



Bộ Quy tắc ứng xử cho thuyền viên trên tàu buôn (mang cờ Vương quốc Anh)

Được Cơ quan Bảo vệ Hàng hải và Bờ biển Anh phê duyệt

Tháng 8 năm 2013

Bộ quy tắc ứng xử cho thuyền viên trên tàu buôn

Bộ quy tắc này đã được thống nhất giữa Nautilus International, Liên minh Công nhân Đường sắt, Đường biển và Vận tải Quốc gia (RMT) và Phòng Vận tải biển Vương quốc Anh và được Cơ quan Bảo vệ Hàng hải và Bờ biển Anh phê duyệt.

Bộ quy tắc được in trong tờ rơi này. Xin vui lòng đọc nó một cách cẩn thận. Nó đặt ra các quy tắc và quy trình kỷ luật để áp dụng khi bạn được tuyển dụng để làm việc trên tàu.

Cơ sở và mục đích

Giới thiệu

1. Làm việc trên tàu biển là một nghề dân sự, nó áp đặt lên những người đi biển những yêu cầu nhất định mà không thấy có trong các công việc ở trên đất liền. Thuyền viên thường phải dành cả thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi trong môi trường hạn chế của một con tàu cùng với những thuyền viên khác. Điều này có thể khiến thuyền viên dễ bị căng thẳng hơn trong cuộc sống hàng ngày so với những người làm việc ở trên bờ. Trong môi trường này, nhu cầu đối với việc tuân thủ kỷ luật và có cách hành xử tốt là đặc biệt quan trọng.
2. Tài liệu này đặt ra các quy tắc kỷ luật, phản ánh các tiêu chuẩn về hành vi chung được mong đợi đối với tất cả các thuyền viên. Nó được các tổ chức đại diện cho thuyền viên và người sử dụng lao động soạn thảo và được sự chấp thuận của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Anh. Việc tuân thủ Bộ quy tắc này và các quy tắc kỷ luật trong đó sẽ giúp cho việc đi biển trở thành một công việc tốt hơn và bổ ích hơn cho tất cả những người liên quan và sẽ giúp đảm bảo an toàn cho mọi người trên tàu. Không nên coi các quy trình kỷ luật ở đây chủ yếu như là một phương tiện để áp đặt các biện pháp trừng phạt – mà chúng được thiết kế để nhấn mạnh và khuyến khích các cải thiện trong hành vi của cá nhân. Các quy tắc do các công ty vận tải biển soạn thảo và Lệnh thường trực của Thuyền trưởng liên quan đến cách hành xử của thuyền viên không được xung đột với các quy tắc kỷ luật trong Bộ quy tắc này.

Ứng xử trong các trường hợp khẩn cấp

3. Trong bất kỳ trường hợp khẩn cấp hoặc tình huống nào khác mà sự an toàn của tàu hoặc của bất kỳ người nào trên tàu hoặc môi trường biển bị đe dọa, Thuyền trưởng, Sĩ quan các cấp có quyền yêu cầu tuân thủ mệnh lệnh ngay lập tức mà không được nghi ngờ gì. Không có ngoại lệ cho quy tắc này. Việc không tuân thủ sẽ bị coi là một trong những vi phạm kỷ luật nghiêm trọng nhất và cũng có thể bị truy tố theo các quy định của Luật Hàng hải.

Ứng xử trong các tình huống khác không phải là khẩn cấp

4. May mắn thay, các trường hợp khẩn cấp thường hiếm khi xảy ra và tài liệu này chủ yếu liên quan đến hoạt động hàng ngày ở trên tàu. Một yếu tố quan trọng không thể không nhấn mạnh để đảm bảo sự hợp tác, là thông tin liên lạc tốt. Điều này áp dụng cho thông tin liên lạc giữa ban quản lý ở trên bờ của công ty với tàu và cho cả thông tin liên lạc trong chính con tàu. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng một số hành vi sai trái nhất định (ví dụ: vắng mặt tại nơi làm nhiệm vụ) có thể dẫn đến hậu quả là gây ra một tình trạng khẩn cấp. Đoạn dưới đây đưa ra một số hướng dẫn chung rộng rãi về các hành vi hàng ngày.

