



**CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM**  
**VIETNAM REGISTER**

*ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI*  
*ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI*  
*ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 24 37684701*  
*FAX: +84 24 37684779*  
*EMAIL: vr-id@vr.org.vn*  
*WEB SITE: www.vr.org.vn*

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

**Ngày 14 tháng 4 năm 2020**  
**Số thông báo: 027TI/20TB**

*Nội dung: Hướng dẫn tạm thời về đối phó với ảnh hưởng của sự bùng phát COVID-19 liên quan đến các công ước IMO thích hợp và Công ước Lao động hàng hải của ILO do Ban Thư ký Hiệp định Mỹ Latinh về kiểm soát tàu của quốc gia có cảng - Viña del Mar 1992 ban hành ngày 06/4/2020.*

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

Ngày 06/4/2020, Ban Thư ký Hiệp định Mỹ Latinh về kiểm soát tàu của quốc gia có cảng - Viña del Mar 1992 đã có thư số 30/20 gửi các Chính quyền hàng hải thành viên tổ chức này, cùng với Hướng dẫn tạm thời về đối phó với ảnh hưởng của sự bùng phát COVID-19 liên quan đến các công ước IMO thích hợp và Công ước Lao động hàng hải của ILO (nguyên bản tiếng Anh và bản dịch tiếng Việt đính kèm).

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

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

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

*Cục Đăng kiểm Việt Nam*

*Phòng Tàu biển*

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

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

*Fax: +84 24 37684722*

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

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

**Nơi nhận:**

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

**SECRETARIAT OF THE VIÑA DEL MAR AGREEMENT  
ON PORT STATE CONTROL OF VESSELS**

**Email**

FOR: Member Maritime Authorities  
FROM: Viña del Mar Agreement Secretariat  
SUBJECT: "PROVISIONAL GUIDANCE TO FACE THE IMPACT OF COVID-19, WITH REGARD TO IMO CONVENTIONS AND MLC 2006"

DATE: 6 April 2020 No. 30/20

The Secretariat of the Viña del Mar Agreement takes this opportunity to convey our regards to your Maritime Authority and addresses you to submit, for your consideration, a draft of a "Provisional Guidance to face the impact of COVID-19" in the framework of the Latin American Agreement on Port State Control of Vessels.

Following the statement, from last March 11, 2020, made by the World Health Organization (WHO), referring to the outbreak of the new coronavirus (COVID-19) as a pandemic, the crisis that international shipping is undergoing and the challenges that the industry faces to meet the regulatory requirements under the relevant IMO conventions and the Maritime Labour Convention 2006 (CTM 2006) are acknowledged.

On this basis, the Latin American Agreement Secretariat, in view of the concerns raised regarding the effects of this pandemic in the region, has been carrying out a constant information exchange to find common guidelines on a regional basis to protect the health and safety of port State control officers and seafarers on board of vessels, while recognising that in these times of global crisis it is essential to maintain supply chains open and trade, transport and maritime services in movement.

Besides, associated difficulties have arisen for ship owners and companies to coordinate inspections and/or audits to ships and, at the same time, seafarers are also experiencing difficulties to attend the required training courses and to revalidate certificates.

**BAN THƯ KÝ CỦA THỎA THUẬN VIÑA DEL MAR VỀ  
KIỂM SOÁT TÀU CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG**

**Thư điện tử**

GỬI: Các Chính quyền hàng hải thành viên  
TỪ: Ban thư ký Thỏa thuận Viña del Mar  
NỘI DUNG: HƯỚNG DẪN TẠM THỜI ĐỂ ĐỐI PHÓ VỚI TÁC ĐỘNG CỦA COVID-19, LIÊN QUAN ĐẾN CÁC CÔNG ƯỚC CỦA IMO VÀ MLC 2006

NGÀY: 06/4/2020 Số 30/20

Ban thư ký Thỏa thuận Viña del Mar nhân dịp này này gửi lời chào trân trọng đến Chính quyền hàng hải và đề trình, để Chính quyền hàng hải cân nhắc, dự thảo "Hướng dẫn tạm thời để đối phó với tác động của COVID-19" trong khuôn khổ của Hiệp định Mỹ Latinh về kiểm soát tàu của quốc gia có cảng.

Sau tuyên bố, từ ngày 11/3/2020, do Tổ chức Y tế thế giới (WHO) đưa ra, đề cập đến sự bùng phát của virus corona mới (COVID-19) như một đại dịch, cuộc khủng hoảng mà vận tải biển quốc tế đang trải qua, và những thách thức mà ngành công nghiệp này đang phải đối mặt với các yêu cầu theo luật định của các công ước IMO có liên quan và Công ước Lao động hàng hải 2006 (MLC 2006) được thừa nhận.

Trên cơ sở đó, Ban Thư ký Thỏa thuận Mỹ Latinh, trước những lo ngại về ảnh hưởng của đại dịch này trong khu vực, đã tiến hành trao đổi thông tin liên tục để phát triển hướng dẫn chung trên cơ sở khu vực nhằm bảo vệ sức khỏe và an toàn của các nhân viên kiểm soát của quốc gia có cảng và thuyền viên trên tàu, trong khi thừa nhận là trong thời kỳ khủng hoảng toàn cầu này, điều cần thiết là phải duy trì các chuỗi cung ứng mở và thương mại, vận tải và dịch vụ hàng hải hoạt động.

Bên cạnh đó, những khó khăn liên quan đã nảy sinh đối với các chủ tàu và công ty trong việc phối hợp kiểm tra và/hoặc đánh giá đối với tàu; đồng thời, thuyền viên cũng gặp khó khăn khi tham gia các khóa huấn luyện cần thiết và xác nhận giấy chứng nhận chuyên môn.

Due to the implications of the outbreak of the coronavirus (COVID-19) for shipping, it is necessary that Member Maritime Authorities, in the exercise of port State control jurisdiction, ensure the full and effective implementation of measures for the safety of navigation, maritime protection, safety of persons and property on board and environmental protection, though considering the possibility to allow an exceptional delay in compliance under these special circumstances.

In this regard, the need for flexibility under these special circumstances is being considered, by adopting a pragmatical and practical approach regarding the actions implemented by flag States as a result of the impact of delays in surveys, inspections, audits, extensions in the validity of titles, certificates and endorsements of seafarers, etc, and their acceptance in the exercise of the port State control procedures, so as to avoid the adoption of non-coordinated measures that affect the regional port State control regime.

In this context, marked by the global public health emergency, and with a view to provide the member Maritime Authorities with common guidelines to address in a harmonized way the issues concerning international shipping in the region, the Agreement Secretariat submits for its consideration the document called "PROVISIONAL GUIDANCE TO FACE THE EFFECTS OF THE OUTBREAK OF COVID-19, WITH REGARD TO IMO CONVENTIONS AND MLC 2006", which sets out the concerns and courses of action arising from the recent information exchange.

This provisional document will be reviewed and updated based on future initiatives by the IMO/ the ILO or future developments of the pandemic in the region.

Yours sincerely,

Italo D'Amico  
REAR ADMIRAL  
Deputy Executive Secretary  
Latin American Agreement of Viña del Mar

Do tác động của sự bùng phát của virus corona (COVID-19) đối với vận tải biển, điều cần thiết là các Chính quyền hàng hải thành viên, trong khi thực thi quyền kiểm soát của quốc gia có cảng, đảm bảo thực hiện đầy đủ và hiệu quả các biện pháp an toàn hàng hải, bảo vệ hàng hải, an toàn cho người, tài sản trên tàu và bảo vệ môi trường, mặc dù xem xét khả năng cho phép sự trì hoãn đặc biệt trong việc tuân thủ trong những hoàn cảnh đặc biệt này.

Về vấn đề này, sự linh hoạt cần thiết trong các hoàn cảnh đặc biệt này đang được cân nhắc, bằng cách thông qua cách tiếp cận thực dụng và thực tế liên quan đến các hành động được thực hiện bởi các quốc gia tàu mang cờ do tác động của sự chậm trễ trong các cuộc kiểm tra, đánh giá, gia hạn hiệu lực của các tài liệu, giấy chứng nhận và xác nhận của thuyền viên, ..., và việc chấp nhận của họ trong việc thực hiện các quy trình kiểm soát của quốc gia có cảng, để tránh việc áp dụng các biện pháp không được phối hợp làm ảnh hưởng đến thể chế kiểm soát của quốc gia có cảng tại khu vực.

Trong bối cảnh này, được đánh dấu bởi tình trạng khẩn cấp về sức khỏe cộng đồng toàn cầu và nhằm cung cấp cho các Chính quyền hàng hải thành viên các hướng dẫn chung để giải quyết một cách hài hòa các vấn đề liên quan đến vận tải biển quốc tế trong khu vực, Ban Thư ký Hiệp định đệ trình, để Chính quyền hàng hải cân nhắc, tài liệu có tên là "HƯỚNG DẪN TẠM THỜI VỀ ĐỐI PHÓ VỚI ẢNH HƯỞNG CỦA SỰ BÙNG PHÁT COVID-19, LIÊN QUAN ĐẾN CÁC CÔNG ƯỚC CỦA IMO VÀ MLC 2006", đưa ra những vấn đề quan tâm và cách giải quyết phát sinh từ việc trao đổi thông tin gần đây.

Tài liệu tạm thời này sẽ được xem xét và cập nhật dựa trên các sáng kiến trong tương lai của IMO/ILO hoặc các diễn biến trong tương lai của đại dịch trong khu vực.

Trân trọng,

Italo D'Amico  
CHUẨN ĐỘ ĐỐC  
Phó Thư ký điều hành  
Hiệp định Viña del Mar Mỹ Latinh

## **SECRETARIAT OF THE VIÑA DEL MAR AGREEMENT ON PORT STATE CONTROL OF VESSELS**

For: Members, Cooperating Members and Observers of the Latin American Agreement on Port State Control of Vessels - Viña del Mar 1992

PROVISIONAL GUIDANCE TO FACE THE EFFECTS OF THE OUTBRAKE OF COVID-19, WITH REGARD TO THE RELEVANT IMO CONVENTIONS AND THE MARITIME LABOUR CONVENTION OF THE ILO

### **Introduction**

In view of the global impact of the outbreak of the new coronavirus (COVID-19) and based on the IMO Circular Notes regarding the effects of the pandemic on international shipping, the Member Authorities of the Latin American Agreement on Port State Control of Vessels agreed to address the potential delay of surveys, inspections and audits and the extension of the validity of titles, including medical certificates and endorsements of seafarers and personnel on board of fishing vessels, and acknowledged that it may be necessary to allow some degree of flexibility under certain circumstances. As a general principle, the member Maritime Authorities of the Viña del Mar Agreement will implement the following guidance on a case-by-case basis.

