



مرکز بررسی‌ها و مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



موضوع مقاله: تبیین خواسته‌ها و الزامات کنوانسیون جامع کار دریایی ارائه دهنده: کاپیتان شهاب دلیلی - جانشین افسر امنیتی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مقدمه

سازمان بین‌المللی کار پس از گذشت بیش از 85 سال از تصویب نخستین کنوانسیون مرتبط با کار دریانوردان در سال 1920، در راستای هماهنگ نمودن و لازم الاجرا کردن کلیه مصوبات قبلی خود که بسیاری از آنها تاکنون معلق مانده‌اند، تصویب کنوانسیون جامع کار دریایی را در دستور کار خود قرار داد. اجلاس ILO در ژنو در فاصله 7 تا 23 فوریه 2006 پیشنهادی این کنوانسیون را که طی جلسات و نشستهای متعدد جمع‌بندی گردیده بود، تصویب نمود. کنوانسیون با 314 رای مثبت و بدون رای مخالف و تنها 4 رای ممتنع فی‌الواقع با اجماع کامل از تصویب ILO گذشت. کنوانسیون 12 ماه پس از اعلام الحاق 30 کشور که 33٪ تناژ جهانی را در اختیار داشته باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد.

چارچوب قانونی کنوانسیون در نخستین بخش آن که مشتمل بر شانزده ماده می‌باشد، تبیین شده است. رئوس و بخشهای اصلی این قسمت عبارتند از:

- تعریف کشتی: براساس تعریف ارائه شده در این کنوانسیون کشتیهای مشمول این قوانین تمامی آنهایی هستند که خارج از محدوده آبهای سرزمینی و ساحلی تردد می‌نمایند. کنوانسیون شناورهای تحت پوشش مقامات بندری را نیز از شمول خود خارج نموده است. اساساً کلیه کشتیهای تحت مالکیت خصوصی و عمومی که درگیر فعالیتهای اقتصادی می‌باشند به غیر از کشتیهای ماهیگیری و شناورهای سنتی شامل این کنوانسیون می‌گردند.

- کشورهای عضو موظفند اطمینان حاصل نمایند که کشتیهای تحت پرچم این کشورها گواهینامه‌ای به نام MARITIME LABOUR CERT. دریافت نموده و اعلامیه انطباق با این کنوانسیون را حمل نمایند. این اعلامیه دربرگیرنده طرح مصوبی می‌باشد که در آن مالک کشتی نحوه انطباق با کنوانسیون را تشریح کرده و کشور صاحب پرچم آن را تأیید نموده باشد.
- کشورهای عضو نسبت به ناوگان تحت پرچم کشورهای غیر عضو کنوانسیون جهت انطباق با خواسته‌های آن رفتاری مشابه با شناورهای تحت پرچم اعضاء خواهند داشت و هیچگونه تخفیفی به این کشتیها در زمینه انطباق با آن داده نخواهد شد.
- کنوانسیون علاوه بر قوانین مصوب مشتمل بر آئین‌نامه‌ای است که از دو بخش اجباری PART-A و غیر اجباری PART-B تشکیل شده است.
- کمیته سه جانبه (SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE) متشکل از 2 نماینده از هر کشور عضو کنوانسیون و همچنین نمایندگان دریانوردان و صاحبان کشتیها می‌باشد که وظیفه آن نظارت مستمر بر حسن انجام آیین نامه می‌باشد. جلسات کمیته همواره می‌بایست به شکلی برگزار شود که هر یک از دو گروه دریانوردان و مالکان کشتیها به تنهایی قدرت و وزنی معادل نصف آرای دولتها داشته باشند.
- هر اصلاحیه پیشنهادی به آئین‌نامه در صورتی می‌تواند مورد تصویب قرار گیرد که سه شرط ذیل لحاظ گردد:
 - 1- در اجلاس و نشستی که اصلاحیه مورد بررسی قرار می‌گیرد، حداقل نیمی از کشورهای عضو حضور داشته باشند.
 - 2- حداقل ²/₃ اعضای کمیته به آن رای مثبت دهند.

