International Labour Organization

عالمی ادارہِ محنت، پاکستان

ٹرانسپورٹ کے شعبے میں دوران سفر تحفظ اور
با قار روزگار کے فروغ
کیلئے ہدایات

ٹرانسپورٹ کے شعبے میں دوران سفر تحفظ اور باقار روزگار کے فروغ کیلئے ہدایات

عالمی ادارہِ محنت پاکستان

کاپی رائٹ© عالمی ادارہِ محنت 2020

یونیورسل کاپی رائٹ کنوینشن کے پروٹوکول 2 کے تحت، عالمی ادارہِ محنت کی مطبوعات کے حقوق کو نقل کے حوالے سے تحفظ حاصل ہے۔ تاہم اگر ماخذ کا حوالہ موجود ہو تو بغیر پیشگی اجازت کے مختصر اقتباسات شایع کئے جاسکتے ہیں۔ اشاعت اور ترجمہ کیلئے اس پتہ پر درخواست بھیجی جائے آئی ایل او پبلی کیشنس (حقوق اور اجازت نامہ)، انٹرنیشنل لیبر آفس، CH-1211 جنیوا22، سوئزرلینڈ یا پھر درخواست اس ای میل پر بھیجی جائے rights@ilo.org ۔

انٹرنیشنل لیبر آفس ایسی تمام درخواستوں کا خیر مقدم کرتا ہے۔ لائبریاں اور دیگر ادارے جنہیں اشاعتِ نو کے حقوق حاصل ہیں وہ اس مقصد کیلئے جاری کردہ لائسنس کے مطابق نقول تیار کرسکتے ہیں۔ اپنے ملک میں اشاعتی حقوق کے ادارے تک رسائی کیلئے براہِ مہربانی وزٹ کریں www.ifrro.org ۔

ٹرانسپورٹ کے شعبے میں دوران سفر تحفظ اور باقار روزگار کے فروغ کیلئے ہدایات- عالمی ادارہِ محنت - جینوا۔ آئی ایل او2020

9789220400470 (پرنٹ)

9789220400487 (ویب پی ڈی ایف)

یہ ہدایت نامہ فرانسیسی زبان میں بھی دستیاب ہے۔ عالمی ادارہ محنت کی مطبوعات میں دیئے گئے حوالہ جات اقوامِ متحدہ کے ضوابط کے مطابق ہیں۔ ان اشاعتوں میں کسی ملک، علاقے یا حکومت یا ان کی سرحدوں کی تحدید کی قانونی حیثیت کے بارے کسی بھی قسم کے اظہارِ رائے والا مواد انٹرنیشنل لیبر آفس کی نمائندگی نہیں کرتا۔ اس اشاعت میں جن خیالات و آراء کا اظہار کیا گیا ہے ان کی تمام تر ذمہ داری مصنفین پر عائد ہوتی ہے۔ اشاعت کا ہرگز یہ مطلب نہیں ہے کہ ان خیالات کو عالمی ادارہ محنت کی تائید حاصل ہے۔ کمپنیوں اور تجارتی مصنوعات کے ناموں اور حوالہ جات کا ہرگز یہ مطلب نہیں ہے کہ انٹرنیشنل لیبر آفس ان کی توثیق کرتا ہے اور اگر کسی مخصوص کمپنی، تجارتی مصنوعات یا حوالے کا ذکر نہیں کیا گیا ہے تو اس کا مطلب ان کی ناپسندیدگی نہیں ہے۔

عالمی ادارہ محنت کی مطبوعات کے بارے میں معلومات اور ڈجیٹل مصنوعات کیلئے ہماری ویب سائیٹ www.ilo.org/publns پر وزٹ کریں۔

عالمی ادارہ محنت کے دستاویزی اور اشاعتی پروڈکشن، کے طباعت اور تقسیم کے یونٹ (PRODOC) کے ذریعہ تیار شدہ۔ تصاویر اور ٹائپوگرافک ڈیزائن، نقشہ اور ترتیب، پروف ریڈنگ، طباعت، الیکٹرانک اشاعت اور تقسیم کے دوران ادارے کی کوشش ہوتی ہے کہ ایسا کاغذ استعمال کیا جائے جو جنگلات سے ماحول دوست اور سماجی طور پر ذمہ دارانہ انداز میں حاصل کیا گیا ہو۔ کوڈ DTP-SCR-REP

انتساب

ایستھر بسر* (Esther Busser) کے سماجی انصاف اور باوقار روزگار کے فروغ کے بھرپور عزم کو خراج تحسین پیش کرنے کیلیئے، یہ ہدایات نامہ انکے نام انتساب کیا جاتا ہے۔

* ایستھر بسر یکم جولائی 2019 کو اس دنیا سے چلی گئیں۔ وہ بین الاقوامی ٹریڈ یونین کنفیڈریشن (ITUC) کے جنیوا دفتر کی ڈپٹی ڈائریکٹر تھیں اور عالمی ادارہِ محنت کے ورکرز گروپ کے سیکرٹریٹ میں خدمات انجام دیتی تھیں۔

فہرست مندرجات

x	**حرف اول**
x	**شعبہ جاتی رہنما ہدایات**
x	**مخففات**
حصہ اول	**تعارف**
	میٹنگ کی حوالہ جاتی شرائط (ٹی او آرز)
1	اصطلاحات
2	دائرہ کار اور مقاصد
3	شعبہ جاتی تناظر
حصہ دوم	**باوقار روز گار اور دوران سفر تحفظ کا فروغ**
4	**جائے کار سے متعلق بنیادی اصول اور حقوق اور متعلقہ بین الاقوامی معیاراتِ محنت**
5	**روز گار**
الف	افرادی قوت کی خصوصیات سے متعلق اعدادوشمار اور معلومات
ب	قلت اور شرح ملازمت
ج	تنوع اور صنعت کی شبیہہ
د	روز گار کے انتظامات
6	**روز گار کے حالات**
الف	پائیدار ادائیگیاں
ب	ملازمت اور ڈرائیونگ کے اوقاتِ کار
7	**پیشہ ورانہ صحت و سلامتی**
الف	زیادہ محفوظ ڈرائیورز
ب	زیادہ محفوظ گاڑیاں
ج	زیادہ محفوظ اور پائیدار فلاحی سہولیات
د	زیادہ محفوظ راہداریاں اور بین الاقوامی سرحدی گزر گاہیں
8	سماجی تحفظ اور دورانِ ملازمت چوٹ سے تحفظ
حصہ سوم	**اقدامات کے ذرائع**
9	**سماجی مکالمہ اور سہ فریقیت**

10	**منصفانہ بھرتی اور اشیا کے حصول اور معاہدہ کرنے کے پائیدار طریقے**
11	**تربیت اور شعبے میں پیشہ ورانہ رویے کی ترویج**
الف	**عمومی دفعات اور اہمیت**
ب	**اجازت نامے**
ج	**اہلیت کے معیار میں اضافہ کرنا**
12	**نگرانی اور جائزہ**
الف	عمل در آمد اور معائنے کے اقدامات
ب	معائنے کے طریقے
ج	ذمہ داری، جرمانے اور ازالے کا طریقہ کار
د	ذمہ دارنہ کاروباری طرز عمل
13	**دیگر اقدامات پر مبنی پالیسیاں**
الف	بڑھتی ہوئی طلب
ب	نئی ٹیکنالوجی
ج	ماحولیاتی اور موسمیاتی تبدیلی
	ضمیمہ جات
الف	جنسی ہراسیت کی پالیسی کی مثال
ب	ایچ آئی وی، ایڈز اور روزگار کی دنیا
ج	ٹرانسپورٹ کی نقل وحمل کے شعبے سے متعلق عالمی ادارہِ محنت کے اعلامیے، کنونشنز، سفارشات، ضابطہ عملی اور رہنما اصول (غیر مکمل فہرست)
د	محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے کی مثال

حرفِ اول

عالمی ادارہِ محنت کی مجلس عاملہ کی 35ویں اجلاس میں کیے گئے فیصلے کی روشنی میں،ماہرین کے ایک اجلاس نے 23 سے 27 ستمبر 2019 کے دوران عالمی ادارہ محنت کی رہنما ہدایات برائے باوقار روزگار اور ٹرانسپورٹ کے شعبے میں دوران سفر تحفظ کے فروغ کی ہدایات کی منظوری دی ۔ اجلاس میں 23 ماہرین اور ان کے مشیران نے شرکت کی؛سات ماہرین کو آسٹریلیا، برازیل، کیمرون، چلی ،فن لینڈ، کینیا اور پولینڈ کی حکومتوں نے نامزد کیا تھا، آٹھ ماہرین کو مجلس عاملہ کے آجران(ایمپلائرز) کے گروپ نے اور آٹھ دیگر کو مجلس عاملہ کے محنت کشوں کے گروپ کی طرف سے نامزد کیا گیا تھا۔اجلاس میں دوسری حکومتوں کے مبررین اور دیگر سرکاری اور غیر سرکاری اداروں کے مبصرین نے بھی شرکت کی۔شرکاء کی کل تعداد کا 39 فیصد اور ماہرین کی تعداد کا تیس فیصد حصہ خواتین پر مشتمل تھا۔

شرکاء کے مابین سہ فریقی مکالمے کی خیر سگالی پر مبنی فضا نے ایک جامع اور عملی ہدایات کے مجموعے کے لیے اتفاق رائے کی راہ ہموار کی۔رہنما ہدایات کا یہ مجموعہ عالمی ادارہ محنت،اس کے ارکان اوراسکے شراکتداروں کی معاونت کرے گا تاکہ سڑک پر تحفظ کیساتھ ساتھ ان خواتین و مرد حضرات کی بہبود کو یقینی بنایا جا سکے جو مختلف خطوں اور ملکوں میں مسافروں کو سفر کی سہولت اور نقل و حمل کی خدمات فراہم کرتے ہیں ۔

عالمی ادارہ محنت کی مجلس عاملہ کے 338ویں اجلاس (مارچ 20 20) میں مذکورہ رہنما ہدایات کے متن کی طباعت اور نشرواشاعت کی منظوری دی گئی۔

ایلیٹ وین لیور
<u>ڈائریکٹر</u>
شعبہ جاتی پالیسیوں کا محکمہ
(سیکٹر)

شعبہ جاتی رہنماہدایات

آئی ایل او کی شعبہ جاتی رہنماہدایات حوالہ جات کا مجموعہ ہیں جو ایسے اصولوں کا تعین کرتی ہیں جنہیں پالیسیوں، حکمتِ عملی، منصوبوں، قانون سازی، انتظامی اقدامات اور سماجی مکالمے کے طریقوں کی تشکیل اور نفاذ میں اور بالخصوص معاشی شعبے یا شعبوں کے مجموعے میں شامل کیا جاسکتا ہے۔ ان رہنماہدایات کی منظوری حکومتوں، آجروں اور کارکنان پر مشتمل ماہرین کے اجلاس میں دی جاتی ہے۔ مختلف قومی معاملات، ثقافتوں، اور سماجی، اقتصادی، ماحولیاتی اور سیاسی حالات کو مد نظر رکھتے ہوئے، ان ہدایات کو بتدریج نافذ کیا جاسکتا ہے۔

مذکورہ ہدایات کے اصول عالمی ادارہِ محنت کے بین الاقوامی معیارات محنت (معاہدوں اور سفارشات) اور دیگر ذرائع سے اخذ کیے گئے ہیں جن میں اعلامیے، ضابطہِ اخلاق اور عالمی کانفرنس برائے محنت یا مجلسِ عاملہ کی طرف سے منظور شدہ اور توثیق شدہ پالیسی کی سطح کی رہنمائی شامل ہے۔ یہ ہدایات دیگر بین الاقوامی معاہدوں اور متعلقہ شعبے کی پالیسی سے بھی ہم آہنگ ہیں اور اسکے ساتھ ساتھ متعلقہ رجحانات اور علاقائی اور قومی قانون اور مروجہ روایات میں ہونیوالی تبدیلیوں کی عکاسی بھی کرتی ہیں۔

یہ شعبہ جاتی رہنماہدایات ایسے مسائل پر توجہ مرکوز کرتی ہیں جو کہ حکومتوں، آجروں اور محنت کشوں کی ترجیحات ہیں اور جنکا مخصوص اقتصادی شعبوں اور صنعتوں کو سامنا ہے۔ اگرچہ بین الاقوامی معیاراتِ محنت عام طور پر محنت کے قوانین اور روایات کے زیادہ عمومی اصولوں پر توجہ مرکوز کرتے ہیں، تاہم شعبہ جاتی ہدایات ان اصولوں اور عملی اقدامات کی نشاندہی کرتی ہیں جنہیں مخصوص کام کی جگہوں یا سیاق و سباق میں باوقار روزگار کو فروغ دینے کے لیے لاگو کیا جا سکتا ہے۔ کسی صنعت کے اندر مفید روایات اور جدت کے حصول کو یقینی بنانے کیلئے، یہ ہدایات متعلقہ شعبوں میں کام کرنیوالوں کی مہارت سے بھی فائدہ اٹھاتی ہیں۔

یہ شعبہ جاتی ہدایات قانونی طور پر لازم نہیں ہیں۔ نہ ہی ان کیلئے توثیق یا عالمی ادارہِ محنت کے بین الاقوامی معیاراتِ محنت کے تحت نگرانی کے نظام کی ضرورت ہے۔ لہذا یہ ہدایات اپنے دائرہ کار میں رضاکارانہ درجہ رکھتی ہیں اور بین الاقوامی معیاراتِ محنت، اور دیگر بین الاقوامی معاہدوں اور پالیسی میں طے کئے گئے اصولوں پر محیط ہیں۔ تاہم، اس کے ساتھ ساتھ یہ ذہن میں رہے کہ ان ہدایات کو مختلف ملکوں اور قومی حالات کی نسبت سے اپنایا جاسکتا ہے۔

عالمی ادارہِ محنت کے معیارات اور دیگر حوالہ جات اور رہنما اصول- جنہیں آئی ایل سی اور / یا جی بی کی طرف سے توثیق و منظوری حاصل ہے- وہ بنیاد فراہم کرتے ہیں جن پر شعبہ جاتی ہدایات کی عمارت تعمیر ہوتی اور مزید وسیع ہوتی ہے۔ اس لئے یہ واضح ہے کہ یہ شعبہ جاتی ہدایات عالمی ادارہِ محنت کے معیارات کے متعین کردہ تمام اصولوں، حقوق اور ذمہ داریوں پر مبنی ہیں اور ان ہدایات سے ایسی کوئی چیز متصور نہیں ہوتی جو ان معیارات کو کسی بھی سطح پر کم کرسکے۔

مخففات

AIDS	اکتسابی مدافعت کی کمی کا سنڈروم
CMV	کمرشل موٹر وہیکل
CFA	کمیٹی برائے آزادی تنظیم
GPS	گلوبل پوزیشنگ سسٹم
HIV	انسانی مدافعت کی کمی کا وائرس
ILO	عالمی ادارہِ محنت
OSH	پیشہ ورانہ صحت وسلامتی
SDGs	پائیدار ترقی کے اہداف
SMS	تحفظ کے انتظامات کے نظام
WHO	عالمی ادارہ صحت

حصہ اول: تعارف

1. ہر سال، دنیا کی سڑکوں پر تقریباً 13 لاکھ افراد ہلاک اورپانچ کروڑلوگ زخمی ہوجاتے ہیں[1]۔ سڑکوں پر ہونیوالے کل حادثات میں سے لگ بھگ 10 سے 22 فیصد میں تجارتی گاڑیاں ملوث ہوتی ہیں۔ سڑکوں پر ہونیوالے حادثات پانچ سے 29 سال کی عمر کے نوجوانوں کی موت کی بڑی وجہ ہیں جبکہ ٹریفک کے حادثات سے آنیوالی چوٹیں عالمی سطح پر موت کا آٹھواں بڑا سبب ہیں۔ انسانی تکالیف وصدمے کے علاوہ، سڑک پر ہونیوالے ان حادثات میں اموات اور زخموں سے شدید سماجی، معاشی اور مالی نقصانات بھی ہوتے ہیں۔

2. نقل و حمل بذریعہ سڑک کا شعبہ سماجی اور اقتصادی ترقی کے لیے بنیادی طور پر ضروری ہے ۔ یہ شعبہ مختلف خطوں اور موک میں مسافروں کے سفر اور مال برداری کی نقل و حمل کو یقینی بناتا ہے۔ مذکورہ شعبہ اقتصادی ترقی اور روزگار کے مواقع پیدا کرنے میں نہایت اہم کردار ادا کرتا ہے۔ سڑکوں کے بنیادی ڈھانچے کی سرمایہ کاری اور نقل وحرکت کے انتظامات معیشت کے دیگر شعبوں پر بھی گہرے اثرات مرتب کرتے ہیں۔

3. اقوام متحدہ کے اقتصادی کمیشن برائے یورپ میں واقع، اقوام متحدہ کی اندرونِ ملک ٹرانسپورٹ کمیٹی اس وقت 59 سے زیادہ بین الاقوامی ٹرانسپورٹ کے معاہدوں پر کام کررہی ہے۔ یہ کمیٹی اقوام متحدہ کے تمام اندرون ملک ٹرانسپورٹ کے معاہدوں (کنونشنز) کا مرکز ہے۔ کمیٹی کی قانونی طور پر قابلِ اطلاق دستاویزات اندرون ملک نقل و حمل کو منضبط بنانے کیلئے ایک عالمی ریگولیٹری فریم ورک فراہم کرتی ہیں جو وسیع البنیاد اور قابل رسائی ہے اورپائیدار ترقیاتی اہداف (SDGs) کے مقاصد کے نفاذ کی حمایت کرتا ہے، ان اہداف میں سڑک پر تحفظ کے اہداف بھی شامل ہیں ۔

4. اقوام متحدہ کا اقتصادی کمیشن برائے یورپ، اقوام متحدہ کے خصوصی ایلچی برائے سڑک پر تحفظ (روڈ سیفٹی) کی سرگرمیوں کے لیے سیکرٹریٹ کی سطح کی خدمات بھی فراہم کرتا ہے، جن کا کام سڑکوں پر قابلِ اطلاق بین الاقوامی معیارات کے مطابق، قومی نظم و نسق اور روڈ سیفٹی کے ضوابط کی ہم آہنگی میں سہولت فراہم کرنا ہے۔ ٹرانسپورٹ کے شعبے کے علاوہ، اس ادارے میں اقوام متحدہ کے روڈ سیفٹی فنڈ کا سیکریٹریٹ بھی واقع ہے۔

5. عالمی ادارہ صحت (ڈبلیو ایچ او) نے اقوام متحدہ کے سڑک پر تحفظ کے عشرۂ اقدامات (2011–2020) کی سرگرمیوں کے لیے سیکریٹریٹ کی خدمات فراہم کی ہیں۔ سڑک پر تحفظ یا روڈ سیفٹی 2011–2020 کے عشرہ اقدامات کے عالمی منصوبے کے ستون نمبر 4 "*محفوظ تر سڑک استعمال کرنے والے*" کے مطابق، ٹرانسپورٹ کے شعبے میں باوقار روزگار اور سڑک پر تحفظ کے فروغ پر مبنی موجودہ رہنما خطوط ایک ایسے فریم ورک کی نمائندگی کرتے ہیں جو کمرشل گاڑیوں (CMV) کے ڈرائیوروں کے لیے سڑک پر تحفظ اور باوقار روزگار کو فروغ دے سکتا ہے ۔ یہ ہدایات یا رہنما خطوط، ستون 4 کی سرگرمی 6 کے تحت، ایک بنیاد فراہم کرسکتے ہیں، تاکہ حادثات کو کم کرنے کے لیے تجارتی مال بردار اور نقل و حمل کی گاڑیوں، مسافروں کی سڑکوں پر نقل و حمل کی خدمات اور دیگر سرکاری اور نجی گاڑیوں کے محفوظ سفر کے لیے معیارات اور قواعد وضوابط کی تشکیل اور عمل درآمد کو ممکن بنایا جاسکے تاکہ سڑک پر ٹریفک کے حادثات میں زخمیوں اور ہلاکتوں میں کمی لائی جاسکے۔

1 [1] WHO: *Road traffic injuries: Key facts*, 7 December 2018.
[2] OECD: *Moving Freight with Better Trucks: Improving Safety, Productivity and Sustainability*, 2011, pp. 169–203.
[3] WHO: Road traffic injuries, op. cit.
[4] The Committee's membership is open to any United Nations Member State.

6.سال 1938 سے، عالمی ادارہِ محنت کی متعدد کمیٹیوں اور اجلاسوں نے ٹرانسپورٹ ڈرائیوروں کے روزگار کے حالات اور سڑک پر تحفظ سے متعلق امور پر تبادلہ خیال کیا ہے۔ ان کے غوروحوض اور کام نے آٹھ بین الاقوامی دستاویزات (معاہدوں اور سفارشات) اور سڑک کے ٹرانسپورٹ کے شعبے پر نافذ ہونیوالی 35 سے زیادہ قراردادوں، نتائج، یادداشتوں اور دیگر قوانین کی تشکیل میں حصہ لیا ہے جو سہ فریقی بنیادوں پر منظور کیے گئے ہیں اور جو دیگر دستاویزات کے ہمراہ، ، موجودہ رہنما خطوط کی وضاحت کے لیے بنیاد فراہم کرتے ہیں۔

میٹنگ کی حوالہ جاتی شرائط (ٹی او آرز)

7.سال 2015 میں، **گاڑیوں کے سڑک پر تحفظ (روڈ ٹرانسپورٹ سیفٹی) کے شعبے میں تحفظ اور صحت سے متعلق عالمی ادارہِ محنت کے سہ فریقی شعبہ جاتی اجلاس** نے، سڑک پر تحفظ کے بہترین طور طریقوں سے متعلق اپنی قرارداد کے پیراگراف (c) میں، **مجلس عاملہ** کو **بین الاقوامی لیبر آفس** سے درخواست کرنے کے لیے دعوت دی، کہ "جب مناسب ہو، ماہرین کا سہ فریقی اجلاس بلایا جائے تا کہ سڑک پر تحفظ کے بہترین طریقوں سے متعلق ضابطہ اخلاق یا رہنما اصولوں کی وضاحت ہوسکے اور منظوری دی جاسکے جس کا مقصد کمیونٹی اور روڈ ٹرانسپورٹ ورکرز کو صحت وتحفظ کے تمام خطرات سے بچانا، حادثات کی روک تھام اور محفوظ اور منصفانہ اجرت کا فروغ ہو"۔

8. اپنے 329 ویں اجلاس میں، عالمی ادارہِ محنت کی مجلس عاملہ نے شعبہ جاتی مجلسِ مشیران (سیکٹرل ایڈوائزری باڈیز) کی سفارش کی منظوری دی کہ وہ 2018-19 کے دوران ،سڑک پر تحفظ کے بہترین طریقوں سے متعلق ضابطہ اخلاق یا رہنما اصولوں کو اپنانے کے لیے، ماہرین کا اجلاس بلائے۔ اپنے 335 ویں اجلاس میں، مجلس عاملہ نے ماہرین کے اجلاس کے مجوزہ عنوان، مقصد اور اجلاس کی ساخت کی منظوری دی۔

اصطلاحات:

9. "کمرشل موٹر وہیکل" یا "CMV" سے مراد کوئی بھی خود کار سڑک پر چلنے والی گاڑی ہے، چاہے وہ سرکاری ہو یا نجی ملکیت میں، جو عام طور پر نجی طور پر یا کرایہ پر مسافروں اور/یا مال برداری کی تجارتی گاڑیوں میں سے ہو یا مخصوص منافع کیلئے ہو، اور جو گاڑی مالک کے زیر تصرف ہو یا کسی روڈ ٹرانسپورٹ کمپنی کی خدمات کیلئے مخصوص ہو۔ اس تعریف کی رو سے، دو اور تین پہیوں والی گاڑیاں اس زمرے میں شامل نہیں ہیں۔

10. "CMV ڈرائیور" سے مراد وہ شخص ہے ،چاہے وہ اجرت کمانے والا ہو یا نہ ہو، جو کمرشل گاڑی چلاتا ہے، بھلے وہ مختصر مدت کے لیے ہی ہو، یا وہ شخص جسے ضرورت پڑنے پر گاڑی چلانے کیلئے گاڑی میں سوار کیا جائے ۔

11. رہنما ہدایات کی رو سے، آجر سے مراد وہ شخص ہے جو:

الف: ایک سرکاری ادارہ یا کاروبار جس کا اپنا نجی روڈ ٹرانسپورٹ گاڑیوں کا مجموعہ ہے اور جو اجرت کمانے والے CMV ڈرائیوروں کو ملازمت دیتا ہے ("نجی ٹرانسپورٹ")؛

ب: کاروباری ٹرانسپورٹ کی نقل وحمل کا ایک ادارہ جو اجرت کمانے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیوروں کو ملازمت دیتا ہے اور جس کی بنیادی سرگرمی یا آمدنی کا ذریعہ مسافروں یا مال بردار ("کرائے پر یا ٹرانسپورٹ کی خدمات کے طور پر") گاڑیوں کی نقل و حمل ہے۔

12. "روڈ ٹرانسپورٹ چین پارٹیز" یا سڑک پر چلنے والی ٹرانسپورٹ کی زنجیر کے ارکان سے مراد کوئی بھی مال بردار، کارگو ٹرانسپورٹ یونٹ چلانے والا، مال کا وصول کنندہ، مال بھجوانے والا، مال برداری کا منتظم، مال آگے بھجوانے والا، مال کو پیک کرنے والا اور بھیجنے والا (شپیر) ہے، جیسا کہ IMO/ILO/UNECE کوڈ آف پریکٹس برائے کارگو ٹرانسپورٹ یونٹس کی پیکنگ (سی ٹی یو کوڈ) 6 میں بیان کیا گیا ہے، اور کوئی دوسرا فریق جو سی ایم وی ڈرائیور کو ہدایات دے سکتا ہے۔ اس اصطلاح میں ٹرانسپورٹ کے خریدنے والے بھی شامل ہیں، کیونکہ وہ بھی مال بھجوانے والے، وصول کنندہ یا واسطے کا کام انجام دینے والے اہم رابطہ کار ہو سکتے ہیں۔

13. طویل مسافت کی مسافر بردار ٹرانسپورٹ سے مراد ٹرانسپورٹ کی ایسی تمام شکلیں ہیں جس میں ڈرائیونگ کا دورانیہ نو گھنٹے تک طویل ہو سکتا ہے یا کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے روزانہ کا زیادہ سے زیادہ مجاز ڈرائیونگ کا دورانیہ یا جس میں 450 کلومیٹر کی مسافت طے کی جائے یا جو بین الاقوامی معیارات محنت کے حساب سے ملکی قوانین اور ضوابط کے مطابق ہو۔

14. "روڈ فریٹ ٹرانسپورٹ سروس" سے مراد کمرشل گاڑیوں کے ذریعے سامان کی تجارتی نقل و حمل ہے۔

15. "روڈ مسافر ٹرانسپورٹ سروس" سے مراد مخصوص راستوں پر مسافروں کی نقل و حمل ہے۔

16. "ٹرانسپورٹ کے خریدار" سے مراد کوئی بھی فرد یا کاروباری ادارہ ہے جو تجارتی طور پر مال برداری یا لمبی مسافت کی مسافر بردار ٹرانسپورٹ کی خدمات کا معاہدہ کرتا ہے جو اس کی نقل و حرکت یا کاروباری کارکردگی کیلئے بنیادی اہمیت رکھتا ہے۔

