



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 03 tháng 6 năm 2020
Số thông báo: 035TI/20TB

Nội dung: Thông báo số 4204/Add.19 (Circular Letter No. 4204/Add.19) ngày 02/6/2020 của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO): Virus corona (COVID 19) - Hướng dẫn cho quốc gia tàu mang cờ quốc tịch về kiểm tra và cấp mới các giấy chứng nhận trong đại dịch COVID-19.

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

Ngày 02/6/2020, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã phát hành Thông báo số 4204/Add.19: Virus corona (COVID 19) - Hướng dẫn cho quốc gia tàu mang cờ quốc tịch về kiểm tra và cấp mới các giấy chứng nhận trong đại dịch COVID-19.

Chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt Thông báo số 4204/Add.19 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: 521)

Fax: +84 24 37684722

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

IMO
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Circular Letter No.4204/Add.19
2 June 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) - Guidance for flag States regarding surveys and renewals of certificates during the COVID-19 pandemic**

1 All ships must be surveyed and verified by officers of the flag State Administrations or their recognized organizations (ROs)/recognized security organizations (RSOs)/nominated surveyors so that relevant certificates can be issued to establish that the ships are designed, constructed, maintained and managed in compliance with the requirements of IMO conventions, codes and other instruments. This system of survey and certification forms the backbone of the maritime safety and security and environmental protection regime of the Organization and it is critically important that ships remain subject to the existing statutory regime to the greatest extent possible.

2 Most IMO instruments contain requirements regarding the extension of the period of validity of a certificate, including SOLAS and MARPOL and associated codes mandatory under these Conventions, as well as the Load Line, BWM,1 STCW and STCW-F Conventions. It is generally provided that if a certificate expires when a ship is not in a port where it can be surveyed, the Administration may extend the period of validity of a certificate for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to a port in which it can be surveyed, but not for a period longer than 3 months. The *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)* (resolution A.1140(31)) were developed to

IMO
TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ

Thông báo số 4204/Add.19
Ngày 02/6/2020

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 cho quốc gia tàu mang cờ quốc tịch về kiểm tra và cấp mới các giấy chứng nhận trong đại dịch COVID-19**

1 Tất cả các tàu phải được kiểm tra và xác nhận bởi các nhân viên của Chính quyền hàng hải tàu mang cờ hoặc tổ chức được công nhận (RO)/tổ chức an ninh được công nhận (RSO)/người kiểm tra được chỉ định của quốc gia tàu mang cờ để có thể cấp giấy chứng nhận liên quan nhằm xác định là tàu được thiết kế, đóng, duy trì và quản lý tuân thủ các yêu cầu của các công ước, bộ luật và các văn kiện khác của IMO. Hệ thống kiểm tra và chứng nhận này là xương sống của thể chế an toàn, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường của Tổ chức; và điều cực kỳ quan trọng là các tàu vẫn phải tuân theo thể chế luật định hiện hành ở mức độ cao nhất có thể.

2 Hầu hết các văn kiện của IMO đều có các yêu cầu liên quan đến việc gia hạn thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận, bao gồm cả SOLAS, MARPOL và các bộ luật liên quan bắt buộc theo các Công ước này, cũng như Công ước Load Line, BWM¹, STCW và STCW-F. Quy định chung là, nếu giấy chứng nhận hết hạn khi tàu không ở cảng có thể kiểm tra được, Chính quyền hàng hải có thể gia hạn thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận với mục đích cho phép tàu hoàn thành hành trình đến cảng mà tại đó, tàu có thể được kiểm tra, nhưng không quá 3 tháng. *Hướng dẫn kiểm tra theo hệ thống hài hòa kiểm tra và chứng nhận (HSSC)* (ngụ quyết A.1140 (31)) đã được phát triển để tiêu chuẩn hóa thời hạn

standardize the period of validity and the intervals between surveys for the main convention certificates.

3 Guidance with regard to the extension of medical certificates of seafarers (STCW 1978, regulation I/9 and MLC 2006, regulation 1.2); certificates in respect of training and qualifications of seafarers (STCW 1978 and MLC 2006, regulation 1.3); maritime labour certificates and inspections (MLC 2006, Title 5); and ship sanitation certificates (IHR 2005, articles 20 and 39 and annex 3) under the conditions of the COVID-19 pandemic has already been issued by IMO, ILO and WHO, respectively².

4 The coronavirus (COVID-19) pandemic has caused disruptions to the provision of normal shipping services, including the conduct of surveys. For example, surveyors have been denied access to ports or are otherwise unable to board ships to carry out inspections. As a result, maritime authorities and the shipping industry are facing challenges in respect of the conduct of the required surveys.

5 The Secretary-General urges Governments to carefully consider the introduction of restrictions which would affect the conduct of statutory surveys, so that the survey and certification regime can continue to operate as normal, ships can comply with the relevant mandatory requirements and Parties can adhere to their obligations under treaties.

6 The Secretary-General is aware that, in circumstances where it has been impossible to conduct surveys for certification purposes, some flag States have introduced alternative arrangements, such as issuing short-term certificates or extending certificates beyond the statutory maximum.

7 It is the view of the Secretary-General that the extension of the validity of certificates beyond the statutory maximum should only be considered in extraordinary circumstances and if no other alternative, such as the issuance of a short-term certificate with an appropriate risk-based survey, exists. The issuance of short-term certificates or other measures should be limited to specific situations caused by the COVID-19 pandemic and relevant decisions should be made on a case-by-case basis. Flag States are encouraged to set a limit for such extraordinary certificates or other

hiệu lực và khoảng thời gian giữa các đợt kiểm tra đối với các giấy chứng nhận theo các công ước chính.

3 Hướng dẫn liên quan đến việc gia hạn giấy chứng nhận sức khỏe của thuyền viên (STCW 1978, quy định I/9 và MLC 2006, quy định 1.2); các giấy chứng nhận liên quan đến huấn luyện và trình độ của thuyền viên (STCW 1978 và MLC 2006, quy định 1.3); giấy chứng nhận lao động hàng hải và kiểm tra (MLC 2006, Tiêu đề 5); và giấy chứng nhận vệ sinh tàu (IHR 2005, điều 20, 39 và phụ lục 3) trong điều kiện đại dịch COVID-19 đã được IMO, ILO và WHO ban hành tương ứng².