### **General aspects**

As the visit on board by port State control officers (PSCOs) in compliance with their duties implies a high level of exposure and it is essential to protect their health and physical integrity while health risks arising from the pandemic COVID-19 persist and pursuant to the basic security measures circulated in this regard by the World Health Organization (WHO), it is recommended that the port State control activities focus on those vessels that, according to the database of the Latin American Agreement Information Centre (CIALA), present a high risk factor, though recognising the effect that this may have on one of the pillars that the Agreement upholds: the commitment undertaken by the member Maritime Authorities to comply with a minimum number of inspections.

## **BAN THƯ KÝ CỦA THỎA THUẬN VIÑA DEL MAR VỀ KIỂM SOÁT TÀU CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG**

Gửi: Các thành viên, thành viên hợp tác và quan sát viên của Hiệp định Mỹ Latinh về kiểm soát tàu của quốc gia có cảng - Viña del Mar 1992

HƯỚNG DẪN TẠM THỜI ĐỂ ĐỐI PHÓ VỚI ẢNH HƯỞNG CỦA SỰ BÙNG PHÁT COVID-19, LIÊN QUAN ĐẾN CÁC CÔNG ƯỚC IMO THÍCH HỢP VÀ CÔNG ƯỚC LAO ĐỘNG HÀNG HẢI CỦA ILO

### **Giới thiệu**

Trước tác động toàn cầu của sự bùng phát virus corona mới (COVID-19) và dựa trên các thông báo của IMO về các tác động của đại dịch đối với vận tải biển quốc tế, các Chính quyền hàng hải thành viên của Hiệp định Mỹ Latinh về kiểm soát tàu của quốc gia có cảng đã thống nhất để giải quyết sự chậm trễ tiềm tàng của các cuộc kiểm tra và đánh giá, gia hạn hiệu lực các tài liệu, bao gồm giấy chứng nhận sức khỏe và xác nhận chuyên môn của thuyền viên, nhân viên trên tàu cá, và thừa nhận rằng có thể cần phải cho phép một số mức độ linh hoạt trong những hoàn cảnh nhất định. Theo nguyên tắc chung, các Chính quyền hàng hải thành viên của Thỏa thuận Viña del Mar sẽ thực hiện các hướng dẫn sau đây trên cơ sở từng trường hợp cụ thể.

### **Tổng quát**

Việc có mặt trên tàu của các nhân viên kiểm soát của quốc gia có cảng (PSCO) phù hợp với nhiệm vụ của họ tiềm ẩn mức độ phơi nhiễm cao và điều cần thiết là phải bảo vệ sức khỏe, tính toàn vẹn về thể chất của họ trong khi rủi ro về sức khỏe phát sinh từ đại dịch COVID-19 vẫn tồn tại, và tuân theo các biện pháp an ninh cơ bản được lưu hành về vấn đề này của Tổ chức Y tế thế giới (WHO), khuyến nghị các hoạt động kiểm soát của quốc gia có cảng nên tập trung vào các tàu, theo cơ sở dữ liệu của Trung tâm Thông tin thuộc Thỏa thuận Mỹ La tinh, có hệ số rủi ro cao, mặc dù công nhận hiệu lực mà điều này có thể có đối với một trong những trụ cột mà Thỏa thuận duy trì: cam kết được thực hiện bởi các Chính quyền hàng hải thành viên để tuân thủ số lần kiểm tra tối thiểu.

Prior to boarding the ship, the port State control officers (PSCOs) will confirm obtain confirmation from the master or the ship legal representative in the port of arrival that are no persons infected with COVID-19 or suspected of having contracted the virus. It will be considered that ships arriving from areas deemed as potentially dangerous by the public health authorities will dock, pursuant to the International Health Regulations, only after health checks have revealed that they pose no risk and free talking has been allowed.

Furthermore, it is advisable that PSCOs have appropriate personal protective equipment (which may include masks, hand sanitizers and other means to prevent the spread of the virus) before having contact with the crew, limiting, to the extent possible, the number of interactions with the personnel on board. It is also possible that the PSCO is invited to comply with other protocols or procedures introduced by the visiting ships to deal with the COVID-19.

Member Maritime Authorities are encouraged, in the event that PSCOs have applied follow-up measures for deficiencies identified during an inspection, which due to their nature do not present an unreasonable threat for the ship, the persons on board, the cargo carried and the marine environment (for example, codes 15 and 16), to apply the remote procedure approved to follow-up deficiencies (see paragraphs 26 to 28 of document CERP 16/J6), considering also to do it more broadly (code 17) and that the masters/companies submit the relevant documental evidence (RO reports, dispensations by the flag State, photographic records, videos, etc) of the corrective actions implemented on board.

