



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI
 ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI
 ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 24 37684701
 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 21 tháng 3 năm 2020
Số thông báo: 017TI/20TB

Nội dung: Hướng dẫn của Tổ chức Indian Ocean MOU (Thỏa thuận về hợp tác kiểm soát tàu biển của các Quốc gia có cảng khu vực Ấn Độ Dương) về giải quyết các trường hợp do tác động của dịch bệnh Covid-19 bùng phát.

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

Ngày 20/3/2020, Ban Thư ký của Tổ chức Indian Ocean MOU (Thỏa thuận về hợp tác kiểm soát tàu biển của các Quốc gia có cảng khu vực Ấn Độ Dương) đã ra thông cáo báo chí về hướng dẫn giải quyết các trường hợp do tác động của dịch bệnh Covid-19 bùng phát.

Chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị thông cáo báo chí của Indian Ocean MOU và thông báo số 01/2020, 02/2020 của tổ chức này về hướng dẫn giải quyết các trường hợp do tác động của dịch bệnh Covid-19 bùng phát.

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

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

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

Cục Đăng kiểm Việt Nam
Phòng Tàu biển

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm,
Hà Nội Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)

Fax: +84 24 37684722

Thư điện tử: taubien@vr.org.vn; bangph@vr.org.vn

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

Nơi nhận:

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

**INDIAN OCEAN MOU ON PORT STATE CONTROL
SECRETARIAT**

PRESS RELEASE

**INDIAN OCEAN MOU ISSUING GUIDANCE FOR DEALING
WITH IMPACT OF THE OUTBREAK OF THE COVID-19**

Recognizing that, due to the outbreak of the COVID-19, the entire Global Shipping industry is facing numerous challenges in meeting statutory requirements stipulated in the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) and other relevant IMO conventions, Understanding that there is a necessity to deal with such crucial circumstances (such as extending periods of service onboard of seafarers, delaying periods for surveys, inspections and audits, etc. as necessary) by adopting some important and critical guidance among the member Authorities, and

Also realising that the Indian Ocean MOU's one of the primary responsibilities is to harmonise its port State control activities along with the other MOUs associated with IMO,

The Member Authorities of the IOMOU have agreed to adopt an important and pragmatic guidance in the most practical and harmonized approach.

This guidance is prepared based on the general principle that requests/issues from the operators/owners/managers would be considered on a case-to-case basis by the relevant port State Authority.

In accordance with the guidance, the port State Authority should request the operator/owner/manager concerned to confirm that the flag State and/or the RO, relevant seafarers' organizations (as appropriate) have been involved in the process. For consideration of the request by the port State Authority, operators/owners/ship managers concerned should provide a plan or process containing equivalent solutions to address the COVID-19 situation and letters of dispensation or exemption issued by

**BAN THƯ KÝ INDIAN OCEAN MOU VỀ KIỂM SOÁT CỦA
QUỐC GIÁ CÓ CẢNG**

THÔNG CÁO BÁO CHÍ

**INDIAN OCEAN MOU BAN HÀNH HƯỚNG DẪN GIẢI QUYẾT
CÁC TRƯỜNG HỢP DO TÁC ĐỘNG CỦA BÙNG PHÁT COVID-19**

Thừa nhận rằng, do sự bùng phát của COVID-19, toàn bộ ngành vận tải biển toàn cầu đang phải đối mặt với nhiều thách thức trong việc đáp ứng các yêu cầu theo luật định được quy định trong Công ước Lao động hàng hải năm 2006 (MLC 2006) và các công ước của IMO có liên quan khác, nhận thức sự cần thiết để giải quyết các tình huống quan trọng như vậy (chẳng hạn như kéo dài thời gian phục vụ trên tàu của thuyền viên, trì hoãn thời gian kiểm tra và đánh giá, ... khi cần thiết) bằng cách thông qua một số hướng dẫn quan trọng và then chốt giữa các Cơ quan có thẩm quyền, và

Đồng thời thừa nhận một trong những trách nhiệm chính của Indian Ocean MOU là hài hòa các hoạt động kiểm soát của Quốc gia có cảng thành viên cùng với các MOU khác liên quan đến IMO,

Các Cơ quan có thẩm quyền thành viên của IOMOU đã nhất trí thông qua hướng dẫn quan trọng và thực dụng theo cách tiếp cận thực tế và hài hòa nhất.

