International Labour Organization

ĐIỀU KIỆN LÀM VIỆC TỐT,
ĐẢM BẢO AN TOÀN VÀ AN SINH XÃ HỘI

VIỆC LÀM TRÊN TÀU KHAI THÁC THỦY SẢN

Công ước Số 188
Khuyến nghị Số 199

VIỆC LÀM TRÊN TÀU KHAI THÁC THỦY SẢN

CÔNG ƯỚC VÀ KHUYẾN NGHỊ

Những năm gần đây việc khai thác thủy sản và thị trường tiêu thụ ngày càng được toàn cầu hóa. Công nghệ được sử dụng trong ngành công nghiệp khai thác thủy sản cũng thay đổi nhanh chóng và do vậy đã dẫn đến thay đổi trong cách thức khai thác. Những thay đổi này đòi hỏi phải có một tiêu chuẩn lao động toàn cầu phù hợp với tất cả người lao động trong lĩnh vực khai thác thủy sản (ngư dân, cả nam và nữ), dù họ làm việc trên các tàu khai thác quy mô lớn trong hải trình quốc tế hay trên các tàu khai thác quy mô nhỏ hoạt động trong vùng nước nội địa gần bờ.

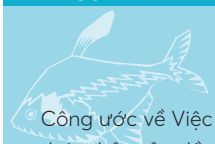
Công ước mới của Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản, cùng với Khuyến nghị đi kèm, cung cấp những tiêu chuẩn này. Công ước này, được thông qua vào tháng 6 năm 2007 với sự ủng hộ đông đảo, đã đề cập đến các tình huống và điều kiện làm việc cụ thể trong ngành công nghiệp khai thác. Với nội dung linh hoạt, Công ước này phù hợp với tất cả các loại hình khai thác cá thương mại và có thể được chính phủ các nước trên thế giới áp dụng thực hiện, trong mọi hoàn cảnh.

Bước tiếp theo đó là sự ủng hộ trên toàn cầu với việc các chính phủ nghiên cứu đưa nội dung của Công ước vào luật pháp, quy định và các biện pháp khác sẽ được triển khai tại quốc gia. Công ước sẽ có hiệu lực sau mười hai tháng kể từ khi mười quốc gia đầu tiên phê chuẩn (trong đó tám quốc gia có đường bờ biển).

Nội dung tài liệu này cung cấp thêm thông tin về một công cụ pháp lý quan trọng có khả năng mang lại sự thay đổi về điều kiện làm việc của ngư dân trên khắp thế giới.

"Trong lĩnh vực khai thác thủy sản, người lao động phải đối mặt với những mối hiểm nguy khôn lường và khó lường, thường phải làm việc nhiều giờ trong điều kiện khắc nghiệt để mang lại nguồn thực phẩm đáp ứng nhu cầu của thị trường. Tài liệu mới này sẽ giúp bảo vệ người lao động khỏi hành vi bị bóc lột trong quá trình làm việc"

- Juan Somavia,
Tổng giám đốc ILO



Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản đề cập đến 'ngư dân'. Thuật ngữ này có nghĩa là tất cả những người làm việc trên tàu đánh cá (mặc dù một số người, ví dụ như thuyền trưởng và cán bộ giám sát hoạt động đánh bắt trên tàu cá, không nằm trong đối tượng của thuật ngữ này).

Trên toàn thế giới, có trên 15 triệu người làm việc toàn dụng thời gian trên các tàu đánh bắt.

Càng ngày chúng ta càng thấy các loại cá và thủy hải sản từng được tiêu thụ trong nước hiện đang được chế biến và vận chuyển đến người tiêu dùng và nhà hàng ở nhiều nơi trên thế giới.

Nguồn cá giảm có nghĩa là một số ngư dân phải đánh bắt xa bờ hơn so với trước đây và điều này tạo thêm những rủi ro mà họ phải đối mặt.

"Khai thác thủy sản là loại hình công việc mang tính đặc thù. Công ước mới này không chỉ dựa trên đặc điểm mang tính chất đặc thù của ngành nghề mà còn dựa trên nhu cầu toàn cầu hóa trong một lĩnh vực ngày càng được mở rộng về quy mô và điều này khiến cho một bộ phận nam và nữ giới phải đối mặt với những khó khăn và nguy hiểm đáng kể"

- Thuyền trưởng Nigel Campbell, Cơ quan An toàn hàng hảng Nam phi, Chủ tịch Ủy ban về Lĩnh vực đánh bắt tại Phiên họp lần thứ 96 của Hội nghị Lao động quốc tế.

TẠI SAO NGƯ DÂN LẠI CẦN SỰ BẢO VỆ ĐẶC BIỆT?

Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản được xây dựng dựa trên các đặc trưng cụ thể của ngành công nghiệp khai thác thủy sản và những tình huống mà ngư dân phải đối mặt trong cuộc sống lao động hàng ngày.

Điều kiện làm việc của ngư dân không giống như điều kiện làm việc của người lao động trong các lĩnh vực khác. Tỷ lệ tử vong của ngư dân thường cao hơn nhiều lần so với người lao động làm việc trong các ngành nghề khác. Công việc khái thác thậm chí nguy hiểm không kém các ngành nghề khác như chữa cháy và khai thác mỏ.

