

HOA TIÊU HÀNG HẢI TRONG ĐẠI DỊCH COVID-19: RỦI RO VÀ GIẢI PHÁP

● HOÀNG THỊ THÚY - BẠCH VĂN LƯỢNG - NGUYỄN NGỌC XUYỀN

TÓM TẮT:

Đại dịch Covid-19 đã và đang ảnh hưởng tiêu cực đến tất cả các lĩnh vực trên phạm vi toàn cầu. Sự lây lan nhanh chóng của biến chủng Delta một lần nữa đặt thế giới vào tình huống nguy cấp. Ngành Vận tải biển là một trong những lĩnh vực chịu tác động nặng nề của đại dịch, không những về việc duy trì hoạt động, mà còn phải đảm bảo an toàn cho lực lượng lao động. Là một thành phần không thể thiếu trong chuỗi hoạt động của vận tải biển, hoa tiêu hàng hải cũng đang cố gắng trong việc phòng chống dịch, nhưng vẫn đảm bảo an toàn hành hải cho các tàu. Bài viết đề cập đến những rủi ro mà hoa tiêu hàng hải đang đối mặt và những giải pháp cần thực hiện để phòng tránh những rủi ro này.

Từ khóa: Covid-19, hoa tiêu hàng hải, tàu biển, vận tải biển, tác động Covid-19.

1. Đặt vấn đề

Hoa tiêu hàng hải (HTHH) đóng vai trò quan trọng trong việc hướng dẫn, đảm bảo cho tàu biển được ra, vào khu vực bến cảng an toàn. Trong đại dịch Covid-19, những rủi ro đối với HTHH càng gia tăng. Hiện nay, hầu như chưa có nghiên cứu nào đề cập đến nội dung HTHH. Những tài liệu hiện nay tìm được chủ yếu là các văn bản, quy định và những tài liệu đào tạo về quy trình làm việc của HTHH. Do đó, trong bài viết này, trước tiên tác giả trình bày những vấn đề chung về HTHH. Tiếp theo đó là những rủi ro mà HTHH đang phải đối mặt trong đại dịch Covid-19. Cuối cùng là một số giải pháp đã và đang được áp dụng tại Việt Nam và trên thế giới, nhằm đảm bảo cho hoạt động của HTHH.

2. Tổng quan về hoa tiêu hàng hải

HTHH được hiểu là người giữ vai trò cố vấn trực tiếp cho thuyền trưởng điều khiển tàu phù hợp với

điều kiện hàng hải ở khu vực dẫn tàu. Khi tàu cần vào hoặc rời bến cảng, HTHH được cử lên tàu thông qua một thuyền hoa tiêu nhỏ để điều hướng tàu một cách an toàn qua các tuyến đường thủy địa phương. Hoạt động này được gọi là sắp xếp chuyển giao hoa tiêu.

Theo Hiệp hội Hoa tiêu Canaveral, HTHH chịu trách nhiệm về sự an toàn của con tàu mà họ đang điều hướng và cùng với việc bảo vệ vùng nước, bến cảng, môi trường, tính mạng và tài sản, bao gồm cả những ảnh hưởng mà tàu đến cảng có thể gây ra đối với các tàu khác đang neo đậu tại các bến cảng và bất kỳ tác động nào đến các cơ sở hạ tầng của cảng.

HTHH là những chuyên gia hàng hải có kiến thức về đường thủy cụ thể, được cấp phép hoặc ủy quyền bởi cơ quan hoa tiêu được công nhận. Và do tính chất công việc, nhiều HTHH trước đây đã từng làm sĩ quan hoặc thuyền trưởng tàu.

Có một câu hỏi đặt ra, đó là: Liệu một con tàu có thể không sử dụng HTHH hay không? Trên thực tế, điều này thường là không thể, vì:

Thứ nhất, tùy thuộc vào quy định của các quốc gia, nhưng hầu như nước nào cũng có quy định về vùng HTHH bắt buộc đối với tàu biển.

Thứ hai, không một thuyền trưởng nào có thể nắm rõ về điều kiện thời tiết, khí hậu, thủy văn của các khu vực cảng biển mà tàu ghé. Các quy luật về thủy triều cũng như tình hình cụ thể trong cảng có thể khiến tàu bị mắc cạn hoặc đâm va với các tàu khác. Do đó, sự hợp tác giữa HTHH và thuyền trưởng là cần thiết để tránh mọi nguy cơ.

3. Rủi ro đối với hoa tiêu hàng hải

Như đã đề cập ở trên, bản thân HTHH là một công việc có nhiều rủi ro, nhưng trên thực tế, những rủi ro này chưa được quan tâm đúng mức. Trong phần này, tác giả trình bày những rủi ro chung đối với HTHH. Bên cạnh đó, tác giả sẽ phân tích rõ hơn rủi ro của HTHH trong tình hình dịch Covid-19 đang bùng phát trở lại.

Một là vấn đề về sức khỏe. Công việc của HTHH không có lịch trình cụ thể, vì công việc hoa tiêu phụ thuộc phần lớn vào nhu cầu vận chuyển và điều kiện thủy triều, lịch trình làm việc rất không thường xuyên với các nhiệm vụ được thực hiện vào bất kỳ thời điểm nào trong ngày. Ngoài ra, những áp lực do thời gian làm việc kéo dài, khối lượng công việc, điều kiện môi trường và các hoạt động trên tàu liên quan đến công việc hoa tiêu hàng hải có xu hướng làm tăng thêm căng thẳng cho các HTHH. Điều này có thể dẫn đến trạng thái tâm sinh lý của HTHH dưới mức tối ưu và xuất hiện những biểu hiện như tăng mệt mỏi, tâm trạng xấu đi.

Hai là, HTHH bắt buộc phải lên tàu. Đối với một HTHH, quá trình lên và xuống tàu là phần nguy hiểm nhất của bất kỳ hành động hoa tiêu nào, việc lên hoặc xuống thang là rủi ro. Và rủi ro này gia tăng khi thời tiết xấu hoặc tàu có tải trọng rất lớn. Một chiến dịch an toàn trong năm 2020 của cộng đồng hoa tiêu quốc tế IMPA, tiết lộ rằng có khoảng 12,11% số thang được bố trí không tuân thủ quy định của Tổ chức Hàng hải thế giới (IMO).

Khi đại dịch Covid-19 bùng phát vào năm 2020, nền kinh tế toàn cầu nói chung và lĩnh vực vận tải biển nói riêng cũng bị tác động nặng nề. Việc các quốc gia thực hiện chính sách “đóng

cửa” nhằm ngăn ngừa virus corona xâm nhập vào nước của họ khiến cho lượng tàu ghé vào các cảng giảm mạnh. Theo báo cáo của Hội nghị Liên Hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD), trong 24 tuần đầu tiên của năm 2020, số lượng tàu ghé cảng trên toàn cầu giảm 8,7%, giảm từ 1,1 triệu số tàu ghé được ghi nhận trong 24 tuần đầu tiên của năm 2019. Phần lớn sự sụt giảm xảy ra vào tuần 12 của năm 2020, khi Covid-19 được công bố là đại dịch bởi Tổ chức Y tế thế giới (WHO). Trong quý đầu tiên, sự thay đổi về số lượt tàu ghé cảng không đáng kể. Bức tranh đã thay đổi đáng kể khi các quốc gia bắt đầu áp đặt các hạn chế và đóng cửa về kinh tế - xã hội. Trong quý 2, số lượng tàu đã giảm 17% (ít hơn 95.206 tàu) so với cùng kỳ năm 2019.

Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả hoạt động HTHH, vì số lượng tàu ghé cảng giảm, đồng nghĩa với việc nhu cầu sử dụng các dịch vụ của HTHH cũng giảm. (Hình 1)

Ngành Hàng hải Việt Nam cũng không nằm ngoài sự tác động này. Cũng theo báo cáo của UNCTAD, trong năm 2020, tổng số lượng tàu ghé vào cảng Việt Nam là 18.391, giảm 49,5% so với năm 2019 (tương ứng với 18.054 lượt tàu).

Theo Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ Giao thông và Vận tải, khung giá dịch vụ HTHH được phân thành nhiều loại khác nhau, tùy thuộc vào tuyến hoạt động của tàu biển và trọng tải cũng như cự ly dẫn tàu. Ở đây, nhóm tác giả đưa ra một số giả định:

(i) Số lượng tàu ghé các cảng hàng năm được nêu trong báo cáo nêu trên là các tàu hoạt động tuyến nội địa. Cũng theo UNCTAD, dung tích trung bình của các tàu ghé cảng Việt Nam năm 2020 là 16.002 GT, vì vậy nhóm tác giả cũng lấy dung tích này để tiện cho việc so sánh.

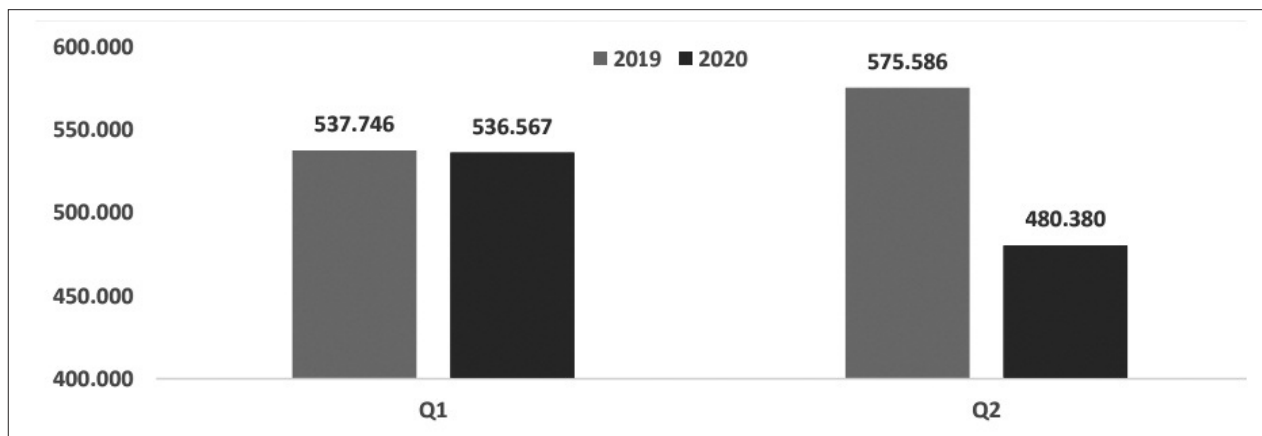
(ii) Cự ly hoa tiêu dẫn tàu nằm trong khoảng 10 - 30 hải lý (HL) và tác giả lấy trị số trung bình là 20HL.

(iii) Áp dụng mức giá tối thiểu theo quy định là 0,00099 USD/GT/HL.

Ngoài ra, cũng cần lưu ý là mỗi tàu khi ghé cảng sẽ cần 2 lượt hoa tiêu dẫn tàu là lượt vào cảng và lượt rời cảng.

Như vậy, doanh thu về dịch vụ HTHH sẽ được tính như sau:

Hình 1: Tổng số lượt tàu ghé cảng trên toàn thế giới (2019 - 2020) (Quý 1-2)



Nguồn: UNCTAD, 2020

Giá dịch vụ HTHH = Số tàu x Dung tích trung bình x Cự ly dẫn tàu x Đơn giá x 2

Kết quả về doanh thu dịch vụ HTHH trong các năm 2019 và năm 2020 như sau:

Năm 2019: $36445 \times 16002 \times 20 \times 0,00099 \times 2 = 23.094.438,44$ (USD)

Năm 2020: $18391 \times 16002 \times 20 \times 0,00099 \times 2 = 11.653.994,17$ (USD)

Chênh lệch doanh thu: 11.440.444,28 (USD)

Với kết quả tính như trên, tất nhiên đây chưa phải là con số chính xác vì chưa tính đến sự khác biệt về dung tích tàu trung bình trong năm 2019, cùng với những dịch vụ HTHH khác, nhưng cũng đã cho một cái nhìn tổng quan về sự sụt giảm về doanh thu của dịch vụ HTHH tại Việt Nam trong năm 2020 dưới tác động của đại dịch Covid-19. Ngoài ra, trên cơ sở đề xuất của Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, nhằm chia sẻ khó khăn và kịp thời hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải biển trong thời gian dịch Covid-19, bên cạnh các giải pháp đã được Chính phủ, các Bộ, ngành và Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện, đại diện lãnh đạo của các Hiệp hội và doanh nghiệp hoa tiêu đã thảo luận, thống nhất áp dụng một số giải pháp nhằm tiết giảm chi phí và điều chỉnh giảm giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải cho tàu thuyền Việt Nam hoạt động nội địa đang chịu ảnh hưởng nặng nề của dịch Covid-19.

