



**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM**  
**VIETNAM REGISTER**

ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI  
ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI  
ĐIỆN THOẠI/TEL: +84 24 37684701  
EMAIL: vr-id@vr.org.vn  
WEB SITE: www.vr.org.vn

**THÔNG BÁO KỸ THUẬT TÀU BIỂN**  
**TECHNICAL INFORMATION ON SEA-GOING SHIPS**

**Ngày 04 tháng 4 năm 2020**  
**Số thông báo: 021TI/20TB**

*Nội dung: Tuyên bố của các thành viên Ủy ban Ba bên đặc biệt (STC) được thành lập theo Điều XIII của Công ước Lao động hàng hải năm 2006 của Tổ chức Lao động quốc tế (ILO) về dịch bệnh do virus corona.*

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu biển  
Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Ngày 31/3/2020, các thành viên của Ủy ban Ba bên đặc biệt (STC) được thành lập theo Điều XIII của Công ước Lao động hàng hải năm 2006 của Tổ chức Lao động quốc tế (ILO) đã ra tuyên bố chung về dịch bệnh do virus corona.

Chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị bản dịch tiếng Việt và nguyên bản tiếng Anh của Tuyên bố nói trên.

Đề nghị các Quý Đơn vị phổ biến Thông báo kỹ thuật tàu biển này đến tất cả các công ty vận tải biển và các tàu.

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo/ Thông báo kỹ thuật tàu biển* của Cổng thông tin điện tử Cục ĐKVN: <http://www.vr.org.vn>.

Nếu Quý Đơn vị cần thêm thông tin, đề nghị liên hệ:

*Cục Đăng kiểm Việt Nam*

*Phòng Tàu biển*

*Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ*

*Liêm, Hà Nội Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 24 37684722*

*Thư điện tử: [taubien@vr.org.vn](mailto:taubien@vr.org.vn); [bangph@vr.org.vn](mailto:bangph@vr.org.vn)*

*Xin gửi đến các Quý Đơn vị lời chào trân trọng./.*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Phòng QP, TB, CN, HTQT;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Các chi cục đăng kiểm;
- Lưu TB./.

**Statement of the Officers of the STC<sup>1</sup> on the coronavirus disease (COVID-19)**

The global coronavirus (COVID-19) pandemic is creating dire circumstances for the shipping industry and seafarers. Daily life in many countries has been heavily restricted, yet societies still need their supplies of food, medicine and everyday goods, and factories require materials and logistics to ship their products. This underlines the need for robust international supply chains and emphasizes the critical importance of maritime trade to the global economy, which relies on shipping for 90 per cent of all goods.

The Officers of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended, representing Seafarers, Shipowners and Governments, urge the International Labour Office to raise awareness among governments, including labour supplying States and port and flag State authorities, that the goods on which we all rely in our everyday lives are transported by seafarers and that these seafarers are just as worthy as everyone else and should be treated with dignity and respect to ensure that they can continue to provide their vital services to the world.

In these unprecedented circumstances, it is imperative that Member States ensure that the flow of essential goods, energy, food, medicines and many other products is not disrupted by measures that impede the safe and efficient movement of ships and the seafarers who operate them. In this respect, the Officers of the STC would like to raise the following important points that need to be urgently addressed by Member States:

- ▶ Seafarers should be officially recognized as key workers, and be granted exemptions from any travel restrictions and special considerations to enable them to join and leave their ships and return home without impediment, while complying with good practice in infection control.
- ▶ It is important that Member States recognize the need for a highly globalized industry like shipping, with its multinational workforce, to be able to smoothly undertake crew changes and repatriation around

