



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

*ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI*  
*ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI*  
*DIỆN THOẠI/ TEL: +84 24 37684701*  
*FAX: +84 24 37684779*  
*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 08 tháng 4 năm 2020**  
**Số thông báo: 022TI/20TB**

Nội dung: Thông tin lưu ý ngày 07/4/2020 của Tổ chức Lao động quốc tế (IMO) về các vấn đề lao động hàng hải và virus corona (COVID-19).

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

Ngày 07/4/2020, Tổ chức Lao động quốc tế (ILO) đã phát hành Thông tin lưu ý về các vấn đề lao động hàng hải và virus corona (COVID-19).

Chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị bản dịch tiếng Việt và nguyên bản tiếng Anh tài liệu nêu trên của ILO. Đề nghị các Quý Đơn vị phổ biến tài liệu 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*

*Trung tâm Chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng và an toàn (VRQC)*

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

*Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 288)*

*Fax: +84 24 37684720*

*Thư điện tử: [vrqc@vr.org.vn](mailto:vrqc@vr.org.vn); [nhanth@vr.org.vn](mailto:nhanth@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./.

<b>ILO</b> <b>Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)</b>	<b>ILO</b> <b>Thông tin lưu ý về các vấn đề lao động hàng hải và virus corona (COVID-19)</b>																																																
<p><i>Including a joint statement of the Officers of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended</i></p> <p><i>Geneva, 7 April 2020</i></p>	<p><i>Bao gồm tuyên bố chung của các thành viên Ủy ban Ba bên đặc biệt của Công ước lao động hàng hải năm 2006, đã được sửa đổi, bổ sung</i></p> <p><i>Geneva, ngày 07/4/2020</i></p>																																																
<table border="0"> <thead> <tr> <th data-bbox="170 488 934 527"><b>Contents</b></th> <th data-bbox="942 488 1045 527"><i>Page</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1. Seafarers' safety and health .....</td><td>4</td></tr> <tr><td>2. Facilitation of transit and transfer of seafarers and repatriation ...</td><td>7</td></tr> <tr><td>3. Expiry of seafarers' employment agreements .....</td><td>9</td></tr> <tr><td>4. Maximum period of service on board and safeguards .....</td><td>9</td></tr> <tr><td>5. Reduction of minimum manning .....</td><td>11</td></tr> <tr><td>6. Expiry of medical certificates .....</td><td>12</td></tr> <tr><td>7. Certification in respect of training and qualifications .....</td><td>13</td></tr> <tr><td>8. Maritime labour certificate and inspections .....</td><td>14</td></tr> <tr><td>9. Social protection: Seafarers' entitlement to paid sick leave in case of infection or quarantine .....</td><td>15</td></tr> <tr><td>10. Shore leave and welfare facilities during the pandemic .....</td><td>16</td></tr> <tr><td>11. Abandonment of seafarers .....</td><td>17</td></tr> </tbody> </table>	<b>Contents</b>	<i>Page</i>	1. Seafarers' safety and health .....	4	2. Facilitation of transit and transfer of seafarers and repatriation ...	7	3. Expiry of seafarers' employment agreements .....	9	4. Maximum period of service on board and safeguards .....	9	5. Reduction of minimum manning .....	11	6. Expiry of medical certificates .....	12	7. Certification in respect of training and qualifications .....	13	8. Maritime labour certificate and inspections .....	14	9. Social protection: Seafarers' entitlement to paid sick leave in case of infection or quarantine .....	15	10. Shore leave and welfare facilities during the pandemic .....	16	11. Abandonment of seafarers .....	17	<table border="0"> <thead> <tr> <th data-bbox="1054 488 1816 527"><b>Nội dung</b></th> <th data-bbox="1824 488 1927 527"><i>Trang</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1. An toàn và sức khỏe của thuyền viên .....</td><td>4</td></tr> <tr><td>2. Tạo thuận lợi cho việc quá cảnh, thay đổi thuyền viên và hồi hương ....</td><td>7</td></tr> <tr><td>3. Hết hạn hợp đồng lao động thuyền viên .....</td><td>9</td></tr> <tr><td>4. Thời gian phục vụ tối đa trên tàu và các biện pháp bảo vệ .....</td><td>9</td></tr> <tr><td>5. Giảm định biên tối thiểu .....</td><td>11</td></tr> <tr><td>6. Hết hạn giấy chứng nhận sức khỏe .....</td><td>12</td></tr> <tr><td>7. Chứng nhận về huấn luyện và năng lực chuyên môn .....</td><td>13</td></tr> <tr><td>8. Giấy chứng nhận lao động hàng hải và kiểm tra .....</td><td>14</td></tr> <tr><td>9. Bảo trợ xã hội: Thuyền viên được hưởng chế độ nghỉ ốm có lương trong trường hợp bị nhiễm bệnh hoặc cách ly .....</td><td>15</td></tr> <tr><td>10. Nghỉ trên bờ và các cơ sở phúc lợi trong đại dịch .....</td><td>16</td></tr> <tr><td>11. Bỏ rơi thuyền viên .....</td><td>17</td></tr> </tbody> </table>	<b>Nội dung</b>	<i>Trang</i>	1. An toàn và sức khỏe của thuyền viên .....	4	2. Tạo thuận lợi cho việc quá cảnh, thay đổi thuyền viên và hồi hương ....	7	3. Hết hạn hợp đồng lao động thuyền viên .....	9	4. Thời gian phục vụ tối đa trên tàu và các biện pháp bảo vệ .....	9	5. Giảm định biên tối thiểu .....	11	6. Hết hạn giấy chứng nhận sức khỏe .....	12	7. Chứng nhận về huấn luyện và năng lực chuyên môn .....	13	8. Giấy chứng nhận lao động hàng hải và kiểm tra .....	14	9. Bảo trợ xã hội: Thuyền viên được hưởng chế độ nghỉ ốm có lương trong trường hợp bị nhiễm bệnh hoặc cách ly .....	15	10. Nghỉ trên bờ và các cơ sở phúc lợi trong đại dịch .....	16	11. Bỏ rơi thuyền viên .....	17
<b>Contents</b>	<i>Page</i>																																																
1. Seafarers' safety and health .....	4																																																
2. Facilitation of transit and transfer of seafarers and repatriation ...	7																																																
3. Expiry of seafarers' employment agreements .....	9																																																
4. Maximum period of service on board and safeguards .....	9																																																
5. Reduction of minimum manning .....	11																																																
6. Expiry of medical certificates .....	12																																																
7. Certification in respect of training and qualifications .....	13																																																
8. Maritime labour certificate and inspections .....	14																																																
9. Social protection: Seafarers' entitlement to paid sick leave in case of infection or quarantine .....	15																																																
10. Shore leave and welfare facilities during the pandemic .....	16																																																
11. Abandonment of seafarers .....	17																																																
<b>Nội dung</b>	<i>Trang</i>																																																
1. An toàn và sức khỏe của thuyền viên .....	4																																																
2. Tạo thuận lợi cho việc quá cảnh, thay đổi thuyền viên và hồi hương ....	7																																																
3. Hết hạn hợp đồng lao động thuyền viên .....	9																																																
4. Thời gian phục vụ tối đa trên tàu và các biện pháp bảo vệ .....	9																																																
5. Giảm định biên tối thiểu .....	11																																																
6. Hết hạn giấy chứng nhận sức khỏe .....	12																																																
7. Chứng nhận về huấn luyện và năng lực chuyên môn .....	13																																																
8. Giấy chứng nhận lao động hàng hải và kiểm tra .....	14																																																
9. Bảo trợ xã hội: Thuyền viên được hưởng chế độ nghỉ ốm có lương trong trường hợp bị nhiễm bệnh hoặc cách ly .....	15																																																
10. Nghỉ trên bờ và các cơ sở phúc lợi trong đại dịch .....	16																																																
11. Bỏ rơi thuyền viên .....	17																																																
<p>1. The coronavirus (COVID-19) pandemic has created a global crisis which has impacted all aspects of life and badly affected the world of work<sup>1</sup>. In the maritime sector, it has severely disrupted the functioning of shipping and affected the work of nearly 2 million seafarers worldwide.</p> <p>2. Numerous governments and seafarers' and shipowners' organizations have turned to the International Labour Office (hereinafter the Office) for guidance on how best to address the</p>	<p>1. Đại dịch virus corona (COVID-19) đã tạo ra cuộc khủng hoảng toàn cầu, ảnh hưởng đến tất cả các khía cạnh của cuộc sống và ảnh hưởng xấu đến thế giới công việc<sup>1</sup>. Trong lĩnh vực hàng hải, nó đã làm gián đoạn nghiêm trọng chức năng vận chuyển và ảnh hưởng đến công việc của gần 2 triệu người đi biển trên toàn thế giới.</p> <p>2. Nhiều chính phủ và các tổ chức của thuyền viên và chủ tàu đã mong muốn Văn phòng Lao động quốc tế (sau đây là Văn phòng) có hướng dẫn cách giải quyết sự phức tạp của cuộc khủng hoảng hiện nay theo</p>																																																

<p>complexities of the current crisis in light of the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006).</p> <p>3. This information note aims to respond to such requests by referring to the MLC, 2006, the work of the ILO Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (CEACR)<sup>2</sup>, a statement of the Officers of the Special Tripartite Committee of the MLC, 2006, (STC)<sup>3</sup> and, when relevant, the recommendations published by the International Maritime Organization (IMO) and the World Health Organization (WHO). It should be noted that both the International Chamber of Shipping and the International Transport Workers' Federation have been active since the beginning of this crisis to support seafarers and shipowners worldwide and provide advice to their members<sup>4</sup>.</p> <p>-----</p> <p><sup>1</sup> See ILO, COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses. For more general information on international labour standards see ILO Standards and COVID-19 (coronavirus), FAQ.</p> <p><sup>2</sup> The competent body to supervise the application of the MLC, 2006.</p> <p><sup>3</sup> The Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (STC) is the tripartite body established under Article XIII of the MLC, 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 currently are Ms Julie Carlton from the United Kingdom (Chairperson), Mr Martin Marini from Singapore (Government Vice-Chairperson), Mr Mark Dickinson (acting Seafarer Vice-Chairperson) and Mr Max Johns from Germany (Shipowner Vice-Chairperson). On 26 March 2020, the Officers adopted a statement on the coronavirus disease (COVID-19).</p> <p><sup>4</sup> The International Chamber of Shipping published Coronavirus (COVID-19): Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers. The International Transport Workers' Federation published COVID-19 advice to ships and seafarers.</p>	<p>các điều khoản của Công ước Lao động hàng hải, 2006, đã được sửa đổi, bổ sung (MLC, 2006).</p> <p>3. Tài liệu này nhằm đáp ứng các yêu cầu đó bằng cách tham khảo MLC, 2006, công việc của Ủy ban các chuyên gia ILO về việc áp dụng các công ước và khuyến nghị (CEACR)<sup>2</sup>, tuyên bố của các thành viên Ủy ban ba bên đặc biệt của MLC, 2006, (STC)<sup>3</sup> và trong trường hợp thích hợp, các khuyến nghị được công bố bởi Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và Tổ chức Y tế thế giới (WHO). Cần lưu ý là cả Văn Phòng vận tải biển quốc tế và Liên đoàn Công nhân vận tải quốc tế đã làm việc kể từ khi bắt đầu cuộc khủng hoảng này để hỗ trợ thuyền viên và chủ tàu trên toàn thế giới và cung cấp khuyến nghị cho các thành viên của họ<sup>4</sup>.</p> <p>-----</p> <p><sup>1</sup> Xem tài liệu COVID-19 và thế giới công việc: Tác động và phản ứng chính sách của ILO. Để biết thêm thông tin chung về các tiêu chuẩn lao động quốc tế, xem Tiêu chuẩn ILO và COVID-19 (coronavirus), FAQ.</p> <p><sup>2</sup> Cơ quan có thẩm quyền giám sát việc áp dụng MLC, 2006.</p> <p><sup>3</sup> Ủy ban Ba bên đặc biệt của Công ước lao động hàng hải, 2006, đã được sửa đổi, bổ sung (STC) là cơ quan ba bên được thành lập theo Điều XIII của MLC, 2006, để duy trì hoạt động của Công ước dưới sự xem xét liên tục. Các thành viên của STC được Cơ quan Điều hành của ILO bổ nhiệm trong thời gian ba năm. Hiện tại họ là bà Julie Carlton từ Vương quốc Anh (Chủ tịch), ông Martin Marini từ Singapore (Phó chủ tịch đại diện cho các chính phủ), ông Mark Dickinson (Phó chủ tịch đại diện cho thuyền viên) và ông Max Johns từ Đức (Phó chủ tịch đại diện cho các chủ tàu). Ngày 26/3/2020, các thành viên này đã thông qua một tuyên bố về bệnh do virus corona(COVID-19).</p> <p><sup>4</sup> Văn phòng Vận tải biển quốc tế đã công bố tài liệu Virus Corona (COVID-19): Hướng dẫn cho những người khai thác tàu để bảo vệ sức khỏe của thuyền viên. Liên đoàn Công nhân vận tải quốc tế đã công bố khuyến nghị về COVID-19 cho tàu và thuyền viên.</p>
<p>4. In general, it is recalled that under the MLC, 2006, derogations, exemptions or other clauses allowing for flexible application of the Convention by governments must be decided in consultation with shipowners' and seafarers' organizations, with any determinations that</p>	<p>4. Nói chung, lưu ý theo MLC, 2006, các miễn giảm, miễn trừ hoặc các điều khoản khác cho phép áp dụng linh hoạt Công ước bởi các chính phủ phải được quyết định với sự tham khảo ý kiến với các tổ chức của chủ tàu và thuyền viên, với bất kỳ quyết định nào cũng phải được</p>

