

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Lettre circulaire n° 4204/Add.37
22 décembre 2020

Destinataires : Tous les États Membres de l'OMI
Organisation des Nations Unies et institutions spécialisées
Organisations intergouvernementales
Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès
de l'OMI

Objet : **Coronavirus (COVID-19) - Troisième réunion par visioconférence à l'intention des régimes de contrôle par l'État du port (PSC) sur les actions harmonisées dans le contexte de la pandémie de Covid-19**

Généralités

1 Le Secrétaire général souhaite faire savoir qu'une troisième réunion avec neuf régimes de contrôle par l'État du port (PSC) s'est tenue par visioconférence le 18 décembre 2020. L'objectif était de promouvoir une action harmonisée dans le contexte des inspections PSC menées pendant la pandémie de COVID-19. Ont participé à la réunion des représentants des Memorandums d'entente d'Abuja, de la mer Noire, des Caraïbes, de l'océan Indien, de la Méditerranée, de Paris et de Tokyo, de l'Accord de Viña del Mar, ainsi que du Service des garde-côtes des États-Unis (USCG), en tant que régime national, du Secrétariat de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), de l'International Ships Managers' Association (InterManager) et de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). L'allocution d'ouverture enregistrée du Secrétaire général peut être consultée sur le site <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/3rd-PSC-meeting.aspx>.

Reconnaissance des gens de mer comme travailleurs clés

2 La réunion a approuvé l'ordre du jour détaillé, tel qu'il figure à l'annexe 1*, et a été informée de la récente réaction et des mesures prises en urgence face à la pandémie de COVID-19 par l'ONU, l'OMI, l'OIT, les États Membres, les régimes PSC et le secteur. À cet égard, la réunion a noté l'adoption, par l'Assemblée générale des Nations Unies, des résolutions A/74/L.92, A/75/4, A/75/L.37, et l'accent mis sur l'appel à la reconnaissance des gens de mer comme "travailleurs clés". Dans ce contexte, la réunion a pris en compte les informations contenues dans la lettre circulaire n° 4204/Add.35/Rev.1, selon lesquelles, à la date de publication de la lettre circulaire, le Secrétaire général avait reçu 49 notifications d'États Membres et de Membres associés ayant désigné les gens de mer comme travailleurs clés.

* En anglais seulement.

Reprise des réunions

3 La réunion a pris note des informations relatives à la reprise des réunions des organes de l'OMI et des comités des régimes PSC, sous forme virtuelle. Les résultats suivants ont été particulièrement mis en évidence en ce qui concerne les réunions de l'OMI :

- .1 adoption de la résolution MSC.473(ES.2) sur les mesures recommandées pour faciliter la relève des équipages des navires, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer pendant la pandémie de COVID-19;
- .2 approbation de la circulaire MSC.1/Circ.1636, intitulée "Cadre de protocoles recommandé par le secteur visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19)";
- .3 accord pour l'élaboration d'un module du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) sur les ports facilitant la relève des équipages;
- .4 décision d'élaborer des amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) pour faciliter le trafic maritime pendant une urgence de santé publique de portée internationale;
- .5 élaboration de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer;
- .6 examen de la fourniture d'informations sur les certificats d'assurance en vertu de la Convention du travail maritime (CTM) 2006, dans le rapport d'inspection PSC des navires et conduite d'une campagne d'inspection intensive sur la garantie financière concernant les amendements à la CTM de 2014; et
- .7 statut des lettres circulaires n^{os} 4204 et 4237 et de leurs additifs.

Promotion de la sensibilisation et de la coopération entre les différents acteurs

4 La réunion s'est félicitée de l'organisation de réunions comme celle-ci, qui permettent d'échanger des informations, d'harmoniser les actions et de promouvoir la sensibilisation et la coopération entre les différents acteurs, et de l'occasion de saluer le niveau de coopération inédit entre des acteurs tels que l'OIT, l'OMI, l'ICS et l'ITF. Dans le même contexte, la réunion s'est félicitée des informations sur les travaux effectués par l'équipe de gestion de crise pour les gens de mer, le groupe de définition de la stratégie du secteur maritime concernant le coronavirus et le groupe sur la stratégie coordonnée relative à la relève des équipages.

5 Faisant suite aux questions abordées dans le cadre des deux précédentes réunions en visioconférence à l'intention des régimes PSC, la réunion a fait le point sur la situation concernant la prolongation de la validité des certificats et le recours limité signalé aux visites et audits à distance dans le cadre des Codes ISM et ISPS.

6 La réunion a pris note des points de vue exprimés sur l'importance des instructions des États du pavillon aux organismes reconnus, en particulier dans le contexte actuel des inspections liées à la CTM et des défaillances graves qui doivent être résolues avant le départ des navires. Des informations ont été fournies sur la note d'information de l'OIT relative à la Convention de 1979 sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires (Convention n° 152) et sur le coronavirus (COVID-19) du 6 juillet 2020 (www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/genericdocument/wcms_750255.pdf).

