



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 09 tháng 5 năm 2020
Số thông báo: 033TI/20TB

Nội dung: Hướng dẫn PSCircular 97 ngày 08/5/2020 của Tổ chức Paris MoU (Thỏa thuận về hợp tác kiểm soát tàu biển của các Quốc gia có cảng khu vực Tây Âu - Bắc Đại Tây Dương) về “Hướng dẫn tạm thời cho các cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng liên quan đến COVID-19 (Sửa đổi 2)”.

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

Ngày 08/5/2020, Ban Thư ký của Tổ chức Paris MoU (Thỏa thuận về hợp tác kiểm soát tàu biển của các Quốc gia có cảng khu vực Tây Âu - Bắc Đại Tây Dương) đã ban hành Hướng dẫn PSCircular 97 về “Hướng dẫn tạm thời cho các cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng liên quan đến COVID-19 (Sửa đổi 2)”.

Chúng tôi xin gửi các Quý Đơn vị bản dịch tiếng Việt của Hướng dẫn PSCircular 97. Nguyên bản tiếng Anh của hướng dẫn xem tại địa chỉ: <https://www.parismou.org>.

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

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

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

Cục Đăng kiểm Việt Nam
Phòng Tàu biển

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm,
Hà Nội Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 521)
Fax: +84 24 37684722

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

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

Nơi nhận:

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

PARIS MOU ON PORT STATE CONTROL

PSCircular 97

8 MAY 2020

TEMPORARY GUIDANCE RELATED TO COVID-19 FOR PORT STATE CONTROL AUTHORITIES (REV.2)

Introduction

1 MAB has considered and agreed that, noting the global impact of COVID-19, there is need to apply flexibility under these special circumstances. In Paris MoU member States, national measures are implemented which are to a large extent affecting the port State control regime. In view of a common approach in the region, notwithstanding any possible national measures, and in view of the continued effects of the COVID-19 crisis, as a general principle the following guidelines would be applied on a case by case basis by the relevant port State Authority.

2 This guidance focusses on the effect of the COVID-19 crisis on the Paris MoU in relation to:

- preventive measure to halt the spread of COVID-19
- non-compliance with the Relevant Instruments due to COVID-19

3 A summary of relevant publications can be found on a dedicated COVID-19 page of the Paris MoU website:

<https://www.parismou.org/publications/covid-19/pmou-covid-19publications/paris-mou-covid-19-publications/paris-mou-covid-0>

Preventive measure to halt the spread of COVID-19

4 PSCOs should be guided by the preventive measures adopted by their Maritime Administrations, including the use of appropriate personal protective equipment in order to protect themselves as well as the ship's crew. MAB has noted that Paris MoU member States have implemented measures to limit the number and/or extent of PSC inspections. As shortages in personnel and staffing may become more common, port States which encounter such

BẢN GHI NHỚ PARIS VỀ KIỂM SOÁT CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG

Hướng dẫn PSCircular 97

Ngày 08/5/2020

HƯỚNG DẪN TẠM THỜI CHO CÁC CƠ QUAN CÓ THẨM QUYỀN CỦA QUỐC GIA CÓ CẢNG LIÊN QUAN ĐẾN COVID-19 (SỬA ĐỔI.2)

Giới thiệu

1 MAB (Ban Tư vấn của Paris MoU) đã xem xét và nhất trí, lưu ý đến tác động toàn cầu của COVID-19, cần phải áp dụng sự linh hoạt trong những hoàn cảnh đặc biệt này. Tại các quốc gia thành viên Paris MoU, các biện pháp quốc gia đã được thực hiện trong phạm vi rộng lớn ảnh hưởng đến thể chế kiểm soát của Quốc gia có cảng. Theo quan điểm về cách tiếp cận chung trong khu vực, bất kể biện pháp quốc gia có thể nào, và theo quan điểm về các tác động liên tục của cuộc khủng hoảng COVID-19, theo nguyên tắc chung các hướng dẫn sau đây sẽ được cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia có cảng áp dụng trong từng trường hợp.

