

PARIS MoU: Eftirlitsskipan og fyrireikingar undan komu í havn

Víst verður til Tíðindabráv nr. 01/11 – rakstur. FMA vil við hesum festa á blað nakrar leiðreglur um fyrireikingar um borð undan komu í havn.

Hjáløgd eisini ein eftirlitsskrá til at gera eftirlit um borð. Hon kann nýtast stigvíst kring skipið til at tryggja sær, at skipið er til reiðar nær sum helst at taka ímóti eftirlitsfólki frá Port State. Havast skal í huga, at fáa skipið til reiðar og at halda tað í hesum standi, er ein áhaldandi tilgongd.

Váðamynd (Ship Risk Profile):

Paris MoU hevur lagt gomlu skipanina ‘Target Factor system’ til síðis og sett aðra skipan í staðin, nevnd ‘Ship Risk Profile’. Hetta merkir, at fylgt verður við *váðamyndini* av hvørjum skipi. Skip verða nú bólkað í:

- Low Risk Ships (LRS)
- Standard Risk Ships (SRS), og
- High Risk Ships (HRS)

Úrslitini frá PSC eru grundarlagið fyri hesi váðamynd. Yvir eitt tíðarskeið uppá trý ár verða skip nú mett eftir:

- Slag av skipi (ferðamannaskip, skip sum flyta turra last, skip sum flyta olju, gass ella evnavørur (chemicals);
- Aldur á skipinum (skip meira enn 12 ár);
- Avrik hjá sjómyndugleikanum, iðroknað um farið er undir sjálvkravdu eftirlitsskipanina hjá IMO
- Eftirlitsskrá fyri limalond í IMO (VIMSAS – føroyski sjómyndugleikin skal grannskoðast seinni í 20 11);
- Avrik hjá klassafelagnum, sum hevur klassað skipið (RO – recognized organization);
- Avrik hjá rakstrarfelagnum, t.e. felagið sum hevur DOC og ábyrgd fyri ISM-rakstrinum;
- Avrik seinastu 36 mánaðir viðvíkjandi:
 - Hvussu ofta skipið hevur havt Paris MOU eftirlit um borð;
 - Hvussu nógv frávik skipið hevur fingið undir hvørjum eftirliti; og
 - Hvussu ofta skipið er hildið aftur í havn.

Skip í bólkinum LRS verða lønt við longri tíðarbilum ímillum hvørja vitjan, heilt upp í 36 mánaðir. Áður var hetta tíðarbilið aldrin longri enn 6 mánaðir. Øll rakstrarfeløg og allir skiparar, sum sigla skip í Paris MoU-økinum, eiga at meta váðamyndina, sum er tengd at skipinum.

Paris MoU hevur lagt til rættis rokningarhættir at greina váðamyndina fyri skip og felag. Hesir eru at finna á:

- http://www.parismou.org/Inspection_efforts/Inspections/Ship_risk_profile/Ship_risk_profile_calculator/ (**skip**)
- http://www.parismou.org/Inspection_efforts/Inspections/Ship_risk_profile/Company_performance/Company_performance_calculator/ (**felag**)

At fylla rætt inn, tørvar tygum upplýsingar fyri seinastu 36 mánaðir um hesi viðurskipti:

- Hvussu nógv PSC-vitjanir hevur flotin/skipið havt í Paris MoU?
- Hvussu nógv ferðir hava skip verið hildin aftur í havn undir Pars MoU?
- Hvussu nógv brek hava Paris MoU eftirlitsmenn viðmerkt, sum ikki hava við ISM at gera?
- Hvussu nógv brek hava Paris MoU eftirlitsmenn viðmerkt, sum hava vit ISM at gera?
- Hevur nakað av skipunum í flotanum fengið eyka viðmerkingina “Refusal of Access”?

Á heimasíðuni hjá Paris MoU er eisini leinki, sum gevur yvirlit yvir váðamyndina hjá klassafeløgnum:
http://parismou.org/Publications/Performance_lists/.

Skylda at melda til:

Í nýggju eftirlitsskipanini hevur Paris MoU hert krøvini viðvíkjandi skyldu at melda frá um komu í havn.

