایید نماید.
- جدول برنامه کار روزانه که ساعات کار و وظایف افراد زیر ۱۸ سال را مشخص نماید.
- اطلاعاتی در خصوص نوع کار دریانوردان زیر ۱۸ سال برای اطمینان از عدم به خطر افتادن ایمنی آنان.
- گزارشات سوانح اخیر و گزارشات کمیته ایمنی کشتی برای اطمینان از اینکه افراد زیر ۱۸ سال در این حوادث وجود نداشته‌اند.
- مصاحبه خصوصی با دریانوردان

## ۳,۲,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۱,۲ - گواهینامه سلامت (ضمیمه ۱)

### الزامات اساسی

- دریانوردان تا زمانی که از نظر داشتن سلامت لازم برای انجام وظایف خود به تایید نرسند حق کار بر روی کشتی ندارند. (مقرره ۱.۲، بند ۱)
  - گواهینامه‌های سلامتی که بر اساس الزامات مقاله‌نامه استانداردهای آموزشی (STCW) صادر شده باشند، مورد تایید این مقاله‌نامه می‌باشند.
- گواهینامه سلامت دریانوردانی که بر روی کشتی‌هایی که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند مشغول به کار هستند باید حداقل به زبان انگلیسی باشد. استاندارد ۱.۲ الف بند ۱۰ (A1.2)، بند ۱۰
- گواهینامه سلامت باید توسط یک پزشک معتبر واجد شرایط (DQMP) صادر شده باشد و دارای اعتبار باشد. استاندارد ۱.۲ الف بند ۱ و ۴ (A1.2)، بند ۱ و ۴
- مدت اعتبار گواهینامه سلامت ۱ بر اساس قوانین سازمان و بر اساس موارد ذیل تعیین خواهد شد:
  - برای گواهینامه سلامت ۲ سال به جز افراد زیر ۱۸ سال که ۱ سال می‌باشد. استاندارد ۱.۲ الف بند ۷ (A1.2)، بند 7a
  - برای گواهینامه عدم کور رنگی ۶ سال. استاندارد ۱.۲ الف بند ۷ (A1.2)، بند 7b

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- لیست خدمه
- گواهینامه‌های سلامت
- گواهینامه‌های عدم کور رنگی (در گواهینامه سلامت دریانوردان ایرانی تست کور رنگی لحاظ شده است و گواهینامه مجزایی صادر نمی‌گردد).
- جدول زمانبندی کار و مصاحبه خصوصی با خدمه جهت اطمینان از اینکه محدودیت‌های پزشکی خدمه رعایت شده و به کارهایی که مغایر با محدودیت‌های پزشکی آنهاست گمارده نمی‌شوند.

<sup>۱</sup> در خصوص الزامات مربوط به اعتبار باید به نکات ذیل در مقاله‌نامه توجه کرد:

- در موارد اضطراری مرجع دریایی می‌تواند به دریانورد فاقد گواهی سلامت معتبر اجازه دهد تا رسیدن به بندر بعدی و دریافت گواهی سلامت از پزشک معتبر، بر روی کشتی کار کند مشروط به اینکه این مدت بیش از ۳ ماه طول نکشد و دریانورد دارای یک گواهینامه به تازگی تاریخ گذشته باشد. استاندارد ۱.۲ الف بند ۸ (A1.2)، بند ۸
- اگر مدت اعتبار گواهی سلامت در طی سفر به اتمام برسد، گواهی فوق تا رسیدن به بندر و دریافت گواهی جدید از پزشک معتبر، اعتبار دارد مشروط بر اینکه این مدت بیش از ۳ ماه طول نکشد. استاندارد ۱.۲ الف بند ۹ (استاندارد A1.2، بند ۹)



- مجوز یا اجازه (حداکثر ۳ ماهه) سازمان به دریانوردان فاقد گواهینامه یا دارای گواهینامه فاقد اعتبار، در شرایط اضطراری برای کار بر روی کشتی

### ۳,۲,۳ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۱,۳- آموزش و صلاحیت (ضمیمه ۱)

#### الزامات اساسی

- دریانوردان باید آموزش دیده یا دارای گواهینامه شایستگی<sup>۱</sup> یا دارای صلاحیت برای انجام وظایف خود بر اساس الزامات مرجع دریایی کشور صاحب پرچم باشند. (مقرره ۱,۳، بند ۱)
- دریانوردان باید حداقل آموزش‌های ایمنی شخصی بر روی کشتی (چهارگانه) را با موفقیت به اتمام برسانند. (مقرره ۱,۳، بند ۲)

#### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- گواهینامه حداقل خدمه برای تشخیص مدارک شایستگی مورد نیاز بر روی کشتی.
- گواهینامه و تائیدیه‌های مورد نیاز بر اساس کنوانسیون استانداردهای آموزشی دریانوردان برای تایید اینکه دریانوردان صلاحیت انجام وظایف خود را دارند. (وظایف از لیست خدمه قابل استخراج است)
- شواهد اسنادی (از مالک یا در صورت ارتباط، از مراجع ملی یا طرق دیگر) جهت تایید اینکه دریانوردان دارای صلاحیت‌های لازم بر اساس مقاله‌نامه برای انجام وظایف خود بر روی کشتی هستند. (بطور مثال آسپز کشتی- مقرره ۳,۲)
- شواهدی جهت تایید اینکه دریانوردان دوره‌های ایمنی شخصی بر روی کشتی (چهارگانه) را با موفقیت به اتمام رسانده اند.
- لوازم آموزشی مورد نیاز موجود برای خدمه (از قبیل لوح‌های فشرده، کتب و ...)
- مصاحبه خصوصی با دریانوردان جهت تایید آموزش.

### ۳,۲,۴ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۱,۴- استخدام و کاریابی (ضمیمه ۱)

#### الزامات اساسی

- در صورتی که مالک از خدمات استخدام و کاریابی خصوصی استفاده می‌نماید این مرکز باید مجاز و دارای گواهینامه بوده و بر اساس الزامات مقاله‌نامه کار کند. استاندارد ۴. ۱ الف بند ۲ (A1.4، بند ۲).
- دریانورد نباید بابت استفاده از این خدمات هیچ هزینه‌ای پرداخت کند. استاندارد ۴. ۱ الف بند ۵. ب (A1.4، بند 5B)
- در صورتی که مالک شناور از این خدمات در کشوری که عضو مقاله‌نامه نمی‌باشد استفاده می‌نماید باید اطمینان پیدا کند که این مراکز از الزامات مقاله‌نامه پیروی می‌کنند.

#### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

<sup>۱</sup> گواهینامه‌های شایستگی که بر اساس STCW صادر شده باشند مورد قبول الزامات این مقاله‌نامه میباشند.



- وب سایت اینترنتی مراجع ذی صلاح ملی حاوی اطلاعات مراکز استخدام و کاریابی مجاز.
- در صورتی که دریانوردان از طریق مراکز استخدام و کاریابی در کشوری که عضو مقاله نامه نیست در کشتی مشغول به کار شده است، مدارکی باید موجود باشد که نشان دهد مالک شناور از طریق یک سیستم، انطباق این مراکز را با الزامات مقاله نامه کنترل کرده است. این سیستم میتواند به عنوان مثال شامل اطلاعاتی از مرجع ذی صلاح کشور صاحب پرچم، بعلاوه هر نوع ممیزی یا گواهی کیفیت خدمات ارایه شده در کشوری که عضو مقاله نامه نیست، باشد. شواهد دیگر قابل ارایه توسط مالک می تواند شامل چک لیست هایی بر اساس الزامات مقاله نامه یا ممیزی موسسات رده بندی از خدمات استخدام و کاریابی مراکز باشد.
- مصاحبه خصوصی با دریانوردان برای اطمینان از اینکه هزینه ای برای استفاده از خدمات استخدام و کاریابی پرداخت نموده اند و از حقوق و وظایف خود مطلع شده اند.
- مصاحبه خصوصی با دریانوردان برای اطمینان از اینکه مراکز استخدام و کاریابی از لیست سیاه استفاده نمی کنند (لیست سیاه عبارت است از فهرست اسامی دریانوردانی که استخدام آنها بر اساس نظر مالکان ممنوع می باشد).

### ۳,۳ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان دوم مقاله نامه ( شرایط استخدام)

#### ۳,۳,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۱ - قرارداد استخدام دریانوردان (ضمیمه ۱)

##### الزامات اساسی

- همه دریانوردان باید یک کپی از قرارداد استخدام<sup>۱</sup> خود (یا هر نوع قرارداد یا ساختار مشابه آن) که بوسیله دریانورد و مالک یا نماینده مالک امضا شده است به همراه داشته باشند. استاندارد ۱.۱ الف بند ۱الف (A2.1، بند 1a)
- قرارداد استخدام (SEA) باید حداقل شامل موضوعات مطرح شده در استاندارد ۱.۱ الف بند ۴ مقاله نامه باشد. (A2.1، بند 4)
- دریانوردان باید مدرکی که نشان دهنده سوابق استخدام آنان باشد به همراه داشته باشند. (مانند CDC) استاندارد ۱.۱ الف بند ۱ث (A2.1، بند 1E)
- در صورتی که توافق نامه مذاکرات جمعی<sup>۲</sup> تمام یا بخشی از قرارداد استخدام را تشکیل داده باشد، این توافق نامه باید بر روی کشتی موجود بوده و بخش های مرتبط آن به انگلیسی ترجمه شده باشند. (بجز کشتی هایی که فقط سفرهای داخلی انجام میدهند). استاندارد ۱.۱ الف بند ۲ (A2.1، بند ۲).  
تذکر: در صورتی که قرارداد استخدام به انگلیسی نباشد یک نمونه استاندارد از قرارداد (قرارداد تیپ) باید به زبان انگلیسی بر روی کشتی موجود باشد.

##### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- کپی قرارداد استخدام (یا هر نوع دیگر شواهد قرارداد یا ساختار مشابه آن) و قسمت های مرتبط توافق نامه مذاکرات جمعی دریانوردان و فرم استاندارد قرارداد استخدام به انگلیسی.



- در صورت امکان، شواهد مربوط به بازرسی‌های انجام شده در مدت استخدام در خصوص موجود بودن سوابق استخدام دریانوردان.
  - بررسی سوابق استخدام دریانوردان برای اطمینان از اینکه اظهارات و توضیحی در خصوص کیفیت کار آنان یا حقوق دریافتی آنان در سوابق درج نشده است.
  - مصاحبه خصوصی با دریانوردان برای اطمینان از اینکه در هنگام امضای قرارداد استخدام فرصت کافی برای بررسی و مشورت و قبول آزادانه قرارداد را قبل از امضای آن داشته اند.
- تذکر: لیست مراکز کاریابی مجاز بصورت سالانه توسط سازمان از وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی استعلام می‌گردد.

### ۳,۳,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۲,۲ - حقوق (ضمیمه ۱ - پرداخت حقوق)

#### الزامات اساسی

- حقوق دریانوردان بایستی طبق قرارداد و در دوره‌های کمتر از یک ماه و بصورت کامل پرداخت گردد. (مقرر ۲,۲، بند ۱ و استاندارد ۲.۲ الف بند ۱ (A2.2، بند ۱))
  - دریانوردان باید هر ماه فیش حقوقی که نشان دهنده حقوق پرداخت شده و کسورات مجاز (مانند هزینه‌های واریز بخشی از حقوق به بستگان) باشد را دریافت نمایند. (استاندارد ۲.۲ الف بندهای ۲, ۳ و ۴ (A2.2، بندهای 2, 3, 4))
  - کسورات غیر مجاز مانند دریافت هزینه‌های سفر از منزل به کشتی و بالعکس ممنوع می‌باشد. (مقرر ۲,۲، بند ۱)
  - هزینه‌های مربوط به استفاده از خدمات پرداخت حقوق به حساب‌ها و یا واریز به حساب بستگان بایستی معقول بوده و نرخ تبدیل ارز نیز باید تابع قوانین ملی باشد. استاندارد ۲.۲ الف بند ۵ (A2.2، بند 5)
    - تمهیداتی که بر مبنای آن قسمتی از حقوق دریانورد در مدتی که دریانورد در دریا می‌باشد، بر اساس درخواست او به حساب خانواده، بستگان و یا ذی نفعان قانونی او پرداخت می‌گردد را مستمری می‌گویند. استاندارد ۲.۲ الف بندهای ۳ و ۴ (A2.2، بند 3, 4)
- تذکر: برای کشتی‌های پرچم ج.ا.ا نرخ ارز توسط سازمان از مبادی قانونی استعلام، و به صورت ماهانه (در صورت تغییر ارز) به مراکز بازرسی اطلاع رسانی می‌گردد.

#### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- قرارداد استخدام دریانوردان و اسنادی مانند رسیدهای پرداخت حقوق برای اطمینان از اینکه حقوق دریانوردان در دوره‌های کمتر از یک ماه مطابق با قرارداد پرداخت شده است.
- اسناد نشان دهنده هزینه‌های تبدیل ارز و واریز بخشی از حقوق به حساب خانواده، بستگان یا ذی نفعان قانونی دریانورد که به درخواست خودش صورت گرفته است.



- اسناد مرتبط تایید کننده واریز حقوق شامل فیش حقوقی که باید در اختیار دریانوردان قرار داده شود.
- در صورت درخواست افسر کنترل و بازرسی کپی فیش حقوقی باید در اختیار او قرار بگیرد.
- مصاحبه خصوصی با دریانوردان برای اطمینان از اینکه الزامات مربوط به پرداخت حقوق رعایت شده است.

### ۳,۳,۳ بازرسی جزء به جزء بر طبق مقرر ۲,۳- ساعات کار و ساعات استراحت (ضمیمه ۱)

#### الزامات اساسی

- بر اساس قوانین ملی حداقل ساعات استراحت نباید کمتر از ۱۰ ساعت در هر دوره ۲۴ ساعته، و ۷۷ ساعت در هر دوره ۷ روزه باشد، و یا اگر به ساعات کار اشاره دارند، حداکثر ساعات کار نباید بیشتر از ۱۵ ساعت در هر دوره ۲۴ ساعته و ۷۲ ساعت در هر دوره ۷ روزه باشند. استاندارد ۲.۳ الف بند ۵ (A2.3، بند 5)
  - ساعات استراحت به معنای زمان‌های خارج از ساعات کار میباشند. این تعریف شامل استراحت‌های کوتاه بین زمان‌های کار نمیباشد. استاندارد ۲.۳ الف بند ۱.ب (A2.3، بند 1B)
  - ساعات کار به معنای زمانی است که در طی آن دریانورد باید برای کشتی مشغول به کاری باشد. استاندارد ۲.۳ الف بند ۱.الف (A2.3، بند 1A)
  - ساعات استراحت نباید به بیش از دو دوره تقسیم گردد، یکی حتما باید حداقل ۶ ساعت باشد. فاصله بین دو دوره متوالی استراحت نباید بیش از ۱۵ ساعت باشد استاندارد ۲.۳ الف بند ۶ (A2.3، بند 6).
- خطرات مربوط به خستگی در دریانوردان باید همواره مورد توجه قرار بگیرد. استاندارد ۲.۳ الف بند ۴ (A2.3، بند 4)

افسر کنترل و بازرسی در هنگام بازرسی از موارد مربوط به استاندارد ۲.۳ الف نکات ذیل را باید مورد توجه قرار دهد:

- اطمینان حاصل گردد که ساعات عادی کار برای دریانوردان مانند سایر کارگران، بر اساس ۸ ساعت کار در روز و یک روز تعطیل در هفته و تعطیلی در روزهای تعطیل رسمی باشد. اگرچه این الزام مراجع دریایی را از هرگونه توافق دیگر در این خصوص مشروط بر اینکه شرایط مشابه الزام یا بهتر از آن برای دریانوردان را فراهم نماید منع نمی کند. استاندارد ۲.۳ الف بند ۳ (A2.3، بند 3)
  - تمرین‌های ایمنی، مقابله با آتش و قایق نجات و تمرین‌هایی که بر اساس قوانین ملی یا بین المللی الزام شده است، باید به نحوی اجرا گردد که کمترین تداخل در دوره‌های استراحت دریانوردان داشته باشد و باعث ایجاد خستگی نگردد. استاندارد ۲.۳ الف بند ۷ (A2.3، بند 7)
  - هنگامی که دریانورد در حال آماده باش برای کار باشد (ON CALL) مانند زمانی که در موتورخانه کسی حضور ندارد در صورت دریافت اُزیر از موتورخانه و اختلال در استراحت دریانورد، لازم است کمبود استراحت دریانورد به نحو مقتضی جبران گردد استاندارد ۲.۳ الف بند ۸ (A2.3، بند 8).
- مرجع ذیصلاح می تواند استثنائاتی را در خصوص موارد فوق قایل شود. اما این استثنائات باید تا جای ممکن الزامات این مقاله نامه را رعایت نماید، به عنوان مثال می تواند دوره‌های بیشتر یا طولانی تر



مرخصی یا مرخصی اجباری برای دریانوردان درگیر در نگرهبانی<sup>۱</sup> یا دریانوردانی که بر روی کشتی‌های با سفرهای کوتاه کار میکنند، تصویب نماید استاندارد ۲.۳ الف بند ۱۳ (A2.3، بند 13).

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- جدول استاندارد تایید شده زمان‌های کار بر روی کشتی که الزامات ملی مرجع ذیصلاح پرچم کشتی در خصوص حداکثر ساعات کار یا حداکثر ساعات استراحت را نشان داده و زمان بندی زمان‌های کار در دریا و بندر را نشان دهد. این جدول باید در یک مکان کاملاً واضح و در دسترس نصب گردد. (لازم است این جدول به زبان یا زبان‌های کاری کشتی و همچنین به انگلیسی نیز تهیه شده باشد).
- اسنادی (قرارداد استخدام یا توافق‌نامه‌های جمعی مرتبط، دفتر ثبت وقایع<sup>۲</sup> موتورخانه یا پل فرماندهی) برای تایید اینکه الزامات مربوط به حداقل ساعات استراحت یا حداکثر ساعات کار رعایت شده است.
- جدول ترتیب کارها یا زمانبندی که به زبان یا زبان‌های کاری کشتی و به انگلیسی باشد.
- سوابق په روز شده ساعات کار یا استراحت مطابق با الزامات ملی برای دریانوردان شاغل بر روی کشتی.
- موارد خستگی دریانوردان، که ممکن است در سوابق ساعات کار دیده شود و نشان دهنده بکارگیری حداکثری دریانورد یا اختلال در ساعات استراحت باشد. از دیگر موارد این است که افسر کنترل و بازرسی علائم خستگی مفرط مانند عدم تمرکز، یا پاسخ‌های غیرمرتبط یا متناقض به سوالات، خمیازه و عکس العمل‌های کند را مشاهده کند.

۳,۳,۴ بازرسی جزء به جزء بر طبق مقرر ۴,۲ - مرخصی استحقاقی

### الزامات اساسی

- دریانوردان میبایست از مرخصی استحقاقی بر طبق قوانین ملی ناظر بر مقوله نامه کار دریایی ۲۰۰۶ برخوردار گردند.
- توافق غیر مجاز در جهت صرفنظر از مرخصی استحقاقی ممنوع میباشد. (استاندارد A 2.4 بند ۳)
- حق مرخصی ساعتی به خشکی دریانوردان به رسمیت شناخته شود. این حق بمنظور سلامتی و رفاه حال دریانوردان در صورت سازگاری با الزامات عملیاتی کشتی در نظر گرفته میشود.

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- بررسی مدارک نظیر قرار داد کار دریانورد یا توافق نامه مذاکرات جمعی برای اطمینان از اینکه دریانورد از حق بازگشت به میهن بر طبق قوانین ملی برخوردار گردیده است.
- بررسی سوابق استخدامی و فیش‌های حقوقی که حق بازگشت به میهن در آن دیده شده باشد.

- مصاحبه خصوصی با نمایندگان دریانوردان برای حصول اطمینان از برخورداری از حق بازگشت به میهن و مرخصی استحقاقی سالانه (Paid Annual Leave).

### ۳,۳,۵ بازرسی جزء به جزء بر طبق مقرره ۲,۵- حق بازگشت به وطن

#### الزامات اساسی

- دریانوردان میبایست از حق بازگشت به وطن بدون هزینه بر طبق قوانین ملی ناظر بر مقابله نامه کار دریایی ۲۰۰۶ برخوردار گردند.
- مالکین کشتی میبایست ضمانت مالی را برای حصول اطمینان بازگشت دریانورد به موطن خویش تامین نمایند.
- یک نسخه از قوانین ملی ناظر بر حق بازگشت دریانورد به وطن باید به زبان مناسب بر روی کشتی در دسترس دریانوردان قرار گیرد.
- دریانوردان باید از حق بازگشت به وطن حداقل در موارد ذیل برخوردار باشند:
- در زمانیکه قرارداد کار دریانورد به اتمام برسد و دریانورد بر روی کشتی باشد.
- زمانی که قرار داد کار دریانورد به دلایل زیر خاتمه یابد:
- توسط مالک کشتی یا توسط دریانورد بدلائل موجه
- زمانیکه دریانورد قادر به انجام وظایف بر طبق قرار داد کار دریانوردی نمیباشد یا آنکه تحت شرایط خاص انتظار انجام کار از ایشان نمیروند.

#### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- بررسی مدارک مرتبط دال بر اینکه مالک ضمانت مالی جهت حق بازگشت به وطن دریانورد فراهم آورده است.
- بررسی آنکه یک نسخه از قانون ملی یا توافق نامه مذاکرات جمعی در رابطه با حق بازگشت به وطن به زبان مناسب بر روی کشتی موجود باشد.
- بررسی تطابق با قوانین ملی ناظر بر حق بازگشت به دریانوردان زیر ۱۸ سال در زمانی که مشخص گردد که این افراد برای انجام وظایف محوله مناسب نمیباشند.

### ۳,۳,۶ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۲,۷- سطوح نیروی انسانی (ضمیمه ۱ - تعداد نفرات بر روی کشتی)

#### الزامات اساسی



- فراهم بودن دریانوردان مورد نیاز برای کار بر روی کشتی برای اطمینان از اینکه کشتی بطور ایمن، موثر و امن در هر شرایطی (و توجه به مسایل مربوط به خستگی و شرایط و خصوصیات سفر) فعالیت میکند (مقرره ۲.۷).
- کشتی باید حداقل الزامات مربوط به تعداد نفرات ذکر شده در گواهینامه حداقل خدمه یا اسناد مشابه آن که توسط مرجع دریایی کشور صاحب پرچم شناور صادر شده را رعایت کند استاندارد ۲.۷ الف بند ۱ (A2.7، بند 1).

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- گواهینامه حداقل خدمه یا مشابه آن.
- لیست خدمه جهت اطمینان از اینکه تعداد و رده (مانند آشپز و افرادی که مسئول تهیه غذا هستند یا افرادی که مسئول کمک‌های پزشکی کشتی هستند) و دارای صلاحیت مورد نیاز برای کار بر روی کشتی می باشند.
- جدول کار و استراحت ۱ موجود بر روی کشتی برای اطمینان از اینکه الزامات تعداد نفرات رعایت می‌گردد.
- مصاحبه خصوصی با دریانوردان جهت اطمینان از انطباق با الزامات

۳,۴ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان سوم مقاله‌نامه (محل زندگی، امکانات رفاهی، غذا و تهیه غذا)

۳,۴,۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۳,۱- امکانات زندگی و تفریح (ضمیمه ۱)

### الزامات اساسی

- شرایط زندگی و تفریح مناسب و شایسته باید بر روی کشتی بر اساس الزامات مقاله‌نامه فراهم باشد.
- این امکانات همواره باید در مسیر ارتقا سلامتی و تندرستی دریانوردان استوار باشد. (مقرره ۳,۱ بند ۱)
- محل زندگی دریانوردان باید ایمن و شایسته بوده و الزامات ملی اجرای مقاله‌نامه را رعایت نماید. استاندارد ۳.۱ الف بند ۱ (A3.1، بند 1)
- بازرسی‌های مکرر از محل زندگی دریانورد باید توسط فرمانده یا نماینده فرمانده (استاندارد ۳.۱ الف بند ۱۸) (A3.1، بند 18) صورت پذیرفته و نتایج این بازرسی‌ها ثبت و جهت بررسی در دسترس باشد.
- درخصوص کشتی‌هایی که قبل از تاریخ لازم اجرا شدن مقاله‌نامه ساخته شده اند، بازرسی‌ها از محل زندگی و امکانات تفریحی بایستی بر اساس موارد ذیل صورت بپذیرد:
  - استانداردهای مقاله‌نامه‌های ۹۲، ۱۳۳ یا ILO ۱۴۷ (در صورتی که برای مرجع دریایی پرچم کشتی لازم اجرا است) را رعایت نماید (مقرره ۳,۱ بند ۲).

تذکر: الزامات ساختمانی مقاله‌نامه برای کشتی‌هایی که قبل از تاریخ لازم اجرا شدن مقاله‌نامه ساخته شده‌اند، اجباری نبوده و تنها الزامات مرتبط با ابزار و وسایل رفاهی، غذا و آشپزی لازم الاجرا می‌باشند.

