



PSCircular 97

8
·
M
A
I
2
0
2
0

MIDLERTIDIGE RETNINGSLINJER FOR HAVNESTATSKONTROLLMYNDIG HETER I FOBINDELSE MED COVID-19 (REV.2)

Introduksjon

- 1 MoU Advisory Board (MAB) har vurdert det slik at de globale konsekvensene av covid-19 gjør det nødvendig å utvise fleksibilitet under disse spesielle omstendighetene. I Paris MoU-medlemsstatene iverksettes nasjonale tiltak som i stor grad virker inn på havnestatens kontrollregime. På bakgrunn av en felles strategi i regionen, uavhengig av eventuelle nasjonale tiltak, og videre konsekvenser av koronakrisen vil den aktuelle havnestatsmyndigheten i hvert enkelt tilfelle foreta en prinsipiell vurdering av om retningslinjene nedenfor skal følges.
- 2 Disse retningslinjene vektlegger hvordan koronakrisen påvirker Paris MoU med hensyn til
 - forebyggende tiltak for å stoppe spredningen av koronaviruset
 - manglende overholdelse av relevante dokumenter på grunn av covid-19
- 3 Aktuelle publikasjoner om covid-19 er samlet på nettsidene til Paris MoU:
<https://www.parismou.org/publications/covid-19/pmou-covid-19-publications/paris-mou-covid-19-publications/paris-mou-covid-0>

Forebyggende tiltak for å stoppe spredningen av koronaviruset

- 4 Havnestatsinspektørene skal følge de forebyggende tiltakene som er vedtatt av deres maritime administrasjoner, f.eks. når det gjelder bruk av

personlig smittevernutstyr for å beskytte seg selv og mannskapet om bord. MAB har merket seg at medlemslandene i Paris MoU har iverksatt tiltak for å begrense antallet og/eller omfanget av PSC-inspeksjoner. Personellmangel kan bli vanligere, og havnestater som får slike problemer, kan vurdere å utføre kun prioriterte inspeksjoner i første omgang.

- 5 Det er havnestaten som avgjør om det skal utføres inspeksjon. Et fartøy kan bare betraktes som selvisolert hvis det ikke er noen kontakt mellom fartøy og land.

Skipssertifiseringsproblemer relatert til covid-19

- 6 I forbindelse med koronasituasjonen kan det forekomme at et skip ikke kan oppfylle kravene i de relevante dokumentene eller følge opp inspeksjonsresultater på normalt vis. Hovedansvaret for at konvensjonene overholdes, forblir hovedsakelig hos eieren og flaggstaten. I tilfeller der eieren og flaggstaten tar dette ansvaret, men der dagens situasjon gjør det umulig for dem å utføre de oppgavene som normalt kreves, bør imidlertid Paris MoU innta en pragmatisk tilnærming og være fleksible, for dette er en situasjon som utvikler seg raskt.
- 7 Intervaller for tilsyn og revisjoner i henhold til konvensjonene
Hvis et skip ikke oppfyller kravene til tilsyn, inspeksjoner og revisjoner som inngår i de relevante konvensjonskravene (SOLAS I/10 osv.), må skipet dokumentere overfor havnestaten at flaggstaten har gitt samtykke til en ekstraordinær forsinkelse som gjelder spesifikt for covid-19. Det skal også dokumenteres at skipet har en plan for hvordan skipet skal tilbake til normal tilsyns- eller revisjonssyklus.
- 8 Varighet for lovpålagte sertifikater
Fordi en ekstraordinær utvidelse av sertifikaters gyldighet som gjelder spesifikt for covid-19, vil være unngåelig for enkelte skip, kan flaggstaten eller en RO som handler på vegne av flaggstaten, forlenge sertifikatenes gyldighet til en hensiktsmessig og forholdsmessig tidsperiode som gjelder spesifikt for covid-19. I slike tilfeller skal skipet dokumentere overfor havnestaten at flaggstatens administrasjon har gitt samtykke til en ekstraordinær forsinkelse som gjelder spesifikt for covid-19, og at skipet har en plan for når det skal utføres fornyelsestilsyn og revisjoner igjen.
- 9 Installasjon av håndteringssystem for ballastvann
Hvis et skip ikke kan oppfylle kravene i regel B-3 i ballastvannkonvensjonen (håndtering i stedet for utskifting av ballastvann) på grunn av forsinket tørrdokking forårsaket av covid-19, bør havnestaten be om bekreftelse på at flaggstaten har gitt samtykke til en ekstraordinær forsinkelse som gjelder spesifikt for covid-19. Det skal også dokumenteres at skipet har en plan for hvordan skipet skal oppfylle kravene i regel B-3 i ballastvannkonvensjonen.
- 10 Hvis nødvendige bevis fra flaggstaten mangler (se punktene 7 til 9), skal skipet håndteres på vanlig måte i samsvar med Paris MoUs prosedyrer. Dette gjelder også alle fartøy som opererer utover en angitt tidsperiode.
- 11 Havnestater rådes til å myke opp kravene, for eksempel ved å godkjenne kopier av sertifikater med kontrollerbar gyldighet om bord på skip som ikke har overskredet kravene for en hensiktsmessig og forholdsmessig tidsperiode som gjelder spesifikt for covid-19, med mindre det er innlysende at covid-19-pandemien brukes som unnskyldning for å bryte

