



به نام خدا

چالشهای دریانوردان ایرانی

همانطور که مستحضرید شرایط مناسب کاری و رفاهی دریانوردان از اهمیت بسیاری بالایی برخوردار است و همواره مورد تاکید سازمان جهانی دریانوردی IMO و سازمان جهانی کار ILO بوده و هست. از آنجا که کشور عزیزمان ایران جزو اولین کشورهایی بود که مقابله نامه کار دریایی را تصویب کرد و همواره مورد تایید و تاکید دولتها و مجالس ادوار مختلف بوده انتظار میرفت که شرایط دریانوردان ایرانی شرایط بسیار خوبی باشد لیکن اینک پس از قریب به ۱۰ سال از تصویب این کنوانسیون دریانوردان ایرانی در اکثر سمتها با چالشهای بسیاری روبرو هستند، که در ادامه به این چالشها اشاره خواهد شد.

در حال حاضر دریانوردان کشور به ۳ گروه عمده تقسیم میگردند.

۱. دریانوردانی که در سمتهای ملوانی و افسری دوره های دانشگاهی و آموزشی را طی نموده اند و در انتظار الحاق به کشتی میباشند. شامل دانشجویان

۲. افسران و ملوانانی که مشغول به خدمت در شناورهای با تناژ کمتر از ۳۰۰۰ تن میباشند.

۳. افسران و ملوانانی که مشغول به خدمت در شناورهای بالاتر از ۳۰۰۰ تن میباشند.

هریک از این گروهها چالش های مربوط به خود را دارند

• چالشهای گروه اول

با افزایش تعداد موسسات آموزش دریانوردی در کشور تعداد دانش امویان رشته دریانوردی در سمتهای ملوانی و افسری با جهش بزرگی همراه بود. لیکن از آنجا که لازمه فارغ التحصیل شدن در سمتهای افسری گذراندن دوره عملی کارآموزی بروی کشتی میباشند. لیکن بسترهای لازم برای این امر توسط موسسات و ارگانهای ذیربط دیده نشد و هم اکنون شاهد هستیم که تعداد بسیار زیادی از دانشجویان مدتهاست در صف اعزام به دریا قرار دارند و بعضا این مدت بیشتر از دو سال میباشند. در این بین بوجود آمدن فساد و گرفتن رشوه توسط تعدادی از افراد سودجو نیز بر آشفتگی این بازار افزوده است و باعث دلسردی دریانوردان گردیده است. این درحالیست که علیرغم دستور اکید حاکمیت مبنی بر لزوم استفاده از دریانوردان ایرانی بر روی ناوگان ملی و ایرانی و عدم استفاده از دریانوردان خارجی. متاسفانه شرکتهای معظم دریایی از کمبود شدید نیرو در برخی از سمتها رنج میبرند و این تاخیر در اعزام به دریا آماده شدن افسران جدید را به تعویق می اندازد.

• چالشهای گروه دوم

متاسفانه اکثر شرکتهای خصوصی و پیمانکاری دولتی بعضا بخاطر عدم آگاهی از قوانین کنوانسیون MLC و بعضا بخاطر سواستفاده از سکوت این کنوانسیون درمورد شناورهای زیر ۵۰۰ تن شرایط غیراستاندارد و سختی را برای دریانوردان بر روی شناورهای خود فراهم آورده اند. انجمن صنفی دریانوردان در سال گذشته گزارشات متعددی از شکایت در این مورد را از دریانوردان خدوم این شناورها دریافت داشته است و خود را متعهد به پیگیری این شکایات میداند. این گروه که خود به دو دسته دریانوردان مشغول به کار در دریای خزر و جنوب تقسیم میگردند در شرایط بد آب و هوایی و دریایی مشغول به خدمت صادقانه بعضا با حقوق های بسیار ناچیز میباشند و میبایست حداقل از شرایط خوب کاری و رفاهی بر روی دریا برخوردار باشند.

شایسته است که ارگانهای ذیربط با ایجاد سازوکاری مناسب ضمن آگاهی رسانی به مالکان محترم این شناورها در مورد قوانین و مقررات MLC بازدید های دوره ای و نظارتی بیشتری نیز انجام دهند تا انشالله در آینده شاهد بهبود وضعیت این عزیزان باشیم . شایان ذکر است که انجمن صنفی در این راستا توافق نامه OCBA را تهیه کرده که در صورت تصویب کمک شایانی به این حل این مشکلات خواهد نمود .

• چالشهای گروه سوم

از آنجاییکه این گروه وظیفه خطیر واردات و صادرات کشور در دوره تحریم های ظالمانه برعهده دارند . به طبع آن از اهمیت خاص و وافری برخوردارند و رفع چالشهای آنها نیز سرعت و دقت بیشتری میطلبد .

مشکلات این گروه متعددند ولی اعم آنها بدین ترتیب میباشد .

۱. کمبود شدید نیرو در اکثر سمتهای افسری و ملوانی ارشد در شرکتهای معظم دریایی الالخصوص شمنا

۲. لازم به توضیح است که بدلالی که قبلا در مورد دانشجویان اشاره شد ورودی افسر و مهندس به ناوگان بصورت قطره چکانی صورت میگیرد . بدلیل اینکه تربیت یک افسر چیزی حدود ۵ سال طول میکشد، این روند بصورت بسیار کند صورت میپذیرد .

از طرفی با اضافه شدن روزافزون شرکتهای خصوصی کشتیرانی که حقوقهای بین المللی به دریانوردان میپردازند، عملا دریانوردان سریعا جذب این شرکتها میگردند و علاقه و انگیزه ای برای کار در شرکتهای نیمه خصوصی ندارند . از سوی دیگر این شرکتهای نیمه خصوصی بجای بکارگیری راه حل های منطقی و ترمیم حقوق سعی در کم کردن نفرات دارند که خود به وخامت اوضاع انجامیده است. متاسفانه گزارشات بسیاری به انجمن داده شده مبنی بر اینکه افراد ۷ تا ۸ ماه در انتظار نفر جایگزین بروی کشتی میمانند و در آخر نیز فرمانده کشتی مجبور به پیاده کردن آنها بدون جایگزین میگردد .

اثرات روحی و روانی این موضوع عملا ایمنی کشتی ها و نفرات را به مخاطره می اندازد و ضروریست فکری عاجل در این مورد صورت پذیرد .

مشکل دوم بازنشستگی برطبق قانون مشاغل سخت و زیان آور است . متاسفانه در برخی از شرکتهای معظم دریایی ، دریانوردان پس از انجام ۲۰ سال خدمت صادقانه و سخت، درست در زمانی که میبایست با تکریم و آبرومندانانه بازنشست گردند . کارفرما با عدم تدبیر لازم، موجبات سردرگمی و ناخشنودی آنها را فراهم می آورند و دریانورد مجبور است برای احقاق حق خود از کارفرما شکایت کند . لذا از همه کارفرما یان محترم استدعا داریم با رفع موانع اداری لازم دریانوردان را از این سردرگمی نجات دهند. و موجبات بازنشستگی محترمانه این عزیزان را فراهم آورند.

مشکل سوم . عدم وجود مراکز کاریابی قانونمند و سالم و ساز و کار دقیق در اینباره میباشد . متاسفانه فضای کاریابی دریایی در کشورمان اصلا با کاریابی های بین المللی تناسبی نداشته و شایسته دریانوردان نیست .

شایسته است ارگانهای ذیربط با کمک انجمن صنفی دریانوردان سازوکار لازم را در این مورد فراهم آورند.

مقداد رافع

مسئول کمیته قوانین و روابط کار و MLC
انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران