



Türk Loydu Newsletter

11 KASIM 2010

TLN 08/2010

Türk Loydu Newsletter'in önceki sayılarına www.turkloydu.org websayfasından ulaşabilirsiniz.

1 Ocak 2011'den İtibaren Yürürlüğe Girecek Olan Paris Memorandumu (Paris MOU) Yeni Denetleme Rejimi

Paris MOU üyesi ülkeler, liman devleti kontrolleri hakkında uygulayacakları yeni denetleme rejimini, 1 Ocak 2011 tarihinde uygulamaya başlayacaktır.

Yeni rejim ile değişikliğe uğrayan ana konu başlıkları aşağıda açıklanmıştır:

Yeni hedef tüm gemileri kapsamak

Yeni rejimin uygulanmaya başlanması ile birlikte eski uygulama olan limanlara gelen gemilerin en az %25'inin denetlemesine yönelik hedef değiştirilerek; tüm üye ülkelerin eşit sorumluluk aldığı ve Paris MOU bölgesinde yer alan limanları ziyaret eden tüm gemiler denetlenme kapsamına alınmıştır. Yeni rejim ile beraber demir sahaları da denetleme kapsamına alınmıştır.

Gemi risk profilleri

Hedefleme faktörü kaldırılarak yerine gemi risk profilleri getirilmiştir. Yeni rejim ile birlikte gemiler "Düşük Riskli Gemiler" ve "Yüksek Riskli Gemiler" olarak sınıflara ayrılmıştır. Bu iki sınıfın dışında kalan tüm gemiler ise "Standart Riskli Gemiler" olarak sınıflandırılmıştır.

Gemi risk profili, aşağıda belirtilen kriterlere dayanarak, gemilerin Paris MOU bölgesinde son 3 yıl içerisinde geçirdikleri denetlemelerin detayları kullanılarak hesaplanmaktadır:

- Gemi tipi;
- Geminin yaşı;
- Bayrak performansı;
- Yetkilendirilmiş kuruluş (*klas*) performansı;
- ISM sisteminin işletilmesinden sorumlu şirketin performansı;
- Son 3 yılda tespit edilen kusurların miktarı;
- Son 3 yılda yaşanan tutuklamaların miktarı.

Gemi risk profilinizi hesaplamak için Paris MOU sayfasında yer alan aşağıdaki hesap tablosunu kullanabilirsiniz:

<http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/Ship+risk+profile+calculator/default.aspx>

Şirket performansı

Gemi risk profili hesaplanırken kullanılacak şirket performansı kriteri, yeni oluşturulmuş bir etkidir. Paris MOU bunun için bir formül oluşturmuş ve buna göre IMO Şirket Numarası'na göre takip edilen şirketlerin filolarında yer alan gemilerin, son 36 ay içerisinde tespit edilen kusurları ve yaşanan tutuklamaları dikkate alınmakta ve Paris MOU bölgesinde denetlenen tüm gemilerin ortalaması ile karşılaştırılarak şirket performansı belirlenmektedir.

Şirketler; "Çok düşük performans", "Düşük performans", "Orta performans" ve "Yüksek performans" olarak sınıflandırılmıştır. Herhangi bir geminin girişinin yasaklanması şirket performansı üzerinde olumsuz bir etki oluşturacaktır.

Şirket performansınızı hesaplamak için Paris MOU sayfasında yer alan aşağıdaki hesap tablosunu kullanabilirsiniz:

<http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/Company+Performance+Calculator/default.aspx>

Denetleme kategorileri:

Yeni denetleme rejimi ile iki çeşit denetleme öngörülmektedir; Periyodik denetlemeler ve İlave denetimler. Periyodik denetlemeler bir zaman penceresi ile sınırlandırılmıştır. İlave denetimler ise, geminin karıştığı bir olayın şiddetine bağlı olarak "ağır basan faktörler" (*overriding factors*) veya beklenmedik faktörlerin ortaya çıkması sonucunda yapılmaktadır.

Zaman pencereleri:

Gemi risk profillerine göre belirlenen zaman pencereleri aşağıdaki gibidir:

- Yüksek riskli gemiler: son denetimden sonraki 5 ila 6 ay içerisinde;
- Standart riskli gemiler: son denetimden sonraki 10 ila 12 ay içerisinde;
- Düşük riskli gemiler: son denetimden sonraki 24 ila 36 ay içerisinde.

Bir sonraki periyodik denetleme için zaman süreci herhangi bir denetimden sonra yenilenmektedir.

Gemi seçme düzeni:

Eğer bir gemi için belirlenen zaman penceresi sona erdiyse; o gemi 1. Sınıf öncelikli (*Priority 1*) hale getirilmektedir ve periyodik denetleme için seçilecektir.

Eğer bir gemi için belirlenen zaman penceresi açıldıysa; o gemi 2. Sınıf öncelikli (*Priority 2*) hale getirilmektedir ve periyodik denetleme için seçilme ihtimali vardır.