Khác với các ngành nghề khác, trong ngành nghề này gần như không có sự tách biệt rõ ràng giữa thời gian làm việc và thời gian dành cho cá nhân. Nhiều ngư dân sống và làm việc trên tàu khai thác, có thể trong điều kiện chật chội và tù túng. Người lao động có thể phải xa nhà trong thời gian dài và thời gian làm việc thường kéo dài. Việc tiếp cận với đầy đủ thức ăn và nước uống – cũng như các phương tiện giải trí khi ngư dân không phải thực hiện công việc - có thể là một vấn đề. Mệt mỏi, gắn liền với thời gian làm việc dài, đã được xác định là một vấn đề nghiêm trọng đối với người lao động làm việc trong lĩnh vực này.

Có những đặc trưng làm cho lĩnh vực đánh cá trở nên khác biệt. Ví dụ, ngư dân thường được trả thu nhập tính trên cơ sở chia sẻ giá trị sản lượng mà tàu khai thác, thay vì nhận một mức lương cố định. Ngư dân có thể không phải là người lao động theo nghĩa thông thường, vì một số lượng lớn là chủ sở hữu đồng thời là người điều hành hoặc cũng là lao động. Tất cả điều này có nghĩa là các quy trình và biện pháp bảo vệ áp dụng cho người lao động làm việc trong các ngành nghề trên đất liền có thể không phù hợp hoặc không hiệu quả đối với lao động trên tàu cá, do đó góp phần tạo ra "sự thiếu hụt việc làm thỏa đáng" đối với đối tượng lao động này.

NHỮNG ĐỐI TƯỢNG NÀO ĐƯỢC ÁP DỤNG TRONG CÔNG ƯỚC VỀ VIỆC LÀM TRÊN TÀU KHAI THÁC THUỶ SẢN?

Cách thức khai thác được thực hiện rất khác nhau giữa các ngư trường và giữa các quốc gia. Có những hoạt động khai thác được thực hiện trên các tàu khai thác thương mại quy mô lớn: Ước chừng số lượng 150.000 ngư dân làm việc trên khoảng 2.500 tàu có tải trọng trên 1.000 tấn, một số tàu có kích thước lớn như tàu chở hàng. Tuy nhiên, phần lớn hoạt động khai thác được thực hiện trên những chiếc tàu nhỏ hơn (đôi khi rất nhỏ). Một cuộc khảo sát ước tính rằng 5,5 triệu ngư dân làm việc trên các tàu khai thác nhỏ có công suất dưới 100 tấn, 4 triệu người khác làm việc trên những chiếc thuyền đánh cá không mui được trang bị động cơ, và hơn 5 triệu người kiếm kế sinh nhai trên những chiếc thuyền đánh cá mui trần không có động cơ. Nhìn chung, hơn 90% ngư dân trên toàn cầu làm việc trên các tàu khai thác có chiều dài dưới 24 mét.

Tất cả các hình thức khai thác thủy sản thương mại khác nhau này đều được quy định trong Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản. Chỉ có câu cá để làm thức ăn cho bản thân và câu cá giải trí là hai hoạt động khai thác cá cụ thể không nằm trong phạm vi điều chỉnh của Công ước.

Một phần là do có nhiều tình huống cụ thể xảy ra khi ngư dân làm việc trên tàu/thuyền khai thác nên Công ước có tính linh hoạt khi áp dụng. Ví dụ, một số quy định của Công ước chỉ áp dụng cho tàu khai thác có chiều dài trên 24 mét hoặc tàu khai thác hoạt động trên biển từ ba ngày trở lên.

Châu Á đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong ngành công nghiệp khai thác toàn cầu:
80% ngư dân trên thế giới đến từ châu Á.

BỐI CẢNH CỦA CÔNG ƯỚC VỀ VIỆC LÀM TRÊN TÀU KHAI THÁC THỦY SẢN

Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản (Công ước số 188 của ILO) đã được thông qua vào ngày 14 tháng 6 năm 2007 tại Hội nghị thường niên của Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) ở Geneva. Cuộc bỏ phiếu thông qua Công ước này có tỷ lệ ủng hộ áp đảo với 437 phiếu thuận, 2 phiếu chống và 22 phiếu trắng.

Cuộc bỏ phiếu thể hiện thành công kết quả của quá trình tranh luận và thỏa thuận giữa những bên liên quan trực tiếp đến ngành công nghiệp khai thác. Theo cơ chế ba bên của ILO, các cuộc thảo luận có sự tham gia của các đại diện bao gồm đại diện của Chính phủ (ILO có hơn 180 quốc gia thành viên), của người sử dụng lao động (chủ tàu cá) và của chính ngư dân. Cuộc bỏ phiếu năm 2007 đã kết thúc một thời gian dài nghiên cứu và khảo sát bắt đầu từ năm 2001 cũng như tranh luận tại các hội nghị thường niên trước đó của ILO.

Như đã đề cập ở trên, Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản sẽ có hiệu lực một năm sau khi được mười quốc gia thành viên phê chuẩn, tám trong số các quốc gia này có biển. Công ước sẽ ràng buộc về mặt pháp lý đối với các Quốc gia thành viên lựa chọn phê chuẩn Công ước.

Hội nghị năm 2007 cũng đã thống nhất một Khuyến nghị bổ sung về việc làm trên tàu khai thác thủy sản (Khuyến nghị số 199). Khuyến nghị hướng dẫn về cách thực hiện các điều khoản của Công ước. Hội nghị cũng đã thông qua một số Nghị quyết không ràng buộc để định hướng thêm cho các hoạt động của ILO trong lĩnh vực này.

Công ước và Khuyến nghị thay thế một số văn kiện trước đó của ILO (được ban hành năm 1920, 1959 và 1966) đề cập đến các điều kiện lao động trên tàu khai thác thủy sản. Những văn kiện này được coi là lỗi thời, không phản ánh được bản chất hiện đại, toàn cầu hóa của hoạt động khai thác thủy sản thương mại. Các quốc gia đã phê chuẩn các Công ước trước đây sẽ tiếp tục bị ràng buộc bởi các điều khoản của những Công ước này cho đến khi họ phê chuẩn Công ước mới. (Những quốc gia không phê chuẩn Công ước cũ sẽ chỉ có thể phê chuẩn Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản 2007.)

Mục tiêu của Công ước là đảm bảo rằng ngư dân trên toàn thế giới có việc làm thỏa đáng thông qua một công cụ pháp lý hiện đại có thể được phê chuẩn rộng rãi.

BIỆN PHÁP BẢO VỆ NÀO ĐƯỢC ĐƯA RA TRONG CÔNG ƯỚC VỀ VIỆC LÀM TRÊN TÀU KHAI THÁC THUỶ SẢN?

ILO nỗ lực thúc đẩy các cơ hội cho phụ nữ và nam giới để có được việc làm bền vững và hiệu quả trong điều kiện tự do, bình đẳng, an ninh và phẩm giá con người. Việc làm bền vững có nghĩa là việc làm hiệu quả trong đó các quyền được bảo vệ, tạo ra thu nhập tương xứng với đầy đủ chế độ an sinh xã hội. Ngư dân, giống như tất cả người lao động, được quyền có việc làm bền vững.

Công ước giải quyết các vấn đề thiết yếu để đảm bảo việc làm thỏa đáng trên tàu khai thác thủy sản. Ví dụ, Công ước sẽ:

- quy định trách nhiệm của chủ tàu và thuyền trưởng đối với sự an toàn của ngư dân trên tàu và sự an toàn của tàu (Điều 8);
- quy định độ tuổi tối thiểu để làm việc trên tàu khai thác và yêu cầu bảo vệ đặc biệt đối với ngư dân trẻ tuổi (Điều 9);
- yêu cầu ngư dân phải được kiểm tra sức khỏe định kỳ để làm việc trên tàu cá (Điều 10-12);
- yêu cầu các tàu đánh cá phải có nhân lực đầy đủ và hiệu quả (thủy thủ đoàn), chịu sự kiểm soát của chỉ hủy có thẩm quyền, và các ngư dân trên tàu được bố trí đủ thời gian nghỉ ngơi (Điều 13-14);
- yêu cầu các tàu cá phải có danh sách thủy thủ đoàn và ngư dân phải được bảo vệ thông qua thỏa thuận ký kết về công việc, trong đó quy định các điều khoản của loại hình công việc mà họ thực hiện (Điều 15-20, và Phụ lục II);
- cho phép ngư dân được hồi hương khi thỏa thuận đã ký hết hạn – và vì những lý do khác, đồng thời nghiêm cấm việc bắt buộc ngư dân phải trả tiền để có được việc làm, hoặc đưa họ vào danh sách đen (Điều 21-22);
- quy định cách thức trả lương đối với ngư dân và cách thức họ có thể gửi tiền về nhà cho gia đình mà không mất phí (Điều 23-24);
- quy định các tiêu chuẩn về sinh hoạt ăn ở trên tàu (Điều 25-28, và Phụ lục III);
- đưa ra các yêu cầu về an toàn và sứ khỏe nghề nghiệp, cũng như mức độ chăm sóc y tế cơ bản trên tàu khai thác; (Điều 31-33);
- đảm bảo rằng ngư dân được hưởng chế độ an sinh xã hội không thấp hơn so với người lao động khác ở trong nước; và, ở mức tối thiểu, cung cấp sự bảo vệ trong trường hợp ngư dân bị ốm, bị tai nạn hoặc tử vong liên quan đến công việc (Điều 34-39).

Tất nhiên, đây chỉ là một số nội dung chính, với các chi tiết được đề cập trong các điều khoản nêu rõ ở trên. Công ước quy định các yêu cầu cao hơn đối với một số loại tàu khai thác nhất định (ví dụ: tàu có kích thước lớn hơn hoạt động trên biển trong thời gian dài hơn) và các ngoại lệ đối với các loại hình tàu khác (ví dụ: tàu nhỏ hơn hoạt động gần cảng hoặc trên biển trong thời gian ngắn). Nội dung Công ước cũng đưa ra cách thức tuân thủ và thực thi các yêu cầu của Công ước (Điều 40-44)

Những nội dung này sẽ được đề cập chi tiết hơn tại phần sau của Tài liệu.