<p>are made reported to the Office by the government concerned. The CEACR has on numerous occasions underlined the importance of these consultations for the implementation of the MLC, 2006<sup>5</sup>. This is seen as a necessary and important approach to ensuring that all countries, irrespective of national circumstances, can engage with the international legal system and that international obligations are respected and implemented, to the extent possible, while efforts continue to be made to improve existing conditions. Governments are thus strongly encouraged to consult national seafarers' and shipowners' organizations in order to address a number of issues in the current context created by the COVID-19 pandemic in light of the MLC, 2006.</p>	<p>chính phủ liên quan báo cáo đến Văn phòng. CEACR đã nhiều lần nhấn mạnh tầm quan trọng của sự tham khảo ý kiến này đối với việc thực hiện MLC, 2006<sup>5</sup>. Đây được coi là một cách tiếp cận cần thiết và quan trọng để đảm bảo rằng tất cả các quốc gia, bất kể hoàn cảnh quốc gia thế nào, có thể tham gia vào hệ thống pháp lý quốc tế; các nghĩa vụ quốc tế được tôn trọng và thực hiện, trong phạm vi có thể, trong khi những nỗ lực tiếp tục được thực hiện để cải thiện các điều kiện hiện có. Do đó, các chính phủ được khuyến khích tham khảo các tổ chức của thuyền viên và các tổ chức của chủ tàu thuộc quốc gia để giải quyết một số vấn đề trong bối cảnh hiện tại do đại dịch COVID-19 gây ra theo MLC, 2006.</p>
<p>5. Finally, it is noted that the current circumstances might render compliance with some of the obligations set out in the MLC, 2006, materially impossible. As noted on a few occasions below, these circumstances could constitute cases of force majeure. Force majeure is “the occurrence of an irresistible force or of an unforeseen event, beyond the control of the State, making it materially impossible in the circumstances to perform the obligation” and which excuses non-compliance with an obligation<sup>6</sup>. These circumstances “do not annul or terminate the obligation; rather they provide a justification or excuse for non-performance while the circumstance in question subsists” and entail that compliance must resume as “soon as the factors causing and justifying the non-performance are no longer present”<sup>7</sup>. There must be a causal link between material impossibility and the unforeseen circumstances. In short, the parties involved should make every attempt to comply with their obligations under the MLC, 2006, non-compliance only being excused when compliance is materially and objectively impossible by reason of the occurrence of an irresistible event. While authorities are encouraged to be pragmatic in their approach under the current circumstances, they should also ensure that the COVID-19 pandemic is not used as an excuse to breach the MLC, 2006.</p>	<p>5. Cuối cùng, cần lưu ý rằng các hoàn cảnh hiện tại có thể khiến việc tuân thủ một số nghĩa vụ được quy định trong MLC, 2006, rõ ràng là không thể. Như đã lưu ý trong một vài lần dưới đây, những hoàn cảnh này có thể tạo thành các trường hợp bất khả kháng. Bất khả kháng là “sự xuất hiện của tác động không thể cưỡng lại hoặc của sự kiện không dự kiến được, nằm ngoài sự kiểm soát của Nhà nước, khiến cho, trong các hoàn cảnh này, việc thực hiện nghĩa vụ về mặt vật chất là không thể” và điều đó bào chữa cho việc không tuân thủ nghĩa vụ<sup>6</sup>. Những hoàn cảnh này “không hủy bỏ hoặc chấm dứt nghĩa vụ; đúng hơn là chúng đưa ra biện minh hoặc lý do cho việc không thực hiện trong khi hoàn cảnh đang được xem xét tồn tại”, và đòi hỏi sự tuân thủ phải được tiếp tục “ngay khi các yếu tố gây ra và biện minh cho việc không thực hiện không còn xuất hiện nữa”<sup>7</sup>. Phải có mối liên hệ nhân quả giữa sự bất khả thi về vật chất và những hoàn cảnh không dự kiến được. Nói tóm lại, các bên liên quan nên thực hiện mọi nỗ lực để tuân thủ nghĩa vụ của họ theo MLC, 2006, việc không tuân thủ chỉ được miễn trừ khi việc tuân thủ là không thể về mặt vật chất và khách quan vì lý do xảy ra sự kiện không thể cưỡng lại được. Mặc dù các nhà chức trách được khuyến khích thực dụng trong cách tiếp cận của họ trong các tình huống hiện tại, họ cũng nên đảm bảo rằng đại dịch COVID-19 không được sử dụng như một lý do để vi phạm MLC, 2006.</p>
<p>6. The explanations provided below are subject to the usual</p>	<p>6. Các giải thích nêu dưới đây tuân theo cách hiểu thông thường là</p>

<p>understanding that the Constitution of the ILO confers no special competence upon the Office to give an authoritative interpretation of an international labour Convention and that the opinions expressed are without prejudice to any position that the ILO's supervisory bodies might take with respect to its subject matter.</p> <p>-----</p> <p><sup>5</sup> See for example the direct request adopted in 2019 by the CEACR concerning Honduras.</p> <p><sup>6</sup> United Nations, <i>Yearbook of the International Law Commission, 2001</i>, Vol. II, Part Two, Article 23, p. 27.</p> <p><sup>7</sup> United Nations, <i>Yearbook of the International Law Commission, 2001</i>, op. cit., p. 71.</p>	<p>Hiến chương của ILO không trao thẩm quyền đặc biệt nào đối với Văn phòng để đưa ra giải thích có thẩm quyền về Công ước lao động quốc tế và các ý kiến được đưa ra không ảnh hưởng đến bất kỳ địa vị nào mà các cơ quan giám sát của ILO có thể thực hiện liên quan đến vấn đề của công ước.</p> <p>-----</p> <p><sup>5</sup> Xem ví dụ về yêu cầu trực tiếp được thông qua vào năm 2019 bởi CEACR liên quan đến Honduras.</p> <p><sup>6</sup> Liên hợp quốc, Niên giám của Ủy ban Luật pháp quốc tế, 2001, Tập II, Phần hai, Điều 23, trang 27.</p> <p><sup>7</sup> Liên hợp quốc, Niên giám của Ủy ban Luật pháp quốc tế, 2001, op. cit., trang 71.</p>
<p><b>1. Seafarers' safety and health</b></p> <p>7. Under Article IV, paragraphs 1 and 4, of the MLC, 2006, every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards and to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.</p> <p>8. According to Regulation 4.1, paragraph 1, of the MLC, 2006, flag States must ensure, in particular in the context of the COVID-19 pandemic, and bearing in mind current global shortages in some medical equipment, that all seafarers on ships that fly their flag are covered by adequate measures for the protection of their health – including the provision of alcohol-based handrub and personal protective equipment – and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board. As the Office has received allegations<sup>8</sup> of cases where seafarers did not receive the same protection as passengers on board cruise ships, the need to respect these provisions of the MLC, 2006, is to be emphasized.</p> <p>-----</p> <p><sup>8</sup> For example, on 7 February 2020, the ILO received a request for urgent help from the Seafarers' Union of Russia and the International Transport Workers' Federation concerning the situation of the crew on board the Diamond Princess cruise ship, quarantined with more than 3,500 persons on board. Seafarers were concerned about</p>	<p><b>1. An toàn và sức khỏe của thuyền viên</b></p> <p>7. Theo Điều IV, đoạn 1 và 4 của MLC, 2006, mọi người đi biển đều có quyền làm việc an toàn và an ninh tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn và bảo vệ sức khỏe, chăm sóc y tế, các biện pháp phúc lợi và các hình thức bảo vệ xã hội khác.</p> <p>8. Theo Quy định 4.1, đoạn 1, của MLC, 2006, các quốc gia tàu mang cờ phải đảm bảo, đặc biệt là trong bối cảnh đại dịch COVID-19 với lưu ý sự thiếu hụt toàn cầu hiện nay về một số thiết bị y tế, tất cả những người đi biển trên tàu mang cờ quốc gia được bảo vệ bằng các biện pháp thích hợp để bảo vệ sức khỏe của họ - bao gồm việc cung cấp chất chà rửa tay bằng cồn và trang bị bảo vệ cá nhân - và họ có quyền tiếp cận chăm sóc y tế kịp thời và đầy đủ trong khi làm việc trên tàu. Do Văn phòng đã nhận được cáo buộc<sup>8</sup> các trường hợp người đi biển không nhận được sự bảo vệ giống như hành khách trên tàu du lịch, nên phải nhấn mạnh sự cần thiết phải tôn trọng các điều khoản này của MLC, 2006.</p> <p>-----</p> <p><sup>8</sup> Ví dụ, vào ngày 07/02/2020, ILO đã nhận được yêu cầu trợ giúp khẩn cấp từ Công đoàn Thuyền viên Nga và Liên đoàn Công nhân vận tải quốc tế liên quan đến tình trạng của thuyền bộ trên tàu du lịch Diamond Princess, bị cách ly kiểm dịch với hơn 3.500 người trên tàu. Những người đi biển lo ngại về khả năng phơi nhiễm với</p>

<p>their possible exposure to COVID-19 and the availability on board of personal protective equipment (such as masks and disinfectants) and medical care.</p> <p>9. Pursuant to Regulation 4.1, paragraph 3, of the MLC, 2006, port States must ensure that seafarers on board ships in their territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore. The exceptional measures adopted by some governments to contain the COVID-19 pandemic cannot be invoked as such as a valid reason not to comply with this international obligation.</p> <p>10. Seafarers, shipowners and maritime authorities are encouraged to refer to the WHO Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships. This document, among others, contains information on the measures to be adopted prior to boarding a ship and to manage suspected cases on board.</p> <p>11. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that “It is imperative that Member States do all that they can to facilitate the delivery of essential <b>medical supplies, fuel, water, spare parts and provisions</b> 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 <i>International Medical Guide for Ships</i>, third edition, and the guidance provided by the International Maritime Health Association, the International Chamber of Shipping and the World Health Organization”.</p>	<p>COVID-19 và sự có sẵn thiết bị bảo vệ cá nhân trên tàu (như khẩu trang, chất khử trùng) và chăm sóc y tế.</p> <p>9. Theo Quy định 4.1, đoạn 3 của MLC, 2006, các quốc gia có cảng phải đảm bảo rằng những người đi biển trên tàu trong lãnh thổ của họ, những người cần được chăm sóc y tế ngay lập tức được tiếp cận với các cơ sở y tế trên bờ của Thành viên. Các biện pháp đặc biệt được một số chính phủ áp dụng để ngăn chặn đại dịch COVID-19 không thể được viện dẫn như một lý do hợp lệ để không tuân thủ nghĩa vụ quốc tế này.</p> <p>10. Thuyền viên, chủ tàu và chính quyền hàng hải được khuyến khích tham khảo các cân nhắc hoạt động của WHO để quản lý các trường hợp COVID-19/bùng phát dịch trên tàu. Tài liệu này, trong số những tài liệu khác, bao gồm thông tin về các biện pháp được chấp nhận trước khi lên tàu và để quản lý các trường hợp nghi ngờ trên tàu.</p> <p>11. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC chỉ ra “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 <b>vật tư y tế, nhiên liệu, nước, phụ tùng và đồ dự trữ</b> thiết yếu 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 tàu đã ghé cảng tại các khu vực bị ảnh hưởng bởi virus corona, điều này đã ngăn tàu lấy được nguồn cung cấp thiết yếu như vậy. Cũng rất đáng báo động khi nhận được báo cáo là các nhà cung ứng đã bị ngăn cản lên tàu ở một số nơi trên thế giới và đã bị ngăn việc cung cấp khẩu trang, quần áo bảo hộ và các thiết bị bảo vệ cá nhân khác cho thuyền viên. Điều thiết yếu là thuyền viên có thể tiếp cận với nguồn cung cấp và thiết bị dồi dào, phù hợp với <i>Hướng dẫn y tế quốc tế cho tàu</i>, phiên bản thứ ba và hướng dẫn được cung cấp bởi Hiệp hội Sức khỏe hàng hải quốc tế, Văn phòng Vận tải biển quốc tế và Tổ chức Y tế thế giới.</p>
<p><b>Seafarers' individual claims</b></p> <p>The following resources are available to obtain information or raise concerns concerning the impact of the COVID-19 pandemic on seafarers.</p>	<p><b>Khiếu nại cá nhân của thuyền viên</b></p> <p>Các nguồn sau đây có sẵn để có được thông tin hoặc nêu ra các lo ngại về tác động của đại dịch COVID-19 đối với thuyền viên.</p>

<p><b>ITF Seafarers' support team</b>  Email - seafsupport@itf.org.uk  SMS - +44 7984 356573  WhatsApp/Viber - +44 7523 515097</p> <p><b>Facebook</b>  ITF Seafarers' Support page -  <a href="https://www.facebook.com/itfseafarerssupport">https://www.facebook.com/itfseafarerssupport</a>  ITF Seafarers' Support group -  <a href="https://www.facebook.com/groups/191907568040511">https://www.facebook.com/groups/191907568040511</a>  ITF Wellbeing page - <a href="https://www.facebook.com/ITFWellbeing">https://www.facebook.com/ITFWellbeing</a></p> <p><b>Website</b>  ITF Seafarers - <a href="http://www.itfseafarers.org">www.itfseafarers.org</a>  COVID-19 Country Map (Information for seafarers) -  <a href="https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers">https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers</a></p> <p><b>Mobile phone apps</b>  ITF Seafarers' app - available on iOS and Android  ITF Wellbeing app - available on iOS and Android  ITF Global app - available on iOS and Android</p> <p><b>ISWAN - International Seafarers' Welfare and Assistance Network</b>  Phone - +44 (0)3000124279  Email - <a href="mailto:iswan@iswan.org.uk">iswan@iswan.org.uk</a></p> <p><b>Seafarers' help</b>  Website - <a href="https://www.seafarerhelp.org/">https://www.seafarerhelp.org/</a>  Phone - +44 207 323 2737 (Free International, confidential, multilingual helpline for seafarers and their families)  Email - <a href="mailto:help@seafarerhelp.org">help@seafarerhelp.org</a></p>	<p><b>Nhóm hỗ trợ thuyền viên của ITF</b>  Email - seafsupport@itf.org.uk  SMS - +44 7984 356573  WhatsApp / Viber - +44 7523 515097</p> <p><b>Facebook</b>  Trang hỗ trợ thuyền viên của ITF -  <a href="https://www.facebook.com/itfseafarerssupport">https://www.facebook.com/itfseafarerssupport</a>  Nhóm hỗ trợ thuyền viên của ITF -  <a href="https://www.facebook.com/groups/191907568040511">https://www.facebook.com/groups/191907568040511</a>  Trang sức khỏe của ITF - <a href="https://www.facebook.com/ITFWellbeing">https://www.facebook.com/ITFWellbeing</a></p> <p><b>Trang mạng</b>  Thuyền viên ITF - <a href="http://www.itfseafarers.org">www.itfseafarers.org</a>  Bản đồ quốc gia COVID-19 (Thông tin dành cho người đi biển) -  <a href="https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-inatures-seafarers">https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-inatures-seafarers</a></p> <p><b>Ứng dụng điện thoại di động</b>  Ứng dụng thuyền viên của ITF - có sẵn trên iOS và Android  Ứng dụng sức khỏe của ITF - có sẵn trên iOS và Android  Ứng dụng toàn cầu của ITF - có sẵn trên iOS và Android</p> <p><b>ISWAN - Mạng lưới phúc lợi và hỗ trợ người đi biển quốc tế</b>  Điện thoại - +44 (0) 3000124279  Email - <a href="mailto:iswan@iswan.org.uk">iswan@iswan.org.uk</a></p> <p><b>Giúp đỡ người đi biển</b>  Trang web - <a href="https://www.seafarerhelp.org/">https://www.seafarerhelp.org/</a>  Điện thoại - +44 207 323 2737 (Đường dây trợ giúp quốc tế miễn phí, bí mật, đa ngôn ngữ cho người đi biển và gia đình của họ)  Email - <a href="mailto:help@seafarerhelp.org">help@seafarerhelp.org</a></p>
--	--

<p><b>2. Facilitation of transit and transfer of seafarers and repatriation</b></p> <p>12. Two ILO Conventions deal with the importance of facilitating the transit and transfer of seafarers<sup>9</sup>. In particular, under Article 6, paragraph 7, of the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003, as amended (No. 185), “Each Member for which this Convention is in force shall, in the shortest possible time, also permit the entry into its territory of seafarers holding a valid seafarers' identity document supplemented by a passport, when entry is requested for the purpose of: (a) joining their ship or transferring to another ship; (b) passing in transit to join their ship in another country or for repatriation; or any other purpose approved by the authorities of the Member concerned”.</p> <p>13. Under Regulation 2.5 of the MLC, 2006, seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code of the Convention. Pursuant to Standard A2.5.1, paragraph 7, each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.</p> <p>14. It is critical that the right of seafarers to return home is guaranteed during the pandemic in accordance with the provisions of the MLC, 2006, without prejudice to the need for competent authorities to take proportionate and specifically adapted measures to minimize the risk of contagion<sup>10</sup>.</p> <p>-----</p> <p><sup>9</sup> The Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003, as amended (No. 185), ratified by 35 countries, and the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108), ratified by 64 countries.</p> <p><sup>10</sup> Along the same lines, see the Communication from the European Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services, 23 March 2020.</p> <p>15. Following travel bans, border closures and quarantine measures,</p>	<p><b>2. Tạo thuận lợi cho việc quá cảnh, thay đổi thuyền viên và hồi hương</b></p> <p>12. Hai Công ước của ILO liên quan đến tầm quan trọng của việc tạo điều kiện cho việc quá cảnh và thay đổi thuyền viên<sup>9</sup>. Cụ thể, theo Điều 6, đoạn 7 của Công ước về tài liệu nhận dạng của thuyền viên (Sửa đổi), 2003, đã được sửa đổi, bổ sung (Số 185), “Mỗi Thành viên mà Công ước này có hiệu lực cũng phải, trong thời gian ngắn nhất có thể, cho phép nhập cảnh vào lãnh thổ của mình những thuyền viên có tài liệu nhận dạng thuyền viên hợp lệ được bổ sung bằng hộ chiếu, khi nhập cảnh được yêu cầu cho mục đích: (a) gia nhập tàu của họ hoặc chuyển sang tàu khác; (b) quá cảnh để tham gia tàu của họ ở một quốc gia khác hoặc để hồi hương; hoặc bất kỳ mục đích nào khác được phê duyệt bởi cơ quan có thẩm quyền của Thành viên liên quan.”</p> <p>13. Theo Quy định 2.5 của MLC, 2006, những người đi biển có quyền được hồi hương miễn phí trong mọi trường hợp và theo các điều kiện được quy định trong Bộ luật của Công ước. Theo Tiêu chuẩn A2.5.1, đoạn 7, mỗi Thành viên phải tạo điều kiện cho việc hồi hương của những người đi biển phục vụ trên các tàu ghé vào cảng hoặc đi qua lãnh hải hoặc vùng nước nội thủy của mình, cũng như việc thay đổi thuyền viên trên tàu.</p> <p>14. Điều quan trọng là quyền của những người đi biển trở về nhà được đảm bảo trong đại dịch theo các quy định của MLC, 2006, không ảnh hưởng đến nhu cầu của các cơ quan có thẩm quyền trong việc áp dụng các biện pháp thích nghi đặc biệt và tương xứng để giảm thiểu rủi ro lây nhiễm<sup>10</sup>.</p> <p>-----</p> <p><sup>9</sup> Công ước về tài liệu nhận dạng của thuyền viên (Sửa đổi), 2003, đã được sửa đổi, bổ sung (Số 185), được 35 quốc gia phê chuẩn và Công ước về tài liệu nhận dạng của thuyền viên, 1958 (Số 108), được 64 quốc gia phê chuẩn.</p> <p><sup>10</sup> Đồng thời, xem Thông tin từ Ủy ban Châu Âu về việc triển khai Làn xanh theo Hướng dẫn về các biện pháp quản lý biên giới để bảo vệ sức khỏe và đảm bảo có sẵn hàng hóa và các dịch vụ thiết yếu ngày 23/3/2020.</p> <p>15. Sau các lệnh cấm đi lại, đóng cửa biên giới và các biện pháp kiểm</p>
---	---



numerous seafarers cannot travel to and from ships. The maritime industry called upon the ILO and the international community to make sure that, in these unprecedented circumstances, 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 shipping and of the seafarers who operate them. While welcoming the coordinated efforts undertaken by social partners and the international community to respond to the crisis created by the COVID-19 pandemic in the maritime sector, this request was recently echoed by the ILO Director-General, Mr Guy Ryder, who called upon governments “to ensure that, in these challenging times, seafarers are adequately protected from the COVID-19 pandemic, have access to medical care, and can travel to and from their ships, as necessary, in order to continue to play their crucial role”<sup>11</sup>. The IMO Secretary-General, Mr Kitack Lim, stated in this regard that “In these difficult times, the ability for shipping services and seafarers to deliver vital goods, including medical supplies and foodstuffs, will be central to responding to, and eventually overcoming, this pandemic”. The IMO recently published a Circular Letter regarding a preliminary list of recommendations for governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic<sup>12</sup>.

