



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 12 tháng 5 năm 2020
Số thông báo: 034TI/20TB

Nội dung: Thông báo số 4204/Add.16 (Circular Letter No. 4204/Add.16) ngày 06/5/2020 của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO): Virus corona (COVID 19) - Hướng dẫn liên quan đến COVID-19 để đảm bảo giao tiếp an toàn giữa người của tàu và người trên bờ.

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

Ngày 06/5/2020, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã phát hành Thông báo số 4204/Add.16: *Virus corona (COVID 19) - Hướng dẫn liên quan đến COVID-19 để đảm bảo giao tiếp an toàn giữa người của tàu và người trên bờ.*

Chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt Thông báo số 4204/Add.16 của IMO. Đề nghị các Quý Đơn vị phổ biến Thông báo này đến tất cả các công ty vận tải biển, các tàu và lưu ý thực hiện theo hướng dẫn của IMO.

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

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: nhanth@vr.org.vn; tivrqc@gmail.com

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./.

IMO
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Circular Letter No.4204/Add.16
6 May 2020

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status with IMO

Subject: **Coronavirus (COVID 19) - COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore-based personnel**

The Secretary-General is aware that the Coronavirus (COVID-19) pandemic has created issues related to the shipboard interface between ship and shore-based personnel during port calls. Shipping is vital to the maintenance of global supply chains and it is vital that all parties in the ship/shore interface should keep everyone as safe as possible at all times and not place anyone, regardless of whether they are ship personnel or shore-based workers temporarily coming onboard, at undue risk.

The subject guidance in the annex aims to address major concerns and expectations of ships' crews and shore-based personnel through the implementation of practical, risk-based measures to address COVID-19 risks for all personnel involved in the ship/shore interface.

In order to safely manage a port call with respect to the ship/shore interface, it is incumbent on all parties to communicate in advance of the port call, to be open regarding each parties requirements to managing risk with respect to the COVID-19 virus and to be flexible and pragmatic in resolving any differences in requirements and expectations.

Expanding on the recommendations contained in Circular Letter No.4204/Add.6 of 27 March 2020, the Secretary-General has received the attached *COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore based personnel*, proposed by the

IMO
TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ

Thông báo số 2044/Add.16
Ngày 06/5/2020

Đến: Tất cả các quốc gia thành viên IMO
Liên hợp quốc và các cơ quan chuyên môn
Các tổ chức liên chính phủ
Các tổ chức phi chính phủ với vai trò tư vấn của IMO

Chủ đề: **Virus corona (COVID 19) - Hướng dẫn liên quan đến COVID-19 để đảm bảo giao tiếp an toàn giữa người của tàu và người trên bờ**

Tổng thư ký nhận thức, đại dịch virus corona (COVID-19) đã tạo ra các vấn đề liên quan đến giao tiếp trên tàu giữa người của tàu và người trên bờ khi tàu ghé cảng. Vận tải biển là rất quan trọng để duy trì chuỗi cung ứng toàn cầu và điều quan trọng là tất cả các bên trong giao tiếp tàu/bờ phải giữ cho tất cả mọi người an toàn nhất có thể tại mọi thời điểm, và không tạo cho bất kỳ ai, cho dù là người của tàu hay người lao động trên bờ lên tàu tạm thời, những rủi ro không thích hợp.

Hướng dẫn nêu trong phụ lục nhằm giải quyết các mối quan ngại và kỳ vọng chính của thuyền viên và người trên bờ thông qua việc thực hiện các biện pháp thực tế, dựa trên rủi ro để giải quyết các rủi ro COVID-19 cho tất cả những người tham gia vào giao tiếp tàu/bờ.

Để quản lý một cách an toàn tàu ghé cảng liên quan với giao tiếp tàu/bờ, tất cả các bên có trách nhiệm liên lạc trước khi tàu ghé cảng, phải công khai về các yêu cầu của mỗi bên để quản lý rủi ro đối với virus COVID-19 và phải linh hoạt, thực dụng trong việc giải quyết bất kỳ sự khác biệt nào trong yêu cầu và kỳ vọng.

Việc mở rộng các khuyến nghị nêu trong Thông báo số 4204/Add.6 ngày 27/3/2020, Tổng thư ký đã nhận được *hướng dẫn liên quan đến COVID-19 để đảm bảo giao tiếp an toàn trên tàu giữa người của tàu và người trên bờ* đính kèm, được đề xuất bởi phạm vi rộng lớn của các

