



**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](mailto:vr-id@vr.org.vn)  
WEB SITE: [www.vr.org.vn](http://www.vr.org.vn)

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

**Ngày 13 tháng 4 năm 2020**  
**Số thông báo: 026TI/20TB**

*Nội dung: Thông báo số 2020-2/Rev.1 ngày 09/4/2020 của Ban Thư ký Tokyo MOU “Hướng dẫn giải quyết tác động do sự bùng phát của Covid-19 liên quan đến các công ước thích hợp của IMO”.*

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

Ngày 09/4/2020, Ban Thư ký Tokyo MOU đã phát hành Thông báo số 2020-2/Rev.1 “*Hướng dẫn giải quyết tác động do sự bùng phát của Covid-19 liên quan đến các công ước thích hợp của IMO*” (nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt đính kèm).

Đề nghị các Quý Đơn vị phổ biến Thông báo kỹ thuật tàu biển này tới tất cả các chủ tàu/công ty quản lý tàu biển và các tàu biển.

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

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

*Cục Đăng kiểm Việt Nam*

*Phòng Tàu biển*

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

*Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)*

*Fax: +84 24 37684722*

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

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

**Nơi nhận:**

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

## TOKYO MOU SECRETARIAT

Circular letter 2020-2/Rev.1  
9 April 2020

To: Members, co-operating members and observers of the Port State Control Committee of the Tokyo MOU

Subject: **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 Tokyo MOU 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 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.

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

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have been confirmed by the flag State and/or RO that an appropriate grace period had been given. Any vessel beyond the grace period given by the flag State and/or RO should be

## BAN THƯ KÝ TOKYO MOU

Thông báo 2020-2/Rev.1  
Ngày 9 tháng 4 năm 2020

Kính gửi: Các thành viên, các thành viên hợp tác và quan sát viên của Ủy ban Kiểm soát quốc gia có cảng của Tokyo MOU

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

### Giới thiệu

Lưu ý đến tác động toàn cầu của COVID-19 và xem xét các thông báo có liên quan của IMO, các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia thành viên Tokyo MOU đã đồng ý xem xét vấn đề trì hoãn thời gian thực hiện các cuộc kiểm tra và đánh giá, và chấp nhận có thể cần phải áp dụng tính linh hoạt trong các hoàn cảnh đặc biệt. Theo 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 thích hợp.

### 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 nêu trong quy định của 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 đã đồng ý thời gian trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19. Cũng cần có bằng chứng cho thấy tàu có kế hoạch chỉ ra cách thức tàu sẽ được đưa trở lại chu kỳ kiểm tra hoặc đánh giá thường xuyên.

Trong trường hợp không có bằng chứng từ quốc gia tàu mang cờ, thì tàu cần được xử lý theo cách thông thường theo các quy trình của Tokyo MOU.

Việc nói lỏng thực dụng các yêu cầu này được các quốc gia có cảng áp dụng đối với các tàu đã được quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO xác nhận là thời gian ân hạn thích hợp đã được đưa ra. Bất kỳ tàu nào vượt quá thời gian ân hạn được quốc gia tàu mang cờ và/hoặc