16. In their joint statement, the Officers of the STC addressed the issue of crew change during the COVID-19 pandemic and indicated that: “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 the world.” “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 vital

dịch, nhiều người đi biển không thể đi đến và rời tàu. Ngành hàng hải kêu gọi ILO và cộng đồng quốc tế đảm bảo rằng, trong những trường hợp chưa từng có này, các quốc gia thành viên đảm bảo rằng dòng chảy của hàng hóa thiết yếu, năng lượng, thực phẩm, thuốc men và nhiều sản phẩm khác không bị gián đoạn bởi các biện pháp cản trở sự di chuyển an toàn, hiệu quả của vận tải biển và của những người đi biển vận hành tàu. Trong khi hoan nghênh những nỗ lực phối hợp được thực hiện bởi các đối tác xã hội và cộng đồng quốc tế để đối phó với cuộc khủng hoảng do đại dịch COVID-19 tạo ra trong lĩnh vực hàng hải, yêu cầu này gần đây đã được Tổng Giám đốc ILO - ông Guy Ryder kêu gọi các chính phủ “đảm bảo rằng, trong những thời điểm khó khăn này, những người đi biển được bảo vệ đầy đủ khỏi đại dịch COVID-19, được tiếp cận chăm sóc y tế và có thể đi đến và rời tàu của họ, khi cần thiết, để tiếp tục đóng vai trò quan trọng của họ”<sup>11</sup>. Tổng Thư ký IMO, ông Kitack Lim, tuyên bố về vấn đề này “Trong những thời điểm khó khăn này, khả năng các dịch vụ vận tải biển và thuyền viên có thể cung cấp hàng hóa quan trọng, bao gồm cả vật tư y tế và thực phẩm, sẽ là trung tâm để đối phó và cuối cùng khắc phục đại dịch này”. IMO gần đây đã ra thông báo về danh sách sơ bộ các khuyến nghị cho các chính phủ và các cơ quan có thẩm quyền quốc gia có liên quan về việc tạo thuận lợi cho thương mại hàng hải trong đại dịch COVID-19<sup>12</sup>.

16. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC đã đề cập đến vấn đề thay đổi thuyền viên trong đại dịch COVID-19 và chỉ ra: “Người đi biển nên được chính thức công nhận là **người lao động chủ chốt**, được miễn trừ khỏi mọi hạn chế đi lại và cần nhắc đặc biệt để có thể cho phép họ tham gia và rời khỏi tàu của mình 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 của ngành công nghiệp toàn cầu hóa cao như vận tải biển, với lực lượng lao động đa quốc gia, để có thể thực hiện thuận lợi việc **thay đổi** và **hồi hương thuyền viên** trên toàn thế giới”. “Các hướng dẫn rõ ràng nên được cung cấp cho các cơ quan có thẩm quyền tại cảng và cơ quan có thẩm quyền về y tế địa phương để cho phép tàu tiếp tục hoạt động, và cho phép việc rời tàu và hồi hương nhanh chóng của thuyền

<p>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”.</p> <p>-----</p> <p><sup>11</sup> ILO, Treat seafarers with “dignity and respect” during COVID-19 crisis.</p> <p><sup>12</sup> IMO, <i>Circular Letter No.4204/Add.6</i>, 27 March 2020.</p>	<p>viên”. “Điều quan trọng là các quốc gia cung ứng lao động tạo điều kiện thuận lợi cho việc trở về nhà của những người đi biển đã hoàn thành hợp đồng, và cho phép những người đi biển rời khỏi đất nước của họ để tham gia tàu của họ, sau khi sàng lọc y tế thích hợp”.</p> <p>-----</p> <p><sup>11</sup> ILO, Đối xử với những người đi biển bằng “phẩm giá và tôn trọng” trong cuộc khủng hoảng COVID-19.</p> <p><sup>12</sup> IMO, Thông báo số 2044 / Add.6, ngày 27/3/2020.</p>
<p><b>3. Expiry of seafarers’ employment agreements</b></p> <p>17. As a result of the measures taken by governments in the current crisis, numerous seafarers have been requested to stay on board beyond the period originally foreseen in their seafarers’ employment agreements. The extension of seafarers’ employment agreements must be conducted in accordance with applicable national laws and regulations. It is to be underlined that, in all cases, the seafarer’s consent remains a fundamental requirement for any such extension. Regulation 2.1, paragraph 2, of the MLC, 2006, states in this regard that seafarers’ employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and <i>freely accepts them before signing</i>.</p> <p>18. In their joint statement, the Officers of the STC affirmed that: “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”.</p>	<p><b>3. Hết hạn hợp đồng lao động thuyền viên</b></p> <p>17. Do các biện pháp mà các chính phủ áp dụng trong cuộc khủng hoảng hiện nay, nhiều người đi biển đã được yêu cầu ở lại trên tàu vượt quá thời gian dự kiến trong hợp đồng lao động thuyền viên. Việc kéo dài hợp đồng lao động thuyền viên phải được tiến hành theo luật pháp và quy định quốc gia hiện hành. Cần phải nhấn mạnh rằng, trong mọi trường hợp, sự đồng ý của thuyền viên vẫn là một yêu cầu cơ bản cho bất kỳ sự kéo dài nào như vậy. Quy định 2.1, đoạn 2 của MLC, 2006, quy định về hợp đồng lao động thuyền viên phải được thuyền viên đồng ý với điều kiện đảm bảo rằng thuyền viên có cơ hội xem xét, tìm kiếm tư vấn về các điều khoản, điều kiện trong hợp đồng và <i>tự do chấp nhận chúng trước khi ký kết</i>.</p> <p>18. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC đã khẳng định: “Trong trường hợp việc 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”.</p>
<p><b>4. Maximum period of service on board and safeguards</b></p> <p>19. Some seafarers, due to prohibitions on crew changes or on travel to and from ships, have to remain on board for periods that go beyond the default 11-month maximum period of service that is derived from the</p>	<p><b>4. Thời gian phục vụ tối đa trên tàu và các biện pháp bảo vệ</b></p> <p>19. Một số thuyền viên, do việc cấm thay đổi thuyền viên hoặc việc cấm đi đến và rời tàu, phải ở lại trên tàu trong thời gian vượt quá thời gian phục vụ tối đa 11 tháng mặc định có nguồn gốc từ các điều khoản của</p>

provisions of the MLC, 2006<sup>13</sup>. In response to a specific question formulated by one government in this regard, the Office considered that competent authorities may authorize – within specific limits – exceptions to the prohibition on forgoing annual leave under Standard A2.4, paragraph 3, of the MLC, 2006, for imperative reasons of public health emergency such as the need to contain the current COVID-19 pandemic. Nonetheless, exceptions should be accompanied by appropriate safeguards to avoid any risk of abuse, including provisions to require the seafarer’s consent, to ensure no loss of repatriation or annual leave entitlements and to review the situation at regular short intervals.

20. Taking into account the danger posed by the fatigue of seafarers, especially of those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship, the extension of the period of service on board beyond the default 11 months should be authorized only when strictly necessary to face the emergency situation created by the pandemic.

21. Furthermore, the Office considered that, even in the absence of an exception specifically authorized by the competent authority, the maximum continuous period of shipboard service may be exceeded in situations of force majeure or necessity, in other words in situations where an unforeseen event (or events) beyond the control of the State and/or shipowner make it materially impossible in the circumstances to perform the obligations arising out of the provisions of Standards A2.4 and A2.5.1 of the MLC, 2006 (for instance, in the event that a ship is placed under quarantine).

22. In March 2020, the Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia–Pacific Region, the Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control and the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control each adopted temporary guidance for their respective member authorities on dealing with the impact of the outbreak of COVID-19<sup>14</sup>.

-----

MLC, 2006<sup>13</sup>. Để trả lời một câu hỏi cụ thể được đặt ra bởi một chính phủ về vấn đề này, Văn phòng đã cân nhắc là các cơ quan có thẩm quyền có thể cho phép - trong giới hạn cụ thể - các ngoại lệ đối với việc cấm bỏ nghỉ phép hàng năm theo Tiêu chuẩn A2.4, đoạn 3 của MLC, 2006, vì những lý do cấp bách của tình trạng khẩn cấp về sức khỏe cộng đồng chẳng hạn như sự cần thiết để kiểm chế đại dịch COVID-19 hiện tại. Tuy nhiên, các trường hợp ngoại lệ phải được kèm theo các biện pháp bảo vệ thích hợp để tránh mọi rủi ro lạm dụng, bao gồm các điều khoản về yêu cầu sự đồng ý của thuyền viên, để đảm bảo không mất quyền hồi hương hoặc quyền nghỉ phép hàng năm và xem xét tình huống trong khoảng thời gian ngắn lặp lại.

20. Lưu ý đến sự nguy hiểm gây ra bởi sự mệt mỏi của thuyền viên, đặc biệt là những người có nhiệm vụ liên quan đến an toàn hành hải và hoạt động an toàn, an toàn của tàu, chỉ nên cho phép kéo dài thời gian phục vụ trên tàu vượt quá 11 tháng mặc định khi thực sự cần thiết phải đối mặt với tình huống khẩn cấp do đại dịch tạo ra.

21. Hơn nữa, Văn phòng cân nhắc là, ngay cả khi không có ngoại lệ được cơ quan có thẩm quyền cho phép cụ thể, thời gian liên tục tối đa phục vụ trên tàu vẫn có thể bị vượt quá trong các tình huống bất khả kháng hoặc cần thiết, nói cách khác là trong các tình huống khi mà sự kiện (hoặc các sự kiện) không dự kiến được nằm ngoài sự kiểm soát của Nhà nước và/hoặc chủ tàu, khiến cho việc thực hiện các nghĩa vụ phát sinh từ các quy định của Tiêu chuẩn A2.4 và A2.5.1 của MLC, 2006 (ví dụ, sự kiện tàu bị cách ly kiểm dịch) rõ ràng là không thể trong các hoàn cảnh như vậy.

22. Vào tháng 3/2020, tổ chức Bản ghi nhớ về kiểm soát của quốc gia có cảng khu vực châu Á - Thái Bình Dương, Bản ghi nhớ Ấn Độ Dương về kiểm soát của quốc gia có cảng và Bản ghi nhớ Paris về kiểm soát của quốc gia cảng đã thông qua hướng dẫn tạm thời cho các chính quyền thành viên tương ứng của từng tổ chức về việc đối phó với tác động của sự bùng phát COVID-19<sup>14</sup>.