<p>following broad cross section of global industry associations in consultative status with the Organization: ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, FONASBA and WSC, and which also take account of input from the International Maritime Employers' Council (IMEC) and the International Support Vessel Owners Association (ISOA).</p> <p>Member States and international organizations are invited to make use of the annexed Guidelines and to disseminate them among relevant national authorities with responsibility for, inter alia, maritime issues, health, customs, immigration, border control; and to liaise with relevant national authorities, as appropriate, with respect to the use and implementation of the Guidelines.</p> <p style="text-align: center;">***</p>	<p>hiệp hội ngành công nghiệp toàn cầu với vai trò tư vấn của Tổ chức: ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, FONASBA và WSC, và cũng lưu ý đến thông tin từ Hội đồng những người sử dụng lao động hàng hải quốc tế (IMEC) và Hiệp hội chủ tàu hỗ trợ quốc tế (ISOA).</p> <p>Đề nghị các quốc gia thành viên và các tổ chức quốc tế sử dụng và phổ biến Hướng dẫn đính kèm đến các cơ quan có thẩm quyền liên quan của quốc gia chịu trách nhiệm, ngoài các vấn đề khác, về các vấn đề liên quan đến hàng hải, y tế, hải quan, nhập cư, kiểm soát biên giới; và liên lạc với các cơ quan có thẩm quyền có liên quan của quốc gia, nếu phù hợp, về việc sử dụng và thực hiện Hướng dẫn này.</p> <p style="text-align: center;">***</p>
<p style="text-align: center;">ANNEX</p> <p style="text-align: center;">COVID-19 RELATED GUIDELINES FOR ENSURING A SAFE SHIPBOARD INTERFACE BETWEEN SHIP AND SHORE-BASED PERSONNEL</p> <p>Introduction</p> <p>1 The Coronavirus (COVID-19) pandemic has created issues related to the shipboard interface between seafarers and shore-based personnel during port calls. These issues are often related to the ship's crews and shore-based workers, such as agents, inspectors, pilots, stevedores, surveyors etc., following conflicting procedures to mitigate the risk of infection related to the virus. Differing procedures and requirements are currently being set globally for shore-based workers by national Administrations, local authorities, professional organizations and employing companies compared with those being set by flag States and shipping companies to be followed on board ships by ship's crews.</p> <p>2 The objective of all parties in the ship/shore interface should be to keep everyone as safe as possible at all times, regardless of whether they are seafarers serving onboard a ship or shore-based workers</p>	<p style="text-align: center;">PHỤ LỤC</p> <p style="text-align: center;">HƯỚNG DẪN LIÊN QUAN ĐẾN COVID-19 ĐỂ BẢO ĐẢM GIAO TIẾP AN TOÀN TRÊN TÀU GIỮA NGƯỜI CỦA TÀU VÀ NGƯỜI TRÊN BỜ</p> <p>Giới thiệu</p> <p>1 Đại dịch virus corona (COVID-19) đã tạo ra các vấn đề liên quan đến giao tiếp trên tàu giữa thuyền viên và người trên bờ trong quá trình tàu ghé cảng. Những vấn đề này thường liên quan đến thuyền viên và người lao động trên bờ, chẳng hạn như đại lý, thanh tra viên, hoa tiêu, công nhân bốc xếp, nhân viên kiểm tra tàu, ..., theo các quy trình mâu thuẫn với nhau để giảm thiểu rủi ro lây nhiễm liên quan đến virus. Các quy trình và yêu cầu khác nhau hiện đang được đặt ra trên toàn cầu cho người lao động trên bờ bởi các Chính quyền quốc gia, chính quyền địa phương, các tổ chức nghề nghiệp và các doanh nghiệp sử dụng lao động so với những gì được quy định bởi các quốc gia tàu mang cờ quốc tịch và các công ty vận tải biển mà thuyền viên trên tàu phải tuân theo.</p> <p>2 Mục tiêu của tất cả các bên trong giao tiếp tàu/bờ là phải giữ cho mọi người an toàn nhất có thể tại mọi thời điểm, cho dù là thuyền viên phục vụ trên tàu hay là người lao động trên bờ lên tàu tạm thời, và không tạo</p>

<p>temporarily coming onboard, and not to place anyone at undue risk or in a position they feel is unacceptable.</p> <p>3 Requirements and guidance as applicable to individuals can be seen to differ from State to State and company to company and these differences regarding what should and should not be applied with respect to managing risk related to COVID-19 is creating perceptions that some parties are not following appropriate procedures, even though the procedures being followed may be those required by a responsible party.</p> <p>4 There are differing views globally regarding what risk-based measures are appropriate during the pandemic and therefore different procedures are being implemented relating to interaction, personal protective equipment (PPE), social distancing, hygiene and testing.</p> <p>Objective</p> <p>5 This guidance aims to address major concerns and expectations of ship's crews and shore-based personnel through the implementation of practical, risk-based measures to address COVID-19 risks to all personnel involved in the ship/shore interface.</p> <p>United Nations International Maritime Organization (IMO) recommendations</p> <p>6 IMO Circular Letter No.4204/Add.6 <i>Preliminary list of recommendations for Governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic</i> of 27 March 2020 contains, inter alia, the following recommendations to Member States on "Measures to ensure health protection in ports" in which "<u>Governments and relevant national authorities are recommended to:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Request ships to report any cases of illness indicative of COVID-19 infection on board as early as possible before arrival to the relevant authority in the port. • Advise ships to regularly monitor shipboard personnel while in port for the exhibition of any symptoms associated with 	<p>cho bất kỳ ai rủi ro không thích hợp hoặc ở tình huống mà họ cảm thấy không thể chấp nhận được.</p> <p>3 Các yêu cầu và hướng dẫn áp dụng cho các cá nhân có thể được thấy khác nhau từ quốc gia đến quốc gia và từ công ty đến công ty. Những khác biệt này liên quan đến những gì nên và không nên áp dụng đối với việc quản lý rủi ro về COVID-19 đang tạo ra nhận thức là một số bên không tuân theo các quy trình thích hợp, mặc dù các quy trình đang được tuân theo có thể là những quy trình được yêu cầu bởi một bên có trách nhiệm.</p> <p>4 Có nhiều quan điểm khác nhau trên toàn cầu về các biện pháp dựa trên rủi ro là phù hợp trong đại dịch, và do đó các quy trình khác nhau đang được thực hiện liên quan đến tương tác, thiết bị bảo vệ cá nhân (PPE), cách ly xã hội, vệ sinh và xét nghiệm.</p> <p>Mục tiêu</p> <p>5 Hướng dẫn này nhằm giải quyết các mối quan ngại và kỳ vọng chính của thuyền viên và người trên bờ thông qua việc thực hiện các biện pháp thực tế, dựa trên rủi ro để giải quyết các rủi ro COVID-19 cho tất cả những người tham gia vào giao tiếp tàu/bờ.</p> <p>Khuyến nghị của Tổ chức Hàng hải quốc tế trực thuộc Liên hợp quốc (IMO)</p> <p>6 Thông báo của IMO số 4204/Add.6 <i>Danh sách sơ bộ các khuyến nghị cho các Chính phủ và các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của quốc gia về tạo thuận lợi cho thương mại hàng hải trong đại dịch COVID-19</i> ngày 27/3/2020, bao gồm các khuyến nghị sau đây, ngoài các nội dung khác, cho các Quốc gia thành viên về "Các biện pháp để đảm bảo việc bảo vệ sức khỏe tại các cảng", trong đó "<u>Các Chính phủ và các cơ quan có thẩm quyền thích hợp của quốc gia được khuyến nghị:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Yêu cầu tàu báo cáo bất kỳ trường hợp mắc bệnh nào có dấu hiệu nhiễm COVID-19 trên tàu càng sớm càng tốt đến cơ quan có thẩm quyền thích hợp tại cảng trước khi tàu đến cảng. • Khuyến nghị các tàu thường xuyên theo dõi những người trên tàu khi ở tại cảng về bất kỳ triệu chứng nào liên quan đến
--	--