Tuy nhiên, rủi ro lớn hơn đối với HTHH trong đại dịch, đó là nguy cơ lây nhiễm bệnh. Trong suốt đại dịch Covid-19, vận chuyển đường biển

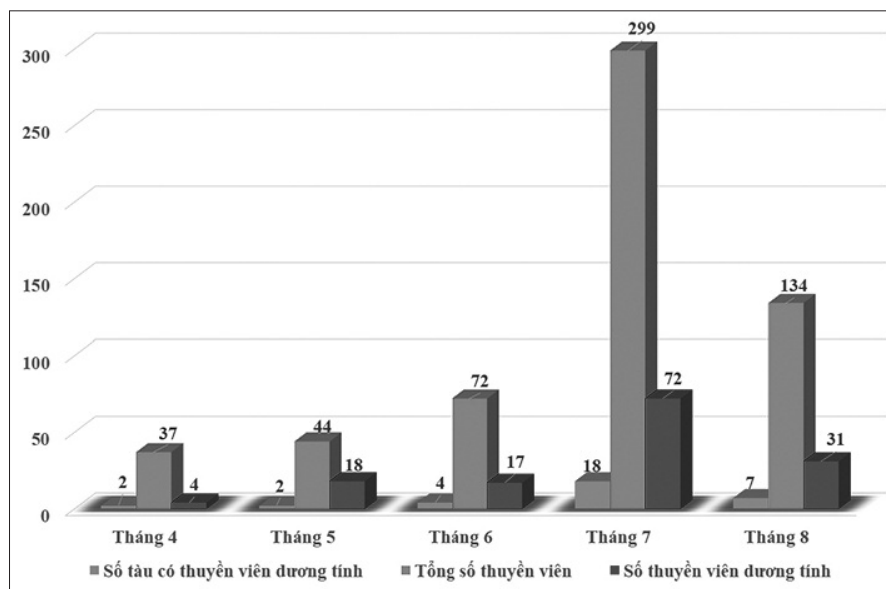
đóng vai trò thiết yếu trong việc đảm bảo các nguồn cung ứng trên khắp thế giới và chuyên chở các nguồn dự trữ thực phẩm, nhiên liệu và vật tư y tế quan trọng, vì thế HTHH vẫn cần phải tiếp tục thực hiện nhiệm vụ hướng dẫn tàu ra vào cảng an toàn. Nhằm đảm bảo cho hoạt động của ngành Vận tải biển vẫn tiếp tục hoạt động trong điều kiện dịch bệnh phức tạp, các bên liên quan đã thực hiện nhiều giải pháp khác nhau để ngăn ngừa nguy cơ lây lan dịch bệnh.

Thống kê của Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải khu vực 1, số lượng tàu do HTHH của công ty điều hướng có thuyền viên dương tính với Covid-19 từ tháng 4 đến nửa đầu tháng 8/2021 (Hình 2). Trong đó, có trường hợp 100% thuyền viên trên tàu dương tính (Tàu Ashico Victoria, quốc tịch Panama với 17/17 thuyền viên nhiễm bệnh). Kết quả này cho thấy nguy cơ nhiễm bệnh của HTHH rất lớn.

Ba là, đe dọa đến an toàn của HTHH trong quá trình lên xuống tàu. Hiện nay, để đảm bảo an toàn phòng chống dịch, hoa tiêu phải trang bị bảo hộ gồm quần áo, găng tay, khẩu trang,... lại càng gây trở ngại và khó khăn cho HTHH khi trèo thang để lên xuống tàu.

Bốn là, liên quan đến vấn đề an toàn trong quá trình dẫn tàu. Việc đeo găng tay, khẩu trang cùng kính chống giọt bắn đã ảnh hưởng đến tầm nhìn của hoa tiêu và thuyền trưởng, cũng như có thể làm cho các thao tác trên các thiết bị, phương tiện thiếu chính xác.