2 Hướng dẫn này tập trung vào ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng COVID-19 đối với Paris MoU liên quan đến:

- Biện pháp phòng ngừa để ngăn chặn sự lây lan của COVID-19
- Sự không tuân thủ các văn kiện có liên quan do COVID-19

3 Bản tóm tắt các ấn phẩm có liên quan có thể xem tại trang COVID-19 chuyên biệt của website Paris MoU:

<https://www.parismou.org/publications/covid-19/pmou-covid-19publications/paris-mou-covid-19-ấn phẩm/paris-mou-covid-0>

Biện pháp phòng ngừa để ngăn chặn sự lây lan của COVID-19

4 PSCO cần được hướng dẫn về các biện pháp phòng ngừa được Chính quyền Hàng hải của họ thông qua, bao gồm cả việc sử dụng các thiết bị bảo vệ cá nhân phù hợp để bảo vệ chính họ cũng như thuyền viên tàu. MAB đã lưu ý là các quốc gia thành viên Paris MoU đã thực hiện các biện pháp nhằm hạn chế số lượng và/hoặc mức độ kiểm tra tàu của PSC. Khi tình trạng thiếu nhân sự có thể trở nên phổ biến hơn, các Quốc gia có cảng gặp khó khăn như

difficulties could consider to carry out primarily overriding priority inspections.

5 Whether an inspection takes place remains the decision of the port State. A vessel can be considered self-isolating only if there are no ship-shore interfaces.

Ship Certification Issues due to COVID-19

6 In relation to the COVID-19 situation, it may occur that a ship cannot fulfill the requirements from the Relevant Instruments or the follow-up on inspection results as would normally be required. As a basic principle the primary responsibility regarding compliance with the Conventions remains with the owner and flag State. However in those case where the owner and flag State have demonstrated to take that responsibility, but due to the current situation cannot carry out those duties that normally would be required, the Paris MoU should adopt a pragmatic approach and also be flexible as this is a rapidly developing situation.

7 Interval of surveys and audits required by Conventions

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

8 Duration of statutory certificates

Giving consideration that an exceptional extension of validity of certificates specific to COVID-19 would be inevitable for certain ships, the flag State or RO, acting on behalf of the flag State, may extend the validity of certificates to an appropriate and proportional grace period specific to COVID-19. In such case the ship must provide the evidence to the port State that the flag State Administration has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19 and that the ship has a plan that covers when the ship will be scheduled to be subject to the renewal survey and audits.

9 Installation of Ballast Water Management System

In the event that a ship cannot meet the requirements of Regulation B-3 of

vậy có thể xem xét để thực hiện chủ yếu các cuộc kiểm tra ưu tiên.

5 Việc kiểm tra có diễn ra hay không vẫn là quyết định của Quốc gia có cảng. Tàu có thể được coi là tự cách ly chỉ khi không có giao tiếp tàu-bờ.

Các vấn đề chứng nhận tàu do COVID-19

6 Liên quan đến tình huống COVID-19, có thể xảy ra việc tàu không thể đáp ứng các yêu cầu của các văn kiện có liên quan hoặc theo dõi các kết quả kiểm tra như thường được yêu cầu. Theo nguyên tắc cơ bản, trách nhiệm chính liên quan đến việc tuân thủ các Công ước vẫn thuộc về chủ tàu và Quốc gia tàu mang cờ. Tuy nhiên, trong những trường hợp mà chủ tàu và Quốc gia tàu mang cờ đã thể hiện trách nhiệm đó, nhưng do tình hình hiện tại không thể thực hiện những nhiệm vụ thường được yêu cầu, MoU Paris nên áp dụng cách tiếp cận thực dụng và cũng cần linh hoạt, vì đây là một tình huống phát triển nhanh chóng.

7 Khoảng thời gian kiểm tra và đánh giá theo yêu cầu của Công ước

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

8 Thời hạn của các giấy chứng nhận theo luật định

Cần nhắc việc gia hạn đặc biệt đối với hiệu lực của các giấy chứng nhận cụ thể do COVID-19 sẽ là không thể tránh khỏi đối với một số tàu nhất định, Quốc gia tàu mang cờ hoặc RO thay mặt cho Quốc gia tàu mang cờ có thể gia hạn hiệu lực của các giấy chứng nhận đến thời gian ân hạn phù hợp và tương xứng cụ thể do COVID-19. Trong trường hợp đó, tàu phải cung cấp bằng chứng cho Quốc gia có cảng là Chính quyền hàng hải Quốc gia tàu mang cờ đã đồng ý việc trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19, và tàu có kế hoạch bao gồm khi nào tàu sẽ được thu xếp để để thực hiện kiểm tra và đánh giá cấp mới.

9 Lắp đặt hệ thống quản lý nước dằn

Trong trường hợp tàu không thể đáp ứng các yêu cầu của Quy định B-3 của

the Ballast Water Management Convention (ballast water management instead of ballast water exchange) due to delay of dry-docking caused by disruption from COVID-19, the port State should seek confirmation that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will comply with the requirements of Regulation B-3 of BWB.