<p>COVID-19 and report any changes in circumstances of the health of shipboard personnel to the relevant authority in the port.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consider temporarily restricting shipboard personnel to the ship while in port (except or until the situation permits otherwise) unless disembarking as part of a crew change or to receive emergency medical attention not available on board the ship. • Limit, as far as possible, the number of interactions with shipboard personnel by entities in the port to only those critical and essential for the continued operation and supply of the ship. • Provide information to port workers on basic protective measures against COVID-19 based on World Health Organization (WHO) advice. • Ensure those working in ports and having access to ships are provided with appropriate personal protection equipment (which could include masks, hand sanitizers and other means of preventing the spread of the virus) prior to contact with seafarers. • Request port authorities and port workers to comply with any screening or other protocols or procedures introduced by visiting ships to address COVID-19." <p>Risk management</p> <p>7 In order to keep all ship and shore-based personnel as safe as possible, consideration should be given by all parties as to how best to manage risk related to COVID-19.</p> <p>8 Appropriate control measures should be established to ensure that risks and impacts are managed to a tolerable level, and proportionate measures are established to reduce, control and manage the risks that Covid-19 poses to all persons.</p> <p>Communication</p> <p>9 As part of the risk management and control process it is recommended</p>	<p>COVID-19, và báo cáo bất kỳ thay đổi nào về tình hình sức khỏe của người trên tàu với cơ quan có thẩm quyền thích hợp tại cảng.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cân nhắc tạm thời hạn chế người trên tàu khi tàu đang ở cảng (ngoại trừ hoặc cho đến khi tình huống cho phép khác), trừ khi người rời tàu là một phần của việc thay đổi thuyền viên hoặc để được tiếp nhận sự chăm sóc y tế khẩn cấp không có sẵn trên tàu. • Giới hạn, càng nhiều càng tốt, số lượng tương tác với những người trên tàu bởi các thực thể trong cảng chỉ ở những người quan trọng và cần thiết cho sự hoạt động và cung ứng liên tục cho tàu. • Cung cấp thông tin cho công nhân cảng về các biện pháp bảo vệ cơ bản chống lại COVID-19 dựa trên khuyến nghị của Tổ chức Y tế thế giới (WHO). • Đảm bảo những người làm việc tại cảng và được phép lên tàu được cung cấp thiết bị bảo vệ cá nhân phù hợp (có thể bao gồm khẩu trang, chất khử trùng tay và các phương tiện khác để ngăn chặn sự lây lan của virus) trước khi tiếp xúc với thuyền viên. • Yêu cầu cơ quan có thẩm quyền của cảng và công nhân cảng tuân thủ mọi sàng lọc hoặc các giao thức hay quy trình khác được quy định bởi tàu đến cảng để giải quyết COVID-19." <p>Quản lý rủi ro</p> <p>7 Để giữ cho tất cả những người trên tàu và trên bờ an toàn nhất có thể, tất cả các bên nên cân nhắc về cách quản lý rủi ro tốt nhất liên quan đến COVID-19.</p> <p>8 Các biện pháp kiểm soát phù hợp cần được thiết lập để đảm bảo rằng các rủi ro và tác động được quản lý ở mức chấp nhận được và các biện pháp tương ứng được thiết lập để giảm thiểu, kiểm soát và quản lý các rủi ro mà Covid-19 gây ra cho tất cả mọi người.</p> <p>Trao đổi thông tin</p> <p>9 Là một phần của quy trình quản lý và kiểm soát rủi ro, trước khi đến</p>
---	---

that prior to arrival in port the ship communicates its requirements related to COVID-19 risk management to all the anticipated service providers and port officials expected to attend on board during the port call, which may be coordinated through the ship's port agent if appropriate.

10 It is further recommended that prior to arrival in port the shore-based service providers and port officials communicate their requirements related to COVID-19 risk management to the ship, again this may be coordinated by the ship's port agent if appropriate.

Measures to be taken by shipping companies, shore-based service providers and port, immigration and customs authorities to address the risk from COVID-19 to their personnel

11 *Shipping companies.* In accordance with the ISM Code shipping companies are required to assess all identified risks to their ships and personnel and establish appropriate safeguards normally documented in their Safety Management Systems (SMS). As a result, shipping companies should have developed for each of their ships detailed plans and procedures related to different aspects and risks associated with the coronavirus (COVID-19) including the identified risks and associated mitigation from the interface of crews with shore-based personnel as part of the ship's operations. The risk-based procedures and guidance documented, should be based on the latest guidance related to COVID-19 from WHO, International Maritime Health Association (IMHA) and the ship's flag State requirements as appropriate and taking into account the "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk" detailed in table 1.

12 *Shore-based service providers.* Organizations providing shore-based service providers to ships, such as agents, chandlers, inspectors, pilots, stevedores, surveyors, service engineers etc, should implement risk-based procedures and guidance for their employees related to COVID-19 within their internal procedures, based on the latest guidance from WHO, IMHA and local port and national requirements as appropriate taking into account the "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk" detailed in table 1.

cảng, tàu phải thông báo các yêu cầu liên quan đến quản lý rủi ro COVID-19 cho tất cả các nhà cung cấp dịch vụ dự kiến và các quan chức cảng dự kiến sẽ lên tàu trong quá trình ở tại cảng. Điều này có thể được điều phối thông qua đại lý của tàu tại cảng nếu thích hợp.

10 Khuyến nghị tiếp theo là trước khi tàu đến cảng, các nhà cung cấp dịch vụ trên bờ và các quan chức cảng phải thông báo các yêu cầu của họ liên quan đến quản lý rủi ro COVID-19 cho tàu. Điều này cũng có thể được điều phối bởi đại lý của tàu tại cảng nếu thích hợp.

Các biện pháp được thực hiện bởi các công ty vận tải biển, nhà cung cấp dịch vụ trên bờ và cảng, cơ quan nhập cư và hải quan để giải quyết rủi ro từ COVID-19 cho nhân viên của họ

11 *Các công ty vận tải biển.* Theo Bộ luật ISM, các công ty vận tải biển được yêu cầu đánh giá tất cả các rủi ro đã xác định đối với tàu và nhân viên của họ, và thiết lập các biện pháp bảo vệ phù hợp thường được lập thành tài liệu trong Hệ thống quản lý an toàn (SMS) của họ. Do đó, các công ty vận tải biển phải xây dựng cho mỗi tàu của họ các kế hoạch và quy trình chi tiết liên quan đến các khía cạnh và rủi ro khác nhau gắn với virus corona (COVID-19), bao gồm các rủi ro đã xác định và việc giảm thiểu liên quan từ giao tiếp của thuyền viên với người trên bờ như một phần hoạt động của tàu. Các quy trình và hướng dẫn dựa trên rủi ro được lập thành tài liệu, nên dựa trên hướng dẫn mới nhất liên quan đến COVID-19 từ WHO, Hiệp hội Sức khỏe hàng hải quốc tế (IMHA) và các yêu cầu của Quốc gia tàu mang cờ, nếu thích hợp, và lưu ý đến "Phân cấp kiểm soát là hướng dẫn để thiết lập các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả và giảm rủi ro" nêu chi tiết trong bảng 1.