Eğer bir gemi hakkında "ağır basan faktör" (*overriding factor*) ortaya çıkmışsa, o gemi zaman penceresine bakılmaksızın 1. Sınıf öncelikli (*Priority 1*) hale getirilmektedir ve denetleme için seçilecektir.

Eğer bir gemi hakkında beklenmedik bir faktör ortaya çıkmışsa, zaman penceresine bakılmaksızın 2. Sınıf öncelikli (*Priority 2*) hale getirilmektedir ve denetleme için seçilme ihtimali vardır.

Eğer zaman penceresi açılmayan bir gemi, risk profili ne olursa olsun, hakkında belirlenen bir ağır basan veya beklenmedik faktör bulunmuyorsa; bu geminin denetlenmesi için bir öncelik durumu olmaz ama uygun görülmesi halinde gene de gemi denetleme için seçilebilmektedir.

Girişin yasaklanması (*Banning*)

Paris MOU birçok kez tutuklanan belirli tipteki gemiler için girişin yasaklanması uygulamasını tüm gemi tiplerini kapsayacak şekilde genişletmiş ve siyah listede yer alan ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler ile birlikte gri bayrak ülkelerini de kapsayacak şekilde büyütüştür.

Birinci ve ikinci kez girişi yasaklanan gemiler için kriterler aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Eğer siyah listede yer alan bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemi, 36 ay içerisinde 2 defadan fazla tutuklanırsa, Paris MOU üye ülkelerin limanlarına girişi yasaklanacaktır;

Eğer gri listede yer alan bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemi, 24 ay içerisinde 2 defadan fazla tutuklanırsa, Paris MOU üye ülkelerin limanlarına girişi yasaklanacaktır.

İki kez girişi yasaklanan bir gemi, bayrağına bakılmaksızın, bir kere bile tutuklanırsa girişi tekrar yasaklanacaktır.

Ayrıca, bir giriş yasağının kaldırılabilmesi için aşağıdaki kadar süre geçmesi gerekmektedir:

- İlk giriş yasağından sonra 3 ay;
- İkinci giriş yasağından sonra 12 ay;
- Üçüncü giriş yasağından sonra 24 ay;
- Dördüncü giriş yasağı ise daimi giriş yasağı demektir.

Üçüncü kez girişi yasaklanan bir geminin yasağının kaldırılabilmesi için 24 ay süre dolmadan önce uygulanması gereken ağır koşullar bulunmaktadır.

Raporlama yükümlülükleri

Yeni rejim ile beraber limana varış ile ilgili raporlama kapsamı genişletilmiştir. 72 Saat öncesinden verilen ETA raporu için zorunluluk, bütün "Yüksek Riskli Gemileri" ayrıca 12 yaşından büyük ve genişletilmiş denetleme (*expanded inspection*) kapsamına giren dökme yük gemileri, kimyasal tankerler, gaz tankerleri, petrol tankerleri ve yolcu gemilerini kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Genişletilmiş denetleme kapsamına giren gemiler için daha detaylı bilgi için 1 Ocak 2011 tarihinden sonra www.parismou.org web sitesine başvurabilirsiniz.

Ayrıca, daha önceden olduğu gibi, tüm gemiler 24 saat öncesinden ETA raporu vermeleri gerekmektedir. 72 saat ve 24 saat öncesinden verilecek ETA raporları ile ilgili uygulama her liman devletinin ulusal kuralları uyarınca yapılacaktır.

Yeni denetleme rejimi ile beraber Paris MOU limanları ve demir sahalarını ziyaret edecek gemiler için uygulanmaya başlanacak yeni bir rapor zorunluluğu ise; Hakiki Varış Zamanı (*Actual Time of Arrival - ATA*) ve Hakiki Kalkış Zamanı (*Actual Time of Departure - ATD*) raporları olacaktır.

Türk Loydu tarafından hazırlanan ve Liman Devleti Kontrollerine hazırlık amacıyla yayınlanan kontrol tablosuna aşağıdaki link üzerinden ulaşabilirsiniz.

<http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/getdoc/f9ea5ade-7a3b-4b08-bc7f-3e0d12688711/Port-State-Control-Checklist.aspx>

Daha detalı bilgi için:

Mehmet AVCI
Liman Devleti Kontrolleri Sorumlusu
TÜRK LOYDU DENİZ BÖLÜMÜ
Tel : +90-216-5813700 (PBX)
Fax : +90-216-5813810
E-posta : psc@turkloydu.org
Web : www.turkloydu.org



Türk Loydu Newsletter

11 NOVEMBER 2010

TLN 08/2010

Please log on
www.turkloydu.org for
previous issues of Turk
Loydu Newsletter

Paris MOU New Inspection Regime taking effect of 1st January 2011

The PSC region Paris MOU is implementing a new inspection regime starting on 01.01.2011.

Main changes to the inspection regime is highlighted below :

The new target of full coverage

With the introduction of the NIR the Paris MOU will change its target of inspecting 25% of individual ships calling at each member State to a shared commitment for full coverage of inspecting all ships visiting ports and anchorages in the Paris MOU region as a whole.

