



## SCHIFFSSICHERHEITSABTEILUNG

International Safety Management (ISM)

### ISM-Rundschreiben 04-2009

Datum: 04.06.2009

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, Durchführungsbeauftragte und Kapitäne von deutschen Schiffen

**Betreff:** Hafenstaatkontrolle (PSC)

**Anwendung:** Schiffe in der Auslandsfahrt

**ISM-Code:** 5.1.4 + 6.4 + 9 + 10.1

**Anmerkung:** Dieses Rundschreiben ist an Bord von Schiffen in der Auslandsfahrt mitzuführen.

Dieses Rundschreiben enthält praktische Hinweise im Umgang mit Hafenstaatkontrollen sowie einige statistische Angaben über deutsche Schiffe.

### Allgemeines

1. Verschiedene internationale Übereinkommen wie SOLAS, Load Line, MARPOL und STCW enthalten Vorschriften, dass Schiffe beim Einlaufen in ausländische Häfen von der jeweiligen Hafensstaatkontrollbehörde inspiziert werden können, um zu prüfen, ob die Schiffe und deren Ausrüstung mit den Anforderungen der internationalen Vorschriften übereinstimmen und das Schiff gemäß diesen Bestimmungen besetzt ist und betrieben wird.
2. Wir bitten zu berücksichtigen, dass ein Hafensstaatkontrollleur (PSCO) gewisse Erwartungen bezüglich seiner Anwesenheit an Bord hat. Er sollte daher respektvoll, fair, freundlich und mit der nötigen Aufmerksamkeit empfangen und behandelt werden, auch um im Vorfeld zwischenmenschlichen Problemen entgegenzuwirken. Der Kapitän sollte nach einem Eröffnungs- und Abschlussgespräch fragen, wenn diese durch den PSCO nicht durchgeführt werden. In diesen Gesprächen können Fragen zum Ablauf der Hafensstaatkontrolle (PSC) und etwaige Unklarheiten geklärt werden. Ein Abschlussgespräch soll insbesondere dann erfolgen, wenn Fragen zu erhobenen Mängeln und deren Grundlage aufgekommen sind. Während des Rundgangs über das Schiff sollte der PSCO durch einen Schiffsoffizier begleitet werden. Während dieses Rundgangs festgestellte Mängel sind durch den begleitenden Schiffsoffizier zu notieren, um zum einen die spätere Abarbeitung der Mängel und zum anderen die Richtigkeit des PSC-Berichts sicherzustellen.

Um die Besatzung mit den Gegebenheiten und dem Ablauf einer Hafenstaatkontrolle vertraut zu machen, wird empfohlen, die Schiffsführung über relevante Inhalte der IMO-EntschlieÙung A787(19)<sup>1</sup> (Procedures for Port State Control) zu informieren.

3. Sofern während der Reise ein Unfallschaden (accidental damage) auftritt, müssen folgende Punkte sichergestellt sein (Ziffer 2.6.7 der IMO-EntschlieÙung A.787(19)), um eine mögliche Festhaltung zu vermeiden:
  - i. die See-BG und die anerkannte Klassifikationsgesellschaft sind zu benachrichtigen ;
  - ii. bevor der Hafen angelaufen wird, sind der Hafenstaatkontrollbehörde durch den Kapitän oder die Reederei Details über die Umstände des Unfalls und den erlittenen Schaden sowie Informationen über die Benachrichtigung an den Flaggenstaat und die Klassifikationsgesellschaft zu übermitteln;
  - iii. es sind geeignete AbhilfemaÙnahmen zur Zufriedenheit der Hafenstaatkontrollbehörde vom Schiff zu ergreifen; und
  - iv. die Hafenstaatkontrollbehörde stellt nach Benachrichtigung über den Abschluss der AbhilfemaÙnahmen sicher, dass Mängel, welche die Sicherheit, Gesundheit und den Meeresumweltschutz gefährden, abgestellt worden sind.
4. Jeder während einer PSC erhobene Mangel muss als ISM-bezogen angesehen werden und sollte daher mit dem Ziel analysiert und verfolgt werden, geeignete KorrekturmaÙnahmen festzulegen und umzusetzen. Eine ungenügende Abarbeitung von Mängeln kann ein Grund für eine Festhaltung während der nächsten PSC sein.
5. **Festhaltungen** sind gemäß Flaggenstaatlichen Bestimmungen (ISM-Rundschreiben 03-2007) umgehend der See-BG mitzuteilen, unabhängig davon, ob die Festhaltung berechtigt erscheint. Senden Sie dazu bitte den PSC-Bericht an: [ism@see-bg.de](mailto:ism@see-bg.de)
6. Sollte eine Festhaltung unberechtigt erscheinen, kann die Reederei grundsätzlich selbst Widerspruch einlegen. Infos zu den Widerspruchsfristen und -verfahren sind in der Regel auf den entsprechenden Webseiten der MoUs zu finden.

