

**Luft- und Raumfahrt, Schifffahrt****Nr. 50 Veröffentlichung der Hinweise für Kapitäne, Unternehmen und ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete zu den Vorschriften im Zusammenhang mit der Übermittlung von sicherheitsbezogenen Angaben vor dem Einlaufen eines Schiffes in den Hafen (IMO<sup>1</sup>-Dokument MSC/Circ. 1130)**

Bonn, den 14. Februar 2005  
LS-ATS/48.23.00-2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) ist als Vertragsregierung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die in Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens völkerrechtlich verbindlich und weltweit festgeschrieben sind.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO (MSC) hat auf seiner neunundsiebzigsten Tagung in London (1. bis 10. Dezember 2004) auf der Grundlage von SOLAS-Regel XI-2/9.2.1 unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B des ISPS-Codes und Entschließung MSC.159(78) Hinweise für Kapitäne, Unternehmen und ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete erarbeitet, die die Übermittlung von sicherheitsbezogenen Angaben vor Einlaufen eines Schiffes in den Hafen sicherstellen sollen.

Diese Angaben, aus denen die zuständigen Behörden des Landes ableiten, ob das Schiff die im Kapitel XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens geforderten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ordnungsgemäß umsetzt, sollen möglichst 24 Stunden vor Erreichen der Zielhafenanlage übermittelt werden, um ausreichend Zeit für angemessene Reaktionen im Falle von Ungereimtheiten bei den Angaben zu haben.

Das betreffende Rundschreiben vom 14. Dezember 2004 (MSC/Circ. 1130), nach dem sich die Schifffahrtsnationen weltweit richten sollen, wird hiermit bekannt gemacht.

Das Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
Im Auftrag  
Dr. Clauß

<sup>1</sup> IMO = International Maritime Organisation

**INTERNATIONALE SEESCHIFFFAHRTS-ORGANISATION**  
4, ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR

Telefon: 020 7735 7611  
Fax: 020 7587 3210

**IMO**

Ref. T2-MSS/2.11.1

MSC/Circ. 1130  
14. Dezember 2004

**HINWEISE FÜR KAPITÄNE, UNTERNEHMEN UND  
ORDNUNGSGEMÄSS ERMÄCHTIGTE BEDIENSTETE  
ZU DEN VORSCHRIFTEN IM ZUSAMMENHANG MIT  
DER ÜBERMITTLUNG VON SICHERHEITSBEZOGE-  
NEN ANGABEN VOR DEM EINLAUFEN EINES  
SCHIFFES IN DEN HAFEN**

1 Der Schiffssicherheitsausschuss (Ausschuss) hat auf seiner neunundsiebzigsten Tagung (1. bis 10. Dezember 2004) auf der Grundlage von Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B des ISPS-Codes und EntschlieÙung MSC.159(78) die in der Anlage enthaltenen Hinweise für Kapitäne, Unternehmen und ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete zu den Vorschriften im Zusammenhang mit der Übermittlung von sicherheitsbezogenen Angaben vor dem Einlaufen eines Schiffes in den Hafen (Hinweise) ausgearbeitet. Der Ausschuss hat die Hinweise ausgearbeitet, um die Vermehrung unterschiedlicher Anfragen nach sicherheitsbezogenen Angaben zu verhindern, die weder zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt noch zur Erleichterung des Seeverkehrs beitragen.

2 Die Arbeit des Ausschusses erfolgte auf der Grundlage der Arbeit, die der Ausschuss zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs auf seiner einunddreißigsten Tagung (19. bis 23. Juli 2004), auf der die Vermehrung unterschiedlicher Anfragen nach sicherheitsbezogenen Angaben erstmals erörtert wurde, geleistet hat.

3 Die Hinweise in der Anlage geben die wichtigsten Vorschriften von Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und die Hinweise in den Abschnitten B/4.37 bis B/4.40 des ISPS-Codes wieder, umfassen einige praktische Ratschläge und enthalten im Anhang einen Standarddatensatz sicherheitsbezogener Angaben, der von einem Schiff vor dem Einlaufen in einen Hafen übermittelt werden könnte, sofern dies verlangt wird.

