

## **Flagskifte samt køb og salg af skibe**

Denne vejledning er ikke fuldstændig; men skal ses som en hjælp til technical management, når rederiet har bestemt sig for, at et skib skal omregistreres til et andet flag, sælges eller købes.

Når skibet har fået nyt nationalitetsbevis, er det muligt at få tildelt nyt MMSI nummer fra flagstatens myndighed. Visse mere "eksotiske lande" har højkommisærer i fx London eller private firmaer til at sørge for tildeling af numre.

Technical management skal, når nyt MMSI nummer er modtaget, sikre at alle gamle numre dekommissioneres, da man ellers ikke kan få nye numre til fx Inmarsat anlæg om bord.

Flyttes et skib fra et flag, hvor Wheel Mark Certificate ikke kræves til et, hvor der er krav om dette, kan rederiet risikere, at der skal ske betydelige udskiftninger af GMDSS udstyret om bord.

Flytning til egentlige "Flag of Convenience" sker normalt uden udskiftning af udstyr; men der kan være mange fees, der skal betales for dokumenterne, og det kan tage mange uger at bringe dokumentationen i orden.

## **GMDSS**

MMSI nummer i VHF DSC, MF/HF DSC, EPIRBs og SAT C (SAT C numre er dannet ud fra MMSI, men er ikke identiske med MMSI) skal omprogrammeres, der skal holdes radio survey, og nye certifikater skal udstedes. Der skal holdes radio survey af flagstaten eller af et radiofirma, der er autoriseret af klassifikationsselskabet, som skibet hører under. Bemærk venligst, at der kan være ændringer i kravene til fx EPIRBs om bord, og at Fleet 77 kan indgå i GMDSS under nogle flag; men ikke under andre.

Har skibet radiotelex om bord, skal nummer og tilbagesvar også ændres.

Technical management skal sikre, at skibet har GMDSS certifikat til de rigtige Sea Areas (A1, A2, A3 og A4) i samråd med befragtningsafdelingen eller charter.

Vær venligst opmærksom på evt. krav i certepartier også. Eller særlige krav fra olieselskaber og off shore operatører eller fra en kyststat, hvor et skib skal operere i fremtiden, hvis skibet er beskæftiget i fart for sådanne eller i EEZ i USA, Canada, Brasilien, Norge m.fl. stater.

## **Non GMDSS coms**

Normalt sker der ingen ændringer i numrene for Iridium, Inmarsat Mini-M og FleetBroadband, da disse har SIM-kort. Ønsker rederiet nyt afregningssted, skal der leveres nye SIM-kort, som skal åbnes.

## **SSAS**

Skibets Inmarsat SSAS skal deaktiveres, aktiveres, omprogrammeres med det nye nummer, ligesom det skal erindres at alerts skal routes til et nyt sted. Skal et skib fx under dansk flag, skal alerts bl.a. sendes til JRCC Århus (SOK) og til skibets technical management/rederiet.

Benytter man fx Locpoint tracking, skal der også ændres på routeing af tracking meddelelser.

Der findes andre godkendte SSAS end Inmarsat, og her skal der også ske ændringer i routeing.

## **LRIT**

Skibets LRIT skal også omregistreres. Er det baseret på Inmarsat C, skal der programmeres nyt nummer i enheden, og den nye routing af signalet skal registreres korrekt.

## **AIS**

Statistiske data skal rettes, så de er i overensstemmelse med skibets nye certifikater. Dette kan skibets navigatører normalt selv gøre.

## **Weather Routeing**

Er skibet eller riggen tilmeldt Weather Routeing, fx fra DMI eller SMHI, skal technical management naturligvis huske at meddele ændringer i kommunikationsnumre til udbyderen.

## **GMDSS Shore-Based Maintenance Agreement (SBMA)**

Rederiets eller technical managements SMBA skal notificeres for den nye flagstat og/eller klassifikationsselskabet.