7 Les participants à la réunion ont examiné les points de vue en faveur d'une évolution vers une possibilité plus restreinte de faire référence à la force majeure dans le cadre de la COVID-19 et la justification de mesures de contrôle renforcées fondées sur l'observation du travail forcé et des violations potentielles des droits fondamentaux des marins. Dans le même ordre d'idées, la réunion a été informée de certaines préoccupations liées aux questions relatives aux chartes-parties, qui ont également été abordées dans le point de presse du Secrétaire général figurant à l'annexe 2 et dans la lettre circulaire n° 4204/Add.36/Rev.1. Il a été fait référence à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, connue sous le nom de Règles de La Haye (1924), et à son amendement, les Règles de La Haye-Visby (1968), comme étant pertinentes pour l'examen détaillé de ces questions.

Faits nouveaux intervenus à l'OIT

8 Tout en se concentrant sur les travaux de l'OIT, la réunion a reconnu l'importance et la signification des faits nouveaux pertinents suivants :

- .1 adoption le 8 décembre 2020 par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de la résolution 340 (Rev.2) concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19 (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760649.pdf);
- .2 adoption le 12 décembre 2020 par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) lors de sa quatre-vingt-onzième session de l'Observation générale sur les questions découlant de l'application de la Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (CTM, 2006) pendant la pandémie de COVID-19 (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_764384.pdf);
- .3 principaux éléments du PSC en ce qui concerne la CTM, 2006, et faisant référence aux directives de l'OIT sur le contrôle par l'État du port (par exemple les accords sur l'emploi des marins (SEA), les limites du service à bord, la santé et la sécurité au travail en mer (MOSH), l'accès aux soins médicaux à terre) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf) et les notes d'information de l'OIT (version originale (avril 2020) et version révisée (juillet 2020)) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_741024.pdf); et
- .4 mise à jour des directives sur le contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port en application de la CTM, 2006, pour tenir compte des amendements de 2014, 2016 et 2018 à la Convention.

Faits nouveaux intervenus au niveau des régimes PSC

9 La réunion a examiné les récentes décisions prises par les régimes PSC, notamment les suivantes :

- .1 adoption de la circulaire PSC97 du Mémorandum d'entente de Paris sur les orientations temporaires relatives à la COVID-19 à l'intention des autorités PSC (révision 5), dont le texte figure à l'annexe 3*;

* En anglais seulement.

- .2 création d'un groupe de travail du Mémorandum d'entente de Paris et d'un groupe intersessions extraordinaire du Mémorandum d'entente de Tokyo sur la COVID-19; et
- .3 l'augmentation progressive du nombre d'inspections effectuées.

Harmonisation des activités PSC et recommandations

10 Tout en étant informés que le Mémorandum d'entente de Tokyo pourrait examiner la question de l'élaboration de directives relatives au contrôle du respect de la CTM, 2006, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, en particulier, grâce aux travaux du groupe intersessions susmentionné et à la convocation de la réunion de son comité au début de 2021, les participants ont noté que la plupart des régimes PSC prévoyaient d'utiliser de manière harmonisée la circulaire PSC97 du Mémorandum d'entente de Paris sur les orientations temporaires relatives à la COVID-19 à l'intention des autorités PSC (révision 5).

11 Les participants à la réunion ont échangé des points de vue préliminaires sur les mesures qui pourraient être examinées plus avant par les différents régimes PSC et au niveau mondial en ce qui concerne les preuves de non-respect observées par les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, y compris la navigabilité, et les mesures visant à renforcer le contrôle du respect des règles afin d'améliorer la situation des gens de mer qui pourraient être confrontés à la détérioration des conditions de travail et de vie dans le contexte de la pandémie. Dans ce contexte, la réunion a recommandé une coopération renforcée de toutes les organisations participantes avec l'équipe de gestion de crise pour les gens de mer afin de résoudre tous les cas signalés aussi rapidement et efficacement que possible.

12 Des informations supplémentaires ont été fournies afin de sensibiliser aux situations critiques sur la base des résultats de la recherche de l'Université maritime mondiale (UMM) intitulée "A culture of adjustment, evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours" (https://commons.wmu.se/lib_reports/66). En ce qui concerne l'utilisation d'informations montrant l'immatriculation frauduleuse de navires, les régimes PSC ont confirmé qu'elle était dûment prise en considération pour que des mesures appropriées soient prises.

13 Tous les participants sont convenus de promouvoir ce que la réunion a mis en lumière, à savoir l'importance de faire montre d'esprit de coopération, de mieux comprendre les problèmes auxquels font face tous les acteurs concernés, et en particulier les régimes PSC. L'objectif d'une telle réunion reste l'élaboration de solutions uniformes, dans le véritable esprit de notre "voyage ensemble", et dans le cadre de cette troisième réunion, le retour à un contrôle aussi complet que possible du respect des normes internationales, en particulier, la CTM, 2006 dans le contexte de la pandémie.

