

Sự Ảnh Hưởng Của COVID-19 Tới Việc Thực Hiện Công Ước MLC 2006 Tại Việt Nam Và Những Bất Cập Thực Tế Dưới Góc Nhìn Của Thuyền Viên

Đình Gia Huy

Viện Hàng Hải

Trường Đại học Giao thông vận tải

Thành phố Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

huy.dinh@ut.edu.vn

Nguyễn Ngọc Kiều Oanh

Sinh viên Viện Hàng Hải

Trường Đại học Giao thông vận tải

Thành phố Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

nguyennngoockieuoanh3112@gmail.com

Tóm tắt—Mục đích của bài báo là xem xét về khả năng thực thi hiệu quả các quy định của Công ước Lao động hàng hải 2006 đặc biệt là trong bối cảnh đại dịch COVID-19 tại Việt Nam nói riêng và các quốc gia khác nói chung. Dữ liệu được thu thập từ một cuộc phỏng vấn vào tháng 11 năm 2021 với sự tham gia của 20 thuyền viên Việt Nam đảm nhận các chức danh khác nhau trên các loại tàu thương mại chạy tuyến quốc tế. Họ đều là những người đã trải qua khoảng thời gian làm việc dài hạn (trên 11 tháng) trên tàu trong đại dịch COVID. Kết quả cho thấy, các bên liên quan đã một phần thực hiện những quy định của Công ước để nỗ lực hỗ trợ thuyền viên. Không thể phủ nhận rằng Công ước đã góp phần cải thiện phúc lợi của các thuyền viên khi làm việc trên biển. Tuy nhiên, vẫn còn thiếu sót trong một số quy định như thời gian làm việc, quyền tự do con người,... các vấn đề này được cho là những bất cập đã tồn tại rất lâu ngay từ khi Công ước ra đời. Và chỉ đến khi đại dịch COVID-19 diễn ra như một chất xúc tác giúp cho các chuyên gia hàng hải có thể nhìn thấy rõ ràng hơn những vấn đề này.

Từ khóa-Phúc lợi của thuyền viên, MLC 2006, đại dịch COVID-19.

I. GIỚI THIỆU

Đại dịch COVID-19 từ năm 2020 đến nay đã gây ra những thiệt hại nặng nề đối với nền kinh tế, thị trường các nước trên thế giới. Đặc biệt đại dịch cũng ảnh hưởng rất lớn đến ngành vận tải đường biển. Để có thể duy trì được hoạt động chuỗi cung ứng này, rất nhiều thuyền viên phải làm việc xuyên suốt quá trình đại dịch diễn ra. Câu hỏi đặt ra là liệu những thuyền viên có được hưởng những chính sách, quyền lợi đặc biệt khi phải thực hiện công việc nguy hiểm như vậy và bằng cách nào. Từ trước đến nay, quyền lợi của thuyền viên luôn được bảo vệ dưới Bộ luật Công ước Lao động hàng hải 2006 (MLC 2006). Tuy nhiên, rất nhiều chuyên gia và các nghiên cứu tỏ ra nghi ngờ về khả năng thực thi đầy đủ của Công ước [1], [2]. Hơn hết, trong thời kì đại dịch, các chính sách đóng cửa

biên giới, hạn chế cho tàu cập cảng, giảm chuyến bay của các quốc gia đã khiến cho việc thực hiện đúng yêu cầu Công ước MLC 2006 trở nên hạn chế [3], [4]. Vì thế các thuyền viên đã mất đi nhiều quyền lợi vốn có của mình. Vấn đề về phúc lợi của thuyền viên từ trước đến nay luôn là chủ đề đáng quan tâm và cần được ưu tiên. Điều này được thể hiện khi các tổ chức quốc tế ILO, IMO, ITF liên tục đưa ra những thông báo về hướng dẫn cũng như cảnh báo trước những thách thức khó khăn trong giai đoạn dịch bệnh bùng phát [5], [6]. Trong đó, yêu cầu các quốc gia công nhận thuyền viên là “công nhân chủ chốt” nhằm ưu tiên về các phúc lợi [7]. Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu từ các nước trên thế giới xem xét về khả năng thực thi MLC 2006 tại các quốc gia của họ [8]-[10].

