

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Circular nº 4204/Add.37
22 diciembre 2020

A: Todos los Estados Miembros de la OMI
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la OMI

Asunto: **Coronavirus (COVID 19) – Tercera reunión por videoconferencia para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto sobre las medidas armonizadas durante la pandemia de COVID-19**

Generalidades

1 El Secretario General desea comunicar que el 18 de diciembre de 2020 se celebró una tercera reunión por videoconferencia con nueve regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (PSC) con miras a promover la adopción de medidas armonizadas con respecto a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto durante la pandemia de COVID-19. Asistieron a la reunión representantes de los memorandos de entendimiento de Abuja, el mar Negro, el Caribe, el océano Índico, el Mediterráneo, París y Tokio y el Acuerdo de Viña del Mar, así como del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos (USCG), en su calidad de régimen nacional, la Secretaría de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), la Cámara Naviera Internacional (ICS), la Asociación Internacional de Gestores Navales (InterManager) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). La alocución de apertura del Secretario General puede consultarse en: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/3rd-PSC-meeting.aspx>.

Reconocimiento de la gente de mar como trabajadores esenciales

2 En la reunión se aprobó el orden del día detallado, que figura en el anexo 1, y se informó acerca de la reciente respuesta y medidas de emergencia contra la pandemia de COVID-19 adoptadas por las Naciones Unidas, la OMI, la OIT, los Estados Miembros, los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y el sector. En este contexto, en la reunión se tomó nota de la adopción por la Asamblea General de las Naciones Unidas de las resoluciones A/74/L.92, A/75/4, A/75/L.37, y se repitió el llamamiento para que se reconozca a la gente de mar como trabajadores esenciales. En este contexto, la reunión tuvo en cuenta la información contenida en la circular nº 4204/Add.35/Rev.1, en la que se indicó que, a la fecha de emisión de la circular, el Secretario General había recibido 49 notificaciones de Estados Miembros y Miembros Asociados que ya han designado a la gente de mar como trabajadores esenciales.

Reanudación de las reuniones

3 En la reunión se tomó nota de la información sobre la reanudación de las reuniones de los órganos de la OMI y los comités de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, en un contexto virtual. Se destacaron, en particular, los siguientes resultados con respecto a las reuniones de la OMI:

- .1 la adopción de la resolución MSC.473(ES.2): "Medidas recomendadas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19";
- .2 la aprobación de la circular MSC.1/Circ.1636: "Marco recomendado de protocolos del sector para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus (COVID-19)";
- .3 un acuerdo para elaborar un módulo del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) sobre los puertos que facilitan los cambios de tripulación;
- .4 la decisión de elaborar enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de facilitación) con miras a garantizar la facilitación del tráfico marítimo durante una emergencia de salud pública de importancia internacional;
- .5 la elaboración de directrices dirigidas a las autoridades de los Estados rectores de puertos y los Estados de abanderamiento sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar;
- .6 el examen del suministro de información sobre certificados de seguro en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM), en el informe de inspección del buque en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y la realización de una campaña intensiva de inspecciones sobre la seguridad financiera en relación con las enmiendas de 2014 al CTM; y
- .7 la situación de las circulares de las series nº 4204 y 4237 y adiciones.

Promoción de la sensibilización y la cooperación entre las partes

4 Durante la reunión se expresó agradecimiento por la celebración de reuniones como la presente, para intercambiar información, armonizar las medidas y promover la sensibilización y la cooperación entre los diversos agentes, y la oportunidad de reconocer el nivel de cooperación sin precedentes alcanzado entre las partes, como la OIT, la OMI, la ICS y la ITF. En ese mismo contexto, la reunión acogió con satisfacción la información sobre la labor realizada por el Grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT) de la OMI, el Grupo de estrategia marítima para el coronavirus y el Grupo de estrategia coordinada sobre los cambios de la tripulación.

5 Como seguimiento de las cuestiones debatidas en el contexto de las dos reuniones por videoconferencia previas para los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, la reunión tomó nota de la situación actual de la prórroga de la validez de los certificados y de que se ha notificado que se está haciendo un uso limitado de los estudios y auditorías a distancia en el marco de los códigos IGS y PBIP.

6 Durante la reunión se tomó nota de las opiniones expresadas sobre la importancia de las instrucciones de los Estados de abanderamiento a las organizaciones reconocidas, en particular en el contexto actual de las inspecciones relacionadas con el Convenio sobre el trabajo marítimo y las deficiencias graves que deben resolverse antes de la partida de los buques. Se facilitó información sobre la Nota informativa de la OIT relativa al Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (Convenio N° 152) y sobre el coronavirus (COVID-19), de 6 de julio de 2020 (www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/genericdocument/wcms_750255.pdf).

7 Durante la reunión se debatieron las opiniones manifestadas a favor de pasar a utilizar una opción más restringida para referirse a "fuerza mayor" en el contexto de la pandemia de COVID-19 y la justificación de medidas de control más estrictas basadas en las observaciones de trabajo forzoso y posibles violaciones de los derechos fundamentales de la gente de mar. También se informó a la reunión de algunas preocupaciones relacionadas con cuestiones relativas a las cartas de fletamento, que también se trataron en el comunicado de prensa del Secretario General, que figura en el anexo 2, y en la circular nº 4204/Add.36/Rev.1. Se hizo referencia al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, conocido como Reglas de La Haya (1924) y sus enmiendas, las Reglas de La Haya y de Visby (1968), por ser pertinentes para el examen detallado de esas cuestiones.