5. **a) Đúng giờ** là rất quan trọng đối với hoạt động hiệu quả của con tàu và để tránh đổ thêm công việc cho người khác. Điều này là đúng với việc nhập tàu vào đúng thời gian được chỉ định, trở về tàu sau khi đi bờ, có mặt đúng giờ khi trực ca và khi làm tất cả các công việc khác. Đặc biệt, sự vắng mặt vào lúc tàu khởi hành có thể khiến con tàu bị chậm trễ nghiêm trọng hoặc thậm chí làm cho tàu không thể khởi hành được cho đến khi tìm được người thay thế.

b) Thực hiện nhiệm vụ. Mỗi thuyền viên phải thực hiện nhiệm vụ của mình một cách hiệu quả bằng khả năng tốt nhất của mình. Thuyền viên có quyền được thông báo rõ ràng rằng nhiệm vụ của họ là gì và họ chịu trách nhiệm thực hiện những nhiệm vụ đó trước ai; nếu nghi ngờ, thì họ cần hỏi cho rõ. Thuyền viên cũng phải tuân theo những mệnh lệnh và chỉ thị hợp lý.

c) Sử dụng không gian sinh hoạt. Con tàu vừa là nơi làm việc vừa là nhà của thuyền viên. Do đó, cả các tiện nghi và khu sinh hoạt của cá nhân và của chung cần được sử dụng một cách thích hợp có tính đến những người khác.

d) Hành xử với người khác. Hành vi làm phiền cộng đồng của một người có thể gây phiền toái cho những người khác ở trên tàu. Trong những trường hợp cực đoan, hành vi này cũng có thể khiến con tàu và thủy thủ đoàn gặp nguy hiểm. Những hành vi đó bao gồm nhưng không giới hạn ở việc gây ồn ào quá mức, dùng ngôn ngữ lăng mạ, quấy rối, bắt nạt, thái độ hung hăng và những thói quen cá nhân gây khó chịu. Thuyền viên cũng cần quan tâm đến những người cần được ngủ trong khi những người khác đang thức.

e) Tuân thủ các quy tắc và quy trình của công ty. Bất kỳ người nào ở trên tàu cũng đều phải tuân thủ các quy định và quy trình hiện hành của công ty. Chúng bao gồm nhưng không giới hạn ở các quy định và quy trình liên quan đến uống rượu/bia, hút thuốc, dùng ma túy, sử dụng hung khí, đưa người, tài sản hoặc hàng hóa lên tàu trái phép, làm tổn hại đến môi trường, sức khỏe hoặc an toàn, quấy rối hoặc bắt nạt, hoạt động tội phạm hoặc lừa đảo và tội phạm bằng hệ thống CNTT.

Xử lý vi phạm kỷ luật

6. Một quy trình xử lý các hành vi vi phạm các quy định về kỷ luật phải được hỗ trợ bởi các biện pháp trừng phạt thích hợp. Những biện pháp này có thể bao gồm, tùy theo mức độ nghiêm trọng của vi phạm, từ việc cảnh cáo không chính thức đối với những vi phạm nhỏ nhất, tới các mức cảnh cáo khác nhau, cho đến sa thải khỏi tàu và bị cắt hợp đồng và có thể bị truy tố. Nếu Thuyền viên chịu sự điều chỉnh của luật chung của Vương quốc Anh và đối với một số vi phạm nhất định gây tổn hại đến an toàn của tàu và những người trên tàu thì vẫn có thể bị truy tố theo Điều 58 của Luật thương thuyền năm 1995 của Anh

