

مطالعه تطبیقی وضعیت بیمه دریانوردان در ایران

(بررسی مقابله‌نامه‌های بین‌المللی و الگوی سایر کشورها و ارائه الگو برای ایران)

حامد فرهمندمعین*

چکیده

در ایران حدود ۵۲۰ هزار نفر در صنایع وابسته به شیلات و ۱۶۰ هزار نفر از طریق ملوانی مشغول به فعالیت هستند. دریانوردی با خطرات بسیاری از جمله حوادث کار در دریا، نوسانات درآمدی به دلیل ماهیت فصلی بودن، طولانی‌شدن دوره خدمت و مشکلات بیمه‌بازنشستگی ناشی از آن، سختی کار و ... همراه است. هدف از این پژوهش، شناسایی مهم‌ترین موانع دریانوردان برای بیمه شدن، برشمردن چالش‌های اصلی سازمان تأمین اجتماعی در رابطه با بیمه کردن این گروه، مطالعه تطبیقی وضعیت بیمه‌پردازی دریانوردان سایر کشورها و در نهایت پیشنهاد اصلاحات موردنیاز در فرایند و نظام بیمه‌پردازی دریانوردان ایران است. در این پژوهش، از روش تحقیق کتابخانه‌ای به شیوه تحلیلی-توصیفی برای مطالعه مقابله‌نامه‌های بین‌المللی و بیمه‌پردازی دریانوردان در سایر کشورها و مصاحبه با خبرگان جهت برشمردن مشکلات سازمان درخصوص بیمه کردن این گروه استفاده شده است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که بهتر است نظام جداگانه‌ای برای بیمه دریانوردان ایران ایجاد شود، و اگر امکان انجام این مسئله در کوتاه‌مدت فراهم نباشد، بهتر است با اعمال تغییراتی در الگوهای موجود، برخی از مشکلات موجود در این زمینه را هرچه بهتر برطرف ساخت.

کلیدواژه‌ها: مقابله‌نامه‌های بین‌المللی، بیمه صیادان، بیمه ملوانان، مطالعه تطبیقی.

مقدمه

فعالیت ماهیگیری و آبی‌پروری به صورت مستقیم یا غیرمستقیم نقشی اساسی در زندگی میلیون‌ها نفر در سراسر جهان ایفا می‌نماید. آمارها حاکی از آن است که چیزی در حدود ۴۳ میلیون نفر به صورت تمام‌وقت یا پاره‌وقت در تولید اولیه ماهی در صید طبیعی و یا در صنعت آبی‌پروری مشغول به کار هستند که ازین تعداد ۸۶ درصد در قاره آسیا زندگی می‌کنند (FFAW, 2016,4). تعداد این افراد نیز در ایران قابل ملاحظه است؛ به نحوی که حدود ۱۳۰ هزار نفر صیاد تنها در سواحل خلیج فارس و دریای عمان به ماهیگیری می‌پردازند. روستاهای ساحلی عمدتاً بر پایه درآمدی حاصل از منابع دریایی و به ویژه ماهیگیری شکل گرفته‌اند و صید سنتی، اصلی‌ترین فعالیت ساکنان این روستاها را تشکیل می‌دهد؛ در حالی که به دلیل شرایط خاص جغرافیایی، زمینه و قابلیت‌های مناسبی از لحاظ ماهیگیری در این مناطق وجود دارد اما ماهیگیران با مشکلات و تهدیدهای متعددی مواجه‌اند و در سطح پایینی از توسعه و رفاه اجتماعی قرار دارند. موضوع بیمه یکی از چالش‌هایی است که در مورد این زمینه وجود دارد.

به‌علت برخی ویژگی‌های شغلی صیادان و ملوانان، سازمان تأمین اجتماعی در زمینه بیمه کردن آنان با مشکلاتی مواجه هستند. ملوانان و صیادان در طول سال با لنج‌های مختلفی به سفر می‌روند، تعدد کارفرمایان، امکان ردگیری بیمه ملوانان و صیادان را سخت می‌کند. از طرفی برخی از صیادان به صورت خویش‌فرما کار می‌کنند و به عبارت دیگر، خود کارفرمای خود هستند و اقدام به پرداخت بیمه برای خود نمی‌کنند، علت عمده آن نیز ریشه در فقر مالی آنان دارد؛ هرچند خلأهای قانونی و مشکلات اجرایی نیز در این زمینه بی‌تأثیر نیست. اما نکته مهم‌تر آن است که ملوانان و صیادان مانند سایر کارگران کارگاه‌ها و ... به صورت روزانه سر کار نمی‌روند؛ یک ملوان یا صیاد در سال حداکثر هفت سفر دریایی به کشورهای حاشیه خلیج فارس دارد و در فواصل این سفرها یا بیکار است و یا به کارهای جزئی مرتبط با لنج می‌پردازد یا اینکه به‌طور کلی به مشاغل دیگری همچون کشاورزی اشتغال دارد. این وقفه‌های زمانی عاملی شده است که بیمه این افراد مورد تهدید جدی قرار بگیرد. ضمن اینکه ماهیت این شغل و سختی‌های کار ملوانان به گونه‌ای است که این فواصل و وقفه‌های ایجاد شده بین انجام سفرهای دریایی، در واقع بخش جدایی‌ناپذیر شرایط این کار است.

صیادی و ملوانی مشاغل پرمخاطره‌ای هستند که از جنبه‌های مختلف قابل بحث و بررسی می‌باشند. یکی از این جنبه‌ها، ریسک‌های بالای خسارت و صدمه به نیروی کار است-که احتمال رخداد آن نیز بسیار بالاست، این مخاطرات از چند بُعد اساسی قابل بررسی هستند:

۱. خسارت وارده به نیروی کار ناشی از حوادث (بیمه حوادث یا عمر)؛
۲. خسارت ناشی از کاهش یا نوسانات درآمد (بیمه بیکاری)؛
۳. طولانی شدن دوره خدمت و مشکل بیمه بازنشستگی (بیمه بازنشستگی)؛
۴. بیمه درمان.

از سویی دیگر، این مشکلات و بی‌توجهی به مسائل ملوانان و صیادان سبب می‌شود که فعالان در این بخش، به میزان زیادی انگیزه فعالیت خود را از دست داده و به ناچار، شغل خود را رها کنند، و به دنبال آن، مشاغل دیگری که هر یک به نوعی به ملوانی و صیادی وابسته هستند نیز مورد تهدید جدی قرار بگیرند. در یک ساختار کلی، این شرایط از نظر اجتماعی تهدیدی جدی برای بنیان خانواده و جامعه محسوب می‌شود چرکه می‌تواند منجر به نارضایتی از زندگی، ایجاد اضطراب در همه اعضای خانواده و به تبع آن، ناآرامی اجتماعی و نارضایتی در سطح جامعه گردد. این صدمات گاه به قدری جدی است که رفاه زندگی فرد شاغل و خانواده وی را تا پایان زندگی تحت تأثیر خود قرار می‌دهد. سازمان تأمین اجتماعی در کنار سایر نهادهای مرتبط می‌تواند نقش عمده‌ای در افزایش رفاه صیادان و ملوانان داشته باشد، قشری از جامعه که عمدتاً از نظر شرایط اقتصادی در سطح متوسط و گاه نزدیک به خط فقر قرار دارند. در اصل ۲۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصریح شده است که برخورداری از تأمین اجتماعی حقی همگانی است. بنابراین بیمه این گروه در گام اول، یک ضرورت قانونی است. اما با وجود اینکه سازمان تأمین اجتماعی می‌تواند نقش مهمی در رفع مشکلات بیمه‌های اجتماعی صیادان و ملوانان داشته باشد، بازهم موانع زیادی در این زمینه وجود دارد. پژوهش حاضر به دنبال شناسایی این موانع و ارائه راهکارهایی برای رفع هر یک می‌باشد.

وضعیت گذشته بیمه دریانوردان در ایران

بیمه صیادان

مروار تاریخچه صید در ایران حاکی از آن است که به دلیل نیاز این شیوه صید به کار جمعی گسترده، صیادان از ابتدا تحت پوشش شرکت‌های پیمانکاری سازمان‌دهی شدند. در سال ۱۳۴۲ به دنبال رشد تفکر تعاون در کشور، شرکت‌های پیمانکاری صید به شرکت‌های تعاونی تغییر یافتند. اما با کم‌رنگ شدن تفکر تعاونی و افزایش ماهیگیران خرده‌پا و مستقل، مشکلات این قشر رو به افزایش گذاشت؛ چراکه این افراد تحت نظام خاصی کار نمی‌کردند و سازمان تأمین اجتماعی در رصد و ثبت بیمه‌پردازی برای ایشان با مشکل مواجه بود (اتاق تعاون ایران، ۱۳۸۹).

جدول ۱: تعداد صیادان عضو تعاونی صیادان به تفکیک استان طی ۱۳۷۰ الی ۱۳۹۲ - شرکت سهامی شیلات ایران

استان	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۰	۱۳۷۵	۱۳۷۰
همرگان	۲۸۵۸۰	۹۷۰۰	۹۳۵۰	۹۳۴۵	۸۶۹۹	۸۷۱۷	۹۰۱۲	۹۸۴۵	۷۸۳۷	۵۸۱۸	۴۱۰۸
بوشهر	۴۰۴۰۲	۸۷۱۷	۸۷۴۶	۸۷۰۱	۸۷۵۸	۸۷۵۸	۱۰۰۷۲	۹۰۱۷	۸۶۶۴	۱۱۶۴۷	۹۶۸۰
خوزستان	۳۷۶۶۱	۲۹۸۴	۲۹۸۴	۴۳۷۴	۴۲۷۰	۴۲۷۰	۴۸۳۰	۴۸۵۰	۸۹۷۱	۴۷۰۳	۲۴۱۵
سیستان و بلوچستان	۳۳۵۱۲	۳۵۰۸	۳۵۰۸	۳۱۸۱	۳۵۰۸	۳۵۰۸	۳۳۵۸	۳۱۶۷	۳۲۹۰	۲۰۱۱	۱۳۳۴
جمع جنوب کشور	۱۳۱۱۵۵	۲۴۹۰۹	۲۴۵۸۸	۲۵۶۰۱	۲۵۳۳۵	۲۵۱۵۳	۲۷۷۷۲	۲۶۴۷۹	۳۷۸۶۲	۲۴۱۷۹	۱۷۵۳۷
گلستان	۱۵۹۱	۱۶۹۵	۱۶۹۵	۱۶۸۴	۱۵۳۹	۱۵۳۷	۱۵۳۷	۱۵۳۷	۱۴۰۲	---	---
گیلان	۵۷۰۵	۵۳۵۹	۵۹۳۷	۵۵۶۱	۶۳۵۹	۶۳۲۹	۶۶۶۷	۶۴۷۶	۷۳۵۶	۶۶۰۰	۵۵۰۷
مازندران	۴۵۲۵	۴۱۷۴	۴۱۹۹	۴۱۹۸	۳۹۶۶	۴۰۵۵	۴۱۱۶	۴۱۷۶	۴۹۶۸	۵۲۶۲(۱)	۵۸۷۲(۱)
جمع شمال کشور	۱۱۸۴۱	۱۱۳۲۸	۱۱۸۳۱	۱۱۸۴۳	۱۱۷۶۴	۱۱۹۲۱	۱۲۱۲۰	۱۲۱۸۹	۱۳۷۲۶	۴۶۰۰	۵۵۰۷
جمع کل کشور	۱۴۲۹۹۶	۳۶۱۳۷	۳۶۴۱۹	۳۷۴۴۴	۳۶۹۹۹	۳۷۱۷۴	۳۹۳۹۲	۳۸۶۶۸	۴۱۵۸۸	۳۴۰۴۲	۲۸۹۲۰