NB 1: Hitt gamla kravið til ávís skip um at melda frá 72 tímar (ETA 72 hours) undan komu er nú víðkað til at vera galdandi fyri øll skip, ið eru mett at vera í HRS-bólkinum.

NB 2: Harumframt er sama krav nú galdandi fyri **øll skip**, sum flyta:

- olju
 - turra last,
 - evnavørur
 - gass, og
 - ferðamannaskip
- } og sum eru **eldri enn 12 ár**

Skip, sum eru yngri og flokkað í hinum bólkunum hava skyldu at melda frá 24 tímar undan komu (ETA 24 hours).

Nýggj vaktar- og fráboðanarskipan – STIRES og THETIS:

EMSA hevur stovnað STIRES (SafeSeaNet Tracking Information Relay and Exchange System). Henda skipan er knýtt at LRIT til at geva viðkomandi upplýsingar um skip. Skipanin fevnir eisini um at geva upplýsingar um skip, sum flyta hættisliga last, og hon fer at hava yvirlit yvir øll skip í áður nevnda bólkinum HRS. Skipanin skal nýta serstakan kortpall, sum eisini fer at fevna um upplýsingar úr AIS-skipanini.

Í stríðnum ímóti sjóránnum nýtir ES longu hesa fylgisveinaskipan hjá EMSA til vaktarhald yvir skipum, sum sigla ígjøgnum Aden-flógvan. Skipanin byggir á heimsúmfatandi LRIT-skipanina.

THETIS er nýggj upplýsingarskipan. Eisini hesa hava limalond í ES sett í gongd. Skipanin fer at verða tengd at fleiri dátugrunnum og kervum, sum klassafeløg, havnamyndugleikar og sjómyndugleikar nýta at býta um upplýsingar. Á henda hátt kunnu tey veita eftirlitsfólkunum fullfíggaða mynd av skipum og søgu teirra. Skipanin verður nýtt at velja skip út fyri Paris MoU eftirlit.

Bann (“Refusal of access”)

Paris MoU hevur hert reglurnar viðvíkjandi afturhaldi, sum endurtaka seg:

- Siglir skipið undir svørtum flaggi, verður tað bannað, um tað verður afturhildið meira enn 2 ferðir í einum 36 mánaðum tíðarskeiði
- Siglir skipið undir gráum flaggi, verður tað bannað, um tað verður afturhildið meira enn 2 ferðir í einum 24 mánaðum tíðarskeiði;
- Eitthvørt afturhald eftir at skipið er bannað 2. ferð endar við banning – uttan atlit til flagg.

Har afturat verður eitt tíðarskeið sett áðrenn bann kann lyftast. Reglurnar eru hesar:

1. 3 mánaðir aftaná, at skip er bannað fyrstu ferð;
2. 12 mánaðir aftaná, at skip er bannað aðru ferð;
3. 24 mánaðir aftaná, at skip er bannað triðju ferð;
4. Varandi bann.

Til tess at lyfta triðja bannið eru strangar reglur settar við treytum, sum mugu lukast í næsta 24-mánaða tíðarskeið.

Paris MoU – kravd fráboðan undan komu - mannagongdir:

Úrslitini í PSC higartil í 2011 hava verið hampiliga góð fyri FAS-skipini. So statt vísa hagtøl í lètuni, at FAS er á hvíta listanum hjá Paris MoU. Enn er kortini ikki dagført yvirlit á heimasíðunum hjá Paris MoU, sum vísir hetta. Endamál okkara er at sleppa á hvíta listan við árslok og verða verandi har.

Tískil er tað av ómetaligum týðningi, at rakstrarfeløgini og skiparar, sum sigla undir FAS kunna seg væl um galdandi reglur. Farast kann í luteindir um nýggju reglurnar á heimasíðuni hjá Paris MoU undir leinkinum http://www.parismou.org/Organization/2010.12.27/Memorandum_of_Understanding.htm.

Hiðani eru eisini leinki víðari til øll 12 Annex undir nýggja Paris MoU “Memorandum of Understanding”.

Við øllum eftirlitsamboðum undir SMS-skipan felagsins verður heitt á øll rakstrarfeløgini undir FAS at:

- Undan komu í havn, boða frá til viðkomandi havnarmyndugleika,
- Gera sjálvseftirlit um borð undan komu, og
- So tíðliga sum gjørligt fáa rættandi atgerðir í lag, so at feilir eru rættaðir, áðrenn PSC-eftirlitsfólkið kemur um borð.