Novedades de la OIT

8 Si bien la reunión se centró en la labor de la OIT, también se reconoció la importancia y el significado de los siguientes acontecimientos pertinentes:

- .1 la adopción, el 8 de diciembre de 2020, por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, de la resolución 340 (Rev.2) (Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760651.pdf);
- .2 la adopción, el 12 de diciembre de 2020, por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en su 91ª sesión, de la "Observación general sobre cuestiones que suscita la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (CTM, 2006) durante la pandemia de COVID-19" (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_764428.pdf);
- .3 los principales elementos de la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto al CTM 2006, y con referencia a las directrices de supervisión por el Estado rector del puerto de la OIT (por ejemplo, los acuerdos de empleo de la gente de mar, los límites al servicio a bordo, la salud y seguridad en el trabajo marítimo, el acceso a la atención médica en tierra) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_106170.pdf) y las Notas informativas de la OIT (versión original (abril de 2020) y versión revisada (julio de 2020)) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_741808.pdf); y
- .4 la actualización de las directrices de supervisión por el Estado de abanderamiento y por el Estado rector del puerto en el CTM 2006 para tener en cuenta las enmiendas de 2014, 2016 y 2018 al Convenio.

Evolución de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto

9 Durante la reunión se examinaron las siguientes decisiones recientemente adoptadas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 la adopción por el Memorando de entendimiento de París de la circular PSCircular97 sobre orientaciones provisionales relativas a la pandemia de COVID-19 para las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto (Revisión 5), que figura en el anexo 3;
- .2 la constitución del Grupo de trabajo del Memorando de entendimiento de París y del Grupo de trabajo extraordinario interperiodos del Memorando de entendimiento de Tokio sobre la pandemia de COVID-19; y
- .3 el aumento progresivo del número de inspecciones realizadas.

Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y recomendaciones

10 Si bien se informó de que el Memorando de entendimiento de Tokio podría examinar la cuestión de la elaboración de orientaciones en relación con el control del cumplimiento del CTM 2006, en el contexto de la pandemia de COVID-19, en particular, mediante la labor del Grupo de trabajo interperiodos antes mencionado y celebrando la reunión de su Comité a principios de 2021, la reunión tomó nota de que se preveía que la mayoría de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto utilizarían de manera armonizada la circular PSCircular97 del Memorando de entendimiento de París sobre orientaciones provisionales relativas a la pandemia de COVID-19 para las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto (Revisión 5).

11 Durante la reunión se intercambiaron opiniones preliminares sobre las medidas que podrían seguir examinando los distintos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y a nivel mundial con respecto a las pruebas de incumplimiento constatadas por los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO), incluida la navegabilidad, y las medidas para reforzar el control del cumplimiento a fin de mejorar la situación de la gente de mar que pueda tener que hacer frente al deterioro de las condiciones de trabajo y de vida en el contexto de la pandemia. En este contexto, la reunión recomendó que se aumentara la cooperación de todas las organizaciones participantes con el SCAT a fin de resolver todos los casos notificados con la mayor rapidez y eficiencia posibles.

12 Se proporcionó información adicional para sensibilizar acerca de situaciones críticas sobre la base de los resultados del estudio de la Universidad Marítima Mundial (UMM) titulado "*A culture of adjustment, evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours*" (Una cultura de ajuste, evaluación de la implantación del marco reglamentario marítimo actual sobre el descanso y las horas de trabajo) (https://commons.wmu.se/lib_reports/66). Con respecto al uso de información que demuestre la matriculación fraudulenta de buques, los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto confirmaron que se le prestaba la debida atención para que se adoptaran las medidas apropiadas.

13 Todos los participantes convinieron en promover, según se hizo eco y amplió en esa reunión, el valor del espíritu de cooperación imperante y la importancia de una mejor comprensión de los problemas a que se enfrentan todas las partes y, en particular, los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto. El objetivo de la reunión sigue siendo la elaboración de soluciones unificadas, en el verdadero espíritu de nuestro "viaje juntos" y, en el marco de esta tercera reunión, el retorno al mayor control posible del cumplimiento de las normas internacionales, en particular el CTM 2006, en el contexto de la pandemia.

14 Se invita a los Estados Miembros, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización a que pongan en conocimiento de todos los interesados el contenido de la presente circular.

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

ANEXO 2

COMUNICADO DE PRENSA

El Secretario General de la OMI denuncia las cláusulas "sin cambio de tripulación"

Las cláusulas "sin cambio de tripulación" de los fletadores agravan la actual crisis de los cambios de tripulación y representan una amenaza a la seguridad de la navegación, señala el Secretario General de la OMI.



El comunicado de prensa completo se puede consultar en:
<https://www.imo.org/es/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

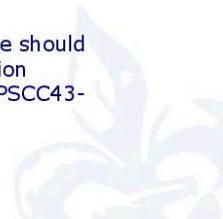
2

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.