با شناخت هرچه بیشتر مشکلات این قشر از جامعه، در سال ۱۳۷۴ طی توافق نامه‌ای بین اداره تعاون، سازمان تأمین اجتماعی، سازمان بنادر و دریانوردی و اداره کار و امور اجتماعی در بندرعباس مقرر شد براساس فهرست ورود و خروج لنج‌ها و روزهایی که مولانان و صیادان در سفر بوده‌اند، حق بیمه توسط مالک لنج‌ها با معافیت پرداخت شود؛ اما در روزهایی که لنج در بندر پهلو گرفته و ملوانان بیکار هستند، حق بیمه‌ای به آنان تعلق نمی‌گیرد و این یکی از معایب قانونی موجود در

رابطه با این اقشار است؛ هرچند اصل این قانون یک قدم رو به جلو بود (خسروانی، ۱۳۹۵، ۲). اما مشکلات قانونی و اجرایی سبب شد در کمتر از یک سال، این طرح ناموفق شناخته شود و تنها یک‌پنجم هدف مورد نظر را تأمین نماید. بسیاری از مشکلات اجرای این قانون، ناشی از عدم وجود زیرساخت‌های مناسب و مورد نیاز برای اجرای این قانون در بستر تعریف‌شده تأمین اجتماعی بود. مشکلی که عمدتاً سازمان تأمین اجتماعی با آن درگیر است، آن است که بین ملوان و کارفرما هیچ‌گونه قرارداد رسمی نسبت به میزان دستمزد و بیمه بسته نمی‌شود و همه‌چیز بر پایه عرف و سنت صورت می‌پذیرد؛ به همین دلیل یا بیمه‌ای وجود ندارد یا اگر هست میزان آن بسیار کم است. در این راستا، یکی از مشکلات عمده در ارتباط با بیمه ملوانان راه‌های گریز از قانون توسط کارفرمایان است. به‌عنوان مثال، ممکن است برای یک سفر دریایی تنها ۵ روز بیمه واریز شود؛ درحالی که یک ملوان در یک سفر دریایی به مدت ۲۰ روز، تمام‌وقت (۲۴ ساعت) سر کار است؛ اما در خوش‌بینانه‌ترین حالت برای همان ۲۰ روز حق بیمه پرداخت می‌شود. این درحالی است که طبق بررسی‌های کارشناسانه اداره کار، ملوانان طی مدت سفر ۱۹۱ ساعت کار انجام می‌دهند و بدین ترتیب مشمول تمام مزایای قانون کار می‌شوند. و با این استدلال که ۳ درصد بیمه بیکاری از آنان وصول نمی‌شود، این اقشار حتی بیمه بیکاری نیز دریافت نمی‌کنند (فرهمندمعین، ۱۳۹۵، ۲).

با این حال، با هماهنگی بین یعنی ملوانان و لنج‌داران و سازمان تأمین اجتماعی و همچنین دولت این امکان وجود دارد که راه‌حلی جهت پوشش بیمه‌ای آنان ارائه شود؛ به‌گونه‌ای که هم زمینه مناسب جهت بیمه‌شدن صیادان و ملوانان فراهم شود و هم سازوکار عملی برای تأمین مالی آن پیشنهاد گردد؛ به نظر می‌رسد با تمهیدات ناشی از مطالعه تجربیات جهانی بتوان این مشکل را حل کرد؛ چراکه تجربه این مشکلات در برخی صنوف‌های دیگر مانند زنبورداران، کارگران ساختمان و رانندگان نیز وجود داشته است و با بهره‌گیری از تجربیات سایر کشورها نتایج قابل قبولی در این زمینه به دست آمده است. با توجه به چندبعدی بودن مشکلات دربانوردان از جمله گسسته‌بودن فعالیت، پرداختن به آن به‌عنوان شغل دوم، شبانه‌روزی بودن فعالیت و غیره، لازم است تجربیات جهانی برای بیمه این اقشار بررسی شود.

بیمه ملوانان

بسیاری از لنج‌های باری و صیادی در حاشیه خلیج فارس از جمله استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان، و سیستان و بلوچستان، با داشتن چند ده‌هزار ملوان نقش بسیار مهمی در اقتصاد کشور دارند. ملوانی یکی از مهم‌ترین مشاغل در توسعه اقتصاد جنوب کشور است و در عین حال یکی از

مشاغل سخت و پرخطر برای فعالان این صنف کارگری هم محسوب می‌شود. این درحالی است که ملوانان از حقوق و مزایای قابل توجهی از جمله «بیمه تأمین اجتماعی» برخوردار نیستند؛ و این همان مشکلی است که ملوانان جنوب از آن گلایه داشته و دارند. در توافق‌نامه سال ۱۳۷۴، ملوانان به شرح زیر مشمول قانون تأمین اجتماعی قرار گرفتند:

درخصوص شناورهای باری در قبال هر مجوز سفر در ماه، معادل طول سفر مشروط بر اینکه کمتر از یک‌ماه کامل نباشد، لیست و حق بیمه ارسال و پرداخت می‌گردد.

نکته ۱: کارگاه‌های فوق طبق موافقتنامه چهارجانبه مشمول قانون معافیت سهم کارفرما تا میزان پنج‌نفر کارگر می‌باشد، به‌گونه‌ای که تا ۵ نفر بیمه‌شده ۷٪ سهم بیمه‌شده وصول و باقی توسط دولت پرداخت می‌شود و مازاد بر ۵ نفر کل حق بیمه توسط کارفرما پرداخت می‌گردد.

نکته ۲: کارگاه‌های فوق به‌علت شرایط خاص مشمول قانون کار و ۳٪ بیمه بیکاری نمی‌باشند. مشکلاتی از جمله طوفان‌های دریایی، آبگرفتگی و غرق شدن، نقص فنی، تعمیرات، مشکلات انتظامی و گمرکی، اختلاف صاحب لنج با کارکنان و ملوانان و هزینه‌های جانبی و همچنین خلاءهای قانونی، وجود وقفه و بی‌توجهی به این صنف و قراردادهای عرفی و سنتی مهم‌ترین دلایل وجود مشکلات بیمه‌ای این صنف به‌خصوص عدم واریز کامل بیمه آن‌ها توسط لنج‌داران است (حاجیانی، ۱۳۹۵، ۲).

وضع موجود بیمه دریانوردان و تعداد آن‌ها در ایران

لازم است در ابتدا شناختی از تعداد افراد مشمول دریانوردی و ویژگی‌های هر یک حاصل گردد، سپس وضع بیمه هر کدام ارائه شود.

تعداد صیادان و شناورهای ماهیگیری

تعداد شاغلان زیربخش ماهیگیری براساس تعاریف مرکز آمار ایران در سال ۱۳۵۵ حدود ۱۸ هزار نفر بوده که ۰٫۶ درصد از کل نیروهای شاغل در بخش کشاورزی و ۰٫۲ درصد شاغلان کل کشور را تشکیل داده است. در سال ۱۳۶۵، تعداد شاغلان این بخش به ۲۰۳۵۰ نفر افزایش یافته است. در سال ۱۳۷۰ براساس آمارهای شرکت شیلات، تعداد کل کارکنان شاغل در این بخش بالغ بر ۷۸۵۳۷ نفر بوده‌اند که حدود ۵۵ هزار نفر آن یعنی حدود ۷۰ درصد آن‌ها در بخش جنوبی کشور و حواشی دریای عمان و خلیج فارس، ۱۲۹۰۰ نفر یعنی ۱۶ درصد در بخش شمالی کشور و حدود ۱۲٫۵ درصد نیز به‌عنوان نیروهای ستادی و ۱٫۵ درصد در نقاط داخلی فعالیت داشته‌اند (افشار کابلی، ۱۳۷۶، ۱۲۲).

جدول ۲: - تعداد شاغلین زیر بخش شیلات جهت صید طی ۱۳۷۵ الی ۱۳۹۴- مرکز آمار ایران

استان	۱۳۷۵	۱۳۸۰	۱۳۸۵	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
جمع	۹۶۷۶۸	۱۲۴۲۴۸	۱۴۶۷۲۴	۱۴۴۶۲۹	۱۴۳۷۷۳	۱۴۲۹۴۳	۱۴۰۱۸۵	۱۴۱۱۳۶
بوشهر	۰	۰	۴۵۲۸۷	۴۰۸۶۰	۴۰۴۰۹	۴۰۴۰۲	۳۹۲۹۹	۳۹۲۷۵
خوزستان	۰	۰	۴۰۱۵۰	۳۷۸۷۱	۳۷۸۷۱	۳۷۶۶۱	۳۶۹۰۱	۳۶۹۰۱
سیستان و بلوچستان	۰	۰	۲۱۲۳۸	۲۴۲۱۲	۲۴۴۲۴	۲۴۵۱۲	۲۴۴۸۰	۲۴۱۷۶
گلستان	۰	۰	۱۶۹۴	۱۶۸۵	۱۶۸۵	۱۵۹۱	۱۵۲۸	۱۸۱۶
گیلان	۰	۰	۶۸۴۵	۶۲۲۳	۵۶۴۵	۵۷۰۵	۵۲۶۲	۵۶۱۴
مازندران ^۰	۰	۰	۴۶۹۱	۴۵۵۴	۴۵۲۹	۴۴۹۲	۴۴۹۴	۴۴۶۱
هرمزگان	۰	۰	۲۶۸۱۹	۲۸۲۲۴	۲۹۲۱۰	۲۸۵۸۰	۲۸۲۲۱	۲۸۸۹۳

* در پی استعلام از اداره تأمین اجتماعی استان مازندران، برآورد تعداد صیادان و ملوانان استان تعداد ۳۱۰۰ نفر اعلام شده است.

براساس اطلاعات جدول فوق، در مجموع ۱۴۱ هزار نفر در سال ۱۳۹۴ در هفت استان کشور به صید ماهی اشتغال داشته‌اند که با احتساب ضریب خانواده در این چهار استان که حدود ۳,۴ است، باید گفت حدود ۴۸۰ هزار نفر از طریق صیادی ارتزاق می‌کنند. از این تعداد، حدود ۱۲ هزار صیاد معادل ۸,۵ درصد در استان‌های شمالی قرار دارند و حدود ۱۳۰ هزار صیاد در استان‌های جنوبی مشغول فعالیت صیادی هستند. همچنین از مبحث تقسیمات سیاسی- اداری استان‌های محل فعالیت ماهیگیران کشور و پراکندگی نقاط روستایی و شهری محل زیست صیادان به‌طور خلاصه می‌توان نتیجه گرفت که آن‌ها هم در منطقه روستایی و هم در مناطق شهری سکونت دارند.