Hình 2: Số tàu có thuyền viên dương tính



Nguồn: Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải khu vực I

Năm là, những ảnh hưởng về tâm lý. Một vấn đề chưa được thực sự quan tâm nhưng cũng có thể trở thành rủi ro tiềm ẩn cho HTHH. Việc lên tàu nhưng không được tiếp xúc với các thuyền viên, hoặc gặp được một số ít thuyền viên đang có những vấn đề về tâm lý vì phải ở trên tàu một thời gian dài, không được phép lên bờ hoặc về nhà có thể làm “lây lan” những suy nghĩ tiêu cực cho HTHH.

Cuối cùng, đó là vấn đề về nguồn nhân lực. Hiện nay, để đảm bảo an toàn, hoa tiêu tập sự sẽ không được lên tàu, nghĩa là thời gian học việc và trở thành hoa tiêu chính thức bị kéo dài. Do đó, đội ngũ HTHH thiếu nguồn nhân lực bổ sung và các hoa tiêu tập sự có thể chán nản, chuyển nghề, khiến cho tình trạng nhân lực HTHH càng trầm trọng hơn.

4. Một số giải pháp ngăn ngừa và giảm thiểu rủi ro cho hoa tiêu hàng hải trong đại dịch Covid-19

Ngay khi đại dịch Covid-19 bùng phát, nhận thức được tầm quan trọng trong việc giữ vững hoạt động của ngành Vận tải biển nói chung và của HTHH nói riêng, các quốc gia đã triển khai những phương án khác nhau nhằm phòng tránh dịch bệnh lây lan từ đường biển. Dưới đây là một số giải pháp được thông báo từ các quốc gia.

Vương quốc Anh: Các cảng tại Vương quốc Anh đề xuất quy trình chuyển giao HTHH như sau:

- Trước khi hoa tiêu lên tàu, thuyền trưởng và thuyền viên phải đảm bảo rằng họ không bị bất kỳ triệu chứng nào của Covid-19.
- Tất cả thuyền viên của tàu phải rửa tay kỹ lưỡng trước khi lên hoa tiêu lên tàu.
- Thuyền trưởng/thuyền viên phải đảm bảo rằng tàu đã được khử khuẩn sạch sẽ sau mỗi lần chạy.
- Tàu phải được thông gió càng nhiều càng tốt với

không khí trong lành.

- Hoa tiêu không có triệu chứng covid, đã rửa tay kỹ trước khi lên tàu.

Hoa tiêu phải tuân thủ các biện pháp phòng ngừa cao nhất với sức khỏe của mình để giảm thiểu sự phơi nhiễm khi ở trên tàu. Giảm thiểu tiếp xúc vật lý với các thành viên của tàu nếu không cần thiết hoặc sử dụng găng tay nếu có thể, duy trì khoảng cách càng nhiều càng tốt.

- Nên tránh tiếp xúc thức ăn hoặc đồ uống khi ở trên tàu trừ khi cần thiết.

Croatia: Văn phòng Tổng công ty Cảng đã thông tin đến HTHH những quy định trong phòng chống Covid-19. Cụ thể:

- Trước khi lên tàu, để đánh giá việc sử dụng các thiết bị bảo vệ cần thiết, hoa tiêu cần xác nhận các cảng ghé thăm cuối cùng của tàu thông qua dữ liệu có sẵn trong hệ thống thông tin hàng hải tích hợp CIMIS của Croatia.
- Trước khi lên tàu, hoa tiêu cần xác nhận tình trạng y tế hiện tại trên tàu với thuyền trưởng hoặc sĩ quan trực tàu.
- Hoa tiêu nên sử dụng các thiết bị bảo hộ cá nhân nếu cần thiết hoặc theo khuyến nghị của Viện Y tế Công cộng Croatia. Thiết bị bảo hộ cá nhân, bao gồm: Găng tay bảo hộ dùng một lần (không cần tiệt trùng); Mặt nạ bảo vệ mũi và miệng dùng một

lần (khuyến nghị FFP2); Kính an toàn; Dung dịch rửa tay chứa cồn.