12 *Các nhà cung cấp dịch vụ trên bờ.* Các tổ chức cung cấp các nhà cung cấp dịch vụ trên bờ cho tàu như đại lý, cung ứng, thanh tra viên, hoa tiêu, công nhân bốc xếp, nhân viên kiểm tra, kỹ thuật viên dịch vụ, ..., nên thực hiện các quy trình và hướng dẫn dựa trên rủi ro cho nhân viên của họ liên quan đến COVID-19 trong khuôn khổ các quy trình nội bộ của họ, dựa trên hướng dẫn mới nhất từ WHO, IMHA và các yêu cầu của cảng địa phương và quốc gia, nếu thích hợp, lưu ý đến "Phân cấp kiểm soát là hướng dẫn để thiết lập các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả và giảm rủi ro" nêu chi tiết trong bảng 1.

13 *Port, immigration and customs authorities.* Authorities responsible for Immigration Officers, Customs Officers, Port State Control Inspectors etc, should implement risk-based procedures and guidance for their employees related to COVID-19 within their internal procedures, based on the latest guidance from WHO, IMHA and local port and national requirements as appropriate taking into account the "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk" detailed in table 1.

Hierarchy of Controls

14 The following outlines a hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk.

Table 1 - Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk

1 Eliminate	<p>Elimination of the hazard is the most effective measure to reduce risks.</p> <p>Work onboard should not be conducted if there is a safer method to undertake the task, such as not going to a ship. In a number of instances e.g. conducting audit, surveys, inspections and training remote possibilities exist which may eliminate the need to go onboard or reduce the numbers of personnel needing to attend.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Is attendance on board necessary at this time? • Can the work be undertaken remotely? • Can the work be postponed? <p>If attendance on board cannot be eliminated, then can the risk be reduced? For example, can numbers attending be reduced and/or can part of the work normally conducted onboard be reduced e.g. can documentary review and interviews etc. be conducted remotely?</p>
2 Reduce	<p>Can attendance on board be reduced?</p> <p>Where it is not possible to fully eliminate the hazards, the risk could be reduced by minimizing the onboard element of the work.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Can numbers of persons attending onboard be reduced and/or duration of time spent onboard be reduced? • Can part of the work be undertaken remotely e.g. visual inspections, witnessing drills, interviews? • Is it necessary to attend on board in person or can

13 *Các cơ quan có thẩm quyền của cảng, cơ quan nhập cư và hải quan.* Các cơ quan có trách nhiệm đối với nhân viên nhập cư, nhân viên hải quan, nhân viên kiểm tra của Chính quyền cảng, ..., nên thực hiện các quy trình và hướng dẫn dựa trên rủi ro cho nhân viên của họ liên quan đến COVID-19 trong các quy trình nội bộ của họ, dựa trên hướng dẫn mới nhất từ WHO, IMHA và các yêu cầu của cảng địa phương và quốc gia, nếu thích hợp, lưu ý đến "Phân cấp kiểm soát là hướng dẫn để thiết lập các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả và giảm rủi ro" nêu chi tiết trong bảng 1.

Phân cấp kiểm soát

14 Bảng dưới đây mô tả việc phân cấp kiểm soát là hướng dẫn để thiết lập các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả và giảm rủi ro.

Bảng 1 - Phân cấp kiểm soát là hướng dẫn để thiết lập các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả và giảm rủi ro

1 Loại bỏ	<p>Loại bỏ các mối nguy hiểm là biện pháp hiệu quả nhất để giảm rủi ro.</p> <p>Không nên tiến hành công việc trên tàu nếu có phương pháp an toàn hơn để thực hiện nhiệm vụ, chẳng hạn như việc không đến tàu. Trong một số trường hợp, ví dụ như tiến hành đánh giá, kiểm tra, thanh tra và đào tạo, các khả năng thực hiện từ xa có thể loại bỏ sự cần thiết phải lên tàu hoặc giảm số lượng người cần tham dự.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Việc lên tàu có cần thiết vào lúc này không? • Công việc có thể được thực hiện từ xa không? • Công việc có thể được hoãn lại không? <p>Nếu không thể loại bỏ việc lên tàu, thì liệu có thể làm giảm rủi ro? Ví dụ: có thể giảm số lượng người tham dự và/hoặc có thể giảm một phần công việc thường được thực hiện trên tàu không? ví dụ: xem xét tài liệu và phỏng vấn ... có thể được tiến hành từ xa không?</p>
2 Giảm bớt	<p>Có thể giảm việc có mặt trên tàu không?</p> <p>Trong trường hợp không thể loại bỏ hoàn toàn các mối nguy hiểm, rủi ro có thể được giảm bằng cách giảm thiểu các yếu tố trên tàu của công việc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Có thể giảm số người tham dự trên tàu và/hoặc giảm thời lượng trên tàu không? • Một phần công việc có thể được thực hiện từ xa không, ví dụ: kiểm tra trực quan, chứng kiến thực tập, phỏng vấn? • Có cần thiết phải lên tàu hay có thể thiết lập các cuộc họp