Hướng dẫn này được xây dựng dựa trên nguyên tắc chung là các yêu cầu/vấn đề từ những người khai thác/chủ tàu/người quản lý tàu sẽ được xem xét trên cơ sở từng trường hợp bởi Cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng có liên quan.

Theo hướng dẫn, Cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng cần yêu cầu người khai thác/chủ tàu/người quản lý tàu có liên quan xác nhận là Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch và/hoặc RO, các tổ chức của thuyền viên có liên quan (nếu thích hợp) đã tham gia vào quá trình này. Để Cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng xem xét yêu cầu, những người khai thác/chủ tàu/người quản lý tàu có liên quan cần cung cấp kế hoạch hoặc quy trình bao gồm các giải pháp tương đương để giải quyết tình huống do

<p>the flag State or RO, under which the period of grace for delaying surveys, inspections or audits should be reflected, however, such period at this moment, shall not be exceeding more than three months from the date of expiry of the applicable certificates, in accordance with the relevant regulations of the conventions.</p> <p>The guidance will be reviewed upon any future initiatives taken by the IMO/ILO or developments of the situation.</p> <p>20 March 2020</p> <p>Contact: IOMOU Secretariat Ushakal House No. 92, Plot A-8, Rangavi Estate, Dabolim, Goa-403801, India. Email: iomou1@dataone.in / iomou.sec@nic.in Website: www.iomou.org</p>	<p>COVID-19 gây ra và thư miễn trừ hoặc miễn giảm do Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch hoặc RO cấp, theo đó thời gian ân hạn cho việc trì hoãn kiểm tra hoặc đánh giá cần được nêu ra, tuy nhiên, khoảng thời gian đó tại thời điểm này, không quá ba tháng kể từ ngày hết hạn của các giấy chứng nhận áp dụng, theo các quy định có liên quan của các công ước.</p> <p>Hướng dẫn sẽ được xem xét dựa trên bất kỳ sáng kiến nào trong tương lai được thực hiện bởi IMO/ILO hoặc diễn biến của tình huống.</p> <p>Ngày 20/3/2020</p> <p>Liên hệ: IOMOU Secretariat Ushakal House No. 92, Plot A-8, Rangavi Estate, Dabolim, Goa-403801, India. Email: iomou1@dataone.in / iomou.sec@nic.in Website: www.iomou.org</p>
<p style="text-align: center;">INDIAN OCEAN MOU ON PORT STATE CONTROL SECRETARIAT</p> <p>Circular Letter No. 1/2020 Date: 20.03.2020</p> <p style="text-align: center;">GUIDANCE FOR DEALING WITH IMPACT OF THE OUTBREAK OF THE COVID-19 RELATING TO MLC 2006</p> <p>Introduction</p> <p>Noting the impact of the COVID-19 the member Authorities of Indian Ocean MOU has agreed to consider the issue of extending periods of service on board ships and accept there may be a need to apply flexibility under the circumstances. As a general principal requests would be considered on a case by case basis by the relevant port State.</p> <p>Guidelines for port States</p> <p>In doing so the port State should request the operator of the ship confirm that the flag State and relevant seafarer organisations (if applicable) have been involved in the process.</p>	<p style="text-align: center;">BAN THƯ KÝ INDIAN OCEAN MOU VỀ KIỂM SOÁT CỦA QUỐC GIÁ CÓ CẢNG</p> <p>Thông báo số: 1/2020 Ngày: 20/3/2020</p> <p style="text-align: center;">HƯỚNG DẪN GIẢI QUYẾT CÁC TRƯỜNG HỢP DO TÁC ĐỘNG CỦA BÙNG PHÁT COVID-19 LIÊN QUAN ĐẾN MLC 2006</p> <p>Giới thiệu</p> <p>Nhận thấy tác động của COVID-19, các Cơ quan có thẩm quyền thành viên của Indian Ocean MOU đã đồng ý xem xét vấn đề kéo dài thời gian phục vụ trên tàu, và chấp nhận có thể cần phải áp dụng linh hoạt trong các tình huống. Về nguyên tắc chung, các yêu cầu sẽ được xem xét trong từng trường hợp bởi Quốc cảng có liên quan.</p> <p>Hướng dẫn cho các quốc gia cảng</p> <p>Để làm như vậy, Quốc gia có cảng cần yêu cầu người khai thác tàu xác nhận là Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch và các tổ chức của thuyền viên có liên quan (nếu áp dụng) đã tham gia vào quá trình này.</p>

When advising the port State of the need to extend periods on board the operator should provide a plan or process that covers how variations to the MLC requirements would be managed. This plan or process may include, or consist of:

- Amendments to the relevant parts of the Declaration of Maritime Labour Compliance - Part I & II respect of section 10 of Standard A5.1.3 of the MLC that to provide specific equivalent solutions to address the 2019-nCoV virus situation.
- Letter of dispensations issued by flag States including appropriate conditions, accompanied by a plan submitted by the ship owner describing what measures being taken to comply with the conditions imposed by the flag State.