Ở nhiều quốc gia, luật pháp và quy định đề cập đến điều kiện làm việc của thuyền viên làm việc trên tàu hàng hải cũng đề cập đến điều kiện làm việc của ngư dân làm việc trên biển, ít nhất là một phần. Tuy nhiên, những vấn đề mà ngư dân gặp phải thường khác với những vấn đề mà thuyền viên làm việc trên tàu hàng hoặc tàu khách gặp phải. Vì lý do này, Công ước Lao động Hàng hải của ILO, 2006 (MLC), liên quan đến các điều kiện làm việc trên tàu, đã loại trừ tàu khai thác thủy sản khỏi đối tượng điều chỉnh. Do đó, các Quốc gia thực hiện thay đổi về quy định pháp luật đối với thuyền viên trên tàu hàng hải có thể muốn xem xét, cân nhắc về Công ước Lao động hàng hải và Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản cùng nhau, để đảm bảo rằng cả thuyền viên tàu hàng hải và ngư dân, bao gồm cả ngư dân làm việc ở vùng biển và vùng nước nội địa, có được đầy đủ sự bảo vệ về pháp lý theo các quy định mới nhất.

TÌM HIỂU KỸ HƠN VỀ NỘI DUNG CÔNG ƯỚC

Công ước quy định rõ rằng chủ tàu cá chịu trách nhiệm cuối cùng về các điều kiện làm việc trên tàu. Công ước quy định:

✓ **Chủ tàu khai thác thủy sản có trách nhiệm chung để đảm bảo rằng chỉ huy tàu được cung cấp các nguồn lực và phương tiện cần thiết để tuân thủ các nghĩa vụ của Công ước này**

Chỉ huy tàu (người phụ trách tàu) có trách nhiệm riêng của mình. Công ước quy định rằng:

✓ **Chỉ huy tàu chịu trách nhiệm về sự an toàn của ngư dân trên tàu và sự vận hành an toàn của tàu.**

Trách nhiệm của chỉ huy tàu được đề cập chi tiết tại Điều 8.

Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản nhất quán với các tiêu chuẩn khác của ILO liên quan đến độ tuổi lao động tối thiểu và bảo vệ thanh niên, bao gồm Công ước về Tuổi lao động tối thiểu, 1973 và Công ước về các Hình thức Lao động Trẻ em Tồi tệ nhất, 1999.

Công ước cũng đề cập bản thân ngư dân có trách nhiệm:

✓ **Ngư dân phải tuân thủ mệnh lệnh hợp pháp của thuyền trưởng cũng như các biện pháp an toàn và sức khỏe hiện hành.**

NHỮNG AI CÓ THỂ TRỞ THÀNH NGƯ DÂN?

Công ước quy định độ tuổi tối thiểu tiêu chuẩn cho ngư dân. Nguyên tắc này được đề cập trong nội dung Công ước như sau:

✓ **Độ tuổi tối thiểu để làm việc trên tàu khai thác thủy sản là 16 tuổi.**

Công ước cho phép khả năng sử dụng người mười lăm (15) tuổi làm ngư dân, nhưng chỉ trong một số trường hợp nhất định.

Ngoài ra còn có một số tình huống, ví dụ như liên quan đến các vấn đề về an toàn và sức khỏe, trong đó ngư dân phải có độ tuổi ít nhất là 18 mới được giao thực hiện một số hoạt động nhất định. Các hoạt động này sẽ được xác định ở cấp quốc gia, sau khi tham khảo ý kiến của các chủ tàu cá và đại diện của ngư dân, có tính đến các rủi ro liên quan.

SỰ CẦN THIẾT CỦA VIỆC KHÁM SỨC KHOẺ

Vì người lao động cần có một tình trạng thể lực nhất định để làm việc trên tàu khai thác thủy sản, thông thường ngư dân phải có giấy chứng nhận kiểm tra sức khỏe hợp lệ. Hoạt động khám sức khỏe không chỉ giúp bảo vệ ngư dân đã được khám mà còn bảo vệ những ngư dân khác trên tàu. Công ước quy định:

✓ **Không ngư dân nào được làm việc trên tàu cá nếu không có giấy chứng nhận y tế hợp lệ chứng minh đủ sức khỏe để làm việc**

Trong một số trường hợp, yêu cầu này có thể được nới lỏng đối với những ngư dân làm việc trên tàu khai thác có chiều dài dưới 24 mét hoặc hoạt động khai thác trên biển dưới ba ngày.

Khuyến nghị về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản, bổ sung cho Công ước, đưa ra hướng dẫn chi tiết hơn về thực hành tốt. Khuyến nghị quy định việc khám sức khỏe phải tính đến độ tuổi của cá nhân và loại công việc mà người lao động sẽ đảm nhận. Nội dung khuyến nghị liên quan tới hướng dẫn được ILO và Tổ chức Y tế Thế giới xây dựng về việc khám sức khỏe cho người lao động làm việc trên biển.