10 Where, under par. 7 to 9, the required evidence from the flag State is missing, the ship should be treated in the normal manner as per the Paris MoU procedures. This also applies to any vessel operating beyond any indicated grace period.

11 The pragmatic relaxation of requirements, which may include the acceptance of copies of certificates of which the validity can be verified, should be applied by port States on ships which have not exceeded the requirements by the appropriate and proportional grace period specific to COVID-19, unless it is evident that the COVID-19 pandemic is used as an excuse to breach the Convention requirements.

Personnel issues due to COVID-19

12 MLC 2006

MAB has considered that there may be a need to apply flexibility under the circumstances on the issue of extending periods of service on board ships. In doing so the port State should request the operator of the ship to confirm that the flag State, the relevant crew members and relevant seafarer organisations (if applicable) have been involved in the process.

Further guidance regarding what the port State should look at in case of noncompliance with MLC due to force majeure related to COVID-19, could be found in ILOs “Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)”:

<https://www.parismou.org/system/files/ILO%20Covid.pdf>

13 STCW Certification

MAB has considered cases where seafarers have faced issues with completing refresher courses for the renewal of personal certification.

Công ước Quản lý nước dẫn (quản lý nước dẫn thay vì trao đổi nước dẫn) do việc chậm trễ đưa tàu lên đà gây ra bởi gián đoạn từ COVID -19, Quốc gia có cảng cần tìm kiếm xác nhận là Quốc gia tàu mang cờ đã đồng ý việc trì hoãn đặc biệt cụ thể do COVID-19. Cũng cần có bằng chứng cho thấy tàu có kế hoạch bao gồm cách thức tàu sẽ tuân thủ các yêu cầu của Quy định B-3 của BWB.

10 Nếu, theo các đoạn 7 đến 9, bằng chứng bắt buộc từ Quốc gia tàu mang cờ bị thiếu, tàu cần được xử lý theo cách thông thường theo quy trình của MoU Paris. Điều này cũng áp dụng cho bất kỳ tàu nào hoạt động vượt quá bất kỳ thời gian ân hạn được chỉ định nào.

11 Việc nói lỏng thực dụng các yêu cầu, có thể bao gồm việc chấp nhận các bản sao giấy chứng nhận mà hiệu lực của giấy chứng nhận có thể được xác minh, nên được các Quốc gia có cảng áp dụng cho các tàu không vượt quá yêu cầu theo thời gian ân hạn phù hợp và tương xứng cụ thể do COVID-19, trừ khi rõ ràng là đại dịch COVID-19 được sử dụng là cơ để vi phạm các yêu cầu của Công ước.

Vấn đề nhân sự do COVID-19

12 MLC 2006

MAB đã cân nhắc có thể cần phải áp dụng sự linh hoạt trong các trường hợp về vấn đề kéo dài thời gian phục vụ trên tàu. Để làm như vậy, Quốc gia có cảng cần yêu cầu người khai thác tàu xác nhận là Quốc gia tàu mang cờ, các thuyền viên có liên quan và các tổ chức của người đi biển có liên quan (nếu có) đã tham gia vào quá trình này.

Hướng dẫn thêm về những gì Quốc gia có cảng cần xem xét trong trường hợp không tuân thủ MLC do bất khả kháng liên quan đến COVID-19, có thể xem trong tài liệu của ILO “Lưu ý thông tin về các vấn đề lao động hàng hải và coronavirus (COVID-19)”:

<https://www.parismou.org/system/files/ILO%20Covid.pdf>

13 Chứng nhận STCW

MAB đã xem xét các trường hợp thuyền viên gặp phải các vấn đề liên quan đến việc hoàn thành các khóa bồi dưỡng để cấp mới giấy chứng nhận cá

This could be caused by cancelled courses, quarantine or travel bans. In such cases the maritime administration may have extended the validity of such certificates and this should be accepted as a case of force majeure. For foreign certificates if the flag administration has granted an extension due to force majeure then this should be accepted as similarly extending the endorsement of the flag state of the ship on which the seafarer is serving.

14 Medical Certificates

In cases where it has been difficult for seafarers to extend their medical certificate the flag administration may allow seafarers to remain on-board. PSCO should accept documents produced by flag States which acknowledges seafarers extended stay on board due to force majeure associated with COVID-19.