3- در اجلاس مورب² بحث رای موافق اعضای کمیته منتج از حداقل نیمی از آرای هر سه گروه دریانوردان، مالکان کشتیها و دولتهای عضو حاضر در اجلاس باشد.

- اصلاحیه های مصوب کمیته² سه جانبه در صورت رای مثبت اعضای حاضر در اجلاس بعدی GENERAL CONFERENCE مورد تأیید قرار خواهد گرفت. در صورت عدم تأیید، اصلاحیه مذکور به کمیته سه جانبه ارجاع داده خواهد شد تا در صورت تمایل کمیته مجدداً بررسی گردد.

- اصلاحیه های مورد تأیید GENERAL CONFERENCE در صورت عدم اعلام مخالفت رسمی میزان مشخص شده اعضای که حد مشخصی از تناژ جهانی را نمایندگی نمایند، در پایان مدت زمان تعیین شده در اصلاحیه پس از گذشت شش ماه از تاریخ مقرر لازم الاجرا خواهد شد.

حال آنکه اصلاحیه های مرتبط با متن 16 ماده قانونی که اساس کنوانسیون را تشکیل می دهد، براساس روش مقرر در بند 19 اساسنامه سازمان قابل تصویب بوده و 12 ماه پس از آنکه تعداد معینی از کشورهای عضو که درصد مشخصی از تناژ ناوگان جهانی را در اختیار داشته باشند، آنرا مورد تأیید قرار دهند، لازم الاجرا خواهد بود.

” آئین نامه کنوانسیون جامع کار دریایی ” که اساساً تشریح خواسته های این مقررات را دربر می گیرد، مشتمل بر پنج بخش اصلی است که عناوین این 5 بخش عبارتند از:

عنوان اول - حداقل الزامات درباره دریانوردان جهت کار در کشتی

عنوان دوم - شرایط استخدامی

عنوان سوم - محل زندگی (ACCOMMODATION)، تسهیلات رفاهی، مواد غذایی و تدارکات

عنوان چهارم - بهداشت، درمان، تامین اجتماعی و حقوق اجتماعی

عنوان پنجم - نحوه کنترل اجرایی و انطباق

اهداف کنوانسیون

براساس بند 3 مندرج در آغاز آئیننامه که خود مشتمل بر سه قسمت مقرر، بخش A و بخش B میباشد کلیه مواد مندرج در کنوانسیون و مقررات موجود²⁾ در آئیننامه (REGULATIONS) مجموعاً ساختار قانونی و لازم الاجرای کنوانسیون را تشکیل میدهند. بخش A استانداردهای اجباری و بخش B راهکارهای غیر اجباری در زمینه اجرای کنوانسیون میباشد که باتوجه به تجارب اجرایی گذشته در مقررات IMO در عمل جهت اثبات انطباق با آئیننامه اجرای این بخش نیز الزامی خواهد بود.

در بند 7 در همین مقدمه به صراحت اعلام گردیده است که کنوانسیون در راستای سه هدف کلی ذیل تنظیم گردیده است:

- مجموعه‌ای از قواعد کاری و حقوقی افراد را در قالب این قوانین ارائه کند.
- در چارچوب CODE یا آئیننامه مربوطه نحوه و شرایط اجرایی مقررات را به صورتی قابل انعطاف جهت انطباق با قوانین اجرایی کشورهای عضو تبیین کند.
- از طریق عنوان پنجم از اجرای حقوق بنیادین افراد و ایجاد قدرت اجرایی و کنترلی مناسب در این زمینه اطمینان حاصل نماید.

مقاله حاضر در این شرایط که تصویب کنوانسیون آن را براساس بند سوم از ماده هشتم در فاصله 12 ماه پس از اعلام الحاق حداقل 30 کشور عضو که مجموعاً بیش از 33% از

تناژ ناوگان جهانی را در اختیار دارند، لازم الاجرا می‌سازد، قصد بررسی جزئیات این کنوانسیون را ندارد بلکه با توجه به شمول آن بر ناوگان تحت پرچم ایران که به کشورهای عضو تردد می‌کنند، ضمن معرفی و اعلام تصویب آن، تبیین وظایف دستگاه اداری کشور را در زمینه بسترسازی لازم جهت انطباق با خواسته‌های کنوانسیون مدنظر دارد.