TÌM HIỂU KỸ HƠN VỀ NỘI DUNG CÔNG ƯỚC

NHÂN SỰ VÀ GIỜ LÀM VIỆC

Công ước đề cập đến vấn đề nghiêm trọng của sự mệt mỏi đối với người lao động làm việc trong ngành nghề này do thời gian làm việc kéo dài và không đủ thời gian nghỉ ngơi khi làm việc trên biển. Công ước quy định:

✓ **Tàu khai thác phải có đủ nhân sự và vận hành an toàn dưới sự điều hành của chỉ huy có năng lực trình độ.**

Công ước cũng quy định:

✓ **Ngư dân có được nghỉ ngơi thường xuyên với đủ thời gian để đảm bảo an toàn và sức khỏe.**

Công ước yêu cầu các tàu khai thác tải trọng lớn phải có đủ số lượng ngư dân đáp ứng tiêu chuẩn. Công ước cũng đưa ra yêu cầu nghiêm ngặt hơn đối với các tàu khai thác hoạt động trên biển trong thời gian dài. Tuy nhiên để thực hiện điều này, Công ước cũng cho phép chỉ huy được phép yêu cầu ngư dân làm thêm giờ để đảm bảo sự an toàn tức thời của tàu, cho người làm việc trên tàu hoặc đảm bảo sản lượng khai thác, hoặc để giúp đỡ các tàu khác gặp nạn, miễn là sau đó ngư dân được bố trí thời gian nghỉ ngơi nhiều hơn. Hơn nữa, Công ước cũng cho phép việc bố trí khác nhau về thời giờ làm việc, thời gian nghỉ ngơi và nhân sự, miễn là đại diện của chủ tàu và ngư dân được tham khảo ý kiến và việc bố trí này không ảnh hưởng đến sức khỏe và an toàn.

THỎA THUẬN LÀM VIỆC VÀ VỀ NƯỚC

Vì điều quan trọng đối với bất kỳ người lao động nào là phải hiểu rõ bản chất của mối quan hệ việc làm mà họ đã ký kết, Công ước cũng quy định:

✓ **Ngư dân làm việc trên tàu... được bảo vệ bởi một thỏa thuận về việc làm bằng ngôn ngữ mà họ có thể hiểu được và có nội dung phù hợp với các điều khoản của Công ước này.**

Phụ lục của Công ước quy định các nội dung chi tiết tối thiểu của một thỏa thuận như vậy.

Trong lĩnh vực công việc ngày càng mang tính toàn cầu hóa này, ngư dân có thể vẫn đang làm việc xa nhà khi hợp đồng hết hạn, hoặc có thể cần phải về nhà vì những lý do chính đáng. Công ước quy định quyền được về nước đối với người lao động và trong những trường hợp nào, và chi phí cho việc về nước đó thường do chủ tàu chi trả. Công ước cũng quy định nghĩa vụ của quốc gia tàu treo cờ phải can thiệp nếu chủ tàu không thực hiện nghĩa vụ của mình và quyền của các quốc gia trong việc truy thu khoản chi phí này từ chủ tàu.

Công ước cũng đề cập đến việc ngày càng có nhiều các cơ quan dịch vụ việc làm tư nhân tuyển dụng ngư dân làm việc trong lĩnh vực khai thác thủy sản, trong số những điều khoản khác quy định rõ về sự tham gia của những cơ quan dịch vụ việc làm tư nhân trong hoạt động này, chủ tàu khai thác là người chịu trách nhiệm cuối cùng về các nghĩa vụ và trách nhiệm được quy định trong Công ước (ví dụ: trả lương cho ngư dân, việc về nước của ngư dân, cung cấp dịch vụ chăm sóc y tế), và không được cản trở quyền của ngư dân đối với tài sản thế chấp là con tàu.

Phụ lục II của Công ước đưa ra những nội dung cụ thể được đưa vào Thỏa thuận làm việc của ngư dân, bao gồm các vấn đề như cách thức trả lương cho ngư dân (dù khoản thanh toán đó có dưới hình thức tiền công, phần chia sản phẩm đánh bắt hay kết hợp cả hai hình thức này, điều kiện chấm dứt thỏa thuận, số ngày nghỉ hàng năm, chế độ trong trường hợp bị ốm, thương tật và tử vong cũng như các nội dung thiết yếu khác.

TÌM HIỂU KỸ HƠN VỀ NỘI DUNG CÔNG ƯỚC

ĐIỀU KIỆN ĂN Ở

Phụ lục III của Công ước đề cập các vấn đề liên quan đến chỗ ở cho người lao động như: lập kế hoạch và kiểm soát, thiết kế và xây dựng, chiều cao trần tầu (headroom), cách nhiệt, thông gió, sưởi ấm, ánh sáng, tiếng ồn và độ rung lắc, và khu vực dành cho ngư dân bị ốm và bị thương. Quy định của Công ước cũng tính đến việc một số quốc gia quy định tàu cá theo tổng trọng tải (công suất bên trong) thay vì theo chiều dài.

Khuyến nghị về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản đưa ra hướng dẫn bổ sung về chỗ ở cho người lao động khi làm việc trên tàu.

Đối với nhiều ngư dân, con tàu không chỉ là nơi họ làm việc mà còn là nơi họ sinh hoạt trong thời gian dài – không chỉ khi ở trên biển mà đôi khi còn cả trong thời gian tàu cập cảng. Áp lực giảm không gian ăn ở sinh hoạt – thường là do việc cố mang theo càng nhiều thiết bị và chứa được càng nhiều cá càng tốt so với kích thước của tàu - có thể dẫn đến các điều kiện sinh hoạt không đảm bảo trên tàu. Điều này có thể ảnh hưởng đến việc tuyển dụng và giữ chân ngư dân làm việc trên tàu.