براساس آمار سالنامه آماری شیلات کشور، میزان ۱۱۴۹۸ شناور در مجموع آب‌های شمال و جنوب کشور وجود دارد که از این میزان، بیش از ده هزار شناور در آب‌های جنوبی کشور و قریب ۹۰۰ شناور در آب‌های شمالی مشغول فعالیت صیادی هستند. لذا کمتر از ۱۰ درصد شناورهای کشور در مناطق شمالی بوده و عمده شناورها در آب‌های جنوبی مشغول فعالیت هستند. این درحالی است که کل ناوگان ماهیگیری دنیا در سال ۲۰۱۴ شامل حدود ۴,۶ میلیون فروند شناور بوده است که سهم ایران از این میزان کمتر از ۰,۲۵ درصد می‌باشد.

جدول ۳: تعداد شناورهای ناوگان ماهیگیری ج.ا. طی ۱۳۸۱-۱۳۹۳-سالنامه آماری شیلات ۱۳۹۵

شرح	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳
تعداد شناورها در شمال	۷۹۲	۸۲۵	۷۳۴	۵۵۸	۱۱۵۳	۱۱۱۵	۱۰۹۵	۹۷۱	۹۰۰	۸۸۴	۸۷۷	۹۲۸	۸۹۸
تعداد شناورها در جنوب	۱۰۳۶۶	۱۰۶۸۲	۱۰۷۸۳	۱۰۸۹۱	۱۰۹۶۷	۱۰۸۹۱	۱۱۰۴۷	۱۱۰۴۵	۱۰۹۹۳	۱۰۸۳۳	۱۰۷۰۹	۱۰۶۲۵	۱۰۶۰۰
جمع کل	۱۱۳۶۸	۱۱۵۰۷	۱۱۵۱۷	۱۱۴۴۹	۱۲۱۲۰	۱۲۰۰۶	۱۲۱۴۲	۱۲۰۱۶	۱۱۸۹۳	۱۱۷۱۷	۱۱۵۸۶	۱۱۵۶۳	۱۱۴۹۸

تعداد ملوانان و شناورهای باری و مسافری

براساس برآورد سازمان بنادر و کشتیرانی تعداد متوسط کارکنان قایق‌ها ۱ نفر، لنج‌ها ۱۲ نفر و کارکنان کشتی ۱۵ نفر است. بنابراین با استفاده از داده‌های بخش قبل، می‌توان تعداد ملوانان کشور را به‌دست آورد.

جدول ۴: برآورد تعداد ملوانان شاغل در شناورهای باری، مسافری، صیادی و غیره

نوع شناور	سال ۱۳۹۲	ضریب	تعداد ملوان
کشتی باری	۵۷۷	۱۵	۸,۶۵۵
کشتی نفتکش			
لندینگ کرافت			
کشتی صیادی	۱۱,۳۹۷	۱۲	۱۳۶,۷۶۴
دوبه موتوردار			
شناور مسافربری			
یدک‌کش			
انواع بارج			
اتوبوس دریایی			
لنج باری			
لنج صیادی			
شناور خدماتی و تدارکاتی	۱۷,۷۰۰	۱	۱۷,۷۰۰
انواع قایق			
جمع کل (موارد فوق + سایر)	۲۹,۷۳۲	---	۱۶۳,۱۱۹

بنابراین در کل بیش از ۱۶۰ هزار نفر در زمینه ملوانی مشغول فعالیت هستند. این میزان تقریباً معادل تعداد صیادان رسمی در کشور است.

وضع بیمه دریانوردان

در حال حاضر صیادان و ملوانان کشور به دلیل نبود نظام بیمه‌ای متناسب با شرایط آن‌ها، مجبور به استفاده از انواع بیمه‌های تعریف‌شده موجود (همچون بیمه مشاغل آزاد) هستند. برای این منظور از بیمه روستاییان و عشایر، بیمه حرف و مشاغل آزاد، بیمه اختیاری و از بخش‌هایی از موافقت‌نامه سال ۱۳۷۴ برای بیمه این اقشار استفاده می‌شود. با این حال، بررسی تجربه ایجاد نظام بیمه‌ای برای اقشاری که شرایط شغلی مشابه صیادان و ملوانان دارند، در طرح‌ریزی نظام کلی و فرایند اجرایی، نظام بیمه‌ای متناسب با شرایط شغلی ملوانان و صیادان استفاده می‌شود. به همین منظور، بیمه سه گروه تاکسیرانان، قالیبافان و کارگران ساختمانی نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد. در نهایت تجربه موافقت‌نامه سال ۱۳۷۴ برای بیمه‌پردازی صیادان و ملوانان ارائه خواهد شد.

چالش‌های تأمین اجتماعی برای تحت پوشش قرار دادن دریانوردان

چالش‌های شناسایی شده در سطح جهانی

سازمان بین‌المللی کار دریافت که بزرگ‌ترین مشکل کشورها در بیمه دریانوردان و ارائه پوشش کامل تأمین اجتماعی این اقشار، تأمین مالی پایدار و بلندمدت برای پوشش ریسک‌های بلندمدت این اقشار و خانواده آن‌ها پس از مرگ ایشان از یک سو و انقطاع در اشتغال از سوی دیگر است. این سازمان همچنین تصدیق می‌کند که حمایت اجتماعی در درجه اول توسط دولت محل اقامت دریانورد تأمین می‌شود، اما در کشورهای علاقه‌مند، ممکن است نظام مبتنی بر کشور وجود نداشته باشد. علاوه بر این، در بسیاری از کشورها- حتی آنهایی که برای تأمین اجتماعی اتباع و ساکنان خود سیستم‌های پیشرفته‌ای دارند- ممکن است مشکلاتی در اطمینان از وجود تأمین اجتماعی کافی برای کارکنان دریانوردی که با پرچم آن کشور در حال مسافرت در دریا هستند نیز وجود داشته باشد.

چالش‌های ایران

با وجود تلاش‌هایی که در ایران برای بیمه کردن دریانوردان صورت گرفته است، به دلیل مشکلاتی نظیر ویژگی‌های جمعیتی، پراکندگی و ثابت نبودن محل اشتغال و مستمر نبودن فعالیت، تمام

گروه‌های مورد بحث آن‌گونه که پیش‌بینی می‌گردید زیرپوشش تأمین اجتماعی قرار نگرفتند و اجرای قانون نیز همواره با مشکلاتی روبه‌رو بوده است (افشار کابلی ۱۳۷۶). بنابراین با وجود تدوین قانون و دستورالعمل برای تحت پوشش قرار گرفتن صیادان و ملوانان، این امر با مشکلات متعددی همراه است که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

۱. تحت پوشش قرار نگرفتن کامل کارکنان شناورهای صیادی؛
۲. مطابقت نداشتن تعداد واقعی کارکنان شناورها با تعداد کارکنان اظهاری از سوی کارفرمایان شناورها؛

۳. کم بودن سابقه بیمه‌ای کارکنان شناورها؛
۴. همکاری نکردن مالکان شناورها در موضوع بیمه کارکنان شناورها؛

۵. سایر مشکلات و نارسایی‌ها از جمله پراکندگی مناطق صیادی، دوری نقاط روستایی از نقاط شهری، کمبود امکانات درمانی سازمان تأمین اجتماعی در منطقه و (افشار کابلی، ۱۳۷۶، ۱۶۵): یکی از مشکلات سازمان تأمین اجتماعی در این زمینه، مشخص نبودن کارگاه‌های کاری این اقشار و به‌نوعی سیار بودن این کارگاه‌هاست. موضوع مهم دیگر در این رابطه آن است که برخی سازمان‌های همکار و متعهد به پرداخت بخشی از حق بیمه این دریانوردان، به تعهدات خود عمل نکردند. به‌عنوان مثال، در سال ۱۳۷۴ تصمیم بر آن بود با همکاری اداره تعاون، سازمان تأمین اجتماعی، سازمان بنادر و دریانوردی و اداره کار و امور اجتماعی، برای دریانوردان بیمه در نظر گرفته شود. براساس این طرح، پوشش تأمین اجتماعی برای کارکنان شاغل در شناورهای باری و صیادی، ماهیگیران جل ساحلی، مشتتا و پرورش‌دهندگان ساحلی در چهار استان جنوبی الزامی گردید و مالک یا مالکان شناورهای صیادی و باری، کارفرما تلقی شده و موظف شدند همراه نسبت به تنظیم و ارسال فهرست و پرداخت حق بیمه کارکنان شناور خود اقدام نمایند. در موافقت‌نامه یادشده مقرر گردید که سازمان‌های امضاکننده قرارداد درخصوص بیمه کارکنان شناورهای باری و صیادی، همکاری به‌عمل آورده و بر بیمه تأمین اجتماعی گروه‌های مشمول از طریق ارائه خدماتی که به مالکین شناورها ارائه می‌نمایند، نظارت کاملی داشته باشند؛ نظیر صدور مجوز صید، پروانه بهره‌برداری، مجوز حمل‌بار و ... برای تشویق و تسهیل اجرای بیمه تأمین اجتماعی، کارفرمایان مربوطه، مشمول طرح معافیت از پرداخت حق بیمه سهم کارفرما تا ۵ نفر کارگر گردیدند.

در سال ۱۳۹۲ براساس بخشنامه شماره ۱۰ مشترک فنی و درآمد سازمان هدفمندی یارانه‌ها، قرار بود از ناحیه منابع هدفمندی، گروه‌های خاص همچون صیادان، زنبورداران و کارفرمایان صنفی کم‌درآمد تحت پوشش بیمه‌ای قرار بگیرند اما این طرح عملاً اجرایی نشد، علت این امر عدم

تأمین منابع از سوی سازمان هدفمندی یارانه‌ها بود. بنابراین مسئله دیگر کمبود منابع برای تأمین حق بیمه دریانوردان است که یکی از راهکارهای رفع آن، استفاده از شیوه تجربه‌شده قبلی برای کارگران ساختمانی و رانندگان می‌باشد. به‌عنوان مثال، بخشی از منابع حق بیمه کارگران ساختمانی از طریق عوارض ساختمانی تأمین می‌شود. با بهره‌گیری از این الگو می‌توان حق بیمه صیادان را از روی قیمت فروش ماهی و یا بیمه ملوانان را از روی مالیات و عوارض کشتی یا شرکت دریافت کرد. اما با توجه به چندبُعدی بودن مشکلات این شغل از جمله گسسته‌بودن فعالیت، ماهیت آن به‌عنوان شغل دوم، شبانه‌روزی بودن فعالیت و غیره، لازم است تجربیات جهانی برای بیمه این اقشار بررسی شود. مطالعات اولیه نشان داد در کشور ژاپن این مشکل از طریق تعاونی‌ها و اتحادیه‌ها رفع شده است. بخش شیلات در ژاپن با ۱۶۶۹ تعاونی عضو (۴۴۰۰۰۰ نفر)، تحت پوشش فدراسیون ملی شرکت‌های تعاونی ماهیگیری فعالیت می‌نماید (اتاق تعاون ایران، ۱۳۹۵). از آنجا که در ژاپن منبع اصلی درآمد بهداشت و درمان، مالیات‌های بیمه است، دولت از طریق دریافت مالیات از کارفرمایان ملوانان و صیادان فعال تحت نظارت اتحادیه‌ها و تعاونی‌ها، منابع لازم برای بیمه این گروه را فراهم می‌کند. به نقل از کارشناسان موسسه عالی پژوهش تأمین اجتماعی، از آنجا که بین ملوان و کارفرما هیچ‌گونه قرارداد رسمی نسبت به میزان دستمزد و بیمه منعقد نمی‌شود و همه چیز بر پایه عرف و سنت است، دعاوی حقوقی که در این زمینه مطرح شده‌اند، بیشتر به عدم واریز حق بیمه ملوان برمی‌گردد و شکایات نسبت به پرداخت دستمزدها اندک است؛ لذا راه‌های گریز از قانون توسط کارفرمایان یکی از عمده مشکلات در ارتباط با بیمه ملوانان است (حامد فرهمند معین، ۱۳۹۵، ۱). بنابراین ضرورت چهارم پژوهش، ایجاد بستر مناسب برای تضمین بیمه‌شدن دریانوردان و فعالان این عرصه در بلندمدت است تا تجربه قوانین وضع‌شده قبلی بار دیگر تکرار نشود.

