

Số 28 2012/2013 – Công ước Lao động Hàng hải 2006

Tháng 2 năm 2013

Thưa các Ngài,

Công ước Lao động Hàng hải 2006

Các Hội viên lưu ý rằng Công ước Lao động Hàng hải 2006 (MLC 2006) sẽ có hiệu lực kể từ 20/8/2013 khi mà, cùng với SOLAS, MARPOL và STCW, Công ước này sẽ trở thành “cột trụ thứ tư” trong khuôn khổ pháp lý của ngành công nghiệp hàng hải quốc tế.

Bối cảnh

MLC 2006 nhằm đảm bảo cho tất cả các thuyền viên điều kiện sống và làm việc thỏa đáng không phụ thuộc quốc tịch hoặc cờ tàu nước nào. MLC 2006 được xây dựng để giải quyết mâu thuẫn có thể phát sinh nếu những điều kiện trên không đáp ứng được yêu cầu tuân thủ Công ước của Cơ quan quản lý cờ tàu. Theo nghĩa rộng MLC 2006 bao gồm quy định về việc thanh toán tiền lương, điều kiện sống và làm việc an toàn và được bảo đảm, các điều khoản hợp đồng thuê thuyền viên công bằng và quyền được chăm sóc y tế.

Phê chuẩn

Tháng 8 năm 2012, Philippines trở thành quốc gia thứ 30 phê chuẩn MLC 2006, do đó đạt được số lượng các quốc gia thành viên phê chuẩn theo yêu cầu đóng góp ít nhất 33% tổng dung tích tàu của thế giới. Vì thế, Công ước sẽ có hiệu lực vào ngày 20 tháng 8 năm 2013. Ước tính có khoảng 40.000 tàu sẽ cần phải lấy được giấy chứng nhận MLC 2006 trước ngày này.

Khả năng áp dụng

Yêu cầu của Công ước áp dụng cho:

- tàu từ 500 GT trở lên, chạy các tuyến quốc tế; và
- tàu từ 500 GT trở lên, mang cờ của một quốc gia thành viên và hoạt động từ một cảng, hoặc giữa các cảng, ở một nước khác.

Các yêu cầu này không áp dụng cho các tàu hoạt động trong vùng thủy nội địa, vùng biển được bảo hộ hoặc các vùng thủy áp dụng quy định của cảng biển hoặc các vùng thủy khác gần kề các khu vực này. Tương tự như vậy, các tàu cá, tàu hải quân và các tàu phụ trợ và các phương tiện truyền thống như thuyền dhows Ả rập (một cột buồm) và các loại thuyền không bắt buộc phải tuân thủ các quy định này.

MLC 2006 cũng mở rộng định nghĩa về thuyền viên. Thuật ngữ này bây giờ áp dụng cho bất cứ ai được thuê làm việc trên một tàu đều được bảo đảm bởi Công ước. Do vậy các cá nhân không có trách nhiệm hoạt động vận hành hoặc hàng hải, trước đây có thể không được coi là thuyền viên, ví dụ như nhân viên phục vụ trên tàu chở khách, giờ sẽ thuộc phạm vi của định nghĩa này.

Tuy nhiên, các Cơ quan quản lý cờ tàu phối hợp với các tổ chức xã hội (tức là những tổ chức đại diện của thuyền viên và chủ tàu) có thể thỏa thuận các trường hợp ngoại lệ.

Yêu cầu của Công ước

Có thể tải toàn bộ văn bản của MLC 2006 từ [trang web của ILO](#). Phiên bản có sẵn bằng tiếng Anh, Pháp, Tây Ban Nha, Ả Rập, Đức, Bồ Đào Nha, Nga và Trung.