#### **In relation to IMO relevant instruments**

##### Surveys and Audit intervals

Whenever a ship has not complied with the surveys and audits required by IMO instruments and, as appropriate, with the provisions of the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) in force, the ship must submit the port State evidence that the flag State has agreed to admit an exceptional delay, specifically with regard to the COVID-19. Furthermore, there should be available evidence that the ship has an action plan that envisages the ways in which the ship will return to the regular cycle of surveys and/or audits.

Trước khi lên tàu, các nhân viên kiểm soát của quốc gia có cảng (PSCO) sẽ xác nhận thông tin từ thuyền trưởng hoặc đại diện pháp lý của tàu tại cảng tàu đến là không có người nhiễm COVID-19 hoặc nghi ngờ nhiễm virus. Cần cân nhắc là các tàu đến từ các khu vực được coi là nguy hiểm tiềm tàng bởi các cơ quan y tế công cộng sẽ cập cảng, theo Quy định Y tế quốc tế, chỉ sau khi việc kiểm tra sức khỏe cho thấy các tàu này không có rủi ro và việc nói chuyện tự do đã được cho phép.

Hơn nữa, PSCO nên có 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, hạn chế trong phạm vi có thể, số lượng tương tác với những người trên tàu. Cũng có thể PSCO được yêu cầu tuân thủ các giao thức hoặc thủ tục khác do tàu được kiểm tra đưa ra để đối phó với COVID-19.

Các Chính quyền hàng hải thành viên được khuyến khích, trong trường hợp PSCO đã áp dụng các biện pháp theo dõi đối với các khiếm khuyết được xác định trong quá trình kiểm tra, do bản chất của các khiếm khuyết này không gây ra mối đe dọa quá mức cho tàu, người trên tàu, hàng hóa được vận chuyển và môi trường hàng hải (ví dụ, mã 15 và 16), để áp dụng quy trình từ xa được phê duyệt cho các khiếm khuyết được theo dõi (xem đoạn 26 đến 28 của tài liệu CERP 16/J6), cũng cần cân nhắc để thực hiện điều này một cách rộng hơn (mã 17) và thuyền trưởng/công ty trình bằng chứng tài liệu có liên quan (báo cáo của RO, việc miễn thực hiện của quốc gia tàu mang cờ, hình ảnh, video, ...) về các hành động khắc phục đã được thực hiện trên tàu.

#### **Liên quan đến các văn kiện thích hợp của IMO**

##### Thời hạn kiểm tra và đánh giá

Bất cứ khi nào tàu không tuân thủ các cuộc kiểm tra và đánh giá theo yêu cầu của các văn kiện của IMO và, nếu phù hợp, với các quy định của Hướng dẫn kiểm tra theo hệ thống hài hòa về kiểm tra và chứng nhận tàu (HSSC) có hiệu lực, tàu phải trình cho quốc gia có cảng bằng chứng là quốc gia tàu mang cờ đã đồng ý chấp nhận sự trì hoãn đặc biệt cụ thể liên quan đến COVID-19. Hơn nữa, cần có bằng chứng cho thấy tàu có kế hoạch hành động dự kiến cách thức mà tàu sẽ trở lại chu kỳ kiểm tra và/hoặc đánh giá thường xuyên.

In case there is no evidence from the flag State, the ship will be given the treatment normally applied under the port State control procedures of the Viña del Mar Agreement.

This pragmatical flexibilization of the requirements determined in IMO instruments should be adopted by port States control regimes, provided that the lack of compliance with the requirements by the vessels does not exceed three (3) months. Every ship exceeding that period of grace of three (3) months must receive the normal treatment.

#### Duration of certificates

Pursuant to the requirements of the relevant conventions, the flag State Administration may extend the validity of certificates up to three (3) months or it may issue short-term certificates. The periods of validity will not exceed three (3) months from the date of expiry of the original full-term certificates. In this case, the ship must submit the port State control evidence that the flag State Administration agreed to admit an exceptional delay, specifically with regard to the COVID-19 and that there is an action plan that envisages the way in which the ship will undergo the renewal survey and audits, as appropriate.

In case there is no evidence from the flag State, the ship will be given the treatment normally applied under the port State control procedures of the Viña del Mar Agreement.

This pragmatical flexibilization of the requirements determined in IMO instruments should be adopted by port States control regimes, provided that the lack of compliance with the requirements by the vessels does not exceed three (3) months. Every ship exceeding that period of grace of three (3) months must receive the normal treatment.

#### Installation of a Ballast Water Management System

In case the ship is not able to meet the specific requirements of Regulation B-3 of the Ballast Water Management Convention (BWM 2004), mainly due to dry-docking delays arising from the outbreak of coronavirus (COVID-19), the port State must confirm that the flag State has agreed to admit an exceptional delay, specifically with regard to the COVID-19. Furthermore, there should be available evidence that the ship has a dispensation issued by the flag State and an action plan that envisages that the ship will meet the requirements set out in Regulation B-3 of BWM.

Trong trường hợp không có bằng chứng từ quốc gia tàu mang cờ, tàu sẽ được xử lý thông thường, áp dụng các quy trình kiểm soát của quốc gia có cảng của Thỏa thuận Viña del Mar.