تفاوت‌های فردی، شغلی، محیطی و کاری شغل ماهیگیری و ملوانی در ایران با سایر مشاغل عبارتند از:

۱. پراکندگی بیمه‌شوندگان؛
۲. خاستگاه و بستر ایجاد بیمه؛
۳. عدم ثبات مکانی بیمه‌شوندگان؛
۴. آسیب‌پذیری؛
۵. فقر؛
۶. فصلی بودن کار؛

۷. حضور اقشار کم‌سرن و ایجاد شبکه اعضای خانوادگی جهت همکاری و نبود روابط پولی بین آنها؛
۸. تهاوتر و مبادله کالایی و عدم شناسایی درست درآمد؛
۹. غیررسمی بودن فعالیت‌ها؛
- عوامل اصلی ایجادکننده این چالش‌ها عبارتند از:
- متشکل نبودن همه اقشار شاغل؛
 - متناسب نبودن انواع بیمه‌های موجود بیمه‌پردازی و ارائه مزایای بیمه با نوع اشتغال این اقشار؛
 - ضعف در زیرساخت‌های رصد سفر تمامی شناورها؛
 - وابستگی سازمان تأمین اجتماعی به خدمات سازمان‌های همکار در عین عدم الزام آنها از سوی مرجعی بالاتر برای همکاری با سازمان تأمین اجتماعی براساس قواعدی مشخص.

ضعف ساختاری در نظام آماری، هماهنگی، نظام بیمه‌ای و زیرساخت‌های بازرسی و رصد، عامل اصلی چالش‌های مطرح شده در این بررسی است. جدول زیر به خوبی ارتباط این ضعف‌ها و چالش‌های ایجاد شده ناشی از آن را نشان می‌دهد.

جدول ۵: ضعف در ساختارها، چالش‌های ناشی از هر ضعف ساختاری و نوع چالش ایجاد شده

نوع چالش ایجادشده	بروز چالش ناشی از ضعف ساختار	ضعف در ساختار
اجرایی	فساد کارکنان شعب و نهادهای همکار و عدم تشخیص به دلیل نبود اطلاعات آماری دقیق	ضعف نظام آمار و اطلاعات و تشکل مربوطه
	ریسک ورود سایر اقشار به بیمه صیادان و ملوانان	
	ریسک عدم همکاری نهادها و سازمان‌های همکار	ضعف هماهنگی و همکاری
دریافت حق بیمه و پرداخت مزایا	مشروط بودن استفاده از مزایای بیمه به پُر شدن میزان مشخصی از سابقه یا تداوم پرداخت	ضعف نظام بیمه‌ای
	گسستگی در پرداخت حق بیمه و پر نشدن سوابق	
	عدم پرداخت حق بیمه از سوی صیادان خویش فرما	
	عدم تأمین منابع مالی از سوی سازمان برای اجرای طرح خاصی این اقشار	

نوع چالش ایجاد شده	بروز چالش ناشی از ضعف ساختار	ضعف در ساختار
	عدم امکان بررسی صحت ادعای کارفرما به دلیل عدم استفاده از امکانات رهگیری شناورها	ضعف زیرساخت بازرسی و رصد
بازرسی	عدم امکان استفاده بهینه از روش‌های روز بیمه‌پردازی الکترونیک و تسریع امور	
	عدم امکان نظارت بر طول واقعی سفر شناورها	
	دشواری در بازرسی به دلیل سیار بودن کارگاه	
	دشواری در شناسایی شاعلین واقعی در صیادی و ملوانی	

بیمه دریانوردان در سایر کشورها

کنوانسیون‌های بین‌المللی روش اجرایی مشخصی برای بیمه‌پردازی دریانوردان پیشنهاد نمی‌کند. به همین دلیل در ادامه، الگوی بیمه‌پردازی دریانوردان در سایر کشورها بررسی می‌شود.

انگلستان

کشور انگلستان از سال ۱۸۹۴ میلادی دارای سابقه بیمه برای دریانوردان است، این کشور از سال ۲۰۱۴ با پیوستن به کنوانسیون کار دریایی^۱ تغییراتی در نظام بیمه‌گری دریانوردان ایجاد کرد. براساس نظام قبلی که در نوع خود یکی از مترقی‌ترین نظام‌های بیمه‌گری دریانوردان بود، تعیین حدود برای دوره پرداخت انواع مزایا، دستمزد مبنای محاسبه مزایا و پرداخت و حق بیمه به عوامل متعددی وابسته است. به‌عنوان مثال، مزایای بیمه عمومی بیماری و ناتوانی در هر دوره بیمه به تعداد حق بیمه پرداختی در آخرین سال پرداخت حق بیمه منتهی به واقعه، بستگی دارد. برای دریافت مزایای نقدی کامل، فرد بیمه‌شده باید حداقل ۵۰ سهم پرداخت کرده باشد. همچنین برای بهره‌مندی از بیمه عمومی سالمندان، از سن ۶۵ سال (و برای زنان ۶۰ سال) برای افراد بیمه‌شده بعد از ۵ سال از ثبت بیمه آن‌ها، پرداخت ۱۴۰ حق بیمه و پرداخت متوسط ۳۹ حق بیمه برای پنج‌سال آخر، جزء شروط اصلی است. هرچند این کشور در سال ۲۰۱۴ به کنوانسیون کار دریایی پیوست، اما تغییرات اساسی در نظام بیمه‌گری دریانوردان در این کشور رخ نداد و تنها برخی استانداردهای جدید به نظام قبلی افزوده شده است.

1. Maritime Labor Convention (MLC)

کانادا

کشور کانادا از جمله کشورهایی است که نظام بیمه ای متفاوتی را برای دریانوردان اجرا کرده است. کانادا سالانه بیش از ۵ میلیارد دلار از صنعت شیلات درآمدزایی دارد و نظام منحصر به فردی را برای بیمه کردن صیادان خوداشتغال ایجاد کرده است به صورتی که اگر فردی به عنوان ماهیگیر، تحت پوشش هیچ تعاونی صیدی نباشد و در طول یک دوره ارزیابی (به نام دوره مقدماتی)، حداقل درآمد تعیین شده (متناسب با نرخ بیکاری منطقه) را از محل صیادی کسب کند، شاغل به حرفه ماهیگیری محسوب شده و می تواند به صورت خویش فرما، تحت قراردادهای ۶ ماهه (پرونده تابستان و زمستان) خود را بیمه نماید. مزایای بیمه شغلی با تقسیم درآمد فرد به اعداد (از ۱۴ تا ۲۲) نرخ بیکاری محلی محاسبه می شود. اگر فرد، واجد شرایط دریافت مزایای صیادی باشد، ممکن است مزایا را بیش از ۲۶ هفته در یک دوره ۳۷ یا ۳۸ هفته ای، بسته به روز هفته که ۱ آوریل یا ۱ اکتبر باشد، دریافت نماید. پوشش های تکمیلی برای خانواده های فقیر نیز وجود دارد؛ به طوری که اگر درآمد خالص خانواده فرد از ۲۵,۹۲۱ دلار در سال تجاوز نکند، واجد شرایط دریافت مکمل خانواده بیمه اشتغال^۱ شناخته می شود (Government of Canada, 2017).

فرانسه

کشور فرانسه سابقه طولانی در ایجاد نظام های بیمه ای خاص برای اقشار مختلف دارد. این کشور در سال ۲۰۱۴ نظام بیمه ای مجزایی برای دریانوردان خود ایجاد کرد، چرا که هیچ دریانورد خوداشتغالی در طرح های بیمه ای موجود مشارکت نکرده بود. در طرح بیمه دریانوردان موسوم به ENIM^۲، هیچ تفاوتی بین دریانورد خوداشتغال و کارمند وجود ندارد و همگی شرایط و حقوق یکسان دارند. انواع مختلفی از مستمری وجود دارد، به طوری که شرایط اعطا به معیارهای مختلفی بستگی دارد (RIF, 2016). امتیاز اصلی که به تمامی دریانوردان (اعم از کارمندان و افراد خوداشتغال) اعطا می شود این است که آن ها می توانند در سن ۵۵ سالگی (در مقایسه با سن ۶۰ سال در نظام عمومی که از سال ۲۰۱۷ به ۶۲ سال افزایش یافته است) بازنشسته شوند.

ماهیگیران برای آنکه از یک نظام کامل بازنشستگی برخوردار شوند، باید ثابت کنند که حداقل ۳۷,۵ سال همچون یک دریانورد اشتغال به کار داشته اند. در طرح ENIM برای محاسبه میزان حقوق بازنشستگی، از دستمزد تلفیقی استفاده شده است. این دستمزد باید با دسته ای مطابق باشد که

1. El family supplement

2. Etablissement National des Invalides de la Marine

دریانورد در ۳۶ ماه قبل از دریافت حقوق بازنشستگی خود در آن دسته جای داشته است. مزایای بیمه درمانی برخلاف طرح‌های بازنشستگی همانند رژیم عمومی تأمین اجتماعی در این کشور است (PYA, 2017). همچنین این کشور از سال ۱۹۳۸، طرحی خاص با نام صندوق آینده‌نگر^۱ برای بیمه‌پردازی ملوانان ایجاد کرده است. مقدار حقوق بازنشستگی مطابق با درصدی از حقوق و دستمزد مرجع با نرخ ثابت تعیین می‌شود. همچنین هر سال که در آن فرد مشمول پرداخت سهم عوارض شود، ۲ درصد از حقوق مرجع با نرخ ثابت نیز باید پرداخت گردد. طول پرداختی طی دوره خدمت از سن ۵۵ سال به بالا است و تعداد اقساط از ۳۷٫۵ قسط بسته به طول دوره پرداخت حق بیمه تعیین می‌شود. اگر ملوان سهم‌های خود را به‌طور مداوم براساس طبقه‌بندی مربوطه در ۳۶ ماهه قبل از توقف فعالیت‌های خود پرداخت نکرده باشد، پرداخت مستمری براساس حقوق با نرخ ثابت از متوسط طبقه‌بندی مربوط به وی در سه سال پایانی محاسبه می‌گردد (MA, 2017).