As an indicator of what the port State should look at, details such as those listed below would be relevant to any plan or equivalent issued:

1. Has the flag state been engaged and has the operator also consulted with the crew and relevant seafarer organisations?
2. What are the anticipated voyages noting such latitude may not be required where the vessel is not headed toward a COVID-19 area.
3. Are the crew willing to, or requesting to, stay on board? There can be no uncertainty about this element. We note that in some cases crew may want to remain on board as they cannot get home where they live in a COVID-19 area.
4. How are the crew's entitlements under MLC to be protected? The ship owner should advise how the crews' entitlements are to be protected in light of the extended stay on board and what plans the ship owner has to repatriate them.

If the port State was satisfied then they would not object to such proposals and should communicate this fact to the administration of the next port the vessel is headed to. It is up to the operator to confirm the next port similarly has no objection.

Khi thông báo cho Quốc gia có cảng về sự cần thiết phải kéo dài thời gian trên tàu, người khai thác tàu cần cung cấp một kế hoạch hoặc quá trình trong đó chỉ ra các thay đổi so với các yêu cầu của MLC sẽ được quản lý như thế nào. Kế hoạch hoặc quá trình này có thể gồm, hoặc bao gồm:

- Sửa đổi, bổ sung đối với các phần có liên quan của Bản công bố phù hợp lao động hàng hải - Phần I & II theo mục 10 Tiêu chuẩn A5.1.3 của MLC nhằm cung cấp các giải pháp tương đương cụ thể để giải quyết tình trạng do vi rút 2019-nCoV.
- Thư miễn trừ do Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch cấp bao gồm các điều kiện thích hợp, kèm theo kế hoạch được chủ tàu trình, mô tả các biện pháp được thực hiện để tuân thủ các điều kiện do Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch quy định.

Là yếu tố thuộc vấn đề mà Quốc gia có cảng cần xem xét, các chi tiết được liệt kê dưới đây liên quan bất kỳ kế hoạch hoặc bố trí tương đương nào được ban hành:

1. Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch đã tham gia và người khai thác tàu cũng đã tham khảo ý kiến của thuyền viên và các tổ chức của thuyền viên có liên quan?
2. Các chuyến đi dự kiến như thế nào, lưu ý mức độ rộng có thể không được yêu cầu khi tàu không đi về phía khu vực có COVID-19.
3. Thuyền viên có sẵn sàng, hoặc yêu cầu, ở lại trên tàu không? Không thể có sự không chắc chắn về yếu tố này. Chúng tôi lưu ý rằng trong một số trường hợp, thuyền viên có thể muốn ở lại trên tàu vì họ không thể về nhà nơi họ sống trong khu vực có COVID-19.
4. Các quyền lợi của thuyền viên theo MLC được bảo vệ như thế nào? Chủ tàu cần thông báo cách thức quyền lợi của thuyền viên được bảo vệ trong thời gian họ lưu trú kéo dài trên tàu và kế hoạch của chủ tàu hồi hương họ thế nào.

Nếu Quốc gia có cảng thấy phù hợp thì họ sẽ không phản đối các đề xuất đó và nên thông báo thực tế này cho Chính quyền của cảng tiếp theo mà tàu dự định tới. Trách nhiệm của người khai thác tàu xác nhận là cảng tiếp tương tự không có sự phản đối.

**INDIAN OCEAN MOU ON PORT STATE CONTROL
SECRETARIAT**

Circular Letter No. 2/2020

Date: 20.03.2020

**GUIDANCE FOR DEALING WITH IMPACT OF THE
OUTBREAK OF THE COVID-19 RELATING TO RELEVANT
IMO CONVENTIONS**

Introduction

Noting the global impact of COVID-19 and considering the relevant IMO Circular Letters, the member Authorities of the Indian Ocean have agreed to consider the issue of delaying periods for the surveys, inspections and audits, and accept there may be a need to apply flexibility under the special circumstances. As a general principle the following guidelines would be applied on a case by case basis by the relevant port State Authority.