Ship Risk Profile

The Target Factor will be replaced by the Ship Risk Profile. The Ship Risk Profile classifies ships into Low Risk Ships (LRS) and High Risk Ships (HRS). If a ship is neither Low Risk nor High Risk it is classified as Standard Risk Ship (SRS).

The Ship Risk Profile is based on the following criteria, using details of inspections in the Paris MOU area in the last 3 years:

- type of ship;
- age of ship;
- performance of the flag of the ship;
- performance of the recognized organization(s);
- performance of the company responsible for the ISM management;
- number of deficiencies;
- number of detentions.

You may access the Ship Risk Profile Calculator below prepared by Paris MOU:

<http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/Ship+risk+profile+calculator/default.aspx>

Company performance

The company performance criteria for the calculation of the Ship Risk Profile is a new parameter in the Paris MOU. The Paris MOU has established a formula which takes into consideration the deficiencies and detentions in the last 36 months of the company's fleet, based on the IMO company number and compares it to the average of all vessels inspected in the Paris MOU to determine the performance level.

The companies will be ranked into very low, low, medium and high. Any Refusal of Access (Ban) will have a negative impact on the ranking of the company.

You may access the Company Performance Calculator below prepared by Paris MOU:

<http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/Company+Performance+Calculator/default.aspx>

Inspection Categories:

The NIR includes two categories of inspection, a periodic and an additional inspection. Periodic inspections are determined by the time window. Additional inspections are triggered by overriding or unexpected factors depending on the severity of the occurrence.

Time Window

The time window is set according to the Ship Risk Profile as follows:

- HRS: between 5-6 months after the last inspection in the Paris MOU region;
- SRS: between 10-12 months after the last inspection in the Paris MOU region;
- LRS: between 24-36 months after the last inspection in the Paris MOU region.

The time span for the next periodic inspection re-starts after any inspection.

Selection Scheme:

If the time window has passed a ship becomes Priority I. The ship will be selected for a periodic inspection.

When the time window opens a ship becomes Priority II. The ship can be selected for a periodic inspection.

If an overriding factor is logged against a ship it becomes Priority I irrespective of the time window and the ship will be selected for inspection.

If an unexpected factor is logged against a ship it becomes Priority II irrespective of the time window and the ship can be selected for inspection.

Before the window opens for any risk profile and there are no overriding or unexpected factor is logged, the ship has no priority status and member States are not obliged to perform an inspection on such ship but if deemed appropriate may still choose to do so.

Refusal of access (banning)

The Paris MOU will widen the banning for multiple detentions from certain ship types to all ship types and extend the flag from the black to the grey listed ones. The banning criteria for the first and second ban will be amended as follows:

If the ship flies a black listed flag it will be banned after more than 2 detentions in the last 36 months;

If the ship flies a grey listed flag it will be banned after more than 2 detentions in the last 24 months.

Any subsequent detention after the 2nd banning will lead to a ban, regardless of the flag.

Furthermore a time period until the banning can be lifted will be introduced which is as follows:

- 3 months after the first ban;
- 12 months after the second ban;
- 24 months after the third ban;
- permanent ban.

To lift the 3rd ban more stringent conditions are applied which have to be fulfilled before the 24 months has elapsed.

Reporting obligations

With the NIR the Paris MOU has widened the arrival notifications. The ETA72 is now widened to all ships with a HRS profile and also to each bulk carrier, chemical tanker, gas carrier, oil tanker and passenger ship older than 12 years eligible for an expanded inspection. Eligibility for expanded inspection can be consulted on www.parismou.org after 1 January 2011.

Further, as previous, it is required that all ships provide a pre-arrival Notification 24 hours in advance (ETA24). Both the ETA72 and ETA24 notifications are obligations for the ship and shall be made to the Port State in accordance with their national arrangements.

A new reporting requirement which is introduced with the NIR is the Notification of the actual time of arrival (ATA) and the actual time of departure (ATD) of all ships calling at all ports and anchorages in the Paris MOU region.

You may access to Port State Control preparation checklist issued by Turk Loydu from below link:

<http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/getdoc/f9ea5ade-7a3b-4b08-bc7f-3e0d12688711/Port-State-Control-Checklist.aspx>

For further information:

Mehmet AVCI
Port State Control Specialist
TURK LOYDU MARINE DIVISION
Tel : +90-216-5813700 (PBX)
Fax : +90-216-5813810
E-mail : psc@turkloydu.org
Web : www.turkloydu.org

LEGAL NOTICE All rights reserved.

The information contained here is for general information purposes only.

Turk Loydu shall be under no liability or responsibility in contract or negligence or otherwise howsoever to any person in respect of any information or advice expressly or impliedly given in this document, or in respect of any inaccuracy herein or omission here from or in respect of any act or omission which has caused or contributed to this document being issued with the information or advice it contains (if any).