آلمان

آلمان نیز از جمله کشورهایی است که با ایجاد یک مکمل، سعی دارد ضعف‌های نظام مرسوم بیمه‌ای خود را برای دریانوردان برطرف سازد. در آلمان صندوق ویژه دریانوردان^۲ برای بازنشستگی این قشر به‌وجود آمده است. صندوق ویژه دریانوردان یک مستمری اتصالی^۳ مزایایی پس از رسیدن به استاندارد حداقل سن بازنشستگی برای دریانوردان پس از استخدام آن‌ها یا خوداشتغالی ایشان در صنعت دریانوردی فراهم می‌کند. دریانوردان این فرصت را دارند که بازنشستگی پیش از موعد با حقوق بازنشستگی داشته باشند و این مسئله با پرداخت حق بیمه اتصالی به این صندوق ویژه محقق می‌شود تا از زمان پایان خدمت و آغاز دوره بازنشستگی استاندارد نیز حقوق بازنشستگی دریافت کنند. این صندوق، امنیت اجتماعی را برای دریانوردان افزایش داده است. مزایای این صندوق در سراسر جهان به دینفعان آن پرداخت می‌شود. ملوانان آلمانی به‌واسطه این طرح، پوشش تأمین اجتماعی گسترده‌ای پیدا کرده‌اند. الزامات قانون بیمه خاص زمانی محقق می‌شود که حداقل ۱۰۸ ماه از استخدام در صنعت دریانوردی آلمان یا خوداشتغالی به‌عنوان دریانورد ساحلی یا ماهیگیر ساحلی گذشته باشد و فرد حداقل به سن ۳۷ سالگی رسیده باشد. شرط ۳۷ سالگی در ازا دوره‌های بیکاری افزوده می‌شود، چنانچه فرد تحت پوشش بیمه باشد تا سن ۵۰ سالگی قابل تمدید است.

1. Provident

۲. Knappschaft-Bahn-See (KBS) که معنای تحت‌اللفظی آن به زبان آلمانی به‌معنای معدنچیان دریاچه زیرزمینی است.

3. bridging allowance

دوره احراز شرایط پس از ۲۴۰ ماه (۲۰ سال) از دوره خدمت در دریاست. این دوره شامل دوره‌های اشتغال بیمه اجباری در صنعت دریانوردی یا خوداشتغالی در دریانوردی و ماهیگیری ساحلی با توجه به اساسنامه صندوق ویژه دریانوردی می‌شود. میزان سهم حق بیمه پرداختی به صندوق ویژه ملوانان ۴ درصد است که این حق بیمه به دو بخش مساوی ۲ درصدی بین دریانورد و کارفرمای وی تقسیم می‌شود. حق بیمه دریانوردان به جای درآمد واقعی، مبتنی بر دستمزد متوسط دریانوردان است.

سريلانكا

برخی کشورها تنها تغییراتی در نظام مرسوم بیمه‌گری خود داده‌اند تا متناسب با شرایط دریانوردان شود. به‌عنوان مثال، سريلانكا نحوه و میزان پرداخت حق بیمه را تغییرات داده است. سهم پرداختی دولت به صندوق برابر یا بیشتر از حق بیمه پرداختی از سوی بیمه‌شونده است. حق بیمه هر سه ماه یکبار پرداخت می‌شود. اگر تمام حق بیمه به‌صورت یکجا در زمان ثبت‌نام در طرح پرداخت شود، بیمه‌شونده تخفیفی معادل ۵۰ الی ۸۵ درصد، بسته به سن دریافت خواهد کرد (Oscar, 2006).

ژاپن

برخی کشورها همچون ژاپن بر الگوهای قدیمی حمایت‌های متقابل دریانوردان از یکدیگر متمرکز شده‌اند. سیستم بیمه متقابل برای جبران خسارات ماهیگیران شامل از بین رفتن یا خسارت دیدن قایق‌ها و اسباب ماهیگیری و همچنین کاهش محصول صید است. سرمایه‌گذاران به‌صورت داوطلبانه در این طرح شرکت نموده و با یکدیگر و دولت همکاری می‌کنند که در نهایت منجر به ایجاد یک سیستم توانمند برای جبران خسارت ماهی‌گیری می‌شوند. شرکت تعاونی ماهیگیری نیز قادر است تا به‌عنوان کارفرما یک قرارداد بیمه از طرف اعضای خود منعقد نماید. اگر تمامی اعضای یک تعاونی ماهیگیری برای چهار سال متوالی تحت پوشش یک بیمه دو طرفه ماهی‌گیری باشند، پس از طی روند مورد نیاز تنظیم شده توسط دولت منطقه‌ای، به‌واسطه مشارکت داوطلبانه آنان یارانه حق بیمه تخصیصی توسط دولت ملی دو برابر می‌شود (Takatoshi, 2001, 112). تجربه ژاپن سرمشق و الگوی مناسبی برای سایر دولت‌های ملی در راستای تشویق تشکل‌های ماهیگیری و حمایت از آنان است.

آمریکا

برخی کشورها همچون آمریکا هیچ تدبیر خاص و مجزایی برای بیمه‌گری دریانوردان در نظر نگرفته‌اند و این اقشار همچون سایرین می‌تواند هنگامی که حداقل نیمی از فصل پوشش را گذرانده و به سن ۶۵ سالگی رسیده باشند یا حداقل ۴۰ فصل تحت پوشش باشند، از مزایای بیمه استفاده نمایند (Seafood Harvesters of America, 2016, 4).

الزامات مرتبط با بیمه دریانوردان در مقاله‌نامه‌های بین‌المللی

دغدغه‌های سازمان بین‌المللی کار^۱ (ILO) در رابطه با کار در دریا سبب شد که بیش از ۱۸ مقاله‌نامه در زمینه فعالیت دریایی در این سازمان تهیه و تمام آنها را در قالب یک سند جامع با عنوان کنوانسیون کار دریایی در سال ۲۰۰۶ منتشر شود و به‌عنوان رکن چهارم قانون دریایی بین‌المللی شناخته و در ۸۰ کشور اجرایی گردد. این کنوانسیون در ۲۰ اوت ۲۰۱۳، یک سال پس از ثبت‌نام و اجرا توسط ۳۰ کشور که ۳۳ درصد از تناژ ناخالص کشتی‌های جهان را داشتند، اجرایی شد. از نوامبر سال ۲۰۱۶، این کنوانسیون در ۸۰ کشور که چیزی در حدود ۸۷ درصد از حمل‌ونقل جهانی را در اختیار دارند اجرا شد. اگرچه این کنوانسیون هنوز در سراسر جهان تصویب و پیاده‌سازی نشده است، اما کشورهایی که آن را امضا نکرده‌اند، به‌هنگام ورود به بنادر کشورهای امضاکننده، دچار مشکلاتی از قبیل، دستگیری و مجازات‌های عدم‌انطباق با کنوانسیون کار دریایی واهند شد. باتوجه به تعدد این مقاله‌نامه‌ها و نکات بسیار مطرح در هر یک، خلاصه‌ای از مهم‌ترین نکات مقاله‌نامه‌های بین‌المللی مرتبط با دریانوردان در ادامه ارائه خواهد شد.

مقاله‌نامه شماره ۱۸۸

لزوم اطمینان صاحب کشتی از تأمین منابع و لوازم.

لزوم وجود گواهی پزشکی معتبر.

برای کشتی‌هایی که به‌طور معمول بیش از ۳ روز در دریا توقف دارند، حداقل مدت استراحت نباید کمتر از موارد زیر باشد: (۱) ۱۰ ساعت در هر دوره ۲۴ ساعته؛ (۲) ۷۷ ساعت در هر دوره ۷ روزه. صاحب کشتی موظف است که مطمئن شود که هر ماهیگیر دارای قرارداد استخدام کتبی امضا شده است. هر کشور عضو باید پس از مشورت، قوانین یا مقرراتی را تصویب یا تدابیری را اتخاذ نماید تا ماهیگیران دستمزدشان را به‌طور ماهیانه یا در فواصل منظم دیگر دریافت نمایند. هر کشور عضو باید در چهارچوب توافق‌نامه دو یا چندجانبه و یا سایر ترتیبات، به‌تدریج، تمامی ماهیگیران صرف‌نظر از ملیت آنها را باتوجه به اصل برابری رفتار، تحت پوشش کامل تأمین اجتماعی قرار گیرند.

مقاله‌نامه شماره ۱۸۰

حد و حدود ساعات کار یا استراحت:

1. International Labour Organization (ILO)

- الف) حداکثر ساعات کار نباید از حدود زیر بیشتر باشد:
 (۱) ۱۴ ساعت در هر ۲۴ ساعت؛ (۲) ۷۲ ساعت در هر ۷ روز.
- ب) حداقل ساعات استراحت نباید کمتر از حدود زیر باشد:
 (۱) ۱۰ ساعت در هر ۲۴ ساعت؛ (۲) ۷۷ ساعت در هر ۷ روز.

مقاله‌نامه شماره ۱۶۵

کشورهای عضو موظفند مقررات ماده ۹ یا ماده ۱۱ را حداقل درباره ۳ شاخه از تأمین اجتماعی به شرح ذیل اعمال نمایند: الف) مراقبت‌های پزشکی؛ ب) غرامت‌های بیماری؛ پ) کمک هزینه‌های بیکاری؛ ت) مستمری‌های سالخوردگی ث) غرامت‌های حوادث ناشی از کار و بیماری‌های حرفه‌ای؛ ج) کمک عائله‌مندی؛ چ) پرداخت‌های بابت مادر شدن؛ ح) مستمری و غرامت‌های معلولیت؛ خ) مستمری‌های بازماندگان؛ که شامل حداقل یکی از شاخه‌های مذکور است؛

دریانوردان و در صورت اقتضاء، اشخاص تحت تکفل آنان و بازماندگان‌شان که تحت حمایت قوانین این کشور عضو قرار دارند، باید از مزایای تأمین اجتماعی برخوردار گردند از جمله: الف) برای مراقبت‌های پزشکی ب) غرامت‌های بیماری پ) کمک هزینه‌های بیکاری ت) مستمری‌های سالخوردگی ث) غرامت‌های حوادث ناشی از کار و بیماری‌های حرفه‌ای ج) عائله‌مندی چ) کمک هزینه‌های مادر شدن ح) مستمری و غرامت‌های معلولیت خ) مستمری‌های بازماندگان.

مقاله‌نامه شماره ۱۶۳

هر عضو متعهد می‌شود تا وسایل و خدمات رفاهی در بندرهای مناسب کشور به همه دریانوردان بدون در نظر گرفتن ملیت، رنگ، نژاد، جنسیت، مذهب، عقاید سیاسی و یا خاستگاه اجتماعی آنها یا شناسایی که در آن دریانوردان استخدام شده‌اند را عرضه نماید، و این مسئله بدون در نظر گرفتن دولتی که شناور در آنجا به ثبت رسیده است، صورت می‌پذیرد.

مقاله‌نامه شماره ۱۴۵

دریانوردان حق برخورداری از مرخصی سالانه با استفاده از مزد به مدت حداقل تعیین شده را دارند. مدت مرخصی به هیچ وجه نباید کمتر از سی روز تقویمی برای یک سال کار باشد. دریانوردانی که از مرخصی یادشده در این مقاله‌نامه برخوردار می‌گردند، باید برای همه مدت مرخصی دست کم دستمزد معمولی خود را از جمله هنگامی که این مزد شامل مزایای غیرنقدی است، معادل ارزش نقدی آن را دریافت دارند.