Các quy định về kỷ luật

Hành vi sai trái nghiêm trọng

7. Các hành vi sai trái nghiêm trọng, như các ví dụ được liệt kê dưới đây, nếu phù hợp với các hoàn cảnh và được thiết lập theo sự hài lòng của Thuyền trưởng, có thể dẫn đến việc đuổi khỏi tàu ngay lập tức hoặc vào cuối chuyến đi và bị cắt hợp đồng. Điều này là độc lập với bất kỳ hành động pháp lý hoặc kỷ luật nào khác có thể được áp dụng.
- i) Hành hung (bao gồm cả hành vi đe dọa).
 - ii) Cố ý gây thiệt hại cho tàu hoặc bất kỳ tài sản nào ở trên tàu.
 - iii) Trộm cắp (bao gồm cả hành vi cố ý trộm cắp) hoặc sở hữu đồ ăn cắp.
 - iv) Sở hữu hung khí.
 - v) Liên tục hoặc cố ý không thực hiện nhiệm vụ.
 - vi) Sở hữu hoặc phân phối bất hợp pháp ma túy.
 - vii) Thực hiện hành vi gây nguy hiểm cho tàu, người hoặc hàng hóa trên tàu hoặc môi trường biển
 - viii) Kết hợp với những người khác ở trên biển để cản trở chuyến đi hoặc việc hành hải của tàu
 - ix) Bất tuân mệnh lệnh hợp pháp.
 - x) Ngủ khi đang làm nhiệm vụ hoặc không tiếp tục làm nhiệm vụ, nếu hành vi đó gây phương hại đến sự an toàn của tàu, của con người người hoặc hàng hóa trên tàu hoặc môi trường biển.
 - xi) Vi phạm các quy định và quy trình của công ty về sử dụng rượu, ma túy hoặc hút thuốc.
 - xii) Không làm việc mà không có lý do chính đáng hoặc vắng mặt tại nơi làm nhiệm vụ hoặc rời khỏi tàu mà không được phép.
 - xiii) Can thiệp vào công việc của người khác.
 - xiv) Có hành vi làm giảm nghiêm trọng hoạt động an toàn và/hoặc hiệu quả của tàu.
 - xv) Có hành vi có tính chất tình dục hoặc hành vi khác dựa trên tình dục ảnh hưởng đến phẩm giá của phụ nữ và nam giới mà họ không mong muốn, vô lý hoặc gây khó chịu cho người phải chịu.
 - xvi) Có hành vi làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến lành mạnh xã hội của bất kỳ người nào khác trên tàu, bao gồm nhưng không giới hạn ở hành vi bắt nạt, quấy rối, đe dọa và ép buộc.
 - xvii) Chủ mưu hoặc cho phép hàng hóa, tài sản hoặc người trái phép lên tàu hoặc

các khu vực bị cấm của tàu

- xviii) Buôn lậu dưới bất kỳ hình thức nào hoặc vi phạm các quy định của Hải quan, bao gồm nhưng không giới hạn ở việc buôn hàng lậu, cho người trốn theo tàu hoặc người tị nạn.
- xix) Đòi hỏi và/hoặc nhận bất kỳ khoản hoa hồng nào hoặc bất kỳ ưu đãi hoặc lợi ích nào khác từ bất kỳ hành khách, khách hàng hoặc nhà cung cấp nào (chỉ ngoại trừ tiền boa không được yêu cầu của hành khách đối với dịch vụ được cung cấp, trong phạm vi được phép theo quy định của công ty).
- xx) Cố ý sử dụng sai giấy phép đi bờ hoặc căn cước công dân.
- xxi) Thực hiện ở mức độ nhẹ hơn những hành vi vi phạm được liệt kê trong Đoạn 9 sau khi đã được cảnh báo theo các quy trình nêu ở Đoạn 8.

Hành vi vi phạm ít nghiêm trọng

8. Các vi phạm ở mức độ nhẹ hơn có thể bị xử lý bằng:

- a) một cảnh cáo không chính thức được thực hiện ở mức độ thích hợp
- b) một cảnh cáo chính thức của một sĩ quan.
- c) một cảnh cáo bằng văn bản của một sĩ quan cấp cao.
- d) một cảnh cáo cuối cùng bằng văn bản của Sĩ quan cấp cao hoặc của thuyền trưởng.

Khi đưa ra một cảnh cáo không phải là cảnh báo không chính thức thì thuyền viên phải được thông báo về những hậu quả có thể xảy ra nếu tiếp tục vi phạm kỷ luật.

9. Dưới đây là ví dụ về những vi phạm các quy định kỷ luật trong đó việc sử dụng quy trình của Đoạn 8 được coi là phù hợp.