Công ước được chia thành ba phần, các điều khoản, các quy định và bộ quy tắc. Các điều khoản và các quy định đề ra các quyền cốt lõi, các nguyên tắc và nghĩa vụ cơ bản của các Cơ quan quản lý cờ tàu thuộc các quốc gia phê chuẩn Công ước. Bộ quy tắc, được kết hợp trong các quy định, đề cập tới việc thực hiện Công ước và bao gồm hai phần; phần A là quy định bắt buộc và Phần B đưa ra những hướng dẫn về việc thực hiện quy định tại Phần A. Các quy định và phần A và B của bộ quy tắc được sắp xếp theo năm mục chính như sau:

Những quy định tối thiểu đối với các thuyền viên làm việc trên tàu

- Tuổi tối thiểu
- Giấy chứng nhận sức khỏe
- Đào tạo và các chứng chỉ chuyên môn
- Tuyển dụng và sắp xếp vị trí

Các điều kiện tuyển dụng

- Hợp đồng tuyển dụng thuyền viên
- Mức lương
- Số giờ làm việc và số giờ nghỉ ngơi
- Chế độ nghỉ phép
- Hồi hương
- Bồi thường cho thuyền viên khi tàu bị tổn thất hoặc bị chìm
- Các mức độ định biên
- Phát triển kỹ năng và nghề nghiệp và cơ hội tuyển dụng của thuyền viên

Chỗ ở, Phương tiện giải trí, Thực phẩm và Cung ứng thực phẩm

- Chỗ ở và các phương tiện giải trí
- Thực phẩm và việc cung ứng thực phẩm

Bảo vệ sức khỏe, Chăm sóc y tế, Phúc lợi và Bảo hiểm an sinh xã hội

- Chăm sóc y tế trên tàu và trên bờ
- Trách nhiệm của chủ tàu

- Bảo vệ sức khỏe, an toàn lao động và ngăn ngừa tai nạn
- Quyền được sử dụng các phương tiện phúc lợi trên bờ
- An ninh xã hội

Tuân thủ và Thực thi

- Trách nhiệm của Quốc gia cờ tàu
- Trách nhiệm của Cơ quan cảng vụ Nhà nước
- Trách nhiệm cung ứng lao động

Kiểm tra và Chứng nhận

Công ước này yêu cầu những người khai thác tàu thuộc phạm vi điều chỉnh của Công ước xây dựng kế hoạch nhằm đảm bảo kế hoạch của họ tuân thủ quy định của MLC 2006 phù hợp với yêu cầu của Cơ quan quản lý cờ tàu. Một khi đã hoàn thành, Cơ quan quản lý cờ tàu hoặc một tổ chức được công nhận (RO) đã được Cơ quan quản lý cờ tàu chấp nhận, sẽ xem xét, kiểm tra và phê duyệt kế hoạch để đảm bảo rằng kế hoạch đó thỏa mãn yêu cầu.

Để được cấp giấy chứng nhận, Cơ quan quản lý cờ tàu hoặc RO sẽ kiểm tra tàu để xác minh rằng các điều kiện sống và làm việc trên tàu của thuyền viên tuân thủ yêu cầu của Cơ quan quản lý cờ tàu, tập trung vào 14 mục chính:

1. Tuổi tối thiểu
2. Giấy chứng nhận sức khỏe
3. Các chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên
4. Hợp đồng lao động của thuyền viên
5. Sử dụng bất cứ dịch vụ tư nhân được cấp phép, được chứng nhận hoặc theo quy định nào trong tuyển dụng và sắp xếp vị trí
6. Số giờ làm việc hoặc nghỉ ngơi
7. Mức độ định biên của tàu
8. Chỗ ở
9. Các phương tiện giải trí trên tàu
10. Thực phẩm và cung ứng thực phẩm
11. Sức khỏe và an toàn, và ngăn ngừa tai nạn
12. Chăm sóc y tế trên tàu
13. Các thủ tục khiếu nại trên tàu
14. Thanh toán tiền lương

Nếu việc tuân thủ các yêu cầu trên được xác nhận, tàu sẽ được cấp Giấy chứng nhận Lao động hàng hải. Tàu cũng sẽ được cấp một Tuyên bố tuân thủ Lao động Hàng hải (DMLC) tóm tắt việc thực hiện các yêu cầu của Cơ quan quản lý cờ tàu cùng với các thông tin tàu đã đạt được sự tuân thủ như thế nào.

Giấy chứng nhận Lao động hàng hải có giá trị trong thời hạn tối đa là năm năm và phụ thuộc vào việc kiểm tra gia hạn của Cơ quan Quản lý cờ tàu hoặc RO trong vòng ba tháng kể từ ngày hết hạn. Ngoài ra, việc kiểm tra giữa kỳ sẽ được tổ chức giữa ngày kỷ niệm cấp giấy chứng nhận lần thứ hai và thứ ba hàng năm. Việc kiểm tra tái tục và kiểm tra giữa kỳ không khác nhau về phạm vi và chiều sâu.