مقاله‌نامه شماره ۱۲۵

هر یک از اعضاء که به مقاله‌نامه حاضر پیوسته و آن را به تصویب می‌رساند، باید استانداردهای ملزومات و اطلاعات برای گواهینامه‌های صلاحیت را که به فردی حق می‌دهد تا وظایف ناخدا، معاون یا مهندس در کشتی ماهیگیری را انجام دهد، برقرار کند.

مقاله‌نامه شماره ۱۱۴

سابقه استخدام هر ماهیگیر باید توسط مقام صلاحیت‌دار یا به‌نحوی که وی مقرر داشته، نگهداری شود. در پایان هر سفر یا اقدام مخاطره‌آمیز، سابقه‌ای از خدمت مربوط به آن سفر یا اقدام در دسترس ماهیگیر مربوطه قرار گیرد یا در دفتر خدمت وی ثبت شود. توافقنامه باید حاوی مشخصات کامل فردی و دستمزدی باشد.

مقاله‌نامه شماره ۱۱۳

لزوم گواهینامه سلامت دریانوردان با امضای پزشک مورد تصویب؛ در مورد جوانان زیر ۲۱ سال، گواهی‌نامه پزشکی برای مدت حداکثر یک سال از تاریخ صدور به قوت خود باقی خواهد ماند. در مورد اشخاصی که به سن ۲۱ سالگی رسیده‌اند، مقام صلاحیت‌دار تصمیم خواهد گرفت که گواهی پزشکی برای چه مدتی به قوت خود باقی خواهد ماند.

مقاله‌نامه شماره ۱۱۲

کودکان زیر ۱۵ سال نباید برای کار در کشتی‌های ماهیگیری استخدام شوند.

مقاله‌نامه شماره ۱۰۸

هر یک از کشورهای عضو که این مقاله‌نامه در آن اجرا می‌شود، بنابه درخواست دریانوردان و طبق مقررات مذکور در ماده ۴ برای آنان یک کارت شناسایی صادر نماید.

مقاله‌نامه شماره ۹۳

پرداخت یا مزد پایه بابت یک‌ماه تقویمی خدمت دریانورد کارآمد، نباید کمتر از ۱۶ پوند پول رایج بریتانیای کبیر و ایرلندشمالی یا ۶۴ دلار به پول رایج ایالات‌متحده آمریکا یا معادل آن به پول‌های دیگر باشد.

این ماده در مورد افسران و دریانوردانی که در قسمت‌های عرشه موتورخانه و رادیوی کشتی‌های بازرگانی نزدیک کار می‌کنند اعمال می‌شود.

ساعات عادی کار افسر یا دریانورد نباید از حدود تعیین شده فراتر رود: الف) زمانی که کشتی در

دریا است ۲۴ ساعت در هر ۲ روز متوالی؛ ب) زمانی که کشتی در بندر است؛ در روز استراحت هفتگی، این زمان از ۲ ساعت که برای انجام وظایف معمولی و روزمره و بهداشتی لازم است، تجاوز نمی‌کند و روزهای دیگر ۸ ساعت، مگر این‌که در موافقت‌جمعی میزان کمتری برای هر روز مقرر شده باشد. پ) ۱۱۲ ساعت در مدت دو هفته متوالی.

زمانی بیشتر از حدود مقرر اضافه‌کار محسوب‌شده که بابت آن افسر یا دریانورد باید مستحق دریافت باشد.

هنگامی که تعداد ساعاتی که در مدت دو هفته متوالی کار انجام می‌شود از ۱۱۲ ساعت تجاوز کند (به‌جز ساعاتی که اضافه‌کار تلقی می‌شود)، برای افسر یا دریانورد ذی‌ربط از طریق مرخصی یا استراحت این میزان در بندر جبران خواهد شد و نیز ممکن است این مسئله به‌نحوی که در موافقت‌جمعی بین سازمان‌های صاحبان کشتی و دریانوردان مربوطه تعیین شده باشد، جبران گردد. نرخ جبران اضافه‌کار باید در قوانین یا مقررات ملی مقرر یا توسط موافقت‌جمعی تعیین شود، اما در هر حالتی نرخ هر ساعت اضافه‌کار نباید کمتر از ۱/۲۵ برابر پرداخت یا مزد پایه در هر ساعت باشد.

مقاله‌نامه شماره ۹۱

هر شخصی پس از ۱۲ ماه کار مداوم باید حق داشته باشد از تعطیلات سالانه با احتساب حقوق استفاده کند که مدت آن به‌صورت زیر باشد: الف) در مورد رؤسا، افسران، کارکنان و افسران رادیو حداقل ۱۸ روز کاری در مقابل هر سال خدمت؛

ب) در مورد سایر اعضای خدمه حداقل ۱۲ روز کاری در مقابل هر سال خدمت. هر فردی که سابقه حداقل ۶ ماه خدمت مداوم دارد، باید در هنگام ترک خدمت حق داشته باشد در ازای هر ماه کامل خدمت یک مرخصی به‌میزان یک روز و نیم کاری، در مورد رئیس، افسر یا افسر و کارگر رادیو و یک روز کاری در مورد اعضای دیگر خدمه، استفاده کند. هر شخصی که پیش از پایان و تکمیل ۶ ماه کار مداوم به‌علتی که وی مقصر نیست اخراج شود، باید در هنگام ترک خدمت استحقاق داشته باشد در ازای هر ماه کامل خدمت مداوم از یک مرخصی به‌میزان یک روز و نیم کاری، در مورد رئیس، افسر، افسر و کارگر رادیو و مرخصی به‌میزان یک‌روز کاری در مورد اعضای دیگر خدمه استفاده کند.

مقاله‌نامه شماره ۷۱

مستمری‌هایی که توسط طرح تأمین می‌شود:

باید به دریانوردانی قابل پرداخت باشد که در زمان رسیدن به سن ۵۵ یا ۶۰ سالگی مدت مقرر خدمت دریایی را به نحوی که در طرح تعیین شده به اتمام رسانده باشند؛ دریانوردان به طور کلی نباید بیش از نیمی از هزینه‌های بازنشستگی را که طبق این طرح قابل پرداخت است بپردازند.

مقاله‌نامه شماره ۷۰

دریانوردان حق برخورداری از مزایای پزشکی را دارند که از لحاظ شرایط، میزان و طول مدت به همان اندازه مزایایی که کارگران صنعتی از آن برخوردار هستند، مساعد باشد. دریانوردان به دلیل عدم توانایی در انجام کار (به علت صدمه ناشی از کار یا نه)، بیکاری و پیری باید استحقاق دریافت مزایای نقدی را داشته باشند، مزایایی که از لحاظ شرایط پرداخت، مبلغ و مدت به اندازه آنچه کارگران صنعتی استحقاق دارند مساعد است. افراد تحت تکفل یک دریانورد باید استحقاق برخورداری از مزایای پزشکی را داشته باشند که از لحاظ شرایط، میزان و مدت به اندازه مزایای افراد تحت تکفل کارگران صنعتی مساعد خواهد بود. در صورت فوت یک دریانورد، افراد تحت تکفل او باید استحقاق برخورداری از مزایای نقدی را داشته باشند که از لحاظ شرایط، مبلغ و مدت به اندازه آنچه افراد تحت تکفل کارگران صنعتی استحقاق دارند مساعد باشد.

مقاله‌نامه شماره ۵۸

کودکان کمتر از ۱۵ سال نباید به کار در کشتی اشتغال ورزند، مگر کشتی‌هایی که در آن فقط اعضای همان خانواده کار می‌کنند. در کشتی‌های بالاتر از ۲۰۰۰ تن، ساعات کار دریانوردان در دریا و هنگام ورود و روزهای سفر که وقتشان برحسب وظیفه تقسیم می‌شود، نباید از ۸ ساعت در روز یا ۵۶ ساعت در هفته تجاوز نماید.

در کشتی‌های بیش از ۷۰۰ تن، ساعات کار دریانوردان روزانه در دریا و هنگام ورود و روزهای سفر نباید از ۸ ساعت در روز و ۴۸ ساعت در هفته تجاوز نماید. در کشتی‌های بیش از ۷۰۰ تن، ساعات کار دریانوردان موتورخانه و سوخت‌رسان در دریا و در هنگام ورود و روزهای سفر که وقتشان برحسب انجام وظیفه تقسیم می‌شود، نباید از ۸ ساعت در روز یا ۵۶ ساعت در هفته تجاوز نماید، مشروط بر اینکه وقت اضافی برای رهایی از انجام وظیفه و بالا بردن و ریختن خاکستر صرف شود.

در کشتی‌های بیش از ۷۰۰ تن، ساعات کار دریانوردان موتورخانه و سوخت‌رسان که به‌عنوان کارگران روزانه استخدام شده‌اند، نباید از ۸ ساعت در روز یا ۴۸ ساعت در هفته بیشتر شود. در کشتی‌های بیش از ۲۰۰۰ تن، ساعات کار افسران عرشه در دریا و هنگام ورود و روزهای سفر نباید از ۸ ساعت در روز و ۵۶ ساعت در هفته تجاوز کند. در کشتی‌های بیش از ۷۰۰ تن، ساعات کار افسرانی که به‌عنوان کارگران روزانه استخدام شده‌اند در دریا و هنگام ورود و روزهای سفر دریایی نباید از ۸ ساعت در روز یا ۴۸ ساعت در هفته بیشتر شود.

در کشتی‌هایی که به‌موجب ماده ۱۶ لازم است سه یا چند نفر افسر مهندسی همراه داشته باشند، ساعات کار این افسران در دریا و هنگام ورود و روزهای سفر دریایی نباید از ۸ ساعت در روز یا ۵۶ ساعت در هفته بیشتر شود.

در کشتی‌های بیش از ۷۰۰ تن، ساعات کار افسران مهندسی در دریا که به‌عنوان کارگران روزانه استخدام شده‌اند، نباید از ۸ ساعت در روز یا ۴۸ ساعت در هفته تجاوز کند.

مقاله‌نامه شماره ۵۶

هر شخص بیمه‌شده که از انجام کار ناتوان می‌شود و یا به‌علت بیماری از دست‌مزد خود محروم می‌گردد، باید برای حداقل ۲۶ هفته یا ۱۰۸ روز ناتوانی از اولین روزی که مزایا قابل پرداخت است، مزایای نقدی دریافت نماید.

در هنگام فوت شخص بیمه‌شده مزایای نقدی به مبلغی که در قوانین یا مقررات ملی تعیین شده است باید به اعضای خانواده متوفی پرداخت شود یا برای هزینه‌های کفن و دفن به مصرف برسد. در صورت بیماری اعضای خانواده بیمه‌شده که در خانه او زندگی می‌کنند و تحت تکفل او می‌باشند، کمک نقدی یا غیرنقدی پرداخت می‌شود.