Tuy nhiên, có rất ít hoặc chưa có những nghiên cứu xem xét về khả năng thực thi của MLC 2006 tại Việt Nam trong đại dịch COVID - 19. Mục đích bài nghiên cứu này, sẽ phân tích và tìm ra những khó khăn khi thực hiện theo những quy định của MLC 2006 tại Việt Nam, đặc biệt là trong giai đoạn dịch bệnh dưới góc nhìn thực tế từ những thuyền viên.

II. THỰC TRẠNG VIỆC THỰC THI CÔNG THỨC MLC 2006 TRONG ĐẠI DỊCH COVID-19

Trước diễn biến phức tạp của COVID-19, các tổ liên quan hàng hải như IMO, ILO, ITF, WHO đã nhanh chóng phối hợp và đưa ra những phương hướng giải quyết nhằm giúp đỡ các thuyền viên gỡ rối khó khăn nhưng theo nguyên tắc vẫn phải dựa trên những điều MLC 2006 quy định [11]. Tháng 5/2020, IMO đã thông qua “recommended Framework of Protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the Coronavirus (COVID-19) pandemic” [12]. Nghị định thư đưa ra một số nội dung ngầm khẳng định rằng COVID là một trường hợp bất khả kháng. Và những

quy định của MLC 2006 có thể bị phá vỡ tạm thời dù không vi phạm Công ước.

Hồi hương là một trong những điều khoản bị vi phạm rõ ràng nhất. Được xem như một “cuộc khủng hoảng nhân đạo trên biển” [13]. Tiêu chuẩn A2.5 về “hồi hương” thuyền viên có quyền được hồi hương hoàn toàn miễn phí khi hết hạn hợp đồng. Tuy nhiên, khó khăn bắt đầu vào tháng 3/2020 khi các quốc gia thực hiện đóng cửa biên giới, hạn chế thị thực, huỷ chuyến bay do dịch COVID bùng phát, quá trình hồi hương và thay đổi thuyền viên bị cản trở nghiêm trọng [14]. Trong khảo sát năm 2020 [4], 73,6% nhận thấy những khó khăn trong việc thay thế thuyền viên ở mức độ cao. Hậu quả dẫn đến hợp đồng lao động của thuyền viên bị kéo dài quá mức cho phép [13]. Đa số phải hoạt động trên biển trong khoảng thời gian dài hơn 11 tháng, điều này vi phạm công ước MLC 2006. Panama là một trong những quốc gia cho phép kéo dài hợp đồng lên đến 17 tháng [15]. Tháng 8/2021, The August Indicator cho biết: “Số thuyền viên hết hạn hợp đồng đã tăng nhẹ từ 8,8% lên 9,0% trong tháng 7, số thuyền viên trên tàu hơn 11 tháng tăng từ 1% lên 1,3%” [16]. Những chuyên gia hàng hải lo ngại rằng một số công ty sẽ sử dụng lý do đại dịch để ép buộc thuyền viên gia hạn hợp đồng [17]. Tiêu chuẩn A2.1 chỉ ra rằng thuyền viên có quyền đưa ra quyết định về việc tiếp tục gia hạn hợp đồng một cách tự nguyện. Nhưng trên thực tế, dù không muốn nhưng các thuyền viên đang bị “ép buộc gián tiếp” để kéo dài hợp đồng lao động vì các hạn chế của đại dịch.

Quy định A2.3 về “giờ làm việc và giờ nghỉ ngơi” MLC 2006 đã đưa ra cụ thể về số giờ làm việc tối đa, số giờ nghỉ ngơi tối thiểu. Một số nghiên cứu cho rằng, những quy định này rất khó tuân thủ kể cả khi chưa có dịch bệnh [18], [19]. Trong nghiên cứu [3], đại dịch COVID cho thấy một nửa số người báo cáo khối lượng công việc tăng lên. Một số thuyền viên báo cáo về việc bị yêu cầu hoặc buộc phải làm việc tối đa 18 giờ mỗi ngày [20]. Bên cạnh đó, khối lượng công việc cũng tăng lên, báo cáo [4] có 47,8% người tham gia cho rằng khối lượng công việc của họ tăng lên. Nguyên nhân do sự hạn chế trong việc thay thế thuyền viên khiến họ phải làm bù vào những vị trí còn trống. Đi bờ là một trong ba yếu tố được quan tâm nhất khi đại dịch