-----

<p><sup>13</sup> The CEACR has “consistently considered that, from the combined reading of <i>Standard A2.4, paragraphs 2 and 3</i>, on annual leave and <i>Standard A2.5.1, paragraph 2(b)</i>, on repatriation, that the maximum continuous period of shipboard service without leave is in principle 11 months. Indeed, as it has clearly been indicated by the Committee, <i>Standard A2.4, paragraph 3</i>, of the MLC, 2006, does not lay down an absolute prohibition as exceptions may be authorized by the competent authority. While the Convention is silent about the nature and scope of permissible exceptions, the Committee considers that this provision needs to be read restrictively in order not to defeat the purpose of <i>Regulation 2.4</i>. ... However, exceptions are indeed permitted on the basis of specific cases provided for by the competent authority taking into account the needs of seafarers and the particularities of sea voyage itself.” See ILO, <i>Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations</i>, ILC.108/III(A) (2019), paras 105–113 (General Report).</p> <p><sup>14</sup> In general, they call for a pragmatic approach to be adopted on a case-by-case basis, for periods of up to three months, with regard to medical and competence certification, the extension of seafarers’ periods of service onboard and the delay of periods for inspections.</p>	<p><sup>13</sup> CEACR đã “cân nhắc một cách nhất quán, từ việc kết hợp <i>Tiêu chuẩn A2.4, đoạn 2 và 3</i>, nghỉ phép hàng năm và <i>Tiêu chuẩn A2.5.1, đoạn 2(b)</i>, về hồi hương, là thời gian liên tục tối đa phục vụ trên tàu không nghỉ phép theo theo nguyên tắc là 11 tháng. Thật vậy, như đã được Ủy ban chỉ ra rõ ràng, <i>Tiêu chuẩn A2.4, đoạn 3</i> của MLC, 2006, không đưa ra sự cấm đoán tuyệt đối vì các trường hợp ngoại lệ có thể được cơ quan có thẩm quyền cho phép. Mặc dù Công ước không nói về bản chất và phạm vi của các ngoại lệ cho phép, Ủy ban cho rằng quy định này cần phải được áp dụng một cách hạn chế để không làm tổn hại mục đích của <i>Quy định 2.4</i>. ... Tuy nhiên, trường hợp ngoại lệ thực sự được cho phép trên cơ sở các trường hợp cụ thể được quy định bởi cơ quan có thẩm quyền lưu ý đến nhu cầu của người đi biển và đặc thù của chính chuyến đi biển”. Xem tài liệu của ILO: Báo cáo của Ủy ban các chuyên gia về việc áp dụng các công ước và khuyến nghị, ILC.108/III(A) (2019), đoạn từ 105 đến 113 (Báo cáo tổng quát).</p> <p><sup>14</sup> Nói chung, các tổ chức này kêu gọi một cách tiếp cận thực dụng được áp dụng cho từng trường hợp cụ thể, trong thời gian tối đa ba tháng, liên quan đến chứng nhận y tế và chuyên môn của thuyền viên, việc kéo dài thời gian phục vụ trên tàu của thuyền viên và việc trì hoãn chu kỳ kiểm tra.</p>
<p><b>5. Reduction of minimum manning</b></p> <p>23. Under Standard A2.7, paragraphs 1 and 3, of the MLC, 2006, every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or equivalent issued by the competent authority, and taking into account requirements concerning food and catering.</p> <p>24. Travel bans, border closures and quarantine measures are disrupting crew changes. In the context of the COVID-19 pandemic, some maritime administrations have envisaged the reduction of the minimum manning levels as a possible solution to the difficulties encountered by shipowners in respect of having the required number of seafarers on board. However, taking into account that the current situation has led to extensions of the periods of service on board for numerous seafarers, the Office is of the view that a reduction of the minimum manning levels could only contribute to increasing the fatigue of seafarers, thereby jeopardizing the safe, efficient and secure operation of ships. Administrations must therefore continue to comply with Standard A2.7, even during the COVID-19 pandemic.</p>	<p><b>5. Giảm bớt định biên tối thiểu</b></p> <p>23. Theo Tiêu chuẩn A2.7, đoạn 1 và 3 của MLC, 2006, mọi tàu phải được định biên thuyền viên đầy đủ, về số lượng và trình độ, để đảm bảo an toàn, an ninh cho tàu và những người làm việc trên tàu, trong mọi điều kiện hoạt động, phù hợp với tài liệu định biên an toàn tối thiểu hoặc tài liệu tương đương do cơ quan có thẩm quyền ban hành, lưu ý đến các yêu cầu liên quan đến thực phẩm và phục vụ ăn uống.</p> <p>24. Việc cấm đi lại, đóng cửa biên giới và các biện pháp kiểm dịch đang làm gián đoạn việc thay đổi thuyền viên. Trong bối cảnh đại dịch COVID-19, một số chính quyền hàng hải đã dự tính việc giảm mức độ định biên tối thiểu là giải pháp có thể cho những khó khăn mà chủ tàu gặp phải liên quan đến việc có số lượng thuyền viên theo yêu cầu trên tàu. Tuy nhiên, lưu ý đến tình huống hiện tại đã dẫn đến việc kéo dài thời gian phục vụ trên tàu của nhiều thuyền viên, Văn phòng cho rằng việc giảm mức độ định biên tối thiểu có thể góp phần làm tăng sự mệt mỏi của thuyền viên, từ đó gây nguy hiểm hoạt động an toàn, hiệu quả và an ninh của tàu. Do đó, chính quyền hàng hải phải tiếp tục tuân thủ Tiêu chuẩn A2.7, ngay cả trong đại dịch COVID-19.</p>

## 6. Expiry of medical certificates

25. The current crisis has also interfered with the possibility to renew the medical certificates of seafarers. These certificates are dealt with under Regulation I/9 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW Convention), and Regulation 1.2 of the MLC, 2006. Under both international treaties, the maximum validity of medical certificates is two years. If the period of validity of a medical certificate expires in the course of a voyage, then the medical certificate shall continue in force until the next port of call, where a medical practitioner recognized by the Party is available, provided that the period shall not exceed three months.

26. The Office recognizes that restrictions imposed to contain the pandemic may, under certain circumstances, constitute a situation of force majeure in which it becomes materially impossible to renew a medical certificate within the maximum period of three months foreseen by the MLC, 2006, and the STCW Convention.

27. In this regard, issuing administrations are encouraged to take a pragmatic and practical approach with regard to the extension of medical certificates, as strictly necessary, and to notify ships, seafarers and relevant administrations accordingly. Port State control authorities are also encouraged to take a pragmatic and practical approach in relation to medical certificates and their acceptance in the exercise of control procedures in accordance with Title 5 of the MLC, 2006<sup>15</sup>.

28. Medical certificates must be renewed as soon as the situation improves. Maritime administrations are requested to regularly review the evolution of the situation.

-----

<sup>15</sup> See in this regard the joint statement by the IMO, the WHO and the ILO on medical certificates of seafarers, ship sanitation certificates and medical care of seafarers in the context of the COVID-19 pandemic, to be published soon.

## 6. Hết hạn giấy chứng nhận sức khỏe

25. Cuộc khủng hoảng hiện nay cũng đã can thiệp vào khả năng cấp mới giấy chứng nhận sức khỏe của thuyền viên. Giấy chứng nhận này được xử lý theo Quy định I/9 của Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, chứng nhận và trực ca của thuyền viên năm 1978, đã được sửa đổi, bổ sung (Công ước STCW) và Quy định 1.2 của MLC, 2006. Theo cả hai Công ước quốc tế, hạn hiệu lực tối đa của giấy chứng nhận sức khỏe là hai năm. Nếu thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận sức khỏe hết hạn trong chuyến đi, thì giấy chứng nhận này sẽ tiếp tục có hiệu lực cho đến khi tàu ghé cảng tiếp theo, nơi có người hành nghề y được bên tham gia công ước công nhận, với điều kiện là thời gian không vượt quá ba tháng.

26. Văn phòng nhận thấy rằng các hạn chế được áp dụng để ngăn chặn đại dịch có thể, trong một số trường hợp nhất định, tạo thành một tình huống bất khả kháng trong đó không thể cấp mới giấy chứng nhận sức khỏe trong thời gian tối đa ba tháng như dự kiến của MLC, 2006, và Công ước STCW.

27. Về vấn đề này, các chính quyền hàng hải được khuyến khích áp dụng cách tiếp cận thực dụng và thực tế liên quan đến việc gia hạn giấy chứng nhận sức khỏe, khi cần thiết, và thông báo cho tàu, thuyền viên và chính quyền hàng hải có liên quan. Các cơ quan kiểm soát của quốc gia có cảng cũng được khuyến khích áp dụng cách tiếp cận thực dụng và thực tế liên quan đến giấy chứng nhận sức khỏe và sự chấp nhận của họ trong việc thực hiện các quy trình kiểm soát theo Đề mục 5 của MLC, 2006<sup>15</sup>.

28. Giấy chứng nhận sức khỏe phải được cấp mới ngay khi tình hình được cải thiện. Chính quyền hàng hải được yêu cầu thường xuyên xem xét diễn biến của tình hình.

-----

<sup>15</sup> Về vấn đề này, tuyên bố chung của IMO, WHO và ILO về giấy chứng nhận sức khỏe của thuyền viên, giấy chứng nhận vệ sinh tàu và chăm sóc y tế đối với thuyền viên trong bối cảnh đại dịch COVID-19 sẽ sớm được ban hành.

## 7. Certification in respect of training and qualifications

29. According to Regulation 1.3 of the MLC, 2006, seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties. Training and certification in accordance with the relevant provisions of the STCW Convention shall be considered as meeting this requirement.

30. The Office refers to the guidance provided by the IMO in this regard, which states that the actions taken worldwide as a result of the outbreak pose a serious challenge for maritime administrations in respect of allowing the continued training of seafarers, revalidating certificates and issuing endorsements attesting recognition of certificates in accordance with the STCW Convention<sup>16</sup>. In this context, issuing administrations are encouraged to take a pragmatic and practical approach with regard to the extension of such certificates and endorsements, as strictly necessary, and to notify ships, seafarers and relevant administrations accordingly. Port State control authorities are also encouraged to take a pragmatic and practical approach in relation to these certificates and endorsement extensions and their acceptance in the exercise of control procedures in accordance with article X (Control) and regulation I/4 (Control procedures) of the STCW Convention and Title 5 of the MLC, 2006.

31. The Office recognizes that restrictions imposed to contain the pandemic, including travel bans, quarantine and the cancellation of courses, may, under certain circumstances, constitute a situation of force majeure in which it becomes materially impossible to allow the continued training of seafarers, to revalidate certificates and to issue endorsements attesting recognition of certificates in compliance with Regulation 1.3 of the MLC, 2006, and the relevant provisions of the STCW Convention. Nonetheless, although the current situation would seem to call for some flexibility with regard to the extension of certificates, it would not in principle allow for a departure from the requirements applicable to the initial issuance of such certificates.

## 7. Chứng nhận liên quan đến huấn luyện và năng lực chuyên môn

29. Theo Quy định 1.3 của MLC, 2006, thuyền viên sẽ không làm việc trên tàu trừ khi họ được huấn luyện hoặc chứng nhận là có đủ năng lực hoặc đủ điều kiện để thực hiện nhiệm vụ. Việc huấn luyện và chứng nhận theo các quy định có liên quan của Công ước STCW sẽ được coi là đáp ứng yêu cầu này.

30. Văn phòng đề cập đến hướng dẫn do IMO ban hành về vấn đề này, trong đó nêu rõ là các hành động được thực hiện trên toàn thế giới do sự bùng phát dịch bệnh, đặt ra thách thức nghiêm trọng đối với chính quyền hàng hải trong việc cho phép tiếp tục huấn luyện thuyền viên, xác nhận và cấp chứng thực công nhận giấy chứng nhận theo Công ước STCW<sup>16</sup>. Trong bối cảnh này, các chính quyền hàng hải được khuyến khích áp dụng cách tiếp cận thực dụng và thực tế liên quan đến việc gia hạn các giấy chứng nhận và chứng thực như vậy, khi cần thiết, và thông báo cho tàu, thuyền viên và các chính quyền hàng hải có liên quan. Các cơ quan kiểm soát của quốc gia có cảng cũng được khuyến khích áp dụng cách tiếp cận thực dụng và thực tế liên quan đến việc gia hạn các giấy chứng nhận, chứng thực này và sự chấp nhận của họ trong việc thực hiện các quy trình kiểm soát theo điều X (Kiểm soát) và quy định I/4 (Quy trình kiểm soát) của Công ước STCW và Đề mục 5 của MLC, 2006.