- a) Những vi phạm thuộc loại được mô tả ở Đoạn 7 mà không được coi là đủ cơ sở cho việc cắt hợp đồng trong các trường hợp cụ thể của vụ việc.
- b) Những hành vi sơ suất nhỏ, lơ là nhiệm vụ, không tuân lệnh và hành hung.
- c) Hiệu quả công việc không đạt yêu cầu.
- d) Không đúng giờ.
- e) Dừng làm việc trước thời gian cho phép.
- f) Có hành vi xúc phạm hoặc gây mất trật tự.

Các quy trình kỷ luật ở trên tàu

Đình chỉ ngay lập tức

10. Trong những trường hợp nghiêm trọng, Thuyền trưởng có thể đình chỉ nhiệm vụ của một thuyền viên và thực hiện hành động đó để bảo vệ sự an toàn của tàu, của con người hoặc hàng hóa trên tàu hoặc môi trường biển mà Thuyền trưởng cho là phù hợp. Trong những trường hợp như vậy, Thuyền trưởng có thể yêu cầu thuyền viên rời tàu và hồi hương càng sớm càng tốt. Sau đó, có thể không áp dụng các quy trình ở trên tàu. Trong một trường hợp như vậy, hành động kỷ luật sẽ được bắt đầu bởi một người quản lý ở trên bờ.

Cuộc họp ban đầu/Cảnh cáo không chính thức

11. Một thuyền viên bị cáo buộc đã vi phạm các quy tắc kỷ luật sẽ được gọi đến một cuộc họp với một Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng một cách thích hợp.

12. Tại cuộc họp, thuyền viên sẽ được thông báo về hành vi bị cáo buộc là vi phạm, được cho cơ hội đưa ra lời giải thích của mình và cho biết liệu anh/cô ta có thừa nhận hay không.
13. Nếu Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng hài lòng rằng không cần phải thực hiện thêm hành động nào nữa hoặc hành vi vi phạm không cần cao hơn một Cảnh báo không chính thức thì họ sẽ tiến hành theo đó và vấn đề sẽ được coi là đã được giải quyết.
14. Nếu Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng quyết định cần phải có hành động chính thức thì thuyền viên sẽ được thông báo một cách tương ứng. Theo quyết định của Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng, thuyền viên có thể bị đình chỉ nhiệm vụ.

Hành động chính thức

15. Một Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng sẽ điều tra về cáo buộc. Lời khai bằng văn bản có thể được lấy từ các nhân chứng quan trọng. Việc điều tra nên được hoàn thành mà không có sự chậm trễ quá mức.
16. Nếu, sau khi điều tra, Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng kết luận rằng không cần thực hiện thêm hành động nào, hoặc hành vi vi phạm không cần nhiều hơn một cảnh báo không chính thức, thì họ sẽ tiến hành theo cách đó và vấn đề sẽ được coi là đã được giải quyết.
17. Trường hợp Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng kết luận rằng cần phải áp dụng hành động kỷ luật chính thức:
 - a. Nếu tới lúc đó chưa có cảnh cáo trước nào và vi phạm được coi là ở mức độ nhẹ thì Sĩ quan hoặc Thuyền trưởng sẽ tiến hành một phiên họp xét kỷ luật hoặc chuyển nó đến một Sĩ quan thích hợp để xử lý.
 - b. Nếu đã có một cảnh cáo trước đó hoặc nếu vi phạm được coi là đủ nghiêm trọng để có hành động từ cấp Sĩ quan cấp cao trở lên, thì một Sĩ quan cấp cao hoặc Thuyền trưởng sẽ tiến hành một phiên họp xét kỷ luật.
 - c. Nếu vi phạm bị coi là hành vi sai trái nghiêm trọng, Thuyền trưởng sẽ tiến hành một phiên họp xét kỷ luật.
18. Thuyền viên sẽ nhận được thông báo bằng văn bản về phiên họp xét kỷ luật. Trong đó ghi rõ:
 - a. ngày, giờ và địa điểm của phiên họp xét kỷ luật.
 - b. hành vi bị cáo buộc đã thực hiện.
 - c. (các) quy tắc kỷ luật bị cáo buộc vi phạm
 - d. hình phạt có thể có nếu việc vi phạm kỷ luật được chứng minh, và
 - e. các quyền của thuyền viên tại phiên họp xét kỷ luật như ghi trong đoạn 19.

