

بررسی چالش‌های اجرای کنوانسیون کار دریایی در ایران

پیمان وطن*

*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۹۶/۰۳/۱۲

تاریخ پذیرش: ۹۷/۲/۱۷

© نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی ۱۳۹۷، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی است.

چکیده:

هدف اصلی این تحقیق بررسی چالش‌ها و نحوه اجرای کنوانسیون MLC روی شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و آرایه راهکارهای مناسب می‌باشد. علی‌رغم تصویب بیش از ۶۰ مقاله‌نامه و توصیه‌نامه بین‌المللی در مورد شرایط کار دریانوردان در سازمان بین‌المللی کار و وجود رویه قانونگذاری و تدوین مقررات مربوط به دریانوردان در بسیاری از کشورها، کار دریانوردان در کشتی‌های ایرانی تابع قاعده و نظام حقوقی مشخص و مناسبی نیست. مسئله اصلی این مقاله بررسی و تبیین تکالیف دولت در قبال شرایط استخدامی و ایمنی کار در کشتی‌های دریایمای تجاری از جهت قانونگذاری، مقررات اجرایی و قضایی می‌باشد.

در اجرای این پژوهش از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شد. برای دسته‌بندی و تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار Excel 2007 و SPSS 19.0 استفاده شد. با استفاده از فرمول کوکران، از میان تعداد ۶۰ نفر از کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت کار و رفاه اجتماعی، افسران کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران، کارکنان چند شرکت کشتیرانی و تعدادی از دانشجویان رشته دریانوردی با گرایش‌های حمل و نقل دریایی و بندری، تعداد ۵۵ نفر به عنوان نمونه آماری انتخاب و ۵۰ پرسشنامه توزیع، جمع‌آوری و تحلیل شد. پرسش‌ها شامل ۵ عامل فعالیت کشتیرانی، هزینه‌های اجرای کنوانسیون کار دریایی، وضعیت حقوقی و بیمه‌ای دریانوردان، بهبود رابطه بین مالکان کشتی، مدیریت کشتی و خدمه و امنیت اجتماعی دریانوردان بود.

واژه‌های کلیدی: دریانورد، کار دریانوردی، کشتی‌های دریایمما، کنوانسیون کار.