4 Der Ausschuss fordert die Mitgliedsregierungen auf, die in der Anlage enthaltenen Hinweise Kapitänen und Unternehmen sowie gegebenenfalls auch Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zur Kenntnis zu geben. Darüber hinaus fordert der Ausschuss die SOLAS-Vertragsregierungen nachdrücklich dazu auf, die in der Anlage enthaltenen Hinweise denjenigen Bediensteten zur Kenntnis zu geben, die sie zur Durchführung von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften gemäß Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens ermächtigt haben oder möglicherweise ermächtigen.

5 Der Ausschuss fordert des Weiteren Mitgliedsregierungen, internationale Organisationen und Nichtregie-

rungsorganisationen mit beratendem Status auf, ihn über die Erfahrungen in Kenntnis zu setzen, die sie im Zusammenhang mit der Verwendung der Hinweise und insbesondere der Verwendung des Standarddatensatzes sicherheitsbezogener Angaben gemacht haben.

**ANLAGE**

**HINWEISE FÜR KAPITÄNE, UNTERNEHMEN UND  
ORDNUNGSGEMÄSS ERMÄCHTIGTE BEDIENSTETE  
ZU DEN VORSCHRIFTEN IM ZUSAMMENHANG MIT  
DER ÜBERMITTLUNG VON SICHERHEITSBEZOGE-  
NEN ANGABEN VOR DEM EINLAUFEN EINES  
SCHIFFES IN DEN HAFEN**

**ZIEL**

1 Mit diesen Hinweisen soll ein Standarddatensatz sicherheitsbezogener Angaben zur Verfügung gestellt werden, der von einem Schiff vor dem Einlaufen in einen Hafen übermittelt werden könnte. Darüber hinaus geben diese Hinweise, die zur Klärung der Bestimmungen in Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens über Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften beitragen sollen, unter Berücksichtigung der Hinweise in Teil B des ISPS-Codes die wichtigsten Vorschriften der Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und der Abschnitte B/4.37 bis B/4.40 des ISPS-Codes wieder.

**KONTROLLMASSNAHMEN UND MASSNAHMEN ZUR  
EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN**

2 In Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens sind die Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften für Schiffe beschrieben, auf die das SOLAS-Kapitel XI-2 Anwendung findet. Sie besteht aus drei unterschiedlichen Abschnitten: Kontrolle von Schiffen, die sich bereits im Hafen befinden; Kontrolle von Schiffen, die in den Hafen einer anderen SOLAS-Vertragsregierung (Vertragsregierung) einzulaufen beabsichtigen; und zusätzliche Bestimmungen, die in beiden Situationen anwendbar sind.

3 Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens sollte stets in Verbindung mit den Hinweisen in den Abschnitten B/4.29 bis B/4.40 des ISPS-Codes und EntschlieÙung MSC.159(78) über die vorläufigen Hinweise zu Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt gelesen werden.

**DIE PFLICHT ZUR ÜBERMITTLUNG VON ANGABEN  
VOR DEM EINLAUFEN IN DEN HAFEN UND DIE FOL-  
GEN EINER NICHTEINHALTUNG**

4 Nach Regel 9 Absatz 2.2 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens müssen alle Schiffe, auf die das SOLAS-Kapitel XI-2 Anwendung findet und die in den Hafen einer anderen Vertragsregierung einzulaufen beabsichtigen, auf Ersuchen der von dieser Regierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten die in Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens genannten Angaben liefern. Der Kapitän kann sich weigern, solche Angaben zu liefern;

dabei muss er sich darüber im Klaren sein, dass ihm als Ergebnis einer solchen Weigerung das Einlaufen in den Hafen verweigert werden kann.

5 In Abschnitt B/4.40 des ISPS-Codes ist festgelegt, dass es dem Kapitän eines Schiffes nach Regel 9 Absatz 2.5 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens gestattet ist, davon Abstand zu nehmen, mit dem Schiff in einen Hafen einzulaufen, wenn er darüber informiert wird, dass der Küsten- beziehungsweise Hafenstaat die Durchführung von Kontrollmaßnahmen nach Regel 9 Absatz 2 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens beabsichtigt. Nimmt der Kapitän hiervon Abstand, so findet Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens nicht mehr Anwendung und alle anderen Schritte müssen auf internationalem Recht basieren und mit diesem in Einklang stehen.