Nếu chỗ ở của thuyền viên có sự thay đổi đáng kể sau khi giấy chứng nhận đã được cấp, sẽ cần thiết phải tiến hành kiểm tra bổ sung.

Giấy chứng nhận Lao động hàng hải tạm thời, có giá trị trong khoảng thời gian tối đa là sáu tháng, có thể được cấp cho một tàu mới vào lúc giao tàu, cho một tàu đổi cờ tàu hoặc nếu khi một công ty khác nhận trách nhiệm khai thác tàu. Mặc dù không đòi hỏi phải có một DMLC riêng biệt, giấy chứng nhận tạm thời sẽ chỉ được cấp một khi thỏa mãn các điều kiện sau đây

- Mười bốn mục chính liệt kê ở trên đã được kiểm tra và, trong chừng mực hợp lý và có khả năng thực hiện, được chấp nhận
- Công ty chủ tàu chứng minh rằng con tàu có đầy đủ các thủ tục tuân thủ các yêu cầu Công ước của Cơ quan quản lý cờ tàu
- Thuyền trưởng quen thuộc với các yêu cầu liên quan đến MLC 2006 của Cơ quan quản lý cờ tàu và trách nhiệm thực hiện Công ước này và
- Thông tin liên quan cấp DMLC được đệ trình lên Cơ quan quản lý cờ tàu hoặc RO.

Chỉ có thể cấp cho tàu một giấy chứng nhận tạm thời duy nhất, và phải hoàn tất việc kiểm tra chi tiết trước ngày hết hạn để lấy được Giấy chứng nhận Lao động Hàng hải chính thức.

DMLC được chia thành hai phần và được đính kèm theo Giấy chứng nhận Lao động hàng hải. Phần I, được ban hành thay mặt Cơ quan quản lý cờ tàu, liệt kê 14 mục chủ yếu và xác nhận rằng những mục này phản ánh yêu cầu quốc gia. Phần II, có chữ ký của Cơ quan quản lý cờ tàu hoặc RO, tóm tắt các biện pháp được thực hiện bởi người khai thác tàu để đảm bảo sự tuân thủ giữa các kỳ kiểm tra.

Tàu cũng được yêu cầu duy trì ghi chép tất cả các kỳ kiểm tra tiếp theo hoặc các xác minh được thực hiện, cùng với thông tin của khiếm khuyết được phát hiện và ngày tháng các khiếm khuyết đó được sửa chữa. Những chi tiết đó được ghi thêm vào DMLC hoặc được cập nhật vào đó, và phải được thông báo cho các thuyền viên, các thanh tra viên của Cơ quan quản lý cờ tàu, các thanh tra kiểm soát của cảng vụ (PSC), chủ tàu và đại diện của thuyền viên như được yêu cầu.

Bản sao Giấy chứng nhận Lao động hàng hải và DMLC được đặt tại một nơi dễ thấy trên tàu mà tất cả các thuyền viên có thể xem được.

Mặc dù tàu dưới 500 GT, hoặc không chạy tuyến quốc tế, hoặc không hoạt động giữa các cảng nước ngoài không cần phải lấy được giấy chứng nhận MLC 2006, Cơ quan quản lý cò tàu vẫn cần thiết phải đến thăm những tàu như vậy trong khoảng thời gian không quá ba năm để kiểm tra mười bốn mục chính.

Nếu một tàu không đòi hỏi phải có giấy chứng nhận MLC 2006 vì kích thước tàu hoặc phạm vi hoạt động, người khai thác tàu vẫn có thể yêu cầu Cơ quan quản lý cò tàu hoặc RO xác nhận trên cơ sở tự nguyện nếu họ muốn chứng minh sự tuân thủ của tàu với các bên quan tâm như các thanh tra viên của PSC hoặc các tổ chức của thuyền viên.