۱- مقدمه

حدود ۹۰٪ حمل و نقل جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد و این در حالی است که بشر امروز با افرادی که سهم عظیمی در چرخه تجارت جهانی دارند، آشنایی کافی ندارد. همه ساله مبالغ زیادی برای آموزش و پرورش دریانوردان به منظور افزایش بازدهی، ایمنی و بقا در دریا از سوی شرکت‌های کشتیرانی اختصاص می‌یابد. برای غلبه بر مشکلات دریا و اجرای درست مسئولیت‌های محوله، دریانوردان مدرن باید آموزش دیده، سلامت و از لحاظ روحی و روانی سالم باشند. با این وجود، بر اساس آمارها حدود ۸۰٪ سوانح دریایی به علت خطای انسانی رخ می‌دهد. خستگی، استرس و کم‌تجربگی جزء عوامل اصلی سوانح می‌باشند. یک خلبان و یا راننده قطار در شرایط محیطی سخت و تحت استرس و فشار بالا قرار دارند اما این استرس‌ها و سختی‌ها معمولاً دارای یک بازه زمانی بین ۲ تا ۱۲ ساعت می‌باشد. پس از پایان آن بازه زمانی، آنها به محیط طبیعی یعنی اجتماع، هتل، یا کنار خانواده، دوستان و خویشاوندان خود برمی‌گردند. با فرض یک قرارداد عادی ۶ ماهه و زمان استراحت ۴ ماهه، در یک بازه زمانی ۵ ساله، یک دریانورد تقریباً ۴۰ ماه را در دریا و ۲۰ ماه باقی‌مانده را در خانه سپری می‌کند. زمان لازم برای ارتقای دانش و تخصص دریانورد، اعتبار گواهینامه‌ها، شناسنامه دریایی و گذرنامه نیز پنج سال است که در طی این مدت به دلیل پویایی صنعت دریایی، قوانین و مقررات جدید وضع شده توسط سازمان‌های دریایی موجب اجباری شدن دوره‌های آموزشی جدید برای دریانورد خواهد شد. بنابراین یک دریانورد در هنگام استراحت خود در خشکی نیز زمانی را صرف شرکت در دوره‌های آموزشی برای به‌روزرسانی و ارتقای دانش و گواهینامه‌های خود می‌کند. علاوه بر این هر دریانورد با ورود به کشتی برای تطابق با محیط جدید و همکاران مختلف خود به زمانی بین یک تا دو هفته و گاهی یک ماه نیاز دارد که در این بین دستورالعمل‌های اجرایی، قوانین داخلی و تمرینات لازم بعد از الحاق به کشتی به سرعت بخشیدن به این امر نقش عمده‌ای دارند. اما متأسفانه بازه زمانی که برای بازگشت این افراد به زندگی عادی مورد نیاز است حدود یک ماه و گاهی بیشتر است و در طی این مدت در زمانی که فرد احساس بازگشت به زندگی اجتماعی عادی را پیدا می‌کند زمان رفتن و شروع دوباره یک سفر دریایی فرا می‌رسد. برعکس محیط کشتی که مقررات خاص خود را دارد، متأسفانه بعد از این غیبت طولانی هیچ دستورالعمل، قانون و یا آیین‌نامه‌ای برای انطباق این افراد با جامعه و خانواده و احساس اجتماعی بودن وجود ندارد. به عبارت دیگر این افراد آمادگی مواجهه با شرایط غیرقابل پیش‌بینی دریا را دارند در حالی که در اجتماع گاهی در مورد ساده‌ترین مسائل با مشکل مواجه می‌شوند. زمانی که کشتی در یک بندر مشغول تخلیه و بارگیری است، بهترین زمان برای دریانورد است تا به محیط اجتماعی نزدیک‌تر شود. گرچه ترمینال‌های بندری مبالغ زیادی را صرف توسعه زیرساخت‌های لازم برای تخلیه و بارگیری، به ویژه کاهش زمان تخلیه و بارگیری و کوتاه کردن زمان توقف کشتی در بندر می‌کنند، اما از آنجا که اغلب این ترمینال‌ها خارج از شهرها و در نزدیکی جاده‌های ترانزیتی ساخته می‌شوند، زمان لازم برای رفت و برگشت از محلی در شهر و یا کلپ دریانوردی برای ارسال نامه، ایمیل و یا تماس با خانواده حدود دو ساعت طول خواهد کشید. با توجه به این وضعیت، خیلی‌ها استراحت در کشتی را بعد از یک شب بی‌خوابی به علت انجام وظیفه به این رفت و آمدها ترجیح می‌دهند که نتیجه آن دوری از اجتماع و عدم ارتباط با خانواده می‌باشد.

شرایط خاص استخدام، کار و زندگی در دریا مانند موقتی بودن و سختی‌های آن نیاز به قانونی داشت تا نیازهای دریانوردان را برآورده کند. نگرانی اولیه دریانوردان سلامت و رفاه بود چرا که آنها مدت زمان زیادی را جدا از اجتماع و در بنادر خارجی سپری می‌کردند، و نگرانی دیگر آنها تعدیل نیروی کار توسط مالکان کشتی‌ها با توجه کاهش هزینه‌های عملیاتی بود که به تبع آن فشار کاری بیشتری به کارکنان کشتی وارد می‌آمد. لذا قانون کار دریایی که به عنوان یک سند حقوقی دریانوردان در سال ۲۰۰۶ میلادی تصویب و اجرای آن از سال ۲۰۱۳ میلادی اجباری شد، از جمله قوانین مؤثر در زمینه حمایت از حقوق دریانوردان به شمار می‌رود. این قانون دولت‌های پذیرنده آن را مجاب کرد که در آیین‌نامه‌ها و قوانین داخلی خود، حقوق دریانوردان را مدنظر قرار دهد.