#### **DER STANDARDDATENSATZ SICHERHEITSBEZOGENER ANGABEN**

6 Der Anhang zu diesen Hinweisen enthält den Standarddatensatz sicherheitsbezogener Angaben, dessen Übermittlung von einem Schiff vor dem Einlaufen in einen Hafen verlangt werden könnte.

7 Die Entwicklung des Standarddatensatzes sicherheitsbezogener Angaben sollte nicht dahingehend ausgelegt werden, dass eine Vertragsregierung daran gehindert wird, die Übermittlung zusätzlicher Angaben, die nicht im Standarddatensatz enthalten sind, zu fordern oder zusätzliche Angaben als Voraussetzung für das Einlaufen in einen Hafen in ihrem Hoheitsgebiet zu verlangen.

8 Darüber hinaus sollte die Entwicklung des Standarddatensatzes sicherheitsbezogener Angaben nicht dahingehend ausgelegt werden, dass eine Vertragsregierung oder ein ordnungsgemäß ermächtigter Bediensteter daran gehindert wird, zu jedem Zeitpunkt während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen urkundliche oder andere Nachweise zur Überprüfung der übermittelten Angaben zu fordern oder Kontrollmaßnahmen oder Maßnahmen gegen das Schiff gemäß Regel 9 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens im Verlauf von Kontrollmaßnahmen und Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften zu ergreifen. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens vorsieht, dass das Schiff oder das Unternehmen auf Ersuchen einer Vertragsregierung eine für diese Vertragsregierung annehmbare Bestätigung der vorgeschriebenen Angaben liefern muss.

#### **WER SOLLTE DIE ANGABEN WEM, WANN UND WIE ÜBERMITTELN?**

9 Die in Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens beschriebenen Angaben sollten vom Kapitän übermittelt werden. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen können jedoch die Angaben im Namen des Kapitäns übermitteln. Darüber hinaus kann der Agent des Schiffes in dem Hafen, in den das Schiff einlaufen möchte, mit ausdrücklicher Ermächtigung des Kapitäns ebenfalls die Angaben im Namen des Kapitäns übermitteln.

10 Die Vertragsregierungen sollen den Unternehmen und Schiffen den Empfänger der sicherheitsbezogenen Angaben einschließlich der entsprechenden Angaben zur Kontaktaufnahme mit diesem mitteilen.

11 Wie oben erwähnt, müssen nach Regel 9 Absatz 2.2 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens alle Schiffe, auf die das SOLAS-Kapitel XI-2 Anwendung findet und die in den Hafen einer anderen Vertragsregierung einzulaufen beabsichtigen, auf Ersuchen der von dieser Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten die in Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens genannten Angaben übermitteln. Es ist jedoch bekannt, dass einige Vertragsregierungen innerstaatliche Vorschriften geschaffen haben, nach denen jedes Schiff, das in einen Hafen dieser Vertragsregierungen einzulaufen beabsichtigt, solche Angaben übermitteln muss. In diesen Fällen richten die ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten keine einzelnen Ersuche um Übermittlung von Angaben an die Schiffe. Diejenigen Vertragsregierungen, die solche Verfahren eingeführt haben, sollen die Unternehmen und Schiffe von den geltenden Vorschriften in Kenntnis setzen.

12 Die Vertragsregierungen sollten entweder die Einrichtung zentraler bzw. regionaler Anlaufstellen oder andere Mittel zur Bereitstellung aktueller Informationen über die Übermittlung sicherheitsbezogener Angaben in Erwägung ziehen. Das Vorhandensein dieser Anlaufstellen sollte bekannt gemacht werden.

13 Sofern eine Vertragsregierung vor der Ankunft des Schiffes im Hafen keine andere Frist für die Übermittlung der erforderlichen Angaben gesetzt hat, wird für die Übermittlung dieser Angaben eine Mindestfrist von 24 Stunden vor der erwarteten Ankunft des Schiffes im Hafen empfohlen.

14 Die in Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens beschriebenen Angaben und der Standarddatensatz sicherheitsbezogener Angaben im Anhang können in elektronischer Form übermittelt werden. In diesem Fall wird davon ausgegangen, dass die Übermittlung ohne die Unterschrift des Übermittlers der Angaben erfolgt, es sei denn, eine sichere Art von elektronischen Signaturen ist verfügbar.