4 Đại dịch virus corona (COVID-19) đã gây ra sự gián đoạn trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải biển thông thường, bao gồm việc tiến hành các cuộc kiểm tra. Ví dụ, các nhân viên kiểm tra bị từ chối nhập cảng hoặc không thể lên tàu để thực hiện kiểm tra. Do đó, các cơ quan có thẩm quyền hàng hải và ngành vận tải biển đang phải đối mặt với những thách thức đối với việc thực hiện các cuộc kiểm tra theo quy định.

5 Tổng thư ký kêu gọi các Chính phủ xem xét cẩn thận việc đưa ra các hạn chế sẽ ảnh hưởng đến việc thực hiện các cuộc kiểm tra theo luật định, sao cho thể chế kiểm tra và chứng nhận có thể tiếp tục hoạt động như bình thường, các tàu có thể tuân thủ các yêu cầu bắt buộc có liên quan và các Bên có thể tuân thủ nghĩa vụ của mình theo các hiệp ước.

6 Tổng thư ký nhận thức được là, trong trường hợp không thể thực hiện kiểm tra cho mục đích chứng nhận, một số quốc gia tàu mang cờ đã đưa ra các biện pháp thay thế, chẳng hạn như cấp giấy chứng nhận ngắn hạn hoặc gia hạn giấy chứng nhận vượt quá mức tối đa theo luật định.

7 Theo quan điểm của Tổng thư ký, việc gia hạn hiệu lực của các giấy chứng nhận vượt quá mức tối đa theo luật định chỉ nên được xem xét trong những trường hợp rất đặc biệt và nếu không có cách nào khác tồn tại - chẳng hạn như cấp giấy chứng nhận ngắn hạn với việc kiểm tra dựa trên rủi ro thích hợp. Việc cấp giấy chứng nhận ngắn hạn hoặc các biện pháp khác nên được giới hạn trong các tình huống cụ thể do đại dịch COVID-19 gây ra và các quyết định liên quan nên được đưa ra trong từng trường hợp cụ thể. Các quốc gia tàu mang cờ được khuyến khích đặt giới hạn cho các giấy

measures, which should be reviewed periodically, taking into account developments with regard to the pandemic. Certificates must be renewed under existing regulations as soon as possible.

8 Decisions concerning the issuance of short-term certificates or the extension of statutory certificates are the responsibility of flag States. IACS member classification societies, in their role as ROs acting on behalf of flag States, have developed the annexed *Guiding principles for the provision of technical and implementation advice to flag States when considering whether to permit statutory certificate extension beyond 3 months* for the provision of technical and implementation advice to flag States when considering whether to issue short-term certificates or permit certificate extensions beyond the 3 months allowed by the IMO treaty regime. The Guiding Principles represent a step-based approach to informed decision-making that respects the existing regulatory regime and can result in an objective documented assessment of evidence for the justification of the issuance of a short-term certificate or other measures.

9 Member Governments are invited to make use of the annexed Guiding Principles when considering the issuance of short-term certificates or other measures or when instructing their authorized ROs accordingly. Member Governments are also invited to bring the annexed Guiding Principles to the attention of all other parties concerned, in particular PSC officers and companies.

¹ In relation to the BWM Convention, it should be noted that ships constructed before 8 September 2017 are required to meet the D-2 standard not later than their IOPP renewal survey. Therefore, an extension of the IBWMC (International Ballast Water Management Certificate) cannot extend the compliance with the D-2 standard but an extension of the IOPP renewal survey would do so. A separate circular letter on this matter may be issued depending on developments regarding the pandemic.

² Detailed information is contained in Circular Letters Nos.4204/Add.5/Rev.1 and 4204/Add.10 and sections 6, 7 and 8 of ILO's Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19) at https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/--normes/documents/briefingnote/wcms_741024.pdf

chứng nhận bất thường như vậy hoặc các biện pháp khác, cần được xem xét định kỳ, lưu ý đến các diễn biến liên quan đến đại dịch. Giấy chứng nhận phải được cấp mới theo quy định hiện hành càng sớm càng tốt.

8 Quyết định liên quan đến việc cấp giấy chứng nhận ngắn hạn hoặc gia hạn giấy chứng nhận theo luật định là trách nhiệm của các quốc gia tàu mang cờ. Các tổ chức đăng kiểm thành viên IACS, với vai trò là RO hoạt động thay mặt cho các quốc gia tàu mang cờ, đã phát triển *Nguyên tắc hướng dẫn để cung cấp tư vấn kỹ thuật và thực hiện cho các quốc gia tàu mang cờ khi xem xét cho phép gia hạn giấy chứng nhận theo luật định vượt quá 3 tháng* (phụ lục đính kèm), nhằm mục đích cung cấp tư vấn kỹ thuật và thực hiện cho các quốc gia tàu mang cờ khi xem xét cho phép gia hạn giấy chứng nhận theo luật định vượt quá 3 tháng được cho phép bởi thể chế hiệp ước IMO. Nguyên tắc hướng dẫn thể hiện cách tiếp cận dựa trên từng bước để ra quyết định được thông tin, tôn trọng thể chế quy định hiện hành, và có thể dẫn đến việc đánh giá bằng chứng được lập thành hồ sơ khách quan để chứng minh việc cấp giấy chứng nhận ngắn hạn hoặc các biện pháp khác.

9 Đề nghị các Chính phủ thành viên sử dụng Nguyên tắc Hướng dẫn đính kèm khi xem xét cấp giấy chứng nhận ngắn hạn hoặc các biện pháp khác, hoặc khi hướng dẫn RO được ủy quyền của mình. Đề nghị Các Chính phủ thành viên phổ biến Nguyên tắc Hướng dẫn đính kèm tới tất cả các bên liên quan khác, đặc biệt là các nhân viên PSC và các công ty.

¹ Liên quan đến Công ước BWM, cần lưu ý là các tàu được đóng trước ngày 08/9/2017 được yêu cầu phải đáp ứng tiêu chuẩn D-2 không muộn hơn đợt kiểm tra cấp mới IOPP của tàu. Do đó, việc gia hạn IBWMC (Giấy chứng nhận quản lý nước dằn quốc tế) không thể gia hạn việc tuân thủ tiêu chuẩn D-2 nhưng việc gia hạn kiểm tra cấp mới IOPP sẽ làm như vậy. Thông báo riêng về vấn đề này có thể được ban hành tùy thuộc vào sự phát triển liên quan đến đại dịch.

