

Liên Hợp Quốc Xem xét lại số giờ làm việc của Thuyền viên khi các nghiên cứu cho thấy có tỉ lệ đáng báo động 74% phải làm việc quá sức

Theo [MI News Network](#)



Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) sẽ xem xét lại các quy định về số giờ làm việc - nghỉ ngơi dành cho thuyền viên tại Ủy ban Ba bên Đặc biệt của Công ước Lao động Hàng hải (MLC) vào tháng 4 năm 2025 tại Geneva.

Quyết định này được đưa ra sau khi một báo cáo chi tiết tiết lộ rằng thuyền viên phải làm việc nhiều hơn nhiều so với các tiêu chuẩn toàn cầu, họ thường bị vi phạm về số giờ nghỉ ngơi bắt buộc.

Một cuộc khảo sát năm 2022 do Đại học Hàng hải Thế giới (WMU) thực hiện trên 9.000 thuyền viên cho thấy người lao động hàng hải phải dành trung bình 11,5 giờ mỗi ngày để làm nhiệm vụ, dẫn đến mỗi tuần phải làm việc 74,9 giờ - vượt xa mức trung bình toàn cầu là 43 giờ mỗi tuần theo ghi nhận của ILO vào năm 2018.

Bất chấp các quy định quốc tế, 28,1% số thuyền viên thừa nhận rằng họ được nghỉ ngơi ít hơn 10 giờ mỗi ngày theo quy định, điều này vi phạm các quy định về số giờ nghỉ ngơi. Nghiên cứu cũng phát hiện ra rằng thuyền viên chỉ được ngủ 7 giờ mỗi ngày, làm dấy lên mối lo ngại nghiêm trọng về tình trạng mệt mỏi.

78% số thuyền viên báo cáo rằng họ không được nghỉ một ngày trọn vẹn nào trong toàn bộ thời gian của hợp đồng - một sự mâu thuẫn trực tiếp với tinh thần của Công ước Lao động Hàng hải.

Ngoài ra, 88,3% số người được hỏi thừa nhận đã vượt quá giới hạn về số giờ làm việc/ngủ nghỉ ít nhất một lần một tháng, với 16,5% vi phạm các giới hạn này hơn mười lần một tháng.

Bất chấp những phát hiện này, các báo cáo của Kiểm tra của nhà nước có cảng (PSC) cho thấy tỷ lệ tuân thủ cao đối với các quy định về số giờ làm việc/ngủ nghỉ. Báo cáo của WMU gọi đây là "lời khai báo sai lệch ở cấp độ chính sách", vì thuyền viên thường khai báo không đầy đủ số giờ làm việc để tránh bị phạt hoặc bị chủ lao động trả thù.

Theo các chuyên gia trong ngành hàng hải, các quốc gia đăng ký tàu cấp giấy chứng nhận định biên với yêu cầu tối thiểu về thuyền bộ, điều này đã cho phép chủ tàu vận hành tàu với ít nhân lực hơn, dẫn đến khối lượng công việc quá mức.

Một đề xuất đang được thảo luận là sẽ tạo ra một hệ thống nhật ký trực tuyến bảo mật, do các quốc gia đăng ký tàu quản lý, ở đó thuyền viên có thể ghi lại số giờ làm việc thực tế của mình một cách bảo mật mà không sợ bị trừng phạt.

ILO và Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã đặt ra các hướng dẫn rõ ràng về số giờ làm việc-ngủ nghỉ thông qua MLC và Bộ luật về Huấn luyện, Cấp giấy chứng nhận và Trục ca cho thuyền viên (STCW):

- Số giờ làm việc tối đa: 14 giờ trong khoảng thời gian 24 giờ và 72 giờ mỗi tuần.
- Số giờ ngủ nghỉ tối thiểu: 10 giờ trong khoảng thời gian 24 giờ và 77 giờ mỗi tuần.

Tuy nhiên, việc tuân thủ vẫn còn yếu. Trong nhiều năm qua, nhiều báo cáo tai nạn đã liên kết tình trạng mệt mỏi của thủy thủ đoàn với thương vong ở trên biển.

Các chuyên gia trong ngành, bao gồm cả người sáng lập ra Chỉ số Hạnh phúc của Người đi biển, Steven Jones, đã bày tỏ mối quan ngại về vấn đề này. Trong một bài báo gần đây cho Splash, ông tuyên bố rằng thuyền viên đang phải vật lộn với tình trạng thường xuyên phải báo cáo sai và sợ bị trừng phạt vì vi phạm.

Ông nói thêm rằng người lao động phải đối mặt với một lựa chọn khó khăn - báo cáo tình trạng làm việc quá sức một cách trung thực và có nguy cơ bị phạt hoặc điều chỉnh hồ sơ để tránh rắc rối, dẫn đến việc thiếu dữ liệu chính xác về số giờ làm việc thực tế.

Ngoài các quy định về số giờ làm việc/ngủ nghỉ, hội nghị thượng đỉnh MLC trong tháng 4 năm 2025 tại Geneva cũng sẽ tập trung vào:

- Bạo lực và quấy rối tình dục ở trên biển
- Chính sách hồi hương của thuyền viên
- Quyền được đi bờ

Trong khi đó, các nhà lãnh đạo ngành từ BIMCO, Phòng Thương mại Vận tải Biển Quốc tế (ICS), INTERTANKO và INTERCARGO đã họp tại Athens vào ngày 6 tháng 2 để thảo luận về những thách thức chính của ngành hàng hải, bao gồm giảm phát thải khí nhà kính và rủi ro địa chính trị.

Việc hình sự hóa vi phạm của thuyền viên và đối xử bất công về mặt pháp lý là những mối quan tâm chính trong các cuộc thảo luận của họ.

87,6% thuyền viên được khảo sát tin rằng vẫn còn sự mất cân bằng giữa nhu cầu công việc và năng lực của thuyền viên, bác bỏ các khiếu nại rằng công nghệ đang giúp làm giảm khối lượng công việc.

Với việc ILO xem xét lại các quy định, hy vọng rằng các chính sách lao động hàng hải có thể được thực thi nghiêm ngặt hơn, dẫn đến điều kiện tốt hơn cho thuyền viên trên toàn thế giới.