konvensjonens krav.

Personellproblemer relatert til covid-19

12 MLC 2006

MAB har sett behovet for å utvise fleksibilitet i denne situasjonen med hensyn til forlengelse av tjenesteperiodene om bord på skip. Havnestaten bør i den forbindelse be skipets operatør bekrefte at flaggstaten, de relevante besetningsmedlemmene og sjømannsorganisasjonene (hvis aktuelt) har vært involvert i prosessen.

Ytterligere retningslinjer for hva havnestaten skal se på i forbindelse med manglende overholdelse av MLC som følge av force majeure (koronasituasjonen), finnes i ILOs "Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)" (informasjon om problemstillinger relatert til arbeid til sjøs og koronaviruset).
<https://www.parismou.org/system/files/ILO%20Covid.pdf>

13 STCW-sertifisering

MAB har vurdert tilfeller der sjøfolk har hatt problemer med å gjennomføre oppdateringskurs som er nødvendig for fornyelse av personlige sertifikater. Dette kan skyldes avlyste kurs, karantene eller reiseforbud. I slike tilfeller kan den maritime administrasjonen ha forlenget gyldigheten av slike sertifikater, og dette bør godkjennes som et tilfelle av force majeure. Hvis flaggstaten har gitt en forlengelse for utenlandske sertifikater på grunn av force majeure, bør dette aksepteres som en tilsvarende utvidelse av påtegningen fra flaggstaten for skipet der sjømannen har tjeneste.

14 Helseerklæringer

I tilfeller der det har vært vanskelig for sjøfolk å få forlenget helseerklærings gyldighet, kan flaggstaten tillate at sjøfolk blir værende om bord. Havnestatsinspektører bør godkjenne dokumenter utarbeidet av flaggstater som aksepterer at sjøfolk blir lenger om bord på grunn av covid-19 i en force majeure-situasjon.

15 Utbedring og oppfølging av inspeksjonsrapporter

Når det gjelder utbedring av registrerte eller gjenstående mangler, bør veiledningen hentes fra Paris MoUs instruksjoner 50/2017/11 – "Guidance on Detention and Action Taken" (retningslinjer om tilbakeholdelse og tiltak) (inkludert f.eks. tiltakskode 48, som i den avtalte flaggstatens vilkår) og 43/2010/11 – "Flag State exemptions" (unntak for flaggstaten). Hvis et skip blir tilbakeholdt på grunnlag av ISM-koden, og det kan ikke organiseres ekstern revisjon til tross for iherdige forsøk fra rederiet og flaggstaten (f.eks. midlertidig godkjenning av en annen RO), kan skipet tillates å fortsette til neste havn for å få utført ekstern revisjon. For å bruke tiltakskoden 48 i kombinasjon med ISM-mangel 15150 må en henvendelse med begrunnelse sendes til thetis@emsa.europa.eu, slik at denne muligheten aktiveres i THETIS. Deretter benyttes retningslinjene for bruk av tiltakskode 48.

Gjennomgang av retningslinjene

- 16 Dette havnestatsrundskrivet vil bli gjennomgått etter behov i tråd med den raske utviklingen av covid-19-viruset og framtidige utspill fra berørte parter.