Thông báo sẽ được đính kèm các bản sao của bất kỳ tờ khai nào có liên quan.

Phiên xét kỷ luật

19. Tại phiên họp xét kỷ luật, thuyền viên có thể:

- a. được một đồng nghiệp hoặc cán bộ công đoàn, nếu có, hộ tống tại phiên họp.
- b. gọi những nhân chứng có liên quan.
- c. chất vấn nhân chứng về bằng chứng của họ.
- d. đưa ra bất kỳ tuyên bố hoặc nhận xét nào về:
 - i. bằng chứng, để phản ứng lại với vi phạm bị cáo buộc;
 - ii. hình phạt thỏa đáng nếu việc vi phạm kỷ luật được chứng minh.

20. Tại bất kỳ phiên họp xét kỷ luật nào, thuyền viên sẽ được mời phát biểu liệu họ có thừa nhận hành vi vi phạm kỷ luật đã bị cáo buộc hay không.

- a. Nếu anh ta/cô ta thừa nhận điều đó, phiên điều trần sẽ chuyển ngay sang việc xem xét hình phạt.
- b. Nếu họ không thừa nhận, phiên họp sẽ xem xét các bằng chứng liên quan gồm cả bất kỳ bằng chứng nào do thuyền viên đưa ra.

21. Trong những trường hợp đặc biệt, có thể tiến hành phiên họp xét kỷ luật ở trên bờ một cách thích hợp.

22. Nếu trong quá trình họp xét, người tiến hành xét xử thấy rằng:

- a. Vụ việc cần có hành động nghiêm khắc hơn so với dự kiến ban đầu thì phiên họp sẽ bị hoãn lại và vụ việc được chuyển đến cấp cao hơn để xử lý. Sau đó, một thông báo mới về phiên họp xử lý kỷ luật sẽ được gửi cho thuyền viên trong đó nêu chi tiết những mục như được nêu ở đoạn 18 từ (a) đến (d);
- b. Trường hợp vụ việc đòi hỏi biện pháp ít nghiêm khắc hơn dự kiến ban đầu thì phiên xét xử có thể bị hoãn lại và vụ việc được chuyển đến cấp thấp hơn để xử lý.

23. Sau phiên họp xét kỷ luật, người tiến hành xét xử sẽ đưa ra quyết định của mình. Anh ấy/cô ấy sẽ cho biết liệu anh ấy/cô ấy có phát hiện ra một hành vi hoặc các hành vi vi phạm kỷ luật hay không và nếu có thì nêu rõ hành vi hoặc các hành vi vi phạm đó và hình phạt tương ứng.

24. Các hình phạt có thể được áp dụng như sau:

Thuyền trưởng có quyền:

Đuổi khỏi tàu.
Cảnh cáo cuối cùng.
Cảnh cáo bằng văn bản.
Cảnh cáo chính thức.
Cảnh cáo không chính thức.

Sỹ quan cấp cao có quyền:

Cảnh cáo cuối cùng.
Cảnh cáo bằng văn bản.
Cảnh cáo chính thức.
Cảnh cáo không chính thức.

Sỹ quan có quyền:

Cảnh cáo chính thức.
Cảnh cáo không chính thức

Trưởng bộ phận có quyền:

Cảnh cáo không chính thức

25. Thuyền viên sẽ nhận được thông báo bằng văn bản về kết quả của phiên họp xét kỷ luật và các lý do đưa ra quyết định sau phiên họp càng sớm càng tốt. Thuyền viên phải được thông báo về thời gian có hiệu lực của bất kỳ cảnh cáo nào.
26. Thuyền viên sẽ được cấp một bản sao của bất kỳ mục nào đã được ghi vào Nhật ký chính thức của tàu.