Guidelines for port States

Interval of surveys and audits required by the conventions

In the event that a ship has not complied with the requirements of the surveys, inspections and audits contained in relevant convention requirements (SOLAS Chapter I Regulation 10 etc.), the ship must provide evidence to the port State that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will be brought back into the regular survey or audit cycle.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have exceeded the requirements by not more than three months. Any vessel beyond the grace period of three months should be treated in the normal manner.

**BAN THƯ KÝ INDIAN OCEAN MOU VỀ KIỂM SOÁT CỦA
QUỐC GIÁ CÓ CẢNG**

Thông báo số: 2/2020

Ngày: 20/3/2020

**HƯỚNG DẪN GIẢI QUYẾT CÁC TRƯỜNG HỢP DO TÁC ĐỘNG
CỦA SỰ BÙNG PHÁT COVID-19 LIÊN QUAN ĐẾN CÁC CÔNG ƯỚC
THÍCH HỢP CỦA IMO**

Giới thiệu

Nhận thấy tác động toàn cầu của COVID-19 và xem xét các thông báo có liên quan của IMO, các Cơ quan có thẩm quyền thành viên của Indian Ocean MOU đã đồng ý xem xét vấn đề trì hoãn thời gian cho các cuộc kiểm tra, đánh giá và chấp nhận có thể cần phải áp dụng tính linh hoạt trong các hoàn cảnh đặc biệt. Về nguyên tắc chung, các hướng dẫn sau đây sẽ được áp dụng trong từng trường hợp bởi Cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng liên quan.

Hướng dẫn cho các quốc gia cảng

Khoảng thời gian kiểm tra và đánh giá theo yêu cầu của các công ước

Trong trường hợp tàu không tuân thủ các yêu cầu về các cuộc kiểm tra và đánh giá theo yêu cầu của các công ước liên quan (Quy định 10 Chương I của SOLAS, ...), tàu phải cung cấp bằng chứng cho Quốc gia có cảng là Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch đã đồng sự trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19. Cũng cần có bằng chứng cho thấy tàu có kế hoạch bao gồm cách thức để tàu trở lại thực hiện chu kỳ kiểm tra hoặc đánh giá thường xuyên.

Việc nói lỏng một cách thực dụng các yêu cầu nên được các Quốc gia có cảng áp dụng trên các tàu đã vượt quá yêu cầu không quá ba tháng. Bất kỳ tàu nào vượt quá thời gian ân hạn ba tháng cần được đối xử theo cách thông thường.

Duration of certificates

In accordance with the relevant convention requirements, the flag State Administration may extend the validity of certificates up to three months or may issue short term certificates, the period of the validity is no more than three months from the expiry date of the full term original certificates. In such case the ship must provide the evidence to the port State that the flag State Administration has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19 and that the ship has a plan that covers when the ship will be scheduled to be subject to the renewal survey and audits.

Where there is no evidence from the flag State, the ship should be treated in the normal manner as per the Indian Ocean MOU procedures.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have exceeded the requirements by not more than three months. Any vessel beyond the grace period of three months from the expiry date of the full term original certificates should be treated in the normal manner.

Installation of Ballast Water Management System

In the event that a ship cannot meet the requirements of Regulation B-3 of the Ballast Water Management convention due to delay of dry-docking caused by disruption from COVID-19, the port State should seek confirmation that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will comply with the requirements of Regulation B-3 of BWM.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have exceeded the date required by not more than three months. Any vessel beyond the grace period of three months should be treated in the normal manner.

Review of the guidance

This guidance will be reviewed as appropriate to keep aligned with developments of the COVID-19 virus and future initiatives by IMO.

Thời hạn của các giấy chứng nhận

Phù hợp với các yêu cầu của các công ước liên quan, Chính quyền Hàng hải của Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận lên đến ba tháng hoặc có thể cấp giấy chứng nhận ngắn hạn với thời hạn hiệu lực không quá ba tháng kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận gốc dài hạn. Trong trường hợp đó, tàu phải cung cấp bằng chứng cho Quốc gia có cảng là Chính quyền Hàng hải của Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch đã đồng ý sự trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19 và tàu có kế hoạch về thời gian thực hiện kiểm tra và đánh giá cấp mới.