Tàu cá phải có đủ chỗ cho thuyền viên sinh hoạt. Ngư dân phải có đủ các thiết bị vệ sinh. Nơi ở phù hợp sẽ có ảnh hưởng trực tiếp đến sự an toàn và sức khỏe của người lao động làm việc trên tàu.

Tuy nhiên, Công ước thừa nhận những gì phù hợp với tàu khai thác tải trọng lớn sẽ không phù hợp với tàu kích cỡ nhỏ hơn hoặc những tàu không hoạt động khai thác thời gian dài trên biển. Do vậy, nội dung của Công ước rất linh hoạt: quy định cụ thể kích thước cho các khu vực như phòng ngủ đối với tàu khai thác quy mô lớn, nhưng quy định chung chung hơn đối với tàu khai thác quy mô nhỏ. Yêu cầu về kích thước cụ thể của các phòng áp dụng cho tàu mới được đóng, nhưng không áp dụng cho các tàu đang hoạt động.

✓ **Đồ ăn mang theo để phục vụ trên tàu phải đủ giá trị dinh dưỡng, chất lượng và đảm bảo số lượng.**

Công ước cũng quy định nước uống phải đảm bảo đủ chất lượng và số lượng, đồng thời đề cập vấn đề ai sẽ thanh toán chi phí về đồ ăn trên tàu.

AN TOÀN VÀ SỨC KHỎE

Ngư dân phải đối mặt với những nguy hiểm, rủi ro đặc biệt do tính chất công việc họ đảm nhận. Những rủi ro này bao gồm: khả năng tàu cá bị đắm, lật úp; cháy nổ trên tàu; bị rơi xuống biển, hoặc vấp và ngã do chuyển động của tàu hoặc bề mặt trơn trượt, hoặc cả hai; chấn thương do làm việc với thiết bị nặng, thiết bị nguy hiểm hoặc thiết bị không có sự bảo hộ (ví dụ: tời không được bảo vệ); ngạt thở khi làm việc trong không gian chật hẹp; và nhiều mối nguy hiểm khác.

Ngư dân cũng thường gặp phải các vấn đề đặc thù về sức khỏe, chẳng hạn như: các bệnh về da và các bệnh về đường hô hấp, hoặc ảnh hưởng của tiếng ồn và độ rung lắc. Bệnh sưng phồng do nước mặn và dị ứng khi tiếp xúc cá và các loại thủy sản khai thác khác cũng là những vấn đề phổ biến ảnh hưởng tới sức khỏe của người lao động.

Do đó, Công ước nhằm mục đích đảm bảo các Quốc gia cần có quy định pháp luật hoặc các biện pháp liên quan để giải quyết các vấn đề về sức khỏe và sự an toàn khi làm việc trên tàu khai thác, và cuối cùng là thúc đẩy văn hóa an toàn trên tàu cá.

Trong số các biện pháp, Công ước cũng đưa ra yêu cầu hướng dẫn và đào tạo đầy đủ cho ngư dân về những việc như xử lý ngư cụ. Các vụ việc tai nạn phải được báo cáo và điều tra đầy đủ. Tàu khai thác phải mang theo thiết bị y tế và có ít nhất một người trên tàu được đào tạo về sơ cứu. Ngư dân có quyền được đưa vào bờ để cứu chữa kịp thời khi bị thương tật, bệnh tật nặng.

Ngoài ra còn có các biện pháp bổ sung đối với các tàu khai thác có kích cỡ lớn hơn và người lao động làm việc trên biển dài hơn ba ngày.

Công ước cũng công nhận vai trò quan trọng của ngư dân trong việc đảm bảo an toàn cho chính họ. Điều này bao gồm vai trò của họ trong việc xác định mức độ nghiêm trọng và tần suất rủi ro để thực hiện các bước giảm thiểu những rủi ro này. Công ước quy định:

✓ **Việc đánh giá rủi ro liên quan đến hoạt động khai thác phải được tiến hành, khi thích hợp, với sự tham gia của ngư dân hoặc đại diện của họ.**

Khuyến nghị về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản ra hướng dẫn bổ sung về các vấn đề sức khỏe và an toàn trong lĩnh vực này. Nội dung hướng dẫn đề cập đến những vấn đề như đánh giá rủi ro, hệ thống quản lý an toàn và sức khỏe nghề nghiệp, cũng như thông số kỹ thuật liên quan đến an toàn và sức khỏe cần được các Quốc gia giải quyết. Hướng dẫn này cũng tạo liên kết đến các ấn phẩm khác do ILO xây dựng cũng như do ILO phối hợp cùng với Tổ chức Nông Lương của Liên Hợp Quốc (FAO), Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) xây dựng.