Để giảm nguy cơ nhiễm bệnh, cần thực hiện các biện pháp sau:

- Bất kỳ hoa tiêu nào có hệ thống miễn dịch bị tổn hại hoặc đã được chẩn đoán mắc các bệnh về tim hoặc phổi sẽ không được chỉ định làm hoa tiêu cho tàu đến từ các khu vực bị ảnh hưởng bởi Covid-19.

- Nên mang thiết bị bảo hộ cá nhân. Nếu có thể, chỉ nên tiếp xúc với những người trên tàu chỉ đối với những thuyền viên thiết yếu. Hoa tiêu nên tránh chạm vào miệng, mắt và mũi bằng tay hoặc găng tay chưa rửa.

- Hoa tiêu phải mang theo nước rửa tay có cồn và rửa tay thường xuyên khi ở trên tàu bằng xà phòng và nước, hoặc sử dụng nước rửa tay có cồn.

- Tránh ăn các bữa ăn trên tàu. Nếu có thể, hoa tiêu nên cách xa phi hành đoàn và hành khách từ 1 mét trở lên, tránh va chạm cơ thể, ví dụ như bắt tay.

Nếu hoa tiêu phát hiện bất kỳ người nào có các triệu chứng của Covid-19, họ phải liên hệ với thuyền trưởng hoặc thanh tra vệ sinh cũng như yêu

cầu thuyền trưởng thông báo bệnh tật trong báo cáo trước khi đến. Trong trường hợp nghi ngờ mắc bệnh, theo khuyến cáo của IMO và WHO, một thuyền viên hoặc hành khách bị nhiễm bệnh nên được cách ly trên tàu trong một cabin duy nhất cho đến khi thanh tra vệ sinh đưa ra hướng dẫn thêm.

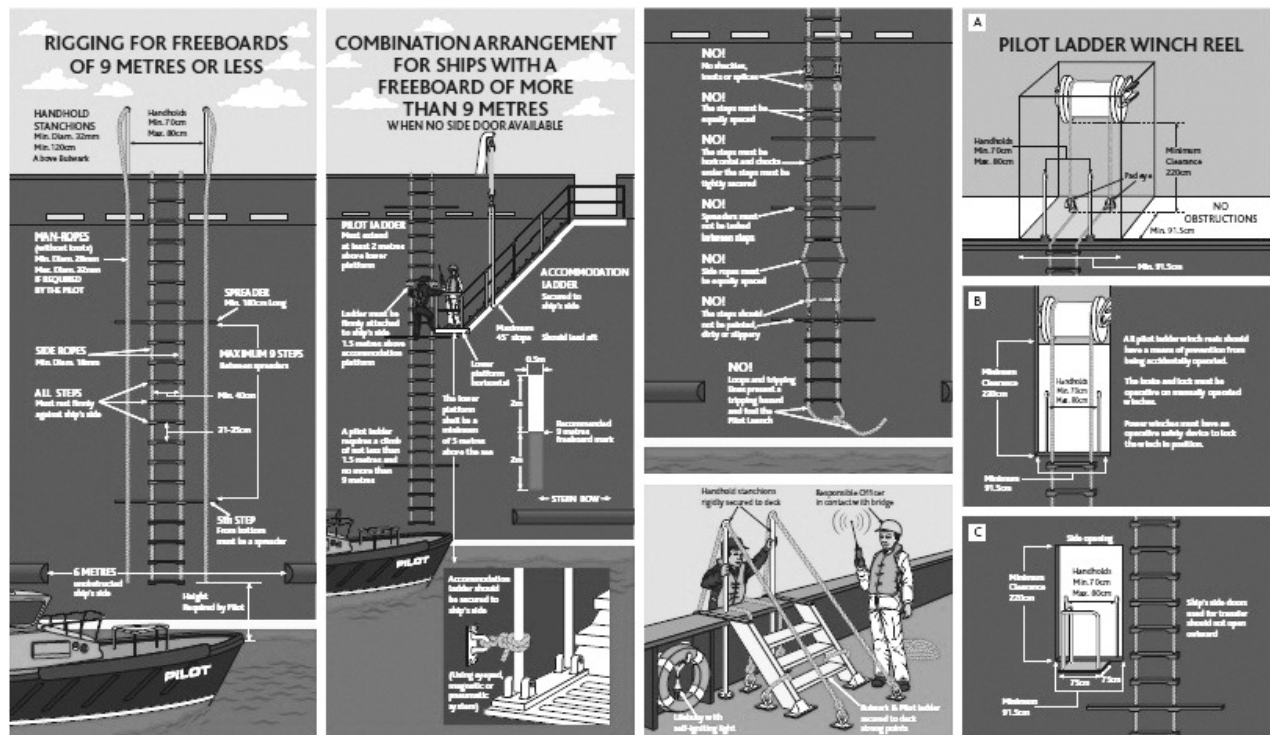
Hà Lan: Tập đoàn Hoa tiêu Hà Lan đã gửi thông báo đến các thuyền trưởng, trong đó đề nghị tàu thực hiện các biện pháp sau đây trước khi hoa tiêu lên tàu.