**Tuyên bố của các thành viên STC<sup>1</sup> về dịch bệnh do virus corona (COVID-19)**

Đại dịch virus corona (COVID-19) toàn cầu đang tạo ra những tình huống thảm khốc cho ngành vận tải biển và thuyền viên. Cuộc sống hàng ngày ở nhiều quốc gia đã bị hạn chế rất nhiều, tuy nhiên xã hội vẫn cần nguồn cung cấp thực phẩm, dược phẩm, hàng hóa hàng ngày; các nhà máy yêu cầu vật liệu và các dịch vụ để vận chuyển sản phẩm của họ. Điều này nhấn mạnh sự cần thiết của chuỗi cung ứng quốc tế mạnh mẽ và nhấn mạnh tầm quan trọng then chốt của thương mại hàng hải đối với nền kinh tế toàn cầu, vốn dĩ phụ thuộc vào vận tải biển vận chuyển 90% tất cả hàng hóa.

Các thành viên của Ủy ban Ba bên đặc biệt của Công ước Lao động hàng hải năm 2006, đã được sửa đổi, bổ sung - đại diện cho các thuyền viên, chủ tàu và chính phủ - kêu gọi Văn phòng Lao động quốc tế nâng cao nhận thức của các chính phủ, bao gồm các quốc gia cung cấp lao động, các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia có cảng và quốc gia tàu mang cờ quốc tịch, đó là hàng hóa mà tất cả chúng ta dựa vào trong cuộc sống hàng ngày được vận chuyển bởi những người đi biển, và những người đi biển này cũng xứng đáng như mọi người khác, cần được đối xử với nhân phẩm và tôn trọng để đảm bảo rằng họ có thể tiếp tục cung cấp các dịch vụ sống còn cho thế giới.

Trong những trường hợp chưa từng có này, điều bắt buộc là các quốc gia thành viên phải đảm bảo rằng dòng hàng hóa thiết yếu, năng lượng, thực phẩm, dược phẩm và nhiều sản phẩm khác không bị gián đoạn bởi các biện pháp cản trở sự di chuyển an toàn, hiệu quả của tàu và những người đi biển vận hành chúng. Về mặt này, các thành viên của STC muốn nêu ra những điểm quan trọng sau đây cần được các nước thành viên giải quyết khẩn cấp:

- ▶ Người đi biển cần được chính thức công nhận là người lao động chủ chốt và được miễn trừ mọi hạn chế đi lại; và cần cân nhắc đặc biệt để cho phép họ đến, rời tàu và trở về nhà mà không gặp trở ngại, trong khi tuân thủ thực hành tốt trong kiểm soát dịch bệnh.
- ▶ Điều quan trọng là các quốc gia thành viên thừa nhận sự cần thiết đối với ngành công nghiệp toàn cầu hóa cao như vận tải biển, với lực lượng lao động đa quốc gia, để có thể thực hiện một cách thuận lợi các thay đổi và hồi

the world. It has been disturbing to see reports that many port States have imposed local regulations and travel and quarantine restrictions on international seafarers. Clear directions should be given to port authorities and local health authorities to enable ships to continue trading, and to enable the swift disembarkation and repatriation of crew members.

► It is imperative that Member States do all that they can to facilitate the delivery of essential medical supplies, fuel, water, spare parts and provisions to ships. It is disturbing that ports in some parts of the world have refused to allow some ships to enter because they had previously called at ports in areas affected by the coronavirus, which has prevented vessels from obtaining such essential supplies. It is also extremely alarming to hear reports that suppliers have been prevented from boarding ships in some parts of the world and from supplying masks, overalls and other personal protective equipment to crews. It is essential that seafarers have access to plentiful supplies and equipment, in line with the International Medical Guide for Ships, third edition, and the guidance provided by the International Maritime Health Association, the International Chamber of Shipping and the World Health Organization.

► In cases where seafarers' tours of duty have to be extended beyond the duration specified in their employment agreements or under national laws applying the Maritime Labour Convention, 2006, as amended a pragmatic approach is needed to enable them to remain on board for a reasonable period beyond their scheduled tours of duty.

► A similarly pragmatic approach is required to support seafarers who may face problems in undertaking training or refresher courses for certification. Flag States and port States should work with other maritime nations to extend the validity of seafarers' certificates for at least three months, or until further notice when the situation has eased.