۲- روش تحقیق

این تحقیق از نوع کاربردی - توسعه‌ای و روش انجام آن توصیفی .پیمایشی می‌باشد. در این روش نخست، با تحلیل داده‌های به‌دست‌آمده از سازمان بنادر و دریانوردی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و سازمان ملی نفتکش به روش آمار توصیفی وضعیت شناورهای تحت پرچم ایران شد و سپس با بررسی منابع اطلاعاتی و کتابخانه‌ای و مصاحبه با افراد متخصص و مجرب، راهکارهای تأثیرگذار شناسایی شد.

برای دسته‌بندی و تجزیه و تحلیل داده‌ها و رسم نمودارها از نرم‌افزار Excel 2007 و SPSS 19.0 استفاده شد. ابتدا چگونگی پیروی داده‌ها از توزیع نرمال (با توجه به اینکه داده‌ها بیشتر از ۵۰ بودند) توسط آزمون Kolmogorov-Smirnov در نرم‌افزار SPSS 19.0 بررسی شد و داده‌های غیرنرمال با استفاده از روش انتقال داده‌ها یا Data Transformation، نرمال گردید. سپس از آزمون One sample T-test برای بررسی معنی‌داری پاسخ‌ها و نظرات متخصصین با حدود اطمینان ۹۵٪ استفاده شد. همچنین در بخش آمار استنباطی با استفاده مقادیر نمونه آماره‌ها محاسبه شد و سپس با کمک تخمین و یا آزمون فرض آماری، آماره‌ها به پارامترهای جامعه تعمیم داده شد.

جامعه آماری و روش نمونه‌گیری

به منظور نظرسنجی تعداد ۶۰ نفر از کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، اداره کار و امور اجتماعی، شرکت‌های کشتیرانی که در لازم اجرا شدن کنوانسیون کار دریانوردی بر روی شناورهای جمهوری اسلامی ایران نقش دارند و در دسترس بودند انتخاب شدند. با استفاده از فرمول کوکران (رابطه (۱))، نمونه آماری به تعداد ۵۵ نفر به‌دست آمد و تعداد ۵۰ پرسشنامه توزیع و جمع‌آوری شد.

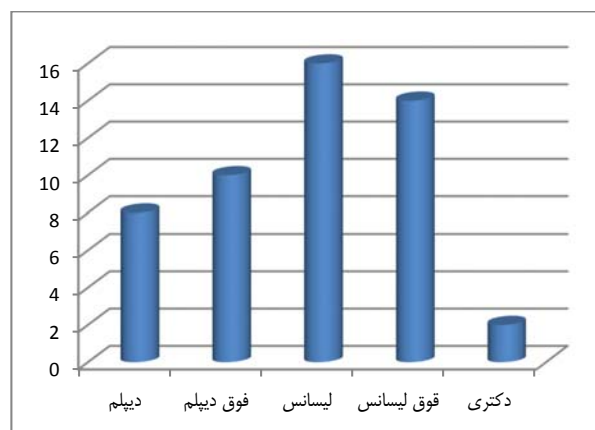
$$n = \frac{\frac{z^2 pq}{d^2}}{1 + \frac{1}{N} \left(\frac{z^2 pq}{d^2} - 1 \right)} \quad (1)$$

با توجه به نظرات کارشناسی ۳ نفر از اساتید دانشگاه و ۵ نفر از کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، روایی پرسشنامه به دست آمد. ضریب آلفای کرونباخ برای تعیین پایایی پرسشنامه، ۰/۹۰۶ محاسبه شد، در نتیجه پایایی پرسشنامه اثبات گردید.