## **Før Radio Survey**

Technical management/skibets navigatører bør altid selv foretage funktionstests af GMDSS-udstyret og andet kommunikationsudstyr. Emergency batteries til portable GMDSS VHF's skal checkes for Expiry Date samt brud på sealing, og skibets radiobatterier skal checkes, så det er sikret, at de er funktionsdygtige og har den fornødne kapacitet. Undersøg nøje, at GPS data kommer ud til VHF DSC, MF/HF DSC og SAT C – også når skibets Mains er slået fra. Alle antenner efterses, og kabler skal være fastgjorte og sikret mod skamfiling.

Husk at navtex er en del af GMDSS, og at der skal være termopapir om bord, hvis det ikke er en af de nye "paperless". Der skal naturligvis også være telexruller til andre pligtige printere, fx til SAT C og radiotelex.

Kontrollér at der er low voltage alarm på skibets radiobatterier, og at denne virker.

Har skibet Dual Floating Charge, skal begge batterisæt og chargers naturligvis kontrolleres, og der skal være low voltage alarm på begge sæt.

Check at skibet har reservesikringer om bord og at navigatøerne ved, hvor de er. Endelig skal skibets EPIRBs og SARTs kontrolleres i henhold til user manuals.

Nogle flagstater går meget op i, om de rigtige "oplag" findes ved radiostationen; men generelt skal skibets call sign og MMSI være tydeligt sat op ved radiostation og faste VHF's. Endelig skal der findes user manuals om bord – på et sprog, som navigatøerne kan læse. Civiliserede flagstater accepterer, at manuals alene findes i elektroniske versioner, hvorfor værfter og Naval Architects ikke længere bør specificere, at der skal "kassevis" af ekstra manuals om bord. Et sæt trykte og en CD ROM med det hele er meget bedre.

## **Før rederiet sender et skib til et "kritisk sted"**

Alt anført ovenfor bør testes, og technical management skal tage stilling til, om der skal ekstra spares og forbrugsmidler om bord. En ekstra VHF-antenne, ekstra sikringer, lidt kabel og stik, en ekstra toppisk til HF-antennen, en wireantenne, måske en reserve Antenna Tuning Unit (hvis skibet skal til tropene, hvor lyn er mere hyppige), og masser af telex- og termopapir, så skibet ikke skal genforsynes de første mange måneder. Man kan sagtens få tre kasser telexruller i Danmark eller Rotterdam for det én enkelt rulle koster i Port Harcourt eller i Longyearbyen.

Det kan også betale sig at få udført radio survey et civileret sted, før skibet sendes til "Langt-bort-i-stan", hvor en surveyor skal flyves ind og vente i flere dage på hoteller.

## **Sælges et skib**

Mange gange sælger rederierne skibet "as is". Hvis technical management har mulighed for at "bjærge" visse non GMDSS effekter fra skibet inden juridisk overgang, kan man måske hjælpe et søsterskib. Fx kan man sagtens tage UHF's fra borde og sende dem om bord i et andet skib, som rederiet beholder. Hvis technical management skal garantere radioudrustningens lovlighed om bord i et skib, der skal overdrages, kan man elegant garantere "GMDSS Equipment" og undlade at skrive noget om non GMDSS equipment, og derved undgå efterfølgende fakturaer på fejlretning af dette udstyr.

## **Købes et skib**

Generelt bør det, hvis technical management har indflydelse herpå, sikres at skibet har valide radiocertifikater, ligesom – omvendt ovenfor – at rederiet får en garanti på funktionaliteten på non GMDSS udstyr også. Naturligvis checkes om klassen har bemærkninger til skibets installationer.

## **Assistance fra Polaris Electronics A/S**

Rederier med SMBA hos Polaris-Gruppens selskaber, kan sende SMBA, List of equipment, Inmarsat Serial Numbers etc. til os, hvorefter vi laver en plan for de nødvendige ændringer. Det er vigtigt, at vi får info om ny flagstat og oplysning om, hvilket klassifikationsselskab skibet er i. Vi yder denne service for rederier overalt på kloden, herunder også for ejere af platforms og rigs (MODU Regulations).

Apr 2010/Ver 4/Polaris Aalborg/KT