► In recent times, there has been widespread and welcome acknowledgement of the inherent stress, isolation and social pressures

hương thuyền viên trên toàn thế giới. Điều đáng lo ngại khi nhận được các báo cáo về việc nhiều quốc gia có cảng đã áp đặt các quy định địa phương, các hạn chế sự đi lại và kiểm dịch đối với các thuyền viên quốc tế. Cần có hướng dẫn rõ ràng cho các cơ quan có thẩm quyền tại cảng và cơ quan y tế địa phương để cho phép tàu tiếp tục hoạt động, và cho phép việc rời tàu, hồi hương nhanh chóng của các thuyền viên.

► Điều bắt buộc là các quốc gia thành viên phải làm tất cả những gì có thể để tạo điều kiện thuận lợi cho việc cung cấp vật tư y tế thiết yếu, nhiên liệu, nước, phụ tùng và đồ dự trữ cho tàu. Điều đáng lo ngại là các cảng ở một số nơi trên thế giới đã từ chối cho phép một số tàu vào vì trước đây các tàu này đã ghé vào cảng tại các khu vực bị ảnh hưởng bởi virus corona, điều này đã ngăn các tàu lấy được nguồn cung cấp thiết yếu như vậy. Cũng rất đáng báo động khi nhận được các báo cáo là các nhà cung ứng đã bị ngăn cản lên tàu ở một số nơi trên thế giới và bị ngăn việc cung cấp khẩu trang, quần áo bảo hộ và các thiết bị bảo vệ cá nhân khác cho thuyền viên. Điều cần thiết là những người đi biển có thể tiếp cận với nguồn cung cấp và thiết bị dồi dào, phù hợp với Hướng dẫn Y tế quốc tế cho tàu (phiên bản thứ ba) và các hướng dẫn của Hiệp hội Sức khỏe hàng hải quốc tế, Văn phòng Vận tải biển quốc tế và Tổ chức Y tế thế giới.

► Trong trường hợp thời gian thực hiện nhiệm vụ của thuyền viên bị kéo dài quá thời hạn quy định trong hợp đồng lao động hoặc theo luật quốc gia áp dụng Công ước Lao động hàng hải năm 2006, đã được sửa đổi, bổ sung, thì cần phải có cách tiếp cận thực dụng để cho phép thuyền viên ở lại trên tàu trong khoảng thời gian hợp lý vượt quá thời gian thực hiện nhiệm vụ dự kiến của họ.

► Cách tiếp cận thực dụng tương tự được yêu cầu để hỗ trợ những người đi biển có thể gặp phải vấn đề trong việc thực hiện các khóa đào tạo hoặc bồi dưỡng để đượ chứng nhận chuyên môn. Các quốc gia tàu mang cờ quốc tịch và các quốc gia có cảng nên làm việc với các quốc gia hàng hải khác để gia hạn hiệu lực của chứng chỉ chuyên môn thuyền viên trong ít nhất ba tháng, hoặc cho đến khi có thông báo tiếp theo khi tình hình đã dịu bớt.

► Trong thời gian gần đây, đã có sự thừa nhận rộng rãi và được ủng hộ về sự căng thẳng, cô đơn và áp lực xã hội vốn có mà những người đi biển gặp

that seafarers experience. COVID-19 clearly exacerbates these problems, and has an adverse impact on the mental and physical well-being of seafarers and their families. It is worrying to hear of port-based welfare services being closed or curtailed as a response to the current situation, and it is vital that full support is given to seafarer welfare services.

► It is also important to stress the need for a pragmatic approach and for special consideration in cases where ships cannot undertake vetting and inspection or receive externally provided maintenance and support as a consequence of travel restrictions affecting specialized staff, surveyors and technicians. Similarly, flexibility in ship certification may be necessary, to respond to difficulties in meeting dry-docking intervals.