۳- تجزیه و تحلیل داده‌ها

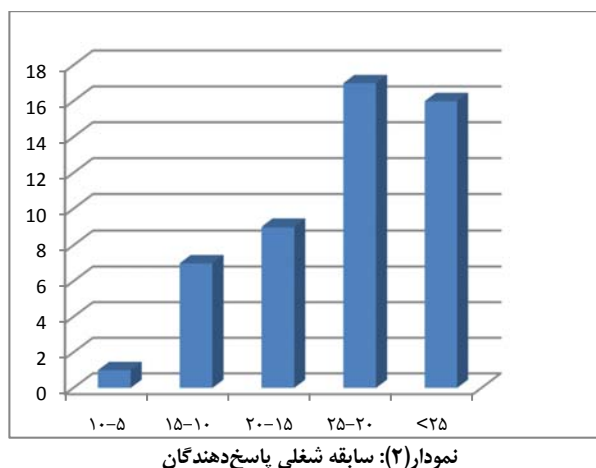
۳-۱- آمار توصیفی

در بخش آمار توصیفی، متغیرهای جمعیت شناختی شامل سطح تحصیلات، سن، جنسیت و سابقه کار بررسی شد.



نمودار (۱): سطح تحصیلات پاسخ‌دهندگان

با توجه به نمودار (۱) مشاهده می‌شود که بیشتر پاسخ‌دهندگان از تحصیلات آکادمیک مناسبی برخوردار بوده‌اند و بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که پاسخ‌ها بر اساس تحلیل‌های علمی ارائه شده‌اند.



با توجه به نمودار (۲) مشاهده می‌شود که بیشتر پاسخ‌دهندگان از سابقه کاری طولانی برخوردار بوده‌اند و بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که پاسخ‌ها بر اساس تجربیات افراد ارائه شده‌اند.

۲-۳- آمار استنباطی

در این بخش، نخست با استفاده از آزمون کولموگروف - اسمیرینوف مشخص شد داده‌ها نرمال هستند یا خیر. با توجه به نتایج آزمون روشن شد که مقدار آزمون بین بازه (۲ و -۲) قرار دارد مقدار سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد؛ بنابراین داده‌ها نرمال می‌باشند. بنابراین پژوهشگر باید از آزمون‌های پارامتریکی استفاده کند.

جدول (۱): نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرینوف

سؤال	درجه آزادی	کولموگروف - اسمیرینوف	سطح معنی‌داری
۱	1.182	1.377	۰/۰۴۵
۲	1.164	2.076	۰/۰۰۰
۳	1.110	1.320	۰/۰۶۱
۴	1.042	1.815	۰/۰۰۳
۵	.882	2.496	۰/۰۰۰
۶	.579	2.592	۰/۰۰۰
۷	.839	2.210	۰/۰۰۰
۸	.999	1.454	۰/۰۲۹
۹	.869	1.629	۰/۰۱۰
۱۰	.858	2.258	۰/۰۰۰
۱۱	1.230	1.793	۰/۰۰۳
۱۲	1.266	1.177	۰/۱۲۵
۱۳	.753	2.085	۰/۰۰۰
۱۴	.982	1.919	۰/۰۰۱
۱۵	1.005	2.530	۰/۰۰۰
۱۶	1.030	1.966	۰/۰۰۱
۱۷	.577	2.666	۰/۰۰۰
۱۸	.505	2.959	۰/۰۰۰

./...	2.565	.614	۱۹
./...	2.888	.567	۲۰
./...	2.931	.734	۲۱
./۰۰۸	1.905	.735	۲۲
./...	2.742	.990	۲۳
./...	2.530	.758	۲۴
./۰۰۸	1.666	1.358	۲۵
./...	2.227	.728	۲۶
./...	2.088	1.129	۲۷
./...	2.219	.851	۲۸
./...	2.648	.862	۲۹
./...	2.502	.705	۳۰
./...	2.495	.535	۳۱
./...	2.261	.807	۳۲
./۰۶۹	1.297	1.422	۳۳
./۰۰۲	1.875	1.023	۳۴
./۰۰۵	1.726	.892	۳۵

در بخش آزمون‌های استنباطی، با توجه به اینکه داده‌های مربوط به پرسشنامه نرمال می‌باشند، از آزمون‌های پارامتری (آزمون T) استفاده شد.