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- نقشه ساختمان کشتی که اندازه‌ها و کاربری هر فضا در آن مشخص باشد.
- لیست خدمه برای مقایسه تعداد اتاقهای خواب با تخت خوابها.
- مشاهده محل زندگی و امکانات تفریحی بر روی کشتی با توجه به الزامات مقاله‌نامه.
  - الزامات کلی مانند ارتفاع سقف، محل قرارگیری اتاق خواب و غیره. استاندارد ۱.۳ الف بند ۶ (A3.1، بند 6).
- اندازه اتاقها و بقیه فضاهای داخل محل زندگی دریانوردان. استاندارد ۱.۳ الف بند ۹ و ۱۰ (A3.1، بند 9, 10)
  - گرمایش و تهویه مطبوع استاندارد ۱.۳ الف بند ۷ (A3.1، بند 7)
  - صداهای مزاحم و لرزش و دیگر عوامل محیطی استاندارد ۱.۳ الف بند ۶ ح (A3.1، بند 6H)
  - سرویس بهداشتی و امکانات مرتبط به آن استاندارد ۱.۳ الف بند ۱۱ و ۱۲ (A3.1، بند 11, 12)
  - روشنایی استاندارد ۱.۳ الف بند ۸ (A3.1، بند 8)
  - امکانات پزشکی استاندارد ۱.۳ الف بند ۱۲ (A3.1، بند 12)
  - امکانات تفریحی استاندارد ۱.۳ الف بند ۱۴ و ۱۷ (A3.1، بند 14, 17)
- توجه به الزامات جلوگیری از حوادث ایمنی و سلامت شغلی در کشتی با نگرش به نیازهای خاص دریانوردان در زمینه کاری و زندگی. استاندارد ۱.۳ الف بند ۲ الف و ۶ ح (A3.1، بند 2a و 6h).
- سوابق بازرسی‌های مکرر فرمانده یا نماینده فرمانده کشتی، جهت اطمینان از اینکه این بازرسی‌ها بدرستی صورت پذیرفته اند.
- برای کشتی‌هایی که گواهینامه کار دریایی دارند سوابق هر نوع بازرسی که بر اساس قسمت دوم اعلامیه انطباق کار دریایی توسط مالک برای اجرای اقدامات خود الزام نموده است.
- شواهدی مبنی بر اینکه اقدامات لازم برای کنترل سطح صداهای مزاحم و لرزش در محیط کار و زندگی دریانوردان صورت پذیرفته است.

## ۳,۴,۲ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرره ۳,۲ - غذا و تهیه غذا (ضمیمه ۱)

### الزامات اساسی

- غذا و آب آشامیدنی بر روی کشتی باید دارای کیفیت، کمیت و ارزش غذایی مناسب بوده و با توجه به شرایط فرهنگی و مذهبی دریانوردان فراهم شده باشد. (مقرره ۳,۲، بند ۱)
- در مدت قرارداد دریانوردان بر روی کشتی باید غذا بصورت رایگان مهیا باشد (مقرره ۳,۲، بند ۲).
- دریانوردان مسئول تهیه غذا و آشپز باید آموزش دیده و صلاحیت لازم برای انجام وظایف خود را داشته باشند. استاندارد ۳.۲ الف بند ۳ (A3.2، بند 3)
  - آشپز، دریانوردی است که مسئول آماده سازی غذا بر روی کشتی بوده و باید دارای مدرک شایستگی باشد (مقرره ۳,۲ بند ۳، استاندارد ۳.۲ الف بند ۳ و ۴) (A3.2، بند 3, 4).
- دریانوردانی که به عنوان آشپز مشغول به کار هستند نباید زیر ۱۸ سال سن داشته باشند. استاندارد ۳.۲ الف بند ۸ (A3.2، بند 8)

- بازرسی‌های مکرر و مستند از وضعیت غذا، آب و امکانات تهیه غذا باید توسط فرمانده کشتی یا نماینده او صورت پذیرد. استاندارد ۳.۲ الف بند ۷ (A3.2، بند 7)

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- اسنادی که تایید نماید آشپز کشتی حداقل دارای ۱۸ سال سن بوده و آموزش دیده، دارای صلاحیت و شایستگی لازم برای انجام وظایف خود بر اساس الزامات ملی میباشد. در مواردی که آشپز دارای صلاحیت‌های کامل در کشتی مورد نیاز نیست، شواهدی که نشان دهد افراد مسئول فرآیند تهیه غذا در آشپزخانه، آموزش دیده و یا تعلیمات لازم جهت رعایت نکات بهداشتی شخصی و نحوه تهیه و نگهداری بهداشتی غذا به آنان داده شده است (رجوع به مقرر ۱،۱ در خصوص حداقل سن).
- سوابق موجود بر روی کشتی جهت تایید انجام بازرسی‌های مکرر و مستند
- تدارکات غذا و آب آشامیدنی
- فضاهای مورد استفاده برای ذخیره سازی و تهیه غذا
- آشپزخانه و لوازم و تجهیزات مورد نیاز برای تهیه و سرو غذا
- مشاهده امکانات تهیه غذا شامل آشپزخانه و انبار مواد غذایی برای کنترل بهداشت و مناسب بودن شرایط آن.
- شواهدی در خصوص نحوه کنترل کیفیت آب آشامیدنی، نتایج این کنترل.
- شواهدی مبنی بر رایگان بودن آب در هر صورت (برای مصارف آشامیدنی و شستشو).
- منوی غذا همراه با مشاهده تدارکات غذا و محل نگهداری آن برای اطمینان از اینکه تدارکات غذا دارای کیفیت (مواد اولیه تاریخ مصرف گذشته نباشند) و ارزش غذایی مناسب بوده و دارای تنوع می‌باشد.
- مصاحبه خصوصی با تعدادی از دریانوردان یا نماینده آنها برای اطمینان از اینکه هزینه بابت غذا از دریانوردان دریافت نشده و غذا دارای کیفیت و کمیت مناسب میباشد.

۳،۵ بازرسی جزء به جزء بر اساس عنوان چهارم مقاله نامه (حمایت‌های بهداشتی، مراقبت‌های پزشکی، تامین اجتماعی و رفاهی)

۳،۵،۱ بازرسی جزء به جزء بر اساس مقرر ۴،۱ - مراقبت پزشکی بر روی کشتی و در بندر (ضمیمه ۱)

### الزامات اساسی

- اقدامات و پوشش‌های مناسب برای حفاظت از جان و دسترسی سریع و مناسب به مراقبت‌های پزشکی شامل موارد ضروری دندانپزشکی برای دریانوردانی که بر روی کشتی مشغول به کار هستند باید فراهم گردد. (مقرر ۴،۱، بند ۱، استاندارد ۴.۱ الف بند ۱) (A4.1، بند 1)
- حمایت و درمان‌های پزشکی باید بدون هزینه فراهم شده و با توجه به قوانین و مقررات ملی در این خصوص باشد. (مقرر ۴،۱، بند ۲)
- مالکان باید اجازه استفاده از حق دریانورد جهت مراجعه فوری به پزشک و دندانپزشک در بندر مسیر کشتی را بدهند. استاندارد ۴.۱ الف بند ۱، پ (A4.1، بند 1C)



❖ سازمان باید اطمینان حاصل نمایند که دریانوردان متردد در منطقه تحت نظارت آنان در صورت لزوم دسترسی به تسهیلات پزشکی بندر را خواهند داشت. (مقرره ۴.۱، بند ۳)

تذکر: در این خصوص لازم است کلیه قسمت‌های مرتبط مانند گارد، حراست، گذرنامه و غیره هماهنگ شده باشند.

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- اسنادی (مانند قرارداد استخدام) جهت اطمینان از اینکه هماهنگ با قوانین ملی کشور صاحب پرچم شناور، خدمات و پوشش‌ها و مراقبت‌های پزشکی رایگان در مدتی که دریانوردان در کشتی مشغول به کار هستند و یا در بنادر پیاده می‌شوند، فراهم شده است. استاندارد ۱.۱ ۴ الف بند ۱.۱ ت (A4.1، بند ID)
- اسنادی (مانند قرارداد استخدام) جهت اطمینان از اینکه در صورت امکان دریانوردان حق مراجعه بدون معطلی به پزشک و دندانپزشک در بنادر در مسیر تردد کشتی را دارا می‌باشند. استاندارد ۱.۱ ۴ الف بند ۱.۱ پ (A4.1، بند IC)
- کنترل بخش دوم اعلامیه انطباق برای اطلاع از تمهیدات مالک جهت دسترسی به تسهیلات پزشکی در ساحل.
- سوابق و تجهیزات جهت اطمینان از اینکه تدارکات کلی حفاظت و مراقبت‌های پزشکی شغلی بررسی شده است. استاندارد ۱.۱ ۴ الف بند ۱.۱ الف (استاندارد A4.1، بند 1A)
- مشاهده بصری برای اطمینان از اینکه تدارکات پزشکی مورد نیاز شامل قفسه داروها و تجهیزات مورد نیاز به همراه آخرین ویرایش "راهنمای مراقبت‌های پزشکی برای کشتی‌ها" ۱ یا هر راهنمای پزشکی دیگری مطابق الزامات ملی موجود می‌باشد.
- اسنادی (مانند گواهینامه حداقل خدمه یا لیست خدمه) جهت اطمینان از اینکه:
  - پزشک با صلاحیت (برای کشتی‌هایی که بیش از ۱۰۰ نفر بر روی آن حضور دارند و معمولاً مسیرهای حرکت کشتی بیش از ۳ روز طول میکشد.) بر روی کشتی مشغول به کار است.
  - در کشتی‌هایی که نیاز به پزشک ندارند حداقل یکی از دریانوردان (که بر اساس مقاله‌نامه مقاله‌نامه استانداردهای آموزشی آموزش دیده و دارای شایستگی می‌باشد) مسئول مراقبت‌های پزشکی و یا دارای صلاحیت برای انجام کمک‌های اولیه پزشکی به عنوان بخشی از وظایف روزانه خود باشد.
- شواهدی مبنی بر اینکه فرم‌های گزارشات پزشکی بر روی کشتی وجود دارند.
- مصاحبه خصوصی با تعدادی از نفرات کشتی جهت اطمینان از اینکه دریانوردان به خدمات مطلوب پزشکی رایگان بر روی کشتی دسترسی دارند و در صورت امکان اجازه خروج از کشتی به دریانوردان جهت دسترسی به خدمات پزشکی و دندانپزشکی در بنادر مسیر تردد کشتی داده شده است.
- شواهدی جهت اطمینان از اینکه فرآیندهای مورد نیاز برای دریافت مشاوره پزشکی از طریق تماس رادیویی و ماهواره ای تعریف شده است.



### الزامات اساسی

- کار، زندگی و محیط آموزشی در کشتی باید ایمن و بهداشتی و مطابق قوانین و مقررات ملی و دیگر تدابیر حفاظت جانی و ایمنی شغلی و پیشگیری از حوادث بر روی کشتی باشد. اقدامات احتیاطی معقول جهت جلوگیری از حوادث شغلی، صدمات و بیماری‌ها، شامل ریسک قرارگرفتن در معرض سطح خطرناکی از عوامل محیطی و شیمیایی و همچنین ریسک صدمه یا بیماری در اثر استفاده از تجهیزات و دستگاه‌های کشتی، باید برقرار گردد. استاندارد ۳. ۴ الف بند ۱.ب (A4.3، بند 1B)
- کشتی باید دارای یک خط مشی و برنامه بهداشت و ایمنی شغلی جهت جلوگیری از حوادث شغلی و بیماری‌ها، با توجه خاص به ایمنی و بهداشت دریانوردان زیر ۱۸ سال باشد. استاندارد ۳. ۴ الف بند ۱.پ و ۲.ب (A4.3، بند 1C و 2B)
- کمیته ایمنی کشتی برای کشتی‌های با ۵ نفر یا بیشتر دریانورد با حضور نماینده ایمنی دریانوردان باید برگزار گردد. استاندارد ۳. ۴ الف بند ۲.ت (A4.3، بند 2D)
- ارزیابی ریسک (بر اساس آمار و اطلاعات مرتبط) برای مدیریت بهداشت و ایمنی شغلی کشتی باید انجام شود. استاندارد ۳. ۴ الف بند ۸ (استاندارد A4.3، بند 8)

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- اسناد مرتبط، مانند گزارشات حوادث شغلی، و گزارشات ارزیابی ریسک که برای مدیریت بهداشت و ایمنی شغلی کشتی انجام شده است.
- اسناد مبنی بر عضویت دریانوردان و صورت جلسات کمیته ایمنی (در صورتی که بیش از ۵ نفر دریانورد در کشتی حضور دارند).
- اسناد مرتبط با برنامه‌ها و سیاست سلامت و ایمنی شغلی بر روی کشتی جهت اطمینان از اینکه این اسناد:
  - در دسترس دریانوردان قرار دارد.
  - بر اساس الزامات ملی تدوین شده است.
  - شامل ارزیابی ریسک، آموزش و دستورالعمل برای دریانوردان می‌باشد.
  - توجه ویژه به سلامت و ایمنی دریانوردان جوان (بین ۱۶ تا ۱۸ سال) دارد.
  - دارای اقدامات پیشگیرانه کافی می‌باشد.
  - تجهیزات حفاظت فردی مناسب استفاده و بصورت مناسب نگهداری می‌شود.
- اعلامیه‌های مرتبط با ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و پیشگیری از حوادث و دستورالعمل‌های رسمی مربوط به خطری خاص بر روی کشتی که باید در مکان‌هایی که کاملاً برای دریانوردان جلب توجه کند نصب باشد. استاندارد ۳. ۴ الف بند ۷ (A4.3، بند 7)
- شواهدی مبنی بر اینکه تجهیزات حفاظت فردی مناسب برای استفاده دریانوردان موجود است.
- شواهدی مبنی بر اینکه رویه گزارش حوادث شغلی موجود است.
- مصاحبه خصوصی با نماینده‌های دریانوردان جهت تأیید اینکه برنامه سلامت و ایمنی شغلی کشتی رعایت می‌شود.