diễn ra [3]. Nhiều nghiên cứu chứng minh, việc đi bờ có một ảnh hưởng lớn đối với các thuyền viên, giúp họ khôi phục lại tinh thần, giảm căng thẳng [21], [22]. MLC 2006 yêu cầu các thuyền viên phải được nghỉ ngơi trên bờ để tăng cường phúc lợi tổng thể của họ (quy định 2.4). Giai đoạn COVID-19, nghiên cứu của [3] cho thấy 95% trả lời họ không được phép rời bờ, 75% lựa chọn ở lại tàu dù được chấp thuận việc đi bờ. Điều tương tự trong nghiên cứu [4], 42,2% cảm thấy không an toàn khi tới cảng, 84,7% đồng ý rằng họ “cảm thấy an toàn khi tàu trên biển”. Mặc dù, việc đi bờ là một phương thức giải trí cần thiết, tuy nhiên có thể thấy rằng thuyền viên nhận thức được sự nghiêm trọng của đại dịch và họ chấp nhận sự hạn chế này như một biện pháp tạm thời.

Quy định 4.1 của MLC 2006 yêu cầu thuyền viên phải được tiếp cận đầy đủ với dịch vụ chăm sóc y tế cả trên tàu và trên bờ. Các quốc gia thành viên phải đảm bảo rằng thuyền viên được hưởng miễn phí các dịch vụ chăm sóc y tế có sẵn tại quốc gia của mình. Trong nghiên cứu [23], 1/5 số người được hỏi cho biết họ đã gặp khó khăn khi tiếp cận dịch vụ chăm sóc y tế. Nghiên cứu [3] cho thấy 57,9% chủ tàu, người thuê tàu, ban quản lý tàu chấp nhận sai lệch để chăm sóc y tế cho thuyền viên bị nhiễm COVID-19, 15,5% từ chối điều này. Mặc dù, trên các tàu đều được trang bị đầy đủ thiết bị y tế phòng chống COVID, tuy nhiên việc tiếp cận y tế tại bờ vẫn hiệu quả hơn trong các trường hợp khẩn cấp.

III. KẾT QUẢ KHẢO SÁT VIỆC THỰC HIỆN CÔNG ƯỚC MLC 2006 VỚI THUYỀN VIÊN TẠI VIỆT NAM

Để so sánh và có cái nhìn khách quan hơn về những ảnh hưởng của COVID đối với việc thực thi MLC 2006 tại Việt Nam. Một cuộc phỏng vấn được thực hiện vào tháng 11 năm 2021 với sự tham gia của 20 thuyền viên tại Việt Nam, thời gian mỗi cuộc phỏng vấn diễn ra 1 đến 1,5 giờ. Thông qua các câu hỏi liên quan đến các khía cạnh: Những khó khăn trong giai đoạn COVID. Dưới góc nhìn thực tế của những người đi biển, nghiên cứu có thể tìm ra được những khó khăn cản trở trong quy trình thực hiện những quy định theo MLC 2006.

BẢNG I. ĐẶC ĐIỂM NHÂN KHẨU HỌC CỦA NGƯỜI THAM GIA PHÒNG VẤN.

Tham gia	Trình độ	Chức vụ	Bộ phận	Loại tàu	DWT	Chuyến	Thời gian làm việc trên tàu trong thời kỳ COVID-19	Kinh nghiệm
P1	Cao đẳng	Sĩ quan	Máy	Tàu hàng	64000	Viễn đông-Trung Quốc	13	10+
P2	Đại học	Sĩ quan	Boong	Tàu hàng	28000	Địa Trung Hải	16	10+
P3	Đại học	Thuyền trưởng	Boong	Tàu hàng	80000	Nam Mỹ-Trung Quốc	14	10+
P4	Đại học	Sĩ quan	Máy	Tàu hàng	20000	Đông Nam Á	12	32
P5	Đại học	Sĩ quan	Máy	Tàu dầu	21000	Quốc tế	11	10+
P6	Đại học	Thuyền trưởng	Boong	VLCC	6400	Dubai-Trung Quốc	16	10+
P7	Đại học	Thuyền trưởng	Boong	Contain r	15000	Vietnam - Singapore	15	20+
P8	Đại học	Sĩ quan	Máy	Tàu dầu	19000	Trung Quốc–Iran-Thổ Nhĩ Kỳ	11	10+
P9	Cao đẳng	Sĩ quan	Deck	Tàu dầu	19000	Châu Á -Châu Âu	12	10+
P10	Intermediate	Thủy thủ	Deck	Tàu hàng	7400	Papua New Guinea-Vietnam	16	2