31. Văn phòng nhận thấy rằng các hạn chế được áp dụng để ngăn chặn đại dịch, bao gồm việc cấm đi lại, kiểm dịch và hủy bỏ các khóa học, trong một số trường hợp, có thể tạo thành tình huống bất khả kháng, mà trong đó rõ ràng là không thể cho phép việc huấn luyện tiếp tục cho thuyền viên, để xác nhận các giấy chứng nhận và cấp chứng thực công nhận giấy chứng nhận tuân thủ Quy định 1.3 của MLC, 2006 và các quy định có liên quan của Công ước STCW. Tuy nhiên, mặc dù tình hình hiện tại dường như đòi hỏi một số linh hoạt đối với việc gia hạn giấy chứng nhận, nhưng về nguyên tắc, nó sẽ không cho phép rời khỏi các yêu cầu áp dụng cho việc cấp ban đầu các giấy chứng nhận như vậy.

<p>32. Competence certificates must be renewed as soon as the situation improves. Maritime administrations are requested to regularly review the evolution of the situation.</p> <p>33. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that: “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.”</p> <p>-----</p> <p><sup>16</sup> IMO, <i>Circular Letter No. 4204/Add.5/Rev.1</i>, 2 April 2020.</p>	<p>32. Giấy chứng nhận chuyên môn phải được cấp mới ngay khi tình hình được cải thiện. Chính quyền hàng hải được yêu cầu thường xuyên xem xét diễn biến của tình hình.</p> <p>33. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC chỉ ra rằng: “Một cách tiếp cận thực dụng tương tự là cần thiết để hỗ trợ những người đi biển có thể gặp phải vấn đề trong việc thực hiện các khóa huấn luyện hoặc bồi dưỡng để được chứng nhận. Các quốc gia tàu mang cờ và các quốc gia có cảng nên hợp tác với các quốc gia hàng hải khác để gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận thuyền viên trong ít nhất ba tháng, hoặc cho đến khi có thông báo mới khi tình hình đã dịu bớt.</p> <p>-----</p> <p><sup>16</sup> IMO, Thông báo số 4204/Add.5/ Rev.1, ngày 02/4/2020.</p>
<p><b>8. Maritime labour certificate and inspections</b></p> <p>34. The outbreak of COVID-19 has meant that the shipping industry and maritime authorities are facing challenges in respect of conducting the inspections required in accordance with Title 5 of the MLC, 2006.</p> <p>35. The Office recognizes that the current circumstances may at times lead to situations of force majeure in which it becomes materially impossible to conduct the intermediate and renewal inspections required under Title 5 of the MLC, 2006, within the time frame foreseen by the Convention.</p> <p>36. Some governments and port State control regimes have referred to the possibility to extend the validity of certificates for periods that shall not exceed three months from the date of expiry of the original certificate. Others have opted for the possibility to issue interim certificates when the renewal inspection required under Standard A5.1.3, paragraph 3, cannot take place. While these possibilities are not foreseen in the Convention, the Office is of the view that situations of force majeure created by the pandemic could justify such measures, when and as strictly necessary.</p> <p>37. The inspections required under Title 5 must be conducted as soon as the situation improves. Maritime administrations are requested to</p>	<p><b>8. Giấy chứng nhận lao động hàng hải và kiểm tra</b></p> <p>34. Sự bùng phát của COVID-19 có nghĩa là ngành vận tải biển và các cơ quan hàng hải đang phải đối mặt với những thách thức đối với việc tiến hành các cuộc kiểm tra theo yêu cầu của Đề mục 5 của MLC, 2006.</p> <p>35. Văn phòng nhận thấy rằng các hoàn cảnh hiện tại đôi khi có thể dẫn đến các tình huống bất khả kháng trong đó không thể tiến hành kiểm tra trung gian và cấp mới theo quy định tại Đề mục 5 của MLC, 2006, trong khung thời gian dự kiến của Công ước.</p> <p>36. Một số chính phủ và thể chế kiểm soát của quốc gia có cảng đã đề cập đến khả năng gia hạn hiệu lực của các giấy chứng nhận trong thời gian không quá ba tháng kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận gốc. Một số khác đã chọn khả năng cấp giấy chứng nhận tạm thời khi yêu cầu kiểm tra cấp mới theo Tiêu chuẩn A5.1.3, đoạn 3, không thể thực hiện. Mặc dù những khả năng này không được dự kiến trong Công ước, Văn phòng cho rằng các tình huống bất khả kháng do đại dịch tạo ra có thể biện minh cho các biện pháp đó, khi và nếu rất cần thiết.</p> <p>37. Việc kiểm tra theo yêu cầu của Tiêu đề 5 phải được tiến hành ngay khi tình hình được cải thiện. Chính quyền hàng hải được yêu cầu</p>

<p>regularly review the evolution of the situation.</p> <p>38. In their joint statement, the Officers of the STC affirmed that: “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.”</p>	<p>thường xuyên xem xét diễn biến của tình hình.</p> <p>38. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC đã khẳng định: “Điều quan trọng cũng cần nhấn mạnh sự cần thiết phải tiếp cận thực dụng và xem xét đặc biệt trong trường hợp tàu không thể tiến hành kiểm tra hoặc được 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 việc chứng nhận tàu có thể là cần thiết, để đối phó với những khó khăn trong việc đáp ứng các khoảng thời gian đưa tàu lên đà.”</p>
<p><b>9. Social protection: Seafarers’ entitlement to paid sick leave in case of infection or quarantine</b></p> <p>39. According to Standard A4.2.1, paragraph 1(a), of the MLC, 2006, shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates. According to paragraph 3 of the same Standard, where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable: to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with the Convention; and to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned. In this context, seafarers who have contracted COVID-19 should be entitled to paid sick leave or sickness benefits as long as they are incapacitated to work, in order to compensate them for the suspension of earnings that they suffer as a consequence. Quarantine periods on board and ashore for seafarers – whether they have symptoms, have been exposed or are quarantined as a safety precaution – are equally covered by the above-mentioned provisions of the MLC, 2006.</p>	<p><b>9. Bảo trợ xã hội: Thuyền viên được hưởng chế độ nghỉ ốm có lương trong trường hợp bị nhiễm bệnh hoặc cách ly</b></p> <p>39. Theo Tiêu chuẩn A4.2.1, đoạn 1(a) của MLC, 2006, các chủ tàu phải chịu trách nhiệm chi trả cho các thuyền viên làm việc trên tàu của mình về bệnh tật và thương tích của thuyền viên xảy ra từ ngày bắt đầu thực hiện nhiệm vụ cho đến ngày thuyền viên được coi là hồi hương hợp lệ, hoặc phát sinh từ công việc của họ giữa những ngày đó. Theo đoạn 3 của Tiêu chuẩn này, nếu bệnh tật hoặc thương tật dẫn đến mất khả năng làm việc, chủ tàu phải chịu trách nhiệm: trả lương đầy đủ khi mà thuyền viên bị bệnh hoặc bị thương vẫn ở trên tàu hoặc cho đến khi thuyền viên được hồi hương theo Công ước; và trả lương toàn bộ hoặc một phần theo quy định của luật hoặc quy định quốc gia hoặc theo quy định trong thỏa ước lao động tập thể kể từ khi thuyền viên được hồi hương hoặc hạ cánh cho đến khi họ phục hồi, hoặc sớm hơn, cho đến khi họ được hưởng lợi ích bằng tiền theo pháp luật của Thành viên liên quan. Trong bối cảnh này, thuyền viên bị nhiễm COVID-19 được hưởng chế độ nghỉ ốm có trả lương hoặc trợ cấp ốm đau khi mà họ không có khả năng làm việc, để bù đắp cho họ về việc đình chỉ thu nhập mà họ phải chịu do hậu quả nhiễm bệnh. Thời gian cách ly trên tàu và trên bờ đối với thuyền viên - cho dù họ có triệu chứng, đã bị phơi nhiễm hoặc bị cách ly như một biện pháp phòng ngừa an toàn - đều được bảo vệ như nhau trong các điều khoản nêu trên của MLC, 2006.</p>



<p>40. Importantly, before or during the process of repatriation, the expense of medical care and board and lodging for periods spent by seafarers in self-isolation or in quarantine – whether the seafarers have symptoms, have been exposed or are quarantined as a safety precaution – must be covered by the shipowner until the seafarers are considered to be duly repatriated, unless the expense is assumed by public authorities in accordance with the applicable national legislation<sup>17</sup>.</p> <p>-----</p> <p><sup>17</sup> According to Standard A4.2.1, paragraph 1(c), of the MLC, 2006, shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character. Also relevant in this context is Standard A4.2.1, paragraph 6, according to which national laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.</p>	<p>40. Điều quan trọng, trước hoặc trong quá trình hồi hương, chi phí chăm sóc y tế và ăn, ở trong thời gian dành cho những người đi biển tự cách ly hoặc phải cách ly kiểm dịch - cho dù người đi biển có triệu chứng, đã bị phơi nhiễm hoặc được cách ly như một biện pháp phòng ngừa an toàn - phải được chủ tàu chi trả cho đến khi thuyền viên được coi là hồi hương hợp lệ, trừ khi chi phí được các cơ quan có thẩm quyền đảm nhận theo luật pháp quốc gia hiện hành<sup>17</sup>.</p> <p>-----</p> <p><sup>17</sup> Theo Tiêu chuẩn A4.2.1, đoạn 1(c) của MLC, 2006, chủ tàu phải chịu trách nhiệm thanh toán chi phí chăm sóc y tế, bao gồm điều trị y tế và cung cấp các loại thuốc, các trang thiết bị chữa bệnh cần thiết và chi phí ăn, ở xa nhà, cho đến khi thuyền viên bị ốm hoặc bị thương đã hồi phục, hoặc cho đến khi bệnh tật hoặc sự mất năng lực đã được tuyên bố là mãn tính. Cũng liên quan trong bối cảnh này là Tiêu chuẩn A4.2.1, đoạn 6, theo đó luật hoặc quy định quốc gia có thể miễn cho chủ tàu khỏi trách nhiệm thanh toán chi phí chăm sóc y tế, ăn, ở và chi phí mai táng nếu như các cơ quan có thẩm quyền đảm nhận trách nhiệm như vậy.</p>
<p><b>10. Shore leave and welfare facilities during the pandemic</b></p> <p>41. Under Regulation 2.4, paragraph 2, of the MLC, 2006, seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.</p> <p>42. Maritime authorities must continue to respect this obligation, without prejudice to the proportionate and specifically adopted measures to minimize the risk of contagion. Access to port-based welfare services should also be ensured, as far as possible, during the COVID-19 pandemic.</p> <p>43. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that: “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.”</p>	<p><b>10. Việc nghỉ trên bờ và các cơ sở phúc lợi trong đại dịch</b></p> <p>41. Theo Quy định 2.4, đoạn 2 của MLC, 2006, thuyền viên phải được nghỉ trên bờ để đảm bảo cho sức khỏe của họ và phù hợp với các yêu cầu hoạt động của vị trí công việc của họ.</p> <p>42. Các cơ quan có thẩm quyền hàng hải phải tiếp tục tôn trọng nghĩa vụ này, mà không ảnh hưởng đến các biện pháp tương ứng và được thông qua cụ thể để giảm thiểu rủi ro lây nhiễm. Việc tiếp cận các dịch vụ phúc lợi tại cảng cũng cần được đảm bảo, đến mức thực tế có thể được, trong đại dịch COVID-19.</p> <p>43. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC chỉ ra: “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 thuyền viên gặp 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.”</p>