		<p>meetings be set up remotely to reduce numbers attending and reduce duration?</p> <ul style="list-style-type: none"> Can information be provided for remote review to reduce shipboard attendance? <p>Once attendance onboard has been reduced as far as possible, then consideration should be given to how to control the remaining risk.</p>			<p>từ xa để giảm số người tham dự và giảm thời lượng không?</p> <ul style="list-style-type: none"> Thông tin có thể được cung cấp để xem xét từ xa nhằm giảm việc lên tàu không? <p>Khi việc tham dự trên tàu đã được giảm đến mức có thể, thì nên xem xét cách thức kiểm soát rủi ro còn lại.</p>
3 Communicate	<p>If onboard attendance of shore-based personnel cannot be eliminated, communicate and understand participant requirements.</p> <p>Ensure requirements of each party, the ship and the shore-based organization have been communicated in good time to each other and are assessed and understood.</p> <p>If there are differences in requirements control measures should be agreed and understood by all parties prior to the shipboard intervention taking place.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Have the ship's and shore-based organizations requirements related to risk management and control of COVID-19 been communicated in good time to all parties prior to arrival? It is envisaged that the ship's agent will need to play an important role in this regard. Are the requirements of each party understood by the other parties? Are requirements aligned e.g. requirements for the use of PPE? <p>If risk management and requirements of any party are not aligned or not understood, then additional administrative control measures may be necessary.</p>	4 Thông tin	<p>Nếu việc lên tàu của người trên bờ không thể được loại bỏ, hãy liên lạc và hiểu các yêu cầu của người tham gia.</p> <p>Đảm bảo các yêu cầu của mỗi bên, tàu và tổ chức trên bờ đã được truyền đạt cho nhau trong thời gian thích hợp, và được đánh giá và hiểu.</p> <p>Nếu có sự khác biệt trong các yêu cầu, các biện pháp kiểm soát nên được các bên đồng ý và hiểu rõ trước khi thực hiện các công việc trên tàu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Các yêu cầu của tàu và tổ chức trên bờ có liên quan đến quản lý rủi ro và kiểm soát COVID-19 đã được thông báo trong thời gian thích hợp cho tất cả các bên trước khi tàu đến không? Dự định là đại lý tàu sẽ cần đóng vai trò quan trọng trong vấn đề này. Các yêu cầu của mỗi bên có được các bên khác hiểu không? Các yêu cầu có hài hòa với nhau, ví dụ: yêu cầu sử dụng PPE? <p>Nếu quản lý rủi ro và yêu cầu của bất kỳ bên nào không hài hòa hoặc không được hiểu, thì các biện pháp kiểm soát hành chính bổ sung có thể là cần thiết.</p>
4 Control	<p>If the requirements of each party, the ship and the shore-based organization have been communicated to each other and assessed, and are either not understood or there are differences then administrative control measures need to be taken so that all requirements are understood and so that requirements can be mutually agreed and understood by all parties prior to the shipboard intervention taking place.</p>		4 Kiểm soát	<p>Nếu các yêu cầu của mỗi bên, tàu và tổ chức trên bờ đã được truyền đạt cho nhau và được đánh giá, và nếu không được hiểu hoặc có sự khác biệt thì cần phải thực hiện các biện pháp kiểm soát hành chính để mọi yêu cầu đều được hiểu, và do đó các yêu cầu có thể được các bên đồng ý và hiểu rõ trước khi thực hiện công việc trên tàu.</p>	<p>Nếu các biện pháp kiểm soát của tàu và tổ chức trên bờ ban đầu không hài hòa hoặc không được hiểu đầy đủ, thì phải xác định các hành động cần thiết để khắc phục tình huống.</p> <p>Cần nhắc nên bao gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Có cần phải giải thích thêm về các yêu cầu không? Nếu các yêu cầu không được hiểu và hoặc không hài hòa,

		<p>can control measures be implemented through clarifying requirements and or agreeing mutually acceptable requirements?</p> <ul style="list-style-type: none"> • What protective measures are in place on board and for the attending personnel? • Are alternative measures acceptable e.g. ship's provision of PPE to shore-based personnel? • Can social distancing be maintained? • Can entry into crew accommodation spaces be avoided/minimized? <p>Once mutually acceptable requirements that differ to normal practice for either party are agreed the requirements concerned should be clearly communicated and agreed by all parties impacted i.e. all ships' crew and all shore-based participants.</p>			<p>các biện pháp kiểm soát có thể được thực hiện thông qua việc làm rõ các yêu cầu và hoặc đồng ý các yêu cầu được chấp nhận lẫn nhau không?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Những biện pháp bảo vệ nào được áp dụng trên tàu và cho người lên tàu? • Các biện pháp thay thế có thể được chấp nhận, ví dụ: Tàu cung cấp PPE cho người trên bờ? • Giãn cách xã hội có thể được duy trì? • Có thể tránh/giảm thiểu việc đi vào khu vực sinh hoạt của thuyền viên không? <p>Khi các yêu cầu được chấp nhận lẫn nhau khác với thực tiễn thông thường cho một trong hai bên được thỏa thuận, các yêu cầu liên quan cần được thông báo rõ ràng và được đồng ý bởi tất cả các bên chịu tác động, tức là tất cả các thuyền viên tàu và tất cả những người tham gia trên bờ.</p>
<p>5 Personal Protective Equipment (PPE)</p>	<p>Understand what PPE is required and expected to be used by crew and shore-based personnel during attendance onboard and at what times.</p>		<p>5 Trang bị bảo vệ cá nhân (PPE)</p>	<p>Hiểu loại PPE nào được yêu cầu và dự kiến sẽ được sử dụng bởi thuyền viên và người trên bờ trong khi có mặt trên tàu và vào thời gian nào.</p>	<p>Ngoài việc hiểu được những kỳ vọng về PPE được thỏa thuận lẫn nhau của cả thuyền viên và người trên bờ, cần đánh giá những điều sau đây:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PPE đã thỏa thuận có sẵn cho cả hai bên chưa? Nếu không, nó có thể được cung cấp bởi bên kia nếu cần thiết, trước hoặc tại thời điểm lên tàu? • PPE có sẵn có tuân thủ các thông số kỹ thuật được khuyến nghị phù hợp không và nó có tương thích với PPE và thiết bị khác được sử dụng trong quá trình trên tàu không. PPE được cung cấp có cho phép thực hiện