#### **SONSTIGE GEGEBENENFALLS ERFORDERLICHE SICHERHEITSBEZOGENE ANGABEN**

15 Regel 9 Absatz 2.1.6 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens ermöglicht es den Vertragsregierungen, die Übermittlung sonstiger praktischer Angaben in Bezug auf die Gefahrenabwehr zu fordern (jedoch keine Einzelheiten des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff), wobei die in Teil B des ISPS-Codes gegebenen Hinweise zu berücksichtigen sind (Abschnitt B/4.39 des ISPS-Codes). SOLAS-Regel XI-2/5 ist eines der Beispiele für die in Abschnitt B/4.39 des ISPS-Codes genannten praktischen, sicherheitsbezogenen Angaben.

16 Nach Regel 5 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens muss das Unternehmen sicherstellen, dass der Kapitän zu jeder Zeit an Bord über Angaben verfügt, mit deren Hilfe von einer Vertragsregierung ordnungsgemäß ermächtigter Bediensteter festgestellt werden können,

- .1 wer dafür zuständig ist, dass Besatzungsmitglieder oder sonstige zu dem betreffenden Zeitpunkt an Bord angestellte oder beschäftigte Personen in irgendeine betriebliche Funktion eingesetzt werden;
- .2 wer für die Entscheidung über den Einsatz des Schiffes zuständig ist und

- .3 - in Fällen, in denen das Schiff nach Maßgabe eines Chartervertrags oder mehrerer Charterverträge eingesetzt ist - wer die Vertragspartner dieses Chartervertrags oder dieser Charterverträge sind.

17 Regel 5 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens sollte stets in Verbindung mit den Vorschriften der Abschnitte B/6.1 bis B/6.8 des ISPS-Codes gelesen werden.

**ANHANG**

**STANDARDDATENSATZ SICHERHEITSBEOZOGENER ANGABEN**

**1 Angaben zum Schiff und für die Kontaktaufnahme**

- 1.1 IMO-Nummer<sup>1,2</sup>
- 1.2 Name des Schiffes<sup>1,2</sup>
- 1.3 Heimathafen<sup>1,2</sup>
- 1.4 Flaggenstaat<sup>1,2</sup>
- 1.5 Schiffstyp<sup>1</sup>
- 1.6 Rufzeichen
- 1.7 Inmarsat-Rufnummern<sup>3</sup>
- 1.8 Bruttoreaumzahl<sup>1</sup>
- 1.9 Name des Unternehmens<sup>1,2</sup>
- 1.10 Name des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen<sup>4</sup> einschließlich der entsprechenden Angaben für die Kontaktaufnahme mit diesem rund um die Uhr

**2 Angaben zum Hafen und zur Hafenanlage**

- 2.1 Ankunfthafen und Hafenanlage, in der das Schiff anlegen soll, sofern bekannt
- 2.2 Tag und Uhrzeit der voraussichtlichen Ankunft des Schiffes im Hafen (*Abschnitt B/4.39.3 des ISPS-Codes*)
- 2.3 Vorrangiger Grund für das Anlaufen des Hafens

**3 Nach Regel 9 Absatz 2.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens erforderliche Angaben**

- 3.1 Das Schiff verfügt (*Regel 9 Absatz 2.1.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*) über ein gültiges:
  - Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes \_ Ja \_ Nein
  - Vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes \_ Ja \_ Nein
- 3.1.1 Das in 3.1 genannte Zeugnis wurde ausgestellt von <Name der Vertragsregierung<sup>1,2</sup> oder der Anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr<sup>1,2</sup> eintragen> und läuft am <Ablaufdatum eintragen<sup>1</sup>> ab.
- 3.1.2 Wenn das Schiff nicht über ein gültiges Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes oder ein Vorläufiges internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines

Schiffes verfügt, geben Sie bitte den Grund hierfür an.