² Thông tin chi tiết có trong Thông tư thư số 4204/Add.5/Rev.1 và 4204/Add.10 và các phần 6, 7 và 8 của Lưu ý thông tin của ILO về các vấn đề lao động hàng hải và virus corona (COVID-19) tại https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/--normes/document/briefingnote/wcms_741024.pdf

ANNEX

Guiding principles for the provision of technical and implementation advice to flag States when considering whether to permit statutory certificate extension beyond 3 months

INTRODUCTION

The ongoing COVID-19 pandemic and the protracted nature of measures to control the spread and impact of the virus has resulted in a disruption to the provision of normal shipping services that is expected to continue into the future. Although gradual relaxation of enforced "lock-down" measures are being implemented in many locations around the world, which have resulted in improvements to surveyors' and service personnel's access to ships, it is considered inevitable that provision for the extension, on a case-by-case basis, of statutory certificates beyond the 3 months provided for in the governing conventions may have to be made by flag States. While the responsibility for those decisions is that of the flag States, the provision of technical advice and guidance, including on practical implementation, to underpin that decision-making would be welcomed by industry. This document sets down the guiding principles which should accompany the development of such advice which, if agreed, could form the basis of a consistent approach from flag States.

The below guiding principles represent a step-based approach to an informed decision-making process which respects the existing regulatory regime, and which can result in an evidence-based assessment for the justification of the extension of a certificate.

Considering that the supporting "safety net" of port State control has been temporarily suspended to some degree by some PSC regimes, and flexibility regarding extensions has been given by some flag States for ships facing difficulties in maintaining the validity of certificates, the safety and environmental protection of shipping and compliance need to be assured to the maximum extent possible.

For the purpose of the approach outlined in these guiding principles, the legal aspects permitting departure from statutory requirements to remove the legal

PHỤ LỤC

Nguyên tắc hướng dẫn để cung cấp tư vấn kỹ thuật và thực hiện cho các quốc gia tàu mang cờ khi xem xét cho phép gia hạn giấy chứng nhận theo luật định vượt quá 3 tháng

GIỚI THIỆU

Đại dịch COVID-19 đang diễn ra, và bản chất kéo dài của các biện pháp kiểm soát sự lây lan và tác động của virus đã dẫn đến sự gián đoạn trong việc cung cấp các dịch vụ vận tải biển thông thường dự kiến sẽ tiếp tục trong tương lai. Mặc dù việc nới lỏng dần các biện pháp "khóa chặt" đang được thực hiện ở nhiều nơi trên thế giới, điều này đã dẫn đến sự cải thiện cho việc tiếp cận tàu của nhân viên kiểm tra và nhân viên dịch vụ, nhưng cần nhắc điều không tránh khỏi là việc gia hạn, trên cơ sở từng trường hợp, các giấy chứng nhận theo luật định vượt quá 3 tháng theo quy định trong các công ước điều chỉnh có thể phải được thực hiện bởi các quốc gia tàu mang cờ. Mặc dù trách nhiệm đối với các quyết định đó là của các quốc gia tàu mang cờ, việc cung cấp tư vấn và hướng dẫn kỹ thuật, bao gồm cả việc triển khai thực tế, để củng cố việc ra quyết định sẽ được ngành công nghiệp hoan nghênh. Tài liệu này đưa ra các nguyên tắc hướng dẫn kèm theo sự phát triển của các tư vấn như vậy, nếu được đồng ý, có thể tạo thành cơ sở của cách tiếp cận nhất quán từ các Quốc gia tàu mang cờ.

Nguyên tắc hướng dẫn dưới đây thể hiện cách tiếp cận dựa trên từng bước đối với quy trình ra quyết định được thông tin, tôn trọng thể chế quy định hiện hành và có thể dẫn đến đánh giá dựa trên bằng chứng để chứng minh việc gia hạn giấy chứng nhận.

Cần nhắc là "mạng lưới an toàn" hỗ trợ của cơ quan kiểm soát Quốc gia có cảng đã tạm thời bị đình chỉ ở một mức độ nào đó bởi một số thể chế PSC; sự linh hoạt đối với việc gia hạn được đưa ra bởi một số quốc gia tàu mang cờ gặp khó khăn trong việc duy trì hiệu lực của giấy chứng nhận, an toàn và bảo vệ môi trường của vận tải biển và sự tuân thủ cần phải được đảm bảo ở mức tối đa có thể.

Với mục đích của cách tiếp cận được nêu trong nguyên tắc hướng dẫn này, các khía cạnh pháp lý cho phép rời khỏi các yêu cầu theo luật định

exposure of all involved parties are considered to have been resolved by the individual flag State applying these provisions.

The role of the flag State is paramount in this statutory process as it will be the flag State's responsibility to issue clear statutory instructions and decisions to owners and recognized organizations (ROs), even where this decision-making utilizes the technical appraisal/recommendation by RO.

Step 1: Have all options for completing the survey and renewing the certificates (using all available means permitted by the Administration) been exhausted?

The prevailing principle is to make sure that ships remain subject to the mandatory statutory and classification regime of surveys and certification as far as possible. The rationale for this approach is that as much as possible needs to be done to manage this timebound situation while maintaining the mandated approach to determining the level of safety and environmental protection of shipping. As an example of how this may be accomplished, if needed and on a case-by-case basis, the use of available exclusive surveyors of other classification societies with agreement of the flag State can be utilized.

It is critical to maintain the highest level of compliance with existing statutory and classification provisions where possible. At the same time, this step acknowledges that in demonstrated exceptional circumstances and/or force majeure* considerations, routine compliance with established statutory parameters in IMO conventions and classification rules may not be possible, and adequate solutions to assess the level of safety and environmental protection are required and risks are mitigated.

* Proof will need to be presented to demonstrate a case of "exceptional circumstances" and/or "force majeure".

If the initial application of this step is unsuccessful, it will determine which ships will need to be subjected to alternative measures such as those addressed through the following steps.

để loại bỏ rủi ro pháp lý của tất cả các bên liên quan được coi là đã được giải quyết bởi từng quốc gia tàu mang cờ áp dụng các điều khoản này.