۳-۲-۱- فعالیت شرکت‌های کشتیرانی

فرضیه اول: رابطه بین اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی با فعالیت شرکت‌های کشتیرانی:

فرض H_0 : اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر افزایش فعالیت شرکت‌های کشتیرانی تأثیر ندارد.

فرض H_1 : اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر افزایش فعالیت شرکت‌های کشتیرانی تأثیر دارد.

جدول (۲): نتایج آزمون T مربوطه به فرضیه اول

مقدار t	درجه آزادی	سطح معنی‌داری	اختلاف میانگین	در سطح اطمینان ۹۵٪	
				حد بالا	حد پایین
33.580	49	.000	3.79143	3.5645	4.0183

همان‌گونه که نتایج جدول (۲) نشان می‌دهد، مقدار سطح معنی‌داری مساوی $۰/۰۰۰$ می‌باشد که کمتر از $۰/۰۵$ می‌باشد، در نتیجه فرض H_0 رد، و فرض

H_1 تأیید شد. همچنین مقدار t به دست آمده از مقدار آزمون بیشتر می‌باشد، بنابراین، اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر افزایش فعالیت شرکت‌های

کشتیرانی تأثیر دارد.

۳-۲-۲- وضعیت حقوقی و بیمه ای دریانوردان

فرضیه دوم: رابطه بین اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی و وضعیت حقوقی و بیمه‌ای دریانوردان:

فرض H_0 : اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر وضعیت حقوقی و بیمه‌ای دریانوردان تأثیر ندارد.

فرض H_1 : اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر وضعیت حقوقی و بیمه‌ای دریانوردان تأثیر دارد.

جدول (۳): نتایج آزمون T مربوط به فرضیه دوم

مقدار t	درجه آزادی	سطح معنی داری	اختلاف میانگین	در سطح اطمینان ۹۵٪	
				حد بالا	حد پایین
44.205	49	.000	3.93714	3.7582	4.1161

همان گونه که نتایج جدول (۳) نشان می‌دهد، مقدار سطح معنی داری مساوی $0/000$ می‌باشد که از $0/05$ کمتر می‌باشد، بنابراین، فرض H_0 رد، و فرض H_1 تأیید شد. همچنین مقدار t به دست آمده از مقدار آزمون بیشتر می‌باشد، بنابراین، اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی بر وضعیت حقوقی و بیمه‌ای دریانوردان تأثیر دارد.

۳-۲-۳- هزینه‌های اجرایی کنوانسیون کار دریایی

فرضیه سوم: نظر مالکان کشتی در مورد هزینه‌های تحت نظارت قوانین کنوانسیون کار دریایی: فرض H_0 : هزینه‌های تحت نظارت قوانین کنوانسیون کار دریایی برای مالکان کشتی قابل قبول نیست. فرض H_1 : هزینه‌های تحت نظارت قوانین کنوانسیون کار دریایی برای مالکان کشتی قابل قبول است.

جدول (۴): نتایج آزمون T مربوط به فرضیه سوم

مقدار t	درجه آزادی	سطح معنی داری	اختلاف میانگین	در سطح اطمینان ۹۵٪	
				حد بالا	حد پایین
57.999	49	.000	4.40571	4.2531	4.5584

همان گونه که نتایج جدول (۴) نشان می‌دهد، مقدار سطح معنی داری مساوی $0/000$ می‌باشد که از $0/05$ کمتر می‌باشد، لذا فرض H_0 رد، و فرض H_1 تأیید شد. همچنین مقدار t به دست آمده از مقدار آزمون بیشتر می‌باشد، یعنی هزینه‌های تحت نظارت قوانین کنوانسیون کار دریایی برای مالکان کشتی قابل قبول است.