- Một giờ trước thời gian bắt đầu của hoa tiêu, thuyền viên làm sạch khu vực hoa tiêu đi qua (bao gồm thang hoa tiêu, thang lưu trú,...) đến khu vực buồng lái.

- Yêu cầu tất cả thuyền viên không tham gia vào việc điều hướng phải ra khỏi không gian làm việc. Trong suốt thời gian của chuyến đi, khoảng cách giữa những người trên tàu phải tối thiểu là 1,5 mét.

- Ngay trước khi hoa tiêu lên tàu, tất cả các bề mặt và thiết bị trong buồng lái mà hoa tiêu có thể chạm vào phải được làm sạch bằng dung dịch tẩy rửa thích hợp.

Hình 3: Yêu cầu trong việc sắp xếp lên, xuống tàu cho hoa tiêu



Nguồn: IMO/IMPA Pilot Ladder Poster

- Buồng lái, nếu có thể, cần được thông gió tốt thông qua việc mở các cửa ra vào hoặc cửa sổ bên ngoài.

- Thủy thủ đoàn khi vào cầu nên rửa tay thật sạch bằng chất tẩy rửa tay có cồn hoặc rửa tay bằng xà phòng và nước.

- Trên tàu, hoa tiêu sẽ sử dụng thiết bị của riêng mình nhiều nhất có thể.

Tại Việt Nam, khi đại dịch Covid-19 bùng nổ, các đơn vị HTHH cũng nhanh chóng thực hiện các biện pháp tương tự như các quốc gia trên thế giới, đồng thời nhanh chóng thực hiện việc tiêm vaccine phòng Covid-19 cho đội ngũ HTHH tại Việt Nam. Tuy nhiên, nhằm nâng cao mức độ an toàn cho HTHH trước đe dọa của đại dịch, tác giả đề xuất thêm một số giải pháp sau:

Một là, tổ chức sắp xếp lại nhân sự, phân công lịch công tác cho đội ngũ HTHH.

Hai là, hiện nay đã có trường hợp hoa tiêu sau khi dẫn tàu, trở về gia đình và phát hiện dương tính với Sars-Cov2. Do đó, mỗi hoa tiêu sau khi hoàn thành công việc của mình cần có một khoảng thời gian cách ly hợp lý và xét nghiệm lại trước khi trở về. Giải pháp này có thể thực hiện bằng cách chia ca làm việc cho mỗi nhóm hoa tiêu khoảng 14 ngày. Tuy nhiên, cũng cần cân nhắc đến những giải pháp chăm sóc đến yếu tố tinh thần cho hoa tiêu khi phải cách xa gia đình lâu ngày.

Ba là, tiếp tục nâng cao chất lượng các phương

tiện, công cụ bảo hộ cho hoa tiêu khi lên tàu, đảm bảo được yêu cầu phòng dịch nhưng vẫn giúp hoa tiêu cảm thấy thoải mái, thuận lợi trong các thao tác khi dẫn tàu.

Bốn là, duy trì các yêu cầu của Tổ chức Hàng hải thế giới (IMO) và Công ước quốc tế về an toàn cuộc sống trên biển (SOLAS) trong quy trình sắp xếp việc lên, xuống tàu của hoa tiêu (Hình 3).