<p>treated in the normal manner.</p> <p><u>Duration of certificates</u></p> <p>Giving consideration that an exceptional extension of validity of certificates specific to COVID-19 would be inevitable for certain ships the flag State and/or RO may extend the validity of certificates to an appropriate grace period specific to COVID-19. Where there is no appropriate extension issued by the flag State and/or RO, the ship should be treated in the normal manner as per the Tokyo MOU procedures.</p> <p>This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have been given appropriate extension for its certificates by the flag State and/or RO.</p> <p>Any vessel beyond the grace period given by the flag State and/or RO should be treated in the normal manner.</p> <p><u>Installation of Ballast Water Management System</u></p> <p>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.</p> <p>This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have been confirmed by the flag State and/or RO that an appropriate grace period had been given. Any vessel beyond the grace period given by the flag State or RO should be treated in the normal manner.</p> <p><b>Review of the guidance</b></p> <p>This guidance may be further reviewed as appropriate to keep aligned with developments of the COVID-19 virus and future initiatives by IMO.</p>	<p>RO đưa ra cần được xử lý theo cách thông thường.</p> <p><u>Thời hạn của giấy chứng nhận</u></p> <p>Cần nhắc việc gia hạn đặc biệt hiệu lực của các giấy chứng nhận cụ thể do COVID-19 sẽ không thể tránh khỏi đối với một số tàu nhất định, quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO có thể gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận đến thời gian ân hạn thích hợp cụ thể do COVID-19. Trong trường hợp không có sự gia hạn thích hợp do quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO cấp, tàu phải được xử lý theo cách thông thường theo các quy trình của Tokyo MOU.</p> <p>Việc nới lỏng thực dụng các yêu cầu này được các quốc gia cảng áp dụng đối với các tàu đã được quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO cấp gia hạn thích hợp cho giấy chứng nhận.</p> <p>Bất kỳ tàu nào vượt quá thời gian ân hạn được quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO đưa ra cần được xử lý theo cách thông thường.</p> <p><u>Lắp đặt hệ thống quản lý nước dằn</u></p> <p>Trong trường hợp tàu không thể đáp ứng các yêu cầu của Quy định B-3 của Công ước Quản lý nước dằn do sự chậm trễ của việc đưa tàu lên đà gây ra bởi COVID-19, quốc gia cảng cần tìm kiếm xác nhận là quốc gia tàu mang cờ đã đồng ý với việc trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19. Cũng cần có bằng chứng cho thấy tàu có kế hoạch chỉ ra cách thức mà theo đó tàu sẽ tuân thủ các yêu cầu của Quy định B-3 của BWM.</p> <p>Việc nới lỏng thực dụng các yêu cầu này được các quốc gia có cảng áp dụng đối với các tàu đã được xác nhận bởi quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO là thời gian ân hạn thích hợp đã được đưa ra. Bất kỳ tàu nào vượt quá thời gian ân hạn được quốc gia tàu mang cờ và/hoặc RO đưa ra cần được xử lý theo cách thông thường.</p> <p><b>Xem xét hướng dẫn</b></p> <p>Hướng dẫn này có thể được xem xét tiếp theo khi thích hợp để phù hợp với sự phát triển của virus COVID-19 và các sáng kiến trong tương lai của IMO.</p>
--	--



# TOKYO MOU SECRETARIAT

Ascend Shimbashi 8F  
6-19-19, Shimbashi, Minato-ku  
Tokyo 105-0004  
Japan

Tel: +81-3-3433-0621  
Fax: +81-3-3433-0624  
E-mail: [secretariat@tokyo-mou.org](mailto:secretariat@tokyo-mou.org)  
Web site: [www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org)

---

Circular letter 2020-2/Rev.1  
9 April 2020

To: Members, co-operating members and observers of the Port State Control Committee of the Tokyo MOU

Subject: **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 Tokyo MOU 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 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.

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

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have been confirmed by the flag State and/or RO that an appropriate grace period had been given. Any vessel beyond the grace period given by the flag State and/or RO should be treated in the normal manner.

### Duration of certificates

Giving consideration that an exceptional extension of validity of certificates specific to COVID-19 would be inevitable for certain ships the flag State and/or RO may extend the validity of certificates to an appropriate grace period specific to COVID-19. Where there is no appropriate extension issued by the flag State and/or RO, the ship should be treated in the normal manner as per the Tokyo MOU procedures.

This pragmatic relaxation of requirements should be applied by port States on ships which have been given appropriate extension for its certificates by the flag State and/or RO.

Any vessel beyond the grace period given by the flag State and/or RO 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 been confirmed by the flag State and/or RO that an appropriate grace period had been given. Any vessel beyond the grace period given by the flag State or RO should be treated in the normal manner.

### **Review of the guidance**

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