Trong trường hợp không có bằng chứng từ Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch, tàu cần được đối xử theo cách thông thường theo quy trình của Indian Ocean MOU.

Việc nói lỏng một cách thực dụng các yêu cầu nên được các Quốc gia có cảng áp dụng trên các tàu đã vượt quá yêu cầu không quá ba tháng. Bất kỳ tàu nào vượt quá thời gian ân hạn ba tháng tính từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận gốc dài hạn cần được đối xử theo cách thông thường.

Trang bị hệ thống quản lý nước dằn

Trong trường hợp tàu không thể đáp ứng các yêu cầu của Quy định B-3 của công ước Quản lý nước dằn do việc trì hoãn đưa tàu lên đà gây ra bởi sự gián đoạn vì COVID-19, Quốc gia có cảng cần tìm kiếm xác nhận là Quốc gia tàu mang cờ quốc tịch đã đồng ý sự trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19. Cũng cần có bằng chứng cho thấy tàu có kế hoạch bao gồm cách thức mà theo đó tàu sẽ tuân thủ các yêu cầu của Quy định B-3 của BWM.

Việc nói lỏng một cách thực dụng các yêu cầu nên được các Quốc gia có cảng áp dụng trên các tàu đã vượt quá ngày yêu cầu không quá ba tháng. Bất kỳ tàu nào vượt quá thời gian ân hạn ba tháng cần được đối xử theo cách thông thường.

Xem lại hướng dẫn

Hướng dẫn này sẽ được xem xét khi thích hợp để phù hợp với sự phát triển của virus COVID-19 và các sáng kiến trong tương lai của IMO.



**INDIAN OCEAN MOU ON
PORT STATE CONTROL SECRETARIAT**

PRESS RELEASE

**INDIAN OCEAN MOU ISSUING GUIDANCE FOR DEALING WITH
IMPACT OF THE OUTBREAK OF THE COVID-19**

Recognizing that, due to the outbreak of the COVID-19, the entire Global Shipping industry is facing numerous challenges in meeting statutory requirements stipulated in the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) and other relevant IMO conventions,

Understanding that there is a necessity to deal with such crucial circumstances (such as extending periods of service onboard of seafarers, delaying periods for surveys, inspections and audits, etc. as necessary) by adopting some important and critical guidance among the member Authorities, and

Also realising that the Indian Ocean MOU's one of the primary responsibilities is to harmonise its port State control activities along with the other MOUs associated with IMO,

The Member Authorities of the IOMOU have agreed to adopt an important and pragmatic guidance in the most practical and harmonized approach.

This guidance is prepared based on the general principle that requests/issues from the operators/owners/managers would be considered on a case-to-case basis by the relevant port State Authority.

In accordance with the guidance, the port State Authority should request the operator/owner/manager concerned to confirm that the flag State and/or the RO, relevant seafarers' organizations (as appropriate) have been involved in the process. For consideration of the request by the port State Authority, operators/owners/ship managers concerned should provide a plan or process containing equivalent solutions to address the COVID-19 situation and letters of dispensation or exemption issued by the flag State or RO, under which the period of grace for delaying surveys, inspections or audits should be reflected, however, such period at this moment, shall not be exceeding more than three months from the date of expiry of the applicable certificates, in accordance with the relevant regulations of the conventions.

The guidance will be reviewed upon any future initiatives taken by the IMO/ILO or developments of the situation.

20 March 2020

Contact:

IOMOU Secretariat

Ushakal House No. 92, Plot A-8,

Rangavi Estate, Dabolim, Goa-403801, India.

Email: iomou1@dataone.in / iomou.sec@nic.in

Website: www.iomou.org



IOMOUS

USHAKAL
House No. 92, Plot No. A-8,
Rangavi Estate,
Dabolim, Goa
INDIA - 403 801

**INDIAN OCEAN MOU ON
PORT STATE CONTROL SECRETARIAT**

Tele: +91 832 2538128
+91 832 2538398

Telefax: +91 832 2538127
E-mail: iomou1@dataone.in
iomou.sec@nic.in
Website: www.iomou.org

Circular Letter No. 1/2020
Date: 20.03.2020

GUIDANCE FOR DEALING WITH IMPACT OF THE OUTBREAK OF THE COVID-19 RELATING TO MLC 2006

Introduction

Noting the impact of the COVID-19 the member Authorities of Indian Ocean MOU has agreed to consider the issue of extending periods of service on board ships and accept there may be a need to apply flexibility under the circumstances. As a general principal requests would be considered on a case by case basis by the relevant port State.