- شواهدی مبنی بر توجه خاص به سلامت، ایمنی و پیشگیری از حوادث، در الزامات ملی که شامل موارد ذیل می‌باشد:

- مشخصات ساختمان کشتی، شامل راه‌های دسترسی و خطرات مرتبط با آن است.
- ماشین‌آلات
- اثرات دمای بسیار بالا یا بسیار پایین سطوحی که در دسترس دریانوردان است.
- اثرات صداهای ناخواسته در محل کار و زندگی دریانوردان
- اثرات لرزش در محل کار و زندگی دریانوردان.
- اثرات عوامل محیطی (بجز صدا و لرزش) در محیط کار و زندگی شامل دود سیگار.
- اقدامات ایمنی خاص بر روی و زیر عرشه.
- تجهیزات تخلیه و بارگیری.
- پیشگیری و مقابله با آتش.
- لنگر، زنجیر و طناب‌ها.
- کالای خطرناک و آب تعادل.
- تجهیزات حفاظت فردی دریانوردان.
- کار در مکان‌های بسته.
- اثرات جسمی و ذهنی ناشی از خستگی.
- اثرات وابستگی به الکل و مواد مخدر.
- حفاظت و جلوگیری از بیماری ایدز.
- واکنش به شرایط اضطرار و حوادث.



## فصل چهارم :

### اقدامات لازم در زمان کشف نقص یا عدم انطباق

افسر کنترل و بازرسی باید در زمان کشف نقص یا عدم تطابق که نشان دهنده عدم انطباق شرایط کار و زندگی بر روی کشتی با الزامات مقابله نامه باشد، اقداماتی را در این خصوص انجام دهد که در ادامه به آنها اشاره می‌گردد.

#### ۴,۱ اعلام نواقص:

در زمان کشف نقص یا عدم تطابق، افسران کنترل و بازرسی باید نواقص را به اطلاع فرمانده کشتی رسانده و برطرف کردن آنها را در یک بازه زمانی مشخص خواستار شوند. اگر از منظر قضاوت حرفه ای؛ بازرسی به این نتیجه برسد که نقص یا عدم تطابق، عمده بوده یا مرتبط با یک شکایت باشد، در صورت تصمیم به توقیف کشتی افسر کنترل و بازرسی لازم است نقص یا عدم تطابق را سریعاً به اطلاع نماینده پرچم مربوطه، اتحادیه‌های دریانوردان و مالکان در بندر مورد بازرسی رسانده، و از نماینده پرچم مربوطه در صورت امکان درخواست حضور نماید.

تذکر ۱: در صورت توقیف کشتی افسر کنترل و بازرسی باید علت اینکه چگونه نقص مربوطه، در قالب استاندارد ۱.۲.۵ الف بند ۶ (A5.2.1 بند 6) قرار می‌گیرد را توضیح دهد. در این خصوص اطلاع رسانی به صورت مکتوب از طریق سازمان صورت می‌پذیرد.

تذکر ۲: برطرف کردن نقص مربوط به مراکز کارایی نباید موجب خسارت به دریانورد متاثر گردد.

در صورتی که نواقص عمده بوده یا مرتبط با یک شکایت باشد، افسر کنترل و بازرسی در صورت صلاحدید می‌تواند موضوع را از طریق سازمان به اطلاع نماینده پرچم مربوطه و مقام ذیصلاح در بندر بعدی برساند. افسر کنترل و بازرسی ممکن است در صورت صلاحدید از طریق سازمان، تصمیم به ارسال گزارش به مدیرکل سازمان جهانی کار (ILO) نماید.

تذکر ۳: این مسئله نافی حق سازمان برای ارسال گزارشات به بندر بعدی یا سازمان بین المللی کار نمی‌باشد. افسر کنترل و بازرسی ممکن است بر اساس گزارش بندر قبلی، تصمیم به بازرسی از کشتی نماید تا مطمئن شود نقص یا عدم انطباق در دوره زمانی مشخص شده برطرف گردیده است یا خیر.

در صورت برطرف نشدن نواقص و عدم انطباقها، اطلاعات دریافتی از گزارش بندر قبلی ممکن است به عنوان ادله واضح برای بازرسی جزء به جزء در نظر گرفته شود و در نهایت امکان دارد عدم انطباق در صورت اثبات تکرر، منجر به توقیف کشتی شود.

#### ۴,۲ تصمیم گیری در خصوص صدور یا عدم صدور مجوز خروج

افسر کنترل و بازرسی ضمن اینکه باید تمام تلاش خود را برای جلوگیری از توقیف غیر قانونی کشتی اعمال نماید، در صورتی که دریا به نواقص در مدت معین برطرف خواهند شد باید به کشتی اجازه خروج دهد مگر اینکه:



❖ وضعیت حاکم بر کشتی به گونه ای باشد که به وضوح ایمنی، سلامت یا امنیت دریانوردان را به خطر بیندازد.

❖ نقص یا عدم تطابق‌های کشف شده ثابت کننده یک نقض جدی یا تکرار شونده تخطی از الزامات مقابله نامه کار دریایی (شامل حقوق دریانوردان) باشد.

در هر دو مورد فوق، افسر کنترل و بازرسی باید از خروج کشتی ممانعت نماید تا زمانی که نقص یا نواقص برطرف گردیده و یا یک طرح یا اقدام اصلاحی ارائه شده از طرف کشتی مورد پذیرش قرار گیرد.  
تذکر: طرح یا اقدام اصلاحی باید به اطلاع و تأیید پرچم کشتی مربوطه رسیده باشد.

### ۴,۳ مواردی که ممکن است منجر به توقیف کشتی شود.

افسران کنترل و بازرسی باید توجه داشته باشند که هر نقص یا عدم تطابق نمی تواند به اندازه ای جدی بوده که توجیه کننده توقیف کشتی باشد، ولی به هر حال تکرار تخطی از الزامات مقابله نامه کار دریایی می تواند دلیلی برای توقیف کشتی در نظر گرفته شود.  
در صورت عدم وجود طرح اقدام اصلاحی قابل قبول برای بازرس، موارد ذیل به تنهایی یا به واسطه تکرار می توانند توجیه کننده توقیف کشتی باشند:

- وجود دریانورد زیر ۱۶ سال بر روی کشتی
- به کارگماشتن دریانورد زیر ۱۸ سال به کار شبانه و کارهای زیان آور برای سلامتی و ایمنی آنها
- عدم وجود پرسنل کافی براساس مدرک حداقل خدمه ۱ با لحاظ کردن عدم به خدمت گیری کلی پرسنل زیر ۱۶ سال و عدم به کارگیری پرسنل زیر ۱۸ سال در کار شبانه
- نواقصی که باعث یک تخطی از حقوق اساسی (ماده ۳) یا حقوق دریانوردان (ماده ۴) مقابله نامه می گردند.
- تخصیص محل زندگی غیراستاندارد براساس نژاد، جنسیت یا تعلق دریانورد به اتحادیه خاص.
- تعدد دریانوردان بدون مدرک سلامت معتبر بر روی کشتی.
- تعدد دریانوردان بدون قرارداد کار معتبر یا دارای قراردادهای کاری که انکار کننده حقوق دریانوردان باشد.
- تکرار تخطی از الزامات حداقل استراحت یا حداکثر کار بر روی کشتی.
- عدم کارایی سیستم تهویه، سرمایش یا گرمایش.
- محل زندگی شامل سرویس‌های بهداشتی و آشپزخانه که وضعیت غیر بهداشتی داشته و یا لوازم و امکانات آنها موجود نبوده یا کارایی نداشته باشند.
- مقدار و کیفیت غذا یا آب آشامیدنی برای سفر پیش رو مناسب نباشد.
- راهنمای پزشکی، مخزن دارو یا امکانات پزشکی طبق قانون موجود نباشد.
- عدم وجود پرسنل معین شده جهت انجام وظیفه مراقبت‌های پزشکی بر روی کشتی.
- تکرار عدم پرداخت حقوق یا عدم پرداخت حقوق برای یک بازه زمانی طولانی یا جعل مدارک و آریز حقوق یا وجود بیش از یک فیش حقوقی.
- برای کشتی‌های پرچم ایران وجود هر نقص یا عدم تطابق دیگری که از نظر قوانین ملی نقض جدی مقابله نامه شناخته شود.

تذکر: راهنمای کنترل و بازرسی و شرایطی که در آن افسر کنترل و بازرسی می‌تواند کشتی را توقیف کند باید در اختیار افسر کنترل و بازرسی قرار گیرد.

تذکر: در صورت مانع تراشی مالک و یا نماینده او از انجام بازرسی توسط افسر کنترل و بازرسی مجاز این امر با تصمیم افسر مربوطه ممکن است به توقیف کشتی منجر شود.

#### ۴,۴ شرایط قبول یا رد طرح یا اقدام اصلاحی (یا رفع نقص)

افسران کنترل و بازرسی برای توقیف کشتی یا قبول طرح و اقدام اصلاحی باید از قضاوت حرفه ای خود استفاده نمایند، اما قبل از قبول هر طرح اقدام اصلاحی از طرف مالک یا فرمانده کشتی، بازرسی لازم است متقاعد گردد که این طرح به شکلی سریع اجراء خواهد شد.

در صورتی که افسر کنترل و بازرسی نتواند از اجرای سریع طرح اقدام اصلاحی مطمئن شود، نباید به کشتی اجازه خروج دهد تا اینکه تضمین‌های کافی از جانب مقام ذیصلاح پرچم مربوطه یا مقام ذیصلاح بندر بعدی دریافت کند مبنی بر اینکه در صورت عدم اجراء سریع، از ادامه سفر آن جلوگیری بعمل خواهد آمد.

افسران کنترل و بازرسی در رد یا قبول طرح اقدام اصلاحی میتواند به موارد ذیل توجه نمایند:

الف) آیا نواقص یا عدم تطابق‌ها امکان برطرف شدن سریع را در بندر بازرسی دارند یا خیر

ب) طول مدت و ماهیت سفر آینده کشتی

ج) ماهیت خطری که نقص یا عدم تطابق برای ایمنی، سلامت یا امنیت دریانوردان دارد.

چ) اهمیت و جدیت نقض الزامات مقاله نامه کار دریایی (شامل حقوق دریانوردان).

ح) سابقه تکرار نقص یا عدم تطابق بر روی کشتی

د) اندازه و نوع کشتی و تجهیزات موجود بر روی آن

ذ) رعایت یا عدم رعایت مناسب حداقل زمان استراحت یا حداکثر زمان کار

ر) حداقل خدمه مورد نیاز

ط) ماهیت بار کشتی

ظ) هر نقص یا عدم تطابق کشف شده در بنادر قبلی.

ه) تعداد نواقص کشف شده در یک بازرسی خاص.

#### ۴,۵ مشورت‌های پیش از رد یا قبول طرح یا اقدام اصلاحی (رفع نواقص)

توقیف کشتی موضوع مهمی است که با مسائل زیادی مرتبط است. افسر کنترل و بازرسی می‌تواند برای رفع نقص یا عدم انطباق، از نماینده مالک و نماینده دریانوردان طرح اقدام اصلاحی مرتبط را درخواست نماید.

افسر کنترل و بازرسی می‌تواند با نماینده پرچم یا موسسه رده بندی مسئول صدور گواهینامه کار دریایی، در مورد طرح اقدام اصلاحی پیشنهادی از طرف مالک کشتی مشورت نماید.