17. "کمائی نہ کرنے والے کمرشل گاڑیوں (CMV) کے ڈرائیور" سے مراد وہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز ہیں جنہوں نے سروس کا معاہدہ کر رکھا ہے جو کانٹریکٹر یا روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو ٹرانسپورٹ کی سہولیات مہیا کرتے ہیں جن میں خود آزادانہ طور پر کام کرنے والے کمرشل ڈرائیورز، آزادانہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز، اور کمرشل گاڑیوں کے مالکان اور چلانے والے اور غیر آزادانہ کانٹریکٹر ڈرائیور حضرات اور غیر رسمی کمرشل گاڑیاں کے ڈرائیورز شامل ہیں۔

18. "سماجی شراکت دار" سے مراد آجران اور کارکنان اور ان کی تنظیموں کے نمائندے ہیں۔

دائرۂ کار اور مقاصد

19. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی یہ مشترکہ ذمہ داری ہے کہ وہ قابل بچاؤ حادثات اور خطرات سے عام عوام، مسافروں اور دیگر سڑک استعمال کرنے والوں کو محفوظ رکھیں جن میں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کے باوقار روزگار کے مسائل سے پیدا ہونے والے معاملات بھی شامل ہیں۔ جہاں تک کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو باوقار روزگار کی کمی کا مسئلہ اور سڑکوں پر تحفظ پر اثر انداز ہونے والے دیگر عوامل سڑک کے دیگر استعمال کرنے والوں کے لیے خطرات کا باعث بن سکتے ہیں -- یہ سطح بلاشبہ ایک عوامی پالیسی کا مسئلہ بن چکی ہے۔

20. ان رہنما ہدایات کا اطلاق کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیوروں پر ہوتا ہے جو سڑک پر مال برداری اور لمبی مسافت کے مسافروں کی نقل و حمل کی خدمات فراہم کرتے ہیں۔ ہدایات کے دائرہ کار میں غیر رسمی سرگرمیوں سمیت، ملازمت کے درجے یا معاوضے کی سطح کے لحاظ سے کوئی امتیازی فرق نہیں برتا گیا، - یہ ہدایات عام لوگوں کے تحفظ اور تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیوروں کے رہائش اور روزگار کے حالات کے درمیان فرق کو مٹاتی ہیں۔

21. رہنما ہدایات، سڑک پر تحفظ کے مسائل کے حوالے سے حالیہ بین الاقوامی اور علاقائی مباحثوں کے لیے بہترین طور طریقوں اور مربوط رد عمل کو اجاگر کرتی ہیں۔ ان ہدایات میں درج ذیل پائیدار ترقی کے اہداف کو تسلیم کیا گیا ہے اور انکی براہ راست حمائیت کی گئی ہے:

ہدف 3.6۔ سال 2030 تک، سڑک پر ٹریفک حادثات سے ہونے والی عالمی ہلاکتوں اور زخمیوں کی تعداد کو آدھا کر دیا جائے۔

ہدف 6.2۔ سال 2030 تک، سب کے لیے مناسب اور مساوی صفائی اور حفظان صحت تک رسائی کو یقینی بنایا جائے اور خواتین، لڑکیوں اور کمزور طبقات کی ضروریات پر خصوصی توجہ کیساتھ، کھلے میں رفع حاجت کی روائیت کو ختم کیا جائے۔

ہدف 8.8۔ مزدوروں کے حقوق کا تحفظ کیا جائے اور تمام محنت کشوں، خاص طور پر خواتین، تارکین وطن، اور خطرپزیر ملازمت والوں کے لیے، محفوظ اور باحفاظت روزگار کے ماحول کو فروغ دیا جائے۔

ہدف 9.1۔ سب کے لیے سستی اور مساوی رسائی پر توجہ مرکوز کرتے ہوئے ،اقتصادی ترقی اور انسانی بہبود کے فروغ کے لیے ،معیاری، قابل اعتماد، پائیدار اور لچکدار بنیادی ڈھانچہ تشکیل دیا جائے، جس میں علاقائی اور سرحد پار کا بنیادی ڈھانچہ بھی شامل ہے۔

ہدف 11.2۔ سال 2030 تک، سب کے لیے محفوظ، سستی، قابل رسائی اور پائیدار نقل و حمل کے نظام تک رسائی فراہم کی جائے اور خطرپزیر حالات میں موجود لوگوں، خواتین، بچوں، خصوصی افراد اور عمر رسیدہ افراد کی ضروریات پر خصوصی توجہ دیتے ہوئے، خاص طور پر عوامی نقل و حمل کو وسیع کرتے ہوئے سڑک پر تحفظ کو بہتر بنایا جائے۔

شعبہ جاتی تناظر

بڑھتی ہوئی طلب:

22. نقل و حمل بذریعہ سڑک کے شعبے میں ایک اہم تبدیلیاں دیکھنے میں آئی ہیں ۔گزشتہ دو عشروں میں بڑھتی ہوئی طلب اور ملازمت کے مواقع دیکھے گئے ہیں۔ بعض صورتوں میں، عالمگیریت، بین الاقوامی تجارتی آزادی میں اضافہ اور ای کامرس کے پھیلاؤ جیسے عوامل زیادہ موثر مال برداری اور مسافروں کی نقل و حرکت میں اضافے کا سبب بنے ہیں، تاہم، یہی عوامل دوسرے معاملات میں، بہت سے ٹرانسپورٹ کارکنان کے حالاتِ کار پر منفی اثر کا باعث بھی بنے ہیں۔

23. طلب کی ممکنہ تبدیلیوں میں درج ذیل وجوہات ہو سکتی ہیں گو کہ یہی ساری وجوہات نہیں ہیں: پالیسی کے باعث ماڈل میں تبدیلی (جیسا کہ ریلوے میں دیکھا گیا) یا پیداواری صنعت کے معمولات میں تعطل (جیسا کی سہ جہتی متحرک اشاعت اور کاروبار کی واپس اپنے ملک میں منتقلی) جس کے اس شعبے کی افرادی قوت کی منصوبہ بندی اور تربیت پر اہم اثرات ہو سکتے ہیں۔

صنعت کی ساختی ترکیب، پھیلاو اور غیر رسمیت:

24. گذشتہ 20 سالوں میں ہونے والی تبدیلیوں کا صنعت کے ساختی ڈھانچے پر گہرا اثر پڑا ہے۔ صنعت کے پھیلاو نے مخصوص مشکلات کو جنم دیا ہے ۔مثال کے طور پر تقسیم کار اور صنعتی پھیلاو کی سطحوں، ، بشمول ذیلی کنٹریکٹنگ کے بڑھتی ہوئی روائیت نے، مسابقت کو تیز تر کر دیا ہے۔مال بردار ٹرانسپورٹ انڈسٹری کی اکثریت، کمرشل گاڑیوں کے بغیر آمدنی کے ڈرائیور حضرات اور چھوٹے اور درمیانے درجے کے کاروباری اداروں پر مشتمل ہے۔کچھ معاملات میں، کارکنوں کی غلط درجہ بندی بھی ایک مسئلہ بن کر سامنے آئی ہے۔

25. شعبے کے کارکنان، بشمول خود روزگار (سیلف ایمپلائیڈ) کارکن، خطرپذیر حیثیت سے کام کر رہے ہوتے ہیں، کیونکہ انہیں اکثر ملکیت، دیکھ بھال اور گاڑی چلانے کے دیگر اخراجات اپنے طور پر اٹھانے پڑتے ہیں کیونکہ وہ سماجی مکالمے میں حصہ لینے کے قابل نہیں ہوتے دیگر کارکنوں کو دستیاب سماجی تحفظ سمیت تحفظ سے فائدہ نہیں اٹھا پاتے ہیں۔ بہر حال، روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے میں احسن انداز میں طے شدہ اور منضبط شدہ ملازمت کی غیر معیاری اشکال کا ہمیشہ یہی مطلب نہیں ہوتا کہ حالاتِ کار خراب ہی ہونگے یا کارکنان غیر قانونی سرگرمیوں میں ملوث ہونگے، بشرطیکہ آجر اپنی قانونی اور روزگار کے معاہدے کی ذمہ داریوں سے بچنے کیلئے ان کا غلط استعمال نہ کریں۔ ایک چھوٹا روڈ ٹرانسپورٹ کا کاروبار چلانا، بشمول ایک خود روزگار کارکن یا مالک آپریٹر بننے کے، دراصل مواقع، مالی آزادی اور خود مختاری کی طرف اہم قدم ہو سکتا ہے۔ کاروبار اور حفاظتی ضوابط کا ایک مضبوط فریم ورک ان چھوٹے کاروباروں کی حوصلہ افزائی کر سکتا ہے اور یہ یقینی بنا سکتا ہے کہ وہ قومی قوانین اور ضوابط کی تعمیل کرتے رہیں۔

26. متعدد عوامل ایسے ہیں جو سب کیلئے یکساں مواقع کی دستیابی پر منفی طور پر اثرانداز ہو رہے ہیں ۔ کچھ خطوں میں، غیر قانونی اور غیر رسمی کارروائیوں کی وجہ سے قواعد کے مطابق چلنے والے ٹرانسپورٹ کے کاروبار پر اضافی دباؤ پڑتا ہے۔ اس شعبے کے غیر رسمی کارکن خاص طور پر خطرات سے دوچار ہو سکتے ہیں، کیونکہ ان کے پاس سماجی تحفظ کے طریقہ کار تک رسائی کی کمی ہو سکتی ہے اور وہ اکثر کم آمدنی، کم پیداواری صلاحیت، کم مہارت، کم ٹیکنالوجی اور کم سرمائے کے ساتھ کام کرتے ہیں۔ مال بردار اور مسافروں کی نقل و حمل کی خدمات دونوں کے لیے، غیر رسمی ٹرانسپورٹ سروس کی فراہمی زیادہ تر کم اور درمیانی آمدنی والے ممالک میں موجود ہے۔ غیر رسمی ملازمت کے مواقع پیشہ ورانہ حفاظت اور صحت (OSH) اور عوامی تحفظ کے خدشات کو بھی جنم دیتے ہیں۔

27. ٹرانسپورٹ کی صنعت دراصل متعدد زنجیرہائے رسد اور معاہدوں کی زنجیروں سے تشکیل پاتی اور متاثر ہوتی ہے جو اکثر مخصوص حصوں پر دباؤ کا باعث بنتی ہے جس کی بنا پر ٹرانسپورٹ ورکرز دورانِ روزگار اپنے بنیادی اصولوں اور حقوق کو استعمال کرنے سے قاصر رہ سکتے ہیں۔ سماجی مکالمہ ایسی راہ ہموار کر سکتا ہے کہ مارکیٹ میں مسابقت، ٹرانسپورٹ ورکرز کی پیشہ ورانہ صحت و سلامتی، اور سڑک پر تحفظ کے معاملات کو سلجھایا جا سکے ۔ تاہم، ٹرانسپورٹ کے شعبے میں کچھ ممالک میں حالیہ پیش رفت نے سماجی مکالمے، محنت کشوں کی سوداکاری کی قوت اور ٹرانسپورٹ کے شعبے میں کارکنوں کے بنیادی محنت کے حقوق کو کمزور کر دیا ہے۔ بین الاقوامی معیارات اور دستاویزات و قوانین قومی اور شعبہ جاتی سطح پر سماجی مکالمے کے آغاز پر مثبت طور پر اثرانداز ہو سکتے ہیں۔ سماجی مکالمہ محفوظ اور باوقار روڈ ٹرانسپورٹ کے معاملات سے وابستہ ضروریات اور اخراجات پر باہمی افہام و تفہیم کی طرف رہنمائی بھی کر سکتا ہے۔

سڑک کے تحفظ کو باوقار روزگار سے جوڑنا

28. باوقار روزگار اور سڑک پر تحفظ کو فروغ دینا حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی مشترکہ اور اجتماعی ذمہ داری ہے۔

29. زنجیر رسد کے اداروں کی طرف سے پڑنے والا دباؤ ٹرانسپورٹ ورکرز کے خطرناک اور غیر محفوظ ڈرائیونگ کے طریقوں کو اپنانے کی بلاواسطہ بنیادی وجہ ہو سکتا ہے۔ بعض اوقات، موجودہ قوانین اور عمل درآمد کے طریقہ کار بھی، ان روایات کے براہ راست ذمہ دار اصل عناصر پر ہاتھ ڈالے بغیر، ڈرائیوروں پر اپنی توجہ مرکوز کر لیتے ہیں۔

ڈیجیٹل بنانا

30. معاملات کو ڈیجیٹل یا آن لائن بنانے اور انتظامی جدت کاریوں سے بھی حادثات میں کمی لائی جا سکتی ہے اور حادثات کی وجوہات کے حوالے سے معلومات بہم پہنچائی جا سکتی ہے لیکن اخلاقی اور ذاتی رازداری کے خدشات کو مد نظر رکھنا بھی ضروری ہے۔

31. روڈ ٹرانسپورٹ کی نقل وحمل اور دستاویزات کو ڈیجیٹلائز کرنے سے مال برداری اور مسافروں کے بہاؤ کے انتظامات پر اثر پڑے گا۔ لاجسٹکس اور نقل و حمل میں بین الاقوامی معیار کی ترقی سے اندرونی نقل وحمل، زنجیر رسد میں ڈیجیٹل معلومات کے اعداد وشمار کی شفافیت اور ذاتی اور تجارتی معلومات کے تحفظ کے عین مطابق، الگ اور خفیہ کام کے خاتمے کو یقینی بنا سکتی ہے۔

خودکار بنانا

32. پائلٹ پروگراموں کے ذریعے خودکار ڈرائیونگ، ڈرائیور کی مدد کے سسٹم اور پلاٹوننگ (ایک سے زیادہ گاڑیوں کو باہم جوڑنا) جیسے ٹیسٹ متعارف کرائے گئے ہیں۔ فی الوقت زیر غور آٹومیشن کی مختلف اقسام کی روشنی میں، یہ تیکنیکی آلات صنعت کے اندر سڑک پر تحفظ کے منفی نتائج اور ڈرائیور کی کمی کے مسائل کو حل کرنے کا واحد حل پیش نہیں کرتے ہیں۔ تاہم، وہ پیشہ کی شکل اور ضروری مہارتوں کو بہر طور تبدیل کریں گے۔

33. گاڑیوں کی خودکارانہ سطح اور مطلوبہ مہارتوں کی اقسام کو مد نظر رکھتے ہوئے، موثر سماجی مکالمے اور قابلیت اور تربیتی پالیسیوں کو جدید بنانے سے منتقلی کو مؤثر طریقے سے یقینی بنایا جاسکتا ہے اور اس سے روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کی افرادی قوت کو مہارت کی تربیت دینے میں مدد مل سکتی ہے۔

آبادی کے خدوخال اور صنف

34. کچھ ملکوں میں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور تیزی سے عمر رسیدہ ہو رہے ہیں۔ نتیجے کو طور پر جلد ہی تجربہ کار ڈرائیورز میدان سے جا چکے ہونگے اور نئی اور کم تجربہ کار نسل آگے آئے گی، لہذا کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو تربیت دینے کی ضرورت پڑے گی۔

35. روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے میں اب بھی مردوں کی اکثریت اور غلبہ ہے۔ نتیجے کے طور پر، ٹرانسپورٹ کی منصوبہ بندی اور باوقار روزگار کے حصول میں خواتین کی آوازوں کو اکثر نظرانداز کیا جاتا ہے۔ خواتین کے لیے ایک خاص رکاوٹ فلاحی سہولیات، خاص طور پر صفائی ستھرائی تک رسائی کا فقدان ہے۔ اس شعبے میں خواتین اکثر ایسی ملازمت کرنے پر مجبور ہوتی ہیں جو کم یا کم اجرت والی ہوتی ہیں یا مردوں کے مقابلے میں کم یا کمتر حیثیت رکھتی ہیں، اور جن میں کیریئر کی ترقی کے مواقع بہت کم ہوتے ہیں۔

ماحول اور موسمیاتی تبدیلی

36. روائیتی اور نوخیز شعبوں میں ملازمتوں کو ماحول دوست بنانے سے اور ماحول دوست ملازمتوں کے فروغ سے ایک مسابقت پذیر، کم آلودگی والی اور ماحولیاتی طور پر پائیدار معیشت اور پائیدار پیداوار اور استعمال کے طور طریقوں کو فروغ ملے گا اور اس سے ماحولیاتی تبدیلیوں سے نمٹنے میں بھی مدد ملے گی۔

حصہ دوم: باوقار روزگار اور سڑک پر تحفظ کا فروغ

4: جائے کار پر بنیادی اصول اور حقوق اور متعلقہ بین الاقوامی معیاراتِ محنت

37. حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کی ذمہ داری ہے کہ عالمی ادارہِ محنت کا بنیادی اصولوں اور حقوق برائے روزگار سے متعلق اعلامیہ اور اس کی تابع دستاویزات (فالو اپ) (1998) اور متعلقہ توثیق شدہ آئی ایل او کے معاہدوں کی روشنی میں، روڈ ٹرانسپورٹ کے تمام کارکنان کو تحفظ فراہم کیا جائے اور ان دستاویزات کا اطلاق ہر معاہدے کی طے شدہ شرائط کے مطابق سب کارکنان پر ہونا چاہئے۔

38. حکومتوں کو چاہیے کہ وہ لازماً:

الف) تنظیم کی آزادی اور تنظیم کے حق کے تحفظ کے کنونشن، 1948 (نمبر 87) اور تنظیم اور اجتماعی سودے بازی کے حق کے کنونشن، 1949 (نمبر 98) کی روشنی میں، سڑک کی نقل و حمل کے شعبے میں سماجی شراکت داروں کے اہم کردار کو تسلیم کریں۔؛
ب) مساوی معاوضہ کا کنونشن، 1951 (نمبر 100)، مساوی معاوضے کی سفارش، 1951 (نمبر 90)، امتیازی سلوک (دورانِ ملازمت اور پیشہ) کا کنونشن، 1958 (نمبر 111)، اور امتیازی سلوک (دورانِ ملازمت اور پیشہ) کی سفارش، 1958 (نمبر 111) کے پیشِ نظر، کسی بھی قسم کے امتیازی سلوک کے بغیر خواتین اور مردوں کے لیے مواقع اور سلوک کی یکسانی اور مساوات کا احترام کریں خیال رکھیں اور اسکے فروغ کو یقینی بنائیں۔
ج) کم از کم عمر کا کنونشن، 1973 (نمبر 138)، کم از کم عمر کی سفارش، 1973 (نمبر 146)، بچوں کی مشقت کی بدترین اشکال کا کنونشن، 1999 (نمبر 182)، اور بچوں کی مشقت کی بدترین اشکال کی سفارش، 1999 (نمبر 190) کو مدنظر رکھتے ہوئے، ٹرانسپورٹ کے شعبے میں بچوں کی مشقت کی روک تھام اور خاتمے کیلئے اقدامات اٹھائیں۔
د) جبری مشقت کا کنونشن، 1930 (نمبر 29) اور اس کے پروٹوکول 2014، اور جبری مشقت کے خاتمے کا کنونشن، 1957 (نمبر 105)، کے مطابق، نقل و حمل کی خدمات میں لازمی مشقت کے استعمال کو روکنے اور اسے ختم کرنے، اور متاثرین کے تحفظ کو یقینی بنانے اور انہیں مسائل کے حل تک رسائی دینے کی پالیسیوں پر عمل کریں۔

39. آجروں، آجروں کی تنظیموں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو چاہیئے کہ، جہاں تک مناسب طور پر قابل عمل ہو:

الف) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیوروں کی نمائندہ آزاد اور خودمختار ٹریڈ یونینوں کی سرگرمیوں کی راہ میں حائل رکاوٹوں کو دور کریں اور مداخلت کرکے قومی قانون یا روزگار کے بنیادی اصولوں اور حقوق کے خلاف کام کرنے والی تنظیموں کو ختم کیا جائے؛
ب) کارکنوں کے نمائندوں کو اپنی معمول کی سرگرمیاں انجام دینے کے لیے ضروری سہولیات فراہم کی جائیں اور انہیں اجلاس منعقد کرنے اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی جائے روزگار تک رسائی اور معاہدہ کرنے اور صحت و تحفظ کے حصول کی آزادی مہیا کریں۔ ایسی سہولیات کی فراہمی سے متعلقہ ملازمت کے معمولات کو متاثر نہیں ہونا چاہیے۔ کارکنان کی نمائندگی کے کنونشن، 1971 (نمبر 135) کے ذریعے اس حوالے سے رہنمائی حاصل کی جا سکتی ہے۔
ج) اس بات کو یقینی بنائیں کہ کمرشل گاڑیوں کے اجازت نامے اور ملازمت کی کم از کم عمر کا احترام کیا جائے؛
د) بچوں کی مشقت، جبری مشقت اور امتیازی سلوک کی روک تھام اور خاتمے کے لیے فوری اور موثر اقدامات کریں؛
ہ) یقینی بنائیں کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو ڈرائیونگ کے وقت یا قانونی اوقاتِ کار کے خلاف یا مناسب معاوضے یا ادائیگی کے بغیر کام کرنے پر مجبور نہیں کیا جائے گا، جیسا کہ قومی قانون یا قابل اطلاق اجتماعی معاہدوں میں طے ہوا ہے۔

و) غیر امتیازی سلوک کو فروغ دینے اور اقلیتی گروہوں کے ساتھ مساوی سلوک کو فروغ دینے کے لیے پالیسیاں تشکیل دیں، اس بات کو یقینی بنایاجائے کہ ان پالیسیوں کو واضح طور انتظامیہ، سپروائزرز اور کارکنوں کے لیے قابل فہم اور قابلِ رسائی ہوناچاہیئے۔

ز) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے روزگار کے بنیادی اصولوں اور حقوق کے احترام کو یقینی بنانے کے لیے، کاروبار اور انسانی حقوق کے فریم ورک پر اقوام متحدہ کے رہنما اصولوں کے مطابق، مناسب نگرانی کا اہتمام کریں کو فروغ دیں اور ان پر عمل درآمد کو یقینی بنائیں؛

ح) اس امر کو یقینی بنائیں کہ اجرت کمانے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو مساوی قدر کے کام کے لیے مساوی اجرت یا تنخواہ دی جائے اور یہ کہ ان کی تنخواہ اس شعبے کے لیے متعینہ کم از کم اجرت کے مطابق ہو، جہاں اس کا اطلاق ہوتا ہو؛

ط) پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کی سفارش، 1981 (نمبر 164) کے مطابق، محنت کشوں کی پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کی ذمہ داریوں کے حوالے سے مناسب وموزوں اقدامات اٹھائیں۔

40. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور کارکن تنظیموں کو چاہیے کہ:

الف) ڈرائیورز کی تعلیم کو فروغ دیں، اسکے ساتھ ساتھ، انہیں ان کے حقوق اور ذمہ داریوں کی تعلیم دی جائے اور انہیں سڑک کی حفاظت، پیشہ ورانہ مہارت اور اخلاقیات کی تعلیم وتربیت سے آراستہ کیا جائے؛

ب) تنظیم کی آزادی کو یقینی بنایا جائے اور ڈرائیورز کے اجتماعی سودے بازی کے حق کی موثر پہچان کی راہ میں حائل عملی مشکلات کا سدباب کیا جائے، خاص طور پر وہ ڈرائیورز جو ملازمت کی غیر معیاری شکلوں میں کام کر رہے ہیں یا جنہیں ثالثی کی دفعات اور دیگر استثنا/چھوٹ کی وجہ سے عدالتوں تک رسائی حاصل کرنے سے محروم کیا گیا ہے؛

ج) بچوں کی مشقت، جبری مشقت اور امتیازی سلوک کے خلاف سماجی آگاہی وبیداری پیدا کریں؛

د) سڑکوں پر نقل و حمل کے کام میں امتیازی سلوک پر نظر رکھنے کیلئے حکومتوں اور آجروں کی تنظیموں کے ساتھ روابط بڑھائیں، مثال کے طور پر، شکایات کے طریقہ کار وضع کئے جائیں، اجتماعی سودے بازی کے معاہدوں میں مساوات کے حوالے سے خدشات کو دور کیا جائے، اور صنفی کمیٹیاں تشکیل دی جائیں اور مساوی اجرت کو فروغ دیا جائے۔

ہ) سفارش نمبر 164 کے مطابق، ڈرائیورز کی پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کی ذمہ داریوں کے حوالے سے مناسب وموزوں اقدامات اٹھائیں۔

زبردستی اور جبری مشقت

41. آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو یقینی بنانا چاہیے کہ:

الف) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو درج ذیل طریقوں سے کام کرنے پر مجبور نہیں کیا جائے گا:
1) قومی قانون اور اجتماعی معاہدوں کے تحت ڈرائیونگ کے متعین وقت اور/یا قانونی اوقات کار کے خلاف ؛
2) قومی قانون کے تحت اور اجتماعی معاہدوں میں متعین کردہ مناسب معاوضے یا ادائیگی کے بغیر۔
3) قومی قوانین اور ضوابط کی خلاف ورزی کرتے ہوئے، خاص طور پر ان قوانین کی خلاف ورزی کر کے جو رفتار کی حد اور کمرشل گاڑیوں کے سائز، وزن اور بوجھ پر لاگو ہوتے ہیں (جیسے زیادہ وزن کی نقل وحمل)؛

ب) کم آمدنی والے ممالک کے ڈرائیورز سمیت، عارضی طور پر دوسرے ممالک میں کام کرنیوالے ڈرائیورز کو استحصال کا نشانہ نہیں بنایا جائے گا کیونکہ یہ روائیت نہ صرف انکے اپنے لیے نقصان دہ ہے بلکہ غیر منصفانہ مسابقت اور غیر قانونی بین الاقوامی کارروائیوں کا باعث بھی بن سکتی ہے۔

42. سڑک کے تحفظ پر اثرانداز ہونے والے استحصالی حالات وہاں بھی موجود ہو سکتے ہیں جہاں بظاہر مناسب سماجی اصول اور قوانین کی تعمیل ہو رہی ہے۔ حکومتوں کو قوانین کے نفاذ اور معائنہ کے معیار پر توجہ دینی چاہیے۔ قوانین اور ضروریات کی تشریح کے حوالے سے بڑھتا ہوا تعاون اور باہمی ہم آہنگی کی ضرورت ہے اور ،یہ خاص طور پر ان علاقوں میں نہائیت اہم ہے جہاں عمل در آمد کی صورتحال زیادہ بہتر نہیں ہے ۔

جبری مشقت اور بچوں کی مشقت

43. کچھ ممالک میں ساتھیوں، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور مستریوں کی بھرتی کے طریقوں میں،بچوں اور نوعمرافراد کی اسمگلنگ کیساتھ ساتھ جنسی استحصال جیسے جرائم بھی واقع ہوسکتے ہیں۔ جن خطوں میں بھرتی کے نام پر ایسے غیر قانونی طریقوں کی اطلاع ملی ہے وہاں آگاہی اور عمل در آمد کی مہم چلائی جانی چاہئے اور جنسی استحصال کا شکار ہونے والوں کے لیے غیر جانبدارانہ، انسانی اور عادلانہ رویہ اپناتے ہوئے ایسے ناجائز مطالبات کا قلع قمع کیا جائے ۔ حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو ،شکایت اور ازالے کے ایسے نظام کے ذریعے جو متاثرین کو مجرم نہ ٹھہرائے،اسمگلنگ اور/یا جنسی استحصال کے معاملات کی تحقیقات کے لیے مناسب رپورٹنگ اور اطلاع کا طریقہ کار تشکیل دینا چاہیے۔