		<p>intended work to be carried out effectively?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is the PPE sterile, where applicable? • Has the user been instructed how to inspect, wear, use and dispose of the PPE? 			<p>công việc dự định một cách hiệu quả không?</p> <ul style="list-style-type: none"> • PPE có vô trùng không, áp dụng ở đâu? • Người dùng đã được hướng dẫn cách kiểm tra, hao mòn, sử dụng và thải bỏ PPE chưa?
<p>Managing differences</p>			<p>Quản lý sự khác biệt</p>		
<p>15 With differences in strategies and requirements to manage risks to persons from COVID-19 existing virtually country by country and company to company excellent communication in a timely manner between the ship, including the shipping company and its agents, with shore-based organizations intending to board the ship is essential and is the only way to effectively identify issues and manage differences in requirements relating to mitigating the risk to all personnel from the COVID-19 virus. In line with table 1 "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk", where differences exist in expectations between ship and shore requirements, these should be resolved by both parties to their mutual satisfaction prior to the ship arriving in port, thereby addressing the risks effectively, possibly by agreeing and adopting an equivalent measure, as well as ensuring misunderstandings, false expectations and associated frustrations of ship's crew and shore-based personnel are avoided.</p>			<p>15 Với sự khác biệt trong chiến lược và yêu cầu để quản lý rủi ro cho người liên quan đến COVID-19 tồn tại trên thực tế giữa quốc gia với quốc gia và công ty đến công ty, việc liên lạc hoàn chỉnh kịp thời giữa tàu, bao gồm công ty vận tải biển và đại lý, với các tổ chức trên bờ có ý định lên tàu là điều cần thiết và là cách duy nhất để xác định hiệu quả các vấn đề và quản lý sự khác biệt trong các yêu cầu về giảm nhẹ rủi ro cho tất cả mọi người khỏi virus COVID-19. Theo bảng 1 "Phân cấp kiểm soát là hướng dẫn để thiết lập các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả và giảm rủi ro", trong đó có sự khác biệt về kỳ vọng giữa các yêu cầu của tàu và bờ, những điều này cần được hai bên giải quyết để thỏa mãn lẫn nhau trước khi tàu cập cảng, từ đó giải quyết các rủi ro một cách hiệu quả, có thể bằng cách đồng ý và thông qua một biện pháp tương đương, cũng như đảm bảo những hiểu lầm, kỳ vọng sai lầm và sự thất vọng liên quan của thuyền viên và người trên bờ được tránh.</p>		
<p>Simple steps when on board</p>			<p>Các bước đơn giản khi trên tàu</p>		
<p>16 If attendance onboard a ship is unavoidable, the following are some simple steps and precautions that should be taken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimize the number of persons attending • Use outer walkways rather than access through the crew accommodation. • Limit time inside crew accommodation to the absolute minimum necessary to perform duties onboard • Maintain social distancing - preferably 2 meters but at least 1 meter apart and limit interaction with crew members to those involved in performance of duties onboard • Do not shake hands, use a wave, a nod or a bow 			<p>16 Nếu việc lên tàu là không thể tránh khỏi, thì đây là một số bước và biện pháp phòng ngừa đơn giản nên được thực hiện:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Giảm thiểu số lượng người tham dự • Sử dụng lối đi bên ngoài thay vì lối đi qua khu vực sinh hoạt của thuyền viên. • Giới hạn thời gian bên trong khu vực sinh hoạt của thuyền viên ở mức tối thiểu cần thiết để thực hiện nhiệm vụ trên tàu • Duy trì giãn cách xã hội - tốt nhất là 2 mét nhưng cách nhau ít nhất là 1 mét và tương tác hạn chế với các thuyền viên với những người liên quan trong thực hiện nhiệm vụ trên tàu • Không bắt tay, sử dụng cử chỉ vẫy tay, gật đầu hoặc cúi đầu 		

- Frequently clean your hands with soap and hot water for at least 20 seconds or use an alcohol-based hand rub
- Provide sanitising stations at appropriate locations e.g. the ship's gangway, entry points to accommodation, the bridge, control rooms
- Avoid touching eyes, nose and mouth
- If wearing a face mask, be sure it covers your mouth and nose
- Do not touch a face mask once it is on
- Immediately safely discard single-use masks after each use
- Clean your hands after removing masks

After the visit - disclosure of possible further transmission

17 In the 14 (fourteen) days following a ship visit, if either any shore-based person attending onboard a ship or any of the ship's crew develop COVID-19 symptoms, there is then a moral duty to contact those who may have been infected as a result to disclose this information. If the industry is to act properly and responsibly in minimizing the spread of the COVID-19 virus, this communication is essential and should form part of the mutually agreed requirements related to risk management and control of COVID-19 prior to boarding any ship.

Conclusion

18 In order to safely manage a port call with respect to the ship/shore interface, it is incumbent on all parties to communicate in advance of the port call, to be open regarding each parties requirements to managing risk with respect to the COVID-19 virus and be flexible and pragmatic in resolving any differences in requirements and expectations.

19 Reference can also be made to *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*, available as free download on the ICS website (ICS | Covid-19) and as stated in IMO Circular Letter No.4204/Add.4 dated 5 March 2020.

- Thường xuyên làm sạch tay bằng xà phòng và nước nóng trong ít nhất 20 giây hoặc sử dụng chất chà tay có cồn
- Cung cấp các trạm vệ sinh tại các địa điểm thích hợp, ví dụ: tại thang lên xuống tàu, điểm vào khu vực sinh hoạt của thuyền viên, buồng lái, phòng điều khiển
- Tránh chạm vào mắt, mũi và miệng
- Nếu đeo khẩu trang, hãy chắc chắn nó che miệng và mũi của bạn
- Không chạm vào khẩu trang khi đã được mở
- Ngay lập tức vứt bỏ an toàn khẩu trang sử dụng một lần sau khi sử dụng
- Làm sạch tay sau khi gỡ bỏ khẩu trang

Sau chuyến thăm tàu - tiết lộ sự lây truyền tiếp theo có thể

17 Trong 14 (mười bốn) ngày sau chuyến thăm tàu, nếu bất kỳ người nào trên bờ lên tàu hoặc bất kỳ thuyền viên nào phát triển các triệu chứng COVID-19, thì phải có nghĩa vụ đạo đức để liên hệ với những người có thể đã bị nhiễm bệnh kết quả để tiết lộ thông tin này. Nếu ngành công nghiệp phải hành động đúng đắn và có trách nhiệm trong việc giảm thiểu sự lây lan của virus COVID-19, thì việc liên lạc này là cần thiết và là một phần của các yêu cầu được thỏa thuận chung liên quan đến quản lý rủi ro và kiểm soát COVID-19 trước khi lên bất kỳ tàu nào.

Kết luận

18 Để quản lý tàu ghé cảng một cách an toàn liên quan đến giao tiếp tàu/bờ, tất cả các bên phải liên lạc trước khi tàu đến cảng, phải công khai về các yêu cầu của mỗi bên đối với việc quản lý rủi ro virus COVID-19 và linh hoạt, thực dụng trong việc giải quyết bất kỳ sự khác biệt nào trong các yêu cầu và mong đợi.

19 Có thể tham khảo *Hướng dẫn cho những người khai thác tàu để bảo vệ sức khỏe của thuyền viên*, có sẵn dưới dạng tải xuống miễn phí trên trang web của ICS (ICS | Covid-19) và như đã nêu trong Thông báo của IMO số 4204/Add.4 ngày ngày 05/3/2020.

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.16
6 May 2020

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status with IMO

Subject: **Coronavirus (COVID 19) – COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore-based personnel**

The Secretary-General is aware that the Coronavirus (COVID-19) pandemic has created issues related to the shipboard interface between ship and shore-based personnel during port calls. Shipping is vital to the maintenance of global supply chains and it is vital that all parties in the ship/shore interface should keep everyone as safe as possible at all times and not place anyone, regardless of whether they are ship personnel or shore-based workers temporarily coming onboard, at undue risk.

