



## SCHIFFSSICHERHEITSABTEILUNG

International Safety Management (ISM)

### ISM-Rundschreiben 05/2008

Datum: 29.09.2008

Ansprechpartner:

**Kapt. Tilo Berger**

**Telefon:** 040/361 37 – 213

**Telefax:** 040/361 37 – 295

**eMail:** [ism@see-bg.de](mailto:ism@see-bg.de)

---

**An: Alle Eigner, Betreiber und Durchführungsbeauftragte von deutschen Schiffen**

**Betrifft: Systeme zur Identifizierung und Routenverfolgung über große Entfernungen (LRIT)**

Dieses Rundschreiben fasst die wichtigsten Aspekte des LRIT Systems schwerpunktmäßig zusammen und soll eine rechtzeitige Erfüllung der LRIT- Anforderungen sicherstellen. Das Rundschreiben ist in Zusammenhang mit unserem Rundschreiben 03-2008 zu lesen.

Das Rundschreiben wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) entwickelt. Weitere Informationen bezüglich LRIT sind auf der BSH-Webseite [www.bsh.de](http://www.bsh.de) zu finden.

## 1. Allgemeines

Das LRIT System ermöglicht Verwaltungen, Positionsberichte von Schiffen ihrer Flagge weltweit zu erhalten. Es ermöglicht ebenfalls Regierungen ähnliche Positionsberichte von Schiffen zu erhalten, die sich in deren Küstengebieten aufhalten.

Das LRIT System besteht aus:

- LRIT- Ausrüstung an Bord
- LRIT Data Centres (national, regional, kooperativ oder international)
- Application Service Provider
- Communication Service Provider
- International LRIT Data Exchange

### LRIT- Ausrüstung an Bord

Die Deutsche Regierung beabsichtigt neben LRIT Equipment auch andere Ausrüstungen an Bord als gleichwertig anzuerkennen, sofern die Schiffe ausschließlich in Gebieten fahren, die vollständig mit AIS abgedeckt sind. Die Fahrgebiete beschränken sich auf Seegebiete zwischen EU-Häfen und anderen Häfen innerhalb der Ostsee.

Betroffene Reedereien sollten an das **BSH** herantreten, um eine „Bestätigung der Gleichwertigkeit“ zu erhalten.

Laut SOLAS Regel V/19-1.6 muss die für LRIT genutzte Ausrüstung an Bord baumustergeprüft und zugelassen sein. Für Schiffe unter Deutscher Flagge ist dafür das BSH zuständig.

LRIT benutzt hierbei bereits existierende Satellitentechnologien, um Positionsberichte an die Flaggenstaaten und betroffene Regierungen zu übermitteln. Die folgenden Systeme sind am besten geeignet, LRIT Daten zu übertragen:

- Inmarsat C
- Inmarsat D+
- Iridium.

Der Positionsbericht des Schiffes wird zum Data Centre über einen Application Service Provider unter Nutzung eines Communication Service Providers gesendet. Die Berichte werden automatisch alle 6 Stunden gesendet. Zusätzliche Berichte können auf Anfrage bis zu alle 15 Minuten, der momentane Positionsbericht kann jederzeit von betroffenen Küstenstaaten abgerufen werden.

### LRIT Data Centre

Das BSH stellt der EMSA (European Maritime Safety Agency) eine Liste der Schiffe, die unter Deutscher Flagge fahren, zur Verfügung. Diese Liste wird regelmäßig aktualisiert. Die EMSA wird diese Liste weiterleiten an das ausgewählte LRIT Data Centre. Für Schiffe, die unter einer europäischen Flagge fahren, wird ein **EU LRIT Data Centre** gegründet.

### ASP – Application Service Providers

ASPs für deutsche Schiffe werden von der EMSA anerkannt. Die ASPs werden die Ausrüstung des Schiffes technisch an das ausgewählte Data Centre anpassen und das Data Centre mit den verschiedenen CSPs verbinden.

Authorisierte Test-ASPs sind solche ASPs (nicht zu verwechseln mit Recognized-ASPs), die vom BSH ermächtigt wurden, Conformance Tests durchzuführen. Derzeit liegen dem BSH 4 Anfragen vor von Thrane&Thrane, TRANSAS, SATPRO und PoleStar.

### CSP - Communication Service Providers

CSPs bieten Dienste an, die die verschiedenen Teile des LRIT Systems miteinander verbinden. Dabei werden Kommunikationsprotokolle genutzt, die eine sichere LRIT Datenübertragung erlauben. Zusätzlich können die CSPs ähnliche Services anbieten wie die ASPs.