سڑک کی نقل و حمل کی کارروائیوں کے دیگر پہلو:

44. طویل مسافت کے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور لمبے عرصے تک گھروں سے دور رہتے ہیں۔ تربیت اور آگاہی کی کوششوں کا مقصد ایسے خطرناک جنسی رویے کا خاتمہ ہے جو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور ان کے جنسی ساتھیوں یا متاثرین دونوں کیلئے نقصان دہ ہوتا ہے اور اس بات کو بھی یقینی بنانا چاہیے کہ نابالغ بچے یا جنسی استحصال کے متاثرین کسی جنسی رویہ کا شکار نہ بنیں۔

45. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور عام طور پر قومی شاہراہوں اور بین الاقوامی تجارتی راہداریوں پر تیز نظر رکھے ہوئے ہوتے ہیں۔ اس موقع کو ڈرائیوروں کے لیے آگاہی کی تربیت اور اطلاعات (رپورٹنگ) کے طریقہ کار کے طور پر استعمال کرنا چاہئے تاکہ وہ مشتبہ بوجھ یا مشکوک رویے، تارکین وطن کی اسمگلنگ کی اطلاع دے سکیں اور مشتبہ دہشت گردانہ حملوں، انسانی اسمگلنگ اور جنسی استحصال کی اطلاع دینے کیساتھ ساتھ ان سے نمٹنے کے قابل ہو سکیں۔ تاہم آگاہی پیدا کرنے یا رپورٹنگ کے طریقہ کار کو سمگل کئے جانے والے ان تارکین وطن کے بنیادی حقوق سے ہم آہنگ ہونے کی ضرورت ہے یا جو لوگ انسانی اسمگلنگ کا شکار ہو رہے ہیں انکے حقوق کا خیال رکھا جائے ۔ اس عمل میں، رازداری کو یقینی بنایا جائے اور مجرمانہ کارروائیوں کی اطلاع دینے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو کسی قسم کی انتقامی کارروائی کا سامنا نہیں کرنا چاہیے۔

5. ملازمت یا روزگار

الف۔ افرادی قوت کی خصوصیات سے متعلق اعداد و شمار اور معلومات

46. حکومتوں کو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے حوالے سے اعداد و شمار کو بہتر طور پر جمع کرنے، الگ کرنے اور نشر کرنے کے لیے اقدامات کی نشاندہی کرنا چاہئے اور ان پر عمل درآمد کرنا چاہیے، جس میں ، جہاں مناسب ہو، درج ذیل کو شامل کیا جا سکتا ہے:

الف) روزگار، کارکنان کی تبدیلی کی شرح، اوقاتِ کار اور معاشی سرگرمیوں اور پیشے کے ذریعے آمدنی کے اعدادوشمار، جس سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے روزگار کے حصے کی نشاندہی ہو اور اسکے ساتھ ساتھ ان کے اوقاتِ کار اور آمدنی کا باقی کارکنان کے ساتھ موازنہ ہو سکے۔ اسکا مطلب ہے کہ بین الاقوامی معیار کی درجہ بندیوں کے استعمال

کے ذریعے ممکنہ حد تک قومی شماریاتی، افرادی قوت اور پیشہ ورانہ اعدادوشمار کے مجموعے اور سروے میں ڈرائیور کے پیشے کو اس کی اپنی تقسیم (گروپ، ذیلی گروپ اور وحدانی گروپ کے لحاظ سے) فراہم کی جائے؛

ب) ملازمت میں حیثیت کے لحاظ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی تعداد اور حصہ کو الگ سے شناخت کر کے جو ملازمین، منحصر ٹھیکیدار اور خود مختار کارکن میں تقسیم ہوتے ہیں؛

ج) صنف کے لحاظ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار اور معلومات، جس میں کمرشل گاڑیوں کی خواتین ڈرائیورز کی تعداد اور انکی کارکردگی اور حصہ اور پیشہ ورانہ صحت و سلامتی کے حوالے سے ان کے خاص خدشات کی الگ سے نشاندہی کی جائے، تاکہ متعلقہ چیلنجوں سے نمٹنے کیساتھ ساتھ، خواتین کو اس پیشے کی طرف متوجہ کرنے اور انہیں ملازمت کے تسلسل کے مواقع کے بارے میں آگاہی دی جا سکے ۔

د) عمر کے لحاظ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار اکٹھے کئے جائیں تاکہ ڈرائیورز کی عمر کا گوشوارہ اور انکی درجہ بندی اور تقسیم اور ان ڈرائیورز کی اوسط اور درمیانی عمر کے بارے میں معلومات حاصل ہو سکیں۔ یہ معلومات کارکنوں کو راغب کرنے اور ملازمت پر برقرار رکھنے کا کام آ سکتی ہیں۔ اسکے ساتھ ساتھ، ریٹائرمنٹ اور افرادی قوت کی منصوبہ بندی کے لیے پالیسیاں بنانے کے عمل میں بھی معلومات کار آمد ثابت ہو سکتی ہیں ۔

ہ) قومیت اور ملکی جائے پیدائش کے لحاظ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار حاصل کیئے جائیں، جس میں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی نسلی یا قومی شناخت کے بارے میں معلومات حاصل ہو سکیں، تاکہ متعلقہ مشکلات کی نشاندہی کیساتھ ساتھ، کم نمائندگی والے گروہوں کو اس پیشے کی طرف متوجہ کرنے اور انہیں ملازمت پر برقرار رکھنے کے مواقع کی شناخت ہو سکے۔

و) تعلیمی سطح کے لحاظ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار، جس میں مہارتوں اور تربیت کی ممکنہ ضروریات کی نشاندہی ہو سکے؛

ز) طلب کے لحاظ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار، جس سے ڈرائیور کی قلت کی سطح کا ادراک ہو سکے؛

ح) ملازمت کے معاہدے کے حوالے سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار لئے جائیں، جس سے پتہ لگایا جاسکے کہ کمرشل گاڑیوں کے کتنے ڈرائیورز کے پاس ملازمت کا معاہدہ موجود ہے۔

ی) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اعدادوشمار بلحاظ سماجی تحفظ کی سہولت، جس سے معلوم ہو سکے کہ کمرشل گاڑیوں کے کتنے ڈرائیورز کو سماجی تحفظ کی سہولت حاصل ہے۔

ک) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی کتنے فیصد تعداد نے اپنی ملازمت کیلئے اجتماعی معاہدے حاصل کر رکھے ہیں؛

ل) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے اوقاتِ کار، مخصوص وقفے، رات کی شفٹوں، سماجی اوقات، آرام کے ادوار، ڈرائیونگ کے دورانیے اور اوور ٹائم کے معمولات کے اعدادوشمار؛

م) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی پیشہ ورانہ چوٹوں اور حادثات کے اعدادوشمار؛

ن) کمرشل گاڑیوں کے اجرت کمانے والے ڈرائیورز اور بلا اجرت ڈرائیورز کی طرف سے فراہم کردہ ٹرانسپورٹ کی خدمات کے مارکیٹ شیئر کے اعدادوشمار، جس میں انکے غیر رسمی ہونے یا نہ ہونے کا اندازہ شامل ہو۔

47. محنت کشوں کے شمار کنندگان کی بین الاقوامی کانفرنس کی طرف سے منظور کردہ روزگار کے تعلقات کے اعدادوشمار سے متعلق قرارداد (2018) ملازمت کے تعلقات اور ملازمت کی حیثیت کے اعدادوشمار کے موجودہ معیارات پر نظر ثانی کرنے اور انہیں توسیع دینے کی ضرورت کو تسلیم کرتی ہے۔ یہ قرارداد "محتاج (انحصار کرنیوالے) کارکنان" اور "آزاد کارکنوں" کی تعریف بھی متعین کرتی ہے۔ مزید برآں، یہ قرارداد کارکنان اور ان معاشی اکائیوں کے درمیان جن کے لیے کام انجام دیا جاتا ہے تعلقات کے مختلف پہلوؤں کی بہتر شماریاتی پیمائش کو آسان بنانے کے لیے معیاری تعریفیں فراہم کرتی ہے۔

48. حکومتیں، جہاں مناسب ہو، ان کے سماجی تحفظ کی انتظامیہ، ٹرانسپورٹ اور اجازت نامے دینے والے حکام اور شماریاتی گروہوں اور دیگر اداروں کے ذریعے جمع کردہ شعبہ جاتی سطح کے اعدادوشمار میں کسی بھی تضاد کی نشاندہی اور ان کا ازالہ کر سکتی ہیں۔

49. متعدد ممالک سڑکوں کی نقل و حمل کی سرگرمیوں کے لیے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کی قلت کیساتھ ساتھ ملازمت کی زیادہ تبدیلیوں کی شرح کا سامنا کر رہے ہیں۔ خواتین کی شمولیت کی کمی کا مطلب یہ ہے کہ صنعت مکمل طور پر نمائندگی کرنے والی افرادی قوت سے پورا فائدہ اٹھانے میں ناکام ہو رہی ہے۔ قلت اور ملازمت کی زیادہ تبدیلی کا اثر بلاشبہ پیداور، کارکردگی اور ڈرائیور کی پیشہ ورانہ کارکردگی پر پڑتا ہے اور یہ روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے لیے مشکلات کا باعث بنتے ہیں۔ حکومتوں، آجروں اور سڑکوں کی نقل و حمل کے سلسلے کے ارکان کو ملازمت کے حصول پر آسانے، مستقبل میں بھرتی اور ملازمتوں کے تسلسل کے معیار کو آسان بنانے کے لیے موزوں اقدامات کو فروغ دینا چاہیے، جن میں درج ذیل اقدامات شامل ہو سکتے ہیں:

الف) قومی یا شعبہ جاتی روڈ ٹرانسپورٹ کی کاروائیوں کی حکمت عملی طے کی جائے جو روزگار کی پالیسی کا کنونشن، 1964 (نمبر 122) میں بیان کردہ اصولوں کے سے بھی مطابقت رکھتی ہو؛

ب) صنعت کی حکمت عملی اور آگاہی یا مواصلاتی مہم کے ذریعے صنعت کی شبیہہ کو بہتر بنانے کے لیے اقدامات جن میں درج ذیل شامل ہیں:

1) اس شعبے میں خواتین کی شمولیت کو فروغ دینا اور نقل و حمل بزریعہ سڑک کے کام پر مردوں کے غلبے کی نفی کرنا؛

2) اس شعبے میں ملازمت کے مواقع کو اجاگر کرکے نوجوانوں کو اس طرف راغب کرنا، ساتھ ساتھ اسے ڈیجیٹل بنانے اور خود کار بنانے کے نئے مواقع کو اجاگر کرنا؛

ج) عمومی کیریئر کی رہنمائی اور پیشہ ورانہ رہنمائی کے نظام کے ایک جزو کے طور پر، ممکنہ ڈرائیوروں کو غیر جانبدار معلومات فراہم کرنا، بشمول:

1) تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے روزگار کے مواقع؛ داخلے کی ضروریات؛ تربیتی سرگرمیوں اور تربیتی ملازمت کے ذریعے ڈرائیور بننے کے ممکنہ طریقوں سے آگاہی؛ صحت سے متعلق خدمات؛ اور سماجی تحفظ کے منصوبے اور پروگرام کی تشہیر؛

2) بلااجرت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے: معاشی استحکام اور گاڑی چلانے کے اخراجات، نرخ اور دیگر مالی معلومات کا اہتمام کرنا؛

د) اس بات کو یقینی بنانا کہ عوامی روزگار کی خدمات اور مشیرانِ پیشہ کو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور بننے کے لیے درکار قابلیت واہلیت کا مناسب علم ہو۔

ہ) شعبے کو پیشہ ورانہ بنانے کے لیے ،تربیت کے تقاضوں سے متعلق قانون سازی اور پالیسیوں کی تشکیل، بشمول پیشہ ورانہ اور تربیتی اداروں کو ٹھوس تعاون فراہم کرنا اور خاص طور پر جاری کردہ ڈپلوموں اور اسناد کو ہر سطح پر تسلیم کیاجانا، جس سے یہ ثابت ہو کہ ایسے ادارے، بین الاقوامی قوانین اور معیارات کے مطابق، اعلیٰ ترین معیار کی تربیت فراہم کرتے ہیں۔؛

ز) کمپنیوں اور پہلی بار کمرشل گاڑیوں کی ڈرائیو نگ کے درخواست دینے والوں کو مالی مراعات فراہم کرنا جنہوں نے تربیت کے ذریعے ابتدائی سطح کی مہارتیں حاصل کرنے کیلئے سرمایہ کاری کرنے کا عہد کیا ہے، اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور بننے کے لیے پرانے کارکنوں کی دوبارہ تربیت کے لیے مالی اعانت کی فراہمی کو یقینی بنانا؛

ح) زچگی کے تحفظ کے لیے ، زچگی، والد کی طرف سے نگہداشت کے لیے،والدین کی ملازمت سے تعطیلات کے لیے، اور خاندان کے دیگر قابلِ نگہداشت افراد کے لیے اور پیشہ ورانہ سرگرمیوں میں دوبارہ شمولیت اختیار کرنے کے لیے قانون سازی کرنا اور پالیسیاں تشکیل دینا؛

ط) آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی جانب سے زنجیر رسد کے انتظام کے طریقوں میں بہتری لانا تاکہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو اپنے روزگار و زندگی کے بہتر توازن کے حصول میں مدد ملے۔ ان میں درج ذیل اقدامات شامل ہوسکتے ہیں: جیسے کہ ٹرانسپورٹ کی کاروائیوں کی بہتر منصوبہ بندی فراہم کرکے، جبر کا خاتمہ کرکے اور پیشہ ورانہ تناؤ کو کم کرکے۔ البتہ ساتھ ہی ساتھ یہ ضروری ہے کہ ایسے دباؤ کا خاتمہ کیاجائے جو انہیں سڑک پر غیر محفوظ سرگرمیوں میں شامل ہونے پر مجبور کرتا ہے،اور ڈرائیوروں کو موقع فراہم کیاجائے کہ وہ اپنی مرضی کی جگہ پر آف ڈیوٹی آرام کا وقت گزاریں اور انکے بچوں کی دیکھ بھال کی سہولیات تک رسائی میں اضافہ کیاجائے۔

ی) آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے انتظامی معاملات اور طریقوں میں بہتری لائی جائے تاکہ یقینی بنایاجاسکے کہ کام اور محصولات کے حالات بالآخر بہتر ہونگے اور بہتر کام کے حالات اور معاوضے کے ساتھ نئے ڈرائیورز کو راغب کرسکیں گے۔ اسکے ساتھ ساتھ، جہاں تک قابلِ اطلاق ہو، کارکنان کیلئے فوائد یا معاوضوں کی پیشکش کی جائے؛

ک) دی گئی خدمات کے لیے، بلااجرت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی جانب سے فوری ادائیگی کی راہ میں حائل رکاوٹوں کو دور کرنے کے لیے تجزیہ کیاجائے، پالیسی تشکیل دی جائے اور اقدامات اٹھائے جائیں؛

ل)ڈرائیورز کو قابل، پراعتماد اور ان کی ملازمتوں سے مطمئن رکھنے میں مدد دینے کے ساتھ، پیشے اور ترقی کی راہ میں حائل رکاوٹوں کو دور کرنے کے لیے تجزیہ کیاجائے اور کارروائی کی جائے بشمول صنفی حوالے سے رکاوٹ کے تجزیہ اور اقدامات اٹھائے جائیں؛

م) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی مستحکم اور محفوظ فلاح و بہبود، آرام اور پارکنگ کی سہولیات کی فراہمی؛
ن) ڈرائیور کے پیشے اور ہنر کی ترقی سے منسلک تربیتی مواقع کی فراہمی؛
س) تحقیق اور سماجی مکالمے کے ذریعے، صنفی طور پر موزوں پیشہ ورانہ صحت و سلامتی کی پالیسیوں اور نفاذ کے قوانین کی تشکیل؛
ع) تشدد، ایذا رسانی اور امتیازی سلوک سے پاک کام کا ماحول، جس میں تنوع کے احترام کی تربیت بشمول تمام عملے کے لیے صنف، جنسی رجحان اور صنفی شناخت، معذوری، جغرافیائی تعلق، نسل اور قومیت شامل ہو، اور جو آجر کے دائرہ اختیار میں ہے؛
ف) مضبوط معائنہ اور نفاذ کا نظام؛
ص) ازالہ اور شکایات کی قانون سازی، پالیسی یا ایسے طریقہ کار جو کمرشل گاڑیوں کے تمام ڈرائیورز کی پہنچ میں ہوں، اور انکے لیے ، مساوی، آزاد اور غیر جانبدار ہوں۔

ڈرائیوروں کی کمی سے نمٹنا: قومی روزگار کی حکمت عملی

50. سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کرکے کنونشن نمبر 122 کے مطابق، حکومتوں کو، ڈرائیوروں کی کمی سے نمٹنے کے لیے، قوانین اور ضوابط، اجتماعی معاہدوں، ثالثی ایوارڈز کے ذریعے قومی پالیسی اور اقدامات کے منصوبوں (ایکشن پروگرام) پر عمل درآمد کرنا چاہیے۔ یا اپنی ملکی روائیت کے مطابق کوئی دوسرا موزوں طریقہ اختیار کرنا چاہئے۔

51. قومی پالیسی اور اقدامات کے منصوبوں میں، روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کو اقتصادی سرگرمیوں کے ایک اہم شعبے کے طور پر تسلیم کیاجانا چاہیے جو سڑک پر تحفظ کے خدشات کو دور کرنے میں اہم کردار ادا کر سکتا ہے۔

52. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو سڑک ٹرانسپورٹ کے شعبے میں اقدامات اٹھانے پر غور کرنا چاہیے۔ قومی پالیسی اور اقدامات کے منصوبوں کے ذریعے، اس شعبے میں ترجیحاً سرمایہ کاری کرنے کے لیے اقدامات اور معیارات کی فہرست بنانا چاہیے۔ اس عمل میں درج ذیل اقدامات شامل ہوسکتے ہیں:

الف) شعبے کو رسمی بنانا، سماجی مکالمے کے ذریعے قابل عمل ماحول کی تشکیل اور اصلاحات؛
ب) مہارت کی ترقی کا فریم ورک اور شعبے کو پیشہ ورانہ بنانے کا عمل؛
ج) ماحول دوست ٹرانسپورٹ کی کاروائیوں کے لیے اقدامات، بشمول گاڑیوں کی تجدید اور ماحول دوست ڈرائیونگ کی تربیت؛
د) بنیادی ڈھانچہ اور فلاحی سہولیات بشمول گاڑیوں کی محفوظ پارکنگ، آرام کے علاقے اور غسل خانے؛
ہ) انتظامِ تحفظ کا نظام (سیفٹی مینجمنٹ سسٹم)، تحریری دستاویزات کی شفافیت اور ازالے کے طریقہ کار کو بہتر بنانے کے لیے ڈیجیٹلائز کرنا۔

53. حکومتوں کو حفاظتی آلات یا گاڑیوں سے متعلق حفاظتی اقدامات کو نافذ کرنے کے لیے روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو فائدہ یا ترغیب دینے پر غور کرنا چاہیے۔

54. سڑکوں کی نقل و حمل کی صنعت میں پالیسیاں اور مراعات مضر گیسوں کے اخراج کو روکنے کے حوالے سے موثر ہوسکتی ہیں ۔ گاڑیوں کے چلانے کے اخراجات ممکنہ طور پر بڑھیں گے کیونکہ صنعت پر زیادہ پائیدار اور ماحول دوست بننے کا دباؤ بڑھتا ہے۔ ماحولیاتی خدشات کو دور کرنے کے لیے، حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو چاہیے کے درج ذیل کو فروغ دیں:

الف) خالی نشستوں اور پھیروں کو کم سے کم کرنے کے لیے بوجھ اور مسافروں کو منظم کرنے کے زیادہ موثر ذرائع اپنائے جائیں: اعداد وشمار کی ڈیجیٹلائز ترتیب اس عمل کو آسان بنانے میں معاون ہو سکتی ہے۔
ب) ڈرائیوروں کے لیے ہنر کی تربیت کی تشکیل، بشمول ایندھن کی کھپت کو کم کرنا جیسے کہ ماحول دوست ڈرائیونگ اور متبادل ایندھن کا محفوظ استعمال؛
ج) مالیاتی طریقہ کار کی دستیابی کو یقینی بناکر اور گاڑیوں کے لیے قابل رسائی بنا کر اور شعبے کو سرسبز بنانے کے لیے بنیادی ڈھانچے میں ضروری بہتری لا کر، ماحول دوست گاڑیوں کی ٹیکنالوجی کا فروغ۔

ج. تنوع اور صنعت کی شبیہ

55. حالیہ کوششوں کے باوجود، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی افرادی قوت عام طور پر ان آبادیوں، آجروں، کارکنوں اور مسافروں کے تنوع کی عکاسی نہیں کرتی ہیں جن کی وہ خدمت کرتے ہیں۔ حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی زیادہ صنفی، نسلی اور دیگر تنوع کو یقینی بنانے پر توجہ مرکوز کرنی چاہیے۔ کنونشن نمبر 111 میں متعین ملازمت کے مواقع اور یکساں سلوک کے اصولوں کی مساوات کے مطابق، تعصب اور امتیازی سلوک کو ختم کرنے کے لیے بہتر اور پائیدار کوششوں کی ضرورت ہے تاکہ درج ذیل کو مزید متوجہ کیا جاسکے:

الف) خواتین؛
ب) مہاجرین اور پناہ گزین (جہاں تک وہ قانونی طور پر کام کرنے کے مجاز ہیں)، اس بات کو یقینی بناتے ہوئے کہ تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور تربیت یافتہ ہیں اور قومی قوانین کے تحت ضروری لائسنس حاصل کئے ہوئے ہیں؛
ج) سابق فوجی؛
د) بڑی عمر کے اور نوجوان ڈرائیور (بچوں کی مزدوری اور لازمی اسکول میں رکاوٹ سے گریز کرتے ہوئے اور اس بات کو یقینی بناتے ہوئے کہ تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز، قومی قوانین کے تحت، تربیت یافتہ اور لائسنس یافتہ ہیں، موجودہ رہنما خطوط کے سیکشن XI کی دفعات کو ذہن میں رکھتے ہوئے (پیراگراف 141-154 دیکھیں)
ہ) خصوصی افراد جنکی محفوظ ڈرائیونگ کی صلاحیت متاثر نہیں ہوئی۔

56. تنوع کے فروغ کے لیے، حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو، سماجی مکالمے کے ذریعے، سڑک کی نقل و حمل میں تنوع سے متعلق پالیسی کی وضاحت اور اس پر عمل درآمد کرنے کا سلسلہ شروع کرنا چاہیے، جس میں درج ذیل منصوبہ بندی اور انتظامی امور شامل ہیں:

الف) وقت کے ساتھ ساتھ، عمر، جنس، نسل اور قومیت کی بنیاد پر شعبے کی ملازمت کی ساخت کی نگرانی، اور اس پر نظر ثانی کرنا؛
ب) معروضی اور منصفانہ بھرتی اور انتخاب کا معیار قائم کرنا؛
ج) نتائج کا جائزہ لینے کا ایک معروضی اور منصفانہ نظام جو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو سزا نہیں دیتا جو امتیازی طرز عمل کی مذمت کرنے کے لیے قانونی یا اندرونی ازالہ یا شکایت کے طریقہ کار کا استعمال کرتا ہے؛
د) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کیریئر کے ہمہ جہتی ترقی کے منصوبوں کی تشکیل اور ان پر عمل درآمد کرنا۔

57. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو چاہیے کہ:

الف) اس شعبے میں شمولیت کے لیے مزید خواتین اور کم نمائندگی والے گروہوں کو راغب کرنے اور ان کی تربیت کرنے کی کوشش کریں؛
ب) روزگاراورزندگی کے توازن سے متعلق مسائل پر غور کریں، بشمول کام کرنے اور ڈرائیونگ کے اوقات کار، شفٹ پر کام کرنے اور ملازمت کی جگہ (گاڑی تک رسائی کے لیے گھر سے یاگھر تک لمبے فاصلے تک گاڑی چلانا)۔

58. سماجی شراکت داروں کو چاہیے کہ وہ اپنی یونین اور آجروں کی تنظیموں (جیسے خواتین کی کمیٹیاں) میں خواتین کی شمولیت پر مبنی گروپوں کو فروغ دیں تاکہ خواتین کے مسائل کو شعبے کے ایجنڈے کا حصہ بنانے کے لیے زیادہ موثر رہنمائی فراہم کی جا سکے۔ شعبے کے لیے صنفی طور پر موزوں پالیسیوں میں، درج ذیل کو شامل کیاجاناچاہئے :
الف) محفوظ اور آسان مقامات پر جہاں پہنچنا آسان ہو، مفت اور صاف ٹوائلٹس اور فلاحی سہولیات کی دستیابی کو یقینی بنایاجائے جن میں شائستگی، وقار اور تعداد (یعنی کثرت استعمال) کے ہر پہلو کی طرف توجہ دی جائے، کیونکہ ان مسائل کو مردوں اور عورتوں کے لیے مختلف طریقے سے حل کرنے کی ضرورت پیش آ سکتی ہے۔
ب) جنسی ہراسانی، تشدد، دقیانوسی تصورات اور امتیازی سلوک سے نمٹنے کے لیے اقدامات۔

59. خاندانی ذمہ داریوں والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو یکساں موقع اور سلوک کی مؤثر مساوات سے فائدہ اٹھانا چاہیے۔ خاندانی ذمہ داریوں والے کارکنان کا کنونشن، 1981 (نمبر 156) اس سلسلے میں متعلقہ رہنمائی فراہم کرتا ہے۔
60. پناہ گزینوں اور دیگر مجبوراً بے گھر ہونیوالے افراد کو اس شعبے میں شامل کرنے کے لیے خصوصی پروگراموں کو مہاجرین اور دیگر بے گھر افراد کی لیبر مارکیٹ (2016) تک رسائی کے رہنما اصولوں کے مطابق تشکیل دیا جانا چاہیے۔

د: روزگار کے انتظامات

61. "روزگار کی غیر معیاری اشکال" روزگار کے مختلف انتظامات کے لیے ایک وسیع اصطلاح ہے۔ ملازمت کی غیر معیاری شکلوں میں، دیگر کے علاوہ، مقررہ مدت کے معاہدے اور عارضی کام کی دوسری اشکال، عارضی اختیار کا کام اور متعدد فریقوں پر مشتمل دیگر معاہدے، ملازمت کے پوشیدہ تعلقات، دست نگر خود روزگار اور جز وقتی ملازمت شامل ہیں۔

62. حکومتیں، سماجی شراکت دار اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان ،ملازمت کی غیر معیاری شکلوں کے ماہرین کے اجلاس (2015) کے نتائج کے مطابق، ملازمت کی غیر معیاری شکلوں میں محنت کشوں کے لیے باوقار روزگار کے تحفظ اور تسلسل کے لیے متعدد اقدامات کا نفاذ کر سکتی ہیں۔