Việc linh hoạt hóa một cách thực dụng này với các yêu cầu được quy định trong các văn kiện của IMO nên được áp dụng bởi các thể chế kiểm soát của các quốc gia cảng, với điều kiện là việc các tàu không tuân thủ các yêu cầu không quá ba (3) tháng. Mỗi tàu vượt quá thời gian ân hạn ba (3) tháng đó phải được đối xử bình thường.

#### Thời hạn của giấy chứng nhận

Theo các yêu cầu của các công ước có liên quan, quốc gia tàu mang cờ có thể gia hạn hiệu lực của các giấy chứng nhận lên đến ba (3) tháng hoặc có thể cấp giấy chứng nhận ngắn hạn. Thời hạn hiệu lực sẽ không quá ba (3) tháng kể từ ngày hết hạn của giấy chứng nhận dài hạn gốc. Trong trường hợp này, tàu phải trình bằng chứng cho cơ quan kiểm soát của quốc gia có cảng là quốc gia tàu mang cờ đồng ý chấp nhận sự trì hoãn đặc biệt cụ thể liên quan đến COVID-19, và có kế hoạch hành động dự kiến cách thức mà tàu sẽ thực hiện kiểm tra và đánh giá cấp mới, nếu thích hợp.

Trong trường hợp không có bằng chứng từ quốc gia tàu mang cờ, tàu sẽ được xử lý thông thường, áp dụng các quy trình kiểm soát của quốc gia có cảng của Thỏa thuận Viña del Mar.

Việc linh hoạt hóa một cách thực dụng này với các yêu cầu được quy định trong các văn kiện của IMO nên được áp dụng bởi các thể chế kiểm soát của các quốc gia cảng, với điều kiện là việc các tàu không tuân thủ các yêu cầu không quá ba (3) tháng. Mỗi tàu vượt quá thời gian ân hạn ba (3) tháng đó phải được đối xử bình thường.

#### Lắp đặt hệ thống quản lý nước dằn

Trong trường hợp tàu không đáp ứng các yêu cầu cụ thể của Quy định B-3 của Công ước Quản lý nước dằn (BWM 2004), chủ yếu là do sự chậm trễ của việc đưa tàu lên đà phát sinh từ sự bùng phát của virus corona (COVID-19), quốc gia có cảng phải xác nhận là quốc gia tàu mang cờ đã đồng ý chấp nhận một sự trì hoãn đặc biệt cụ thể liên quan đến COVID-19. Hơn nữa, cần có bằng chứng cho thấy tàu được quốc gia tàu mang cờ miễn thực hiện và kế hoạch hành động dự kiến tàu sẽ đáp ứng các yêu cầu được nêu trong Quy định B-3 của BWM.

This pragmatical flexibilization of the requirements determined in BWM should be adopted by port States control regimes, provided that the lack of compliance with the requirements by the vessels does not exceed three (3) months. Every ship exceeding that period of grace of three (3) months must receive the normal treatment.

#### **In relation to the Maritime Labour Convention (MLC 2006)**

In view of the global impact of the outbreak of the new coronavirus (COVID-19), many flag States have agreed to consider the extension of duty periods of seafarers on board of vessels and acknowledged that it may be necessary to allow some degree of flexibility under certain circumstances. As a general principle, the relevant port State authorities will implement the following guidance on a case-by-case basis.

##### Extension of duty periods on board

When the ship notifies the port State of the need to extend duty periods of seafarers on board, the owner must submit an action plan or a documented process that envisages the way in which the amendments to the MLC will be managed. Such action plan or documented process should include or consist of:

- Amendments to the relevant parts of the Declaration of Maritime Labour Compliance- Parts I and II regarding paragraph 10 of the Standard A5.1.3 of MLC, which provides substantially equivalent solutions to address the situation of the virus COVID-19, adopted under paragraph 3 of article VI of such convention; or
- a dispensation letter issued by the flag State that includes the appropriate conditions and action plan submitted by the shipowner with the description of the measures adopted to meet the conditions imposed by the flag State.

Regarding some of the possible aspects that the port State should be attentive to, the following details are relevant to any action plan or equivalent document that may be submitted in this regard:

- .1 The flag State has contacted the owner and he has inquired the crew and the relevant seafarers' organizations?
- .2 What are the intended voyages, in case the ship is not heading to areas affected by the pandemic COVID-19?

Việc linh hoạt hóa một cách thực dụng này với các yêu cầu được quy định trong BWM nên được áp dụng bởi các thể chế kiểm soát của các quốc gia cảng, với điều kiện là việc các tàu không tuân thủ các yêu cầu không quá ba (3) tháng. Mỗi tàu vượt quá thời gian ân hạn ba (3) tháng đó phải được đối xử bình thường.

#### **Liên quan đến Công ước Lao động hàng hải (MLC 2006)**

Trước tác động toàn cầu của sự bùng phát virus corona mới (COVID-19), nhiều quốc gia tàu mang cờ đã đồng ý xem xét việc gia hạn thời gian làm nhiệm vụ của thuyền viên trên tàu và thừa nhận có thể cần phải cho phép một mức độ linh hoạt nào đó trong những trường hợp nhất định. Theo nguyên tắc chung, các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia có cảng liên quan sẽ thực hiện các hướng dẫn sau đây trên cơ sở từng trường hợp.