- 3.1.2.1 Befindet sich an Bord des Schiffes ein genehmigter Plan zur Gefahrenabwehr?  
\_ Ja \_ Nein

- 3.2 Momentan geltende Gefahrenstufe (*Regel 9 Absatz 2.1.2 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*): \_

- 3.2.1 Position des Schiffes zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts (*Abschnitt B/4.39.2 des ISPS-Codes*)

- 3.3 Listen Sie in chronologischer Reihenfolge die letzten zehn Aufenthalte in Hafenanlagen, bei denen es zu einem Zusammenwirken von Schiff und Hafen<sup>5</sup> gekommen ist, zusammen mit der Gefahrenstufe, die für das Schiff galt, auf, wobei der letzte Aufenthalt an erster Stelle steht (*Regel 9 Absatz 2.1.3 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*):

| Nr. | Datum            |                  | Hafen, Land, Hafenanlage und UN-Ortscode (UNLOCODE <sup>3</sup> ) | Gefahrenstufe |
|-----|------------------|------------------|---|---------------|
|     | von <sup>6</sup> | bis <sup>6</sup> |   |               |

- 3.3.1 Wurden vom Schiff innerhalb des in 3.3 bezeichneten Zeitraums neben den Maßnahmen aus dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen? \_ Ja \_ Nein

- 3.3.2 Sofern die Antwort auf 3.3.1 „JA“ lautet, geben Sie bitte für jeden dieser Fälle die besonderen oder zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an, die vom Schiff ergriffen wurden (*Regel 9 Absatz 2.1.4 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*):

| Nr. | Datum            |                  | Hafen, Land, Hafenanlage und UN-Ortscode (UNLOCODE <sup>3</sup> ) | besondere oder zusätzliche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr |
|-----|------------------|------------------|---|---|
|     | von <sup>6</sup> | bis <sup>6</sup> |   |   |

- 3.4 Listen Sie in chronologischer Reihenfolge die Tätigkeiten von Schiff zu Schiff<sup>7</sup> auf, die innerhalb des in 3.3 bezeichneten Zeitraums ausgeführt worden sind, wobei die zuletzt ausgeführte Tätigkeit von Schiff zu Schiff an erster Stelle steht:  
\_ Nicht zutreffend

| Nr. | Datum            |                  | Position oder Breite und Länge | Tätigkeit von Schiff zu Schiff |
|-----|------------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|     | von <sup>6</sup> | bis <sup>6</sup> |                                |                                |

- 3.4.1 Wurden die im genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff festgelegten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes während jeder der in 3.4 bezeichneten Tätigkeiten von Schiff zu Schiff getroffen (*Regel 9 Absatz 2.1.5 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*)?  
\_ Ja \_ Nein

- 3.4.2 Sofern die Antwort auf 3.4.1 „NEIN“ lautet, nennen Sie die Tätigkeiten von Schiff zu Schiff, für die kei-

ne Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes ergriffen wurden und geben Sie für jede dieser Tätigkeiten die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr an, die stattdessen ergriffen wurden:

| Nr. | Datum            |                  | ergriffene Maßnahmen zur Gefahrenabwehr | Tätigkeit von Schiff zu Schiff |
|-----|------------------|------------------|---|--------------------------------|
|     | von <sup>6</sup> | bis <sup>6</sup> |   |                                |

3.5 Liefere Sie eine allgemeine Beschreibung der an Bord befindlichen Ladung (*Regel 9 Absatz 2.1.6 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und Abschnitt B/4.39.5 des ISPS-Codes*):

3.5.1 Werden mit dem Schiff gefährliche Stoffe<sup>8</sup> als Teil der Ladung befördert?

\_ Ja \_ Nein

3.5.2 Sofern die Antwort auf 3.5.1 „JA“ lautet, machen Sie hierzu Angaben oder fügen Sie eine Kopie des Ladungsmanifests der gefährlichen Güter (IMO-FAL-Formblatt 7) hinzu.

3.6 Eine Abschrift der Mannschaftsliste (IMO-FAL-Formblatt 5) ist beigefügt  
(*Regel 9 Absatz 2.1.6 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und Abschnitt B/4.39.4 des ISPS-Codes*)

3.7 Eine Abschrift der Passagierliste (IMO-FAL-Formblatt 6) ist beigefügt  
(*Regel 9 Absatz 2.1.6 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens und Abschnitt B/4.39.6 des ISPS-Codes*)

#### 4 Sonstige sicherheitsbezogene Angaben

4.1 Gibt es sonstige sicherheitsbezogene Angelegenheiten, die Sie melden möchten?

\_ Ja \_ Nein

4.1.1 Sofern die Antwort auf 4.1 „JA“ lautet, machen Sie hierzu nähere Angaben<sup>9</sup>.

#### 5 Agent des Schiffes im vorgesehenen Ankunfts-hafen

5.1 Name des Agenten des Schiffes im vorgesehenen Anknüpfungshafen einschließlich der Angaben für die Kontaktaufnahme (Telefonnummer):

#### 6 Identifizierung der Person, die die Angaben macht

6.1 Name:

6.2 Titel oder Funktion<sup>10</sup>:

6.3 Unterschrift:

Dieser Bericht wurde in <Ort einfügen> am <Datum einfügen> erstellt.