۳-۲-۴ رابطه بین مالکان کشتی، مدیریت کشتی و خدمه

فرضیه چهارم: تأثیر اجرای کنوانسیون کار دریایی بر بهبود رابطه بین مالک کشتی و مدیریت کشتی و خدمه: فرض H_0 : کنوانسیون کار دریایی رابطه بین مالک کشتی، مدیریت کشتی و خدمه را بهبود نمی‌دهد. فرض H_1 : کنوانسیون کار دریایی رابطه بین مالک کشتی، مدیریت کشتی و خدمه را بهبود می‌دهد.

جدول (۵): نتایج آزمون T مربوط به فرضیه چهارم

مقدار t	درجه آزادی	سطح معنی داری	اختلاف میانگین	در سطح اطمینان ۹۵٪	
				حد بالا	حد پایین
45.400	49	.000	4.19143	4.0059	4.3770

همان گونه که نتایج جدول (۵) نشان می دهد، مقدار سطح معنی داری مساوی ۰/۰۰۰ می باشد که از ۰/۰۵ کمتر است، در نتیجه فرض H_0 رد، و فرض H_1 تأیید شد. همچنین مقدار t به دست آمده از مقدار آزمون بیشتر می باشد، یعنی کنوانسیون کار دریایی رابطه بین مالک کشتی، مدیریت کشتی و خدمه را بهبود می دهد.

۳-۲-۵- امنیت اجتماعی دریانوردان

فرضیه پنجم: تأثیر اجرای کنوانسیون کار دریایی بر افزایش امنیت اجتماعی:

فرض H_0 : اجرای کنوانسیون کار دریایی موجب افزایش امنیت اجتماعی دریانوردان نمی شود.

فرض H_1 : اجرای کنوانسیون کار دریایی موجب افزایش امنیت اجتماعی دریانوردان می شود.

جدول (۶): نتایج آزمون T مربوط به فرضیه پنجم

مقدار t	درجه آزادی	سطح معنی داری	اختلاف میانگین	در سطح اطمینان ۹۵٪	
				حد بالا	حد پایین
47.741	49	.000	4.10857	3.9356	4.2815

همان گونه که نتایج جدول (۶) نشان می دهد، مقدار سطح معنی داری مساوی ۰/۰۰۰ می باشد که از ۰/۰۵ کمتر است، لذا فرض H_0 رد، و فرض H_1 تأیید شد. همچنین مقدار t به دست آمده، از مقدار آزمون بیشتر می باشد، یعنی اجرای کنوانسیون کار دریایی موجب افزایش امنیت اجتماعی دریانوردان می شود.

۴- نتیجه گیری

اغلب موضوعات مرتبط با دریانوردان موضوعاتی هزینه بر است، بنابراین، ارتباط مستقیمی با بازار دارد. به عبارت دیگر، رونق اقتصادی صنعت حمل و نقل در ارتباط تنگاتنگ با اجرای صحیح این کنوانسیون می باشد، که متأسفانه صنعت حمل و نقل دریایی ایران به دلیل رکود جهانی و تحریم های ظالمانه از رونق کافی برخوردار نیست.