Kiểm soát của Chính quyền cảng (PCS)

Nhận thấy rằng các Cơ quan quản lý cò tàu có thể không có thời gian để kiểm tra hoặc cấp giấy chứng nhận cho tất cả các tàu đăng ký trước ngày 20 tháng 8 năm 2013, [Nghị quyết XVII của ILO](#) yêu cầu các Cơ quan quản lý cò tàu và Cảng vụ xem xét để cho phép tàu tiếp tục hoạt động mà không có giấy chứng nhận MLC 2006 trong vòng một năm sau khi Công ước bắt đầu có hiệu lực với điều kiện là các thanh tra viên của các cơ quan này không có bằng chứng về việc những tàu đó không tuân thủ các yêu cầu. Tuy nhiên, cần lưu tâm rằng ba mươi quốc gia đầu tiên phê chuẩn Công ước không chịu ràng buộc về pháp lý bởi Nghị quyết XVII của ILO.

Điều quan trọng cần lưu ý là MLC 2006 bao gồm một "điều khoản loại bỏ điều khoản tối huệ quốc" để đảm bảo rằng các tàu không được hưởng lợi từ việc đăng ký với một Cơ quan quản lý cò tàu của một quốc gia chưa phê chuẩn Công ước. Thật vậy, các tàu treo cờ của những nước chưa phê chuẩn Công ước có thể phải đối mặt với sự giám sát gia tăng bởi các thanh tra PSC nếu các tàu này không có giấy chứng nhận MLC 2006 hoặc chưa được đánh giá bởi một tổ chức có uy tín dựa trên các quy định chung của Công ước.

Giấy chứng nhận Lao động Hàng hải của một tàu và DMLC có thể được kiểm tra trong quá trình kiểm tra thường lệ của PSC. Tuy nhiên, việc kiểm tra chi tiết đối với một hoặc nhiều mục trong số 14 mục then chốt có thể được thực hiện nếu nhân viên PSC có "căn cứ rõ ràng" (clear grounds) để tin rằng tàu có thể không tuân thủ yêu cầu về Công ước MLC 2006 của Cơ quan quản lý cò tàu. Thuật ngữ "căn cứ rõ ràng" bao gồm:

- Các quan ngại liên quan đến hiệu lực của giấy chứng nhận MLC 2006 của tàu hoặc các tài liệu chứng minh
- Các dấu hiệu cho thấy tàu có thể thay đổi cờ để tránh phải tuân thủ MLC 2006
- Những điều kiện sống hay làm việc có vẻ không đáp ứng được yêu cầu
- Có đơn khiếu nại cáo buộc rằng điều kiện sống hay làm việc trên tàu không thực hiện đầy đủ các yêu cầu

Trong trường hợp có khiếu nại về các điều kiện sống hay làm việc, việc kiểm tra nói chung sẽ được giới hạn trong các vấn đề thuộc phạm vi của đơn khiếu nại. Tuy nhiên, bất kỳ mối quan ngại nào phát sinh từ những kết quả kiểm tra có thể cung cấp cho nhân viên PSC các căn cứ rõ ràng để thực hiện việc kiểm tra chi tiết sau đó.

Nếu việc kiểm tra chi tiết xác định rằng các điều kiện sống hay làm việc trên tàu không đáp ứng các yêu cầu của MLC 2006, những khiếm khuyết cùng với thời hạn khắc phục sẽ được thông báo đến thuyền trưởng. Những khiếm khuyết được xem là đáng kể hoặc liên quan đến khiếu nại sẽ được báo cáo với các tổ chức của thuyền viên và chủ tàu tại quốc gia nơi diễn ra việc kiểm tra, và Cơ quan quản lý cờ tàu và các cơ quan hữu quan tại cảng đến kế tiếp của tàu có thể được thông báo, có khả năng dẫn đến một cuộc kiểm tra nữa của PSC. Một bản sao báo cáo cũng có thể được gửi đến Tổng Giám đốc ILO cùng với bất kỳ ý kiến nhận xét nào từ Cơ quan quản lý cờ tàu.

Nếu kết quả kiểm tra của PSC kết luận rằng các điều kiện trên tàu rõ ràng nguy hại đến sự an toàn, sức khỏe hoặc an ninh của thuyền viên, hoặc có sự vi phạm nghiêm trọng hoặc lặp đi lặp lại các yêu cầu của Công ước hoặc là các quyền của thuyền viên đã bị vi phạm, tàu có thể bị lưu giữ cho tới khi các vấn đề như vậy đã được khắc phục hoặc một kế hoạch hành động đã được thống nhất với nhân viên PSC.