TÌM HIỂU KỸ HƠN VỀ NỘI DUNG CÔNG ƯỚC

BẢO ĐẢM AN SINH XÃ HỘI

Các quốc gia cần thực hiện những biện pháp để bảo vệ ngư dân trong trường hợp bệnh tật, thương tật hoặc tử vong liên quan đến công việc. Ngư dân phải được tiếp cận với dịch vụ chăm sóc y tế phù hợp và bồi thường thỏa đáng. Việc bảo vệ có thể được đảm bảo thông qua trách nhiệm liên đới của chủ tàu cá, hoặc bảo hiểm bắt buộc, bồi thường cho người lao động hoặc các cơ chế khác. Công ước cũng có quy định linh hoạt với các quốc gia không đủ điều kiện về thể chế hoặc cơ sở hạ tầng.

Trong trường hợp không có quy định này, công tác bảo vệ sức khỏe và chăm sóc y tế đối với ngư dân làm việc trên tàu là trách nhiệm của chủ tàu.

Do tính chất đặc thù của công việc, ngư dân ở nhiều quốc gia thường không được hưởng chế độ an sinh xã hội như những người lao động khác. Việc thiếu sự bảo vệ như vậy có thể góp phần khiến ngư dân và gia đình họ phải đối mặt với nhiều khó khăn hơn. Những ngư dân không được hưởng lợi từ biện pháp bảo vệ an sinh xã hội có thể cảm thấy họ buộc phải tiếp tục công việc khai thác cho dù trữ lượng cá suy giảm.

Bản chất toàn cầu hóa của ngành khai thác có thể gây khó khăn cho ngư dân làm việc trên các tàu treo cờ của các quốc gia không phải quốc gia gốc của họ. Thông thường những ngư dân này không thể tham gia đóng, hoặc hưởng lợi từ hệ thống an sinh xã hội tại chính quốc gia của họ hoặc của quốc gia tàu treo cờ. Công ước đã xử lý vấn đề này, với yêu cầu các chính phủ cần đảm bảo:

✓ **Ngư dân cư trú trên lãnh thổ quốc gia và những người phụ thuộc của họ trong phạm vi được quy định trong luật pháp quốc gia, có quyền được hưởng lợi từ sự bảo vệ an sinh xã hội trong những điều kiện không thấp hơn điều kiện áp dụng đối với những người lao động khác...**

Hơn nữa, các quốc gia cần phối hợp với nhau, thông qua các hiệp định song phương và đa phương, hướng tới việc đảm bảo ngư dân được hưởng đầy đủ các chế độ an sinh xã hội, bất kể quốc tịch hay nơi cư trú của họ.

PHÊ CHUẨN VÀ THỰC THI

Theo Hiến chương của ILO, các Quốc gia thành viên được yêu cầu dẫn chiếu Công ước với cơ quan có thẩm quyền giải quyết vấn đề có liên quan, để ban hành luật hoặc biện pháp khác, và thông báo cho Tổng Giám đốc Văn phòng Lao động Quốc tế về các biện pháp được thực hiện. Về bản chất, việc phê chuẩn Công ước là tự nguyện.

Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản được thiết kế một cách có chủ ý nhằm đảm bảo tính linh hoạt, giúp tăng tối đa số lượng quốc gia có thể phê chuẩn. Việc thực hiện có thể thông qua luật pháp và quy định quốc gia, hoặc thông qua các biện pháp khác (chẳng hạn như thỏa ước tập thể).

Xuyên suốt Công ước có những điều khoản chỉ áp dụng đối với tàu khai thác có kích thước lớn hoặc đối với tàu hoạt động trên biển trong thời gian dài. Các điều khoản ít chi tiết hơn được áp dụng đối với tàu có kích thước nhỏ hơn và với thuyền đánh cá hoạt động khai thác ngắn ngày trên biển.

Các quốc gia có thể lựa chọn loại trừ ngay từ đầu một số loại tàu thuyền hoặc phạm vi khai thác (ví dụ: loại tàu khai thác ở vùng nước nội địa như hồ, sông và kênh).

Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản cũng tính đến thực tế là một số quốc gia có thể gặp khó khăn – có thể do thể chế và cơ sở hạ tầng của họ chưa được chuẩn bị đầy đủ – trong việc thực hiện tất cả các yêu cầu của Công ước. Điều 4 cho phép các Quốc gia thực hiện theo từng giai đoạn một số quy định của Công ước

Cũng như các Công ước khác của ILO, những Quốc gia chọn phê chuẩn Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản sẽ cần rà soát lại quy định pháp luật cũng như các biện pháp khác, đặc biệt là những biện pháp ảnh hưởng đến ngành công nghiệp đánh bắt, để đảm bảo những nội dung có liên quan này phù hợp với Công ước.

Công ước kêu gọi cần có các cơ chế để đảm bảo tuân thủ. Cơ chế đảm bảo thực thi này cần bao gồm hình thức kiểm tra, yêu cầu báo cáo, giám sát, thủ tục khiếu nại, xử phạt vi phạm và biện pháp khắc phục.

ILO, đặc biệt là Ban Tiêu chuẩn Lao động Quốc tế và các chuyên gia về Tiêu chuẩn Lao động Quốc tế tại văn phòng của ILO trên khắp thế giới, có thể hỗ trợ soạn thảo quy định pháp luật để thực hiện Công ước và Khuyến nghị này.