Vai trò của Quốc gia tàu mang cờ là tối quan trọng trong quá trình theo luật định này vì Quốc gia tàu mang cờ chịu trách nhiệm ban hành các hướng dẫn và quyết định theo luật định rõ ràng cho chủ tàu và các tổ chức được công nhận (RO), ngay cả khi việc ra quyết định này sử dụng đánh giá/khuyến nghị kỹ thuật của RO.

Bước 1: Tất cả các lựa chọn để hoàn thành kiểm tra và cấp mới các giấy chứng nhận (sử dụng tất cả các phương tiện có sẵn được Chính quyền hàng hải cho phép) đã hết?

Nguyên tắc phổ biến là đảm bảo rằng các tàu vẫn tuân theo thể chế kiểm tra và chứng nhận phân cấp và theo luật định bắt buộc tới mức tối đa có thể. Lý do căn bản của cách tiếp cận này là cần phải thực hiện càng nhiều càng tốt để quản lý tình huống giới hạn thời gian này trong khi duy trì cách tiếp cận bắt buộc để xác định mức độ an toàn và bảo vệ môi trường của vận tải biển. Ví dụ về cách thực hiện điều này là, nếu cần và trong từng trường hợp cụ thể, việc sử dụng các nhân viên kiểm tra chuyên biệt của các tổ chức đăng kiểm khác với sự đồng ý của Quốc gia tàu mang cờ có thể được tận dụng.

Điều quan trọng là duy trì mức độ tuân thủ cao nhất với các quy định theo luật định và phân cấp hiện có nếu có thể. Đồng thời, bước này thừa nhận rằng trong các trường hợp đặc biệt đã được chứng minh và/hoặc các cân nhắc bất khả kháng*, việc tuân thủ thường lệ với các thông số theo luật định được thiết lập trong các công ước của IMO và quy phạm phân cấp có thể là không thể, và các giải pháp thích hợp để đánh giá mức độ an toàn và bảo vệ môi trường được yêu cầu và rủi ro được giảm nhẹ.

* Bằng chứng sẽ cần phải được đưa ra để chứng minh trường hợp "hoàn cảnh đặc biệt" và/hoặc "bất khả kháng".

Nếu việc áp dụng ban đầu của bước này không thành công, thì phải xác định tàu nào sẽ cần phải có các biện pháp thay thế như những biện pháp được đề cập thông qua các bước sau đây.

Step 2: For each case of demonstrated exceptional circumstances and/or force majeure, examine the available information on the ship and its history as a means to considering alternative evidence on the condition of the ship in lieu of completing the survey and offering a recommendation to its flag State

Once it is determined, based on prescribed evidence (as indicated in step 1), that the ship is facing exceptional circumstances and/or force majeure, the relevant parameters offering a general impression of a state of the maintenance of the ship, such as class records and the performance of the ship's Company (as defined under ISM Code) will need to be evaluated. This includes the performance of the ship in relevant PSC regimes (e.g. Paris MOU, Tokyo MOU and USGC) and the performance of the Company, which needs to be made available.

The flag State will also need to ensure effective communication with the RO to allow for consultation between all parties, the provision of the ship-related evidence in its possession to include in assessment, and the timely implementation of the flag State's decisions.

If the history of the ship's performance in port State control MOUs, class status records, status of the ship in RO's fleet quality monitoring records and other relevant evidence, identify concerns which cannot be properly addressed with mitigating actions such as service and/or navigation restrictions, ROs should adopt a safety-first approach and not recommend to the flag State the extension of certificates or the extension of endorsement of certificates and the postponement of surveys. A level of consistency of that approach between ROs and between flags should be achieved. In such instances, this may result in the suspension of class, and the recommendation to the flag State to do the same with their statutory certificates.

Should the review of the ship's history not give rise to concerns, it would then pass to the stage of qualifying for consideration of means to recommend to the flag State to grant extension or endorsement/postponement beyond 3 months. Again, it is critical that these recommendations are made in full

Bước 2: Đối với mỗi trường hợp được chứng minh là hoàn cảnh đặc biệt và/hoặc bất khả kháng, kiểm tra thông tin có sẵn về tàu và lịch sử của tàu như là cách để xem xét bằng chứng thay thế về tình trạng của tàu thay vì hoàn thành đợt kiểm tra và đưa ra khuyến nghị cho Quốc gia tàu mang cờ

Sau khi được xác định, dựa trên bằng chứng đã mô tả (như được chỉ ra trong bước 1), là tàu đang phải đối mặt với tình huống đặc biệt và/hoặc bất khả kháng, các thông số liên quan đưa ra ấn tượng chung về tình trạng bảo trì của tàu, như các hồ sơ phân cấp và việc thực hiện chức năng của Công ty tàu (như được xác định theo Bộ luật ISM) sẽ cần được đánh giá. Điều này bao gồm thông tin về hoạt động của tàu trong các thể chế PSC có liên quan (ví dụ: Paris MOU, Tokyo MOU và USGC) và thông tin về hoạt động của Công ty, cần được cung cấp.

Quốc gia tàu mang cờ cũng cần đảm bảo liên lạc hiệu quả với RO để cho phép tham khảo ý kiến giữa tất cả các bên, cung cấp bằng chứng liên quan đến tàu mà họ có để đưa vào đánh giá và triển khai kịp thời các quyết định của Quốc gia tàu mang cờ.

Nếu lịch sử hoạt động của tàu trong các thể chế kiểm soát của Quốc gia có cảng, hồ sơ tình trạng phân cấp, tình trạng của tàu trong hồ sơ giám sát chất lượng đội tàu của RO và bằng chứng liên quan khác, xác định các mối lo ngại không thể giải quyết đúng đắn bằng các hành động giảm thiểu như hạn chế hoạt động và/hoặc hành hải, thì các RO nên áp dụng cách tiếp cận an toàn là trên hết và không khuyến nghị quốc gia tàu mang cờ việc gia hạn giấy chứng nhận hoặc gia hạn việc xác nhận giấy chứng nhận và hoãn kiểm tra. Cần đạt được mức độ nhất quán của cách tiếp cận như vậy giữa các RO và các quốc gia tàu mang cờ. Trong những trường hợp như vậy, điều này có thể dẫn đến việc treo cấp tàu và khuyến nghị Quốc gia tàu mang cờ để làm điều tương tự đối với các giấy chứng nhận theo luật định của họ.