مقاله‌نامه شماره ۵۵

صاحب کشتی متعهد به پرداخت هزینه مراقبت و نگهداری پزشکی تا زمانی که شخص بیمار یا مصدوم بهبود یافته، می‌باشد یا تا زمانی که اعلام شود بیماری یا ناتوانی جنبه دائمی دارد. در موردی که بیماری یا صدمه به ناتوانی در انجام کار منجر شود، صاحب کشتی باید تعهد کند که:

- الف) مادامی که شخص بیمار یا صدمه‌دیده در کشتی است مزد کامل او را بپردازد؛
- ب) چنانچه شخص بیمار یا صدمه‌دیده افراد تحت تکفل داشته باشد، دست‌مزد کامل یا قسمتی

از آن را طبق قوانین و مقررات ملی از زمانی که وارد خشکی می‌شوند تا زمانی که معالجه شده یا اعلام گردد که بیماری یا ناتوانی او دائمی است، پردازد.

مقاله‌نامه شماره ۲۲

مفاد موافقت‌نامه باید بین مالک کشتی یا نماینده او و دریانورد به امضاء برسد. قبل از آن که مفاد موافقت‌نامه به امضا برسد، باید تسهیلات مناسب جهت بررسی و مطالعه آن در اختیار دریانورد یا مشاور او گذارده شود.

دریانورد باید موافقت‌نامه را با توجه به قوانین ملی مقرر شده امضاء نماید تا اطمینان حاصل شود که مقامات صلاحیت‌دار دولتی نظارت کافی به عمل می‌آورند.

مقاله‌نامه شماره ۱۶

استخدام نوجوان یا جوان کمتر از ۱۸ سال در هر کشتی، به جز کشتی‌هایی که در آن فقط اعضای یک خانواده استخدام شده‌اند، مشروط به ارائه گواهی پزشکی است که صلاحیت برای این قبیل کار را تصدیق کرده و توسط پزشک امضا شده و مورد تصویب مقام صلاحیت‌دار قرار گرفته باشد.

مقاله‌نامه شماره ۹

هریک از اعضاء که این مقاله‌نامه را به تصویب می‌رساند، موافقت می‌کند که یک سیستم کارآمد و رایگان ادارات دولتی استخدام به منظور کاربایی برای دریانوردان تشکیل داده و حفظ کند. چنین سیستمی ممکن است به نحو زیر سازماندهی و نگهداری شود:

الف) توسط انجمن‌های نمایندگی مالکین کشتی و دریانوردان و تحت کنترل یک مقام مرکزی؛
ب) در صورت نبود چنین اقدام مشترک، توسط خود حکومت.

مقاله‌نامه شماره ۸

در هر مورد فقدان یا غرق و نشست کشتی، مالک یا شخصی که دریانورد با وی به منظور خدمت در عرشه کشتی قرارداد بسته باشد، باید در خصوص بیکاری ناشی از این فقدان یا غرق شدگی به هر دریانورد خسارت پردازد.

این خسارت باید جهت روزهایی که دریانورد در واقع بیکار مانده و با همان نرخ‌های مذکور در قرارداد به او پرداخت شود، اما کل غرامتی که به موجب این مقاله‌نامه به هر دریانورد قابل پرداخت می‌گردد، ممکن است به دستمزد ۲ ماه محدود گردد.

مقاله‌نامه شماره ۷

جوانان کمتر از ۱۴ سال نباید در کشتی استخدام شده و یا کار کنند، به استثناء کشتی‌هایی که در آنها یک خانواده مشغول به کار هستند.

برای آنکه اجرای مفاد این مقاله‌نامه تسهیل گردد، رئیس کشتی ملزم است تمامی اشخاص کمتر از ۱۶ سال را که در کشتی وی استخدام شده‌اند، نام‌نویسی نماید و یا فهرستی از آنها را مطابق با مواد موافقت‌نامه و با ذکر تاریخ تولد، نگهداری نماید.

الگوی‌های پیشنهادی

بنابر مطالعات تطبیقی و با استفاده از شناخت حاصل از تجربه قبلی ایران در بیمه‌گری صیادان و ملوانان و چالش‌های آن، می‌توان سه پیشنهاد جهت اصلاح نظام بیمه‌گری دریانوردان ایران پیشنهاد کرد:

پیشنهاد اول: حالت آرمانی (ایجاد نظام بیمه‌پردازی مجزا برای دریانوردان)

در پیشنهاد نخست می‌توان یک نظام بیمه‌ای مجزا برای دریانوردان ایجاد کرد. سیار بودن کارگاه، گسستگی در اشتغال به فعالیت، دشواری بازرسی، ثابت نبودن افراد شاغل در کارگاه و پراکندگی کارگاه‌ها، خصیصه‌های مشترک این دو شغل است که آن‌ها را از مشاغل دیگر مجزا می‌کند. در این حالت، می‌توان خصیصه‌هایی را برای واجد شرایط شدن افراد تعیین کرد، به طوری که هم مؤلفه‌های بومی مدنظر باشد (مانند دارا بودن کارت‌صیادی) و هم استانداردهای جهانی مذکور در مقاله‌نامه‌ها لحاظ گردد (مانند عدم مالکیت بر سه یا بیشتر از سه قایق با وزن بالای ۶ تن). با استفاده از تجربیات گذشته، وظایف دو نهاد سازمان شیلات ایران و سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این پیشنهاد به خوبی مشخص شده است که عمدتاً شامل نظارت بر لیست بیمه‌شناورها، منوط کردن ارائه کلیه خدمات به شناورها در ازای ارسال لیست بیمه و نظارت بر صحت ورود و خروج ایشان است. برای ایران نیز با توجه به گسستگی زیاد در اشتغال دریانوردان و وجود دو فصل کاری اصلی برای صیادان، پیشنهاد می‌شود دوره‌های پرداخت حق بیمه هر سه ماه یکبار باشد؛ هر چند فرد می‌تواند حق بیمه خود را در دوره‌های کوتاه‌تر نیز پرداخت نماید. اگر فرد کارمند باشد نیز کارفرما در پایان هر دوره استخدام، حق بیمه وی را فارغ از این مهلت سه‌ماهه پرداخت می‌نماید. با استناد به تجربه کشور فرانسه، در طرح پیشنهادی طول دوره بیمه‌پردازی باز گذاشته و بسته به سوابق بیمه‌پردازی، فرد در یکی از طبقات پرداخت حداقل ۲۵، ۱۵ و ۵ سال حق بیمه قرار می‌گیرد. علت آنکه مانند فرانسه طبقه آخر از حداقل سه ماه آغاز نشده، آن است که اگر شغل واقعی فرد

دریانوردی باشد، خواهد توانست تا سن ۶۰ سالگی حداقل ۵ سال سابقه پرداخت حق بیمه داشته باشد. بدین ترتیب این طبقه ابزاری برای جداسازی افرادی از طرح خواهد بود که دریانوردی شغل اصلی آن‌ها نیست.

باتوجه به وجود فقر و مشکلات اقتصادی در قالب جامعه صیادان و ملوانان ایران به‌ویژه در قشری که به‌صورت خویش‌فرما فعالیت می‌کنند، پیشنهاد می‌گردد براساس نظام معمول کشوری عمل شده و وی موظف به پرداخت سهم ۷ درصدی سهم کارمند از دستمزد خود باشد. این عدد به‌میزان تعیین شده در نظام قدیم بیمه دریانوردان فرانسه نیز هست. همچنین ده طبقه پرداختی حق بیمه از سوی سازمان تأمین اجتماعی برای دریانوردان تعیین خواهد شد که بسته به‌میزان حق بیمه اخذشده از دریانورد و کارفرمای وی طی سه ماه، او در یکی از این طبقات پرداختی حق بیمه قرار می‌گیرد تا برای محاسبات آتی مورد استفاده قرار گیرد. اگر دریانورد دارای کارفرما باشد، کارفرما موظف به کسر ۷ درصد از دستمزد پرداختی به وی و پرداخت آن به‌علاوه سهم کارفرما به سازمان تأمین اجتماعی باشد. اگر دریانورد خویش‌فرماست، باید حداقل ۷ درصد از درآمد ماهانه خود را پرداخت نماید که نمی‌تواند کمتر از حق بیمه تعیین شده از سوی سازمان تأمین اجتماعی برای ضعیف‌ترین طبقه باشد. همچنین وی می‌تواند میزانی بیش از ۷ درصد درآمد خود را تا سقف حق بیمه تعیین شده برای بهترین طبقه پرداخت نماید تا مستمری بیشتری در آینده دریافت کند. بهترین طبقه معادل با پرداخت ۷ درصد سهم دریانورد و ۲۰ درصد سهم کارفرما براساس متوسط درآمد ماهانه دریانوردان است که توسط سازمان تأمین اجتماعی به‌صورت سالانه تعیین می‌شود. همچنین با استفاده از تجربیات جهانی، برای طرح بیمه صیادان می‌توان چندین منبع عمده درآمدی شامل: دریافتی حق بیمه از صیاد به‌میزان حداقل ۷ درصد، دریافتی سهم کارفرما به‌میزان ۲۰ درصد، مالیات بر محصولات تبدیلی آبریان به‌میزان ۲۰ درصد، مالیات بر فروش ماهی به‌میزان ۲۰ درصد، مالیات بر صدور مجوز صید به‌میزان ۳ درصد، مالیات بر ساخت و فروش شناور صیادی به‌میزان ۵ درصد، سهم از مالیات بر ارزش افزوده به‌میزان ۵ درصد، کمک دولت از بودجه عمومی به‌میزان ۲۰ درصد تعیین کرد. همچنین برای ملوانان نیز می‌توان منابع درآمدی شامل دریافتی حق بیمه از ملوان به‌میزان حداقل ۷ درصد، دریافتی سهم کارفرما به‌میزان ۲۰ درصد، مالیات بر فعالیت حمل‌ونقل دریایی به‌میزان ۲۰ درصد، مالیات بر صدور مجوز حمل بار به‌میزان ۳ درصد، مالیات بر ساخت و فروش شناور باری به‌میزان ۲۰ درصد، سهم از عوارض گمرکی به‌میزان ۱۰ درصد، کمک دولت از بودجه عمومی به‌میزان ۲۰ درصد را پیش‌بینی کرد.

یافته‌های این بخش مدل پیشنهادی طول دوره پرداخت حق بیمه که به‌صورت سه طبقه بود را

نیز تأیید می‌کند. در بخش طول دوره پرداخت حق بیمه مدل پیشنهادی براساس سه طبقه بود و فرد در هر صورت می‌تواند شرایط بازنشستگی را احراز نماید؛ اما مزایای متفاوتی دریافت خواهد کرد. بنابراین با نوع پیشنهادی که برای طول دوره پرداخت حق بیمه داده شد، دیگر نیازی به سیاست‌گذاری خاصی در زمینه شرایط احراز مزایا نیست و تنها عامل سن می‌تواند ملاک عمل باشد که بیشتر رسیدن به سن ۶۰ سال است. در مجموع باتوجه به ریسک بالای حوادث برای این اقشار و باتوجه به اینکه اغلب کشورهای مورد بررسی این نوع مزایا را برای این اقشار ارائه کرده‌اند، بیمه حوادث، بیماری/ درمانی و از کارافتادگی/ ناتوانی جزء ضروری‌ترین مزایای مورد نیاز آنهاست. یکی از مشکلات مهم صیادان و ملوانان ایران آن است که پس از فوت آنها، امرار معاش برای خانواده و بازماندگانشان بسیار سخت می‌شود. بنابراین مزایای فوت و بازماندگان نیز برای این اقشار بسیار ضروری است. بیمه بیکاری نیز طبق ضوابطی مشخص می‌تواند در حد محدودی قرار داده شود؛ همان‌گونه که بیان شد از ویژگی‌های این نوع مشاغل، بیکاری‌های دوره‌ای و کسب درآمدهای قابل قبول و بالاتر از متوسط در دوره‌های دیگر است. لذا بیمه بیکاری باید بر این اساس قاعده‌مند شود. در زمینه بیمه سالمندی یا بازنشستگی نیز می‌توان براساس اینکه فرد در کدام یک از سه طبقه پرداخت حق بیمه قرار گرفته است، مزایای سالمندی متفاوتی پرداخت کرد؛ اما به هر حال باید همه شاغلین این عرصه، از مزایای سالمندی هر چند ناچیز برخوردار باشند.