63. ملازمت کے تعلق کے تناظر میں یا اس کے دائرہ کار میں کام کرنے والے کارکنوں کے مؤثر تحفظ کی ضمانت دینے کے لیے، حکومتوں کو پالیسیاں تشکیل دیناچاہئیں اور قانون سازی کرنی چاہیے۔

غیر رسمی سے رسمی معیشت کی طرف منتقلی

64. غیر رسمی سے رسمی معیشت میں تبدیلی کی سفارش، 2015 (نمبر 204) کے مطابق، کچھ ممالک میں موجودہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو غیر رسمی معیشت سے نکال کر رسمی معیشت میں شامل کرنے کے لیے پرعزم کوششوں کی ضرورت ہے۔ اس کوشش میں کامیابی کا انحصار حکومتوں کی سماجی شراکت داروں کے ساتھ مل کر متواتر اہداف کا تعین کرنے، ان اہداف کو نافذ کرنے اور ان مشترکہ کوششوں کا باقاعدہ اور مسلسل جائزہ لینے پر ہے۔ اس طرح کی منتقلی کیلئے ضروری ہے غیر رسمی شعبے میں کام

کرنے والے موجودہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی قابلیت کو اس سطح تک بڑھایا جائے جو انہیں پیشہ ورانہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کے طور پر اہل بننے کے قابل بناتا ہے اور اس طرح وہ رسمی معیشت میں مکمل طور پر شامل بھی ہو جاتے ہیں۔

65. حکومتوں کو چاہیئے کہ وہ آجروں اور کارکنوں کو باضابطہ معیشت کی طرف منتقلی کے عمل میں اجتماعی طور پر منظم ہونے اور سودے بازی کرنے اور سماجی مکالمے میں حصہ لینے کے اپنے حق کا استعمال کرنے کے لیے ایک موزوں اور سازگار ماحول کی حمایت کریں۔ اس ماحول کی تشکیل کیلئے، اراکین کو سب سے زیادہ نمائندہ آجروں اور کارکنوں کی تنظیموں سے مشورہ کرنا چاہیے اور ان کی فعال شرکت کو فروغ دینا چاہیے۔ اس عمل میں، قومی روایات سے ہم آہنگ، کارکنوں کی رکنیت پر مبنی نمائندہ تنظیموں کے نمائندوں اور غیر رسمی معیشت کی اقتصادی اکائیوں کو ان کی صفوں میں شامل ہونا چاہیے۔

انتظامات کی دستاویزات

66. حکومتوں کو چاہیے کہ وہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو ملازمت دینے یا معاہدہ کرنے کے لیے ضروری دستاویزات کے لیے قانونی دفعات پر عمل در آمد کو یقینی بنائیں۔

67. سڑک پر نقل و حمل کے شعبے میں معاہدے کے تعلقات کی شفافیت نہائیت اہم ہے۔ دنیا کے بہت سے خطوں میں اس شعبے کو غیر رسمی اور تجارتی لین دین کی دستاویزات اور ریکارڈ کی عدم دستیابی کا مسئلہ ہو سکتا ہے ۔ حکومتوں کو اس حقیقت کی طرف توجہ کرنا ہو گی کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اپنے معاہدے کے تعلقات یا خدمات کی شرائط کے کسی ثبوت کے بغیر کام کر رہے ہوتے ہیں۔ اس کی وجہ سے عام لوگوں کے لیے سڑک کے تحفظ کو بہتر بنانے کے لیے نگرانی اور نفاذ کی سرگرمیوں میں رکاوٹ آتی ہے۔

68. قومی قوانین اور ضوابط کے حساب سے، اجرت حاصل کرنے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو کسی بھی آزمائشی دور ملازمت سمیت ان کی ملازمت کی مخصوص شرائط و ضوابط سے آگاہ رکھا جانا چاہیے، اور ایسا ترجیحی طور پر ایک تحریری معاہدے کے ذریعے ہو جس کی زبان کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کیلئے قابل فہم ہو۔ ایسی شرائط و ضوابط کو بھی شامل کیا جانا چاہیے جو قابل اطلاق اجتماعی معاہدوں سے حاصل کی گئی ہوں۔

69. بغیر اجرت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی طرف سے ان کی مخصوص شرائط و ضوابط کے بارے میں ایک تحریری معاہدے کے ذریعے مطلع کیا جانا چاہیے جو کام یا خدمات شروع کرنے سے پہلے فراہم کیا گیا تھا۔ ٹرانسپورٹ کی کاروائیوں اور خدمات کی شفافیت کو یقینی بنانے کے لیے، اس معلومات میں درج ذیل کو شامل ہونا چاہیے:

الف) معاہدے کے فریقین کے نام اور رابطے / فون کی تفصیلات؛
ب) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کی طرف سے فراہم کی جانے والی روڈ ٹرانسپورٹ کی خدمات کی نوعیت؛
ج) معاہدے کی نوعیت، دورانیہ، ابتدا اور اختتام کی تاریخ؛
د) روڈ ٹرانسپورٹ کی خدمات کے لیے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کو کی ادا کی جانے والی رقم اور ادائیگیوں کی اقسام، بشمول اوور ٹائم کے لیے ادائیگی، جس میں سرحد پار ڈرائیوروں کے لیے خصوصی دفعات شامل ہوں؛
ہ) کسی بھی حساب کتاب کی تطبیق یا کٹوتیوں کی وضاحت جو حتمی معاہدے میں ادا کی جا سکتی ہے؛
ز) ملازمت کے گھنٹوں کی تعداد، بشمول وقفے، اور دیگر متعلقہ پیشہ ورانہ صحت و سلامتی کے معاملات؛
ح) ٹیکس کی درست معلومات؛

ط) حادثات کی صورت میں، ذاتی طور پر روڈ ٹریفک کی چوٹوں یا زخموں کی انشورنس کوریج کی معلومات؛
ی) یہ دفعہ بھی شامل کی جائے کہ کسی بھی خدمات کے کام کے عوض، غیر متنازعہ رقم کی ادائیگی، ادائیگی کے تحریری تقاضے کی وصولی کی تاریخ کے 30 دنوں کے اندر کی جائے گی یا نقل وحمل کا بل، راستے کا خرچہ یا ایسی ہی کسی ٹرانسپورٹ کی نقل وحمل کی دستاویز کے تحت ادائیگی کا دعویٰ کیا جائے گا۔

6 روزگار یا ملازمت کے حالات

70. روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان ،مسافر اور مال بردار نقل و حمل دونوں طرح کی کاروائیوں میں، نقل وحمل اور فوری وقت کی ضروریات کا تعین کر سکتی ہیں، جس کا صنعت پر نہائیت اہم اثر پڑتا ہے اور ان سے غیر محفوظ اور ناپائیدار طور طریقوں کی راہ ہموار ہوسکتی ہے۔

71. روڈ ٹرانسپورٹ کے کارکنان کو محنت کی عمومی قانون سازی سے خارج نہیں کیا جانا چاہیے۔ تاہم، اگر نکالا جائے، تو اس شعبے کے لیے مخصوص ضابطے موجود ہونے چاہئیں۔

72. ٹرانسپورٹ کے کام اور خدمات کی شرائط و ضوابط کا تعین، قومی قوانین اور ضوابط کے مطابق یا قومی قوانین اور روایات کے مطابق موزوں سطح پر اجتماعی سودے بازی کے ذریعے ہونا چاہیے۔ معاوضہ ،ملازمت اور خدمات کی دیگر شرائط و ضوابط ان پالیسیوں کا ایک لازمی حصہ ہونے چاہئے جو پوری طرح اہل، محفوظ اور تجربہ کار کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو راغب کرنے، بھرتی کرنے، تربیت دینے اور ملازمت پر برقرار رکھنے کے لیے تشکیل دی گئی ہیں۔

الف: پائیدار ادائیگیاں

73. اجرت کمانے والے اور بلااجرت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کا معاوضہ مستحکم اور پائیدار ہونا چاہیے اور صنعت کی کشش اور پائیداری کو بڑھانے کے اہداف کو مدنظر رکھنا چاہیے۔

74. حکومتوں کو چاہیئے کہ بلااجرت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی طرف سے مال برداری اور مسافروں کی نقل وحمل پر نظر رکھیں تاکہ اس صورت حال سے پیدا ہونیوالے خطرات کا پتہ لگایا جا سکے۔

کمرشل گاڑیوں کے بلااجرت ڈرائیورز کے لیے ادائیگیاں

75. قومی ضابطے کے ذریعے، حکومتوں کو اس بات کو یقینی بنانا چاہیے کہ کمرشل گاڑیوں کے بلا اجرت ڈرائیورز کے معاہدے شفاف ہوں اور انوائسز یا ادائیگی کے دعوے 30 دنوں کے اندر ادا کیے جائیں (پیراگراف 69 کے ذیلی پیراگراف کے مطابق)۔

76. سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے ساتھ مشاورت میں، حکومتوں کو ایسے طریقہ کار وضع کرنے چاہئیں جو کمرشل گاڑیوں کے بلا اجرت ڈرائیورز کے لیے متوقع لاگت کی وصولی کی حوصلہ افزائی کریں اور ایسی دفعات بنائی جائیں جو درج ذیل کی معاونت کریں:

الف) مقررہ اخراجات کی وصولی ،عمومی مقررہ یا سالانہ کاروباری اخراجات جو ایک کاروبار کو ہر سال لازماً ادا کرنا ہوتے ہیں قطع نظر اس کے کہ گاڑی کتنے کلومیٹر کا سفر طے کرتی ہے۔

ب) متغیر اخراجات کی وصولی ، عمومی متغیر کاروباری اخراجات، یعنی لاگت (جیسے ایندھن اور ٹائر کا خرچہ) جو کہ کلومیٹروں میں سفر کے حساب سے مختلف ہو جاتے ہیں؛

ج) ذاتی محنت یا مزدوری کی ادائیگی، قومی کم از کم اجرت کی شرح یا اس سے بڑھ کر ،جیسا کہ پیراگراف 78 میں واضح کیا گیا ہے۔

د) سرمایہ کاری پر منافع؛

ہ) ڈرائیونگ اور ثانوی غیر ڈرائیونگ کے کام کی سرگرمیوں کے لیے معاوضہ ادا کیا جائے، جیسا کہ پیراگراف 81 میں واضح کیا گیا ہے۔

77. مرجہ قانون اور روایات کے مطابق، حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو مناسب معاوضے اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے پائیدار ادائیگیوں کو فروغ دینا چاہیے۔اس کے ساتھ گاڑیوں پر زیادہ وزن ڈالنے اور زیادہ وزن کے مسائل سے نمٹنے کے لیے ،نفاذ کو یقینی بنانے پر توجہ مرکوز کرنی چاہیے۔

اجرت کمانے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے ادائیگیاں

78. ان ممالک میں جہاں کم از کم اجرت کے بارے میں سرکاری طور پر معلومات شائع کی جاتی ہیں، اس اجرت کو کم از کم اجرت کا تعین کرنے والے کنونشن، 1970 (نمبر 131) کے مطابق طے کیا جانا چاہیے۔

79. اگر سرکاری طور پر کم از کم اجرت کے بارے میں شائع نہیں کیا جاتا، تو حکومتوں کو، سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کر کے، ایسا طریقہ کار وضع کرنا چاہیے جس کے تحت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے اجرت اور دیگر شرائط کا تعین کیا جاسکے۔اس مقصد کے لیے مناسب معاوضے کو مد نظر رکھا جائے،اور مساوی اہمیت کے کام کے لیے مساوی معاوضہ اور اسکے ساتھ ساتھ صنعت اور سماجی عوامل کو بھی مد نظر رکھا جانا چاہیئے۔

80. اجرت کمانے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے کم از کم اجرت مقرر کرتے وقت، حکومتوں کو چاہیے کہ:

الف) تمام ضروری دفعات کی تشکیل میں سماجی شراکت داروں کو براہ راست شامل کریں؛

ب) سماجی استحقاق میں حصہ ڈالنے کی گنجائش رکھیں، جیسے کارکنوں کے معاوضے کی انشورنس کوریج؛

ج) ڈرائیونگ اور متعلقہ نان ڈرائیونگ کے کام کی سرگرمیوں کے لیے ادائیگی کا اہتمام کریں، جیسا کہ پیراگراف 81 میں بیان کیا گیا ہے۔

81. اجرت والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے نرخوں کے حساب کتاب میں ڈرائیورز کی طرف سے نان ڈرائیونگ کے کام کی سرگرمیوں پر صرف کیئے گئے معقول وقت کے معاوضے کو بھی مد نظر رکھنا چاہیے، جس میں درج ذیل شامل ہیں۔

الف) کمرشل گاڑی کو تیار کرنے اور ٹھیک حالت میں رکھنے کے لیے درکار وقت؛

ب) گاڑی کے ذریعے اٹھائے جانے والے بوجھ کے سلسلے میں خرچ کیا گیا وقت؛

ج) سڑک کی نقل و حمل کے سفر میں خرچ ہونے والا دیگر غیر ڈرائیونگ کا وقت۔

82. حکومتوں کو معائنے کا ایک مناسب نظام متعارف کرواناچاہیے جس میں "ذمہ داری کے اصولوں کی زنجیر" پر تحقیقات کرنے کا اختیار ہو تاکہ یہ معلوم کیا جا سکے کہ آیا ایسی اجرت درحقیقت دستاویزی شکل میں موجود ہے اور اس پر عمل درآمد ہو رہا ہے اور ایسے اقدامات اٹھانے کا اختیار ہو جن سے خلاف ورزیوں سے نمٹا جاسکے۔

ب: کام کرنے اور گاڑی چلانے کے اوقات

83. حکومتوں کو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز پر لاگو ہونے والے ڈرائیونگ کے اوقاتِ کار اور وقفے کو باقاعدہ بناناچاہیے ۔کام کے اوقات اور آرام کے وقفے کا (روڈ ٹرانسپورٹ) کے کنونشن، 1979 (نمبر 153)، اور اوقات کار اور آرام کے وقفے (روڈ ٹرانسپورٹ) کی سفارش، 1979 (نمبر 161)، روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کے لیے اس حوالے سے ایک مخصوص معیار قائم کرتے ہیں۔

84. بین الاقوامی روڈ ٹرانسپورٹ میں کام کرنیوالے گاڑیوں کے عملے کی ملازمت سے متعلق اقوام متحدہ کا یورپین کنونشن ایک بین الاقوامی معاہدہ ہے جو اس شعبے کے لیے ایک حوالے کا معیار بھی قائم کرتا ہے۔یہ کنونشن پیشہ ور ڈرائیوروں کے ڈرائیونگ کے اوقاتِ کار اور آرام کی مدت کو ترتیب میں لاتا ہے۔یہ کنونشن کنٹرول کی ایسی تکنیکوں کی بھی وضاحت کرتا ہے جو ان وقفوں کو کنٹرول کرنے کے لیے استعمال ہوتی ہیں اور تکنیکی تقاضوں کاتعین کرتی ہیں جو ان آلات کی تعمیر، آزمائش، تنصیب اور معائنہ کے لیے ضروری ہیں۔یہ کنونشن نفاذ کے ذمہ دار حکام کو ڈرائیونگ کے اوقات کی نگرانی کے تقاضے طے کرنا بھی سکھاتا ہے۔

85. ڈرائیونگ کے اوقات کار میں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور سڑک استعمال کرنے والوں کا تحفظ بھی شامل ہے۔حکومتوں کو اس بات کو ذہن میں رکھنا چاہیے کہ سڑک پر مال بردار اور طویل مسافت کے مسافروں کی نقل و حمل کی خدمات لچک اور گنجائش کا تقاضا کرتی ہیں اور اس شعبے کے لیے ساتھی ڈرائیونگ کی اور اوقاتِ کار کے قواعد کو اپنانے کی ضرورت پڑ سکتی ہے۔دوسری طرف، آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو کافی لچک کے ساتھ کام پر لگانا اور بھیجنا چاہیے تاکہ وہ اپنے ڈرائیونگ کا وقت ختم ہونے سے پہلے قریب ترین محفوظ پارکنگ یا فلاحی سہولت کا مقام تلاش کر سکیں۔

86. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے کام کی نوعیت کے حساب سے،رات کی ملازمت کے کنونشن، 1990 (نمبر 171) اور رات کی ملازمت کی سفارش، 1990 (نمبر 178) کے مطابق قومی قوانین اور ضوابط کی ضرورت درپیش ہو سکتی ہے۔

87. کام کے دورانیے کی خاص تعریف متعین کرتے وقت،اور ڈرائیورز پر اس کا اطلاق کرتے وقت،اور مسابقت اور سڑک پر تحفظ کے اہداف کے حوالے سے متعدد متضاد مفادات سامنے آتے ہیں جن کے درمیان مصالحت ضروری ہے۔حکومتوں کو کمرشل گاڑیوں کے بلااجرت ڈرائیورز کے اوقاتِ کار کے ضابطے پر غور کرنا چاہیے۔

88. سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے ساتھ مل کر،حکومتوں کو روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کے لیے ڈرائیونگ اور اوقاتِ کار کی قانون سازی اور ضوابط کو تعمیرات اور/یا رئیل اسٹیٹ اور ٹیکنالوجی کی دستیابی کے ساتھ ایک حکمت عملی کے ساتھ منسلک کرنا چاہیے، ،تاکہ محفوظ اور پرامن پارکنگ کے مقامات اور فلاحی سہولیات کو بہتر بنایاجاسکے۔

89. حکومتوں کو معائنے کا ایک مناسب نظام تشکیل دیناچاہیے جس میں ذمہ داری کے اصولوں کے سلسلے میں تحقیقات کرنے کا اختیار حاصل ہو تاکہ یہ معلوم کیا جا سکے کہ آیا ڈرائیونگ اور اوقات کار کو درحقیقت دستاویزی شکل دی جارہی ہے اور ان کے ضوابط پر عمل درآمد ہو رہا ہے اور ایسے اقدامات کرنے کا اختیار بھی ہو کہ خلاف ورزیوں سے نمٹا جاسکے۔

7 پیشہ ورانہ صحت وسلامتی

عمومی دفعات

90. ٹرانسپورٹ کے شعبے میں دیگر شعبوں کے مقابلے میں پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے زیادہ خطرات موجود ہیں ۔حادثات کے نتیجے میں بڑی سطح کی سماجی، اقتصادی اور شہرت کی قیمت اداکرناپڑتی ہے۔ان واقعات کو کام کے اوقات کو باقاعدہ بناکر، ڈرائیوروں کو تربیت دے کراور اجازت ناموں کے ضوابط کو اپناکراورایسے اقدامات کو اپنا کر کم کیا جا سکتا ہے جو کام کے دوران تناؤ، تھکاوٹ اور خلفشار کو دور کرنے میں مدد دیتے ہیں ۔ گاڑیوں کی عمر، گاڑیوں کی دیکھ بھال اور جائے کار کی کارکردگی کے مسائل بھی سڑک کے تحفظ پر اثر انداز ہوتے ہیں۔

91. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور سڑکوں کی نقل و حمل کے سلسلہ کے ارکان کو جہاں تک ان کی ذمہ داریوں کے دائرے میں ممکن ہو:

الف) پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے کنونشن (نمبر 187) کے تشہیری فریم ورک کے مطابق ، پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کا پروٹوکول تیار کریں اور اس پر عمل درآمد کو یقینی بنائیں۔

ب) پیشہ ورانہ اور سڑک کے تحفظ کے خطرات کی مؤثر طریقے سے شناخت اور روک تھام کے لیے، کافی مقدارامیں مالی اور انسانی وسائل مہیا کریں، اور عالمی ادارہِ محنت، اقوام متحدہ کے دیگر اداروں اور علاقائی اداروں کی طرف سے تیار کردہ ضوابط اور رہنما اصولوں پر عمل درآمد کریں؛

ج) پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے طور طریقوں(پروٹوکولز) کی تشکیل اوران پر عمل درآمد، نقل و حمل میں پیشہ ورانہ خطرے سے نمٹنے کے نظام،پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے لیے صنفی طور پر موزوں طریقہ کار، آگاہی کی مہم،اور تعلیم اور مکالمے کے ذریعے پیغام رسانی ومواصلات جس کا مقصد سڑک کے تحفظ کو بہتر بنانا، اور بامعنی اور محفوظ کام کی جگہیں ہو۔

92. تربیت فراہم کرنے سے کارکنان میں خطرات کے بارے میں آگاہی وبیداری پیدا ہوتی ہے اور اس وجہ سے شرح حادثات کو کم کرنے میں مدد ملتی ہے۔کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے معیارات، پالیسیوں اور منصوبوں کے حوالے سے احتیاطی تدابیر اور فعال رویہ اپنانے کے لیے تربیت یافتہ اور پرعزم ہونا چاہیے۔

93.ادارے کے اندر اور باہر روک تھام کے اقدامات اور منصوبے یقینی بنائے جائیں، جہاں دوسرے سڑک استعمال کرنے والوں کی وجہ سے ہونے والے خطرات پر قابو نہیں پایا جا سکتا اور معمول کی احتیاطی تدابیر اختیار کرنا زیادہ مشکل ہوتا ہے۔درج ذیل خطرات کے عوامل پرخاص توجہ دی جانی چاہئے جیسے: تصادم یا حادثات؛ طویل کام کے گھنٹے؛ آرام کے محدود وقفے؛ جسمانی چوٹ؛ لو یا گرمی کی شدت؛ تشدد، بشمول صنف پر مبنی تشدد؛ اور نقصان دہ مواد کا سامنا ہونے کی صورت میں ۔

94.چونکہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو دورانِ ملازمت چوٹوں اور بیماریوں کے خطرے کازیادہ سامنا ہونے کاامکان ہوتا ہے،اسلئے حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو اس بات کو یقینی بنانا چاہیے کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور ان کے زیر کفالت افراد، قومی قوانین، ضوابط یا روایت کے مطابق، کام سے متعلقہ بیماری، چوٹ یا ہلاکت کی صورت میں تلافی کے فوائد کے حقدار ہیں، اور موزوں تحفظات کی فراہمی کے لیے اقدامات اٹھانے چاہئیں۔

تحفظ کے انتظامات کے نظام

95. حکومتوں کو ٹرانسپورٹ کی باقاعدگی اور پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کی قانون سازی کے درمیان فرق کو ختم کرنا چاہیے تاکہ عام لوگوں کی حفاظت اور سڑک پر مال برداری اور طویل فاصلے تک مسافروں کی نقل و حمل کی کاروائیوں کے درمیان تعلق کو بہتر طریقے سے منظم کیا جا سکے۔ یہ کام رہنما خطوط برائے پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے انتظام کے نظام، عالمی ادارۂ محنت کے پیشہ ورانہ صحت وسلامتی 2001 کی روشنی میں انجام دیا جاسکتا ہے۔

96. نقل و حمل کے دیگر ذرائع (جیسے ہوابازی اور ریلوے) کے مقابلے میں، روڈ ٹرانسپورٹ کا شعبہ تحفظ کے انتظامات کے لحاظ سے کافی پسماندہ ہے۔ یہ صنعت دوسرے نقل و حمل کے ذیلی شعبوں سے اچھے طور طریقوں کو سیکھ سکتی ہے، اور ایسا خاص طور پر محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے کے استعمال کے حوالے سے ممکن ہے، جن کی وضاحت رہنما خطوط کے سیکشن 12 میں کی گئی ہے (نیچے پیراگراف 155–183 دیکھیں)۔ آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو چاہیئے کہ طویل فاصلے تک سڑک کے سامان اور مسافروں کی نقل و حمل کی کاروائیوں اور خدمات کے لیے، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو اس طرح کے منصوبے تیار کر کے دیں۔

97. ایک موثر تحفظ کے انتظام کے لیے لازمی ہے کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز حفاظتی کلچر (معمول) کو اپنائیں اور اس کے لیے آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو چاہیئے کہ وہ پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کا کلچر کی ترویج اور پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کی پالیسیوں کو فروغ دینے کیلئے کام کریں۔ ان پالیسیوں سے کم از کم خطرات کی شناخت اور ان کا اندازہ ہو جانا چاہیے اور ان پالیسیوں میں ایک روک تھام اور اصلاح کا انتظامی طریقہ کار بھی شامل ہونا چاہیے۔ صنعت کے اندر خطرناک سامان کی نقل وحمل کی خدمات کے شعبے میں ایسا انتظام پہلے ہی تشکیل دیا جا چکا ہے۔

98. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو بدلے یا سزا کے خوف کے بغیر، اتنا بااختیار بنایا جائے کہ وہ حفاظتی مسائل کی اطلاع دے سکیں، بلکہ انہیں واضح احساس ہونا چاہیے کہ وہ عام لوگوں اور سڑکوں کے نقل و حمل کے نظام کی حفاظت کو یقینی بنانے کے لیے ایک ضروری تعاون پیش کر رہے ہیں۔

الف. محفوظ ڈرائیورز

عمومی دفعات

99. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی ملازمت سے متعلقہ بیماریوں پر تحقیق کرنے کی ضرورت ہے تاکہ پالیسی سازوں اور دیگر احتیاطی تدابیر اور ضوابط تشکیل دینے والوں کو معلومات بہم پہنچائی جا سکیں۔ صحت کے حوالے سے کچھ خدشات تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز میں عام طور پر زیادہ پائے جاتے ہیں۔ اسی طرح خواتین کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو دیگر مخصوص مسائل کا زیادہ سامنا ہو سکتا ہے۔ ان خدشات میں تناؤ، اضطراب، افسردگی، تھکاوٹ، ملازمت کی کارکردگی کے عوامل، عضلاتی امراض، پورے جسم میں ارتعاش کا مسئلہ، موٹاپا، نیند کی کمی، ذیابیطس، انتہائی گرمی کا سامنا کرنے کی تکلیف، تولیدی صحت کے مسائل بشمول اسقاط حمل کا خطرہ، ہائی بلڈ پریشر، گردے کے امراض اور ادویات اور دوسری اضطراب انگیز دوائیوں کے استعمال سے پیدا ہونیوالے اثرات شامل ہیں۔

100. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور سڑکوں کی نقل و حمل کی زنجیر کے ارکان کو قانون، ضوابط اور پالیسیوں کو فروغ دینا، اور ان کے نفاذ کو یقینی بنانا چاہیے، جہاں تک کہ درج ذیل امور ان کی ذمہ داریوں کے اندر آئیں:

الف) معیاری تربیت اور تجارتی اجازت ناموں کے اجرا کا طریقہ کار، جیسا کہ موجودہ رہنما ہدایات کے سیکشن XI میں بیان کیا گیا ہے (پیراگراف 141-154 دیکھیں)؛

ب) زیادہ سے زیادہ وزن کا کنونشن، 1967 (نمبر 127) کے مطابق، نقل وحمل کی گاڑیوں پر سامان کو محفوظ طریقے سے لادنے اور اتارنے کی تکنیک، طریقہ کار اور اقدامات، جو کسی ایسے بوجھ کی ہاتھ سے اٹھا کر نقل و حمل کو ممنوع قرار دیتا ہے جو اس کے وزن، حجم، لمبائی اور اونچائی کی وجہ سے، کارکن کی صحت یا تحفظ کو خطرے میں ڈالنے کا باعث بنے۔