The subject guidance in the annex aims to address major concerns and expectations of ships' crews and shore-based personnel through the implementation of practical, risk-based measures to address COVID-19 risks for all personnel involved in the ship/shore interface.

In order to safely manage a port call with respect to the ship/shore interface, it is incumbent on all parties to communicate in advance of the port call, to be open regarding each parties requirements to managing risk with respect to the COVID-19 virus and to be flexible and pragmatic in resolving any differences in requirements and expectations.

Expanding on the recommendations contained in Circular Letter No.4204/Add.6 of 27 March 2020, the Secretary-General has received the attached *COVID-19 related guidelines for ensuring a safe shipboard interface between ship and shore based personnel*, proposed by the following broad cross section of global industry associations in consultative status with the Organization: ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, FONASBA and WSC, and which also take account of input from the International Maritime Employers' Council (IMEC) and the International Support Vessel Owners Association (ISOA).

Member States and international organizations are invited to make use of the annexed Guidelines and to disseminate them among relevant national authorities with responsibility for, inter alia, maritime issues, health, customs, immigration, border control; and to liaise with relevant national authorities, as appropriate, with respect to the use and implementation of the Guidelines.

ANNEX

COVID-19 RELATED GUIDELINES FOR ENSURING A SAFE SHIPBOARD INTERFACE BETWEEN SHIP AND SHORE-BASED PERSONNEL

Introduction

1 The Coronavirus (COVID-19) pandemic has created issues related to the shipboard interface between seafarers and shore-based personnel during port calls. These issues are often related to the ship's crews and shore-based workers, such as agents, inspectors, pilots, stevedores, surveyors etc., following conflicting procedures to mitigate the risk of infection related to the virus. Differing procedures and requirements are currently being set globally for shore-based workers by national Administrations, local authorities, professional organizations and employing companies compared with those being set by flag States and shipping companies to be followed on board ships by ship's crews.

2 The objective of all parties in the ship/shore interface should be to keep everyone as safe as possible at all times, regardless of whether they are seafarers serving onboard a ship or shore-based workers temporarily coming onboard, and not to place anyone at undue risk or in a position they feel is unacceptable.

3 Requirements and guidance as applicable to individuals can be seen to differ from State to State and company to company and these differences regarding what should and should not be applied with respect to managing risk related to COVID-19 is creating perceptions that some parties are not following appropriate procedures, even though the procedures being followed may be those required by a responsible party.

4 There are differing views globally regarding what risk-based measures are appropriate during the pandemic and therefore different procedures are being implemented relating to interaction, personal protective equipment (PPE), social distancing, hygiene and testing.

Objective

5 This guidance aims to address major concerns and expectations of ship's crews and shore-based personnel through the implementation of practical, risk-based measures to address COVID-19 risks to all personnel involved in the ship/shore interface.

United Nations International Maritime Organization (IMO) recommendations

6 IMO Circular Letter No.4204/Add.6 *Preliminary list of recommendations for Governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic* of 27 March 2020 contains, inter alia, the following recommendations to Member States on "Measures to ensure health protection in ports" in which "Governments and relevant national authorities are recommended to:

- Request ships to report any cases of illness indicative of COVID-19 infection on board as early as possible before arrival to the relevant authority in the port.
- Advise ships to regularly monitor shipboard personnel while in port for the exhibition of any symptoms associated with COVID-19 and report any changes in circumstances of the health of shipboard personnel to the relevant authority in the port.

- Consider temporarily restricting shipboard personnel to the ship while in port (except or until the situation permits otherwise) unless disembarking as part of a crew change or to receive emergency medical attention not available on board the ship.
- Limit, as far as possible, the number of interactions with shipboard personnel by entities in the port to only those critical and essential for the continued operation and supply of the ship.
- Provide information to port workers on basic protective measures against COVID-19 based on World Health Organization (WHO) advice.
- Ensure those working in ports and having access to ships are provided with appropriate personal protection equipment (which could include masks, hand sanitizers and other means of preventing the spread of the virus) prior to contact with seafarers.
- Request port authorities and port workers to comply with any screening or other protocols or procedures introduced by visiting ships to address COVID-19."

Risk management

7 In order to keep all ship and shore-based personnel as safe as possible, consideration should be given by all parties as to how best to manage risk related to COVID-19.

8 Appropriate control measures should be established to ensure that risks and impacts are managed to a tolerable level, and proportionate measures are established to reduce, control and manage the risks that Covid-19 poses to all persons.

Communication

9 As part of the risk management and control process it is recommended that prior to arrival in port the ship communicates its requirements related to COVID-19 risk management to all the anticipated service providers and port officials expected to attend on board during the port call, which may be coordinated through the ship's port agent if appropriate.

10 It is further recommended that prior to arrival in port the shore-based service providers and port officials communicate their requirements related to COVID-19 risk management to the ship, again this may be coordinated by the ship's port agent if appropriate.

Measures to be taken by shipping companies, shore-based service providers and port, immigration and customs authorities to address the risk from COVID-19 to their personnel

11 *Shipping companies.* In accordance with the ISM Code shipping companies are required to assess all identified risks to their ships and personnel and establish appropriate safeguards normally documented in their Safety Management Systems (SMS). As a result, shipping companies should have developed for each of their ships detailed plans and procedures related to different aspects and risks associated with the coronavirus (COVID-19) including the identified risks and associated mitigation from the interface of crews with shore-based personnel as part of the ship's operations. The risk-based procedures and guidance documented, should be based on the latest guidance related to COVID-19 from WHO, International Maritime Health Association (IMHA) and the ship's flag State requirements as appropriate and taking into account the "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk" detailed in table 1.

12 *Shore-based service providers.* Organizations providing shore-based service providers to ships, such as agents, chandlers, inspectors, pilots, stevedores, surveyors, service engineers etc, should implement risk-based procedures and guidance for their employees related to COVID-19 within their internal procedures, based on the latest guidance from WHO, IMHA and local port and national requirements as appropriate taking into account the "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk" detailed in table 1.

13 *Port, immigration and customs authorities.* Authorities responsible for Immigration Officers, Customs Officers, Port State Control Inspectors etc, should implement risk-based procedures and guidance for their employees related to COVID-19 within their internal procedures, based on the latest guidance from WHO, IMHA and local port and national requirements as appropriate taking into account the "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk" detailed in table 1.