TRIỂN KHAI THÔNG QUA HOẠT ĐỘNG THAM VẤN

Quốc gia thành viên của ILO có thể cân nhắc tổ chức các cuộc hội thảo hoặc tham vấn để trao đổi và thảo luận về nội dung Công ước, Khuyến nghị đi kèm cũng như cách thức triển khai thực hiện. Các hình thức đối thoại xã hội này có thể được tiến hành ngay mà không nhất thiết phải đợi quá trình phê chuẩn chính thức được tiến hành.

Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản không chỉ đơn giản là mối quan tâm của các quan chức chính phủ hoặc các nhà lập pháp.

Nội dung xuyên suốt của Công ước nhấn mạnh tầm quan trọng của việc các chính phủ tiến hành tham vấn, để đảm bảo rằng những người bị ảnh hưởng trực tiếp nhất bởi Công ước có cơ hội trao đổi và thảo luận về việc thực hiện Công ước. Công ước định nghĩa quá trình tham vấn này có sự tham gia của các tổ chức của người sử dụng lao động và tổ chức của người lao động, đặc biệt là các tổ chức đại diện của chủ tàu cá và chính ngư dân nơi có các tổ chức này.

Công ước cũng kêu gọi các Chính phủ chỉ định cơ quan có thẩm quyền hoặc các cơ quan có nhiệm vụ điều phối quá trình tham vấn và triển khai thực hiện. Một cơ chế sẽ được thành lập để điều phối các cơ quan có liên quan trong lĩnh vực khai thác ở cấp quốc gia và địa phương. Các thành viên này có thể bao gồm các cơ quan phụ trách về lao động, về thủy sản, về an toàn hàng hải và các cơ quan phù hợp khác.

CÔNG ƯỚC SẼ CÓ HIỆU LỰC NHƯ THẾ NÀO

Các quốc gia phê chuẩn Công ước về Việc làm trên tàu khai thác thủy sản cam kết đảm bảo tàu đánh cá treo cờ của quốc gia họ tuân thủ các quy định của Công ước. Để làm được việc này cần có các hệ thống kiểm tra phù hợp, mặc dù đã có "các tổ chức được công nhận" có thể hỗ trợ trong hoạt động này. Cũng cần phải có cơ chế và quy trình theo dõi khiếu nại về điều kiện làm việc, ví dụ như từ chính ngư dân.

Công ước cũng quy định rằng các Quốc gia phê chuẩn có thể kiểm tra các tàu đánh cá nước ngoài (thậm chí cả những tàu từ các quốc gia chưa phê chuẩn Công ước), đến cảng của họ và bắt giữ những người có hành vi gây nguy hiểm cho sự an toàn và sức khỏe của ngư dân trên tàu.

Công ước sẽ mang lại lợi ích của các chủ tàu cá. Các tàu khai thác quy mô lớn sẽ có một tài liệu chứng minh rằng họ đã được thanh tra về tuân thủ các điều khoản của Công ước. Với tài liệu này, thủ tục khi tầu đến cảng nước ngoài sẽ đơn giản và thuận tiện hơn: đây là một lợi thế cho chủ sở hữu của các tàu treo cờ của các quốc gia đã phê chuẩn Công ước

ĐỂ BIẾT THÊM THÔNG TIN THÌ CÓ THỂ TRA CỨU TẠI ĐÂU

Tài liệu này do Bộ phận chuyên trách về ngành nghề của ILO biên soạn, tập trung vào tất cả các khía cạnh công việc trong nhiều lĩnh vực hoạt động kinh tế khác nhau (ví dụ: khai thác cá, khai khoáng, nông nghiệp, xây dựng).

Ngoài ra, có nhiều thông tin liên quan trên các trang web của ILO tại địa chỉ:
http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm

Hoặc, đơn giản có thể truy cập địa chỉ: www.ilo.org/sector (sau đó ấn "Shipping; ports; fisheries; inland waterways" tại cột bên trái).

Thông tin chi tiết về cán bộ tại trụ sở chính của ILO chịu trách nhiệm cụ thể về lĩnh vực khai thác cũng có thể truy cập tại đây. Các cán bộ này có thể giúp bạn trực tiếp hoặc giúp bạn liên hệ với các chuyên gia về các vấn đề cụ thể được đề cập trong Công ước và Khuyến nghị.

Nội dung của Công ước và Khuyến nghị cũng có thể truy cập tại địa chỉ: www.ilo.org/normes.

Tổ chức ILO có văn phòng tại tất cả các khu vực trên thế giới, với đội ngũ cán bộ kỹ thuật chuyên nghiệp có thể hỗ trợ bạn. Danh sách đầy đủ các văn phòng khu vực có thể truy cập tại địa chỉ:

http://www.ilo.org/global/Departments_Offices/lang--en/index.htm

Bộ phận chuyên trách về ngành nghề
Ban Đối thoại xã hội, Luật Lao động, Quản trị lao động hoạt động ngành nghề,
Tổ chức Lao động Quốc tế
4, route des Morillons – CH-1211 Geneva 22 Thụy Sĩ
Điện thoại: +41 22 799 7501
Fax: +41 22 799 7050
E-mail: sector@ilo.org www.ilo.org

978-92-2-120869-3
12/2007
Photos © ILO - Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Republic of Korea, René Lubberaink - Klaas Lingbeekvan Kranen - Joe Gaugh Design www.paprika-annecy.com