Kết quả cho thấy tại Việt Nam, việc bị kéo dài hợp đồng cũng xảy ra như những quốc gia khác. Thời gian ở lại tàu giai đoạn COVID trung bình là 12,3 tháng. Trong đó, 18 người (90%) tham gia cho rằng họ đã làm việc trên 10 tháng và 6 người (30%) làm việc trên 16 tháng. Thời gian làm việc kéo dài lâu hơn so với hợp đồng theo quy định MLC là hơn 6 tháng

Những người tham gia nhận thức được rằng COVID có ảnh hưởng ít nhiều tới công việc của họ. Bảng chứng cho thấy là thời gian làm việc tăng (2 đến 3 giờ), khối lượng công việc cũng tăng lên do việc thay thế thuyền viên còn khó khăn hoặc do trên tàu có người nhiễm bệnh. Một đại phó đã chia sẻ rằng khi những thuyền viên trên tàu cách ly do nhiễm COVID, họ phải tìm người thay thế đối với những vị trí quan trọng. Vì thế, đôi khi có những người phải làm việc từ 12 đến 16 giờ một ngày. Tuy nhiên, đó chỉ là một trong

số những trường hợp ít xảy ra, vì phần lớn người phỏng vấn trả lời là công việc và thời gian làm việc của họ vẫn được đảm bảo như trước khi đại dịch xảy ra, không có sự thay đổi nhiều (70%). Theo lời một thuyền trưởng chia sẻ rằng khối lượng công việc và thời gian làm việc không có gì thay đổi và mọi người vẫn làm việc 8 tiếng một ngày.

Những khó khăn khi hồi hương theo MLC 2006 mà các thuyền viên nhận thấy là thời gian chờ đợi quá lâu, các kế hoạch thường xuyên bị thay đổi (25%). Đa số những người tham gia đều phản ánh về thời gian cách ly nhiều lần và dài ngày. Bên cạnh đó, những người tham gia cũng cho biết phần lớn việc hồi hương trong đại dịch bị cản trở là do chính sách của các quốc gia, các cảng. Trong số người phỏng vấn, một đại phó đã chia sẻ cảm thấy khó khăn khi mỗi quốc gia đều có một quy định và chính sách riêng, chẳng hạn như Việt

Nam khi bay sang và phải cách ly đúng 14 ngày mới được xuống tàu. Tại Trung Quốc, những thuyền viên mới xuống tàu thì 14 ngày sau đó tàu mới được vào cảng Trung Quốc. Ngoài ra, khó khăn khi những chuyến bay hạn chế, các công ty phải chờ những chuyến bay cứu trợ, mới có thể đưa thuyền viên về (một sỹ quan máy đưa ý kiến). Mặc dù, gặp phải những khó khăn, nhưng các thuyền viên đều cảm thấy hài lòng với sự nỗ lực của công ty mình. Công ty họ sẽ chịu toàn bộ chi phí hồi hương, điều này được cho là đúng với tiêu chí của MLC 2006 về những quy định hồi hương.

Liên quan đến việc đi bờ, hầu hết câu trả lời là họ không được phép. Những người tham gia phỏng vấn cho rằng việc đi bờ đối với thuyền viên là quan trọng và cần thiết. Một thủy thủ chia sẻ, việc đi bờ để mua sắm trước khi đại dịch xảy ra như là một biện pháp động viên tinh thần để mọi người thực hiện tốt nhiệm vụ, nhưng việc cấm đi bờ trong lúc đại dịch được cho là một biện pháp bảo vệ thuyền viên. Và đa số đều đồng ý nghiêm túc chấp hành những quy định này, họ nhận thấy được mức độ nguy hiểm của đại dịch và chấp nhận ở lại tàu thay vì rời bờ với những rủi ro. Họ cho rằng, việc ở lại tàu khiến họ an tâm hơn so với việc nghỉ ngơi trên bờ. Trong khi các tàu được trang bị để đối phó với COVID-19 trong phạm vi có thể, việc tiếp cận hỗ trợ y tế trên bờ là một thách thức lớn. Đa số mọi người đều đánh giá công ty cung cấp đầy đủ các trang thiết bị phòng chống dịch (sát khuẩn, đồ bảo hộ, găng tay, khẩu trang, bình oxy,...). Việc tiếp cận y tế chỉ khó khăn khi đầu đợt dịch, sau đó đều có thể được cung ứng đầy đủ. Tuy nhiên, vẫn có sự thiếu sót trong việc cung cấp các loại thuốc để phòng chống COVID, theo các thuyền viên, thuốc chữa trị vẫn còn thiếu nhiều, chưa đầy đủ.