وضعیت حقوقی و بیمه ای مناسب موجب شده است شرکت های بزرگ کشتیرانی اغلب دارای آمادگی نسبی باشند. اما شرکت های کشتیرانی کوچک مانند دوبره داران با مشکلات عمده ای مواجه شوند. مطابق با کنوانسیون کار دریایی پوشش جامع تأمین اجتماعی از قبیل مراقبت درمانی، غرامت دستمزد روزهای بیکاری، رعایت مستمری بیکاری، مستمری سالمندی، مستمری عائله مندی، مستمری ایام زایمان، مستمری از کار افتادگی و مستمری بازماندگان باید به تدریج برای جامعه دریانوردان اجرا شود. در زمان الحاق به کنوانسیون مذکور باید حداقل سه مورد از موارد بیمه ای فوق شامل مراقبت درمانی، غرامت و دستمزد روزهای بیکاری، مستمری حوادث ناشی از کار، فراهم شده باشد و پوشش های باقی مانده، به طور پیوسته تا تکمیل نهایی هر ۹ آیتم فراهم و تأمین گردد. این پوشش های بیمه ای به طور مستقیم با وضعیت اقتصادی شرکت های کشتیرانی مرتبط می باشند. به عبارت بهتر، هم ایمنی دریانوردی و هم محیط

مناسب کار و زندگی تابعی از وضعیت اقتصادی شرکت‌های کشتیرانی می‌باشد، به این صورت که کشتیرانی‌های دارای وضعیت اقتصادی خوب، برای انطباق با قوانین کنوانسیون‌ها، چه از لحاظ تجهیزاتی و چه از لحاظ فراهم‌سازی محیط مناسب برای کار و زندگی دریانوردان، مجال بیشتری خواهند داشت. در صورت عدم تشکیل کمیته سه‌جانبه، سازمان جهانی کار از کمیته سه‌جانبه خود استفاده می‌کند و آرای عمومی خود را که بعضاً ممکن است مغایر با سازوکارها و قوانین کشور باشد، به اجرا می‌گذارد. به عبارت دیگر در صورت عدم تشکیل کمیته سه‌جانبه یک کشور، کمیته سه‌جانبه سازمان جهانی کار، برای آن کشور تصمیم‌گیری می‌کند.

برای کشورهای عضو برطبق کنوانسیون کار دریایی وظیفه ایجاد امکانات رفاهی برای دریانوردان در بنادر مشخص شده تعیین گردیده است. این امکانات رفاهی از قبیل اینترنت، سرویس ایاب وذهاب، امکانات و فضاهای ورزشی و اتاق‌های گردهمایی و تفریحی، تاسیسات و فضای باز شامل تاسیسات آموزشی و در صورت امکان، مکانی برای ادای فراتس مذهبی و مشاوره شغلی می‌باشند که متأسفانه در بنادر ایران یا وجود ندارند یا به شکل کم‌رنگی ایجاد شده‌اند. بنابراین، لازم است دولت از طریق وجوه عمومی یا وضع مالیات و عوارض خاص دیگر بر منابع کشتیرانی یا کمک‌های داوطلبانه، زمینه را برای ارتقاء هرچه بیشتر امکانات ذکر شده با قیمتی منطقی فراهم آورد. هر چند که راهنمایی‌هایی در زمینه چگونگی امکانات رفاهی در کنوانسیون اشاره گردیده است ولی بهتر است به شکلی خاص در قانون ملی مشخص گردد. طبق کنوانسیون کار دریایی لازم است در قانون ملی، کمیته ای جهت نظارت دائم بر کیفیت ارائه خدمات این مراکز تشکیل گردد.

فراهم‌کردن محیط کار ایمن و استاندارد همراه با برقراری عدالت و زندگی مناسب در کشتی، حمایت‌های اجتماعی مانند دسترسی به مراکز درمانی و بهداری‌ها و در دسترس بودن خدمات رفاهی برای دریانوردان از جمله اهداف قانون کار دریایی است. قانون کار دریایی به منظور ایجاد شرایط بهتر و افزایش امنیت اجتماعی دریانوردان، دولت‌ها را تشویق به فراهم‌کردن شرایط بهتر در چهارچوب قوانین ملی آن کشورها کرده است. در برخی کشورها دولت، مالیات پرداختی را صرف تأمین مصونیت اجتماعی از قبیل مراقبت‌های پزشکی، بیمه بیکاری، بیمه از کارافتادگی، بیمه دوران بیماری، بیمه بازنشستگی، بیمه خانواده، بیمه آسیب در محل کار و بیمه عمر افراد می‌کند و در برخی کشورها شرکت‌های خصوصی بیمه‌گر و یا شرکت‌های کشتیرانی از طریق برنامه‌های سازمانی خود عهده‌دار این مسئولیت می‌شوند.