#### ۴,۶ فرم یا محتوای یک طرح یا اقدام اصلاحی (رفع نقص)

یک طرح اقدام اصلاحی باید شامل موارد ذیل باشد:

۱- امضاء مقام مسول در بندر بازرسی ( که می‌تواند همان افسر کنترل و بازرسی باشد)

۲- امضاء نماینده مالک



۳- مشخص نمودن اقدامی که باید انجام گیرد.

۴- چارچوب زمانی برای اقدام موضوع بند سوم

۵- قبول مسئولیت از طرف مالک برای تسهیل بازرسی توسط افسران کنترل و بازرسی در بنادر بعدی برای اطمینان از انجام مناسب تعهدات مالک براساس طرح اقدام اصلاحی مورد توافق

۶- اخطار درخصوص منع از خروج کشتی (در بنادر بعدی) در صورتی که رفع نقص براساس طرح اقدام اصلاحی انجام نپذیرد.

#### ۴,۷ گزارش دهی اجازه خروج یا عدم خروج کشتی

در صورت وجود طرح اقدام اصلاحی مورد توافق، اگر افسر کنترل و بازرسی، اجازه خروج به کشتی به بندر بعدی بدهد، لازم است که بازرسی از طریق سازمان اطمینان حاصل کند که مقام ذیصلاح بندر بعدی و پرچم کشتی مطلع گردیده اند.

در صورتی که طرح اقدام اصلاحی مورد قبول افسر کنترل و بازرسی قرار نگیرد، کشتی نباید اجازه خروج پیدا کند. افسر کنترل و بازرسی در گام بعدی باید سریعاً به طریق مقتضی (پست الکترونیکی، نامبر، یا موارد مشابه) اقدامات ذیل را از طریق سازمان انجام دهد:

- اطلاع به مقام ذیصلاح پرچم کشتی
- دعوت برای حضور نماینده پرچم کشتی در صورت امکان
- درخواست از مقام ذی صلاح پرچم کشتی برای پاسخگویی در یک بازه زمانی معقول
- اطلاع به اتحادیه‌های مالکان و دریانوردان در بندر مورد بازرسی

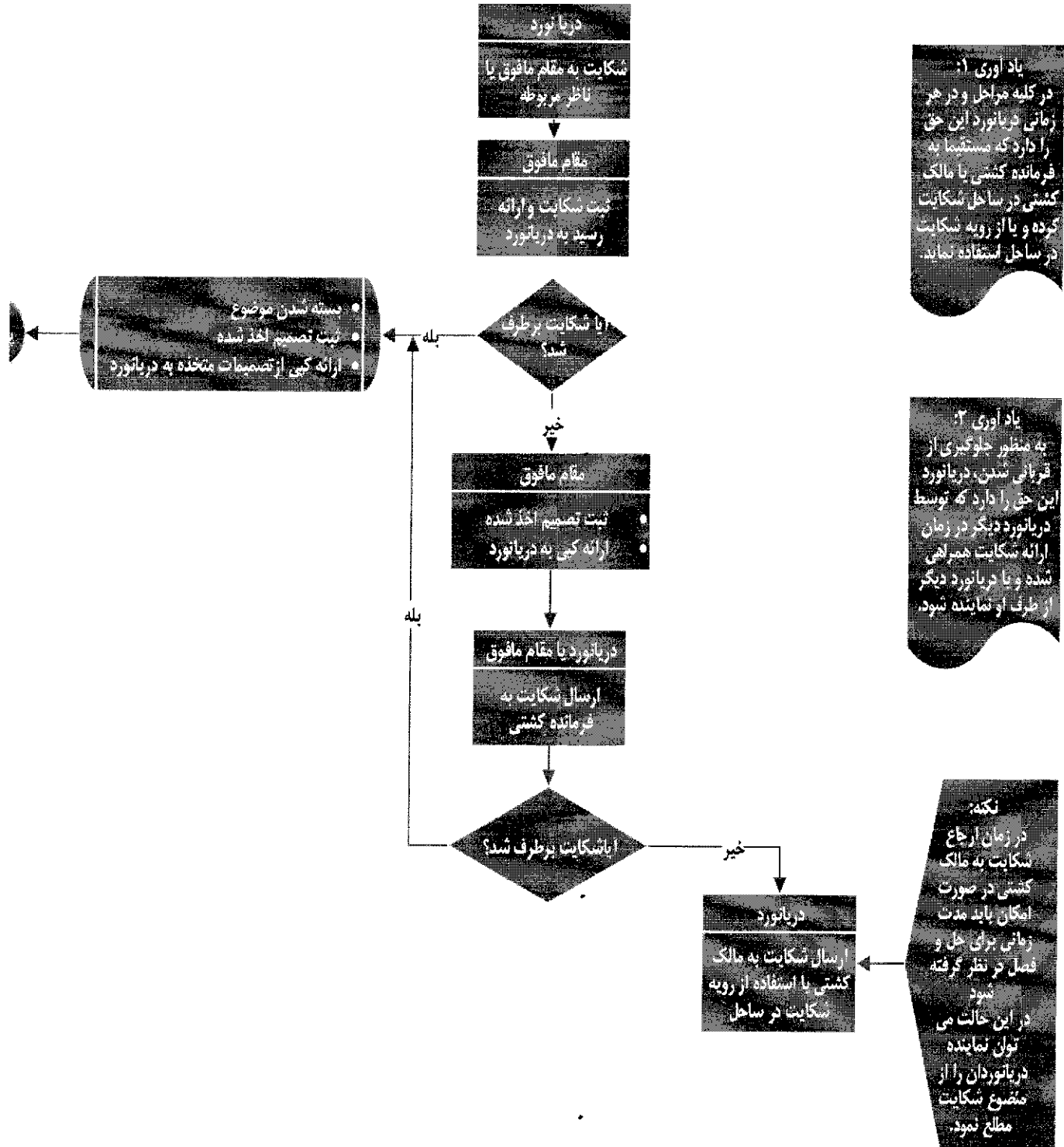
افسر کنترل و بازرسی باید تمام تلاش خود را برای جلوگیری از توقیف یا تاخیر بی مورد کشتی به کار گیرد و در صورت اثبات توقیف یا تاخیر بی مورد کشتی، خسارات وارده باید جبران گردد. البته در این صورت اثبات ادعا به عهده ادعا کننده است.



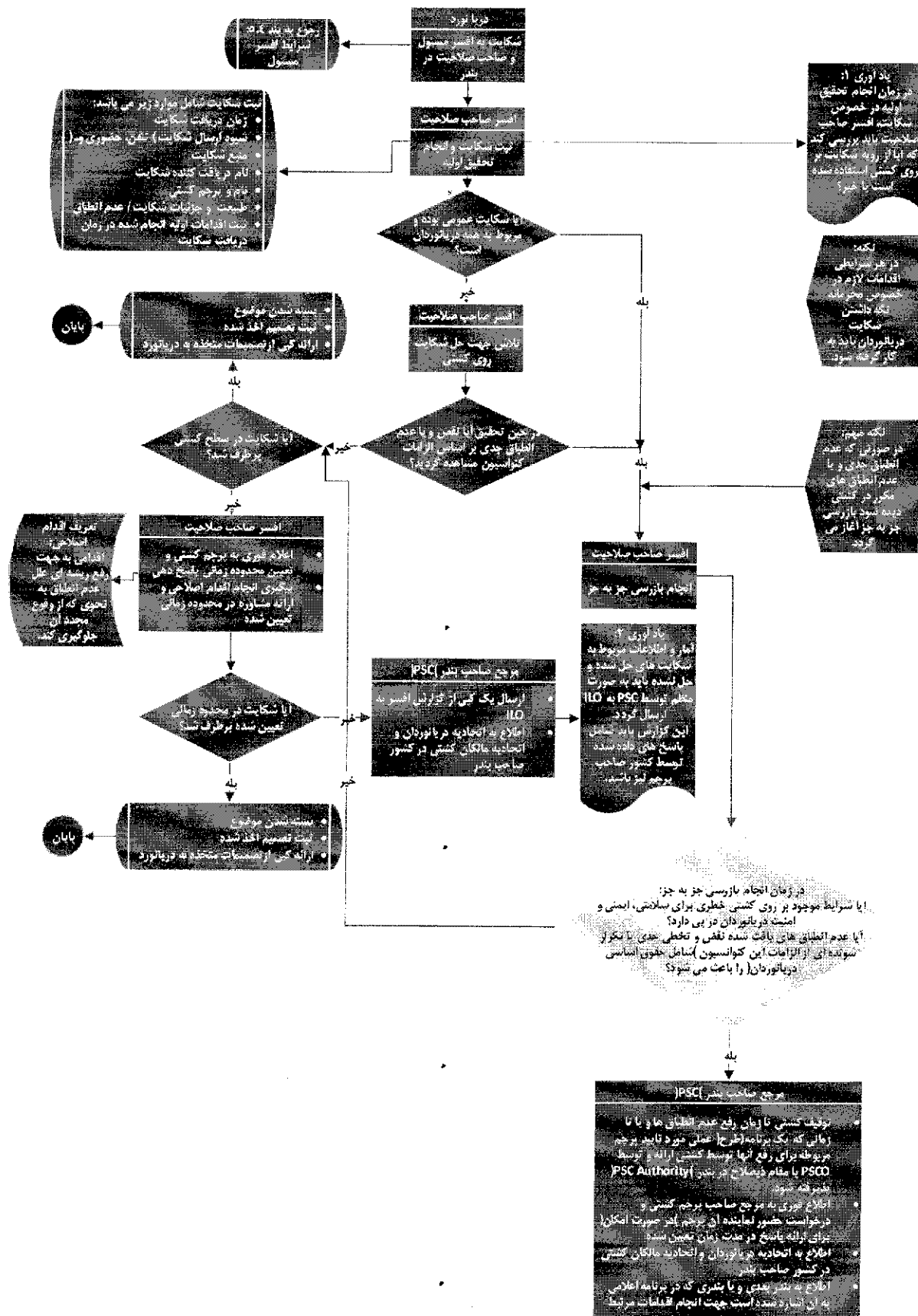
## فصل پنجم

### رسیدگی به شکایت دریانوردان

#### ۵,۱ رویه شکایت دریانورد بر روی کشتی



## ۵,۲ رویه شکایت دریانورد در ساحل



### ۵,۳ نحوه بازرسی از رویه شکایت بر روی کشتی (بازرسی جزء به جزء)

افسر کنترل و بازرسی در زمان بازرسی از رویه شکایت بر روی کشتی از سوالات زیر استفاده می‌نماید:

- ❖ آیا رویه، مدرک یا مستندی برای دریافت و رسیدگی به شکایات دریانوردان بر روی کشتی تدوین شده است؟ (مقرره ۵,۱,۵، بند ۱)
- ❖ آیا یک کپی از رویه شکایت بر روی کشتی در اختیار دریانوردان قرار داده شده است؟ (استاندارد A5.1.5، بند ۴)
- ❖ آیا نماینده ای در کشتی برای رسیدگی به شکایت دریانوردان تعیین شده است و آیا این نماینده در دسترس می‌باشد؟
- ❖ آیا در رویه‌های تدوین شده و نیز در عمل، حق شکایت مستقیم به فرمانده کشتی و نیز به فرد ذیصلاح در ساحل برای دریانورد لحاظ شده است؟
- ❖ آیا دسترسی به مدارک و مستندات شکایت دریانوردان و نیز شیوه رسیدگی به آنها به سهولت امکان پذیر می‌باشد؟
- ❖ آیا اقدامات صورت پذیرفته در زمان رسیدگی به شکایت مکتوب شده است؟
- ❖ آیا در اسناد و مدارک شواهدی مبنی بر رضایت دریانورد وجود دارد؟
- ❖ آیا رویه ای مناسب جهت جلوگیری از قربانی شدن دریانورد تدوین شده و اجرا می‌گردد؟ (مقرره ۵,۱,۵، بند ۲)

موارد مهم:

- ✓ وظیفه تحقیق در رابطه با شکایات مطروحه به عهده افسر کنترل و بازرسی (درحد تعیین شده در قانون ملی) می‌باشد. در خصوص شناورهای تحت پرچم پس از دریافت گزارش شکایات توسط افسر کنترل و بازرسی و عدم امکان رفع موضوع روی کشتی مراتب گزارش به اداره امور دریایی (ثبت شناوران) برای پیگیری صادر میگردد و این مقام ذیصلاح می‌تواند سایر ذینفعان را حسب آیین نامه رسیدگی به شکایات را مطلع نماید.
- ✓ هرگونه قربانی کردن دریانورد شاغل بر روی کشتی‌های تحت پرچم به علت شکایت (صحیح) باید حسب ضمانت اجرای انضباطی و کیفری مصوب وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی جریمه داشته باشد. (مقرره ۵,۱,۵، بند ۲)

### منابع دریافت اطلاعات مورد نیاز

- اسنادی که نشان دهنده کارکرد رویه شکایت بر روی کشتی علی‌الخصوص توجه به حفاظت از قربانی شدن فرد شکایت کننده و وجود حقی برای دریانوردان برای شکایت مستقیم به فرمانده کشتی یا یک مرجع خارجی باشد.