IV. KẾT LUẬN

Bài báo đã chỉ ra một số vấn đề khó khăn, bất cập khi thực hiện theo những quy định của MLC 2006 tại Việt Nam cũng như các quốc gia trên thế giới trong giai đoạn dịch bệnh. Kết quả nghiên cứu cho thấy tại Việt Nam các thuyền viên cũng gặp phải một số khó khăn như việc kéo dài hợp đồng, gần 90% thuyền viên làm việc trên 10 tháng. Tuy nhiên, thời gian làm việc không có sự thay đổi nhiều đạt tỷ lệ 70%. Việc hồi hương được cho là kéo dài thời gian, 25% số người tham gia cảm thấy kế hoạch thường xuyên bị thay đổi. Việc hạn chế đi bờ lại được các thuyền viên cho rằng đây là biện pháp tốt để bảo vệ họ khỏi dịch bệnh. Các trang thiết bị y tế được cung cấp đầy đủ, tuy nhiên vẫn

còn thiếu thốn về các loại thuốc đặc trị. Nguyên nhân chủ yếu của những vấn đề này là do mỗi quốc gia đều có một luật pháp riêng biệt và MLC 2006 đôi khi không đủ mạnh để phá vỡ tồn tại của các bộ luật nhằm bảo vệ thuyền viên tuyệt đối. Đại dịch COVID là một cơ hội để các chuyên gia có thể nhận thấy được những điểm ưu và hạn chế của Công ước MLC 2006. Điều quan trọng nhất là cần nâng cao nhận thức của thuyền viên đối với sự hiểu biết, nắm rõ những quyền được ưu tiên của mình trong những công ước liên quan đến ngành hàng hải. Trong những nghiên cứu tiếp theo, nhóm tác giả sẽ tìm hiểu về sâu hơn về những phúc lợi của thuyền viên đề cập trong MLC 2006 để nhận định rõ về khả năng thực thi của công ước này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] M. L. McConnell, D. Devlin, and C. D. Henry, "The Maritime Labour Convention, 2006: A legal primer to an emerging international regime," Leiden, Holland: Martinus Nijhoff Publishers, 2011.
- [2] G. Exarchopoulos, P. Zhang, N. P. Roberts, and M. Zhao, "Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006," *Marine Policy*, vol. 93, pp. 62-70, 2018. DOI:10.1016/j.marpol.2018.04.005.
- [3] A. A. Hebbbar and N. Mukesh, "COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study," *Int Marit Health*, vol. 71, no. 4, pp. 217-228, 2020. DOI:10.5603/IMH.2020.0040.
- [4] B. Pauksztat, M. Grech, M. Kitada, and R. B. Jensen, "Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic," World Maritime University, Malmö, Sweden, 2020. DOI:10.21677/wmu20201213.
- [5] IMO, "Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers," Available: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>. Accessed on: 21/6/2022.
- [6] ILO, "Treat Seafarers with "Dignity and Respect" During COVID-19 Crisis," 2020. Available: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_740307/lang--en/index.htm. Accessed on: 21/6/2022.
- [7] ITF Seafarers, "Maritime Unions and Employers Call on Governments to Identify Seafarers as Key Workers and Facilitate Crew Changes," 2020. Available: <https://www.itfseafarers.org/en/news/maritime-union-s-and-employers-call-governments-identify-seafarers-key-workers-and-facilitate>. Accessed on: 21/6/2022.
- [8] P. Boonanun, N. Sahaya, "The Working And Living Conditions Of Seafarers Affected By Mlc 2006 In Case