Ví dụ về tình huống có thể đưa đến việc tàu bị lưu giữ bao gồm:

- Sự hiện diện của bất kỳ thuyền viên nào trên tàu dưới 16 tuổi
- Việc tuyển dụng bất kỳ thuyền viên dưới 18 tuổi làm việc có khả năng gây nguy hiểm cho sức khỏe hoặc sự an toàn của họ, hoặc làm việc trong ca đêm
- Thiếu định biên, bao gồm cả những trường hợp gây ra bởi việc loại bỏ các thuyền viên không đủ tuổi
- Những khiếm khuyết cấu thành sự vi phạm các quyền cơ bản, hoặc vi phạm hợp đồng tuyển dụng hoặc các quyền xã hội
- Lặp đi lặp lại các trường hợp thuyền viên thiếu giấy chứng nhận sức khỏe hợp lệ
- Lặp đi lặp lại các trường hợp thuyền viên thiếu hợp đồng tuyển dụng (SEAs), hoặc hợp đồng tuyển dụng có những điều khoản cấu thành sự bác bỏ quyền của các thuyền viên
- Các thuyền viên nhiều lần làm việc quá số giờ lao động tối đa, hoặc có giờ nghỉ ít hơn số giờ nghỉ tối thiểu
- Hệ thống sưởi, điều hòa không khí hoặc thông gió hoạt động không đủ
- Thực phẩm và nước uống có chất lượng và số lượng không phù hợp với hành trình đã định
- Chỗ ở, bao gồm cung ứng thực phẩm, phục vụ ăn uống và thiết bị vệ sinh, mà mất vệ sinh, bị mất hoặc hỏng hóc
- Nhiều trường hợp không thanh toán tiền lương, hoặc không thanh toán tiền lương trong một khoảng thời gian dài, làm sai lệch bảng theo dõi tiền lương hoặc có tồn tại nhiều tài khoản lương
- Thiếu hướng dẫn y tế, thiếu thuốc men hoặc trang thiết bị y tế của tàu.

Chuẩn bị cho tuân thủ

Vì MLC 2006 kết hợp cả quy định của một số Công ước trước đây, người khai thác tàu có thể thấy tàu của họ hiện đang tuân thủ nhiều yêu cầu theo quy định của Cơ quan quản lý cờ tàu của mình. Tương tự như vậy, sự chồng chéo giữa MLC 2006 và những Công ước IMO hiện nay như STCW có thể thấy một số yêu cầu đã được giải quyết trong Hệ thống quản lý an toàn.

Tuy nhiên, không còn đầy bảy tháng nữa MLC 2006 trở thành bắt buộc, Hội khuyến khích các Hội viên nào chưa bắt đầu chuẩn bị cho việc tuân thủ phải làm ngay không chậm trễ.

Tài liệu tham khảo

Liên đoàn Vận tải quốc tế gần đây đã ban hành một phiên bản thứ hai "[Hướng dẫn về việc áp dụng Công ước Lao động Hàng hải của ILO](#)" bao gồm một đĩa CD có chứa tài liệu tham khảo cần thiết và một danh sách kiểm tra để hỗ trợ tuân thủ. Các Hội viên có thể gửi yêu cầu một bản miễn phí của ấn phẩm hữu ích này đến Bộ phận Ngân ngà tổn thất của Hội.

Để có thông tin nhiều hơn về MLC 2006, đề nghị xem thêm:

- [Trang Web Công ước Lao động Hàng hải ILO](#)
- [Công ước Lao động Hàng hải 2006 - Các câu hỏi thường gặp](#)
- [Hướng dẫn của ILO về Kiểm tra của Chính quyền quốc gia tàu treo cờ theo Công ước Lao động Hàng hải 2006](#)
- [Hướng dẫn cho các thanh tra kiểm soát của Chính quyền cảng thực hiện kiểm tra theo Công ước Lao động Hàng hải 2006\)](#)

Trân trọng

Thay mặt cho: **West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**

(Với tư cách Ban quản lý)

M W H Williams

Giám đốc