Nếu việc xem xét lịch sử của tàu không làm phát sinh mối lo ngại, thì sẽ chuyển sang giai đoạn đủ điều kiện để xem xét cách thức đề xuất với Quốc gia tàu mang cờ để cho phép việc gia hạn hoặc xác nhận/hoãn sau 3 tháng. Một lần nữa, điều quan trọng là những khuyến nghị này được

recognition of the need for the ship to demonstrate compliance with the intent of applicable regulations now and maintain compliance during the deferral period.

Step 3: Consider how the requirements of the convention and classification rules can be shown to be met in the interim without changing the requirements themselves

IMO conventions have been developed based on the technically sound scrutiny of facts and measures to mitigate determined risks. In this respect they are based on the defined "intent" and have been subject to critical review by the recognized international community of scientists, practitioners, operators, classification society representatives and governmental officials. In the overwhelming majority of cases, they prescribe detailed measures as means of achieving that "intent". When determining possible ways of demonstrating the existence of the control of the safety and environmental protection of a ship which is subject to exceptional circumstances and/or force majeure, the flag State should assess the suggested risk mitigating measures, as proposed by the RO based on the owner's intended steps and course of action, prior to confirming that these measures provide a satisfactory degree of temporary assurance as the original prescribed "intent" of the measures in the IMO convention. The same applies to compliance with the Rules of a classification society, which have undergone strict development supervision, validation and approval with engagement of independent external bodies.

The conclusion from this step is to ensure that the body of evidence (derived by available means) and subsequent recommendation developed under step 2 is clearly aligned with the "intent" of statutory requirements and classification Rules, and means of achieving it at the time of consideration or over the deferral time period in a controlled way are stated.

Step 4: Use verification requirements which are based on accepted survey procedures (these are bespoke to each classification society/RO)

The above-mentioned body of evidence, presented in support of the "intent" of regulations and requirements, will need to be presented to the flag State for

đưa ra với nhận thức đầy đủ về sự cần thiết của tàu để thể hiện sự tuân thủ với mục đích của các quy định áp dụng hiện hành và duy trì sự tuân thủ trong thời gian trì hoãn.

Bước 3: Xem xét làm thế nào các yêu cầu của công ước và quy phạm phân cấp có thể chỉ ra để được đáp ứng trong thời gian tạm thời mà không làm thay đổi bản thân các yêu cầu này

Các công ước IMO đã được phát triển dựa trên sự xem xét kỹ lưỡng về mặt kỹ thuật của các sự kiện và các biện pháp để giảm thiểu các rủi ro được xác định. Về mặt này, các công ước dựa trên "ý định" đã được xác định và đã được xem xét góp ý bởi các cộng đồng quốc tế được thừa nhận của các nhà khoa học, nhà thực hành, nhà điều hành, đại diện các tổ chức đăng kiểm và quan chức chính phủ. Trong phần lớn các trường hợp, các công ước quy định các biện pháp chi tiết như là phương tiện để đạt được "ý định" đó. Khi xác định các cách thức khả thi để chứng minh sự tồn tại của biện pháp kiểm soát an toàn và bảo vệ môi trường của tàu trong hoàn cảnh đặc biệt và/hoặc bất khả kháng, Quốc gia tàu mang cờ phải đánh giá các biện pháp giảm thiểu rủi ro được gợi ý, theo đề xuất của RO dựa trên các bước dự định của chủ tàu và quá trình hành động, trước khi xác nhận là các biện pháp này cung cấp một mức độ đảm bảo tạm thời thỏa đáng như "ý định" được mô tả ban đầu của các biện pháp trong công ước IMO. Điều tương tự cũng áp dụng cho việc tuân thủ Quy phạm của tổ chức đăng kiểm, đã trải qua sự giám sát phát triển, xác nhận và phê duyệt nghiêm ngặt với sự tham gia của các tổ chức độc lập bên ngoài.

Kết luận từ bước này là để đảm bảo rằng các bằng chứng (xuất phát từ phương tiện có sẵn) và khuyến nghị tiếp theo được phát triển ở bước 2 được liên kết rõ ràng với "ý định" của các yêu cầu theo luật định và Quy phạm phân cấp, và phương tiện để đạt được tại thời điểm xem xét hoặc trong khoảng thời gian trì hoãn trong cách thức có kiểm soát được nêu.

Bước 4: Sử dụng các yêu cầu xác minh dựa trên các quy trình kiểm tra được chấp nhận (đây là các yêu cầu riêng cho từng tổ chức đăng kiểm/RO)

Các bằng chứng nêu trên, được đưa ra để hỗ trợ cho "ý định" của các quy định và yêu cầu, sẽ cần được trình bày cho Quốc gia tàu mang cờ để xem

its review and subsequent determination of the decision to extend validity of certificates or endorsements. The mechanics of that process can rely on the available translation of the statutory requirements of the convention(s) into procedures that RO's surveyors use to satisfy themselves that the ship is in compliance with those conventions. It is considered that each RO's procedures, which are independently audited (by IMO Member States, EU EMSA, ACBs under IACS QSCS, etc.), properly reflect the regulations of delegated conventions, and that the detail of that further determination therefore be left to the respective ROs. Suffice to say, the review and technical consideration as recorded and presented to the flag State will constitute a body of evidence, together with a recommendation on how the control measures are to be applied to the operation of the ship for a specified duration, and until physical surveys can be resumed. It will be for the flag State to decide whether to use this recommendation when deciding to permit, or not as the case may be, the extended operation of the ship beyond statutory permitted 3 months. That body of evidence, collated against positions of procedures, as supplemented by data from the flag State, etc., should be made available in case it will be later required by external auditors.

Step 5: Consider alternative evidence for assessing compliance to account for:

a. Confidence (how accurate a representation of the actual condition is this?)

Checks and balances will need to be put in place to allow a qualified RO surveyor to recommend, and a qualified technical person in a flag State to determine, if the assembled and presented evidence is representative of the condition of the ship and in accordance with the intent of the conventions at the time of rendering that decision.

b. Durability (i.e. how long can this be considered a valid evidence before revalidation is required?)

