

## No 4 2013/2014 –

Kính gửi các Hội viên,

### **Tham gia Công ước Lao động hàng hải 2006 (MLC)**

#### **Bối cảnh**

Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) đã thông qua MLC ([http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_090250/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--en/index.htm)) vào ngày 23 tháng 2 năm 2006. Sau khi quốc gia thứ 30 phê chuẩn Công ước này vào ngày 20 Tháng Tám 2012, Công ước sẽ bắt đầu có hiệu lực trên toàn thế giới vào ngày 20 tháng Tám năm 2013. Tính đến 27/2/2013, có 35 quốc gia đã phê chuẩn Công ước. Danh sách những quốc gia đã phê chuẩn Công ước MLC có thể được tìm thấy tại trang web sau:

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:31233](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:31233)  
1

MLC đưa ra một bộ gồm đầy đủ các quyền và chế độ bảo vệ cho thuyền viên tại nơi làm việc, đặt ra yêu cầu tối thiểu đối với những điều kiện làm việc trên tàu bao trùm một loạt các vấn đề, trong đó bao gồm số giờ làm việc, sức khỏe và an toàn, nơi ăn nghỉ của thuyền viên, chế độ phúc lợi và hợp đồng lao động của thuyền viên. Các tiêu chuẩn lao động mới có trong Công ước được hợp nhất và cập nhật từ hơn 68 tiêu chuẩn lao động quốc tế liên quan đến lĩnh vực hàng hải trong 80 năm qua.

MLC yêu cầu các chủ tàu đệ trình bản Thông báo tuân thủ Lao động Hàng hải (DMLC) lên Quốc gia tàu treo cờ, phải là một quốc gia thành viên của Công ước MLC. Quốc gia tàu treo cờ theo đó sẽ cấp Giấy chứng nhận MLC cho các tàu treo cờ của quốc gia đó, Giấy chứng nhận phải được để tại một nơi dễ thấy trên tàu để các thuyền viên đều được biết.

#### **Bảo đảm khả năng tài chính cho việc hồi hương của các thuyền viên và thi hài của thuyền viên hoặc thuyền viên bị mất khả năng lao động dài hạn**

MLC cũng quy định các Quốc gia thành viên Công ước phải đảm bảo rằng thuyền viên (seafarer)<sup>1</sup> trên các tàu treo cờ của quốc gia đó có quyền:

- a) hồi hương, bao gồm hồi hương trong những trường hợp chủ tàu mất khả năng thanh toán (có thể đã bỏ trốn) và do vậy phải bảo đảm khả năng tài chính phù hợp, và
- b) được bồi thường trong trường hợp tử vong hoặc mất khả năng lao động dài hạn do tai nạn nghề nghiệp, ốm đau hoặc nguy hiểm được quy định theo luật pháp quốc gia đó, theo hợp đồng lao động của thuyền viên hoặc thoả ước tập thể và do vậy phải bảo đảm khả năng tài chính phù hợp.

Do đó, các tàu treo cờ của quốc gia thành viên Công ước MLC sẽ cần chứng minh khả năng tài chính phù hợp để đảm bảo tuân thủ quy định tại (a) và (b) trên đây.

MLC cũng quy định thuyền viên có quyền được hưởng trợ cấp thất nghiệp trong trường hợp tàu bị tổn thất hoặc tàu chìm cho mỗi ngày thuyền viên bị thất nghiệp, mặc dù không yêu cầu phải có bảo đảm khả năng tài chính. Tổng số tiền bồi thường này có thể được giới hạn không quá số tiền lương hai tháng.

Khiếu nại về hồi hương do bệnh tật hoặc chấn thương và khiếu nại theo quy định tại (b) trên đây nhìn chung trước đây được bảo hiểm khi tham gia P&I theo quy định của Hội P&I quốc tế nhưng loại trừ hồi hương trong trường hợp chủ tàu mất khả năng thanh toán. Để hỗ trợ chủ tàu trong việc tuân thủ các yêu cầu về đảm bảo khả năng tài chính, tất cả 13 Hội P&I quốc tế (IG) đã đồng ý mở rộng phạm vi bảo hiểm rủi ro P&I bao gồm cả hồi hương thuyền viên trong trường hợp chủ tàu mất khả năng thanh toán và các trường hợp khác được liệt kê trong MLC trong đó quy định thuyền viên có quyền được hồi hương (như trong Hướng dẫn B2.5.1 của MLC).

Những thay đổi về phạm vi bảo hiểm của Hội P&I sẽ có hiệu lực trước ngày 20 tháng 8 năm 2013 Công ước có hiệu lực.

### **Bảng chứng bảo đảm khả năng tài chính**

Thuật ngữ “bảo đảm khả năng tài chính” không được định nghĩa trong Công ước.

MLC không yêu cầu phải có "blue cards" theo mẫu được cấp cho tàu đáp ứng CLC 1992 và Công ước Bunkers 2001 và không áp đặt quyền hành động trực tiếp đối với người cung cấp tài chính để bảo đảm khả năng tài chính của tàu. Tuy nhiên, mỗi quốc gia có thể xác định hình thức bảo đảm khả năng tài chính cụ thể theo pháp luật của quốc gia đó thực hiện Công ước MLC, và một số bằng chứng (như chứng minh có bảo hiểm đầy đủ) có thể được yêu cầu để đáp ứng đòi hỏi về bảo đảm khả năng tài chính cho các khiếu nại theo quy định tại (a) và (b) trên đây.

Nhóm Hội P&I Quốc tế sẽ liên lạc với mỗi quốc gia thành viên của Công ước để xác định sự chấp nhận của quốc gia đó đối với Certificate of Entry theo mẫu Hội P&I quốc tế cấp ra vào thời điểm tái tục 20/02/2013 như là bằng chứng của việc tuân thủ các quy định bảo đảm khả năng tài chính của MLC, trên cơ sở bảo hiểm của Hội viên bao gồm các rủi ro đối với thuyền viên.

Các dấu hiệu ban đầu từ các quốc gia mà Nhóm Hội P&I Quốc tế đã liên hệ cho thấy rằng Giấy chứng nhận (COE) được coi như bằng chứng đầy đủ về sự tuân thủ khi bảo hiểm của Hội viên bao gồm các rủi ro đối với thuyền viên.

Nhóm Hội P&I Quốc tế sẽ tiếp tục liên hệ với các quốc gia thành viên MLC và cập nhật thông tin tiếp theo tới các Hội viên vào gần thời điểm Công ước bắt đầu có hiệu lực.

Tất cả các Hội P&I trong Nhóm Hội P & I Quốc tế đều ban hành thông báo tương tự.

Trân trọng

Thay mặt Ban Quản lý: **West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**

(Với tư cách là Ban Quản lý)

**R J B Searle**

Giám đốc

[1] Thuật ngữ “thuyền viên” (seafarer) được định nghĩa rất rộng trong MLC là: “bất cứ người nào được tuyển dụng hoặc có tham gia vào hoặc làm bất cứ công việc nào trên một tàu mà Công ước này được áp dụng”.