#### ERLÄUTERUNGEN

1 Wie im Internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes oder Vorläufigen Internationalen Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes aufgeführt.

2 Dieser Eintrag ist nicht erforderlich, wenn eine Abschrift der aktuellen, lückenlosen Stammdatendokumentation (CSR) des Schiffes eingereicht wird.

3 Sofern verfügbar.

4 Siehe Absatz 27 der Hinweise für die Umsetzung des SOLAS-Kapitels XI-2 und des ISPS-Codes (MSC/Rundsch. 1132).

5 Der Ausdruck *Zusammenwirken von Schiff und Hafen* bezeichnet die Wechselwirkungen, die auftreten, wenn ein Schiff direkt und unmittelbar von Tätigkeiten betroffen ist, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen oder Gütern oder mit dem Erbringen von Hafendienstleistungen vom oder zum Schiff stehen (*Regel 1 Absatz 1.8 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*).

6 Datum angeben.

7 Der Ausdruck *Tätigkeit von Schiff zu Schiff* bezeichnet alle nicht in Verbindung mit einer Hafenanlage stehenden Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern oder Personen von einem Schiff zum anderen (*Regel 1 Absatz 1.10 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens*).

Die Angaben müssen normalerweise keine Aufzeichnungen über die Beförderung von Lotsen, Zoll-, Einwanderungs- oder Sicherheitsbeamten oder über das Bunkern, Leichtern, Verladen von Vorräten und die Abfallentsorgung per Schiff innerhalb der Hafenanlagen enthalten, da diese normalerweise in den Geltungsbereich des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (PFSP) gehören (*Abschnitt B/4.38 des ISPS-Codes*).

Ob diese Aktivitäten unter den Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage fallen, sollte im Rahmen des Dialoges zwischen dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff und dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage geklärt werden. Es sollte beachtet werden, dass die wahrnehmbaren Grenzen von Hafenanlagen nicht immer den administrativen Grenzen der Hafenbehörde entsprechen.

8 Der Ausdruck *gefährliche Stoffe als Teil der Ladung* bezeichnet die Beförderung von Stoffen und Gegenständen, die unter den IMDG-Code und die folgenden Gefahrgutklassen fallen, unabhängig davon, ob sie in loser Schüttung oder in verpackter Form befördert werden:

- Klasse 1: Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
- Klasse 2.1: Entzündbare Gase
- Klasse 2.3: Giftige Gase
- Klasse 3: Entzündbare Flüssigkeiten
- Klasse 4.1: Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive Stoffe
- Klasse 5.1: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
- Klasse 6.1: Giftige Stoffe
- Klasse 6.2: Ansteckungsgefährliche Stoffe

- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe

Diese Angabe kann dem Ladungsmanifest der gefährlichen Güter (IMO-FAL-Formblatt 7) entnommen werden oder das gesamte Ladungsmanifest der gefährlichen Güter kann übermittelt werden.

- 9 Sonstige sicherheitsbezogene Angelegenheiten umfassen die Beförderung Blinder Passagiere oder aus Seenot geretteter Personen, sind jedoch nicht hierauf beschränkt. Für die Meldung Blinder Passagiere siehe die von der Organisation mit EntschlieÙung A.871(20) angenommenen Richtlinien für die Zuweisung von Zuständigkeiten für die Lösung von Fällen des Aufgriffs Blinder Passagiere. Diese EntschlieÙung enthält im Anhang zur Anlage ein Formblatt zur Übermittlung von Angaben über Blinde Passagiere, das so weit wie möglich ausgefüllt und weitergeleitet werden sollte. Für die Meldung von aus Seenot geretteten Personen siehe die Hinweise in Abschnitt B/4.38.3 des ISPS-Codes.
- 10 Kapitän, Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, Beauftragter für die Gefahrenabwehr im Unternehmen oder Agent des Schiffes im vorgesehenen Anknunftshafen.

(VkBli. 2005 S. 142)