##### Gia hạn thời gian làm nhiệm vụ trên tàu

Khi tàu thông báo cho quốc gia có cảng về sự cần thiết phải kéo dài thời gian làm nhiệm vụ của thuyền viên trên tàu, chủ tàu phải đệ trình kế hoạch hành động hoặc quy trình được lập thành văn bản dự kiến cách thức mà theo đó sửa đổi, bổ sung đối với MLC sẽ được quản lý. Kế hoạch hành động hoặc quy trình được lập thành văn bản như vậy phải bao gồm hoặc có:

- Sửa đổi, bổ sung các phần có liên quan của Bản công bố phù hợp lao động hàng hải - Phần I và II liên quan đến đoạn 10 Tiêu chuẩn A5.1.3 của MLC, cung cấp các giải pháp tương đương đáng kể để giải quyết tình huống do virus COVID-19, được thông qua theo đoạn 3 Điều VI của công ước này; hoặc
- Thư miễn thực hiện do quốc gia tàu mang cờ ban hành bao gồm các điều kiện và kế hoạch hành động phù hợp do chủ tàu trình với mô tả về các biện pháp được chấp nhận để đáp ứng các điều kiện do quốc gia tàu mang cờ quy định.

Về một số khía cạnh có thể mà quốc gia có cảng cần chú ý, các chi tiết sau đây có liên quan đến bất kỳ kế hoạch hành động hoặc tài liệu tương đương nào có thể được đệ trình về vấn đề này:

- .1 Quốc gia tàu mang cờ đã liên lạc với chủ tàu, và chủ tàu đã hỏi ý kiến thuyền viên và các tổ chức của thuyền viên có liên quan?
- .2 Các chuyến đi dự định là gì, trong trường hợp tàu không đi đến các khu vực bị ảnh hưởng bởi đại dịch COVID-19?

<p>.3 Do the members of the crew wish or request to stay on board? It has been noted that in certain cases crew members wish to stay on board as they cannot return to their homes because they live in areas affected by the COVID-19.</p> <p>.4 How will the rights of crew members be protected pursuant to MLC? The shipowner should specify how crew members' rights will be protected in view of their extended stay on board and the plans that the shipowner has conceived to repatriate them.</p> <p>If the port State is satisfied, it may accept the proposals and will also consider the possibility to communicate this decision to the competent authorities of the next port that the ship proceeds to.</p> <p><b>Review of the provisional guidance</b></p> <p>This provisional guidance will be reviewed as appropriate, to stay aligned with the effects of the virus COVID-19 on international shipping and with the future initiatives of the IMO and the ILO, as applicable.</p>	<p>.3 Thuyền viên có muốn hoặc yêu cầu được ở lại trên tàu không? Cần lưu ý trong một số trường hợp, thuyền viên mong muốn được ở lại trên tàu do họ không thể trở về gia đình, vì gia đình của họ sống trong các khu vực bị ảnh hưởng bởi COVID-19.</p> <p>.4 Quyền của thuyền viên sẽ được bảo vệ theo MLC như thế nào? Chủ tàu cần xác định cách bảo vệ quyền lợi của thuyền viên theo quan điểm về thời gian lưu trú bị kéo dài của họ trên tàu và các kế hoạch mà chủ tàu đã dự định để hồi hương họ.</p> <p>Nếu quốc gia có cảng đồng ý, họ có thể chấp nhận các đề xuất và cũng sẽ xem xét khả năng thông báo quyết định này đến các cơ quan có thẩm quyền của cảng tiếp theo mà tàu đi đến.</p> <p><b>Xem lại hướng dẫn tạm thời</b></p> <p>Hướng dẫn tạm thời này sẽ được xem xét khi thích hợp, để phù hợp với tác động của virus COVID-19 đối với vận tải biển quốc tế và với các sáng kiến trong tương lai của IMO và ILO, nếu có.</p>
---	--





**AVM**  
ACUERDO DE  
VIÑA DEL MAR  
1992

SECRETARIAT OF THE VIÑA DEL MAR AGREEMENT ON PORT STATE CONTROL  
OF VESSELS

## Email

FOR: Member Maritime Authorities  
FROM: Viña del Mar Agreement Secretariat  
SUBJECT: "PROVISIONAL GUIDANCE TO FACE THE IMPACT OF COVID-19, WITH REGARD TO IMO CONVENTIONS AND MLC 2006"

DATE: **06 ABR 2020**

No. 30/20

The Secretariat of the Viña del Mar Agreement takes this opportunity to convey our regards to your Maritime Authority and addresses you to submit, for your consideration, a draft of a "Provisional Guidance to face the impact of COVID-19" in the framework of the Latin American Agreement on Port State Control of Vessels.

Following the statement, from last March 11, 2020, made by the World Health Organization (WHO), referring to the outbreak of the new coronavirus (COVID-19) as a pandemic, the crisis that international shipping is undergoing and the challenges that the industry faces to meet the regulatory requirements under the relevant IMO conventions and the Maritime Labour Convention 2006 (CTM 2006) are acknowledged.