Checks and balances will need to be put in place to allow a qualified RO surveyor to recommend, and qualified technical person in a flag State to determine, the conditions of validity of the presented evidence over the duration of the extension, and determine control measures which should be put in place to preserve the validity of that extension. In case it becomes not

xét và xác định tiếp theo về quyết định gia hạn hiệu lực của giấy chứng nhận hoặc xác nhận. Các cơ chế của quá trình đó có thể dựa vào sự chuyên đổi có sẵn các yêu cầu theo luật định của (các) công ước thành các quy trình mà các nhân viên kiểm tra của RO sử dụng để bản thân họ chấp nhận là tàu tuân thủ các công ước đó. Điều này được coi là các quy trình của mỗi RO, được đánh giá độc lập (bởi các quốc gia thành viên IMO, EU EMSA, các ACB theo IACS QSCS, ...), phản ánh đúng các quy định của các công ước được ủy quyền và do đó, các chi tiết về các xác định tiếp theo thuộc về các RO tương ứng. Có thể nói, việc xem xét và cân nhắc kỹ thuật được ghi lại và trình bày cho Quốc gia tàu mang cờ sẽ tạo thành các bằng chứng, cùng với khuyến nghị về cách áp dụng các biện pháp kiểm soát đối với hoạt động của tàu trong thời gian quy định, và cho đến khi việc kiểm tra vật lý có thể được nối lại. Quốc gia tàu mang cờ sẽ quyết định có nên sử dụng khuyến nghị này hay không khi quyết định cho phép, hoặc không phải như vậy, hoạt động gia hạn của tàu vượt quá 3 tháng cho phép theo luật định. Các bằng chứng đó, được đối chiếu với các quy trình, được bổ sung bởi dữ liệu từ Quốc gia tàu mang cờ, ..., nên được cung cấp trong trường hợp được yêu cầu bởi các đánh giá viên bên ngoài.

Bước 5: Xem xét bằng chứng thay thế để đánh giá sự tuân thủ đối với:

a. Độ tin cậy (mức độ chính xác mô tả điều kiện thực tế là như thế nào?)

Việc kiểm tra và cân nhắc sẽ cần được đưa ra để cho phép nhân viên kiểm tra có đủ năng lực của RO kiến nghị, và nhân viên kỹ thuật có đủ năng lực của quốc gia tàu mang cờ xác định, liệu các bằng chứng được tập hợp và trình bày có đại diện cho tình trạng của tàu và phù hợp với ý định của các công ước tại thời điểm đưa ra quyết định đó hay không.

b. Độ lâu bền (tức là điều này có thể được coi là bằng chứng hợp lệ trong bao lâu trước khi việc xác nhận lại được yêu cầu?)

Việc kiểm tra và cân nhắc sẽ cần được đưa ra để cho phép nhân viên kiểm tra có đủ năng lực của RO kiến nghị, và nhân viên kỹ thuật có đủ năng lực của quốc gia tàu mang cờ xác định, các điều kiện có hiệu lực của bằng chứng được trình bày trong suốt thời gian gia hạn, và xác định các biện pháp kiểm soát nên được đưa ra để bảo vệ tính hợp lệ của việc

possible to maintain validity of evidence for the purpose of complete duration of the extension, the ship should undergo the full suite of surveys prescribed in IMO conventions and classification requirements, at the determined point in time.

Step 6: Concluding with an overall documented evidence on which the extension period and any service restrictions are based

The collection (it is considered that the evidence will be made available by the shipowner, the flag State, where available, and/or obtained from records of the RO and PSC) and documented assessment of the evidence by the RO and recommendation to the flag State, whose decision it will be to allow a ship to continue operation, will need to be performed against the agreed set of parameters reflecting the above considerations. That assessment, supplemented with the body of evidence, could point in the direction of recommending to a flag State the extension of operation of a ship beyond statutory 3 months, or the recommendation to take immediate measures to bring the ship into compliance as per provisions of IMO conventions and classification requirements.

Considering the exceptional circumstances and/or force majeure nature of the situation, the responsibility for and the liability arising from the decision should be taken by a flag State, notwithstanding the provisions in the current agreements between flag States and their ROs.

gia hạn đó. Trong trường hợp không thể duy trì tính hợp lệ của bằng chứng cho mục đích hoàn thành thời gian gia hạn, thì tàu phải trải qua các kiểm tra đầy đủ theo quy định của IMO và các yêu cầu phân cấp tại thời điểm xác định.

Bước 6: Kết luận với bằng chứng được lập thành hồ sơ tổng thể về thời gian gia hạn và bất kỳ hạn chế hoạt động nào căn cứ vào đó

Bộ tập hợp (được coi là bằng chứng sẽ được cung cấp bởi chủ tàu, Quốc gia tàu mang cờ, nếu có, và/hoặc thu được từ các hồ sơ của RO và PSC) và việc đánh giá bằng chứng được lập thành hồ sơ của RO và khuyến nghị đối với Quốc gia tàu mang cờ, mà quyết định của quốc gia này sẽ cho phép tàu tiếp tục hoạt động, sẽ cần phải được thực hiện đối với bộ các thông số đã được thống nhất phản ánh các cân nhắc trên. Việc đánh giá đó, được bổ sung với các bằng chứng, có thể chỉ ra hướng khuyến nghị cho quốc gia tàu mang cờ việc gia hạn hoạt động của tàu vượt quá 3 tháng theo luật định, hoặc khuyến nghị thực hiện các biện pháp ngay lập tức để đảm bảo tàu tuân thủ các quy định của các công ước IMO và yêu cầu phân cấp.

Xem xét các trường hợp đặc biệt và/hoặc bản chất bất khả kháng của tình huống, trách nhiệm đối với và nghĩa vụ pháp lý phát sinh từ quyết định thuộc về quốc gia tàu mang cờ, bất kể các quy định trong các thỏa thuận hiện hành giữa các quốc gia tàu mang cờ và các RO của các quốc gia này.

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

Circular Letter No.4204/Add.19
2 June 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) – Guidance for flag States regarding surveys and renewals of certificates during the COVID-19 pandemic**

1 All ships must be surveyed and verified by officers of the flag State Administrations or their recognized organizations (ROs) / recognized security organizations (RSOs) / nominated surveyors so that relevant certificates can be issued to establish that the ships are designed, constructed, maintained and managed in compliance with the requirements of IMO conventions, codes and other instruments. This system of survey and certification forms the backbone of the maritime safety and security and environmental protection regime of the Organization and it is critically important that ships remain subject to the existing statutory regime to the greatest extent possible.