Guidelines for port States

In doing so the port State should request the operator of the ship confirm that the flag State and relevant seafarer organisations (if applicable) have been involved in the process.

When advising the port State of the need to extend periods on board the operator should provide a plan or process that covers how variations to the MLC requirements would be managed. This plan or process may include, or consist of:

- Amendments to the relevant parts of the Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I & II respect of section 10 of Standard A5.1.3 of the MLC that to provide specific equivalent solutions to address the 2019-nCoV virus situation.
- Letter of dispensations issued by flag States including appropriate conditions, accompanied by a plan submitted by the ship owner describing what measures being taken to comply with the conditions imposed by the flag State.

As an indicator of what the port State should look at, details such as those listed below would be relevant to any plan or equivalent issued:

1. Has the flag state been engaged and has the operator also consulted with the crew and relevant seafarer organisations?
2. What are the anticipated voyages noting such latitude may not be required where the vessel is not headed toward a COVID-19 area.

3. Are the crew willing to, or requesting to, stay on board? There can be no uncertainty about this element. We note that in some cases crew may want to remain on board as they cannot get home where they live in a COVID-19 area.
4. How are the crew' entitlements under MLC to be protected? The ship owner should advise how the crews' entitlements are to be protected in light of the extended stay on board and what plans the ship owner has to repatriate them.

If the port State was satisfied then they would not object to such proposals and should communicate this fact to the administration of the next port the vessel is headed to. It is up to the operator to confirm the next port similarly has no objection.



IOMOUS

USHAKAL
House No. 92, Plot No. A-8,
Rangavi Estate,
Dabolim, Goa
INDIA - 403 801

**INDIAN OCEAN MOU ON
PORT STATE CONTROL SECRETARIAT**

Tele: +91 832 2538128
+91 832 2538398

Telefax: +91 832 2538127
E-mail: iomou1@dataone.in
iomou.sec@nic.in
Website: www.iomou.org

Circular Letter No. 2/2020
Date: 20.03.2020

**GUIDANCE FOR DEALING WITH IMPACT OF THE OUTBREAK OF THE COVID-19
RELATING TO RELEVANT IMO CONVENTIONS**

Introduction

Noting the global impact of COVID-19 and considering the relevant IMO Circular Letters, the member Authorities of the Indian Ocean have agreed to consider the issue of delaying periods for the surveys, inspections and audits, and accept there may be a need to apply flexibility under the special circumstances. As a general principle the following guidelines would be applied on a case by case basis by the relevant port State Authority.

Guidelines for port States

Interval of surveys and audits required by the conventions

In the event that a ship has not complied with the requirements of the surveys, inspections and audits contained in relevant convention requirements (SOLAS Chapter I Regulation 10 etc.), the ship must provide evidence to the port State that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will be brought back into the regular survey or audit cycle.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have exceeded the requirements by not more than three months. Any vessel beyond the grace period of three months should be treated in the normal manner.

Duration of certificates

In accordance with the relevant convention requirements, the flag State Administration may extend the validity of certificates up to three months or may issue short term certificates, the period of the validity is no more than three months from the expiry date of the full term original certificates. In such case the ship must provide the evidence to the port State that the flag State Administration has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19 and that the ship has a plan that covers when the ship will be scheduled to be subject to the renewal survey and audits.

Where there is no evidence from the flag State, the ship should be treated in the normal manner as per the Indian Ocean MOU procedures.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have exceeded the requirements by not more than three months. Any vessel beyond the grace period of three months from the expiry date of the full term original certificates should be treated in the normal manner.

Installation of Ballast Water Management System

In the event that a ship cannot meet the requirements of Regulation B-3 of the Ballast Water Management convention due to delay of dry-docking caused by disruption from COVID-19, the port State should seek confirmation that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will comply with the requirements of Regulation B-3 of BWM.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have exceeded the date required by not more than three months. Any vessel beyond the grace period of three months should be treated in the normal manner.

Review of the guidance

This guidance will be reviewed as appropriate to keep aligned with developments of the COVID-19 virus and future initiatives by IMO.