14 Les États Membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation sont invités à porter le contenu de la présente lettre circulaire à l'attention de toutes les parties concernées.

ANNEX 1

18 December 2020
Original: ENGLISH

AGENDA

**Third video meeting* for Port State Control (PSC) regimes on
harmonized actions at the time of pandemic of Covid-19
Friday, 18 December 2020**

Meeting commences at 11 a.m. GMT

Opening of the meeting

1 Adoption of the agenda

2 Update on emergency response and measures to the pandemic of Covid-19 taken by the United Nations, IMO, ILO, Member States, PSC regimes and the industry

.1 UNGA resolutions (A/74/L.92, A/75/4, A/75/L.37) and status of the recognition of seafarers as "key workers"

.2 Outcome of relevant IMO meetings and other developments

.1 MSC (extraordinary sessions and MSC 102)

.1 resolution MSC.473(ES.2) on *Recommended action to facilitate ship crew change, access to medical care and seafarer travel during the Covid-19 pandemic*

.2 GISIS module on ports facilitating crew changes

.2 FAL 44

.1 amendments to the FAL Convention to ensure the facilitation of maritime traffic during a public health emergency of international concern

.3 LEG 107

.1 development of guidelines for port State and flag State authorities on how to deal with seafarer abandonment cases

.2 provision of information on MLC, 2006 insurance certificates into the PSC ship inspection report

.3 conduct of a Concentrated Inspection Campaign (CIC) on financial security regarding the 2014 MLC amendments

* Participation of representatives of nine PSC regimes, the ILO Secretariat, IACS, ICS, InterManager, and ITF

- .4 MEPC 75
- .5 status of circular letters issued at the request of IMO Member States
- .6 IMO Seafarer Crisis Action Team (SCAT)
- .3 Developments within the industry
 - .1 MSC.1/Circ.1636 on *Industry recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the Coronavirus (COVID-19) pandemic*
 - .2 extended validity of certificates and update on remote surveys and ILO information note on the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979 (No.152) and coronavirus (COVID-19)
 - .3 Marine Coronavirus Strategy Group
 - .4 Group on Coordinated strategy on crew changes
 - .5 charter parties-related issue
- 3 Status of the control of compliance with the Maritime Labour Convention, 2006 and other crew-related relevant provisions
 - .1 Recent developments within PSC regimes
 - .1 resumption of committee meetings
 - .2 developments in PSC regimes
 - .1 Paris MoU PSCircular97 on *Temporary Guidance related to Covid-19 for PSC Authorities (Revision 5)* (parts relevant to MLC) and task force
 - .2 Tokyo MoU guidance on COVID-19 and extraordinary intersessional group on COVID-19
 - .3 developments in other PSC regimes
 - .3 guidance which could be annexed to a circular-letter to be issued after the meeting
 - .2 ILO tools and actions
 - .1 ILO experiences (e.g. interventions, bilateral discussions with governments) - Resolution 240 (Rev.2) concerning maritime labour issues and the COVID-19 pandemic (adopted on 8 December 2020) - General observation on matters arising from the application of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) during the COVID-19 pandemic - Adopted by the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (CEACR) at its 91st session (Nov. - Dec. 2020)

- .2 main elements of PSC with respect to the MLC, 2006, and referencing ILO port State control guidelines (e.g. SEAs, limits on service on board, MOSH, access to medical care ashore) and ILO Information Notes (original version (April) and revised version (July)). Update on the revision of the ILO PSC guidelines
- .3 Updating of flag and port State control guidelines on the MLC, 2006
- .3 Awareness of critical situations: Outcome of WMU research "A culture of adjustment, evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours". PSC inspection on the ground of potential fraudulent registration
- 4 Discussion on future actions concerning PSC, MLC and COVID
 - .1 returning to full compliance
 - .2 identification of steps to be taken
 - .1 evidences of non-compliance with applicable standards which can be observed by PSCOs, including seaworthiness, and cooperation with flag Authorities
 - .2 consideration of measures to strengthen the control of compliance to improve the situation of those seafarers who may be confronted with deteriorating working and living conditions in the context of the pandemic
- 5 Consideration of the outcome of the third video meeting and follow up actions (e.g. circular letter, future meetings and adoption process)
- 6 Any other business and closing

ANNEXE 2

POINT DE PRESSE

Le Secrétaire général de l'OMI dénonce les clauses interdisant la relève des équipages

Les clauses interdisant la relève des équipages édictées par des affréteurs aggravent la crise actuelle liée à la relève des équipages et menacent davantage la sécurité de la navigation, déclare le Secrétaire général de l'OMI.