- مصاحبه خصوصی با نماینده تعدادی از دریانوردان برای اطمینان از اینکه کپی رویه شکایت را به زبان کاری کشتی دریافت کرده اند و توانایی شکایت مستقیم به فرمانده و یا یک مرجع خارجی را بدون قربانی شدن دارند.

#### ۵,۴ شرایط افسر صاحب صلاحیت برای رسیدگی به شکایات:

افسر مسئول رسیدگی به شکایات دریانوردان علاوه بر خصوصیات عام که برای افسران کنترل و بازرسی در فصل یک به آنها اشاره گردید، لازم است آموزش‌های فنی و مدیریتی بیشتری در این خصوص فرا گیرد تا بتواند رسیدگی به شکایات را به نحو احسن مدیریت نماید.

#### ۵,۵ در صورتی که امکان حل و فصل شکایت بر روی کشتی‌های خارجی مقدور نباشد:

اگر امکان حل و فصل شکایت روی کشتی مقدور نباشد افسر کنترل و بازرسی می‌بایست :

- مرحله اول گزارش شکایت و بررسی‌های اقدامات صورت گرفته برای حل شکایت از طریق سازمان (اداره کل نجات و حفاظت دریایی) به کشور صاحب پرچم برای حل مشکل و اقدام اصلاحی در اسرع وقت منعکس میگردد.
- مرحله دوم اگر مرکز کنترل و بازرسی از اقدامات اصلاحی رضایت نداشت و یا پاسخی از کشور پرچم دریافت نکرد می‌بایست ضمن اعلام مراتب به کشور صاحب پرچم اقدامات زیر را در دستور کار قرار دهد:
  - سازمان تعیین شده توسط دریانورد (اتحادیه کارگری) نیز توسط مرکز مطلع شود.
  - یک نسخه از گزارش توسط مرکز به سازمان بین المللی کار منعکس گردد.

یادآوری: فرآیند گردش کار در بند ۵,۲ به تفصیل ذکر گردیده است.



## ضمیمه ۱

### موارد موضوع بازرسی‌های بندری و پرچم

- ۱- حداقل سن
- ۲- گواهینامه سلامتی
- ۳- صلاحیت‌های لازم برای دریانوردان
- ۴- قرارداد استخدام دریانوردان
- ۵- استفاده از هر گونه دفاتر خدمات استخدام و کارایی خصوصی قانونمند مورد تأیید یا مجاز
- ۶- ساعات کار یا استراحت
- ۷- سطوح نیروی کار
- ۸- محل اقامت
- ۹- امکانات تفریحی بر روی کشتی
- ۱۰- غذا و تهیه غذا
- ۱۱- ایمنی، سلامت و پیشگیری از حوادث
- ۱۲- مراقبت درمانی بر روی کشتی
- ۱۳- آیین‌های دادرسی به شکایت بر روی کشتی
- ۱۴- پرداخت دستمزدها
- ۱۵- تضامین مالی برای برگشت به وطن

ضمیمہ ۲

نمونہ گواہینامہ کار دریایی (MLC)

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....  
(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship .....  
Distinctive number or letters .....  
Port of registry .....  
Date of registry .....  
Gross tonnage<sup>1</sup> .....  
IMO number .....  
Type of ship .....  
Name and address of the shipowner<sup>2</sup> .....

<sup>1</sup> For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969).

See Article II (1) (c) of the Convention.

<sup>2</sup> Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II (1) (j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at ..... on ..... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate



(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

*Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection*

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

*Intermediate inspection:* Signed .....  
(to be completed between the second (Signature of authorized official)  
and third anniversary dates)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional endorsements (if required)*

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

*Additional inspection:* Signed .....(if required)  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*Additional inspection:* Signed .....  
(if required) (Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional inspection:* Signed .....  
(if required) (Signature of authorized official)

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)



نمونه مطالب موجود در بخش یک اعلامیه انطباق (DMLC RART 1)

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN

MINISTRY OF ROAD & URBAN DEVELOPMENT

PORT & MARITIME ORGANIZATION

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE-PART I

(Note: this Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the Ports & Maritime Organization

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006 the following referenced ship:

Name of ship	IMO Number	Gross Tonnage

Is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the above mentioned competent authority, that:

- The provisions of the MLC, 2006 are contained in the national provisions referenced below;
- These national requirements are contained in the national provisions referenced below; Explanations concerning the content of those provisions where they differ from the MLC 2006 are provided where necessary;
- The details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided the section provided for this purpose below;
- Any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- Any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum Age (Regulation 1.1)

- The minimum age of person to be employed or hired (except Master and Chief Engineer) on board an Iranian flagged vessel is 18 years old.
- The minimum age of person to be employed or hired as a Master or Chief Engineer on board an Iranian flagged vessel is 25 years old.

Reference: Iranian code of practice for Issuing, Revalidating and Renewing Certificates for Seafarers (Document number P6-W22).

2. Medical Certification (Regulation 1.2)



- The Iranian Ports & Maritime Organization shall require that prior to beginning work on an Iranian flagged ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.
- The medical Certificate shall be issued by a duly qualified and approved by Iranian Port & Maritime Organization medical practitioner in accordance with the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and watch keeping for Seafarers, 1978, as amended.
- Unless a shorter period is required for specific duties to be performed by the seafarers, a medical certificate shall be issued with validity of maximum two years, which also includes color vision examination.
- In urgent case the Ports & Maritime Organization may permit a seafarer to work for the period of validity of a medical certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

Reference: Iranian Code of Practice for Medical Fitness Standards for Seafarers and issuing the Relevant Certificate

(Document number P6-W35).

### 3. Qualification of Seafarers (Regulation 1.3)

- Seafarers working on board Iranian flagged vessel must have the appropriate training and qualifications as well as a certificate accrediting their professional competence and other qualifications to perform their functions, duly issued or endorsed by the Ports & Maritime Organization.
- The training and certification must adjust to the mandatory instruments adopted by the IMO (STCW/78 as amended) and requirement established in the National Legislation.
- For the National Legislation, Training and certification shall be in accordance with the Iranian Port & Maritime Organization requirements.

Reference: Iranian Code of Practice for Seafarers and issuing the Relevant Certificate

(Document number P6-W22).

### 4. Seafarers employment agreements (Regulation 2.1)

All seafarers working on board an Iranian flagged vessel shall have an employment agreement and specifies the information to be included there in:

- All seafarers working on board any ship shall each have a signed original of the seafarer's employment agreement, and the agreement is to be signed by both the seafarer and the ship-owner or a representative of the ship-owner.
- All seafarers shall have the opportunity to examine and seek advice on the terms and conditions in their seafarer's employment agreement before signing.
- Ship owners shall ensure that clear information on the conditions of employment, including a copy of each of the seafarer's employment agreements, are easily obtainable on board by seafarers, and accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited. The seafarer's employment agreements may be kept on board in electronic format provided they are readily available and can be printed off if required by individual seafarers or Flag State or Port State Inspectors.
- Ship owners shall ensure that all seafarers are given a document containing a record of their employment on board the ship (such as an appropriate seafarer's discharge book), and that this document shall not contain any information on the quality of the seafarer's work or their wages.
- Ship owners shall ensure that the seafarer's employment agreement must, at minimum, contain the required information as listed in Standard A2.1.4 of the Maritime Labour Convention, 2006.
- The minimum notice period for early termination is not less than 7 days.

References: Iranian Labour Law (chapter II).

### 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)

- Seafarer recruitment and placement service" refers to any person, company, institution, agency or other organization which is engaged in recruiting seafarers on behalf of ship-owners or placing seafarers with ship-owners.
- All seafarer recruitment and placement services based in Iran shall apply for and attain approval from the Ministry of Labour as a Administrator to provide seafarer recruitment and placement services, and shall only operate in accordance with requirements under the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC) and PMO requirements.
- All seafarer recruitment and placement services based in Iran that intend to carry out recruitment and placement activities for third parties shall apply for and attain an Employment Registration License, issued



under the Home office according to the Agencies Act of Ministry of Cooperatives, Labour and Social Welfare or PMO attestation Services based in MLC State Parties.

- Seafarer recruitment agencies based in and licensed by State Parties to the MLC are recognized by the Administrator.
- Ship-owners shall ensure that when using seafarer recruitment and placement services located in countries not party to the MLC, such services are, as far as practicable, consistent with the requirements of the MLC.
- Ship-owners may engage any of the Recognized Organizations (appointed and authorized by the Administrator) or the ship owner's internal audit mechanism to audit seafarer recruitment and placement services located in countries not party to the MLC. Ship-owners may engage seafarer recruitment and placement service already audited by any of the Recognized Organizations. Ship-owners are required to ensure that such services are consistent with the requirements of the MLC.

References: Iranian Labour Law-Act on I.R. of Iran ratification of MLC Convention 2006, approved in 2010

#### **6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)**

- The minimum hours of rest shall not be less than:
  - a) 10 hours in any 24-hour period; and
  - b) 77 hours in any seven-day period.
- The resting hours can be grouped in two periods at the maximum, one of each shall have at least six non-interrupted hours and the interval between two consecutive resting periods shall not exceed 14 hours.
- Musters, fire-fighting and lifeboat drills and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.
- Every Iranian flagged vessel shall count and place at an easily accessible location and at the disposal of the competent authorities, a chart describing the organization of the work onboard.
- Every Iranian flagged vessel shall have a record of the seafarers daily resting in accordance to the format adopted by the Competent Authority for such purpose taking into account the guidelines of the ILO, in order to ensure control and compliance. These shall serve as documentary evidence that the seafarer's minimum resting hours are met.
- Nothing of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the Ports & Maritime Organization to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watch keeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.
- The daily records of the resting hours shall be written in the working language or languages of the ship and in English. Seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them, which shall be endorsed by the captain or by the person that he authorizes, and the seafarer. Nonetheless, in all Iranian flagged vessels the daily records of resting hours can be electronically sent to seafarers, as long as these had been approved by the captain or by the person that he authorizes.

Reference: Iranian Code of Practice on Responsibilities of Shipping Companies and Seafarers in Respect to the Provisions of

STCW Convention, as amended (Document number P6-W29).

#### **7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)**

- All Iranian flagged vessels shall require have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of the international instrument.
- When determining, approving or revising manning levels, the Ports & Maritime Organization shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization on manning levels.

References: Ports & Maritime Organization standards (Document number P16-W4).

#### **8. Accommodation (Regulation 3.1)**

- Every ship shall maintain decent and safe accommodations for seafarers working or living on board ships in accordance to the provisions related to the protection of security, health and prevention of accidents.
- The requirements which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when the ILO Convention comes into force for the member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the



accommodation of crews convention and (Revised) 1949 (No.92) shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel laid or when it is at a similar stage of construction.

- The Captain or the person designated by him shall conduct frequent surveys on board ships in order to ensure that the accommodation of seafarers is clean, in adequate conditions of habitability and kept in good shape. The outcome of each survey shall be kept in a record and be available for verification by the Competent Authority and the Port State Control.
- The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relation to:
  - a) the size of rooms and other accommodation spaces;
  - b) heating and ventilation;
  - c) noise and vibration and other ambient factors;
  - d) sanitary facilities;
  - e) lighting; and
  - f) Hospital accommodation.

References: Ports & Maritime Organization standards (Document numbers P16-W6, P16-W3, P16-C3).

#### 9. On board recreational facilities (Regulation 3.1)

- The ship owners shall provide appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on board ships.
- In addition to the requirements relevant to recreation facilities as stated in item 8 above, the ship owners shall provide as a minimum, a television, reading materials, containing vocational and other books and space for recreational activities at no cost to the seafarer.
- The seafarers shall be given reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and e-mail and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.
- The Captain or the person designated by him shall conduct frequent surveys on board ships in order to ensure that the accommodation of seafarers is clean, in adequate conditions of habitability and kept in good shape. The outcome of each survey shall be kept in a record and be available for verification by the Competent Authority and the Port State Control.

References: Iranian Labour Law (Articles 91, 95, 96 & 176).