ج) مال بردار گاڑیوں کے بڑے حصوں کے محفوظ داخلے یا اخراج کے حوالے سے آگاہی پیدا کرنے کی کوششیں، کیونکہ یہ کام اکثر کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے ملازمت سے متعلقہ چوٹوں کا ایک بڑا سبب بنتا ہے۔

د) حفاظتی بیلٹ کا استعمال؛

ہ) آخری حربے کے طور پر، کارکنوں کی طرف سے ذاتی حفاظتی سامان (پی پی ای) کا استعمال (دیگر احتیاطی تدابیر کے نفاذ کے بعد) کیا جائے اگر سامان کی وصولی اور ڈیلیوری ایسے مقامات پر کی جائے جن کے لیے ذاتی حفاظتی سامان کے استعمال کی ضرورت ہو؛

ز) توجہ ہٹانے والے معاملات اور عدم توجہی، بشمول موبائل فون اور دیگر آلات کا استعمال؛

ح) تھکاوٹ، اوقاتِ کار، ڈرائیونگ کے اوقات، آرام کے وقفے اور رات کا کام؛

ط) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو حق حاصل ہے کہ وہ اپنے آپ کو زبردستی یا کام کی ایسی صورتحال سے الگ کرلیں جس کے بارے میں ان کے پاس یہ تسلیم کرنے کا معقول جواز موجود ہو کہ یہ ان کی زندگی یا صحت کے لیے ایک فوری اور سنگین خطرہ ہے، اسی طرح انہیں قومی قوانین وروایات کے مطابق، غیر مناسب نتائج سے گریز کرنے کا حق حاصل ہے ، اور اس بارے میں اپنے نگرانوں یا سپروائزرز کو مطلع کرنا بھی انکا فرض ہے؛

ی) صحت مند خوراک اور ورزش کے بارے میں معلومات کا ابلاغ؛

ک) منشیات، خواب آور مادوں اور الکحل کا استعمال، اور انہیں پاس رکھنا؛

ل) وقتاً فوقتاً ایسے ٹیسٹ کئے جائیں جن سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی منشیات اور خون میں الکحل کے مواد کی موجودگی کی جانچ ہو سکے، بشمول پولیس یا سرکاری افسران کی طرف سے سڑک کے کنارے ٹیسٹ ہوں، باقاعدہ تعلیم، روک تھام اور علاج کی سہولت فراہم کرتے ہوئے ، یہ ٹیسٹ منصفانہ اور رازداری سے کئے جانے چاہئیں۔

تشدد، ہراساں کرنا اور تناؤ

101. تشدد اور ہراسانی کے کنونشن، 2019 (نمبر 190)، اور تشدد اور ہراسانی کی سفارش، 2019 (نمبر 206) کے مطابق، کام کی دنیا میں "تشدد اور ہراساں کرنا" کی اصطلاح سے مراد متعدد ناقابل قبول رویے ہیں اور ایسا طرز عمل یا دھمکیاں ہیں، چاہے ایک ہی واقعہ ہو یا بار بار، جو جسمانی، نفسیاتی، جنسی یا معاشی نقصان کا باعث بنیں یا بن سکتی ہوں، اور جن میں صنف پر مبنی تشدد اور ہراساں کرنا شامل ہے۔ یہ معاہدے روزگار کی دنیا میں تمام کارکنوں اور دیگر افراد کی حفاظت کرتے ہیں، بشمول ملازمین جیسے کہ قومی قانون اور روایات کی روسے واضح ہے، اسکے ساتھ ساتھ ملازمت کرنے والے افراد، بھلے ان کے ملازمت کے معاہدے کی حیثیت جو بھی ہو اس میں شامل ہیں۔ ان میں تربیت یافتہ افراد، بشمول کارآموز اور ملازمت پر افراد، برخاست شدہ کارکنان، رضاکار، ملازمت کے متلاشی اور ملازمت کے درخواست دہندگان اور وہ افراد جو کسی آجر کے اختیار، فرائض یا ذمہ داریوں کو استعمال کرتے ہیں، شامل ہیں ۔ یہ معاہدے صنفی بنیاد پر تشدد اور ایذا رسانی پر بھی خاص توجہ مرکوز کرتے ہیں۔ توثیق کرنے والے رکن ممالک کو، قومی قانون اور حالات کے مطابق اور نمائندہ آجروں اور کارکنوں کی تنظیموں سے مشاورت کرکے، روزگار کی دنیا میں تشدد اور ایذا رسانی کی روک تھام اور خاتمے کے لیے ایک جامع، مربوط اور صنفی طور پر موزوں طریقہ اختیار کرنا چاہیے۔ اس نقطہ نظر کیساتھ، فریق ثالث کے ملوث ہونے کے حوالے سے بھی تشدد اور ایذا رسانی کو مدنظر رکھنا چاہیے۔

102. مزید برآں، خدمات کے شعبوں میں جائے کار پر تشدد کے ضابطہ اخلاق اور اس رجحان سے نمٹنے کے اقدامات (2003) کے مطابق، حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو، جہاں تک مناسب حد تک قابل عمل ہو سکے، جائے کار کی ایسی روایات کو فروغ دینا چاہیے جو جائے کار پر تشدد کو ختم کرنے میں معاون ہوں ۔ ان مقاصد کی تکمیل

کے لیے، مناسب پالیسیاں اور طریقہ کار تشکیل دینے اور ان پر عمل درآمد میں حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کے درمیان جائے کار پر تشدد کے خطرے کو کم کرنے کے لیے تعاون بھی ضروری ہے۔

103. تناؤ کے منفی اثرات اور ان کے نتائج اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے خلاف تشدد اور ہراسانی کے واقعات کو کم کرنے کے لیے، حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو، صنعت کی سطح پر بھی، جہاں تک انکی ذمہ داریاں اجازت دیں، درج ذیل اقدامات پر توجہ دیناچاہئے:

الف) تازہ ترین شواہد اور ماہرانہ تجزیے کی بنیاد پر، اہم واقعے سے پیداشدہ تناؤ اور چوری، تشدد اور ایذا رسانی کے امکانات کے خطرے کا اندازہ لگانا؛
ب) تناؤ کی کمی اور راستے کے انتظام کا اہتمام کریں اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور خاندان کے قریبی افراد کو تناؤ کے مجموعی یا مخصوص واقعات کے اثرات سے بچائیں۔ مناسب وقفوں کے دورانئے کو محفوظ بنایاجانا چاہیے، اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو اپناوقفےکاوقت اپنی مرضی کے مطابق گزارنے میں آزاد ہوناچاہئے۔
ج) جائے کار پر تشدد اور ہراسانی کے خلاف مکمل عدم برداشت کی پالیسی اپنانا، بشمول پر تشدد یا ہراسانی کے رویے کا مظاہرہ کرنے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی ملازمت کو معطل کرنے، انہیں مشورہ دینے، انہیں نظم و ضبط سکھانے اور ملازمت سے برخاست کرنے کی گنجائش کو یقینی بنانا؛
د) پر تشدد واقعات سے پیدا ہونے والے مسائل کو حل کرنے کے لیے مداخلت کریں، بشمول معاونت اور مدد کے منصوبے جیسے خواتین کی وکالت کے پروگرام، اور متاثرین اور گواہوں کو معاونت اور امداد فراہم کرکے، اور جہاں ضروری ہو، پولیس کو شامل کرکے؛
ہ) جائے کار پر تشدد سے نمٹنے کے لیے عملی اقدامات کو یقینی بنائیں، بشمول کافی روشنی، مواصلاتی نظام، محفوظ عملے کی سطح اور آنے جانے کے تحفظ کو یقینی بنانا؛
ز) سامان یا کارگو چوری کے حوالے سے اقدامات:
1) نقل و حمل کے سامان کی چوری کو انتظامی قوانین اور ضوابط کے بجائے فوجداری ضابطوں اور قوانین میں مندرج کیاجائے؛
2) جب بھی ممکن ہو، اور قومی قانون سازی کے مطابق، مجرمانہ کارروائیوں کے دوران، کمرشل گاڑیوں کی ضبطی سے گریز کرنا چاہیے۔
ح) مینیجرز اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو مناسب تربیت فراہم کی جائے تاکہ کام پر ہراسانی اور تشدد کے امکانات کو کم کیا جا سکے۔
ط) ٹرانسپورٹ کے کام سے متعلق تشدد، ایذا رسانی اور تناؤ کے چیلنجوں سے نمٹنے کے لیے پالیسیوں اور اقدامات پر باقاعدہ اور موثر سماجی مکالمے کا اہتمام کیاجائے۔

104. حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو دہشت گردی کے خطرے اور دیگر قومی سلامتی کے خدشات کے بارے میں آگاہی پیدا کرنے اور بحران سے نمٹنے کے رد عمل کے لیے تربیتی کوششوں کا اہتمام کرنا چاہیے۔ایسے خدشات کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کی حفاظت اور تناؤ کی سطح پر اثر انداز ہو سکتے ہیں۔مزید برآں، قومی سلامتی کے حکام کو حملوں سے بچاؤ کے لیے روڈٹرانسپورٹ کے شعبے پر مزید توجہ دینی چاہیے۔

ڈرائیورز کوکیمیکلز، تابکاری اور دیگر خطرناک مادوں کا سامنا کرنے سے بچانا

105. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی تربیت میں ایسی آگاہی اور تربیت کو شامل کیاجائے جس کی مدد سے وہ خود کو خطرناک عوامل اور مادوں جیسے زہریلے دھوئیں، گردوغبار، بخارات، دھول کے نقصان دہ کیمیکلز، متغیر نامیاتی کیمیکلز اور نقصان دہ مادوں کیساتھ ساتھ خطرناک کارگو اور مسافروں کے فضلے کا سامنا کرنے سے بچا سکیں۔

106. خطرناک سامان کی نقل و حمل کرنے والے ڈرائیور خاص طور پر اضافی خطرات کا شکار ہوسکتے ہیں اور انہیں عام طور پر اضافی تربیت دی جاتی ہے۔حکومتوں کو، سماجی شراکت داروں اور روڈٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے ساتھ مشاورت کرکے اس بات کو یقینی بنانا چاہیے کہ درج ذیل کے حوالے سے مناسب پالیسیاں اور ضابطے موجود ہوں:

الف) کیمیکل کا کنونشن، 1990 (نمبر 170) اور خطرناک سامان کی نقل و حمل سے متعلق اقوام متحدہ کی سفارشات - ماڈل ریگولیشنز کے مطابق، کیمیکلز سمیت خطرناک مواد پر باقاعدہ لیبل چسپاں کرنا؛

ب) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو پیشگی مطلع کرنے اور انہیں خطرناک مواد کا سامنا کرنے اور ذاتی تحفظ کے سامان کے استعمال کے خطرات سے بچانے کے لیے لازمی آگاہی اور تربیت؛

ج) زرعی اشیائے خوردونوش کی نقل و حمل میں کیڑے مار ادویات کے طور پر بھاری دھاتوں اور فاسفائن کے استعمال کے لیے قواعد و ضوابط۔

107. حکومتوں کو مناسب قواعد و ضوابط کو منظور کرنا اور ان پر عمل درآمد کرنا چاہیے، جیسے کہ بین الاقوامی جوہری توانائی ایجنسی کی طرف سے جاری کردہ تابکار مواد کی محفوظ نقل و حمل کے لیے ضابطے (2012)، جن میں تابکار مواد اور بیرونی تابکاری کی سطحوں کی روک تھام سے متعلق مخصوص رہنما ہدایات شامل ہیں۔اس کے ساتھ ساتھ گرمی وحرارت سے پیدا شدہ شدت اور نقصان کی روک تھام کرنا۔

108.حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو تابکاری سے تحفظ کے کنونشن، 1960 (نمبر 115) میں بتائے گئے ضروری اقدامات اٹھانے چاہئیں، تاکہ اس بات کو یقینی بنایا جا سکے کہ سرحدی کراسنگ پوائنٹس اور دیگر معائنہ کی جگہوں پر کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے خطرہ کا سامنا ہونے کی قومی حکام کی طرف سے قائم کردہ حد سے تجاوز نہ کیا جائے۔اور یہ کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو خطرات سے دوچار ہونے سے پہلے ہی ممکنہ خطرات سے آگاہ کیا جائے۔

جنسی طور پر منتقل ہونے والے انفیکشن، ایچ آئی وی اور ایڈز

109. حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو، ایچ آئی وی اور ایڈز کی سفارشات، 2010 (نمبر 200) کے مطابق، جنسی طور پر منتقل ہونے والے انفیکشن، ایچ آئی وی اور مدافعت کی اکتسابی کمی کے سنڈروم (ایڈز) کے مسئلے کو مشترکہ طور پر حل کرنے کے لیے پرعزم ہونا چاہیے۔اسکے لئے ضمیمہ بی دیکھیں۔

110. روڈٹرانسپورٹ کے شعبے کے اقدامات (2006) میں بین الاقوامی ڈرائیوروں کی سرحد پار نقل و حرکت کے مسائل سے پیدا ہونے والے روزگار اور سماجی مسائل کے نتائج میں بیان کئے گئے اقدامات کے مطابق، اس مسئلے کو حل کرنے کے لیے ایک سہ فریقی شعبہ جاتی نقطہ نظر کو فروغ دیا جانا چاہیے۔عالمی ادارہ محنت نے ڈرائیونگ برائے تبدیلی: روڈٹرانسپورٹ کے شعبے کے لیے ایڈز یا ایچ آئی وی پر ایک تربیتی ٹول کٹ (2008) بھی جاری کی ہے۔

ب. محفوظ گاڑیاں

111. سماجی شراکت داروں کی مشاورت کے ساتھ، حکومتوں کو چاہیے کہ:

الف) وقتاً فوقتاً مرمت اور دستاویزی شکل کے دیکھ بھال کے پروگراموں اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے ساتھ مشاورت سے متعلق ضوابط کے نفاذ اور عمل درآمد کو یقینی بنائیں تاکہ خطرات کی شناخت ہوسکے اور ممکنہ تصادمات میں کمی لائی جاسکے ۔

ب) گاڑیوں کے قافلے کی تجدید کے منصوبوں پر عمل درآمد کرنے کے لیے ملکی اور بین الاقوامی وسائل کو استعمال میں لیاجائے، بشمول عوامی ضمانت کے منصوبوں کے ساتھ تا کہ یہ منصوبے بلااجرت کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز تک بھی پہنچ سکیں؛

ج) استعمال شدہ کمرشل گاڑیاں، انکے آلات، پرزے اور استعمال شدہ ٹائروں کی دوبارہ فروخت کی غرض سے درآمد کی حوصلہ شکنی کریں، کیونکہ یہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز ، مسافروں اور عام لوگوں کی حفاظت کو خطرے میں ڈال سکتے ہیں، بذریعہ:

1) درخواست دہندہ درآمد کنندگان یا پرانی کمرشل گاڑیاں اور ٹائر بیچنے والے تاجروں کے لیے مخصوص تقاضوں کا اجرا اور نفاذ کرکے؛
2) موجودہ درآمد کنندگان یا پرانی کمرشل گاڑیاں اور ٹائر بیچنے والے تاجروں کی کاروائیوں اور آلات کی تصدیق اور جائزے کے لیے سالانہ معائنہ کرنا؛
3)سال 1958 کے معاہدے کے متن اور اس کے ضمیمہ کے مطابق، قانونی تقاضے پورے نہ کرنیوالی کمرشل گاڑیوں اور ٹائروں کی درآمد پر حدبندی یا پابندی لگانا؛
4) رجسٹریشن نمبرز (جیسے چیسز نمبر) کے ساتھ کمرشل گاڑیوں کی درآمدات سے آگاہ رہنا اور اسکی نگرانی کرنا؛
د) محفوظ اور موثر سرگرمیوں کے لیے، جائے کار پر کارکردگی کے فروغ اور سیفٹی بیلٹ کے نقشے کو بہتر بنانے کے لیے گاڑیوں کے پرزوں والی صنعت کے ساتھ بات چیت کرنا تاکہ یہ آلات خواتین کیلئے سازگار اور قومی کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے سائز اور وزن کے حساب سے موزوں ہوں ۔ڈرائیور کے تحفظ کی نگرانی کرنے والے آلات کی تنصیب کرتے وقت کارکنوں کے احترام اور وقار کو لازماً مد نظر رکھا جانا چاہیے ۔
ہ) سال1997 کے معاہدے کے ترمیم شدہ متن کے مطابق،کمرشل گاڑیوں کے مناسب معائنہ کی ضروریات طے کریں۔
ز) گاڑیوں پر زیادہ بوجھ لادنے اور دیگر خطرناک اقدامات وروایات کا معائنہ کرنے، انکی مذمت کرنے اور حوصلہ شکنی کرنے کے لیے ذمہ داری کے اصولوں کے سلسلے پر عمل درآمد کیا جائے کیونکہ یہ معاملات زیادہ سے زیادہ وزن کے قوانین کے حوالے سے ڈرائیور پر جرمانے کا باعث بن سکتے ہیں۔
ح) طویل جوڑی کی گاڑیوں یا پلاٹوننگ کی محفوظ سرگرمیوں میں مدد کے لیے، مناسب تربیت، سڑک پر تحفظ اور عمل درآمد کے اقدامات پر تحقیق کریں اور ایک موزوں منصوبہ تیار کریں۔

ج. زیادہ محفوظ اور زیادہ پرامن فلاحی سہولیات

112. ٹرانسپورٹ کے شعبے کے کارکنان کی فلاح و بہبود اور کام کے سازگار حالات کو یقینی بنانے کے عمل میں فلاحی سہولیات ایک اہم کردار ادا کرتی ہیں۔ان سہولیات میں غسل خانے، دھونے کی جگہیں اور دیگر حفظان صحت کی سہولیات اور کمرشل گاڑیوں کی محفوظ اور پرامن پارکنگ اور آرام کرنے کے علاقے شامل ہیں۔ایسی سہولیات کی کمی تمام ٹرانسپورٹ ورکرز بشمول خواتین پر منفی اثرات مرتب ہے۔مناسب مقدار کی فلاحی سہولیات کو یقینی بنانا سڑکوں کے نظام اور بنیادی ڈھانچے کی ترقی اور جدت کاری کا ایک لازمی حصہ ہونا چاہیے۔

113. فلاحی سہولیات کی کمی تمام ٹرانسپورٹ ورکرز کے لیے منفی نتائج کا باعث بن سکتی ہے، خاص طور پر خواتین کیلئے، جنہیں مردوں کے مقابلے زیادہ بار اور زیادہ دیر تک ایسی سہولیات تک رسائی کی ضرورت ہوتی ہے۔خواتین کارکنوں کی مخصوص ضروریات کو نظر انداز کرنا امتیازی سلوک کے مساوی ہے، خواتین کو انکے بنیادی وقار سے محروم کرتا ہے، ان کیلئے رسوائی کا موجب بنتا ہے اور انہیں تشدد اور پیشہ ورانہ طور پر صحت کے مسائل کے خطرات سے دوچار کرسکتا ہے۔

114. مناسب فلاحی سہولیات کی دستیابی کو یقینی بنانا خطرناک مادوں اور دیگر آلودگیوں کے خطرات سے پیدا ہونے والے بیماریوں کی روک تھام کے لیے ایک ضروری اقدام ہے۔اس طرح کی سہولیات صحت عامہ کے لیے ضروری ہیں تاکہ بیماری کے پھیلاؤ اور آلودگی کے بہاؤ کی روک تھام ہوسکے (مثال کے طور پر خطرناک مواد کی نقل و حمل میں)۔

115. کمرشل گاڑیوں کی پارکنگ کی قلت اور فلاحی سہولتوں کی کمی کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے تھکاوٹ اور پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے خدشات کا باعث بنتی ہے اور اس کے نتیجے میں عوامی تحفظ کو بھی خطرہ لاحق ہوتا ہے۔اس نے نمٹنے کیلئے، حکومتوں کو درج ذیل اقدامات کرنے چاہئیں:
الف) موزوں صفائی کے حق کا احترام کریں؛
ب) کمرشل گاڑیوں کے حساب سے پارکنگ کی سہولیات تعمیر کی جائیں اور /یا بہتر بنائی جائیں۔

ج) تحقیق کر کے مختلف راہداریوں اور سڑکوں کے لیے کمرشل گاڑیوں کی پارکنگ اور فلاحی سہولت کی حکمت عملی تیار کریں تاکہ محفوظ اور پرامن پارکنگ کی جگہوں کا نیٹ ورک بنایا جا سکے۔

د) گاڑیوں کی محفوظ اور پرامن پارکنگ اور فلاحی سہولیات کے لیے زمین کی دستیابی کو یقینی بنانے کیلئے عوامی زمینوں کے استعمال اور زمین کی تخصیص نو یا کسی دوسرے متبادل پر غور کریں؛

ہ) سڑک کی تعمیر کے سامان کو ذخیرہ کرنے کی غرض سے، آرام کرنے کے علاقوں اور گاڑیوں کی پارکنگ کی سہولیات کو عارضی طور پر بند کرنے سے گریز کریں۔

116. حکومتوں، آجروں اور سڑکوں کی نقل و حمل کے سلسلہ کے ارکان کو جہاں تک ان کی ذمہ داریوں کے دائرے میں ممکن ہو:

الف) سڑک کے ڈھانچے کی مناسب ترقی اور جدت کاری و تعمیر نو کے لیے، ملکی اور بین الاقوامی وسائل استعمال میں لائیں، بشمول معقول فلاحی سہولیات، غسل خانے اور آرام کے علاقوں کی تعمیر، اور خاص طور پر کمرشل گاڑیوں کی محفوظ اور پرامن پارکنگ کی جگہوں کے لیے زمین کا انتخاب کریں، ڈرائیوروں کو تنخواہ میں کٹوتی یا کسی نقصان کے بغیر وقفے لینے کی اجازت ہو، اور وہ موت، تشدد اور چوری کے خوف کے بغیر ڈرائیونگ کے قانونی اوقات کار کی تعمیل کر سکیں؛

ب) کمرشل گاڑیوں کی خواتین ڈرائیورز کی شمولیت کے ساتھ، غسل خانوں کی سہولیات کی فراہمی کی منصوبہ بندی اور اسکا نقشہ تیار کریں۔ یہ سہولیات آرام کرنے کے مقامات، آجر کی پارکنگ کی جگہوں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے گوداموں اور تقسیم کے مراکز پر واقع ہوں اور یہ طے کریں کہ آیا یہ ایک صنف کیلئے مخصوص ہوں یا صنف کے لحاظ سے الگ الگ ہونے چاہئیں؛

ج) نقل و حمل کے سامان کی چوری کے واقعات کو احاطہ تحریر میں لانے اور رپورٹ کرنے کے لیے مناسب طریقہ کار تیار کریں اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے خلاف تشدد کو روکنے کے لیے اقدامات کو فروغ دیں۔

د) آن لائن ایپلی کیشنز کو تیار کرنے کے لیے ٹرانسپورٹ کے شعبے کی بڑھتی ہوئی ڈیجیٹلائزیشن اور دستیاب ٹیکنالوجی کو بروئے کار لائیں، اسکے ساتھ ساتھ خصوصی پروڈکٹس تیار کی جائیں، جو خاص طور پر گاڑیوں کی پارکنگ کے لیے تیار کی گئی ہوں۔

د. محفوظ راہداری اور بین الاقوامی سرحدی گزر گاہیں

117. سڑکوں کے نیٹ ورک اور بڑی شاہراہوں کے نظام (ہائی وے سسٹم) کی درجہ بندی کا سڑک پر تحفظ، گاڑی چلانے کے اخراجات اور منافع پر کافی اثر پڑتا ہے۔ فی الحال کوئی یکساں درجہ بندی تو تمام ممالک کے لیے موزوں نہیں ہے۔ تاہم، سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کیساتھ، حکومتوں کو چاہیے کہ وہ مقامی، ریاستی اور وفاقی درجہ بندیوں کو مؤثر طریقے سے اور شفاف طریقے سے باہم مربوط کرنے کی کوشش کریں تاکہ صنعت کی سرگرمیوں میں غیر متناسب طور پر خلل ڈالے بغیر سڑک کے تحفظ کو خاص طور پر کمرشل گاڑیوں کے بلااجرت ڈرائیورز کے لئے زیادہ بہتر بنایا جا سکے۔

118. حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کا باہمی مفاد اس میں ہے کہ وہ درج ذیل مشکلات کے منفی اثرات کو زائل کرنے کے لیے مل کر کام کریں:

الف) راہداریوں پر قائم غیر قانونی چوکیاں؛

ب) بنیادی ڈھانچے میں کمی کی وجہ سے سرحدی گزر گاہوں پر تاخیر؛

ج) دشوار گزار سرحدی گزر گاہوں پر سہولیات اور کنٹرول کے طریقہ کار؛

د) سرحد پار انتظار گاہوں کے اندر جرائم اور جنسی تجارت، کیونکہ ان علاقوں میں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور ان کے اہل خانہ، مسافروں، گاڑیوں اور کارگو کے لیے حفاظتی خطرات پیدا ہو سکتے ہیں، اور یہ آس پاس کے علاقوں میں مقامی آبادی کیلئے بھی مسائل کا باعث بن سکتے ہیں۔

119. دشوار گزار سرحدی گزر گاہوں پر کمرشل گاڑیوں کے بین الاقوامی ڈرائیورز کی زندگی اوراحوال کار کو بہتر بنانے کا ایک طریقہ بین الاقوامی سرحدوں کے پار سماجی مکالمے کافروغ اور نقل و حمل کی سہولت کا قیام ہے۔روڈٹرانسپورٹ کے شعبے کے اقدامات میں بین الاقوامی ڈرائیوروں کی سرحد پار نقل و حمل کے مسائل سے پیدا ہونے والے محنت اور سماجی مسائل سے متعلق نتائج(2006) میں ایک روڈ میپ اور اقدامات شامل ہیں جو اس سلسلے میں لاگو کیے جا سکتے ہیں۔

120. مختلف سطحوں پر سہ فریقی تعاون اور/یا بارڈر کراسنگ کی نگرانی اور سہولت کاری کے اداروں کی تشکیل یا انکومضبوط بنایاجانا، اسکے ساتھ ساتھ دشوار گزار بین الاقوامی سرحدوں کے دونوں اطراف کے تمام فریقین کے نمائندے بھی رکن ممالک کو یہ سمجھانے میں مدد کر سکتے ہیں کہ موجودہ یا مستقل مسائل کو کس طرح حل کیاجائے۔

8 سماجی تحفظ اور دورانِ ملازمت زخم یاچوٹ لگنے سے بچاؤ

سماجی تحفظ کی دفعات

121. حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو اس بات کو یقینی بنانا چاہیے کہ، کم از کم قومی قانون سازی یا مرجہ روایات کے مطابق، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور ان کے زیر کفالت افراد بتدریج سماجی تحفظ کے فوائد کی مکمل فہرست کے حقدار ہوں گے، جیسا کہ سوشل سیکیورٹی (کم سے کم معیارات) کے کنونشن، 1952 (نمبر102) میں بیان کیاگیاہے اورجیساکہ غیر رسمی کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے سلسلے میں، سفارش نمبر 204میں آیاہے۔جب بھی ممکن ہو، حکومتوں کوکمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو دستیاب تحفظ کی سطح کو بڑھانا چاہیے تاکہ عالمی ادارہ محنت کے سماجی تحفظ کے مزید جدید معیارات پر پورااترا جا سکے۔