---

## **2. Einführung**

Reedereien sollten die notwendigen Schritte für die Durchführung des Conformance Tests (geregelt in MSC.1/Circ.1257) weit vor dem Datum der nächsten Funkbesichtigung einleiten. So wis-

sen die Reedereien rechtzeitig, ob die Ausrüstung an Bord LRIT Daten übermitteln kann und wenn nicht, kann rechtzeitig Hardware und Software nachgebessert werden.

Für Schiffe, die am oder nach dem 31. Dez. 2008 gebaut wurden, sollte der Conformance Test:

- nach der Initial Besichtigung der Funkausrüstung durchgeführt werden; sofern das Schiff den betreffenden Anforderungen für die Ausstellung des entsprechenden Funkzeugnisses<sup>1)</sup> entspricht und
- vor der Ausstellung des Funkzeugnisses zufrieden stellend durchgeführt worden sein.

Für Schiffe, die vor dem 31. Dezember 2008 gebaut wurden, sollte der Conformance Test:

- innerhalb von 3 Monaten vor dem Datum durchgeführt werden, an dem das Schiff die Voraussetzungen der Regel V/19-1 erfüllen muss, und
- zufrieden stellend ausgeführt sein vor der Ergänzung des Ausrüstungsverzeichnisses, um die Übereinstimmung mit den Anforderungen des LRIT Systems zu dokumentieren.

---

1) Funkzeugnis bedeutet entweder FUNKSicherheitszeugnis für Frachtschiffe oder Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe

---

### **3. Conformance Test Report**

Der Conformance Test sollte von einer Recognized-ASP oder von einer Autorisierten-Test-ASP durchgeführt werden.

Nach der erfolgreichen Durchführung des Conformance Tests wird ein Conformance Test Report im Auftrag des BSH ausgestellt. (Muster im Anhang 2 zum MSC.1/Circ.1257)

Der Test enthält einen Verweis auf die Anerkennung des Test-ASP durch das BSH und muss an Bord verfügbar sein für Besichtigungen und Hafenstaatkontrollen.

Der Conformance Test Report wird ungültig, wenn:

1. sich eine Änderung der schiffsseitigen Ausrüstung ergibt,
2. das Schiff die Flagge oder den Eigentümer wechselt,
3. das Data Centre oder der ASP, der den Conformance Test Report ausgestellt hat, nicht mehr befähigt ist, die Gültigkeitsdauer des Reports zu bestätigen,
4. der Flaggenstaat die Anerkennung der ASP, die den Conformance Test durchgeführt hat, zurückgenommen hat.

Während einer Erneuerungs- oder Periodischen Besichtigung wird ein entsprechendes Funkzeugnis nur ausgestellt oder verlängert, wenn der Conformance Test Report noch gültig ist.

---

### **4. Weitere Informationen**

*Schiff übermittelt keine LRIT Daten aufgrund von Fehlern außerhalb des LRIT Systems (siehe MSC.1/Circ.1256, Section 11)*

In diesem Fall sollen die Vertragsstaaten dem Schiff keine Sanktionen erteilen solange der Conformance Test Report und das betroffene Funkzeugnis gültig sind.

Schiff in Reparatur, Umrüstungen oder Umbau in Trockendocks oder Häfen (siehe auch MSC.1/Circ.1256, Section 12)

In diesem Fall kann die Verwaltung oder der Kapitän die Häufigkeit der Übertragung bis zu 1x alle 24 Stunden herunterfahren oder zeitweise stoppen (im Ausnahmefall). In diesen Fällen sollte der Kapitän die Verwaltung und die Port State Control umgehend informieren. Zusätzlich ist durch den Kapitän ein Eintrag in das Schiffstagebuch mit den erforderlichen Eintragungen nach SOLAS Regel V/28 vorzunehmen.

Besichtigung der Funkausrüstung

Wenn das Jahresdatum des entsprechenden Funkzeugnisses es zulässt wird für vorhandene Schiffe empfohlen, die nächste anstehende Funksicherheitsüberprüfung vor dem 31.12.2008 durchzuführen, um die Übergangsfristen gemäß SOLAS Regel V/19-1.4.1.2 zu nutzen.

**Quellen:**

Entschließung MSC.263(84) (löst MSC.210(81) ab)

MSC.1/Circ.1256 - Guidance on the implementation of the LRIT system

MSC.1/Circ.1257 – Survey and certification of the LRIT system

Kopien der MSC.263 (84), MSC.1/Circ.1256 und MSC.1/Circ.1257 sind auf unserer Webseite zu finden: <http://www.see-bg.de/schiffssicherheit/ismd#msc>

Schiffssicherheitsabteilung