- Of Mermaid Subsea Services (Thailand) Ltd,” MBA Thesis, Burapha University, Chonburi, Thailand, 2016.
- [9] S. Abila and B. Batiduan, “Impact of the Maritime Labour Convention 2006 on Philippine labor policy arrangements for Filipino seafarers working aboard foreign-flagged vessels,” *John B. Lacson Foundation Maritime University Maritime Journal*, vol. 1, pp. 19-25, 2015.
- [10] A. S. Noufal and M. A. S. A. Sherif, “Impact of the maritime labour convention 2006 on Egyptian seafarers,” *International Journal of Research in Engineering & Technology*, vol. 3, no. 7, pp. 71-82, 2015.
- [11] ILO, “Resolution concerning the implementation and practical application of the MLC, 2006 during the COVID-19 pandemic,” 2021. Available: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_782881.pdf. Accessed on: 21/6/2022.
- [12] IMO, “Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel During the Coronavirus (COVID-19) Pandemic,” MSC.1/Circ.1636/Rev.1, 2021. Available: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/MS%201636%20protocols/MS%201636%20-%20Industry%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols%20For%20Ensuring%20Safe%20Ship%20Crew%20Changes%20And%20Travel.pdf>. Accessed on: 21/6/2022.
- [13] C. D. Beukelaer, “COVID-19 Border Closures Cause Humanitarian Crew Change Crisis at Sea,” *Marine Policy*, vol. 132, 2021. DOI:10.1016/j.marpol.2021.104661.
- [14] A. Coutroubis, A. Menelaou, and E. H. Adami, “Impact of Coronavirus Disease (COVID-19) on Seafarers’ Life and Well-Being,” *International Journal of Tropical Disease & Health*, vol. 41, no. 21, pp. 16-27, 2021. DOI:10.9734/ijtdh/2020/v41i2130398.
- [15] The Maritime Executive, “Panama’s Crew Change Policies Receive Praise and Criticism,” 2020. Available: <https://www.maritime-executive.com/article/panama-s-crew-change-policies-receive-praise-and-criticism-1>. Accessed on: 21/6/2022.
- [16] Global Maritime Forum, “Low vaccination rate among seafarers, suggests Neptune Indicator,” 2021. Available: <https://www.globalmaritimeforum.org/press/low-vaccination-rate-among-seafarers-suggests-neptune-indicator>. Accessed on: 21/6/2022.
- [17] The Consumer Goods Forum, “Letter to UN Secretary-General on Maritime Crew Change Crisis,” 2020. Available: <https://www.theconsumergoodsforum.com/wp-content/uploads/202009-cgf-letter-to-un-general-secretary-on-maritime-crew-changes.pdf>. Accessed on: 21/6/2022.
- [18] A. Carotenuto, I. Molino, A. M. Fasanaro, and F. Amenta, “Psychological stress in seafarers: a review,” *International maritime health*, vol. 63, no. 4, pp. 188-194, 2012. Available: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24595974/>. Accessed on: 21/6/2022.
- [19] A. Slišković and Z. Penezić, “Occupational stressors, risks and health in the seafaring population,” *Review of psychology*, vol. 22, no. 1-2, pp. 29-40, 2015. DOI:10.21465/rp0022.0004.
- [20] S. Quinn, “Trapped at Sea: As Seafarers’ Rights Erode during COVID-19 Pandemic, Arbitration Mechanism May Offer a Path for Redress,” *Human Rights Brief*, vol. 24, no.3, pp. 190-193, 2020. Available: <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1984&context=hrbrief>. Accessed on: 21/6/2022.
- [21] C. A. Graham, “Maritime security and seafarers’ welfare: towards harmonization,” *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 8, no. 1, pp. 71-87, 2009.
- [22] C. D. Mantoju, “Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: A seafarer’s perspective,” *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, vol. 5, no. 3, pp. 107-119, 2021. DOI:10.1080/25725084.2021.1955475.
- [23] H. Devereux, E. Wadsworth, “The forgotten keyworkers: challenges faced by British seafarers as a result of the Covid-19 pandemic,” Solent University, Hampshire, UK, 2021. Available: <https://www.solent.ac.uk/research-innovation-enterprise/documents/forgotten-keyworkers-project-report-september-2021.pdf>. Accessed on: 21/6/2022.