<p><b>11. Abandonment of seafarers</b></p> <p>44. The measures adopted to contain the pandemic are creating additional challenges with regard to resolving the cases of abandonment that occurred before the outbreak of COVID-19. Such measures might, in the near future, lead to new cases of abandonment. It is recalled that, even against the background of the COVID-19 crisis, flag States, port States and labour-supplying States remain bound by the requirements concerning repatriation set out in Regulation 2.5 of the MLC, 2006, and the relevant provisions of the Code of the Convention. Member States must deploy all necessary efforts to promptly resolve situations of abandonment and ensure that seafarers affected by this plight are repatriated as soon as possible and receive the payment of outstanding wages, in accordance with the relevant provisions of the MLC, 2006.</p> <p>45. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that: “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.”</p>	<p><b>11. Bỏ rơi thuyền viên</b></p> <p>44. Các biện pháp được áp dụng để ngăn chặn đại dịch đang tạo ra những thách thức bổ sung liên quan đến việc giải quyết các trường hợp bỏ rơi xảy ra trước khi bùng phát COVID-19. Các biện pháp như vậy có thể, trong tương lai gần, dẫn đến các trường hợp mới về bỏ rơi. Lưu ý rằng, ngay cả trong bối cảnh của cuộc khủng hoảng COVID-19, các quốc gia tàu mang cờ, các quốc gia có cảng và các quốc gia cung ứng lao động vẫn bị ràng buộc bởi các yêu cầu liên quan đến hồi hương được nêu trong Quy định 2.5 của MLC, 2006 và các điều khoản liên quan của Bộ luật thuộc Công ước. Các quốc gia thành viên phải triển khai tất cả các nỗ lực cần thiết để giải quyết kịp thời các tình huống bị bỏ rơi và đảm bảo rằng thuyền viên bị ảnh hưởng bởi hoàn cảnh này được hồi hương càng sớm càng tốt và nhận được khoản thanh toán tiền lương chưa trả, theo các quy định liên quan của MLC, 2006.</p> <p>45. Trong tuyên bố chung của mình, các thành viên của STC chỉ ra: “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.”</p>
---	--



International  
Labour  
Organization

## ▶ **Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)**

**Including a joint statement of the Officers of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended**

**International Labour Standards Department (NORMES) / Sectoral Policies Department (SECTOR)**

Geneva, 7 April 2020

## Contents

	<i>Page</i>
1. Seafarers' safety and health.....	5
2. Facilitation of transit and transfer of seafarers and repatriation.....	8
3. Expiry of seafarers' employment agreements.....	10
4. Maximum period of service on board and safeguards .....	10
5. Reduction of minimum manning .....	12
6. Expiry of medical certificates .....	13
7. Certification in respect of training and qualifications.....	14
8. Maritime labour certificate and inspections .....	15
9. Social protection: Seafarers' entitlement to paid sick leave in case of infection or quarantine .....	16
10. Shore leave and welfare facilities during the pandemic .....	17
11. Abandonment of seafarers .....	18

1. The coronavirus (COVID-19) pandemic has created a global crisis which has impacted all aspects of life and badly affected the world of work. <sup>1</sup> In the maritime sector, it has severely disrupted the functioning of shipping and affected the work of nearly 2 million seafarers worldwide.
2. Numerous governments and seafarers' and shipowners' organizations have turned to the International Labour Office (hereinafter the Office) for guidance on how best to address the complexities of the current crisis in light of the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006).
3. This information note aims to respond to such requests by referring to the MLC, 2006, the work of the ILO Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (CEACR),<sup>2</sup> a statement of the Officers of the Special Tripartite Committee of the MLC, 2006, (STC)<sup>3</sup> and, when relevant, the recommendations published by the International Maritime Organization (IMO) and the World Health Organization (WHO). It should be noted that both the International Chamber of Shipping and the International Transport Workers' Federation have been active since the beginning of this crisis to support seafarers and shipowners worldwide and provide advice to their members. <sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> See ILO, [COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses](#). For more general information on international labour standards see [ILO Standards and COVID-19 \(coronavirus\)](#), [FAQ](#).

<sup>2</sup> The competent body to supervise the application of the MLC, 2006.

<sup>3</sup> The Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (STC) is the tripartite body established under Article XIII of the MLC, 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 currently are Ms Julie Carlton from the United Kingdom (Chairperson), Mr Martin Marini from Singapore (Government Vice-Chairperson), Mr Mark Dickinson (acting Seafarer Vice-Chairperson) and Mr Max Johns from Germany (Shipowner Vice-Chairperson). On 26 March 2020, the Officers adopted a [statement on the coronavirus disease \(COVID-19\)](#).

<sup>4</sup> The International Chamber of Shipping published [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers](#). The International Transport Workers' Federation published [COVID-19 advice to ships](#) and seafarers.

4. In general, it is recalled that under the MLC, 2006, derogations, exemptions or other clauses allowing for flexible application of the Convention by governments must be decided in consultation with shipowners' and seafarers' organizations, with any determinations that are made reported to the Office by the government concerned. The CEACR has on numerous occasions underlined the importance of these consultations for the implementation of the MLC, 2006.<sup>5</sup> This is seen as a necessary and important approach to ensuring that all countries, irrespective of national circumstances, can engage with the international legal system and that international obligations are respected and implemented, to the extent possible, while efforts continue to be made to improve existing conditions. Governments are thus strongly encouraged to consult national seafarers' and shipowners' organizations in order to address a number of issues in the current context created by the COVID-19 pandemic in light of the MLC, 2006.
  
5. Finally, it is noted that the current circumstances might render compliance with some of the obligations set out in the MLC, 2006, materially impossible. As noted on a few occasions below, these circumstances could constitute cases of force majeure. Force majeure is "the occurrence of an irresistible force or of an unforeseen event, beyond the control of the State, making it materially impossible in the circumstances to perform the obligation" and which excuses non-compliance with an obligation.<sup>6</sup> These circumstances "do not annul or terminate the obligation; rather they provide a justification or excuse for non-performance while the circumstance in question subsists" and entail that compliance must resume as "soon as the factors causing and justifying the non-performance are no longer present".<sup>7</sup> There must be a causal link between material impossibility and the unforeseen circumstances. In short, the parties involved should make every attempt to comply with their obligations under the MLC, 2006, non-compliance

---

<sup>5</sup> See for example the [direct request](#) adopted in 2019 by the CEACR concerning Honduras.

<sup>6</sup> United Nations, *Yearbook of the International Law Commission, 2001*, Vol. II, Part Two, Article 23, p. 27.

<sup>7</sup> United Nations, *Yearbook of the International Law Commission, 2001*, op. cit., p. 71.

only being excused when compliance is materially and objectively impossible by reason of the occurrence of an irresistible event. While authorities are encouraged to be pragmatic in their approach under the current circumstances, they should also ensure that the COVID-19 pandemic is not used as an excuse to breach the MLC, 2006.

6. The explanations provided below are subject to the usual understanding that the Constitution of the ILO confers no special competence upon the Office to give an authoritative interpretation of an international labour Convention and that the opinions expressed are without prejudice to any position that the ILO's supervisory bodies might take with respect to its subject matter.

## 1. Seafarers' safety and health

7. Under Article IV, paragraphs 1 and 4, of the MLC, 2006, every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards and to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.
8. According to Regulation 4.1, paragraph 1, of the MLC, 2006, flag States must ensure, in particular in the context of the COVID-19 pandemic, and bearing in mind current global shortages in some medical equipment, that all seafarers on ships that fly their flag are covered by adequate measures for the protection of their health – including the provision of alcohol-based handrub and personal protective equipment – and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board. As the Office has received allegations<sup>8</sup> of cases where seafarers did not receive the same protection as passengers on board cruise ships,

---

<sup>8</sup> For example, on 7 February 2020, the ILO received a request for urgent help from the Seafarers' Union of Russia and the International Transport Workers' Federation concerning the situation of the crew on board the Diamond Princess cruise ship, quarantined with more than 3,500 persons on board. Seafarers were concerned about their possible exposure to COVID-19 and the availability on board of personal protective equipment (such as masks and disinfectants) and medical care.

the need to respect these provisions of the MLC, 2006, is to be emphasized.

9. Pursuant to Regulation 4.1, paragraph 3, of the MLC, 2006, port States must ensure that seafarers on board ships in their territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore. The exceptional measures adopted by some governments to contain the COVID-19 pandemic cannot be invoked as such as a valid reason not to comply with this international obligation.
10. Seafarers, shipowners and maritime authorities are encouraged to refer to the WHO [Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships](#). This document, among others, contains information on the measures to be adopted prior to boarding a ship and to manage suspected cases on board.
11. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that "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".





### Seafarers' individual claims

The following resources are available to obtain information or raise concerns concerning the impact of the COVID-19 pandemic on seafarers.

#### **ITF Seafarers' support team**

Email – [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

SMS – +44 7984 356573

WhatsApp/Viber – +44 7523 515097

#### **Facebook**

ITF Seafarers' Support page – <https://www.facebook.com/itfseafarerssupport>

ITF Seafarers' Support group –

<https://www.facebook.com/groups/191907568040511>

ITF Wellbeing page – <https://www.facebook.com/ITFWellbeing>

#### **Website**

ITF Seafarers – [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

COVID-19 Country Map (Information for seafarers) –

<https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers>

#### **Mobile phone apps**

ITF Seafarers' app – available on iOS and Android

ITF Wellbeing app – available on iOS and Android

ITF Global app – available on iOS and Android

#### **ISWAN – International Seafarers' Welfare and Assistance Network**

Phone – +44 (0)3000124279

Email – [iswan@iswan.org.uk](mailto:iswan@iswan.org.uk)

#### **Seafarers' help**

Website – <https://www.seafarerhelp.org/>

Phone – +44 207 323 2737 (Free International, confidential, multilingual helpline for seafarers and their families)

Email – [help@seafarerhelp.org](mailto:help@seafarerhelp.org)

## 2. Facilitation of transit and transfer of seafarers and repatriation

12. Two ILO Conventions deal with the importance of facilitating the transit and transfer of seafarers.<sup>9</sup> In particular, under Article 6, paragraph 7, of the Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003, as amended (No. 185), "Each Member for which this Convention is in force shall, in the shortest possible time, also permit the entry into its territory of seafarers holding a valid seafarers' identity document supplemented by a passport, when entry is requested for the purpose of: (a) joining their ship or transferring to another ship; (b) passing in transit to join their ship in another country or for repatriation; or any other purpose approved by the authorities of the Member concerned".
13. Under Regulation 2.5 of the MLC, 2006, seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code of the Convention. Pursuant to Standard A2.5.1, paragraph 7, each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.
14. It is critical that the right of seafarers to return home is guaranteed during the pandemic in accordance with the provisions of the MLC, 2006, without prejudice to the need for competent authorities to take proportionate and specifically adapted measures to minimize the risk of contagion.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> The Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003, as amended (No. 185), ratified by 35 countries, and the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108), ratified by 64 countries.

<sup>10</sup> Along the same lines, see the [Communication](#) from the European Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services, 23 March 2020.