On this basis, the Latin American Agreement Secretariat, in view of the concerns raised regarding the effects of this pandemic in the region, has been carrying out a constant information exchange to find common guidelines on a regional basis to protect the health and safety of port State control officers and seafarers on board of vessels, while recognising that in these times of global crisis it is essential to maintain supply chains open and trade, transport and maritime services in movement.

Besides, associated difficulties have arisen for ship owners and companies to coordinate inspections and/or audits to ships and, at the same time, seafarers are also experiencing difficulties to attend the required training courses and to revalidate certificates.

Due to the implications of the outbreak of the coronavirus (COVID-19) for shipping, it is necessary that Member Maritime Authorities, in the exercise of port State control jurisdiction, ensure the full and effective implementation of measures for the safety of navigation, maritime protection, safety of persons and property on board and environmental protection, though considering the possibility to allow an exceptional delay in compliance under these special circumstances.

In this regard, the need for flexibility under these special circumstances is being considered, by adopting a pragmatical and practical approach regarding the actions implemented by flag States as a result of the impact of delays in surveys, inspections, audits, extensions in the validity of titles, certificates and endorsements of seafarers, etc, and their acceptance in the



**AVM** ACUERDO DE  
VIÑA DEL MAR  
1992

**SECRETARIAT OF THE VIÑA DEL MAR AGREEMENT ON PORT STATE CONTROL  
OF VESSELS**

exercise of the port State control procedures, so as to avoid the adoption of non-coordinated measures that affect the regional port State control regime.

In this context, marked by the global public health emergency, and with a view to provide the member Maritime Authorities with common guidelines to address in a harmonized way the issues concerning international shipping in the region, the Agreement Secretariat submits for its consideration the document called “PROVISIONAL GUIDANCE TO FACE THE EFFECTS OF THE OUTBREAK OF COVID-19, WITH REGARD TO IMO CONVENTIONS AND MLC 2006”, which sets out the concerns and courses of action arising from the recent information exchange.

This provisional document will be reviewed and updated based on future initiatives by the IMO/ the ILO or future developments of the pandemic in the region.

Yours sincerely,



**Italo D'Amico**  
REAR ADMIRAL  
Deputy Executive Secretary  
Latin American Agreement of Viña del Mar

  
INÉS ERINA ARANDA  
OFICIAL PRINCIPAL  
TRADUCTORA





**AVM**  
ACUERDO DE  
VIÑA DEL MAR  
1992

**SECRETARIAT OF THE LATIN AMERICAN AGREEMENT ON PORT STATE  
CONTROL OF VESSELS**

For: Members, Cooperating Members and Observers of the Latin American Agreement on Port State Control of Vessels – Viña del Mar 1992

## PROVISIONAL GUIDANCE TO FACE THE EFFECTS OF THE OUTBRAKE OF COVID-19, WITH REGARD TO THE RELEVANT IMO CONVENTIONS AND THE MARITIME LABOUR CONVENTION OF THE ILO

### **Introduction**

In view of the global impact of the outbreak of the new coronavirus (COVID-19) and based on the IMO Circular Notes regarding the effects of the pandemic on international shipping, the Member Authorities of the Latin American Agreement on Port State Control of Vessels agreed to address the potential delay of surveys, inspections and audits and the extension of the validity of titles, including medical certificates and endorsements of seafarers and personnel on board of fishing vessels, and acknowledged that it may be necessary to allow some degree of flexibility under certain circumstances. As a general principle, the member Maritime Authorities of the Viña del Mar Agreement will implement the following guidance on a case-by-case basis.

### **General aspects**

As the visit on board by port State control officers (PSCOs) in compliance with their duties implies a high level of exposure and it is essential to protect their health and physical integrity while health risks arising from the pandemic COVID-19 persist and pursuant to the basic security measures circulated in this regard by the World Health Organization (WHO), it is recommended that the port State control activities focus on those vessels that, according to the database of the Latin American Agreement Information Centre (CIALA), present a high risk factor, though recognising the effect that this may have on one of the pillars that the Agreement upholds: the commitment undertaken by the member Maritime Authorities to comply with a minimum number of inspections.

Prior to boarding the ship, the port State control officers (PSCOs) will confirm obtain confirmation from the master or the ship legal representative in the port of arrival that are no persons infected with COVID-19 or suspected of having contracted the virus. It will be considered that ships arriving from areas deemed as potentially dangerous by the public health authorities will dock, pursuant to the International Health Regulations, only after health checks have revealed that they pose no risk and free talking has been allowed.

Furthermore, it is advisable that PSCOs have appropriate personal protective equipment (which may include masks, hand sanitizers and other means to prevent the spread of the virus) before having contact with the crew, limiting, to the extent possible, the number of interactions with the personnel on board. It is also possible that the PSCO is invited to comply with other protocols or procedures introduced by the visiting ships to deal with the COVID-19.

Member Maritime Authorities are encouraged, in the event that PSCOs have applied follow-up measures for deficiencies identified during an inspection, which due to their nature do not present an unreasonable threat for the ship, the persons on board, the cargo carried and the marine environment (for example, codes 15 and 16), to apply the remote procedure approved to follow-up deficiencies (see paragraphs 26 to 28 of document CERP 16/J6), considering also to do it more broadly (code 17) and that the masters/companies submit the relevant documental evidence (RO reports, dispensations by the flag State, photographic records, videos, etc) of the corrective actions implemented on board.