122. جہاں جہاں سماجی تحفظ کے تمام فوائد کااطلاق تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز پر نہیں ہورہا، وہاں حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کوچاہیئے کہ بتدریج اس بات کو یقینی بنائیں کہ وہ ضروری صحت کی سہولیات،اوربنیادی آمدنی کے تحفظ سمیت ،کم از کم بنیادی سماجی تحفظ سے مستفید ہورہے ہوں، جیسا کہ سماجی تحفظ کے معیارات کے معاہدے کی سفارش، 2012 (نمبر 202) میں بیان کیا گیا ہے۔

123. خاص طور پر، سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کرکے، حکومتوں کودرج ذیل پر غور کرنا چاہیے:

الف) جامع سماجی تحفظ کی پالیسی کااجرا اور ایسی قانون سازی کی جائے جو معاون اور غیر معاون طریقوں کو باہم یکجا کرتی ہے تاکہ کمرشل گاڑیوں کے بلااجرت ڈرائیورز اور انفرادی سطح کے اور چھوٹے ٹرانسپورٹ کے آجروں سمیت تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو ان کے دائرہ اثر میں شامل کیا جا سکے؛

ب) اس بات کو یقینی بنانا کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو طبی دیکھ بھال تک موثر رسائی حاصل ہو اور بیماری، زچگی، بے روزگاری، ملازمت کی چوٹوں اور پیشہ ورانہ بیماریوں، ناکارہ پن اور بڑھاپے کی صورت میں وہ اپنی آمدنی کے تحفظ سے استفادہ کرسکیں، نیز کارکن کی موت کی صورت میں، ان کے خاندان کے دیگر زیر کفالت افراد کا تحفظ ہوسکے۔خاص طور پر، تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے بنائے گئے ملازمت کی چوٹ کے منصوبوں میں، تصادم، داخلے یااخراج کی چوٹوں اور بوجھ لادنے یااتارنے کی وجہ سے ہونے والی بیماریوں یا معذوریوں کو بھی مدنظر رکھنا چاہیے۔

ج) آسان حصہ داری اور ٹیکس کی وصولی کے طریقہ کار کو فروغ دینا جو انفرادی اور چھوٹی سطح کے کاروباری اداروں اور خودروزگاری ملازمت کرنے والے افراد کے لیے تیار کیا گیا ہو، ۔ایساطریقہ جس کا مقصد کاروباری اداروں اور کارکنوں تک سماجی تحفظ کی رسائی کو بڑھاناہے اور غیر رسمی سے رسمی معیشت میں ان کی منتقلی کو فروغ دیناہے۔

د) کمرشل گاڑیوں کے غیر رسمی ڈرائیورز کو سماجی تحفظ فراہم کرنا؛

ہ) موجودہ لازمی قانونی فریم ورک پر عمل درآمد کو فروغ دینا اوراسکی نگرانی کرنا تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ ہر کمرشل گاڑی کے ڈرائیور کو قومی سماجی تحفظ کے نظام کے تحت مؤثر طریقے سے تحفظ حاصل ہے۔

ز) اس بات کو یقینی بنانا کہ ڈرائیور اپنے کام کے انتظامات اور بڑھتی ہوئی نقل و حمل کے پیشِ نظر، جب ضروری ہو، فوائد اور خدمات تک مؤثر طریقے سے رسائی حاصل کر سکتے ہیں۔
ح) ملازمت کی مدت اور/یا سابقہ آمدنی یا رہائش کی بنیاد پر، معاون اور غیر معاون منصوبے اور پروگرام تیار کرنا؛
ط) مخصوص ترغیبات کی تشکیل اور تشہیر کرنا تاکہ کمرشل گاڑیوں کے اجرت والے اور بلا اجرت ڈرائیورز موجودہ اسکیموں سے لازمی طور پر وابستہ ہو جائیں، اور جہاں یہ ممکن نہ ہو، وہاں ان اسکیموں کیساتھ رضاکارانہ وابستگی ہو جائے؛
ی) کو آپریٹیو کے فروغ کی سفارش، 2002 (نمبر 193) کے مطابق، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز، خاص طور پر کمرشل گاڑیوں کے بلا اجرت ڈرائیورز کے لیے، سماجی تحفظ تک رسائی کی سہولت فراہم کرنے کے لیے تعاون کے امکانات کی جستجو کی جائے۔

124. سماجی شراکت داروں کو اجرت کمانے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے معاہدوں کی رہنمائی کرنا چاہئے اور معاہدے کی گفت و شنید میں کردار ادا کرنا چاہیے تاکہ سماجی تحفظ کے دائرہ کار اور اختیارات کو بڑھایا جاسکے۔

سڑک پر تحفظ، تشدد اور سماجی تحفظ کے اداروں کا کردار

125. حکومتوں کو سماجی شراکت داروں کے ساتھ مل کر، تشدد کی روک تھام میں سماجی تحفظ کے اداروں کے کردار کو فروغ دینا اور انہیں مضبوط بنانا چاہیے اور ان کی صلاحیت کو مزید وسیع کرنا چاہئے کیونکہ یہ ادارے تشدد کی روک تھام میں اہم کردار ادا کرتے ہیں۔ ان اقدامات میں درج ذیل کو شامل کیا جاسکتا ہے:
الف) ٹرانسپورٹ کے آجروں کی مدد کرنا؛

ب) تشدد اور حملوں کی روک تھام کے لیے مناسب آلات مہیا کرنا؛
ج) پیشہ ورانہ تشدد کے متاثرین کی مدد کے لیے ڈھانچے کا قیام؛
د) ماہرین کی طرف سے سیمینار اور معاون تربیت کی پیشکش کرنا؛
ہ) تحقیق کا آغاز کرنا؛
ز) معلومات کو پھیلانا اور معلومات کی منتقلی میں سہولت فراہم کرنا؛
ح) جائے کار پر تشدد اور ہراسانی کی روک تھام کے لیے ایک پائیدار نیٹ ورک قائم کرنا۔

دورانِ ملازمت زخم یا چوٹ لگنے سے تحفظ

126. بشمول کنونشن نمبر 102، ملازمت کے دوران چوٹ لگنے کے معاوضے کا کنونشن، 1964 [شیڈول I میں 1980 میں ترمیم کی گئی] (نمبر 121)، اور ملازمت کے دوران چوٹ لگنے کے معاوضے کی سفارش، 1964 (نمبر 121)، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے ملازمت کی چوٹ کے معاوضے کی قومی قانون سازی کو محنت کے بین الاقوامی معیارات کے ساتھ ہم آہنگ کیا جانا چاہیے۔

127. حکومتوں کو مضبوط، جامع اور پائیدار قومی سماجی انشورنس اور/یا معاوضے کی اسکیموں کے قیام کو اولین ترجیح دینی چاہیے۔ تمام کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے ملازمت کی چوٹ سے تحفظ کی اسکیموں میں، تصادم، داخلے اور اخراج کی چوٹوں اور سامان لادنے اور اتارنے کی وجہ سے ہونے والی بیماریوں یا معذوریوں کو بھی پیشِ نظر رکھنا چاہیے۔

128. قومی قوانین، شرائط اور مروجہ روایات کے مطابق، آجروں کو چاہیے کہ:اس بات کو یقینی بنائیں کہ اجرت کمانے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو ملازمت کی چوٹ کی وجہ سے ہنگامی حالات کی صورت میں تحفظ حاصل ہے، بشمول بیماری کی بناپر؛ یا بیماری کے نتیجے میں نااہلی کی بناپر جس میں قومی قانون کے مطابق آمدنی کا تعطل شامل ہے، یا ایک مخصوص حد سے آگے کمانے کی صلاحیت کا پورا یا جزوی نقصان ، جو مستقل بنیادوں پر بھی ہو سکتا ہے، یا کسی صلاحیت کا اس طرح کا نقصان؛ اور استفادہ کنندگان کے مقررہ درجوں کے مطابق، واحد روزی روٹی کمانے والے کی موت کے نتیجے میں زیر کفالت افراد کو ہونیوالا نقصان۔

129. سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کرکے، حکومتوں کو کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی ضروریات اور حالات کے مطابق، دورانِ ملازمت زخم یا چوٹ لگنے کے معاوضے کے منصوبے اور کارکنوں کے زر تلافی کے فنڈز تیار کرنے چاہئیں، بشمول درج ذیل کی فراہمی کو یقینی بنا کر:

الف) تصادم، ملازمت کے دوران حادثات یا پیشہ ورانہ بیماریوں کے متاثرین کو نقد معاوضہ کی فراہمی جو کام کرنے کی عارضی نااہلی یا مستقل کل یا جزوی معذوری کی صورت میں واقع ہو جس سے کارکنان کی کمائی کی صلاحیت متاثر ہوئی ہو؛

ب) زخمی کارکنوں کی صحت کی دیکھ بھال، بحالی (اگر ممکن ہو تو) اور صحت کی بہتری کیلئے اور انکی ملازمت کرنے اور اپنی ذاتی ضروریات پوری کرنے کی استعداد کیلئے انہیں طبی دیکھ بھال اور متعلقہ نگہداشت کے فوائد تک رسائی دی جانی چاہئے؛

ج) بحالی اور روزگار کے فروغ کے اقدامات؛

د) دورانِ ملازمت چوٹ لگنے یا پیشہ ورانہ بیماری کی وجہ سے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کی موت کی صورت میں، خاندان کے زیر کفالت افراد کو نقد معاوضوں کی فراہمی۔

حصہ سوم۔اقدامات کے ذرائع

9 سماجی مکالمہ اور سہ فریقیت

130. سماجی مکالمہ کی بنیاد تنظیم کی آزادی کے احترام اور اجتماعی سودے بازی کے حق کو موثر طور پر تسلیم کرنے پر ہے۔ان حقوق کا اطلاق روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے سمیت تمام شعبوں میں کام کرنیوالے سب کارکنان پر ہوتا ہے، چاہے ان کے روزگار کے تعلقات کی نوعیت کچھ بھی ہو۔

131. روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے تمام ارکان کو سماجی مکالمے میں شامل ہونے کی ترغیب دی جانی چاہیے۔تاہم، ٹرانسپورٹ کے شعبے کے لیے سماجی مکالمے کا انعقاد کرنے اور بہتر بنانے کا کوئی ایک پکا فارمولا نہیں ہے ۔براہ راست ملازمت اور تجارتی خدمات کے معاہدوں کے ذریعے اپنی خدمات فراہم کرنے والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی موجودگی کا یہ مطلب نہیں کہ وہ ہمیشہ خراب حالات میں کام کرتے یا غیر قانونی سرگرمیوں میں ملوث ہوتے ہیں بشرطیکہ آجران اور دیگر روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان اپنے قانونی اور روزگار کے معاہدے کی ذمہ داریوں سے بچنے کیلئے ان کا غلط استعمال نہ کریں۔

132. اپنی ساری اشکال میں، سماجی مکالمہ دراصل کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے باوقار روزگار اور پیشہ ورانہ صحت و سلامتی میں معاون ثابت ہوتا ہے۔سہ فریقی سماجی مکالمے کا عمل ٹرانسپورٹ کی خدمات کی ترقی میں نہائیت اہم کردار ادا کر سکتا ہے۔

133.عالمگیریت اور علاقائی ربط ضبط کو فروغ دینے کی خاطر، روزگار کی باہمی طور پر جڑی ہوئی دنیا میں، سرحد پار سماجی مکالمے کی ضرورت از حد بڑھ چکی ہے جیسا کہ سرحد پار سماجی مکالمے کے ماہرین کے اجلاس کے نتائج(2019) سے ظاہر ہوتا ہے ۔

134.سازگار ماحول کی تشکیل کوروڈٹرانسپورٹ کے شعبے میں ہر طرح کی اصلاحات کی بنیاد ہونا چاہیے۔ حکومتوں کویقینی بناناچاہئے کہ تنظیم کی آزادی کے بنیادی حقوق اور اجتماعی سودے بازی کے حق کو موثرطورپر تسلیم کیاجائے،جیسا کہ موجودہ رہنما خطوط کے سیکشن IV میں بیان کیا گیا ہے (پیراگراف 37–45 دیکھیں)۔ علاوہ‌ازیں، سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کے دوران، حکومتوں کو چاہیے کہ:

الف) سفارش نمبر 204 اور پائیدار کاروباری اداروں کے فروغ سے متعلقہ نتائج (2007) کے مطابق، شفاف پالیسیوں اور حکمت عملیوں کو تشکیل دیں اور ان کے نفاذ کو یقینی بنائیں- جو غیر رسمی سے رسمی معیشت کی جانب منتقلی اور پائیدار کاروباری اداروں کی تخلیق اور ترقی کے لیے موزوں ہوں۔؛

ب) سماجی شراکت داروں کے لیے صلاحیت سازی کی کوششوں کی حمایت کرنا تاکہ آجروں اور کارکنوں کی مضبوط اور نمائندہ تنظیمیں تشکیل پاسکیں جو صنعت اور اس کے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیوروں کے درمیان مذاکرات کاروں کی نمائندگی کرتے ہیں۔

ج) سڑک پر تحفظ اور شعبے کے انتظامی ڈھانچے کو قوی بنانے کے لیے ،روڈ ٹرانسپورٹ، سڑک پر تحفظ اور لیبر حکام کے تنظیمی ڈھانچے،انکی ذمہ داریوں اور صلاحیتوں کو مضبوط بنایاجائے اور اگر ہوسکے توانہیں از سرِ نو منظم کیاجائے۔

135. حکومتوں کو تخلیقی اوراختراعی سوچ کو فروغ دینا چاہیے، تاکہ یقینی بنایاجاسکے کہ حق تنظیم کی آزادی اور اجتماعی سودے بازی کے حق کی مؤثرشناخت اوراحترام ہورہاہے اور یہ حقوق روزگار کے ان رشتوں میں قابل رسائی ہیں جہاں وہ روایتی طور پر دستیاب نہیں ہوتے تھے، اور یہ حقوق ملازمت کی نئی اور ابھرتی ہوئی اشکال میں بھی میسر ہوں، اور یہ کہ قابل اطلاق قوانین اور قومی حالات کے مطابق، کارکنان کو قابل اطلاق اجتماعی معاہدوں کے تحت تحفظ حاصل ہو۔

10. منصفانہ بھرتی اور خریداری اور معاہدہ کی پائیدار روایات

136.سڑک کی مال برداری کی صنعت سے لے کر سڑکوں پر مسافروں کی ٹرانسپورٹ سروس کی صنعت تک اور ایک ملک سے دوسرے ملک تک،کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی بھرتی، حصولی اور خارجی بھرتی(آؤٹ سورسنگ) کے طریقوں میں بہت نمایاں فرق ہوتا ہے۔

137. خارجی بھرتی اس شعبے میں آجکل ایک غالب رجحان ہے اور رہے گا۔اسی طرح، اس عمل کو باقاعدہ بنانے کے لیے، اندرونی یا بیرونی بھرتی کرنے والوں کی ضرورت ہے تاکہ اس شعبے میں کارکنوں کی مانگ کو پورا کیا جا سکے۔

138. منصفانہ بھرتی اور حصول کے طریقوں کو یقینی بنانے کے لیے،اپنے کام کے دوران حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کوچاہیے کہ وہ درج ذیل سے معاونت حاصل کریں :

الف) نجی ملازمت میں کمرشل گاڑیوں کے اجرت والے ڈرائیورز کے لیے، درج ذیل اصول بھرتی کے طریقوں کے لیے بنیادی رہنمائی فراہم کرتے ہیں:

1) روزگار کی نجی ایجنسی کا کنونشن، 1997 (نمبر 181)؛

2) منصفانہ بھرتی کے لیے عمومی اصول اور عملی رہنما ہدایات(2019)۔

ب) مخصوص ملک کے حساب سے،سرکاری ملازمت میں اجرت والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے، درج ذیل اصول بھرتی کے طریقوں کے لیے بنیادی رہنمائی فراہم کرتے ہیں:

1) روزگار کی خدمات کا کنونشن، 1948 (نمبر 88)۔

ج) کمرشل گاڑیوں کے بلااجرت ڈرائیورز کے لیے، مندرجہ ذیل اصول ہیں جو حصول اور معاہدے کے انتظامات کے لیے بنیادی رہنمائی فراہم کرتے ہیں:

1) دفعات محنت (عوامی معاہدے) کا کنونشن، 1949 (نمبر 94)، سرکاری حکام کی طرف سے حصول اور ذیلی معاہدوں پر رہنمائی فراہم کرتا ہے۔

139. قانونی اور عملی طور پر، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو گمراہ کن معلومات، بھرتی کے مصارف اور متعلقہ اخراجات، بونس پر دستخط کے معاملات پر تحفظ دیا جائے اور انہیں تربیت کے بارے میں اشتہارات، یا گاڑیوں کے ادھار پر دینے کے مواقع سے تحفظ دیا جانا چاہیے۔ یہ باتیں بعد میں بدسلوکی، غیر قانونی اجرت یا تصفیہ یا کٹوتیوں کی ادائیگی کا باعث بن سکتی ہیں۔

140. کمرشل گاڑیوں کے غیر ملکی ڈرائیورز کو راغب کرنے کے لیے سہولت فراہم کرنے والے امیگریشن پروگراموں کی تعداد کے پیش نظر، حکومتوں کو یہ یقینی بنانا چاہیے کہ یہ پروگرام کمرشل گاڑیوں کے قومی اور تارکین وطن ڈرائیورز کو تربیت کے مواقع کے حساب سے، لائسنسنگ کے اخراجات کے حساب سے اور احوال کار کے لحاظ سے برابر سلوک کا حقدار ٹھہرائیں گے اور خاص طور پر:

الف) سفارش نمبر 111 میں مذکور مساوی قدر کے کام کے لیے مساوی معاوضے کے اصول کا زیادہ سے زیادہ اطلاق ہونا چاہیے، تاکہ کمرشل گاڑیوں کے تارکین وطن اور قومی ڈرائیورز معاوضے کے حوالے سے مساوی سلوک کے حقدار ٹھہریں؛

ب) جہاں قابل اطلاق ہو، کمرشل گاڑیوں کے مہاجر ڈرائیورز کو ان کی اپنی زبان میں تربیت فراہم کی جانی چاہیے تاکہ مہاجر کارکنوں کی سفارش، 1975 (نمبر 151) کے اصول کی پیروی ہو سکے۔

11 شعبے کی تربیت اور پیشہ ورانہ بنانا

الف. عمومی دفعات اور اہمیت

141. حالیہ برسوں میں کچھ ممالک کے اندر، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو مزید پیشہ ور بنانے اور تربیت دینے میں کافی پیش رفت ہوئی ہے اور اسی طرح کی پیش رفت روڈ ٹرانسپورٹ کی صنعت کے دیگر پیشوں میں بھی دیکھنے میں آئی ہے۔ تاہم، سڑک کی نقل و حمل کی صنعت کو تربیت اور مہارت کی کمی کا خاصا سامنا ہے اور افرادی قوت بھی کم ہے، بہت سے ممالک میں موٹر کاروں کے بڑھتے رجحان اور روزافزوں طلب کے نتیجے یہ فرق بڑھتا جا رہا ہے۔

142. کچھ ممالک میں تربیت کے عنصر کا نظر انداز ہونا کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی پست حیثیت اور کام کی زیادہ تبدیلی کی ایک بڑی وجہ ہے، اس سے پیداواری صلاحیت متاثر ہوتی ہے اور سروس کے معیارات نیچے آ جاتے ہیں۔ حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو عام طور پر تسلیم شدہ تربیتی معیارات قائم کرنے اور فعال تربیتی اقدامات کو فروغ دینے کے حوالے سے اپنے مشترکہ مفاد پر اتفاق کرنا چاہیے۔ حکومتوں کو مناسب تربیتی اسکیموں کو متعارف کروانے میں پہل کرنی چاہیے، اور اسکے ساتھ ساتھ، ان تمام کارکنوں کو جو روڈ ٹرانسپورٹ گاڑیوں کے چلانے، دیکھ بھال یا نگرانی کے کام میں مصروف ہیں، زندگی بھر کی تعلیم دینے کا اہتمام کیا جائے۔

143. سماجی شراکت داروں کے ساتھ مشاورت کرکے، حکومتوں کو ڈرائیور کی تربیت کو فوری طور پر پیشہ ورانہ بنانا چاہیے اور اس عمل میں سڑک پر تحفظ، ماحولیاتی آلودگی کے مسائل پر توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ اسکے ساتھ ساتھ صنعت کی شبیہ، سرمایہ کاری اور عوامی مفاد کو بھی پیشِ نظر رکھا جائے۔

144. تربیتی کوششوں کو ہم آہنگ اور موافق بنانے کیلئے، ڈرائیونگ لائسنس یا ڈرائیونگ کے اجازت ناموں کے ضوابط کی باقاعدگی اور بین الاقوامی معیارات سے ہم آہنگی ضروری ہے۔ یہ ضوابط نقل و حمل کی دیگر اقسام کے لیے لائسنس کے ضوابط کے مطابق کافی سخت اور زیادہ ہونے چاہئیں۔

ب. اجازت نامے

145. اس امر کو یقینی بنانے کے لیے کہ پیشہ ور ڈرائیور اپنی ڈیوٹی کے دوران پیدا ہونے والے تمام حالات سے نمٹنے کے لیے مناسب حد تک ذمہ دار اور بالغ ہیں، حکومتوں کو کم از کم عمر کی درج ذیل حد سے نیچے کے ڈرائیوروں کو گاڑیوں کی مخصوص قسموں کے لیے (اجازت نامہ) لائسنس جاری نہیں کرنا چاہیے یا ایسی دوسری عمر کی حدیں جو قومی ضوابط کے ذریعے طے کی گئی ہیں:

الف) زیادہ سے زیادہ 7.5 ٹن وزن کے ساتھ مال بردار کمرشل گاڑیوں کے لیے 18 سال۔
ب) زیادہ سے زیادہ 7.5 ٹن وزن کیساتھ مال بردار کمرشل گاڑیوں کے لیے 21 سال اور تمام باہم پیوستہ مخصوص گاڑیوں کے لیے؛
ج) تمام مسافر گاڑیوں کے لیے 21 سال۔

146. ایسی جگہوں پر جہاں اچھے انتظامات کیساتھ منظم تربیتی پروگرام دستیاب ہیں، اس حد بندی سے 18 سال کی عمر کے نوجوانوں کو کم عمری میں پیشہ ورانہ ڈرائیور کی تربیت کی اجازت ہونی چاہئے۔ اس طرح کی منظم تربیت میں شرکت اور ہنر کے امتحان میں کامیابی کا مطلب ہے کہ مال بردار کمرشل گاڑیوں کے لیے پیشہ ورانہ ڈرائیونگ لائسنس یا مخصوص اور قابل اطلاق قومی قواعد و ضوابط اور بین الاقوامی ضوابط کے مطابق، ایک عارضی لائسنس حاصل کرنے کے لیے عمر کی شرط سے چھوٹ کا جواز پیش کیا سکتا ہے۔

147. حکومتوں کو چاہیے کہ وہ آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو کمرشل گاڑیوں کے لائسنس یافتہ ڈرائیورز کے حوالے سے شفاف اور ڈیجیٹل اعداد و شمار فراہم کرے تاکہ وہ غیر قانونی، غلط یا معطل لائسنس والے کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو ملازمت دینے اور ان کی خدمات حاصل کرنے سے بچ سکیں۔

ج. قابلیت کی سطح کو بڑھانا

148. ایک پیشہ ور کمرشل گاڑیوں کا ڈرائیور وہ ہوتا ہے جس نے قابلیت کا امتحان اور طبی امتحان پاس کیا ہو۔ تجارتی ڈرائیونگ لائسنس کے حصول کے لیے، حکومتوں کو ایسے ضابطے قائم کرنے چاہئیں جن میں درج ذیل کی ضرورت ہو:
الف) ایک جامع ڈرائیونگ ٹیسٹ؛
ب) ابتدائی اور قبل از ملازمت اور وقتاً فوقتاً آزمائش جو کم از کم تندرستی کے تقاضوں سے ہم آہنگ ہو۔ یہ امتحانات منصفانہ اور رازداری کے ساتھ کئے جانے چاہئیں اور ان کے ساتھ تعلیم، روک تھام اور علاج کے منصوبے بھی ہونے چاہئیں۔ کمرشل گاڑیون کے ڈرائیوروں کے پاس مناسب اور آزاد اپیل کرنے کا طریقہ کار بھی ہونا چاہیے۔

149. سماجی شراکت داروں سے مشاورت کے ساتھ، حکومتوں کو تربیت کے دورانیے اور مواد کی تخصیص کے ساتھ ساتھ امتحانی ضروریات کی وضاحت کرنے کے لیے تربیتی ضابطے قائم کرنے چاہئیں۔

150. حکومتوں کو کمرشل گاڑیوں کے مخصوص درجوں کی ڈرائیونگ کے لیے منظم اور تسلیم شدہ تربیت کے سلسلے میں شرکت کی حوصلہ افزائی کرنی چاہیے اور قانون سازی کو یقینی بنایا جائے۔ چونکہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی منظم اور مربوط تربیت ایک وسیع اور عوامی طور پر قابل قبول روائیت بن چکی ہے، تو اس پیشے کی مہارت کا انحصار سرکاری طور پر تسلیم شدہ قابلیت کے حصول پر ہونا چاہیے جو کہ حتمی تجارتی امتحان کے دوران ثابت ہو ۔ اسکے ساتھ ساتھ اس تربیت کے خدوخال ایسے بنائے گئے ہوں کہ تربیت حاصل کرنیوالا تربیت کے دوران دی گئی ہدایات کو اچھے طریقے سے ذہن نشین کرلے۔

151. جب کوئی امیدوار کمرشل گاڑیوں کے مخصوص درجے کا امتحان پاس کرلے تو حکومتوں کو ایک سند، توثیقی دستاویز یا ڈپلومہ جاری کرنا چاہیے۔اس مقصد کے لیے، جہاں قابل اطلاق ہو، ایک مناسب تربیتی ڈھانچہ بنایا جانا چاہیے، جس میں مناسب اور کافی تربیتی سہولیات موجود ہوں،ایسے علاقے میں جہاں یہ پہلے سے موجود نہیں ہیں۔

152. تمام ممالک میں موجودہ ڈرائیوروں کی مزید تربیت کو یقینی بنانے کے لیے ایک پرعزم کوشش درکار ہے اور کچھ ممالک اسے ترجیحی طور پر کرنا چاہیں گے۔معیارات کو برقرار رکھنے، علم کو عصری تقاضوں سے ہم آہنگ کرنے اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو تکنیکی ترقی کے مطابق ڈھالنے میں مدد دینے کے لیے بلاشبہ اس نوعیت کی مزید تربیت کی ضرورت ہے۔

153. حکومتوں کو ان موجودہ ڈرائیوروں کو قابلیت کے مناسب سرٹیفکیٹ دینے چاہئیں جنہوں نے اپنے پیشے میں تجربہ کی کم از کم مقررہ مدت پوری کرلی ہے اور جنہوں نے اپنی پیشہ ورانہ قابلیت اور تجربے کا لوہا منوالیا ہے۔

154. کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے علاوہ، حکومتوں کو اپنے تربیتی ضوابط کے دائرہ کار میں درج ذیل کو شامل کرنا چاہیے:

الف) تربیت دہندگان (انسٹرکٹرز)، تربیتی افسران اور دیگر تربیتی عملہ؛
ب) گاڑیوں کی دیکھ بھال اور مرمت کرنے والے افراد؛
ج) نگران (سپروائزر)، ٹرانسپورٹ کے مینیجرز، ٹھیکیدار کے اکاؤنٹ کے مینیجرز اور ڈرائیوروں کو بھرتی کرنے والے؛
د) سامان آگے بھجوانے والوں سمیت، زنجیرِ رسد کے ثالث۔

12 نگرانی اور جائزہ

155. معائنہ اور نفاذ کے طریقہ ہائے شعبے کے تمام حصوں میں مساوی مواقع کی فراہمی کو یقینی بنانے میں اہم کردار ادا کرتے ہیں۔اسکے ساتھ ساتھ وہ سڑک کے تحفظ کے نتائج کی نگرانی اور جائزے کیلئے بھی اہم ہوتے ہیں۔تاہم، نقل و حمل کے شعبے کی وسعت اس سلسلے میں نفاذ کے ذمہ دار حکام کے معائنے کے طریقوں اور آلات کے لیے اہم چیلنجز پیدا کرتی ہے۔

الف: عمل درآمد اور معائنہ کے اقدامات

عمومی دفعات

156. متعدد عناصر، بشمول قومی وزارتیں، ریاستی یا مقامی حکومتیں اور میونسپل حکام، سڑکوں پر تحفظ سے متعلق کام کے ضابطے اور تعاون کے حوالے سے ایک دوسرے کیساتھ وابستہ ہوتے ہیں۔سڑک کے تحفظ کے انتظام اور نفاذ اور معائنہ کے طریقہ کار کو بہتر بنانے کے لیے ،حکومت کی ان مختلف سطحوں کے درمیان پالیسی میں ہم آہنگی، موافقت اور مستقل مزاجی کا ہونا ضروری ہے۔

157. حکومتوں کو اس امر کو یقینی بنانا چاہیے کہ سڑک کے تحفظ میں شامل مختلف ادارے اپنے کام میں ہم آہنگی اور موافقت پیدا کریں، خاص طور پر مزدوروں کے تعلقات اور روزگار کے ذمہ دار سرکاری ادارے کا ایک صفحے پر ہونا ضروری ہے۔روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کے قانون کے نفاذ کے لیے مناسب رقم مختص کی جانی چاہیے، اسکے ساتھ ساتھ

محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبوں کا جائزہ اور نفاذ یقینی بنانے کیلئے بھی رقم مختص کی جائے ۔محنت کے معائنے (کان کنی اور ٹرانسپورٹ) کی سفارش، 1947 (نمبر 82) کے مطابق، حکومتوں کو ۔مجاز حکام کی متعین طریقہ کار کے مطابق۔ نقل و حمل کی کاروائیوں پر محنت کے معائنے کے مناسب طریقہ کار کو لاگو کرنا چاہیے ۔تاکہ احوالِ کار سے متعلقہ قانونی دفعات کے نفاذ کو یقینی بنانے کے ساتھ ساتھ اپنے کام میں مصروف کارکنوں کا تحفظ بھی یقینی بنایا جاسکے۔

روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے میں محنت کے معائنے کی انتظامی ترتیب

158. سماجی شراکت داروں سے مشاورت کرکے، حکومتوں کو سڑک ٹرانسپورٹ کے شعبے میں محنت کے معائنے کا کام ایک خصوصی عملے کے سپرد کرنا چاہیے، تاکہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے تحفظ سے متعلق قانونی دفعات یقینی بنائی جاسکیں جبکہ ڈرائیور اپنے کام اور خدمات میں مصروف رہیں۔روڈ ٹرانسپورٹ میں محنت کے معائنے کے لیے ایک انتظامی تنظیم کا ڈھانچہ معائنہ کو مؤثر طریقے سے مکمل کئے جانے کے قابل بنائے۔

159. حکومتوں کو روڈ ٹرانسپورٹ میں محنت کے معائنے کے خاص پہلوؤں کو مد نظر رکھنا چاہیے۔ اور یقینی بنایا جائے کہ روزگار کی شرائط کو تکنیکی حالات اور تحفظ سے الگ کر کے نہ دیکھا جائے۔اس کے نتیجے میں تعاون اور معلومات کا تبادلہ کو فروغ حاصل ہونا چاہیے۔اسکے ساتھ ساتھ، محنت کے معائنے کی خدمات، ٹرانسپورٹ کے تکنیکی معائنے کی خدمات ، اور ٹریفک کنٹرول کی خدمات کے حکام اور سماجی شراکت داروں کے درمیان، اعداد و شمار کی رازداری کا احترام یقینی بنایا جائے جہاں تک مناسب ہو۔یہ بہتر ہو گا اگر سب حکام کے مخصوص فرائض اور ذمہ داریوں کو باقاعدہ طور پر شائع کیا جائے اور انکا واضح طور پر تعین کرکے وضاحت کی جائے۔

160. خاص سرحد پار ٹریفک کی صورت میں یا منتشر نفاذ والے خطوں میں، خصوصی دفعات اور بین الاقوامی تعاون کی ضرورت پیش آئیگی۔

161.کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور آجروں کو لیبر انسپکٹرز کے ساتھ آزادانہ بات چیت کرنے کے قابل ہونا چاہیے؛اور انسپکٹرز کو چاہئے کہ اس طرح کی بات چیت کو بالکل خفیہ رکھیں۔

ب. معائنہ کے طریقے

عمومی دفعات

162. سڑک کی نقل و حمل کے شعبے میں محنت کشوں کے کام کے معائنے باقاعدگی سے ہونا چاہئیں،اس دوران، صنفی طور پر موزوں معائنے اور طریقہ کار کو مد نظر رکھا جائے اور غیر رسمی کارکنوں کے باوقار روزگار کے خسارے کی نشاندہی کی جائے۔یہ معائنے ملازمت کی جگہوں کے مراکز پر ہونے چاہئیں،اور گیراج، پارکنگ اور فلاحی سہولیات، اور ڈپو، گوداموں اور دیگر تنصیبات کے ساتھ ساتھ سڑک پر بھی ہونے چاہئیں۔

163. حکومتوں کو چاہیے کہ وہ قومی ضابطے کے نفاذ کو یقینی بنائیں جس کی روسے آجروں، روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لئے، مجاز اتھارٹی کی طرف سے منظور شدہ شکل میں، ایک رجسٹر اور ریکارڈ پاس رکھنا لازمی ہو۔تاکہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز اور عام عوام کے تحفظ کے لیے دفعات کے اطلاق کا معائنہ کیا جا سکے۔

164. حکومتوں کو چاہیے کہ وہ ایسے قومی ضابطے کے نفاذ کو یقینی بنائیں جس کی رو سے گاڑی کے تمام عملے پر لازم ہو کہ وہ، مجاز اتھارٹی کی طرف سے منظور شدہ شکل میں، تمام قانونی طور پر ضروری دستاویزات یا معلومات اپنے پاس رکھیں، تاکہ یہ دستاویزات ملازمت کے اوقاتِ کار اور خدمات کی انجام دہی کے دوران معائنہ کی غرض سے پیش کی جا سکیں۔

165. حکومتوں کو چاہیے کہ وہ قومی ضوابط کو نافذ کریں اور مؤثر طریقے سے عمل در آمد کو یقینی بنائیں جن کی رو سے سڑک کی نقل و حمل میں لیبر انسپکشن کے ذریعے نافذ کردہ قانونی دفعات کی خلاف ورزی کی صورت میں جرمانے کیئے جا سکیں۔ اس کے ساتھ ساتھ انسپکٹرز کے کاموں میں مداخلت پر بھی جرمانے ہونا چاہیئے۔ کسی سنگین یا بار بار کی خلاف ورزیوں کے لیے، جرم کی سنگینی کو مدنظر رکھتے ہوئے اور ذمہ داری کے اصولوں کے سلسلے میں ضابطوں کی سختی سے پابندی کے لیے، مناسب و موزوں سزائیں عائد کی جانی چاہئیں۔

اختیار کی کتابیں، اختیار کے آلات

166. کنونشن نمبر 153 اور سفارش نمبر 161 کی روشنی میں اور سماجی شراکت داروں کی مشاورت سے، حکومتوں کو چاہیئے کہ:

الف) ایک قومی طریقہ کار تیار کریں اور ایک نمونے کی اختیاری کتاب کے استعمال کی شرائط کی تجویز دی جائے اور اسے شائع کیا جائے یا دیگر کنٹرول کے طریقوں یا آلات کے لیے خاص طور پر الیکٹرانک ہدایات کا اہتمام کیا جائے، ؛
ب) عارضی استثنیٰ کی صورت میں اوقاتِ کار کی اطلاع کے لیے ایک طریقہ کار طے کریں۔

167. کنونشن نمبر 153 اور سفارش نمبر 161 کی مطابقت میں، آجروں کو چاہیئے کہ:
الف) ہر ملک میں مجاز اتھارٹی یا ادارے کی طرف سے منظور شدہ شکل میں، اعداد و شمار کا ایک ریکارڈ رکھیں، جو ان کے بھرتی کئے گئے ہر ڈرائیور کے اوقاتِ کار اور آرام کے اوقات کی نشاندہی کرتا ہو، اس کے ساتھ ساتھ ایسے تکنیکی اقدامات کئے جائیں کہ ریکارڈ کیساتھ چھیڑ چھاڑ نہ ہو سکے؛
ب) ہر ملک میں مجاز اتھارٹی یا ادارے کی طرف ے منظور کردہ شکل میں، اس ریکارڈ کو نگران حکام کے رکھا جائے۔

168. برقی آلات، جیسے ڈیجیٹل کنٹرول کی مشینوں کو کو کمرشل گاڑیوں میں نصب کیا جا سکتا ہے تاکہ وہ خود کار طریقے سے یا نیم خود کار طریقے سے ان گاڑیوں کی تفصیلی نقل و حرکت اور ڈرائیوروں کے مخصوص اوقاتِ کار کو ظاہر کریں اور ریکارڈ کر سکیں۔ اس میں مخصوص رفتار اور سفر کا دورانیہ ماپنے والا آلہ (ٹیچو گراف)، برقی لاگنگ ڈیوائسز یا عالمی مقامات کی شناخت کا نظام (پوزیشننگ سسٹم یا جی پی ایس) شامل ہو سکتے ہیں۔ ایسے ضابطے تشکیل دیئے جائیں جو ان سسٹمز کے ذریعے ممکنہ طریقہ کار کو متعین کریں، اور اس طرح کے طریقوں کا معائنہ بھی کیا جا سکے۔

169. قومی قوانین اور ضابطے کو مخصوص اقدامات اور طور طریقوں پر توجہ دینی چاہیے تاکہ جعلی دستاویزات سے نمٹا جا سکے اور کنٹرول کی کتابوں اور آلات کے ساتھ چھیڑ چھاڑ کا سدباب ہو۔

محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے

170. حکومتوں کو سڑک کے تحفظ کے حوالے سے خدشات اور ڈرائیورز کی پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے باہمی تعلق کے تناظر میں، ضروری دستاویزات پر قانون سازی کرنا چاہیئے اور اس قانون پر عمل در آمد کو یقینی بنانا چاہیئے۔

171. ڈرائیونگ کی محفوظ کارکردگی کو فروغ دینے کے لیے، کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو، جیسا مناسب ہو، ایک محفوظ ڈرائیونگ کا منصوبہ یا ملتی جلتی ہدایات فراہم کی جانی چاہیے۔ محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے کی ایک مثال ضمیمہ د میں دیکھی جاسکتی ہے۔

172. وقتاً فوقتاً محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبوں پر نظر ثانی کرتے رہنا ضروری ہے اور حالات میں کسی بھی تبدیلی کے مطابق انہیں باقاعدگی سے عصری نقاضوں سے ہم آہنگ کیا جانا چاہیئے۔

173. تکنیکی حل، بشمول طویل فاصلے کی مواصلات اور انٹرپرائز ریسورس پلاننگ سافٹ ویئر، کسی بھی ڈرائیونگ کے منصوبے کی معلومات کی جدت کاری کے لیے مناسب اور عملی معلومات فراہم کر سکتے ہیں۔ اس کے ساتھ ساتھ، ان کے ہمراہ ریکارڈ کو چھیڑ چھاڑ سے محفوظ رکھنے کے تکنیکی اقدامات بھی معاون ہیں۔

ج: فرائض، جرمانے اور تلافی یا ازالے کا طریقہ کار

174. مجاز قومی حکام کی طرف سے طے کیے جانے والے طریقہ کار کے مطابق، آجروں، روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو روڈ ٹرانسپورٹ میں قانون پر عمل در آمد کا ذمہ دار ٹھہرایا جانا چاہیے۔

175. یہ آجروں اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی ذمہ داری ہے کہ وہ معائنے کے طریقوں کیلئے ریکارڈ اور رجسٹر درست حالت میں رکھیں اور ایسا معائنہ کے مقصد کے لیے قابل اطلاق قانونی دفعات کے مطابق ہو۔

176. فعال اور براہ راست پالیسیوں اور اقدامات کے ذریعے، حکومتیں اس شعبے میں باوقار روزگار کو فروغ دینے میں کلیدی حیثیت کی حامل ہیں۔ سڑک کے مال بردار اور طویل فاصلے کے مسافروں کی نقل و حمل کی سرگرمیوں کو باقاعدہ بنانے کے اقدامات اور اصولوں میں درج ذیل کو شامل کیا جاسکتا ہے:

الف) نمونے کے معاہدوں میں کام کی نگرانی کی دفعات شامل کرنے سمیت، واضح اور شفاف اصولوں کی منظوری دی جائے تاکہ نقل و حمل کے معاہدوں کو قانونی اور عملی طور پر منظم کیا جاسکے۔

ب) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کو ملازمت کے دوران لگنے والی چوٹ یا ہونیوالے نقصان کے پیشِ نظر، آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان اور کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کی ذمہ داریوں کو قانونی اور عملی طور پر واضح کرنے کے لیے نفاذ کے فریم ورک کی منظوری دی جائے، بشمول مندرجہ ذیل:

1) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز کے لیے تحریری یا برقی خدمات کے معاہدے کرنا لازمی ہو؛

2) ذمہ داری کے سلسلہ کے اصولوں کی تشکیل، انکا فروغ اور ان پر عمل در آمد کرنا۔ ایسے اصول جو نقل و حمل کے سلسلہ میں فریقین کی ذمہ داریوں اور فرائض کا تعین کریں اور انہیں قانون کی شکل دی جائے۔ اسکے ساتھ ساتھ، عدالتوں اور ٹربیونلز کے ذریعے، تنازعات کے حل اور ازالے کے طریقہ کار تک رسائی فراہم کی جائے ؛

ج) غلط درجہ بندی اور غیر قانونی سرگرمیوں سے نمٹنے کے لیے فنڈز کی فراہمی اور ان پر عمل درآمد کے اقدامات کرنا۔

177. شکایات کے غیر ریاستی طریقہ ہائے کار دراصل عملی سطح کے طریقے ہیں جنہیں اقوام متحدہ کے رہنما اصول برائے کاروبار اور انسانی حقوق، عالمی ادارہ محنت کا سہ فریقی اعلامیہ برائے اصول برائے کثیر القومی کاروباری ادارہ جات اور سماجی پالیسی اور او ای سی ڈی کی رہنما ہدایات برائے کثیر القومی ادارہ جات کے مطابق ترتیب دیا جانا چاہیئے۔

ذمہ داری کے اصولوں کا سلسلہ

178. ذمہ داری کا سلسلہ اس بات کا تقاضا کرتا ہے کہ روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کا ہر فریق اپنی انفرادی ذمہ داریوں پر پورا اترے اور اس عمل کے ذریعے تحفظ میں اضافے کا باعث بنے اور زنجیرِ رسد میں شامل افراد اور عام عوام کو چوٹ یا نقصان کے خطرے سے نجات دلائے۔

179. حکومتوں کو روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی عملی ذمہ داریوں کی وضاحت کے لیے قانون سازی اور ضابطہ بنانا چاہیے، اسکے ساتھ ساتھ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیورز، آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی جانب سے نقل و حمل کی تمام متعلقہ سرگرمیوں کی انجام دہی کرتے وقت، قومی قوانین اور ضوابط کی تعمیل کو فروغ دیا جائے، خاص طور پر:

الف) سڑک استعمال کرنے والے کے رویے کے حوالے سے ٹریفک کی دفعات، جس میں روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کے ساتھ بات چیت کی وجہ سے پیدا شدہ تیز رفتاری اور بے دھیانی کی ڈرائیونگ شامل ہے؛

ب) معاہدہ کے ایسے طریقے، ایسی پالیسیاں اور وہ طریقہ کار، جو ڈرائیونگ کے غیر محفوظ طریقوں کی روک تھام میں معاون ہیں۔

ج) ڈرائیونگ اور اوقاتِ کار کی قانون سازی؛

د) کمرشل گاڑیوں کے سائز اور وزن سے متعلقہ ضوابط؛

ہ) مسافروں یا خطرناک سامان کی نقل و حمل کے قوانین و ضوابط۔

180. متعلقہ فریقین کے درمیان قومی قانون یا معاہدوں کے باوجود، بین الاقوامی ادارہ برائے بحری معاملات، عالمی ادارہ محنت اور اقوام متحدہ کا اقتصادی کمیشن برائے یورپ کے کارگو سامان کی پیکنگ کے عملی ضابطے کے مطابق، ذمہ داری اور معلوماتی اصولوں کی زنجیر کے ارکان پہلے ہی روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی فعال ذمہ داریوں، بشمول مندرجہ ذیل کو تسلیم کر چکے ہیں:

الف) سامان کی نقل و حمل کرنیوالا ایک کارگو ٹرانسپورٹ کی مناسب، موزوں اور محفوظ اکائی فراہم کرنے کا پابند ہے۔ اس طرح، سامان کی نقل و حمل کرنیوالا مال کی کسی بھی نقص کے لیے ذمہ دار ہوتا ہے جو کہ ناقص پیکنگ، وزن کئے جانے یا محفوظ کئے جانے کی وجہ سے ہو۔

ب) تاہم اگر، ، سامان کی نقل و حمل کرنیوالے نے نہ ہی سامان پیک کیا اور نہ ہی بھجوایا تو پھر سامان کا بھجوانے والا اس بات کو یقینی بنانے کا ذمہ دار ہے کہ کارگو ٹرانسپورٹ یونٹ محفوظ اور نقل و حمل کے لیے مناسب و موزوں ہو۔ ایسی صورتوں میں، سامان کی نقل و حمل کرنیوالا ان فریقین کو مال برداری کے دوران کسی بھی کمی یا نقصان کے لیے ذمہ دار ٹھہرا سکتا ہے جن کی وجہ ناقص پیکنگ، محفوظ کرنے، اتارنا چڑھانے کا عمل ہو یا رپورٹنگ کے طریقہ کار کی کوتاہی ہو۔

د: ذمہ دارانہ کاروباری طرز عمل

181. دیگر فریقین کی نجی عمل درآمد کے اقدامات اور جائے کار پر نفاذ کے فروغ کی کوششیں بلاشبہ معاونت کر سکتی ہیں لیکن سرکاری انتظام کے نظام کی مضبوطی، اثر اور کارکردگی کی جگہ ہرگز نہیں لے سکتیں۔ لہذا یہ کاروباری اداروں کی ذمہ داری ہے کہ وہ اپنے معاملات میں محنت کشوں کے حقوق کا احترام یقینی بنائیں اور حکومتوں کا فرض

ہے کہ وہ قومی قوانین اور ضوابط کے نفاذ کو یقینی بنائیں۔مزید برآں، اقوام متحدہ کے کاروبار اور انسانی حقوق پر رہنما اصول، عالمی ادارہ محنت کا سہ فریقی اعلامیہ برائے اصول برائے کثیر القومی کاروباری ادارہ جات اور سماجی پالیسی اور او ای سی ڈی کی رہنما ہدایات برائے کثیر القومی ادارہ جات دراصل ذمہ دار کاروباری رویے کے نفاذ کے لیے رہنمائی فراہم کرتے ہیں۔

182. روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے میں، آجروں کی تنظیمیں بہترین روایات کی نشاندہی کرنے اور انہیں معیاری بنانے میں مدد دینے کیلئے نہایت اہم کردار ادا کرتی ہیں۔ان میں رضاکارانہ مثبت سرگرمیوں کی تکنیکیں شامل ہیں جن کا استعمال کرکے، آجروں اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کی مخصوص ضروریات کے مطابق، جانچ پرکھ، انتخاب، بات چیت اور جزوی / مکمل ادغام کی تشکیل ممکن ہے ان تکنیکوں میں درج ذیل کو شامل کیا جا سکتا ہے:

الف) ضابطہ اخلاق؛
ب) صنعت کے وسیع سطح کے استعمال کے لیے جدید نمونے اور طریقے، اور اسی طرح، قومی قوانین اور ضوابط سے ہم آہنگ، سامان کے بھجوانے کی دستاویزات، اور محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے اور کنٹرول کی کتابیں؛
ج) اہم معلومات کی نشاندہی کے لیے پالیسیاں یا مراسلے، بشمول وہ معلومات جو ذیلی معاہدہ کے تمام ارکان کیلئے ہو؛
د) خود تشخیصی فارم؛
ہ) معلومات کی تالیف اور موازنہ۔

183. ایسا تکنیکی حل جو طویل فاصلے کی مواصلات اور کاروباری اداراں کے ریسورس منصوبوں کے سوفٹ ویئر پر مبنی ہو ، کارکردگی کے متعدد کلیدی اشاریوں اور عملی زندگی کی معلومات کی نشاندہی اور شناخت میں معاون ہو سکتا ہے، مثلاً ڈرائیونگ کے اوقاتِ کار، آرام کا وقفہ، بھیڑ یا ہجوم، تاخیر اور ایک سے زائد راستوں کے امکانات۔اسے کاروبار کی سماجی ذمہ داری کی کوششوں کے لیے استعمال میں لایا جانا چاہئے۔

13: دیگر اقدامات پر مبنی پالیسیاں

الف. طلب میں اضافہ

184. باوقار روزگار، افرادی قوت کی منصوبہ بندی اور تربیت سے متعلقہ پالیسیاں تشکیل دیتے وقت اور قانون سازی کرتے وقت، حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو اس شعبے کے لیے طلب میں ممکنہ تبدیلیوں کو مد نظر رکھنا چاہیے۔

ب. نئی ٹیکنالوجی اور آلات

185. روزگار کے مستقبل کے لیے عالمی ادارہ محنت کے صد سالہ اعلامیہ (2019) کے مطابق، حکومتوں اور سماجی شراکت داروں کو نئی ٹیکنالوجی کے فروغ کے لیے اپنی 'انسان مرکز' سوچ کو مزید وسعت دینا ہو گی ۔مثال کے طور پر، گودام کے انتظام کے موثر نظام، سامان اتارنے چڑھانے کے چبوترے اور وزن کی جگہ، وسائل کی برقی منصوبہ بندی، کیبن کے اندر کے آلات، سمارٹ روڈ ٹیکنالوجی، اور جگہوں کی معلومات کے عالمی نظام (جی پی ایس) کا استعمال موثر منصوبہ بندی، اور نقل و حمل کی کاروائیوں کی نگرانی اور نفاذ میں معاون ہو سکتا ہے۔تاہم اس عمل میں کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کے اعداد و شمار کی مؤثر طریقے سے حفاظت کی جانی چاہیے۔

186. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈ ٹرانسپورٹ چین کے ارکان کو یہ بات ذہن میں رکھنی چاہیے کہ صنعت کوخودکاربنادیناہی سڑک پر تحفظ کے منفی نتائج اور ڈرائیور کی کمی کے مسائل کے خاتمے کاواحد حل نہیں ہے۔

187. حکومتوں کو موثر سماجی مکالمے کو فروغ دینا چاہیے اور کارکنان کی اہلیت و قابلیت اور تربیتی پالیسیوں کو جدیداور عصری تقاضوں سے ہم آہنگ بناناچاہیے تاکہ منتقلی کا عمل مؤثر طریقے سے انجام پائے اور مہارت کے فروغ کے لیے روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کی افرادی قوت کو تربیت دی جا سکے۔

ج. ماحولیات اور موسمیاتی تبدیلی

188. حکومتوں، سماجی شراکت داروں اور روڈٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو چاہیے کہ وہ روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے کو سر سبز اور ماحول دوست بنانے کی کوشش کریں اور یہ عمل تمام فریقین کے لیے ماحولیاتی طور پر پائیدار معیشتوں اور معاشروں کی طرف منصفانہ منتقلی کے لیے رہنما ہدایات (2015) کی روشنی میں انجام پائے۔

الف۔ جنسی ہراسانی کی پالیسی کی مثال

1. کمپنی X اپنے ملازمین اور کسی بھی ملازمت کے خواہشمند کیلئے ،اپنے ملازم یاغیر ملازم یاکسی درخواست دہندہ کی طرف سے جنسی ہراسانی کی ممانعت کرتی ہے۔اس طرح کے برتاؤ کرنیوالے کے خلاف ملازمت سے برخاستگی سمیت قانونی اور تادیبی کارروائی ہو سکتی ہے۔

2. یہ پالیسی ادارے کے تمام ملازمین پرلاگوہوتی ہے۔کمپنی جنسی ہراسانی کوہرگز برداشت یامعاف نہیں کریگی نہ ہی اسکی اجازت دے گی، چاہے وہ ساتھی ملازمین کی طرف سے ہو، سپروائزرز کی طرف سے یا دیگر غیر ملازم افراد جو کمپنی کے ساتھ کاروبار کرتے ہیں ان کی طرف سے ہو۔

3. جنسی طور پر ہراساں کرناایسارویہ ہے جس میں ناپسندیدہ جنسی پیش رفت اور جنسی نوعیت کا دیگر زبانی یا جسمانی طرز عمل شامل ہو، جب:

الف) اس طرح کے طرز عمل کو تسلیم کرنے، یا مسترد کرنے سے ملازمت میں ترقی یا ملازمت کے دیگر فیصلوں کی بنیاد بنتی ہو۔
ب) جب ایساطرز عمل غیر معقول طور پر کسی فرد کی ملازمت کی کارکردگی میں مداخلت کرے یا ملازمت کیلئے ایک وحشتناک، مخالفانہ یا توہین آمیز ماحول پیدا کرے۔

کمپنی X کے ملازمین کوپوراپوراحق حاصل ہے کہ وہ ایسے ماحول کے اندر اپنی خدمات سرانجام دیں جو جنسی ہراسانی اور مخالفانہ یا توہین آمیز حالات سے پاک ہو ۔ہم جنسی طور پر ہراساں کرنے کو غیر قانونی امتیازی سلوک سمجھتے ہیں، کیونکہ یہ رویہ ویساہی ہے جیسے نسل، مذہب، قومیت، جنسی ترجیح، عمر، معذوری، یا اسی طرح کی دیگر خصوصیات یا حالات کی بنیاد پر کسی بھی فرد کی توہین یاتذلیل کی جاتی ہے۔