Cuối cùng, các đơn vị HTHH cần sắp xếp các buổi trao đổi, trò chuyện giữa hoa tiêu với các chuyên gia về tâm lý để có thể kịp thời phát hiện những bất ổn về tinh thần, những dấu hiệu của trầm cảm, căng thẳng nhằm có giải pháp giải tỏa kịp thời cho các thuyền viên.

5. Kết luận

Vai trò của ngành Vận tải biển luôn được đề cao trong hoạt động thương mại quốc tế, đặc biệt là trong giai đoạn đại dịch Covid-19. Để ngành Vận tải biển được hoạt động thông suốt và hiệu quả cần có sự tham gia của nhiều bên liên quan. Tuy nhiên, hiện nay các nghiên cứu chủ yếu tập trung vào việc nghiên cứu những tác động của Covid-19 đến các hãng tàu và các cảng biển và còn ít tài liệu quan tâm đến lĩnh vực HTHH. Nhóm tác giả mong rằng bài viết này sẽ mở ra thêm hướng nghiên cứu mới cho các chuyên gia trong lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt là đối với HTHH - một công việc rất quan trọng đảm bảo an toàn cho mỗi chuyến tàu biển khi ra khơi ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Giao thông Vận tải (2018). *Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT* ngày 14/11/2018.
2. Canaveral Pilots Association. (2021). Harbor Pilot FAQs. Retrieved from: <https://canaveralpilots.com/>.
3. Croatian Institute of Public Health, Harbour Masters Office. (2020). Information for marine pilots on pilotage of vessels arriving from areas affected by Covid-19 corona virus. Retrieved from: <http://www.emsa.europa.eu/emcip/download/6055/3837/23.html>.
4. European Maritime Pilots Association. (2020). Maritime Pilots. Retrieved from: <http://empa-pilots.eu/pilotage>.
5. Dutch Pilots Corporation. (2020). Additional Procedure for Pilot Embarkation. Retrieved from: <https://www.impahq.org/admin/resources/5836-all-captains-additional-procedure-for-pilot-embarkation.pdf>.
6. International Marine Pilots Association (IMPA). (2021). *IMPA Safety Survey 2020*, Pilot Ladder Safety Survey 2020.

7. Public Health England, Department of Transport. (2020). COVID-19 Frequently Asked Questions (FAQs) for Maritime Sector. Retrieved from: <http://www.porthealthassociation.co.uk/wp-content/uploads/2020/07/200709-COVID-19-FAQs-for-the-Maritime-Sector-v8.0.pdf>.
8. SOLAS. (1997). Embarkation Ladders. Retrieved from: <https://www.dco.uscg.mil/>.
9. Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải khu vực 1. Báo cáo từ tháng 4 - tháng 8/2021. Truy cập tại: <http://www.pilotco1.com/>.
10. UNCTAD. (2020). *COVID-19 and maritime transport: Impact and responses*. Geneva: United Nation.

Ngày nhận bài: 7/5/2022

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 2/6/2022

Ngày chấp nhận đăng bài: 12/6/2022

Thông tin tác giả:

1. HOÀNG THỊ THÚY

2. BẠCH VĂN LƯỢNG

3. NGUYỄN NGỌC XUYỀN

Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải khu vực 1

MARITIME PILOTS DURING THE COVID-19 PANDEMIC: RISKS AND SOLUTIONS

● **HOANG THI THUY¹**

● **BACH VAN LUONG¹**

● **NGUYEN NGOC XUYEN¹**

¹The First Zone Maritime Pilotage Single-member Limited Liability Company

ABSTRACT:

The COVID-19 pandemic has negatively affected all sectors on a global scale. The rapid spread of the Delta variant once again puts the world in an urgent situation. The shipping industry is one of the sectors that are severely impacted by the COVID-19 pandemic, not only in terms of maintaining operations but also ensuring the safety of seafarers. As maritime pilots play a very important role in shipping operations, they are trying their best to prevent the spread of COVID-19 pandemic while still ensuring navigational safety for ships. This paper points out the risks that marine pilots are facing and proposes some solutions to avoid these risks.

Keywords: COVID-19, maritime pilots, ship, ocean transport, impact of COVID-19.