► It is vital that labour supply countries facilitate the return home of those seafarers who have completed their contracts, and allow seafarers to leave their home country to join their ships, after appropriate medical screening.

► It is crucial that port States allow ships into their ports to unload goods for the community, and that they allow seafarers to access port State medical facilities and receive medical attention on an equal basis as nationals and in accordance with national circumstances. Steps should also be taken to ensure that visitors to ships are strictly monitored and are provided with all necessary personal protective equipment to limit the risk of contagion.

Furthermore, the social partners express concern about a potential increase in cases of abandonment due to shipowners not having the financial ability to support their fleet operations. It is essential to monitor the situation and emerging trends and to have effective reporting on abandonment, as this is the only way of understanding the impact and the measures necessary to assist seafarers in view of the restrictions in place during the COVID19 crisis.

The Officers of the STC emphasize the importance of ships and

phải. COVID-19 rõ ràng làm trầm trọng thêm những vấn đề này, có tác động xấu đến sức khỏe tinh thần và thể chất của thuyền viên và gia đình họ. Đáng lo ngại khi nhận được tin các dịch vụ phúc lợi tại các cảng bị đóng cửa hoặc bị giới hạn như là biện pháp đối phó với tình hình hiện tại, và điều quan trọng là sự hỗ trợ đầy đủ cần được dành cho các dịch vụ phúc lợi của thuyền viên.

► Điều quan trọng là phải nhấn mạnh sự cần thiết trong việc tiếp cận thực dụng và xem xét đặc biệt trong trường hợp tàu không thể tiến hành kiểm tra, hoặc tiếp nhận bảo dưỡng và hỗ trợ từ bên ngoài do hậu quả của việc hạn chế đi lại ảnh hưởng đến nhân viên chuyên môn, nhân viên kiểm tra và kỹ thuật viên. Tương tự như vậy, sự linh hoạt trong chứng nhận tàu có thể là cần thiết, để đối phó với những khó khăn trong việc đáp ứng thời hạn đưa tàu lên đà.

► Điều sống còn là các quốc gia cung ứng lao động tạo điều kiện thuận lợi cho việc trở về nhà của những thuyền viên đã hoàn thành hợp đồng, và cho phép những người đi biển rời khỏi đất nước của họ để đến tàu làm việc sau khi được sàng lọc y tế thích hợp.

► Điều quyết định là các quốc gia có cảng cho phép tàu vào cảng để dỡ hàng hóa cho cộng đồng, cho phép thuyền viên tiếp cận các cơ sở y tế của quốc gia có cảng, được chăm sóc y tế trên cơ sở bình đẳng như công dân, phù hợp với hoàn cảnh quốc gia. Các biện pháp cũng cần được thực hiện để đảm bảo những người đến thăm tàu được giám sát chặt chẽ, được cung cấp tất cả các thiết bị bảo vệ cá nhân cần thiết để hạn chế rủi ro lây nhiễm.

Hơn nữa, các đối tác xã hội bày tỏ lo ngại về sự gia tăng tiềm năng các trường hợp thuyền viên bị bỏ rơi, do các chủ tàu không có khả năng tài chính để hỗ trợ các hoạt động của đội tàu của mình. Điều cần thiết là phải theo dõi tình hình, các xu hướng mới nổi và báo cáo hiệu quả về việc thuyền viên bị bỏ rơi, vì đây là cách duy nhất để hiểu tác động và có các biện pháp cần thiết để hỗ trợ thuyền viên do các hạn chế xảy ra trong cuộc khủng hoảng COVID19.

Các thành viên của STC nhấn mạnh tầm quan trọng của tàu và người đi biển

seafarers to national and global supply chains. It is essential that the points raised above are taken seriously and that clear, decisive and supportive action is taken by Member States to enable the free movement of seafarers, to facilitate shipping operations and to minimize the social, economic and operational impact of the COVID-19 outbreak upon this essential industry and, in turn, to protect the global supply of the products and produce on which we all depend.