2 Most IMO instruments contain requirements regarding the extension of the period of validity of a certificate, including SOLAS and MARPOL and associated codes mandatory under these Conventions, as well as the Load Line, BWM,¹ STCW and STCW-F Conventions. It is generally provided that if a certificate expires when a ship is not in a port where it can be surveyed, the Administration may extend the period of validity of a certificate for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to a port in which it can be surveyed, but not for a period longer than 3 months. The *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC)* (resolution A.1140(31)) were developed to standardize the period of validity and the intervals between surveys for the main convention certificates.

3 Guidance with regard to the extension of medical certificates of seafarers (STCW 1978, regulation I/9 and MLC 2006, regulation 1.2); certificates in respect of training and qualifications of seafarers (STCW 1978 and MLC 2006, regulation 1.3); maritime labour certificates and inspections (MLC 2006, Title 5); and ship sanitation certificates (IHR 2005,

¹ In relation to the BWM Convention, it should be noted that ships constructed before 8 September 2017 are required to meet the D-2 standard not later than their IOPP renewal survey. Therefore, an extension of the IBWMC (International Ballast Water Management Certificate) cannot extend the compliance with the D-2 standard but an extension of the IOPP renewal survey would do so. A separate circular letter on this matter may be issued depending on developments regarding the pandemic.

articles 20 and 39 and annex 3) under the conditions of the COVID-19 pandemic has already been issued by IMO, ILO and WHO, respectively.²

4 The coronavirus (COVID-19) pandemic has caused disruptions to the provision of normal shipping services, including the conduct of surveys. For example, surveyors have been denied access to ports or are otherwise unable to board ships to carry out inspections. As a result, maritime authorities and the shipping industry are facing challenges in respect of the conduct of the required surveys.

5 The Secretary-General urges Governments to carefully consider the introduction of restrictions which would affect the conduct of statutory surveys, so that the survey and certification regime can continue to operate as normal, ships can comply with the relevant mandatory requirements and Parties can adhere to their obligations under treaties.

6 The Secretary-General is aware that, in circumstances where it has been impossible to conduct surveys for certification purposes, some flag States have introduced alternative arrangements, such as issuing short-term certificates or extending certificates beyond the statutory maximum.

7 It is the view of the Secretary-General that the extension of the validity of certificates beyond the statutory maximum should only be considered in extraordinary circumstances and if no other alternative, such as the issuance of a short-term certificate with an appropriate risk-based survey, exists. The issuance of short-term certificates or other measures should be limited to specific situations caused by the COVID-19 pandemic and relevant decisions should be made on a case-by-case basis. Flag States are encouraged to set a limit for such extraordinary certificates or other measures, which should be reviewed periodically, taking into account developments with regard to the pandemic. Certificates must be renewed under existing regulations as soon as possible.

8 Decisions concerning the issuance of short-term certificates or the extension of statutory certificates are the responsibility of flag States. IACS member classification societies, in their role as ROs acting on behalf of flag States, have developed the annexed *Guiding principles for the provision of technical and implementation advice to flag States when considering whether to permit statutory certificate extension beyond 3 months* for the provision of technical and implementation advice to flag States when considering whether to issue short-term certificates or permit certificate extensions beyond the 3 months allowed by the IMO treaty regime. The Guiding Principles represent a step-based approach to informed decision-making that respects the existing regulatory regime and can result in an objective documented assessment of evidence for the justification of the issuance of a short-term certificate or other measures.

9 Member Governments are invited to make use of the annexed Guiding Principles when considering the issuance of short-term certificates or other measures or when instructing their authorized ROs accordingly. Member Governments are also invited to bring the annexed Guiding Principles to the attention of all other parties concerned, in particular PSC officers and companies.

² Detailed information is contained in Circular Letters Nos.4204/Add.5/Rev.1 and 4204/Add.10 and sections 6, 7 and 8 of ILO's *Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)* at https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/briefingnote/wcms_741024.pdf

ANNEX

Guiding principles for the provision of technical and implementation advice to flag States when considering whether to permit statutory certificate extension beyond 3 months

INTRODUCTION

The ongoing COVID-19 pandemic and the protracted nature of measures to control the spread and impact of the virus has resulted in a disruption to the provision of normal shipping services that is expected to continue into the future. Although gradual relaxation of enforced "lock-down" measures are being implemented in many locations around the world, which have resulted in improvements to surveyors' and service personnel's access to ships, it is considered inevitable that provision for the extension, on a case-by-case basis, of statutory certificates beyond the 3 months provided for in the governing conventions may have to be made by flag States. While the responsibility for those decisions is that of the flag States, the provision of technical advice and guidance, including on practical implementation, to underpin that decision-making would be welcomed by industry. This document sets down the guiding principles which should accompany the development of such advice which, if agreed, could form the basis of a consistent approach from flag States.

The below guiding principles represent a step-based approach to an informed decision-making process which respects the existing regulatory regime, and which can result in an evidence-based assessment for the justification of the extension of a certificate.

Considering that the supporting "safety net" of port State control has been temporarily suspended to some degree by some PSC regimes, and flexibility regarding extensions has been given by some flag States for ships facing difficulties in maintaining the validity of certificates, the safety and environmental protection of shipping and compliance need to be assured to the maximum extent possible.

For the purpose of the approach outlined in these guiding principles, the legal aspects permitting departure from statutory requirements to remove the legal exposure of all involved parties are considered to have been resolved by the individual flag State applying these provisions.

The role of the flag State is paramount in this statutory process as it will be the flag State's responsibility to issue clear statutory instructions and decisions to owners and recognized organizations (ROs), even where this decision-making utilizes the technical appraisal/recommendation by RO.

Step 1: Have all options for completing the survey and renewing the certificates (using all available means permitted by the Administration) been exhausted?

The prevailing principle is to make sure that ships remain subject to the mandatory statutory and classification regime of surveys and certification as far as possible. The rationale for this approach is that as much as possible needs to be done to manage this timebound situation while maintaining the mandated approach to determining the level of safety and environmental protection of shipping. As an example of how this may be accomplished, if needed and on a case-by-case basis, the use of available exclusive surveyors of other classification societies with agreement of the flag State can be utilized.