**AVM**  
ACUERDO DE  
VIÑA DEL MAR  
1992

**SECRETARIAT OF THE LATIN AMERICAN AGREEMENT ON PORT STATE  
CONTROL OF VESSELS**

## **In relation to IMO relevant instruments**

### Surveys and Audit intervals

Whenever a ship has not complied with the surveys and audits required by IMO instruments and, as appropriate, with the provisions of the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) in force, the ship must submit the port State evidence that the flag State has agreed to admit an exceptional delay, specifically with regard to the COVID-19. Furthermore, there should be available evidence that the ship has an action plan that envisages the ways in which the ship will return to the regular cycle of surveys and/or audits.

In case there is no evidence from the flag State, the ship will be given the treatment normally applied under the port State control procedures of the Viña del Mar Agreement.

This pragmatical flexibilization of the requirements determined in IMO instruments should be adopted by port States control regimes, provided that the lack of compliance with the requirements by the vessels does not exceed three (3) months. Every ship exceeding that period of grace of three (3) months must receive the normal treatment.

### Duration of certificates

Pursuant to the requirements of the relevant conventions, the flag State Administration may extend the validity of certificates up to three (3) months or it may issue short-term certificates. The periods of validity will not exceed three (3) months from the date of expiry of the original full-term certificates. In this case, the ship must submit the port State control evidence that the flag State Administration agreed to admit an exceptional delay, specifically with regard to the COVID-19 and that there is an action plan that envisages the way in which the ship will undergo the renewal survey and audits, as appropriate.

In case there is no evidence from the flag State, the ship will be given the treatment normally applied under the port State control procedures of the Viña del Mar Agreement.

This pragmatical flexibilization of the requirements determined in IMO instruments should be adopted by port States control regimes, provided that the lack of compliance with the requirements by the vessels does not exceed three (3) months. Every ship exceeding that period of grace of three (3) months must receive the normal treatment.

### Installation of a Ballast Water Management System

In case the ship is not able to meet the specific requirements of Regulation B-3 of the Ballast Water Management Convention (BWM 2004), mainly due to dry-docking delays arising from the outbreak of coronavirus (COVID-19), the port State must confirm that the flag State has agreed to admit an exceptional delay, specifically with regard to the COVID-19. Furthermore, there should be available evidence that the ship has a dispensation issued by the flag State and an action plan that envisages that the ship will meet the requirements set out in Regulation B-3 of BWM.

This pragmatical flexibilization of the requirements determined in BWM should be adopted by port States control regimes, provided that the lack of compliance with the requirements by the vessels does not exceed three (3) months. Every ship exceeding that period of grace of three (3) months must receive the normal treatment.



**AVM**  
ACUERDO DE  
VINA DEL MAR  
1992

**SECRETARIAT OF THE LATIN AMERICAN AGREEMENT ON PORT STATE  
CONTROL OF VESSELS**

## **In relation to the Maritime Labour Convention (MLC 2006)**

In view of the global impact of the outbreak of the new coronavirus (COVID-19), many flag States have agreed to consider the extension of duty periods of seafarers on board of vessels and acknowledged that it may be necessary to allow some degree of flexibility under certain circumstances. As a general principle, the relevant port State authorities will implement the following guidance on a case-by-case basis.

### *Extension of duty periods on board*

When the ship notifies the port State of the need to extend duty periods of seafarers on board, the owner must submit an action plan or a documented process that envisages the way in which the amendments to the MLC will be managed. Such action plan or documented process should include or consist of:

- Amendments to the relevant parts of the Declaration of Maritime Labour Compliance- Parts I and II- regarding paragraph 10 of the Standard A5.1.3 of MLC, which provides substantially equivalent solutions to address the situation of the virus COVID-19, adopted under paragraph 3 of article VI of such convention; or
- a dispensation letter issued by the flag State that includes the appropriate conditions and action plan submitted by the shipowner with the description of the measures adopted to meet the conditions imposed by the flag State.

Regarding some of the possible aspects that the port State should be attentive to, the following details are relevant to any action plan or equivalent document that may be submitted in this regard:

- .1 The flag State has contacted the owner and he has inquired the crew and the relevant seafarers' organizations?
- .2 What are the intended voyages, in case the ship is not heading to areas affected by the pandemic COVID-19?
- .3 Do the members of the crew wish or request to stay on board? It has been noted that in certain cases crew members wish to stay on board as they cannot return to their homes because they live in areas affected by the COVID-19.
- .4 How will the rights of crew members be protected pursuant to MLC? The shipowner should specify how crew members' rights will be protected in view of their extended stay on board and the plans that the shipowner has conceived to repatriate them.

If the port State is satisfied, it may accept the proposals and will also consider the possibility to communicate this decision to the competent authorities of the next port that the ship proceeds to.

## **Review of the provisional guidance**

This provisional guidance will be reviewed as appropriate, to stay aligned with the effects of the virus COVID-19 on international shipping and with the future initiatives of the IMO and the ILO, as applicable.