-----

<sup>1</sup> The Special Tripartite Committee (STC) is the tripartite body established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, to keep the working of the Convention under continuous review. The Officers of the STC have been appointed by the ILO Governing Body for a period of three years. They are currently: Ms Julie Carlton from the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Chairperson), Mr Martin Marini from Singapore (Government Vice-Chairperson), Mr David Heindel from the United States of America (Seafarer Vice-Chairperson) and Mr Max Johns from Germany (Shipowner Vice-Chairperson). In the framework of this unprecedented crisis, the ILO reached out to them to build the most appropriate responses to the challenges faced by the maritime sector.

đối với chuỗi cung ứng quốc gia và toàn cầu. Điều quan trọng là các điểm nêu trên phải được thực hiện nghiêm túc và hành động rõ ràng, quyết đoán, được ủng hộ phải được thực hiện bởi các quốc gia thành viên để cho phép sự di chuyển tự do của thuyền viên, để tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải biển và giảm thiểu tác động về kinh tế- xã hội, hoạt động của sự bùng phát COVID- 19 đối với ngành công nghiệp thiết yếu này, và đến lượt ngành vận tải biển để bảo vệ nguồn cung sản phẩm và sản xuất toàn cầu mà tất cả chúng ta đều phụ thuộc.

-----

<sup>1</sup> Ủy ban Ba bên đặc biệt (STC) là cơ quan ba bên được thành lập theo Điều XIII của Công ước Lao động hàng hải năm 2006, để duy trì hoạt động của Công ước này dưới sự xem xét liên tục. Các thành viên của STC đã được Cơ quan Điều hành ILO bổ nhiệm trong thời gian ba năm. Các thành viên này hiện đang là: Bà Julie Carlton từ Vương quốc Liên hiệp Anh và Bắc Ireland (Chủ tịch), Ông Martin Marini từ Singapore (Phó Chủ tịch đại diện cho các chính phủ), Ông David Heindel từ Hoa Kỳ (Phó Chủ tịch đại diện cho thuyền viên) và Ông Max Johns đến từ Đức (Phó Chủ tịch đại diện cho chủ tàu). Trong khuôn khổ của cuộc khủng hoảng chưa từng có này, ILO đã liên hệ với họ để xây dựng các biện pháp đối phó phù hợp nhất đối với các thách thức mà ngành hàng hải phải đối mặt.



## ► Statement of the Officers of the STC <sup>1</sup> on the coronavirus disease (COVID-19)

The global coronavirus (COVID-19) pandemic is creating dire circumstances for the shipping industry and seafarers. Daily life in many countries has been heavily restricted, yet societies still need their supplies of food, medicine and everyday goods, and factories require materials and logistics to ship their products. This underlines the need for robust international supply chains and emphasizes the critical importance of maritime trade to the global economy, which relies on shipping for 90 per cent of all goods.

The Officers of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended, representing Seafarers, Shipowners and Governments, **urge the International Labour Office to raise awareness among governments, including labour supplying States and port and flag State authorities**, that the goods on which we all rely in our everyday lives are transported by seafarers and that these **seafarers are just as worthy as everyone else and should be treated with dignity and respect to ensure that they can continue to provide their vital services to the world.**

In these unprecedented circumstances, it is imperative that Member States ensure that the flow of essential goods, energy, food, medicines and many other products is not disrupted by measures that impede the safe and efficient movement of ships and the seafarers who operate them. In this respect, the Officers of the STC would like to raise the following important points that need to be urgently addressed by Member States:

- Seafarers should be officially recognized as **key workers**, and be granted exemptions from any travel restrictions and special considerations to enable them to join and leave

<sup>1</sup> The Special Tripartite Committee (STC) is the tripartite body established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, to keep the working of the Convention under continuous review. The Officers of the STC have been appointed by the ILO Governing Body for a period of three years. They are currently: Ms Julie Carlton from the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (Chairperson), Mr Martin Marini from Singapore (Government Vice-Chairperson), Mr David Heindel from the United States of America (Seafarer Vice-Chairperson) and Mr Max Johns from Germany (Shipowner Vice-Chairperson). In the framework of this unprecedented crisis, the ILO reached out to them to build the most appropriate responses to the challenges faced by the maritime sector.

their ships and return home without impediment, while complying with good practice in infection control.