کسی مینیجر یا سپروائزر کو یہ حق نہیں کہ وہ دھمکی یا اشاروں کے ذریعے بلاواسطہ طور پر یوں ظاہر کرے کہ کہ کسی ملازم کا جنسی پیش رفت کو قبول کرنے سے انکار اسکی ملازمت، معاوضہ، ترقی، تفویض کردہ ذمہ داریاں، یا ملازمت یا کیریئر کی ترقی کی کسی دوسری شرط یاپہلو پر منفی اثرات ڈالے گا۔ہر طرح کے جنسی مذاق، فحش تصاویر اور کوئی بھی ایسا برتاؤ جس سے ایک صنف کے ملازمین کو "جنس کی چیز " بنایاجارہاہو ممنوع ہیں۔

4. جو ملازمین جنسی ہراسانی کی شکائیت کرناچاہتے ہیں انہیں چاہیے کہ وہ اپنے سپروائزر کو اطلاع دیں (اور ان کی اطلاع دینے کی حوصلہ افزائی کی جائے)۔اگر توسپروائزر ہی وہ شخص ہے جو توہین آمیز برتاو کررہاہے تو ملازم اس معاملے کی اطلاع براہ راست [مخصوص عہدیداروں کانام (مثلاً ایچ آر کے ڈائریکٹر یا نامزد رابطہ مینیجر)] کو دے سکتا ہے۔ آپ کی شکایت کی فوری اور مکمل چھان بین کی جائے گی۔مزید بر آں،ہر ممکن حد تک جنسی ہراسانی کی شکایات اور تحقیقات کو صیغۂ راز میں رکھا جائے گا۔

5. کوئی بھی مینیجر، سپروائزر یا ملازم جو، مناسب تحقیقات کے بعد، کسی دوسرے ملازم کو جنسی طور پر ہراساں کرنے میں ملوث پایا جاتا ہے، اس کے خلاف ملازمت سے برخاستگی سمیت، تادیبی و محکمانہ کارروائی عمل میں لائے جائے گی۔

6. اگر جنسی ہراسانی کی تحقیقات میں براہ راست ملوث کوئی بھی فریق تحقیقات کے نتیجے یا حتمی تصفیے سے مطمئن نہیں ہوتا، تو اس فرد کو فیصلے کے خلاف اپیل کرنے کا حق حاصل ہے۔غیر مطمئن فریق کو چاہئے کہ وہ اپنی تحریری رائے یا تاثرات [فلاں / عہدیدار کا نام لکھیں(مثال کے طور پر، صنفی کمیٹی یا رابطہ مینیجر)] کو بھیجے۔

7. کسی بھی قیمت پر، کمپنی کسی ایسے فرد کے خلاف انتقامی کارروائی نہیں کرے گی جو جنسی ہراسانی کی رپورٹ تیار کرتا ہے اور نہ ہی کسی ملازم کو ایسا کرنے دیا جائے گا ۔ انتقامی کارروائی دراصل جنسی ہراسانی کی پالیسی کی سنگین خلاف ورزی ہے اور اس کی فوری اطلاع دی جانی چاہیے۔اگر ثابت ہوا کہ کسی فرد نے جنسی طور پر ہراساں کرنے کی اطلاع دینے پر کسی دوسرے فرد کے خلاف انتقامی کارروائی کی ہے تو متعلقہ فرد کے خلاف محکمانہ کاروائی کی جائے گی جو ملازمت سے برخاستگی پر بھی منتج ہو سکتی ہے۔

ایچ آئی وی اور ایڈز اور دنیائے روزگار

ایچ آئی وی اور ایڈز کی سفارشات، 2010 (نمبر 200) میں بیان کردہ عمومی اصول

ایچ آئی وی اور ایڈز کی جائے کار کے مسئلے کے طور پر شناخت

ایچ آئی وی اور ایڈز کے حوالے سے طرز عمل کو جائے کار کے مسئلے کے طور پر تسلیم کیا جانا چاہیے اور تسلیم کیا جانا چاہیے کہ یہ طرز عمل تمام کارکنوں، انکے خاندانوں اور زیر کفالت افراد کے لیے انسانی حقوق، بنیادی آزادیوں اور صنفی مساوات کے حصول میں اہم حیثیت رکھتا ہے۔

نفاذ کا دائرہ کار

سفارش نمبر 200 کا اطلاق ہر طرح کے انتظامات کے تحت ہر طرح کی جائے کار پر کام کرنے والے تمام محنت کشوں پر ہوتا ہے، جس میں کسی بھی ملازمت یا پیشے سے تعلق رکھنے والے شامل ہیں؛اسی طرح وہ لوگ جو زیر تربیت ہیں، بشمول تربیتی ملازمین اور اپرنٹس کی ملازمت والے بھی اس میں شامل ہیں؛ مزید بر آں اس سفارش کا اطلاق رضاکاروں، ملازمت کے خوہشمندوں اور ملازمت کے درخواست دہندگان پر بھی ہوتا ہے؛ اور برطرف اور معطل کارکنان بھی اسکی ذیل میں آتے ہیں ۔ یہ نجی اور سرکاری شعبے اور رسمی اور غیر رسمی معیشت؛ اور مسلح افواج اور باوردی خدمات کے شعبوں سمیت، اقتصادی سرگرمیوں کے تمام شعبوں پر بھی لاگو ہوتا ہے۔

غیر امتیازی سلوک

ملازمت کے سلسلے میں حقیقی یا متصورہ ایچ آئی وی کی تشخیص کی بنیاد پر، کسی بھی کارکن کے خلاف امتیازی سلوک نہ کیا جائے نہ ہی انہیں رسوائی کا نشانہ بنایا جائے اگر متعلقہ کارکن کا تعلق دنیا کے ایسے خطے سے ہو جہاں جنسی رجحان سمیت ایچ آئی وی انفیکشن کے زیادہ خطرے سمجھے جاتے ہیں۔

روزگار کے مواقع تک رسائی کے باب میں بھی کوئی امتیازی سلوک نہیں ہونا چاہیے۔ کوئی لازمی ایچ آئی وی ٹیسٹ نہیں ہونا چاہیے یا ایچ آئی وی کی حیثیت کی اسکریننگ یا اس حوالے سے بتانے کی لازمی شرط نہیں ہونا چاہیئے۔ طبی معائنہ صرف اس لئے ہو کہ کارکن کی متعلقہ کام کو انجام دینے کی صحت اور جسمانی اہلیت کا تعین ہو سکے۔
ملازمت کے رشتے کے دوران بھی کوئی امتیازی سلوک نہیں ہونا چاہیے۔ تمام کارکنوں کو ملازمت کی شرائط و ضوابط تک یکساں رسائی حاصل ہونی چاہیے، جس میں تربیت، ملازمت کی ترقی اور سماجی تحفظ کے منصوبے اور پیشہ ورانہ انشورنس پروگرام یا ملتے جلتے فوائد تک یکساں رسائی شامل ہے، اس میں صحت کی دیکھ بھال اور معذوری، اور موت اور زندہ بچ جانے والوں کو ملنے والے فوائد بھی شامل ہیں۔

کام کی دنیا میں اور کام کی دنیا سے کئے گئے سارے اقدامات کو جائے کار پر تشدد اور ایذا رسانی کی روک تھام اور ممانعت کو یقینی بنانا چاہئے۔

حقیقی یا مفروضہ ایچ آئی وی کی تشخیص کو ملازمت کے تعلقات کے خاتمے کا سبب نہیں بننا چاہئے۔ ملازمت کے خاتمے کے کنونشن، 1982 (نمبر 158) کی روشنی میں، ایچ آئی وی والے ملازمین جو بیمار ہونے یا دیکھ بھال کے فرائض کی بنا پر عارضی طور پر غیر حاضر ہوں انکی غیر موجودگی کو صحت کی دیگر وجوہات کے حوالے سے غیر حاضری سمجھا جانا چاہئے۔

ایچ آئی وی کے حوالے سے بیمار ہونیوالے کارکنوں کیلئے ملازمت کا تسلسل ختم نہیں ہونا چاہئے، اگر ضروری ہو تو انہیں مناسب رہائش کی پیشکش کی جائے، تاکہ جب تک وہ طبی طور پر اہلیت رکھتے ہیں وہ اپنی ملازمت جاری رکھ سکیں۔ ایسے اقدامات کو فروغ دیا جائے جنکی مدد سے ایسے کارکنوں کو اپنی صلاحیتوں کے مطابق مناسب کام کرنے کے لیے دوبارہ تعینات کیا جائے یا تربیت دے کر دوسرے کام تلاش کرنے کی ترغیب دی جائے یا انکے کام پر واپسی میں سہولت کے اقدامات کی حوصلہ افزائی کی جانی چاہیے۔

صنفی مساوات

اگرچہ ایچ آئی وی مردوں اور عورتوں دونوں کو یکساں متاثر کرتا ہے، مگر خواتین اور لڑکیوں کو اس انفیکشن کا زیادہ خطرہ ہوتا ہے اور وہ، صنفی عدم مساوات کی بنا پر، مردوں کی نسبت ایچ آئی وی کی وبا سے غیر متناسب طور پر متاثر ہوتی ہیں، اور اس مسئلے سے نمٹنے کیلئے خواتین کا بااختیار ہونا پہلی شرط ہے۔ پس دنیائے روزگار میں ایسے اقدامات ضروری ہیں جنکی مدد سے تمام خواتین اور مردوں کے لیے صنفی مساوات کا قیام ہو سکے اور خواتین کو بااختیار بنانے سمیت روزگار میں ان کی فعال شرکت کو یقینی بنایا جاسکے۔

نجی معلومات اور رازداری

ایچ آئی وی سے متعلقہ تمام معلومات کے اخفا سمیت، تمام محنت کشوں، ان کے اہل خانہ اور زیر کفالت افراد کو اپنی رازداری کا مکمل تحفظ حاصل ہونا چاہیے، اور ایچ آئی وی سے متعلق تمام معلومات کو خفیہ رکھنا اس میں شامل ہے۔ ان معلومات تک رسائی کو رازداری کے قوانین کے ماتحت ہونا چاہئے جو ورکرز کی ذاتی معلومات کے تحفظ سے متعلق عالمی ادارہ صحت کا ضابطہِ عمل، 1997، اور دیگر متعلقہ اعداد و شمار کے تحفظ کے بین الاقوامی معیارات سے ہم آہنگ ہوں۔

ایک محفوظ اور صحت مند ملازمت/روزگار کا ماحول

روزگار کا ماحول تمام کارکنوں کے لیے محفوظ اور مثبت طور پر صحت مند ہونا چاہیے تاکہ ایچ آئی وی کی منتقلی کو روکا جا سکے۔ پیشہ ورانہ صحت کی خدمات اور پیشہ ورانہ صحت و سلامتی سے متعلق جائے کار کی روایات اور انتظامات کے دوران ایچ آئی وی اور تپ دق سے نمٹنے پر توجہ مرکوز کرنا ہوگی۔ روک تھام کے اقدامات میں ایچ آئی وی کی منتقلی کا سدباب اور خود کو بچانے کا طریقہ بھی شامل ہو، اسکے ساتھ ساتھ، عالمگیر احتیاط، حادثات اور خطرات سے بچاؤ کے اقدامات وغیرہ بھی اس میں شامل ہونے چاہئیں۔

پیشہ ورانہ طور پر ایچ آئی وی کے خطرے سے دوچار کارکنوں کو مخصوص تربیت، ذاتی حفاظتی سازوسامان اور خطرے کے بعد کی پرہیزی تجاویز دی جائیں۔ جب ایچ آئی وی کی پیشہ ورانہ منتقلی واقع ہو جائے اور پیشے اور بیماری کے درمیان واضح تعلق بنتا نظر آئے تو اسے قومی طریقہ کار اور قوانین اور پیشہ ورانہ بیماریوں کی سفارش، 2002 (نمبر 194) کے مطابق، پیشہ ورانہ بیماری یا حادثے کے طور پر تسلیم کیا جانا چاہیے۔

سماجی مکالمہ

دنیائے روزگار کے اندر ایچ آئی وی کے حوالے سے تمام اقدامات آجروں، محنت کشوں اور ان کے نمائندوں اور حکومتوں کے درمیان تعاون اور اعتماد پر مبنی ہونے چاہئیں، جس میں ایچ آئی وی کے حامل کارکنوں کی فعال طور پر شمولیت ہو۔

نئے ایچ آئی وی کے کیسز کی روک تھام ایک بنیادی ترجیح ہے۔

روزگار کی دنیا میں کیے گئے تمام اقدامات میں ایچ آئی وی کے نئے انفیکشن کو روکنا ایک بنیادی ترجیح ہے۔ روک تھام کی معلومات میں ایچ آئی وی ٹرانسمیشن کے طریقے شامل ہونے چاہئیں اور اسکے ساتھ ساتھ پہلے اور بعد کی مشاورت کی سہولت اور خفیہ رضاکارانہ ایچ آئی وی ٹیسٹنگ کی حوصلہ افزائی ہونی چاہیے۔ اس عمل میں قومی حالات، جائے کار کی نوعیت اور صنفی، ثقافتی، سماجی اور اقتصادی خدشات کو مدنظر رکھا جائے۔ تمام روک تھام کے اقدامات کا درست، تازہ ترین، متعلقہ اور بروقت ہونا ضروری ہے اور مختلف مواصلاتی طریقوں سے یہ، معلومات ثقافت اور اور زبان کا لحاظ کرتے ہوئے، سب کی پہنچ میں ہونی چاہئیں ۔ ان کا مقصد مردوں اور عورتوں کو ایچ آئی وی کی منتقلی کے تمام طریقوں کے خطرات کو سمجھنے اور کم کرنے میں مدد کرنا ہے اور اسکے ساتھ ساتھ انفیکشن کے خطرے بارے رویوں کو تبدیل کرنا بھی ضروری ہے۔ مرد اور خواتین کو کنڈم کی دستیابی سمیت، انفیکشن سے بچاو کے اقدامات میں روک تھام کے تمام طریقے شامل ہونا چاہیں۔ روک تھام کے اقدامات کے دوران یہ بھی یقینی بنایا جائے کہ جنسی اور تولیدی صحت اور مردوں اور عورتوں کے حقوق کے تحفظ کو فروغ حاصل ہو۔

آگاہی پیدا کرنے والی تمام سرگرمیوں میں اس بات پر زور دینا چاہیے کہ ایچ آئی وی عمومی اور اتفاقی طور پر چھوئے جانے سے منتقل نہیں ہوتا اور ایچ آئی وی کے حامل فرد کو جائے کار پر خطرہ یا اچھوت نہ سمجھا جائے۔

علاج، نگہداشت اور معاون اقدامات تک رسائی

جائے کار پر صحت کی تمام سہولیات کو صحت عامہ کی خدمات سے ہم آہنگ ہونا چاہیے۔ تمام کارکنان، ان کے اہل خانہ اور زیر کفالت افراد کو صحت کی خدمات کا مستحق ہونا چاہیے اور انہیں صحت کی دیکھ بھال تک مکمل رسائی سے مستفید ہونا چاہیے۔ اس میں مفت یا سستی رضاکارانہ مشاورت اور ایچ آئی وی کے معائنے تک رسائی، پابندی کی تعلیم کے ساتھ وائرس کے علاج کی دوا، معلومات اور مدد، علاج کے حساب سے مناسب غذائیت کو مدنظر رکھا جائے۔ اسکے ساتھ ساتھ کمزوری کے انفیکشن کا علاج، جنسی طور پر منتقل ہونے والی بیماریاں اور ایچ آئی وی سے متعلق دیگر بیماریاں، بشمول تپ دق، اور نفسیاتی مدد سمیت، ایچ آئی وی کے حامل افراد کے لیے نگہداشت اور روک تھام کے پروگرام بھی اس میں شامل ہیں۔

سفارش نمبر 200 میں درج حقوق کی مبینہ خلاف ورزی کی صورت میں تنازعات کے حل کا طریقہ کار

جب جائے کارپر روزگار سے متعلق امتیازی سلوک کے خلاف موجودہ اقدامات موثرتحفظ فراہم کرنے میں ناکافی ثابت ہوں تو موثر اور شفاف نفاذ کو یقینی بنانے کیلئے، یا توانہیں موزوں انداز میں ڈھالا جائے یا انکی جگہ نئے قوانین لائے جائیں ۔

ایسا تنازع کے حل کا نظام ترتیب دیا جائے جو لازمی معائنے یا سکریننگ کے امتناع کی مبینہ خلاف ورزی یا اس حوالے سے معلومات کی رازداری کی خلاف ورزی کے معاملات سے نمٹ سکے۔

ضمیمہ ج

روڈ ٹرانسپورٹ کے شعبے سے متعلق عالمی ادارہ محنت کے اعلامیے، معاہدے، سفارشات، ضابطہ اخلاق اور رہنما ہدایات (غیر مکمل فہرست)

الف: اعلامئے یا اعلانات

کام پر بنیادی اصولوں اور حقوق اور اس کی پیروی، 1998 سے متعلق عالمی ادارہِ محنت کا اعلامیہ
منصفانہ عالمگیریت کے لیے سماجی انصاف پر عالمی ادارہِ محنت کا اعلان، 2008
عالمی ادارہِ محنت کا صد سالہ اعلان برائے روزگار کا مستقبل، 2019

ب: معاہدے

تنظیم کی آزادی اور منظم ہونے کے حق کے تحفظ کا کنونشن ، 1948 (نمبر 87)
منظم اور اجتماعی سودے بازی کا حق، 1949 (نمبر 98)
مساوی معاوضہ کا کنونشن، 1951 (نمبر 100)
امتیازی سلوک (ملازمت اور پیشہ) کا کنونشن، 1958 (نمبر 111)
کم از کم عمر کا کنونشن، 1973 (نمبر 138)
بچوں کی مشقت کی بدترین اشکال کا کنونشن ، 1999 (نمبر 182)
جبری مشقت کا کنونشن، 1930 (نمبر 29)
جبری مشقت کے خاتمے کا کا کنونشن، 1957 (نمبر 105)
2014 کا پروٹوکول برائے جبری مشقت کا کنونشن، 1930
روزگار کی پالیسی کا کنونشن، 1964 (نمبر 122)
خاندانی ذمہ داریوں والے کارکنان کا کنونشن، 1981 (نمبر 156)
کم از کم اجرت طے کرنے کا کنونشن، 1970 (نمبر 131)

اجرت کے تحفظ کا کنونشن، 1949 (نمبر 95)
رات کے کام کا کنونشن، 1990 (نمبر 171)
کام کے اوقات اور آرام کی مدت (روڈ ٹرانسپورٹ) کا کنونشن، 1979 (نمبر 153)
تشہیری فریم ورک برائے پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کا کنونشن، 2006 (نمبر 187)
زیادہ سے زیادہ وزن کا کنونشن، 1967 (نمبر 127)
تشدد اور ہراسانی کا کنونشن، 2019 (نمبر 190)
کیمیکل کا کنونشن، 1990 (نمبر 170)
سماجی تحفظ (کم سے کم معیارات) کا کنونشن، 1952 (نمبر 102)
تابکاری سے تحفظ کا کنونشن، 1960 (نمبر 115)
نجی روزگار کے اداروں کا کنونشن، 1997 (نمبر 181)
روزگار کی خدمات کا کنونشن، 1948 (نمبر 88)
محنت کی دفعات (عوامی کنٹریکٹس) کا کنونشن، 1949 (نمبر 94)
کارکن نمائندوں کا کنونشن، 1971 (نمبر 135)

ج. سفارشات

مساوی معاوضے کی سفارش، 1951 (نمبر 90)
امتیازی سلوک (روزگار اور پیشے) کی سفارش، 1958 (نمبر 111)
کم از کم عمر کی سفارش، 1973 (نمبر 146)
بچوں کی مشقت کی بدترین اشکال کی سفارش ، 1999 (نمبر 190)
روزگار سے متعلق سفارش، 2006 (نمبر 198)
اجرت کے تحفظ کی سفارش، 1949 (نمبر 85)
رات کے کام کی سفارش، 1990 (نمبر 178)
روزگار کے اوقات اور آرام کے ادوار (روڈ ٹرانسپورٹ) کی سفارش، 1979 (نمبر 161)
تشدد اور ہراساں کرنے کی سفارش، 2019 (نمبر 206)
ایچ آئی وی اور ایڈز کی سفارش، 2010 (نمبر 200)
غیر رسمی سے رسمی معیشت میں تبدیلی کی سفارش، 2015 (نمبر 204)
سماجی تحفظ کے معیارات کی سفارش، 2012 (نمبر 202)
کوآپریٹوز کی سفارشات کے فروغ، 2002 (نمبر 193)
دوران ملازمت چوٹ کے معاوضے کی سفارش، 1964 (نمبر 121)
اجتماعی معاہدوں کی سفارش، 9591،
تارکین وطن کارکنوں کی سفارش، 1975 (نمبر 151)
لیبر کے معائنے (کان کنی اور ٹرانسپورٹ) کی سفارش، 1947 (نمبر 82)

د: پریکٹس کے ضابطے اور رہنما ہدایات

کارگو ٹرانسپورٹ یونٹس کی پیکنگ کے لیے IMO/ILO/UNECE کاضابطہ اخلاق (CTU کوڈ) (2014)
پیشہ ورانہ صحت وسلامتی کے انتظام کے نظام سے متعلق رہنما ہدایات (عالمی ادارہ محنت-پیشہ ورانہ صحت وسلامتی 2001)
خدمات کے شعبوں میں جائے کارپر تشدد کا ضابطہ اخلاق اور اس رجحان سے نمٹنے کے لیے اقدامات، 2003
بندر گاہوں میں حفاظت اور صحت سے متعلق عالمی ادارہِ محنت کاضابطہ اخلاق، نظر ثانی شدہ 2016
منصفانہ بھرتی کے لیے عمومی اصول اور عملی رہنما ہدایات، 2016
کثیر قومی کاروباری ادارے اور سماجی پالیسی سے متعلق اصولوں کاعالمی ادارہِ محنت کاسہ فریقی اعلامیہ، 2017
ماحولیاتی طور پر پائیدار معیشتوں اور ہمہ جہتی معاشروں کی طرف منصفانہ منتقلی کے لیے رہنما ہدایات، 2015

دیگر بین الاقوامی دستاویزات اور روایات

پناہ گزینوں اور دیگر زبردستی بے گھر افراد کی لیبر مارکیٹ تک رسائی پرعالمی ادارہِ محنت کے رہنما اصول، 2016
کاروبار اور انسانی حقوق پر اقوام متحدہ کے رہنما اصول، 2011
بین الاقوامی روڈ ٹرانسپورٹ میں کام کرنیوالی گاڑیوں کے عملے کی ملازمت سے متعلق اقوام متحدہ کا یورپین کنونشن، 2006
خطرناک سامان کی نقل و حمل سے متعلق اقوام متحدہ کے ماڈل ضوابط
عالمی ادارہ صحت کا عالمی منصوبہ برائے سڑک پرتحفظ 2011-2020
بین الاقوامی ادارہ برائے ایٹمی توانائی کے ضوابط برائے تابکار مواد کی محفوظ نقل و حمل، 2012
کثیر القومی اداروں کے لیے OECD کی رہنما ہدایات، 2011

ضمیمہ د

محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے کی مثال

ایک محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے میں کیا کیا کچھ شامل ہونا چاہیے:

الف) آجر اور روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کا نام اور اور ممکن ہو تو پتہ لکھیں،؛
ب) محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے میں متعلقہ علاقے کا نام اور منصوبے کا دورانیہ شامل کریں؛
ج) ٹرانسپورٹ سروس کے لیے پک اپ (سفر کے آغاز) اور ڈیلیوری (سفر کے اختتام) کے مقامات کے پتے فراہم کریں؛
د) کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیور کے بارے میں معلومات شامل کریں، اور ان کے ڈرائیونگ کے لائسنس، اور گاڑی کے معائنے کے بارے میں تفصیلات دیں؛
ہ) ٹرانسپورٹ سروس کی فراہمی کے عمل میں ہر مرحلے کے لیے اوقات اور فاصلے کاتعین کریں اور ایک سفری منصوبہ تشکیل دیں؛

ز) واضح ہدایات شامل کریں کہ کس طرح ڈرائیور محفوظ ڈرائیونگ کے منصوبے پر عمل در آمد کے دوران پیش آنیوالی مشکلات کے بارے میں اپنے آجر یا روڈ ٹرانسپورٹ کی انجمن کے ارکان کو طلاع کر سکتا ہے۔

ح) روڈ ٹرانسپورٹ کے سفر کو محفوظ طریقے سے مکمل کرنے کیلئے، واضح ہدایات شامل کریں کہ کمرشل گاڑیوں کے ڈرائیو راستے کی تھکاوٹ دور کرنے کیلئے کیا کر سکتے ہیں۔

ٹرانسپورٹ کے شعبے میں باوقار کام اور سڑک پر تحفظ کے فروغ سے متعلق رہنما ہدایات

نقل و حمل بذریعہ سڑک کا شعبہ بلاشبہ سماجی اور اقتصادی ترقی کے لیے بنیادی طور پر اہم ہے اور یہ مختلف خطوں اور ممالک کے اندر مسافروں اور مال برداری کی نقل و حرکت کو یقینی بناتا ہے۔ مزید بر آں، یہ شعبہ اقتصادی ترقی اور روزگار کے مواقع پیدا کرنے میں بھی اہم کردار ادا کرتا ہے۔ بلاشبہ سڑک کے بنیادی ڈھانچے میں سرمایہ کاری اور سفری سرگرمیاں کسی ملک کی معیشت کے دیگر شعبوں پر بھی گہرے اثرات مرتب کرتے ہیں۔

اس کے باوجود، ہر سال، دنیا کی سڑکوں پر تقریباً 13 لاکھ افراد ہلاک اور پانچ کروڑ لوگ زخمی ہوجاتے ہیں۔ سڑکوں پر ہونیوالے کل حادثات میں سے لگ بھگ 10 سے 22 فیصد میں تجارتی گاڑیاں ملوث ہوتی ہیں۔ سڑکوں پر ہونیوالے حادثات پانچ سے 29 سال کی عمر کے نوجوانوں کی موت کی بڑی وجہ ہیں جبکہ ٹریفک کے حادثات سے آنیوالی چوٹیں عالمی سطح پر موت کا آٹھواں بڑا سبب ہیں۔ انسانی تکالیف وصدمے کے علاوہ، سڑک پر ہونیوالے ان حادثات میں اموات اور زخموں سے شدید سماجی، معاشی اور مالی نقصانات بھی ہوتے ہیں۔

ستمبر 2019 میں ماہرین کے ایک اجلاس نے ٹرانسپورٹ کے شعبے میں باوقار روزگار اور سڑک کے تحفظ کے فروغ کے حوالے سے رہنما ہدایات کی منظوری دی۔ مذکورہ ہدایات میں حکومتوں، آجروں، کارکنوں اور دیگر شرکاء کے نمائندوں کی مہارت واہلیت سے پورا استفادہ کیا گیا ہے۔ یہ رہنما ہدایات تجارتی موٹر گاڑیوں کے ڈرائیوروں پر لاگو ہوتی ہیں جو سڑک پر مال برداری اور طویل مسافت کے مسافروں کی نقل و حمل کی خدمات سرانجام دیتے ہیں۔ بشمول غیر رسمی کارروائیوں کے، ان رہنما ہدایات کے دائرہ کار میں ملازمت کی حیثیت یا معاوضے کے لحاظ سے کوئی امتیازی سلوک نہیں برتا گیا ۔ ان ہدایات کا مقصد عام لوگوں کے تحفظ اور تمام تجارتی گاڑیوں کے ڈرائیوروں کے حالات زندگی وروزگار کے درمیان باہمی فرق کو دور کرنا ہے۔