#### 10. Food and catering (Regulation 3.2)

- Ship-owners shall provide and maintain the following minimum standards for food and catering on board Iranian flagged vessels:
  - a) The provision of food and drinking water shall be of appropriate quality, nutritional value, quantity and variety. The provision of food and drinking water shall also take into account the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the ship's voyage
  - b) The organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic condition.
  - c) The catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.
- Ship-owners shall provide seafarers on board with food and drinking water free of charge during the period of engagement.
- Ship-owners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent in accordance with the requirements in national law and hold a Certificate of Proficiency as a Ship's Cook issued by the Administration, or other certificate accepted as equivalent by the Administration.
- The Administration accepts valid ship's cook certificates issued by a foreign maritime administration party to the ILO Certification of Cooks Convention 1946, or party to the Maritime Labour Convention, 2006.
- Ship's cook certificates issued by other foreign maritime administration will only be recognized after assessment by Iranian Flag Administration
- Documented frequent inspections, by or under authority of the master shall be carried out on board with respect to:
  - a) Supplies of food and drinking water;
  - b) All spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and





- c) Galley and other equipment for the preparation and service of meals.

Reference: Iranian Code of Practice for conducting ship's cook training courses.  
(Document number P6-W58)

**11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)**

- Ship-owners shall adopt, implement and promote occupational safety and health policies and programmes on board ships, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers.
- Ship-owners shall provide and ensure reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or diseases that may arise from the use of equipment and machinery on board ships.
- Ship-owners shall ensure that on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, take into account preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment.
- Ship-owners or masters are required to report to the Administrator occurrences of occupational accidents, injuries and diseases on board ships, and to also correct unsafe conditions.
- Ship-owners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health shall refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the Administrator
- Ship-owners shall specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policies and programmes. Ship-owners shall also specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

References: Iranian Labour Law (Articles 91,95,96 &176).

**12. On board medical care (Regulation 4.1)**

- Ship owners shall implement measures that provide for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board Iranian ships as follows:
  - a) Ship owners shall provide occupational health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers relevant to their duties on board the ships.
  - b) Ship owners shall provide seafarers health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise. Seafarers shall be allowed to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable.
  - c) Medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port shall be provided by ship owners free of charge to seafarers.
  - d) Ship owners shall provide measures of a prevention character such as health promotion and health education programmes in addition to the treatment of sick or injured seafarers.
- Ship owners shall arrange that the "Medical report form for use by the ships' masters and relevant On-shore and on-board medical personnel" of the "International Medical Guide for Ships" as amended from time to time, or equivalent shall be used by ship's masters and relevant on-shore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

References: Iranian Labour Law-Act on I.R. of Iran ratification of MLC Convention 2006, approved in 2010

**13. On board complaint procedures (Regulation 5.1.5)**

- All Iranian flagged ships shall have on-board complaint procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of the Convention.
- On board complaint procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.
- The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints.



- In addition to a copy of their crew agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information of Ministry of Cooperatives, Labour and Social Welfare or Ports & Maritime Organization, and where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

References: Iranian Labour Law-Act on I.R. of Iran ratification of MLC Convention 2006, approved in 2010

**14. Payment of wages (Regulation 2.2)**

- All seafarers shall be paid for their work regularly at no greater than monthly intervals and in accordance with the seafarer's employment agreement, and where applicable, any collective bargaining agreement.
- Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and that the account contains the minimum information fields that are required by national law.
- The rate of currency exchange shall not be unfavorable to the seafarers (Market Exchange Rate).
- Ship-owners shall take measures to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependents or legal beneficiaries. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:
  - a) A system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and
  - b) A requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.
- Any charge for the service under last paragraph shall be reasonable in amount.

References: Iranian Labour Law (Chapter II)

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



نمونه مطالب موجود در بخش دو اعلامیه انطباق (DMLC PART 2)

**Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II**

*Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

*(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)*

1. Minimum age (Regulation 1.1)
- .....
2. Medical certification (Regulation 1.2)
- .....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
- .....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
- .....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment  
and placement service (Regulation 1.4)
- .....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
- .....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
- .....
8. Accommodation (Regulation 3.1)
- .....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
- .....
10. Food and catering (Regulation 3.2)
- .....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
- .....
12. On-board medical care (Regulation 4.1)
- .....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
- .....



14. Payment of wages (Regulation 2.2)



I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:1 .....

Company address: .....

Name of the authorized signatory: .....

Title: .....

Signature of the authorized signatory: .....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner1)

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: .....

Title: .....

Address: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.



## ضمیمہ ۵

### نمونہ گواہنامہ موقت کار دریایی

**Interim Maritime Labour Certificate**  
Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as "the Convention")  
under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)  
by .....  
(full designation and address of the competent authority or recognized organization  
duly authorized under the provisions of the Convention)  
Particulars of the ship

Name of ship .....  
Distinctive number or letters .....  
Port of registry .....  
Date of registry .....  
Gross tonnage 1 .....  
IMO number .....  
Type of ship .....  
Name and address of the shipowner 2 .....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:  
(a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in  
Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and  
(d) below;  
(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization  
that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;  
(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities  
for implementation; and  
(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized  
organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

1 For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage  
is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969).  
See Article II(1)(c) of the Convention.

2 *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent  
or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and  
who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on  
shipowners

in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain  
of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance  
with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official

issuing the interim certificate .....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)



## ضمیمه ۶

### مثالهایی از نواقص مرتبط با الزامات مقاوله نامه کار دریایی

مثالهایی از نواقص مقررده ۱,۱ - حداقل سن

- Person under the age of 16 working as a seafarer.
- Seafarer under the age of 18 working at night (and not as part of a training programme).
- Seafarer under the age of 18 carrying out tasks that are likely to jeopardize their safety or health.

مثالهایی از نواقص مقررده ۱,۲ - گواهینامه سلامت

- Seafarer on board without a valid medical or colour vision certificate (where appropriate) or authorization from the competent authority in urgent cases.
- Seafarer working on the ship or performing tasks contrary to a restriction on a medical certificate.
- Seafarer's medical certificate not in the English language on a ship ordinarily engaged in international voyages.
- A medical certificate that has not been issued by a duly qualified medical practitioner.

مثالهایی از نواقص مقررده ۱,۳ - آموزش و صلاحیت

- Seafarer's qualifications not in accordance with the SMD.
- Seafarer working on the ship who is not trained or certified or otherwise qualified to perform required duties.
- Certificates or endorsements are not up to date or have expired.
- Seafarer working on the ship who has not successfully completed personal safety training.
- Absence of a valid dispensation issued under STCW, where needed.

مثالهایی از نواقص مقررده ۱,۴ - استخدام و کاریابی

- No documentary evidence available to indicate that the service or agency is operated in accordance with the MLC, 2006.
- A seafarer who was recruited through a private seafarer recruitment and placement service that was not licensed or certified or regulated in accordance with the MLC, 2006, or whose license or certificate or any other similar document is no longer valid.
- Use of a private recruitment and placement service requiring the seafarer to pay a fee or other charge for employment services.
- A seafarer working on board who was recruited by a recruitment and placement service operating in a State which is not party to the MLC, 2006, in cases where the shipowner cannot support its conclusion of consistency with the MLC, 2006.



مثالهایی از نواقص مقررہ ۲,۱ - قرارداد استخدام دریانوردان

- A seafarer without a SEA (or other evidence of contractual or similar arrangements) working on the ship.
- A seafarer, with a SEA that does not contain all the items in Standard A2.1, paragraph 4(a)-(k).
- A seafarer with a SEA that is inconsistent with the national requirements of the flag State.
- No system or provisions for seafarers to have their employment recorded.
- Seafarers are not given a record of their employment on the ship on completion of engagement.
- A collective bargaining agreement that forms all or part of the SEA is either not on board or, if on board, not in English on a ship that engages in international voyages.
- Standard form SEA is not in English.
- The SEA contains clauses that violate seafarers' rights.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۲,۲ - حقوق

- A seafarer is not paid regularly (at least monthly) and in full in accordance with the SEA or collective bargaining agreement.
- A seafarer is not given a monthly account (such as a wage slip) of wages.
- Allotments are not being paid or are not being paid in accordance with the seafarer's instructions.
- Charge for converting and transmitting currencies is not in line with national requirements.
- More than one set of wage accounts is in use.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۲,۳ - ساعات کار و ساعات استراحت (ضمیمه ۱ - ساعات کار یا استراحت)

- A seafarer's work schedule does not conform to the applicable standards.
- Table of working arrangements is not posted or does not contain required information.
- Table of working arrangements is not in English and the working language(s) of the ship.
- Records of work or rest are not available or are not maintained.
- Evidence of exceeding the limits of work and no record of suspension of the schedule, in accordance with Standard A2.3, paragraph 14, have been noted in a logbook or other document.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۲,۷ - تعداد نفرات

- Numbers and/or categories of seafarers working on board do not comply with at least the minimum specified in the SMD.
- No SMD or equivalent on board.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۳,۱ - امکانات زندگی و تفریح

- Location of sleeping rooms on the ship does not conform to national standards implementing the MLC, 2006.



- Number and/or size (including height) of sleeping rooms do not conform to national standards implementing the MLC, 2006.
- There is more than one seafarer per berth.
- Recreational facilities do not conform to national standards implementing the MLC, 2006.
- Heating, lighting or ventilation is inadequate or not functioning correctly.
- Fittings and fixtures within seafarer accommodation areas, including the hospital, mess rooms and recreational rooms, do not conform to national standards implementing the MLC, 2006.
- Separate sleeping rooms are not provided for males and females.
- Separate sanitation facilities are not provided for males and females.
- Sanitary facilities are inadequate or not functioning correctly.
- Hospital is being used to accommodate persons who are not sick.
- Seafarer accommodation or recreational facilities are not being maintained in a clean and tidy condition.
- Regular inspections of seafarer accommodation are not being carried out by the master or another designated person.
- Laundry facilities are inadequate or not functioning correctly.
- Exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals in the seafarer accommodation or recreational or catering facilities.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۳،۲ - غذا و تهیه غذا (catering)

- Food and drinking water are not of appropriate quality, nutritional value and quantity, for the seafarers on the ship.
- Seafarer is charged for food and/or is not provided with drinking water.
- Seafarer who has responsibility for preparing food is untrained or not instructed as required.
- Ship's cook is not trained and qualified.
- Ship's cook is under the age of 18.
- Frequent and documented inspections of the food or water, or of the preparation, storage or handling areas, are not being carried out.
- Catering facilities are not hygienic or are otherwise unfit for their purpose.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۴،۱ - مراقبت پزشکی بر روی کشتی و در بندر

- A seafarer working on the ship is denied, without justification, shore leave by the master and/or shipowner to go ashore for medical or dental care.
- A seafarer is not provided with appropriate health protection and medical care on board ship.
- Medical personnel, with appropriate qualifications, as required by national laws or regulations, are not on board.
- Medical chest or equipment does not meet national standards and/or no medical guide is on board.
- No medical report forms are on board.
- There is evidence that a seafarer is being charged for medical or dental care contrary to national law or practice.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۴،۳ - بهداشت و حفاظت ایمنی و پیشگیری از حوادث






- Conditions exist on board which may impair efforts to prevent accidents.
- No evidence of an on-board policy and/or programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases.
- No established or functioning ship's safety committee when there are five or more seafarers working on board.
- Personal protective equipment is in poor condition or being incorrectly used or not being used.
- Risk assessments are missing.
- Seafarers are unaware of the measures adopted by the management to provide OSH and to prevent accidents.
- Risks posed to young seafarers have not been addressed.
- Occupational accidents are not being investigated or reported in accordance with the ship's procedures.

مثالهایی از نواقص مقررہ ۵،۱،۵ - رویہ شکایت بر روی کشتی (ضمیمہ ۱ - رویہ شکایت بر روی کشتی)

- No document setting out the on-board complaint procedures.
- Ship's on-board complaint procedures are not operating.
- Victimization of a seafarer for making a complaint.
- Seafarer is not provided with a copy of the ship's on-board complaint procedures in the working language of the ship.