- ▶ It is important that Member States recognize the need for a highly globalized industry like shipping, with its multinational workforce, to be able to smoothly undertake **crew changes** and **repatriation** around the world. It has been disturbing to see reports that many port States have imposed local regulations and travel and quarantine restrictions on international seafarers. Clear directions should be given to port authorities and local health authorities to enable ships to continue trading, and to enable the swift disembarkation and repatriation of crew members.
- ▶ It is imperative that Member States do all that they can to facilitate the delivery of essential **medical supplies, fuel, water, spare parts and provisions** to ships. It is disturbing that ports in some parts of the world have refused to allow some ships to enter because they had previously called at ports in areas affected by the coronavirus, which has prevented vessels from obtaining such essential supplies. It is also extremely alarming to hear reports that suppliers have been prevented from boarding ships in some parts of the world and from supplying masks, overalls and other personal protective equipment to crews. It is essential that seafarers have access to plentiful supplies and equipment, in line with the *International Medical Guide for Ships*, third edition, and the guidance provided by the International Maritime Health Association, the International Chamber of Shipping and the World Health Organization.
- ▶ In cases where seafarers' tours of duty have to be extended beyond the duration specified in their employment agreements or under national laws applying the Maritime Labour Convention, 2006, as a mended a pragmatic approach is needed to enable them to remain on board for a reasonable period beyond their scheduled tours of duty.
- ▶ A similarly pragmatic approach is required to support seafarers who may face problems in undertaking training or refresher courses for certification. Flag States and port States should work with other maritime nations to extend the validity of seafarers' certificates for at least three months, or until further notice when the situation has eased.
- ▶ In recent times, there has been widespread and welcome acknowledgement of the inherent stress, isolation and social pressures that seafarers experience. COVID-19 clearly exacerbates these problems, and has an adverse impact on the mental and physical well-being of seafarers and their families. It is worrying to hear of port-based welfare services being closed or curtailed as a response to the current situation, and it is vital that full support is given to seafarer welfare services.
- ▶ It is also important to stress the need for a pragmatic approach and for special consideration in cases where ships cannot undertake vetting and inspection or receive externally provided maintenance and support as a consequence of travel restrictions affecting specialized staff, surveyors and technicians. Similarly, flexibility in ship

certification may be necessary, to respond to difficulties in meeting dry-docking intervals.

- ▶ It is vital that labour supply countries facilitate the return home of those seafarers who have completed their contracts, and allow seafarers to leave their home country to join their ships, after appropriate medical screening.
  
- ▶ It is crucial that port States allow ships into their ports to unload goods for the community, and that they allow seafarers to access port State medical facilities and receive medical attention on an equal basis as nationals and in accordance with national circumstances. Steps should also be taken to ensure that visitors to ships are strictly monitored and are provided with all necessary personal protective equipment to limit the risk of contagion.

Furthermore, the social partners express concern about a potential increase in cases of abandonment due to shipowners not having the financial ability to support their fleet operations. It is essential to monitor the situation and emerging trends and to have effective reporting on abandonment, as this is the only way of understanding the impact and the measures necessary to assist seafarers in view of the restrictions in place during the COVID-19 crisis.

The Officers of the STC emphasize the importance of ships and seafarers to national and global supply chains. It is essential that the points raised above are taken seriously and that clear, decisive and supportive action is taken by Member States to enable the free movement of seafarers, to facilitate shipping operations and to minimize the social, economic and operational impact of the COVID-19 outbreak upon this essential industry and, in turn, to protect the global supply of the products and produce on which we all depend.