It is critical to maintain the highest level of compliance with existing statutory and classification provisions where possible. At the same time, this step acknowledges that in demonstrated exceptional circumstances and/or force majeure* considerations, routine compliance with established statutory parameters in IMO conventions and classification rules may not be possible, and adequate solutions to assess the level of safety and environmental protection are required and risks are mitigated.

If the initial application of this step is unsuccessful, it will determine which ships will need to be subjected to alternative measures such as those addressed through the following steps.

Step 2: For each case of demonstrated exceptional circumstances and/or force majeure, examine the available information on the ship and its history as a means to considering alternative evidence on the condition of the ship in lieu of completing the survey and offering a recommendation to its flag State

Once it is determined, based on prescribed evidence (as indicated in step 1), that the ship is facing exceptional circumstances and/or force majeure, the relevant parameters offering a general impression of a state of the maintenance of the ship, such as class records and the performance of the ship's Company (as defined under ISM Code) will need to be evaluated. This includes the performance of the ship in relevant PSC regimes (e.g. Paris MOU, Tokyo MOU and USGC) and the performance of the Company, which needs to be made available.

The flag State will also need to ensure effective communication with the RO to allow for consultation between all parties, the provision of the ship-related evidence in its possession to include in assessment, and the timely implementation of the flag State's decisions.

If the history of the ship's performance in port State control MOUs, class status records, status of the ship in RO's fleet quality monitoring records and other relevant evidence, identify concerns which cannot be properly addressed with mitigating actions such as service and/or navigation restrictions, ROs should adopt a safety-first approach and not recommend to the flag State the extension of certificates or the extension of endorsement of certificates and the postponement of surveys. A level of consistency of that approach between ROs and between flags should be achieved. In such instances, this may result in the suspension of class, and the recommendation to the flag State to do the same with their statutory certificates.

Should the review of the ship's history not give rise to concerns, it would then pass to the stage of qualifying for consideration of means to recommend to the flag State to grant extension or endorsement/postponement beyond 3 months. Again, it is critical that these recommendations are made in full recognition of the need for the ship to demonstrate compliance with the intent of applicable regulations now and maintain compliance during the deferral period.

* Proof will need to be presented to demonstrate a case of "exceptional circumstances" and/or "force majeure".

Step 3: Consider how the requirements of the convention and classification rules can be shown to be met in the interim without changing the requirements themselves

IMO conventions have been developed based on the technically sound scrutiny of facts and measures to mitigate determined risks. In this respect they are based on the defined "intent" and have been subject to critical review by the recognized international community of scientists, practitioners, operators, classification society representatives and governmental officials. In the overwhelming majority of cases, they prescribe detailed measures as means of achieving that "intent". When determining possible ways of demonstrating the existence of the control of the safety and environmental protection of a ship which is subject to exceptional circumstances and/or force majeure, the flag State should assess the suggested risk mitigating measures, as proposed by the RO based on the owner's intended steps and course of action, prior to confirming that these measures provide a satisfactory degree of temporary assurance as the original prescribed "intent" of the measures in the IMO convention. The same applies to compliance with the Rules of a classification society, which have undergone strict development supervision, validation and approval with engagement of independent external bodies.

The conclusion from this step is to ensure that the body of evidence (derived by available means) and subsequent recommendation developed under step 2 is clearly aligned with the "intent" of statutory requirements and classification Rules, and means of achieving it at the time of consideration or over the deferral time period in a controlled way are stated.

Step 4: Use verification requirements which are based on accepted survey procedures (these are bespoke to each classification society/RO)

The above-mentioned body of evidence, presented in support of the "intent" of regulations and requirements, will need to be presented to the flag State for its review and subsequent determination of the decision to extend validity of certificates or endorsements. The mechanics of that process can rely on the available translation of the statutory requirements of the convention(s) into procedures that RO's surveyors use to satisfy themselves that the ship is in compliance with those conventions. It is considered that each RO's procedures, which are independently audited (by IMO Member States, EU EMSA, ACBs under IACS QSCS, etc.), properly reflect the regulations of delegated conventions, and that the detail of that further determination therefore be left to the respective ROs. Suffice to say, the review and technical consideration as recorded and presented to the flag State will constitute a body of evidence, together with a recommendation on how the control measures are to be applied to the operation of the ship for a specified duration, and until physical surveys can be resumed. It will be for the flag State to decide whether to use this recommendation when deciding to permit, or not as the case may be, the extended operation of the ship beyond statutory permitted 3 months. That body of evidence, collated against positions of procedures, as supplemented by data from the flag State, etc., should be made available in case it will be later required by external auditors.

Step 5: Consider alternative evidence for assessing compliance to account for:

a. Confidence (how accurate a representation of the actual condition is this?)

Checks and balances will need to be put in place to allow a qualified RO surveyor to recommend, and a qualified technical person in a flag State to determine, if the assembled and presented evidence is representative of the condition of the ship and in accordance with the intent of the conventions at the time of rendering that decision.

b. Durability (i.e. how long can this be considered a valid evidence before revalidation is required?)

Checks and balances will need to be put in place to allow a qualified RO surveyor to recommend, and qualified technical person in a flag State to determine, the conditions of validity of the presented evidence over the duration of the extension, and determine control measures which should be put in place to preserve the validity of that extension. In case it becomes not possible to maintain validity of evidence for the purpose of complete duration of the extension, the ship should undergo the full suite of surveys prescribed in IMO conventions and classification requirements, at the determined point in time.

Step 6: Concluding with an overall documented evidence on which the extension period and any service restrictions are based

The collection (it is considered that the evidence will be made available by the shipowner, the flag State, where available, and/or obtained from records of the RO and PSC) and documented assessment of the evidence by the RO and recommendation to the flag State, whose decision it will be to allow a ship to continue operation, will need to be performed against the agreed set of parameters reflecting the above considerations. That assessment, supplemented with the body of evidence, could point in the direction of recommending to a flag State the extension of operation of a ship beyond statutory 3 months, or the recommendation to take immediate measures to bring the ship into compliance as per provisions of IMO conventions and classification requirements.

Considering the exceptional circumstances and/or force majeure nature of the situation, the responsibility for and the liability arising from the decision should be taken by a flag State, notwithstanding the provisions in the current agreements between flag States and their ROs.