In Fällen, in denen die Reederei keinen Widerspruch einlegen möchte, mit der Festhaltung aber nicht einverstanden ist, kann Sie sich mit dem Sachverhalt an die See-BG ( [ism@see-bg.de](mailto:ism@see-bg.de) ) wenden. Die Festhaltung wird durch die See-BG ausgewertet und wenn die Festhaltung unberechtigt erscheint, tritt die See-BG mit der Bitte um Rücknahme der Festhalteverfügung an den Hafenstaat heran (Request to reconsider detention). Sollte diese Anfrage erfolglos bleiben, kann in einigen MoUs ein so genanntes Review Panel zur Klärung der Umstände, die zur Festhaltung führten, beantragt werden.

7. Innerhalb des Paris-MOU ist für sogenannte Hochrisiko-Schiffe<sup>2</sup> eine erweiterte Hafenstaatkontrolle (Expanded Inspection) nach jeweils 12 Monaten vorgeschrieben. Der Zeitraum von 12 Monaten läuft ab dem Datum der letzten Besichtigung mit dem Inspektionstyp „Expanded Inspection“, eine möglicherweise danach erfolgte „Initial“ oder „More Detailed Inspection“ ändert an diesem Zeitraum nichts. Das Schiff oder das Unternehmen muss bei dem angesteuerten Hafen anmelden, dass eine „Expanded Inspection“ fällig ist. Die Information muss 3 Tage vor ETA oder, wenn die geplante Reise weniger als 3 Tage dauern wird, vor Verlassen

<sup>1</sup> Geändert durch IMO-EntschlieÙung A882

<sup>2</sup> Öltanker über 15 Jahre und über 3000 GT; Gas- und Chemikalien-tanker über 10 Jahre; Massengutschiffe über 12 Jahre; Fahrgastschiffe über 15 Jahre (ausgenommen solche, die der Richtlinie 1999/35/EG unterliegen)

des vorherigen Hafens erfolgt sein. Verstöße dagegen können u.U. verfolgt und mit Bußgeld bewehrt werden. Bitte beachten Sie dazu die Hinweise auf der Webseite des Paris MOU. ([expanded inspection information](#))

## **Statistik 2008**

### Festhaltungen:

Im Jahr 2008 wurden unter deutscher Flagge 15 Schiffe festgehalten. Die Gründe für die Festhaltungen waren Mängel in den Bereichen **MARPOL, ISM, SOLAS II-1, SOLAS II-2, SOLAS IV, SOLAS V und Zertifikate.**

### Mängel:

Aus dem Rückblick der vergangenen Jahre lässt sich erkennen, in welchen Bereichen verstärkt Mängel auftraten. Im Jahr 2008 wurde eine Concentrated Inspection Campaign im Bereich „Safety of Navigation“ durchgeführt.

<b>Deficiency</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Safety of Navigation	164	140	153
Fire Safety Measures	128	112	176
Life Saving Appliances	113	96	98
Ship's certificates and documents	103	84	87
MARPOL Annex I	97	90	106
ISM related deficiencies	83	49	58
Stability, Structure and related equipment	62	70	97
Propulsion and auxiliary machinery	45	60	90

Die See-BG nimmt monatlich Einsicht in die PSC-Datenbanken und wertet die Mängel auf Schiffen unter deutscher Flagge aus. Die Statistik der deutschen Schiffe wird monatlich aktualisiert und ist auf unserer Internetseite zu finden.

Weitere Informationen zur Hafenstaatkontrolle finden Sie auf unserer Internetseite unter:

<http://www.see-bg.de/schiffssicherheit/ismd/#psc>

Schiffssicherheitsabteilung