Vinaliga leggið til merkis, at mest vanligu feilirnir í útgerð og logbókum eru at finna í:

1. Davitar til lívbátarnar og útloysingaeindir ikki virkin, ella í ólagi.
2. Slækkiútgerð og pumpur í ólagi: Taka ikki vatni inn, ella ikki nóg gott trýst á.
3. Neyðgeneratorur í ólagi.
4. Logbøkur og onnur skjøl ikki rætt fýrdar/ført.
5. Samskiftisútgerð og tól í ólagi.
6. Vinnubrøv ið ikki hava føroyska góðkenning ella váttan.
7. Sjókort og/ella Kravdar Fráboðanir sum ikki eru dagfýrd/dagfýrdar.
8. Neyðljós / ljósútgerð í ólagi.
9. Vatnslangur til slækking sum leka, ella eru í ólagi.
10. Einkil prógv um at eldslækkingarútgerðin og bjargingarútgerðin hevur havt eftirlit sambært krøvunum.
11. Lufttrør, klaffar og op rustað ella í ólagi.
12. Gummipakningar á lufttrørventilum slitnir.
13. "Quick closing"-ventilar rustaðir ella ringir at lata upp.
14. Útgerðin at skilja vatn frá olju (OWS) og ella 15 PPM ávaringin í ólagi.
15. Afturlatingarútgerðin á hurðum og lúkum er í ólagi.
16. Gummipakningar á hurðum, lúkum og slúsulemmum slitnir.
17. Umvælingar gjørdar á dekkinum uttan at klassafelagið er kunnað ella hava givið leiðbeining.
18. Ávaringar, kunngerðir og leiðbeiningar sum áttu at verið sligin upp, vanta.
19. Dekksmaskinur og róðursútgerð lekur hydrauliska olju, og
20. Toilettviðurskipti og/ella kabyssan ikki í nóg góðum standi / reinføri ikki nóg gott.

Hjálagda eftirlitsskrá kann nýtast til at fara nágreiniliga um skipið í fyrireikingunum undan PSC kemur um borð. Er tílík ská longu at finna í SMS-skipanini, kann hon nýtast at fara um skjølina, sum longu eru í nýtslu til at tryggja sær, at øll øki um borð eru nóg væl dekkjað.

At halda skipinum til reiðar til eina og hvørja tíð og at taka ímóti ófráboðaða vitjan umborð er eitt áhaldandi arbeiði. Hetta mugu felagið og skiparin leggja upp fyri í arbeiðisætlanum fyri manningina. Betri sjálfseftirlit um borð kann røkkast við, at farið verður um skipið:

- Nóg regluliga og nóg títt.
- Umsjónir verða framdar av deks- og maskinfólki saman.
- Avmarkað øki í senn.
- Sjóneykan skal setast á tøkni og røkt / umsiting.
- **NB!** Týðningin av *fyrstu myndini*, teir gera sær!
- Týðiliga og greiða ábyrgd til navngivnar persónar fyri hvørt øki.
- Dagfest nær umvælingar skulu vera lidnar
- Tann, ið stendur fyri arbeiðinum, skal áleggjast at boða frá, tá ið liðugt er.

Harafturat eigur leiðslan um borð regluliga at gera stikkpróvar í dygdarskjølum og hvussu arbeiði eru gjørd.

NB! Er útgerð um borð, sum ikki er í lagi sambært krøvunum, skal felagið ella skiparin seta seg í samband við sjómýndugleikan og biðja um undantak.
Fer útgerðin av lagi, meðan skipið er í sjónum kann tílíkt undantak fyribýrgja, at skipið verður hildið aftur av PSC.

Omanfyri nevndu reglur eru skrivaðar við tí í hyggju, at feilir verða stundisliga rættaðir, so at skip sleppa undan at verða hildin aftur. Føroyskir myndugleikar og sýnsmenn eru eisini til reiðar at leiðbeina sjófólkinum í spurningum viðvíkjandi Paris MoU.

Enclosure: [PSC Preparation Checklist](#)