Hierarchy of Controls

14 The following outlines a hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk.

Table - Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk

1 Eliminate	<p>Elimination of the hazard is the most effective measure to reduce risks.</p> <p>Work onboard should not be conducted if there is a safer method to undertake the task, such as not going to a ship. In a number of instances e.g. conducting audit, surveys, inspections and training remote possibilities exist which may eliminate the need to go onboard or reduce the numbers of personnel needing to attend.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Is attendance on board necessary at this time? • Can the work be undertaken remotely? • Can the work be postponed? <p>If attendance on board cannot be eliminated, then can the risk be reduced? For example, can numbers attending be reduced and/or can part of the work normally conducted onboard be reduced e.g. can documentary review and interviews etc. be conducted remotely?</p>
2 Reduce	<p>Can attendance on board be reduced?</p> <p>Where it is not possible to fully eliminate the hazards, the risk could be reduced by minimizing the onboard element of the work.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Can numbers of persons attending onboard be reduced and/or duration of time spent onboard be reduced? • Can part of the work be undertaken remotely e.g. visual inspections, witnessing drills, interviews? • Is it necessary to attend on board in person or can meetings be set up remotely to reduce numbers attending and reduce duration? • Can information be provided for remote review to reduce shipboard attendance? <p>Once attendance onboard has been reduced as far as possible, then consideration should be given to how to control the remaining risk.</p>
3 Communicate	<p>If onboard attendance of shore-based personnel cannot be eliminated,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Have the ship's and shore-based organizations requirements related to risk management and control of COVID-19 been

	<p>communicate and understand participant requirements.</p> <p>Ensure requirements of each party, the ship and the shore-based organization have been communicated in good time to each other and are assessed and understood.</p> <p>If there are differences in requirements control measures should be agreed and understood by all parties prior to the shipboard intervention taking place.</p>	<p>communicated in good time to all parties prior to arrival? It is envisaged that the ship's agent will need to play an important role in this regard.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Are the requirements of each party understood by the other parties? • Are requirements aligned e.g. requirements for the use of PPE? <p>If risk management and requirements of any party are not aligned or not understood, then additional administrative control measures may be necessary.</p>
<p>4 Control</p>	<p>If the requirements of each party, the ship and the shore-based organization have been communicated to each other and assessed, and are either not understood or there are differences then administrative control measures need to be taken so that all requirements are understood and so that requirements can be mutually agreed and understood by all parties prior to the shipboard intervention taking place.</p>	<p>If the control measures of the ship and the shore-based organization are not initially aligned or not fully understood identify actions required to rectify the situation.</p> <p>Considerations should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Does additional explanation of requirements need to be provided? • If requirements are not understood and or aligned, can control measures be implemented through clarifying requirements and or agreeing mutually acceptable requirements? • What protective measures are in place on board and for the attending personnel? • Are alternative measures acceptable e.g. ship's provision of PPE to shore-based personnel? • Can social distancing be maintained? • Can entry into crew accommodation spaces be avoided/minimized? <p>Once mutually acceptable requirements that differ to normal practice for either party are agreed the requirements concerned should be clearly communicated and agreed by all parties impacted i.e. all ships' crew and all shore-based participants.</p>
<p>5 Personal Protective Equipment (PPE)</p>	<p>Understand what PPE is required and expected to be used by crew and shore-based personnel during attendance onboard and at what times.</p>	<p>In addition to understanding mutually agreed PPE expectations of both the ship's crew and shore-based staff the following should be assessed:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is the agreed PPE available to both parties? If not, can it be provided by the other party if necessary, either prior to or at the time of boarding? • Does available PPE comply with appropriate recommended specifications and is it compatible with the other PPE and equipment to be worn during the intervention. Does the provided PPE allow for the intended work to be carried out effectively? • Is the PPE sterile, where applicable? • Has the user been instructed how to inspect, wear, use and dispose of the PPE?

Managing differences

15 With differences in strategies and requirements to manage risks to persons from COVID-19 existing virtually country by country and company to company excellent communication in a timely manner between the ship, including the shipping company and its agents, with shore-based organizations intending to board the ship is essential and is the only way to effectively identify issues and manage differences in requirements relating to mitigating the risk to all personnel from the COVID-19 virus. In line with table 1 "Hierarchy of controls as a guide to establishing effective safety control measures and reducing risk", where differences exist in expectations between ship and shore requirements, these should be resolved by both parties to their mutual satisfaction prior to the ship arriving in port, thereby addressing the risks effectively, possibly by agreeing and adopting an equivalent measure, as well as ensuring misunderstandings, false expectations and associated frustrations of ship's crew and shore-based personnel are avoided.

Simple steps when on board

16 If attendance onboard a ship is unavoidable, the following are some simple steps and precautions that should be taken:

- Minimize the number of persons attending
- Use outer walkways rather than access through the crew accommodation.
- Limit time inside crew accommodation to the absolute minimum necessary to perform duties onboard
- Maintain social distancing – preferably 2 meters but at least 1 meter apart and limit interaction with crew members to those involved in performance of duties onboard
- Do not shake hands, use a wave, a nod or a bow
- Frequently clean your hands with soap and hot water for at least 20 seconds or use an alcohol-based hand rub
- Provide sanitising stations at appropriate locations e.g. the ship's gangway, entry points to accommodation, the bridge, control rooms
- Avoid touching eyes, nose and mouth
- If wearing a face mask, be sure it covers your mouth and nose
- Do not touch a face mask once it is on
- Immediately safely discard single-use masks after each use
- Clean your hands after removing masks

After the visit – disclosure of possible further transmission

17 In the 14 (fourteen) days following a ship visit, if either any shore-based person attending onboard a ship or any of the ship's crew develop COVID-19 symptoms, there is then a moral duty to contact those who may have been infected as a result to disclose this information. If the industry is to act properly and responsibly in minimizing the spread of the COVID-19 virus, this communication is essential and should form part of the mutually agreed requirements related to risk management and control of COVID-19 prior to boarding any ship.

Conclusion

18 In order to safely manage a port call with respect to the ship/shore interface, it is incumbent on all parties to communicate in advance of the port call, to be open regarding each parties requirements to managing risk with respect to the COVID-19 virus and be flexible and pragmatic in resolving any differences in requirements and expectations.

19 Reference can also be made to *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*, available as free download on the ICS website ([ICS | Covid-19](#)) and as stated in IMO Circular Letter No.4204/Add.4 dated 5 March 2020.