15 Rectification and follow-up on inspection reports

In relation to the rectification of recorded or outstanding deficiencies, guidance should be taken from PSCC Instruction 50/2017/11 - Guidance on Detention and Action Taken (including eg. AT code 48 - as in the agreed flag State condition) and PSCC432010-11 - Flag State exemptions. In case a ship is detained on ISM, but no external audit can be organised, despite best efforts by the company and flag State (which may include temporarily authorization of another RO), the ship may be allowed to proceed to the next port to carry out the external audit. In order to use AT code 48 in combination with ISM deficiency 15150, a ticket with a justification has to be send to thetis@emsa.europa.eu to activate the possibility in THETIS. Consequently, the guidance regarding the use of AT code 48 should then be applied.

Review of the guidance

16 This PSCircular will be reviewed, as appropriate, to keep aligned with developments of the COVID-19 virus and future initiatives by relevant stakeholders.

nhân. Nguyên nhân của điều này có thể là do các khóa học bị hủy bỏ, việc kiểm dịch hoặc cấm đi lại. Trong những trường hợp như vậy, chính quyền hàng hải có thể đã gia hạn hiệu lực của các giấy chứng nhận này và điều này nên được chấp nhận như một trường hợp bất khả kháng. Đối với các giấy chứng nhận nước ngoài, nếu chính quyền tàu mang cờ đã đồng ý gia hạn do bất khả kháng, thì điều này nên được chấp nhận tương tự như việc gia hạn chứng thực của quốc gia tàu mang cờ của tàu mà thuyền viên đang phục vụ.

14 Giấy chứng nhận sức khỏe

Trong trường hợp thuyền viên gặp khó khăn trong việc gia hạn giấy chứng nhận sức khỏe, chính quyền hàng hải tàu mang cờ có thể cho phép người đi biển được ở lại trên tàu. PSCO nên chấp nhận các tài liệu được cấp bởi Quốc gia tàu mang cờ thừa nhận thuyền viên đã ở lại trên tàu do bất khả kháng liên quan đến COVID-19.

15 Việc khắc phục và theo dõi các báo cáo kiểm tra

Liên quan đến việc khắc phục các khiếm khuyết đã được ghi lại hoặc còn tồn tại, cần theo chỉ dẫn trong Hướng dẫn PSCC 50/2017/11 - Hướng dẫn về lưu giữ tàu và hành động thực hiện (bao gồm cả mã AT 48 - như trong điều kiện được quốc gia tàu mang cờ đồng ý) và PSCC432010-11 - Miễn trừ của quốc gia tàu mang cờ. Trong trường hợp tàu bị lưu giữ do ISM, nhưng không thể tổ chức đánh giá bên ngoài, mặc dù những nỗ lực tốt nhất của công ty và Quốc gia tàu mang cờ (có thể bao gồm ủy quyền tạm thời cho RO khác), tàu có thể được phép đến cảng tiếp theo để thực hiện đánh giá bên ngoài. Để sử dụng mã AT 48 kết hợp với khiếm khuyết ISM 15150, vé cùng với lý do giải thích phải được gửi đến thetis@emsa.europa.eu để kích hoạt khả năng trong THETIS. Do đó, hướng dẫn về việc sử dụng mã AT 48 nên được áp dụng.

Xem xét lại hướng dẫn

16 Hướng dẫn PSCircular này sẽ được xem xét, nếu thích hợp, để phù hợp với sự phát triển của virus COVID-19 và các sáng kiến trong tương lai của các bên liên quan.

PSCircular 97

8 MAY 2020

TEMPORARY GUIDANCE RELATED TO COVID-19 FOR PORT STATE CONTROL AUTHORITIES (REV.2)

Introduction

- 1 MAB has considered and agreed that, noting the global impact of COVID-19, there is need to apply flexibility under these special circumstances. In Paris MoU member States, national measures are implemented which are to a large extent affecting the port State control regime. In view of a common approach in the region, not withstanding any possible national measures, and in view of the continued effects of the COVID-19 crisis, as a general principle the following guidelines would be applied on a case by case basis by the relevant port State Authority.
- 2 This guidance focusses on the effect of the COVID-19 crisis on the Paris MoU in relation to:
 - preventive measure to halt the spread of COVID-19
 - non-compliance with the Relevant Instruments due to COVID-19
- 3 A summary of relevant publications can be found on a dedicated COVID-19 page of the Paris MoU website:
[https://www.parismou.org/publications/covid-19/pmou-covid-19 - publications/paris-mou-covid-19-publications/paris-mou-covid-0](https://www.parismou.org/publications/covid-19/pmou-covid-19-publications/paris-mou-covid-19-publications/paris-mou-covid-0)

Preventive measure to halt the spread of COVID-19

- 4 PSCOs should be guided by the preventive measures adopted by their Maritime Administrations, including the use of appropriate personal protective equipment in order to protect themselves as well as the ship's crew. MAB has noted that Paris MoU member States have implemented measures to limit the number and/or extent of PSC inspections. As shortages in personnel and staffing may become more common, port States which encounter such difficulties could consider to carry out primarily overriding priority inspections.
- 5 Whether an inspection takes place remains the decision of the port State. A vessel can be considered self-isolating only if there are no ship-shore interfaces.