15. Following travel bans, border closures and quarantine measures, numerous seafarers cannot travel to and from ships. The maritime industry called upon the ILO and the international community to make sure that, in these unprecedented circumstances, 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 shipping and of the seafarers who operate them. While welcoming the coordinated efforts undertaken by social partners and the international community to respond to the crisis created by the COVID-19 pandemic in the maritime sector, this request was recently echoed by the ILO Director-General, Mr Guy Ryder, who called upon governments “to ensure that, in these challenging times, seafarers are adequately protected from the COVID-19 pandemic, have access to medical care, and can travel to and from their ships, as necessary, in order to continue to play their crucial role”.<sup>11</sup> The IMO Secretary-General, Mr Kitack Lim, stated in this regard that “In these difficult times, the ability for shipping services and seafarers to deliver vital goods, including medical supplies and foodstuffs, will be central to responding to, and eventually overcoming, this pandemic”. The IMO recently published a Circular Letter regarding a preliminary list of recommendations for governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic.<sup>12</sup>
  
16. In their joint statement, the Officers of the STC addressed the issue of crew change during the COVID-19 pandemic and indicated that: “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 the world.” “Clear directions should be given to port authorities and local health authorities to enable ships to continue

---

<sup>11</sup> ILO, [Treat seafarers with “dignity and respect” during COVID-19 crisis](#).

<sup>12</sup> IMO, [Circular Letter No.4204/Add.6](#), 27 March 2020.

trading, and to enable the swift disembarkation and repatriation of crew members.” “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”.

### 3. Expiry of seafarers’ employment agreements

17. As a result of the measures taken by governments in the current crisis, numerous seafarers have been requested to stay on board beyond the period originally foreseen in their seafarers’ employment agreements. The extension of seafarers’ employment agreements must be conducted in accordance with applicable national laws and regulations. It is to be underlined that, in all cases, the seafarer’s consent remains a fundamental requirement for any such extension. Regulation 2.1, paragraph 2, of the MLC, 2006, states in this regard that seafarers’ employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and *freely accepts them before signing*.
18. In their joint statement, the Officers of the STC affirmed that: “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”.

### 4. Maximum period of service on board and safeguards

19. Some seafarers, due to prohibitions on crew changes or on travel to and from ships, have to remain on board for periods that go beyond the default 11-month maximum period of service that is derived from the

provisions of the MLC, 2006.<sup>13</sup> In response to a specific question formulated by one government in this regard, the Office considered that competent authorities may authorize – within specific limits – exceptions to the prohibition on forgoing annual leave under Standard A2.4, paragraph 3, of the MLC, 2006, for imperative reasons of public health emergency such as the need to contain the current COVID-19 pandemic. Nonetheless, exceptions should be accompanied by appropriate safeguards to avoid any risk of abuse, including provisions to require the seafarer’s consent, to ensure no loss of repatriation or annual leave entitlements and to review the situation at regular short intervals.

20. Taking into account the danger posed by the fatigue of seafarers, especially of those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship, the extension of the period of service on board beyond the default 11 months should be authorized only when strictly necessary to face the emergency situation created by the pandemic.
21. Furthermore, the Office considered that, even in the absence of an exception specifically authorized by the competent authority, the maximum continuous period of shipboard service may be exceeded in situations of force majeure or necessity, in other words in situations where an unforeseen event (or events) beyond the control of the State and/or shipowner make it materially impossible in the circumstances to perform the obligations arising out of the provisions of Standards A2.4 and A2.5.1 of the MLC, 2006 (for instance, in the event that a ship is placed under quarantine).

---

<sup>13</sup> The CEACR has “consistently considered that, from the combined reading of *Standard A2.4, paragraphs 2 and 3*, on annual leave and *Standard A2.5.1, paragraph 2(b)*, on repatriation, that the maximum continuous period of shipboard service without leave is in principle 11 months. Indeed, as it has clearly been indicated by the Committee, *Standard A2.4, paragraph 3*, of the MLC, 2006, does not lay down an absolute prohibition as exceptions may be authorized by the competent authority. While the Convention is silent about the nature and scope of permissible exceptions, the Committee considers that this provision needs to be read restrictively in order not to defeat the purpose of *Regulation 2.4*. ... However, exceptions are indeed permitted on the basis of specific cases provided for by the competent authority taking into account the needs of seafarers and the particularities of sea voyage itself.” See ILO, *Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations*, ILC.108/III(A) (2019), paras 105–113 (General Report).

22. In March 2020, the [Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region](#), the [Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control](#) and the [Paris Memorandum of Understanding on Port State Control](#) each adopted temporary guidance for their respective member authorities on dealing with the impact of the outbreak of COVID-19.<sup>14</sup>

## 5. Reduction of minimum manning

23. Under Standard A2.7, paragraphs 1 and 3, of the MLC, 2006, every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or equivalent issued by the competent authority, and taking into account requirements concerning food and catering.
24. Travel bans, border closures and quarantine measures are disrupting crew changes. In the context of the COVID-19 pandemic, some maritime administrations have envisaged the reduction of the minimum manning levels as a possible solution to the difficulties encountered by shipowners in respect of having the required number of seafarers on board. However, taking into account that the current situation has led to extensions of the periods of service on board for numerous seafarers, the Office is of the view that a reduction of the minimum manning levels could only contribute to increasing the fatigue of seafarers, thereby jeopardizing the safe, efficient and secure operation of ships. Administrations must therefore continue to comply with Standard A2.7, even during the COVID-19 pandemic.

---

<sup>14</sup> In general, they call for a pragmatic approach to be adopted on a case-by-case basis, for periods of up to three months, with regard to medical and competence certification, the extension of seafarers' periods of service onboard and the delay of periods for inspections.

## 6. Expiry of medical certificates

25. The current crisis has also interfered with the possibility to renew the medical certificates of seafarers. These certificates are dealt with under Regulation I/9 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW Convention), and Regulation 1.2 of the MLC, 2006. Under both international treaties, the maximum validity of medical certificates is two years. If the period of validity of a medical certificate expires in the course of a voyage, then the medical certificate shall continue in force until the next port of call, where a medical practitioner recognized by the Party is available, provided that the period shall not exceed three months.
26. The Office recognizes that restrictions imposed to contain the pandemic may, under certain circumstances, constitute a situation of force majeure in which it becomes materially impossible to renew a medical certificate within the maximum period of three months foreseen by the MLC, 2006, and the STCW Convention.
27. In this regard, issuing administrations are encouraged to take a pragmatic and practical approach with regard to the extension of medical certificates, as strictly necessary, and to notify ships, seafarers and relevant administrations accordingly. Port State control authorities are also encouraged to take a pragmatic and practical approach in relation to medical certificates and their acceptance in the exercise of control procedures in accordance with Title 5 of the MLC, 2006.<sup>15</sup>
28. Medical certificates must be renewed as soon as the situation improves. Maritime administrations are requested to regularly review the evolution of the situation.

---

<sup>15</sup> See in this regard the joint statement by the IMO, the WHO and the ILO on medical certificates of seafarers, ship sanitation certificates and medical care of seafarers in the context of the COVID-19 pandemic, to be published soon.

## 7. Certification in respect of training and qualifications

29. According to Regulation 1.3 of the MLC, 2006, seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties. Training and certification in accordance with the relevant provisions of the STCW Convention shall be considered as meeting this requirement.
30. The Office refers to the guidance provided by the IMO in this regard, which states that the actions taken worldwide as a result of the outbreak pose a serious challenge for maritime administrations in respect of allowing the continued training of seafarers, revalidating certificates and issuing endorsements attesting recognition of certificates in accordance with the STCW Convention.<sup>16</sup> In this context, issuing administrations are encouraged to take a pragmatic and practical approach with regard to the extension of such certificates and endorsements, as strictly necessary, and to notify ships, seafarers and relevant administrations accordingly. Port State control authorities are also encouraged to take a pragmatic and practical approach in relation to these certificates and endorsement extensions and their acceptance in the exercise of control procedures in accordance with article X (Control) and regulation I/4 (Control procedures) of the STCW Convention and Title 5 of the MLC, 2006.
31. The Office recognizes that restrictions imposed to contain the pandemic, including travel bans, quarantine and the cancellation of courses, may, under certain circumstances, constitute a situation of force majeure in which it becomes materially impossible to allow the continued training of seafarers, to revalidate certificates and to issue endorsements attesting recognition of certificates in compliance with Regulation 1.3 of the MLC, 2006, and the relevant provisions of the STCW Convention. Nonetheless, although the current situation would seem to call for some flexibility with

---

<sup>16</sup> IMO, [Circular Letter No. 4204/Add.5/Rev.1](#), 2 April 2020.



regard to the extension of certificates, it would not in principle allow for a departure from the requirements applicable to the initial issuance of such certificates.

32. Competence certificates must be renewed as soon as the situation improves. Maritime administrations are requested to regularly review the evolution of the situation.
33. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that: “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.”

## 8. Maritime labour certificate and inspections

34. The outbreak of COVID-19 has meant that the shipping industry and maritime authorities are facing challenges in respect of conducting the inspections required in accordance with Title 5 of the MLC, 2006.
35. The Office recognizes that the current circumstances may at times lead to situations of force majeure in which it becomes materially impossible to conduct the intermediate and renewal inspections required under Title 5 of the MLC, 2006, within the time frame foreseen by the Convention.
36. Some governments and port State control regimes have referred to the possibility to extend the validity of certificates for periods that shall not exceed three months from the date of expiry of the original certificate. Others have opted for the possibility to issue interim certificates when the renewal inspection required under Standard A5.1.3, paragraph 3, cannot take place. While these possibilities are not foreseen in the Convention, the Office is of the view that situations of force majeure

created by the pandemic could justify such measures, when and as strictly necessary.

37. The inspections required under Title 5 must be conducted as soon as the situation improves. Maritime administrations are requested to regularly review the evolution of the situation.
38. In their joint statement, the Officers of the STC affirmed that: “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.”

## **9. Social protection: Seafarers’ entitlement to paid sick leave in case of infection or quarantine**

39. According to Standard A4.2.1, paragraph 1 (a), of the MLC, 2006, shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates. According to paragraph 3 of the same Standard, where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable: to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with the Convention; and to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned. In this context, seafarers who have contracted COVID-19 should be entitled to paid sick leave or sickness benefits as long as they are incapacitated to work, in order to compensate them for the suspension of earnings that they suffer as a consequence.

Quarantine periods on board and ashore for seafarers – whether they have symptoms, have been exposed or are quarantined as a safety precaution – are equally covered by the above-mentioned provisions of the MLC, 2006.

40. Importantly, before or during the process of repatriation, the expense of medical care and board and lodging for periods spent by seafarers in self-isolation or in quarantine – whether the seafarers have symptoms, have been exposed or are quarantined as a safety precaution – must be covered by the shipowner until the seafarers are considered to be duly repatriated, unless the expense is assumed by public authorities in accordance with the applicable national legislation.<sup>17</sup>

## 10. Shore leave and welfare facilities during the pandemic

41. Under Regulation 2.4, paragraph 2, of the MLC, 2006, seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.
42. Maritime authorities must continue to respect this obligation, without prejudice to the proportionate and specifically adopted measures to minimize the risk of contagion. Access to port-based welfare services should also be ensured, as far as possible, during the COVID-19 pandemic.

---

<sup>17</sup> According to Standard A4.2.1, paragraph 1(c), of the MLC, 2006, shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character. Also relevant in this context is Standard A4.2.1, paragraph 6, according to which national laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

43. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that: “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.”

## 11. Abandonment of seafarers

44. The measures adopted to contain the pandemic are creating additional challenges with regard to resolving the cases of abandonment that occurred before the outbreak of COVID-19. Such measures might, in the near future, lead to new cases of abandonment. It is recalled that, even against the background of the COVID-19 crisis, flag States, port States and labour-supplying States remain bound by the requirements concerning repatriation set out in Regulation 2.5 of the MLC, 2006, and the relevant provisions of the Code of the Convention. Member States must deploy all necessary efforts to promptly resolve situations of abandonment and ensure that seafarers affected by this plight are repatriated as soon as possible and receive the payment of outstanding wages, in accordance with the relevant provisions of the MLC, 2006.
45. In their joint statement, the Officers of the STC indicated that: “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.”