همچنین سه سطح از بازنشستگی برای افراد تعیین می‌شود. "بازنشستگی کامل" در صورت داشتن ۲۵ سال پرداخت حق بیمه، فرد مشمول بازنشستگی کامل است (طبقه سوم) و مستمری با رسیدن به سن ۵۵ سالگی قابل پرداخت است. فرد می‌تواند زمان رسیدن به موعد بازنشستگی خود را تا رسیدن به شرایط بازنشستگی کامل به تأخیر بیندازد. مزایای کامل معادل با حقوق بازنشستگی کشوری به وی پرداخت می‌شود. "بازنشستگی ناقص" در صورت داشتن حداقل ۱۵ سال پرداخت حق بیمه، به دربانوردان بالای ۵۰ سال پرداخت می‌شود که هنوز به سن بازنشستگی کامل نرسیده‌اند. فرد می‌تواند زمان رسیدن به موعد بازنشستگی خود را تا رسیدن به شرایط بازنشستگی کامل به تأخیر بیندازد. اما نباید در دوره پرداخت حق بیمه بیش از دو سال وقفه در پرداخت حق بیمه اتفاق افتاده باشد. نرخ مستمری برای وی با نرخ یک سیصدم از کل پرداختی مستمری کامل برای هر ماه خدمت است. "پرداختی به کارمند یا کارگر دریایی" در صورتی که فرد کمتر از ۱۵ سال سابقه پرداخت حق بیمه داشته باشد، صرف‌نظر از مدت خدمت وی به‌عنوان یک دربانورد، قابل پرداخت به وی به‌عنوان یک حق است. نرخ پرداختی به‌میزان یک سیصدم پرداختی کامل مستمری برای هر ماه خدمت است. همچنین این امکان وجود دارد که فرد حتی با گذر از ۵۰ سالگی موعد

بازنشستگی خود را برای افزایش طول دوره خدمت تا هر میزانی متوقف نماید.

پیشنهاد دوم: انعقاد قرارداد کار خدمات دریایی بین مالک شناور و ملوانان و صیادان

در این پیشنهاد، حق بیمه به طور کامل توسط کارفرما ارسال و پرداخت می‌گردد. چنانچه متقاضی مشاغل سخت و زیان‌آور باشند، در کمیته مشاغل سخت و زیان‌آور مستقر در سازمان‌های کار و رفاه اجتماعی قابل بررسی خواهد بود. به لحاظ رابطه کارگری و کارفرمایی مشمول قانون کار بوده و ۳ درصد بیمه بیکاری از آنها کسر خواهد شد و به تبع آن خدمات بیمه بیکاری نیز به ملوانان ارائه خواهد گردید. باید از شرکت‌های صیادی به طور دقیق و مستمر بازرسی صورت پذیرد و اسامی صیادان دارای کارت صیادی از طریق سازمان شیلات و بنادر به سازمان ارسال گردد. ضمناً تدبیری اتخاذ گردد تا کارگران شاغل در پره که از سوی افراد دارای کارت صیادی و جانشین و جایگزین مشغول می‌باشند، به سازمان ارائه گردند. جهت اجرای بهتر این پیشنهاد، توجه به این موارد می‌تواند کمک‌کننده باشد: اعمال معافیت حق بیمه سهم کارفرما؛ اعمال کمک دولت به شرکت‌های تعاونی پره ماهیگیری و مهلت دو ماهه در دریافت لیست و پرداخت حق بیمه؛ بیمه شدن صیادان عادی و بدون سهام و همچنین کارگرانی که در خشکی مشغول به فعالیت‌های مربوط به صیادی هستند مانند پره‌سازان؛ تجدیدنظر در نرخ حق بیمه کارکنان شناورهای صیادی و باری (حداقل ۱۵٪ = ۱۲٪ بیمه شده + ۳٪ بیمه بیکاری) و امکان ارسال لیست مالکان شناورها به عنوان ملوان یا صیاد با نرخ حق بیمه حداقل ۱۲٪ سهم بیمه شده + ۱۵٪ سهم کمک دولت مجموعاً ۲۷٪. با توجه به عدم شمول کارفرما (مالک) به قانون کار و بیمه بیکاری؛ ایجاد سامانه کنترل مرزی و تدوین دستورالعمل بازرسی ادواری در خصوص بررسی اشتغال ملوانان و صیادان؛ تعیین سقف اشتغال با توجه به تناژ شناورهای باری و صیادی و درج در پروانه بهره‌برداری توسط مراجع ذیصلاح.

پیشنهاد سوم: انعقاد قرارداد به صورت بیمه شده خاص (خویش‌فرمایی) با مشارکت دولت

بین ملوانان و سازمان با ارائه کارت شناسایی از مراجع ذیصلاح.

پیشنهاد می‌گردد در صورت امکان بیمه‌شدگان مذکور با هماهنگی سازمان شیلات نسبت به دریافت کارت معتبر اقدام و مبادرت به بیمه انفرادی طبق تاریخ اعتبار کارت نمایند. بهتر است که بیمه صیادان به صورت انفرادی و مانند بیمه رانندگان در قالب قرارداد به بیمه شده باشد. بدین معنا که ابتدا در سامانه‌ای در سازمان شیلات تشکیل و تمامی صیادان و ملوانان به ثبت برسند و با صدور کارت صیادی و ... و مراجعه به سازمان، قرارداد بیمه صیادی منعقد گردد. فرد شخصاً در طول سال حق بیمه خود را پرداخت نمایند تا پرداخت حق بیمه به صورت فصلی نباشد. بهتر است دولت در این

خصوص یارانه‌ای به حق بیمه این افراد اختصاص دهد.

در این روش پرداخت حق بیمه همانند رانندگان، باربران انفرادی و کارگران ساختمانی به صورت انفرادی و بدون ارائه لیست حق بیمه صورت می‌پذیرد. هر شخص به صورت انفرادی اقدام به اخذ مجوز صید با ذکر شماره قایق یا لنج موردنظر نموده و مکانیزمی همانند اصناف مذکور برای این بیمه شدگان طراحی شود که بدون نیاز به تهیه دیسکت و صرفاً با ثبت شماره مجوز صید در سامانه ارسال لیست حق بیمه، بتوانند فیش حق بیمه دریافت نمایند. ضمناً سامانه باید متصل به سامانه اداره شیلات و بنادر و دریانوردی باشد که به صورت لحظه‌ای و خودکار مجوز صید هر شخص را استعلام نماید و براساس همان استعلام برای ایشان کارکرد ثبت نموده و فیش حق بیمه به شخص مذکور ارائه نماید.

پیشنهاد می‌گردد که صدور کارت‌های هوشمند دریانوردی همانند رانندگان برون‌شهری راهگشای حل مشکل صیادان واقعی باشد. صدور کارت هوشمند ملوانی می‌تواند با ایجاد دستگاه‌های هوشمند و پایانه‌ها در هنگام ورود و خروج به اسکله‌های صیادی، هم ساعات دریاروی و هم وضعیت ملوان و صیاد و میزان کارکرد آنها را محاسبه کند. در ضمن ایجاد چنین پایگاهی می‌تواند باعث تشویق و ترغیب ملوانان شده و در حوادث غیرمترقبه بسیار مفید باشد. با این زیرساخت می‌توان ثبت کرد که آیا ملوان یا صیادی که از اسکله خروج نموده است و یا به اسکله وارد شده است یا خیر؟ و به میزان کارکرد دریاروی حق بیمه وی نیز به صورت سامانمند با ارتباطی که بین پورتال شیلات و سازمان تأمین اجتماعی برقرار می‌گردد، پرداخت شده و نیازی به صدور مجوز کاغذی نباشد. همچنین می‌توان همانند مددجویان کمیته امداد و یا خادمین مساجد که خاصی متولی کنترل افراد مشمول و پرداخت حق بیمه آن‌ها هستند، برای صیادان و ملوانان نیز ارگان یا نهاد خاصی جهت کنترل افراد و پرداخت حق بیمه آن‌ها در نظر گرفته شود.

منابع

افشار کابلی، غلامرضا، ۱۳۷۶، بیمه اجتماعی ماهیگیران و ملوانان جنوب کشور، تهران: مؤسسه عالی پژوهش تأمین اجتماعی، گروه پژوهشی مدیریت و سیستم‌ها.
پایگاه تخصصی اتاق تعاون ایران، ۱۳۸۹، تعاون در ژاپن:

available at: <http://www.icccoop.ir/675/index.aspx>.

خسروانی، یونس، ۱۳۹۵، مشکلات بیمه‌ای دریانوردان؛ ضعف قوانین یا کم‌کاری مسئولین:

available at: <http://www.ana.ir/news/115638>.

علیزاده، نادر، ۱۳۹۲، مروری بر تجربیات ژاپن در تعاونی‌های کشاورزی:

available at: <http://www.curcp.ir/fa/news/165>

Amarasinghe, oscar. (2006). Social Welfare and Social Security in Sri Lankan Fisheries. SAMUDRA Monograph: INTERNATIONAL COLLECTIVE IN SUPPORT OF FISHWORKERS 27 College Road, Chennai 600 006, India.

Ando, Takatoshi . (2001). Focusing on insurance . SAMUDRA: The pioneer of Japan's fishery co-operative movement recalls his efforts to insure the well-being of Japanese fishermen.

FFAW. (2016). History. <http://ffaw.nf.ca/en/history#.WONRw2gVQdU>.

Government of Canada. (2017). El Fishing benefits.

available at: <https://www.canada.ca/en/services/benefits/ei/ei-fishing.html>.

ILO. (1945). SOCIAL SECURITY FOR SEAFARERS. MONTREAL: INTERNATIONAL LABOUR OFFICE.

MA. (2017). French Social Security changes- Solutions for Crew.

available at: <https://www.marineaccounts.com/news-archive/social-security-in-the-us-aus-and-nz/62>.

PYA. (2017). New French social security laws for yacht crew. March 23.

available at: <https://www.pya.org/News/New-French-social-security-laws-for-yacht-crew.aspx>.

RIF. (2016). ENIM benefits (maritime pensions)- Register International France.

available at: <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/enim-benefits-maritime-pensions-r75.html>.

Seafood Harvesters of America. (2016). Our Missio.

available at: <http://www.seafoodharvesters.org/about/prospective-members/>

available at: <http://www.khzshilat.ir/>

available at: <http://www.imarine.ir>

available at: <http://shilat.com/>

available at: <http://www.pmo.ir/fa/cargoandpassenger>

available at: <http://www.tamin.ir/News/Item/28164/64/28164.html>

available at: <http://ests.i.ir/>