<p>Maritime Labour Convention Related Report          فرم گزارش دهی به منابع مختلف بر اساس مقاله نامه کار دریایی</p>			
<p>Date:          Report To:  <input type="checkbox"/> ILO   <input type="checkbox"/> Flag State   <input type="checkbox"/> Seafarers' Organization   <input type="checkbox"/> Ship Owners' Organization   <input type="checkbox"/> PSC of Next Port of Call</p>			
<p>Reason of Report:</p>			
<input type="checkbox"/> Complaint		<input type="checkbox"/> Not Rectified Deficiency	
Date of Complaint:		Place of Inspection:	
Means of receiving Complaint:		Name of Captain:	
Receiving Authority:		Ship Detained: <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<p>Ship Particular</p>			
IMO No:	Name of ship:	Type of ship:	
Gross Tonnage:	Flag:	Year of Build:	
Classification Society:			
Subject of Complaint: <input type="checkbox"/> SEA <input type="checkbox"/> Wage <input type="checkbox"/> Hour of Rest or Work <input type="checkbox"/> Social Security <input type="checkbox"/> Repatriation <input type="checkbox"/> Food, Water & Catering <input type="checkbox"/> Recreational Facility <input type="checkbox"/> Health protection & Medical Care <input type="checkbox"/> Other			
Description of Complaint:			
Nature of Complaint: <input type="checkbox"/> Public <input type="checkbox"/> Individual      How many persons are engage: ....			
Findings of investigation by PSCO:			
Action Taken By:(refere to attachements)		Attachments:	
Master:	<input type="checkbox"/>	Flag Report	<input type="checkbox"/>
Owner:	<input type="checkbox"/>	Captain Report	<input type="checkbox"/>
PSC Officer:	<input type="checkbox"/>	Seafarer's Organization Advise (If any)	<input type="checkbox"/>
Flag:	<input type="checkbox"/>	Shipowner's Organization Advise (If any)	<input type="checkbox"/>



## ضمیمه ۸

نمونه گواهینامه معافیت برای کشتی های تحت پرچم (Exemption Certificate)

پس از نهایی شدن گواهینامه مربوطه ضمیمه خواهد شد.



## ضمیمه ۹

### «آیین رسیدگی به شکایت در کشتی»

#### ماده ۱

#### حق شکایت

- (۱) دریانوردان از حق طرح شکایت به مقامات صلاحیتدار مذکور در بندهای ۱، ۲ و ۳ ماده ۲ درباره موارد نقض الزامات قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه کار دریایی (مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۹ مجلس شورای اسلامی) و سایر مقررات مربوط، یا رفتار تبعیض آمیز برخوردارند.
- (۲) مالک کشتی یا فرمانده کشتی باید حداقل یک نفر را به منظور ارائه کمکهای مشورتی در کشتی معرفی نماید. چنین شخصی باید بر مبنای روشی محرمانه مشاوره ای بی طرفانه درباره چگونگی طرح شکایت دریانوردان ارائه نماید و در فرایند رسیدگی به شکایت با آنها مساعدت نماید.
- (۳) در اثنای رسیدگی به شکایت، اشخاص دیگری که مورد اعتماد دریانوردان باشند می توانند آنها را همراهی نمایند و نمایندگی شان را بر عهده داشته باشند.
- (۴) دریانوردان و یا افراد معتمد مذکور در بندهای ۲ و ۳ نباید بعلت طرح شکایت تحت بازخواست و پیگرد قرار گیرند.
- (۵) طرح شکایت بر اساس این آیین نامه خدشه ای به حقوق دریانوردان برای طرح دعوا در مراجع قضایی یا سایر مراجع حل اختلاف حسب مورد وارد نمی نماید.
- (۶) مالک کشتی علاوه بر ارائه نسخه ای از قرارداد کار، باید یک نسخه از متن آیین رسیدگی به شکایت در کشتی حاوی اطلاعات مربوط به نام شخص معتمد مذکور در بند ۲، نشانی و شماره تلفن مالک کشتی و مرجع صلاحیتدار برای رسیدگی به شکایت در دولت محل اقامت دریانورد را در اختیار دریانوردان قرار دهد. مالک کشتی باید هرگونه تغییر در آیین رسیدگی به شکایت در کشتی را از طریق آگهی آن در کشتی به دریانوردان اطلاع دهد.

#### ماده ۲

#### آیین رسیدگی به شکایت

- (۱) دریانوردان باید شکایت خود را به مقام فوق بلافصل خود تسلیم نمایند.



(۲) در صورتی که مقام مافوق نتواند شکایت را در یک زمان مناسب که نباید نوعاً بیش از دو هفته به طول انجامد، حل و فصل نماید، مقام مذکور باید حسب خواسته شاکی، شکایت را به فرمانده کشتی ارجاع نماید. فرمانده کشتی باید درباره شکایت تصمیم گیری نماید. در صورتی که شکایت درباره رفتار دریانوردان باشد، فرمانده کشتی باید تلاش نماید تا به حل و فصل مسالمت آمیز اختلاف دست یابد. در صورتی که فرمانده موفق به حل و فصل شکایت نشود باید بنا به درخواست شاکی، شکایت را به مالک کشتی ارجاع نماید.

(۳) فرمانده کشتی باید متن شکایت و تصمیم خود راجع به آن همراه با خلاصه ای از واقعیات مربوط را در دفتر ثبت وقایع کشتی درج کند. تصویری از آنچه به شرح فوق در دفتر ثبت وقایع کشتی درج شده، باید در اختیار دریانورد شاکی قرار گیرد.

(۴) با این حال، دریانوردان همواره دارای این حق هستند که در هر زمانی شکایت خود را مستقیماً به مقامات زیر تسلیم نمایند.

۱- فرمانده کشتی

۲- مالک کشتی

۳- مرجع دریایی ذیربط

۴- دیگر مقامات صلاحیتدار خارج از کشتی



پیوست

اطلاعات تماس

نام کشتی:	شماره IMO:
-----------	------------

<u>اطلاعات تماس مالک کشتی:</u>	
نام:	
نشانی:	
شخص رابط:	
پست الکترونیک:	

<u>نام شخص یا اشخاصی که در کشتی تعیین شده اند تا بر مبنای روشی محرمانه مشاوره ای بی طرفانه درباره چگونگی طرح شکایت دریانوردان ارائه نمایند و در فرایند رسیدگی به شکایت به آنها مساعدت می نمایند.</u>	
نام و نام خانوادگی:	
درجه:	

<u>اطلاعات تماس با سازمان بنادر و دریانوردی</u>	
تلفن تماس در ساعت اداری:	
تلفن تماس بعد از ساعات اداری:	
تلفن - نمابر:	
پست الکترونیک:	
صفحه اصلی در شبکه اینترنت:	

<u>اطلاعات تماس مرجع صلاحیتدار در کشور محل اقامت دریانوردان (در صورت دسترسی)</u>	
نام:	تلفن:
نشانی:	پست الکترونیک:



## ضمیمه ۱۰

### اٲین نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق به مقاوله نامه کار دریایی

پس از نهایی شدن گواهینامه مربوطه ضمیمه خواهد شد.



## ضمیمه ۱۱

### دستورالعمل اجرایی کنوانسیون کار دریایی

دامنه شمول شناورها

(۱) الزامات عمومی

کلیه شناورهایی که بطور معمول به فعالیتهای تجاری<sup>۱</sup> اشتغال داشته و سفرهای بین المللی<sup>۲</sup> انجام می دهند مشمول کنوانسیون کار دریایی می باشند.

شناورهای ذیل مشمول الزامات کنوانسیون کار دریایی نمی گردند.

(۱) شناورهای تحت پرچم ایران که منحصرا در آبهای داخلی<sup>۳</sup>، مناطق حفاظت شده و محدوده بنادر ایران تردد می نمایند.

(۲) شناورهای صیادی و شناورهایی که فعالیتهای مشابه مرتبط با آن انجام می دهند.

(۳) شناورهای چوبی و فایبرگلاس که دارای ساختار و طراحی سنتی می باشند شامل انواع موتورلنجهای باری و مسافری و قایقها

(۴) کلیه شناورهای خدماتی<sup>۴</sup> مادامیکه سفر بین المللی انجام نمی دهند شامل انواع شناورهای طناب گیر، نفربر، راهنما، هیدروگرافی، اکتشافی و تحقیقاتی، تجسس و نجات، تدارکاتی، بویه گذار، کابل گذار و لوله گذار، رستوران دریایی، آتش خوار، سلویج، خدماتی غواصی، دویه موتوردار آبرسان، سوخت رسان و حمل ضایعات مایع، چند منظوره خدماتی شامل مولتی کت و جرثقیل شناور، یدک کشهای خدمات بندری و چند منظوره، انواع لایروب، شناور زباله بر و زباله روب، بارجهای مخصوص سرویس دهی و اسکان پرسنل

(۵) کلیه شناورهای عملیاتی و پشتیبانی نظامی

(۶) سکوهای فراساحلی شناور (MODU) و مخازن نگهداری و پردازش نفت (FPSO و FSU)

(۷) کلیه شناورهای تفریحی و ورزشی

(۲) الزامات سازه ای شناورهای تحت پرچم

۲. (۱) اجرای مقررات سازه ای تعیین شده در عنوان سوم کنوانسیون کار دریایی برای شناورهایی که تاریخ شروع ساخت (Keel Laying) آنها بعد از مورخ ۱۳۹۴/۳/۲۱ می باشد در طول فرآیند ساخت شامل مراحل طراحی، تایید نقشه و ساخت آنها مطابق با آیین نامه ها و دستورالعملهای مربوطه لازم الاجرا بوده و باید با تایید سازمان و تحت نظارت موسسات رده بندی تایید شده به انجام برسد.

۲. (۲) کلیه معافیتهای پیش بینی شده در عنوان سوم کنوانسیون کار دریایی در خصوص مقررات سازه ای شناورها در صورت وصول درخواست مالک، با تایید سازمان قابل اعطاء خواهد بود.

<sup>۱</sup> فعالیت تجاری در این دستورالعمل عموما عبارت است از فعالیتهایی همچون حمل بار و مسافر که به منظور کسب درآمد انجام می پذیرد، هر چند ممکن است به این موارد محدود نشده و مصادیق دیگری نیز داشته باشد.

<sup>۲</sup> بر اساس مقرر ۵. ۱. ۳. ۱ کنوانسیون کار دریایی سفر بین المللی عبارت است از تردد دریایی شناور از بنادر یک کشور به بنادر سایر کشورها

<sup>۳</sup> بر اساس قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ آبهای داخلی ایران عبارت است از آبهای واقع بین خط مبدا دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند.

<sup>۴</sup> بند ۳-۳ ویرایش دوم دستورالعمل نحوه صدور و اعطای گواهینامه شایستگی دریانوردی کارکنان شناورهای خدماتی مصوب ۹۰/۱۱/۱ هیات محترم عامل سازمان





۳.۲) در خصوص شناورهایی که تاریخ ساخت آنها قبل از ۱۳۹۴/۳/۲۱ است، می بایست اقدامات لازم جهت انطباق حداکثری با آن بخش از مقررات سازه ای ذکر شده در عنوان سوم کنوانسیون کار دریایی که نیازمند تغییرات عمده سازه ای (Major Modification) نیست توسط مالک و با تایید سازمان اعمال گردد.

۴.۲) چنانچه بر روی شناورهایی که تاریخ ساخت آنها قبل از ۱۳۹۴/۳/۲۱ است بصورت اختیاری و یا بالاجبار (در اثر سوانح) تغییرات عمده سازه ای انجام گیرد، در کلیه مراحل فرآیند ساخت سازه جدید اقدام بر اساس بندهای ۱.۲ و ۲.۲ الزامی است.

۳) صدور گواهینامه و اعلامیه انطباق کار دریایی شناورهای تحت پرچم

۳.۱) صدور گواهینامه و اعلامیه انطباق کار دریایی برای کلیه شناورهای ایرانی مشمول، با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ GT و بیشتر که سفرهای بین المللی انجام می دهند الزامی است.

۳.۲) صدور گواهینامه و اعلامیه انطباق کار دریایی برای کلیه شناورهای ایرانی مشمول، با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ GT و بیشتر که با پرچم ایران در بنادر سایر کشورها فعالیت می نمایند الزامی است.

۳.۳) صدور گواهینامه و اعلامیه انطباق کار دریایی برای شناورهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ GT علیرغم انجام سفرهای بین المللی و شمول کنوانسیون، الزامی نیست<sup>۱</sup>.

۴.۳) معافیتهای اعطا شده به شناورهایی که بعد از تاریخ ۱۳۹۴/۳/۲۱ ساخته می شوند می بایست به صراحت در اعلامیه کار دریایی درج گردند.

تبصره: با عنایت به عدم صدور گواهینامه و اعلامیه انطباق کار دریایی برای شناورهای موضوع بند ۳.۳، از آنجاییکه بررسی میزان انطباق این شناورها از طریق انجام بازرسیهای دوره ای منجر به صدور و تمدید گواهینامه امکانپذیر نیست، این امر با استناد به حداقل استانداردهای در نظر گرفته شده در متن کنوانسیون کار دریایی و توسط مراجع نظارتی سازمان انجام می پذیرد.

<sup>۱</sup> صدور گواهینامه و اعلامیه کار دریایی برای شناورهایی با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰GT، در صورت درخواست مالک و تایید سازمان مبنی بر انطباق وضعیت شناور با حداقل استانداردهای تعیین شده در کنوانسیون، امکانپذیر می باشد.