Le point de presse complet est disponible à l'adresse suivante :

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/46-no-crew-change-clause-.aspx>

ANNEX 3



PSCircular 97

17 DECEMBER 2020

TEMPORARY GUIDANCE RELATED TO COVID-19 FOR PORT STATE CONTROL AUTHORITIES (REV.5)

Introduction

- 1 MAB has considered and agreed that, noting the global impact of COVID-19, there was a 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. However, as the lock-down is being progressively lifted it is important that a common approach is adopted to resumption of inspection activities, 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 should be applied on a case by case basis by the relevant port State control 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
 - ship certification issues and COVID-19
 - crew related issues and 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-category/covid-19>

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. During the COVID-19 crisis MAB has noted that some Paris MoU member States continued with PSC inspections and that others have resumed or are planning to re-commence their inspections. During this period a number of P1 (and P2) ships may not have been inspected. As a result of this some Port States may decide to focus on P1 overriding priority inspections and P1 inspections with outstanding deficiencies.
- 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 and 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 the case where the owner and flag State have demonstrated to take that

1

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 the relevant convention requirements (e.g. SOLAS Chapter I Regulation 7-10 and 14, etc.), the ship must provide evidence to the port State that the flag State has agreed to an exceptional delay specific to COVID-19. Further guidance regarding the extension of the interval of surveys and audits can be found in IMO Circular Letter No.4204/Add.19 – "Guidance for flag States regarding surveys and renewals of certificates during the COVID-19 pandemic".
- 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. Further guidance regarding the extension of validity of certificates can be found in IMO Circular Letter No.4204/Add.19.
- 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.

Crew related issues and COVID-19

- 12 MLC 2006
Following the outbreak of the pandemic, MAB considered that there was a need to apply flexibility in the region under the circumstances on the issue of extending periods of service on board ships. As several months have passed since the start of the pandemic, reports indicate almost 400,000 seafarers long overdue for repatriation and stranded on board ships around the world and crew changes are still difficult to carry out in a number of port States. Issues of fatigue and mental health of seafarers may have deteriorated to a point that they may endanger health and safety. Although local lockdowns in port States could still be considered necessary by national authorities in specific cases, with respect to MLC issues, specifically on overdue periods of service on board, the Paris MoU will work towards more stringent adherence to the fundamental requirements of MLC, 2006.
- 13 With respect to the issue of application of flexibility, if appropriate, the port State should be provided by the MLC shipowner of the ship with confirmation that the flag State, the relevant crew members and relevant seafarer organisations (if applicable) have been involved in the process of extending contracts, as well as other issues that have an impact on the rights of seafarers as set out in the MLC. Furthermore, where

2

there are clear grounds to believe that crew members are suffering from fatigue or otherwise not fit for duty, the port State should require appropriate corrective action and consider to inform the flag State.

Further guidance regarding what the port State should look at in case of non-compliance with MLC due to COVID-19, could be found in ILO's "Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19) – revised version 2.0":
https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_741024/lang--en/index.htm

The Information Note does not specify a maximum extension of the period of service on board, however highlights that the extension of the period of service on board beyond the default 11 months should be authorized only on a case-by-case basis and when strictly necessary to face the emergency situation created by the pandemic and only with the seafarer's consent. Even though many ship-owners do not notify their flag State of overdue crew, flag States remain responsible for enforcing compliance with the MLC. Port States are therefore urged, in applying the ILO's guidance, to specifically require written evidence of the flag State's authorization for each vessel including (a list of) individual seafarers performing any period of service on board beyond the default 11 months. It is recalled that, in any way, a valid seafarers' employment agreement must remain in force until the seafarer is duly repatriated in accordance with Regulation 2.5 of the MLC, 2006. If repatriation is not possible through scheduled ports of call, the possibility to divert the ship to a port where repatriation is possible should be taken into account. Circumstances rendering repatriation more difficult or burdensome do not constitute a case of force majeure.

- 14 In view of the large number of seafarers long overdue for repatriation, port States are urged to apply an enhanced focus on MLC issues and in particular SEAs, irrelevant of the inspection type. If deviations are found, in particular regarding repatriation and/or crew rotations for any crew who have been on board beyond the default 11 months, the port State should, in line with MLC requirements and guidelines for port State control, request a rectification plan, approved by the flag State, that covers how variations to the Maritime Labour Convention (MLC) requirements are being managed, and includes possibilities of repatriation at next ports of call. In addition, in such cases, the port State should notify the port State control authorities in upcoming ports of call of the agreed plan and consider entering an appropriate ship-related message in THETIS. Any crewmember who has already spent more than the default 11 months on board should be prioritised for repatriation. A vessel should be treated in the normal manner where an SEA is expired.
- 15 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.
- 16 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.
- 17 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 e.g. 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

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