

Pressemelding

8. mai 2020

Paris MoUs oppdaterte retningslinjer for næringen i forbindelse med covid-19

Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) erkjente at den internasjonale skipsfarten sto overfor en krise da utbruddet av covid-19 var et faktum. I lys av konsekvensene av krisen, som vi fortsatt ikke ser rekkevidden av, har Paris MoU endret tidligere fastsatte retningslinjer. Det er også besluttet at retningslinjene skal offentliggjøres, slik at næringen holdes godt orientert.

På et tidligere tidspunkt ble det utformet midlertidige retningslinjer for medlemslandene, da man så at det var nødvendig å opptre smidig og enhetlig under disse spesielle omstendighetene. Det ble da bestemt at tre måneders forlengelse av gyldigheten til skipssertifikater ville bli godkjent på grunn av koronakrisen.

Covid-19-pandemien fortsetter, og skipene har fremdeles operasjonelle utfordringer. Det er vanskelig å planlegge service, tilsyn og revisjoner, og verft og tørrdokker har trappet ned arbeidet eller holder midlertidig stengt. Sjøfolk har hatt problemer med å fornye sertifikatene sine, og havnerestriksjoner har gjort det vanskelig for besetningsmedlemmer både å komme seg om bord i skipene og reise hjem. For å holde forsyningskjeden i gang er det imidlertid viktig at handelen til sjøs fortsetter som før.

Det er umulig å forutse hvor lenge pandemien vil vare, og hvordan veien mot en mer normal situasjon vil bli. På bakgrunn av dette har Paris MoU vurdert det slik at retningslinjenes begrensning på tre måneder kan være for kort til å ta høyde for dagens utfordringer, og retningslinjene er derfor blitt endret. Basert på de svært spesielle omstendighetene kan gyldighetsperioden til sertifikater forlenges til en hensiktsmessig og forholdsmessig tidsperiode som gjelder spesifikt for covid-19. Når det gjelder MLC-saker, er det foreslått samsvar med ILOs "Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)" (informasjon om problemstillinger relatert til arbeid

til sjøs og koronaviruset).

Paris MoU deltok på en videokonferanse med IMO (den internasjonale skipsfartsorganisasjonen), representanter for ulike regimer for havnestatskontroll (PSC), avtaler og USCG (på verdensbasis), der det ble erkjent hvor viktig det er å ha en felles tilnæringsmåte i slike situasjoner. Paris MoU vurderte det slik at en pressemelding alene ikke ville være tilstrekkelig for å informere næringen og andre parter om endringene i de midlertidige retningslinjene om covid-19, og besluttet derfor å offentliggjøre de midlertidige retningslinjene.

Paris MoU ønsker fortsatt å uttrykke solidaritet med internasjonal skipsfart, sjøfolk og deres familier i denne vanskelige tiden. Dette er også nevnt i en tidligere pressemelding.

Kontaktinformasjon

Luc Smulders
Secretary-
General
Paris MoU on Port State Control

PO Box 16191
2500 BD The
Hague Nederland

Tlf.: +31 (0)6 1535 9772

E-post:

luc.smulders@parismou.org

Merknader:

Regional havnestatskontroll ble innført i 1982, da 14 europeiske stater ble enige om å samordne sin havnestatskontrollaktivitet i henhold til en frivillig avtale, som vi kjenner som Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). I dag er 27 land medlem av Paris MoU. Europakommisjonen er også medlem av komiteen, selv om den ikke har undertegnet Paris MoU-avtalen.

Paris MoU støttes av en sentral database, THETIS, som driftes av den europeiske sjøsikkerhetsorganisasjonen EMSA i Lisboa. Inspeksjonsresultater er tilgjengelige for søk og daglige oppdateringer av medlemsstatene. Resultatene kan leses på de offisielle nettsidene til Paris MoU og finnes også på internettportalen Equasis.

MoU-sekretariatet holder til i Haag og ledes av det nederlandske departementet for infrastruktur og vannforvaltning.

Havnestatskontroll er en kontroll av besøkende skip for å undersøke om de overholder internasjonale regler for sikkerhet, forebygging av forurensning og sjøfolks arbeids- og levevilkår. Det er et middel for å håndheve overholdelse i tilfeller der rederiet og flaggstaten har unnlatt å innføre bestemmelser eller sikre overholdelse. Havnestaten kan kreve at mangler blir utbedret og, om nødvendig, holde tilbake skipet. Kontrollen er dermed havnestatens beskyttelse mot besøk av skip som ikke overholder standardene.