با توجه به نتایج تحقیق و نظر کارشناسان و متخصصان انجام این موارد پیشنهاد می‌شود: (۱) ایجاد سازمان یا مرجع نماینده دریانوردان که به صورت عادلانه و با رای‌گیری همه دریانوردان ایرانی انتخاب شده باشند، (۲) ایجاد کمپانی‌های مختلف برای کارکردن دریانوردان (خروج از انحصار)، (۳) به رسمیت شناختن حقوق دریانوردان و تعامل شرکت‌ها با انجمن‌های صنفی برای توافق در زمینه حقوق دریانورد، (۴) پرداخت به‌موقع حقوق دریانوردان و ممنوعیت کار اجباری در کشتی‌ها، (۵) احترام به حقوق دریانوردان بدون در نظر گرفتن مذهب، نژاد، ملیت، جنسیت و یا دیدگاه‌های سیاسی و برابری حقوق دریانوردان با یکدیگر، (۶) فراهم‌کردن محیط کار ایمن و استاندارد همراه با برقراری عدالت و زندگی مناسب در کشتی، حمایت‌های اجتماعی مانند دسترسی به مراکز درمانی و بهداری‌ها و در دسترس بودن خدمات رفاهی برای دریانورد، (۷) تشکیل کمیته سه‌جانبه شامل دولت، صاحبان کشتی و دریانوردان، (۸) ایجاد هماهنگی میان سازمان‌های متولی و مجری و (۹) مدارک صلاحیت پزشکی دریانوردان باید بر طبق کنوانسیون کار دریایی دارای وضعیت و درجه‌بندی شنوایی، بینایی و کوررنگی باشد که هم اکنون در مدارک صلاحیت پزشکی دریانوردان دیده نمی‌شود که اشکال دارد و می‌تواند موجب توقیف کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران در بازرسی‌های بندری طبق کنوانسیون کار دریایی شود.

منابع

۱. سازمان جهانی کار، (۲۰۰۶). کنوانسیون کار دریایی.
۲. عمید، حسن. (۱۳۶۲). فرهنگ فارسی عمید، تهران: انتشارات امیر کبیر، ص ۸۳۱.
۳. معین، محمد. (۱۳۵۴). فرهنگ فارسی، تهران: انتشارات امیر کبیر، جلد ۳، ص ۲۹۸۲.
۴. ابوعطا، محمد. (۱۳۸۳). مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها. رساله دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ص ۱۷.

۵. نجفی اسفاد، مرتضی. (۱۳۸۷). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین المللی. تهران، سمت، ص ۳۵.
۶. فنایی، محمدامین. (۱۳۷۳). پیشنهاداتی پیرامون قرارداد استخدام برای کار در دریا. مجله پیام دریا، شماره بیست و دوم، ص ۲۶.
۷. ویسی زاده، ا.؛ چلداوی، ر. (۱۳۹۲). ارزیابی کفایت قوانین مربوط به حداقل استراحت و حداکثر کار از دید دریانوردان. اداره کل بنادر و دریا نوردی خوزستان، بندر امام خمینی (ره). ۸-
8. Celik, M., Lavasani, S.M. Wang, J. (2010). A Risk-Based Modelling Approach to Enhance Shipping Accident Investigation. Safety Science, Vol. 48, pp. 18-27.
9. An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention. (2006)
10. Adaptation of the seafarer to the life in the Society as an important motivation By captain Martin a. Bankov
11. <http://www.lloydslist.com/ll>
12. <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=normlexpub:80001:0>
13. ISF-ICS annual review 2011