خواسته های کنوانسیون دست نیافتنی و نامعقول نمی باشند

کنوانسیون جامع کار دریایی برای نخستین بار موضوع حداقل دستمزد، مرخصی، ساعات کار، پرداخت اضافه کار و حتی نحوه پرداخت دستمزد دریانوردان را در چارچوب مقررات خاص بررسی و تشریح نموده است. فی‌الواقع در بسیاری موارد شرایط استخدامی دریانوردان در ایران از حداقل تعیین شده در این کنوانسیون مطلوبتر است. برای مثال حداقل میزان مرخصی دریانوردان مطابق بند A 2.4.2 در آئین‌نامه 2/5 روز در هر ماه تعیین گردیده است که این به مراتب کمتر از مرخصی مرسوم در کشور ما می‌باشد.

در خصوص نحوه تعیین حداقل دستمزد، طبعاً این میزان نمی‌تواند در کشورهای مختلف یکسان باشد فلذا کنوانسیون دو رویه را جهت تعیین دستمزدها ارائه داده است. نخست روش BARGAINING AGREEMENT فیما بین اتحادیه‌های کارگری و مالکان کشتیها می‌باشد. در چنین مواردی میزان ساعات کار در قراردادها تعیین شده و براساس کنوانسیون هر ساعت اضافه کار بیشتر از میزان توافق می‌بایست مشمول اضافه¹ پرداختی به میزان حداقل 1 برابر دستمزد عادی باشد. طبعاً جدول ساعات کار جهت بازرسان بنادر می‌بایست تکمیل شده و توسط فرمانده ارائه گردد، ضمناً

این میزان از حد تعیین شده در کنوانسیون STCW یعنی 14 ساعت در روز و 72 ساعت در هر هفته نباید تجاوز کند. رویه دیگری که کنوانسیون جهت تعیین حداقل دستمزد و تبیین شرایط اشتغال دریانوردان به رسمیت شناخته است وجود قوانین و مقررات ملی است، که تمامی مسائل مرتبط با کار دریانوردان در چارچوب قوانین کشور صاحب پرچم به صورت قانونی مورد تصویب پارلمان قرار گرفته باشد. طبعاً در این ارتباط نحوه تعیین حداقل دستمزد می‌بایست با در نظر گرفتن شرایط کاری دریانوردان، هزینه زندگی در هر کشور و تغییرات آن و مسائل مرتبط دیگری باشد که در بند B 2.2.3 به تفصیل تشریح گردیده است.

شرایط موجود در کشور

الزامات گسترده کنوانسیون جامع کار دریایی چالشی اساسی است که انطباق با آن تضمین کننده ادامه حیات صنعت دریایی کشور خواهد بود. این در شرایطی است که انطباق با این کنوانسیون نیازمند یک عزم ملی و همکاری بی‌شائبه کلیه ارگانهای ذیربط همچون وزارتخانه‌های کار و امور اجتماعی، راه و ترابری و شرکتهای کشتیرانی می باشد. شاید اساسی‌ترین معضل فعلی که می‌بایست به سرعت حل و فصل گردد، این مهم است که جمهوری اسلامی ایران کدام رویه را در راستای انطباق با این کنوانسیون انتخاب می‌نماید.

“ رویه تصویب قانون کار دریایی و یا واگذاری کار به اتحادیه‌های دریانوردان و مالکان کشتیها ”

در راستای رویه اول باتوجه به موجودیت چارچوب کار در قالب متن کنوانسیون، در صورت وجود یک خواست ملی و با تعیین تیمی از

کارشناسان و صاحب‌نظران صنعت دریایی می‌توان " قانون کار دریایی " کشور را ظرف مدت چند ماه تدوین نموده و به صورت لایحه‌ای جامع و کامل به مجلس شورای اسلامی جهت تصویب ارائه نمود. چنین راهکاری طبعاً وقتگیر بوده و نیازمند مشارکت نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی به جهت اقدام سریع و احتمالاً خارج از نوبت جهت بررسی و تصویب نهایی لایحه مزبور خواهد بود.