Quy trình kỷ luật ở trên bờ

Đuổi khỏi tàu

27. Đuổi khỏi tàu không đồng nghĩa với chấm dứt hợp đồng lao động. Một người quản lý thích hợp ở trên bờ sẽ được chỉ định để xem xét việc hợp đồng trong tương lai với thuyền viên sau khi họ bị đuổi khỏi tàu. Thuyền viên sẽ bị đình chỉ công việc trong khi chờ phiên họp xét kỷ luật. Việc đình chỉ thường vẫn được trả lương, nhưng có thể sẽ không được trả lương trong những trường hợp đặc biệt khi người vi phạm vắng mặt hoặc nếu thuyền viên làm trì hoãn phiên họp xét kỷ luật ở trên bờ một cách không hợp lý. Nếu sau đó thuyền viên không bị cắt hợp đồng thì tiền lương sẽ được trả lại cho họ cho thời gian bị đình chỉ công việc.
28. Thuyền viên sẽ được mời đến một phiên điều trần ở trên bờ để xem xét hợp đồng trong tương lai của anh ấy/cô ấy. Khi triệu tập và tiến hành phiên họp xét kỷ luật, người quản lý ở trên bờ phải tuân theo các nguyên tắc trong các đoạn từ 18 đến 20.
29. Các hình phạt có thể được áp dụng sau phiên xét kỷ luật ở trên bờ như sau:
 - Đuổi việc
 - Cảnh cáo lần cuối
 - Cảnh cáo bằng văn bản
 - Cảnh cáo chính thức
 - Cảnh cáo không chính thức

Ngoài ra, ngoài ra nếu được coi là thích hợp, sẽ bổ sung:
Giáng chức và/hoặc cắt thâm niên.

30. Thuyền viên sẽ nhận được thông báo bằng văn bản về kết quả của phiên họp xét kỷ luật ngay khi có thể sau phiên họp. Thông báo bằng văn bản sẽ thông báo cho thuyền viên về bất kỳ quyền nào về khiếu nại với ban quản lý ở trên bờ khác.

Kháng cáo

31. Thuyền viên có thể kháng cáo một quyết định của quản lý ở trên bờ về:
 - Đuổi việc.
 - Cảnh cáo cuối cùng.
 - Giáng chức và/hoặc cắt thâm niên.

32. Bất kỳ kháng cáo nào cũng phải được lập thành văn bản ngay lập tức. Kháng cáo có thể bị hết hạn nếu được đưa ra muộn hơn bảy ngày làm việc kể từ khi thuyền viên nhận được thông báo bằng văn bản về kết quả của phiên xét kỷ luật đầu tiên ở trên bờ.

33. Thông báo bằng văn bản của thuyền viên về việc kháng cáo phải nêu chi tiết tất cả các căn cứ dẫn đến việc kháng cáo.
34. Khi kháng cáo, thuyền viên sẽ phải chứng minh rằng kết quả của phiên xét xử đầu tiên ở trên bờ là không phù hợp.
35. Nếu văn bản thông báo về việc kháng nghị bị xét thấy không đủ căn cứ để kháng cáo thì người xem xét có thể bác đơn kháng cáo mà không cần triệu tập phiên họp xét xử. Thuyền viên sẽ được thông báo bằng văn bản về quyết định và lý do đưa ra quyết định đó ngay khi có thể được.
36. Phụ thuộc vào các khoản 32 và 35, thuyền viên sẽ được mời đến một cuộc họp để xem xét về kháng cáo của mình. Anh ấy/cô ấy sẽ nhận được thông báo bằng văn bản về cuộc họp, trong đó ghi rõ:
 - a. Ngày, giờ và địa điểm của cuộc họp
 - b. Quyền của thuyền viên được một đồng nghiệp hoặc viên chức công đoàn hộ tống.
37. Kết quả kháng cáo và lý do đưa ra quyết định sẽ được xác nhận bằng văn bản ngay khi có thể sau phiên xét xử.

Ngoại trừ

38. Bộ quy tắc này không áp dụng cho các thủ tục được tiến hành ở trên bờ mà có thể dẫn đến đuổi việc.
39. Không có quy định nào trong Bộ quy tắc này ảnh hưởng đến quyền của Thuyền trưởng và/hoặc người thuê thuyền viên trong việc thông báo cho các cơ quan có thẩm quyền thích hợp, bao gồm cả cảnh sát, về bất kỳ hành vi nào bị cho là phạm pháp.
40. Không quy định nào trong Bộ quy tắc này ảnh hưởng đến quyền của bất kỳ thuyền viên nào trong việc khiếu nại trước một Tòa án lao động.