Ship Certification Issues due to COVID-19

- 6 In relation to the COVID-19 situation, it may occur that a ship cannot fulfill the requirements from the Relevant Instruments or the follow-up on inspection results as would normally be required. As a basic principle the primary responsibility regarding compliance with the Conventions remains with the owner and flag State. However in those case where the owner and flag State have demonstrated to take that

responsibility, but due to the current situation cannot carry out those duties that normally would be required, the Paris MoU should adopt a pragmatic approach and also be flexible as this is a rapidly developing situation.

- 7 Interval of surveys and audits required by Conventions
In the event that a ship has not complied with the requirements of the surveys, inspections and audits contained in relevant convention requirements (SOLAS Chapter I Regulation 10 etc.), the ship must provide evidence to the port State that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will be brought back into the regular survey or audit cycle.
- 8 Duration of statutory certificates
Giving consideration that an exceptional extension of validity of certificates specific to COVID-19 would be inevitable for certain ships, the flag State or RO, acting on behalf of the flag State, may extend the validity of certificates to an appropriate and proportional grace period specific to COVID-19. In such case the ship must provide the evidence to the port State that the flag State Administration has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19 and that the ship has a plan that covers when the ship will be scheduled to be subject to the renewal survey and audits.
- 9 Installation of Ballast Water Management System
In the event that a ship cannot meet the requirements of Regulation B-3 of the Ballast Water Management Convention (ballast water management instead of ballast water exchange) due to delay of dry-docking caused by disruption from COVID-19, the port State should seek confirmation that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. There should also be evidence that the ship has a plan that covers how the ship will comply with the requirements of Regulation B-3 of BWM.
- 10 Where, under par. 7 to 9, the required evidence from the flag State is missing, the ship should be treated in the normal manner as per the Paris MoU procedures. This also applies to any vessel operating beyond any indicated grace period.
- 11 The pragmatic relaxation of requirements, which may include the acceptance of copies of certificates of which the validity can be verified, should be applied by port States on ships which have not exceeded the requirements by the appropriate and proportional grace period specific to COVID-19, unless it is evident that the COVID-19 pandemic is used as an excuse to breach the Convention requirements.

Personnel issues due to COVID-19

- 12 MLC 2006
MAB has considered that there may be a need to apply flexibility under the circumstances on the issue of extending periods of service on board ships. In doing so the port State should request the operator of the ship to confirm that the flag State, the relevant crew members and relevant seafarer organisations (if applicable) have been involved in the process.

Further guidance regarding what the port State should look at in case of non-compliance with MLC due to force majeure related to COVID-19, could be found in ILOs "Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)":
<https://www.parismou.org/system/files/ILO%20Covid.pdf>

- 13 STCW Certification
MAB has considered cases where seafarers have faced issues with completing refresher courses for the renewal of personal certification. This could be caused by cancelled courses, quarantine or travel bans. In such cases the maritime administration may have extended the validity of such certificates and this should be accepted as a case of force majeure. For foreign certificates if the flag administration

has granted an extension due to force majeure then this should be accepted as similarly extending the endorsement of the flag state of the ship on which the seafarer is serving.

14 Medical Certificates

In cases where it has been difficult for seafarers to extend their medical certificate the flag administration may allow seafarers to remain on-board. PSCO should accept documents produced by flag States which acknowledges seafarers extended stay on board due to force majeure associated with COVID-19.

15 Rectification and follow-up on inspection reports

In relation to the rectification of recorded or outstanding deficiencies, guidance should be taken from PSCC Instruction 50/2017/11 - Guidance on Detention and Action Taken (including eg. AT code 48 - as in the agreed flag State condition) and PSCC43-2010-11 - Flag State exemptions. In case a ship is detained on ISM, but no external audit can be organised, despite best efforts by the company and flag State (which may include temporarily authorization of another RO), the ship may be allowed to proceed to the next port to carry out the external audit. In order to use AT code 48 in combination with ISM deficiency 15150, a ticket with a justification has to be send to thetis@emsa.europa.eu to activate the possibility in THETIS. Consequently, the guidance regarding the use of AT code 48 should then be applied.

Review of the guidance

- 16 This PSCircular will be reviewed, as appropriate, to keep aligned with developments of the COVID-19 virus and future initiatives by relevant stakeholders.