رویه دیگر نیز خارج از اشکال نیست. ایجاد اتحادیه‌ای مستقل که نماینده اکثریت دریانوردان کشور باشد به لحاظ قانونی دشواری‌های خاص خود را خواهد داشت و طبعاً فرایندی است که بدون مشارکت مسئولین محترم وزارت کار و امور اجتماعی به نتیجه نخواهد رسید. در حال حاضر " کانون دریانوردان خیره " تنها هسته‌ای است که می‌تواند به یک اتحادیه صنفی تبدیل شود حال آنکه این مجموعه به علت مشکلات⁴⁾ قانونی موجود از طرف وزارت کار و امور اجتماعی رسمیت نداشته و به علت دریافت مجوز از وزارت کشور اساسنامه آن به نظر نگارنده نیازمند بازنگری است تا بتواند به عنوان یک اتحادیه صنفی (TRADE UNION) حافظ منافع دریانوردان باشد.

در این ارتباط اتحادیه مالکان کشتیها که اخیراً مجوز لازم را از اتاق بازرگانی دریافت نموده است نیز فاقد ساختار حقوقی لازم به لحاظ نمایندگی اکثریت مالکین خرد و کلان کشتی در کشور بوده و از نظر وزارت کار به عنوان یک اتحادیه کارفرمایی رسمیت ندارد. چنانچه بخواهیم از این دو هسته موجود جهت پایه‌ریزی سنگبنای اتحادیه‌های مورد نظر کنوانسیون استفاده نمائیم طبعاً می‌بایست شرایط قانونی لازم جهت رشد و تکامل آنها را بسترسازی کنیم.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

نگارنده پس از رایزنی با دست‌اندرکاران صنعت دریایی کشور بر این باور است که اکثریت قریب به اتفاق این بزرگواران معتقدند که می‌بایست از دو هسته موجود جهت پی‌ریزی اتحادیه‌های صنفی دریانوردان و مالکان کشتی استفاده نموده و اجرای کنوانسیون را از طریق آن پیگیری کرد. لذا پیشنهاد می‌گردد تا با افزودن بن‌دی در قطعنامه همایش چهاردهم کار پیگیری موضوع و رایزنی با وزارت کار و امور اجتماعی جهت رسمیت یافتن دو ارگان " کانون دریانوردان خیره " و " اتحادیه مالکان کشتیها " به عنوان اتحادیه‌های صنفی کارگر و کارفرما در صنعت دریایی کشور به دبیرخانه دائمی همایش ارگانهای دریایی واگذار شود، باشد تا سال آینده درحاشیه همایش پانزدهم مذاکرات بین دو اتحادیه فوق را جهت بررسی شرایط کار دریانوردان شاهد باشیم و بتوانیم به عنوان یکی از اعضای سازمان بین‌المللی کار در گروه پیشگامان تصویب و اجرای کنوانسیون جامع کار دریایی قرار گیریم.



ICOPMAS

Demands and Requirements of Marine Labor Conventions

S Dalili

IRISL Group

Abstract:

The present article is aimed to investigate the demands and requirement of the marine labor convention in Iran. The international labor organization put the approve of the marine labor convention at the agenda after 85 years since approving the first convention related to the seafarers in 1920. The ILO summit in Geneva approved the draft of this convention from 7th to 23rd February, 2006. Twelve months after the join of 30 countries which had the 33 percent of the world tonnage, the convention was put into force. The extensive requirements of the marine labor convention are major challenges which conformity with them guarantees the survival of the marine industry in Iran. Conformity with this convention needs the cooperation of all the related organizations such as Ministry of Labor and Social Affairs, Ministry of Transportation, and shipping companies. The major problem which should be quickly solved is the issue that which process will be selected by the Islamic Republic of Iran to adapt with the marine labor convention.

Key words: marine labor convention, ILO, Islamic Republic of Iran, requirements

The logo for ICOPMAS features a stylized globe with a grid of latitude and longitude lines. The globe is light blue and is partially overlaid by a yellow and white wave-like shape at the bottom. Below the globe, the word "ICOPMAS" is written in a bold, blue, sans-serif font.