



# Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

ISM-Rundschreiben Nr.: 06/2010

**Betreff:** Neues Inspektionsregime der Hafenstaatkontrollen des Paris MoU

**Referenz:** ISM Code 1.2.3

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

**Datum:** 18.11.2010

Dieses Rundschreiben soll einen Überblick für Eigner und Betreiber von Schiffen unter deutscher Flagge über das neue Inspektionsregime innerhalb des Paris Memorandum of Understanding geben.

## 1. Was ist neu?

Das neue Inspektionsregime (NIR) des Paris MoU wird am **1. Januar 2011** in Kraft treten. Mit der Einführung des NIR wird das Paris MoU den Fokus ändern und nicht mehr 25% der Schiffe kontrollieren, die die Häfen der einzelnen Mitgliedstaaten anlaufen, sondern **alle Schiffe kontrollieren, die Häfen oder Ankerplätze innerhalb der gesamten Paris MoU Region anlaufen**. Die neue Hafenstaatkontroll-Informationsdatenbank (THETIS) wird Informationen über SafeSeaNet (SSN) erhalten.

Das neue Inspektionsregime unterscheidet zwischen Priorität I (Das Schiff  muss  kontrolliert werden) und Priorität II (Das Schiff  kann  kontrolliert werden).

### Priorität I

Das Zeitfenster für die Hafenstaatkontrolle des Schiffes ist abgelaufen oder ein "übergeordneter Faktor"<sup>1</sup> wurde für das Schiff aufgezeichnet.

### Priorität II

Das Zeitfenster für die Hafenstaatkontrolle des Schiffes ist geöffnet oder ein "unerwarteter Faktor"<sup>2</sup> wurde für das Schiff aufgezeichnet oder es sind ein oder mehrere ausstehende PSC-Mängel vorhanden (außer Codes 16 und 17).

---

<sup>1</sup> Von einem anderen Mitgliedstaat gemeldete Schiffe, außer unerwartete Faktoren; Kollisionen, Grundberührungen oder Strandungen; Verdacht auf verbotene Einleitung von gefährlichen oder sonstigen Stoffen; unberechenbare oder unsichere Manöver wurden beobachtet; Schiffe, denen die Klasse aberkannt wurde; Schiffe, die nicht in der THETIS-Datenbank sind.

<sup>2</sup> Unerwartete Faktoren können ernste Hinweise für die Sicherheit von Schiff, Besatzung oder Umwelt sein. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Inspektion liegt beim "Professional Judgment" der Hafenstaatkontrollbehörde. Beispiele für unerwartete Faktoren sind: Schiffe, die vor mehr als 3 Monaten festgehalten wurden; Schiffe mit ausstehenden Mängeln (außer Codes 16 und 17); Schiffe, die gegen die Meldevorschriften verstoßen haben; Schiffe, bei denen Probleme mit der Ladung gemeldet wurden; Meldungen von Lotsen/Hafenbehörden über Anomalien ...

Der Target Faktor wird durch eine Schiffsrisikoprofilberechnung ersetzt. Bei der Berechnung für das NIR werden die **Inspektionsergebnisse der letzten 3 Jahre (frühestens ab 17. Juni 2009)** innerhalb der Paris MoU Region mit einbezogen.

Folgende Risikostufen werden unterschieden: High Risk Schiff (HRS), Standard Risk Schiff (SRS) und Low Risk Schiff (LRS). Das Schiffsrisikoprofil wird täglich ermittelt und enthält folgende Parameter:

- Schiffstyp,
- Alter des Schiffes,
- **Anzahl von Mängeln** (in den letzten 3 Jahren, ISM Mängel zählen 5fach)
- **Anzahl von Festhaltungen** (in den letzten 3 Jahren),
- Performance der Flagge (ob ein IMO Audit durchgeführt wurde, BGW-Liste: letzten 3 Kalenderjahre, Berechnung erfolgt jedes Jahr neu),
- Performance der Klasse (in den letzten 3 Kalenderjahren, Berechnung erfolgt jedes Jahr neu),
- Performance der **Reederei** (Mängel (ISM Mängel zählen 5fach) und Festhaltungen der gesamten Flotte der letzten 36 Monate verglichen mit dem Durchschnitt innerhalb Paris MoU).

### Zeitfenster für periodische Inspektionen

- HRS: 5. bis 6. Monat nach der letzten Inspektion innerhalb der PMoU Region;
- SRS: 10. bis 12. Monat nach der letzten Inspektion innerhalb der PMoU Region;
- LRS: 24. bis 36. Monat nach der letzten Inspektion innerhalb der PMoU Region.

Das folgende Beispiel zeigt die jeweiligen Zeitfenster je nach Risikotyp des Schiffes resultierend aus einer fiktiven Hafenstaatkontrolle am 5. Februar 2011:



Bitte nutzen Sie den Schiffs-Risiko-Rechner auf der Paris MoU Webseite um das Risikoprofil für Ihr Schiff herauszufinden.

## 2. Meldepflichten (ETA72 und ETA24)

Ab 1. Januar 2011 sind folgende Meldungen verpflichtend für alle Schiffe, die einen Hafen oder Ankerplatz innerhalb des Paris MoU anlaufen. Die vorgeschriebenen Meldungen müssen dem Hafenstaat gemäß deren nationalen Anforderungen gemeldet werden. Bitte kontaktieren Sie die Hafenstaatbehörden und Hafenagenten Ihrer Zielhäfen, um mit deren nationalen Meldeanforderungen vertraut zu werden und berücksichtigen Sie die relevanten Nachrichten für Seefahrer. Aktuelle Ankunftszeit (ATA) und Aktuelle Abfahrtszeit (ATD) werden in der Regel von den nationalen Hafeninformationssystemen (über die Hafenagenten) an THETIS übermittelt.

### **72 Stunden ETA Meldung**

Anlaufmeldung für Schiffe, die einer **erweiterten Inspektion unterliegen (alle High Risk Schiffe und alle Fahrgastschiffe, Öltanker, Gas oder Chemikalentanker oder Massengutschiffe älter als 12 Jahre)**.

Die Meldung muss von Reederei, Kapitän oder Agenten mindestens 72 Stunden vor voraussichtlicher Ankunft im Hafen oder am Ankerplatz erfolgen oder bevor der vorherige Hafen verlassen wird, wenn die Reise voraussichtlich weniger als 72 Stunden dauern wird.

#### **Zu meldende Informationen:**

- Schiffsidentifikation (Name, Rufzeichen, IMO oder MMSI Nummer, Flagge)
- Geplante Aufenthaltsdauer (ETA/ETD)
- Für Tanker: Schiffstyp (Einhüllentanker, Einhüllentanker mit getrennten Ballasttanks, Doppelhüllentanker); Zustand von Ladungs- und Ballasttanks (voll, leer, inertisiert) sowie Volumen und Art der Ladung
- Geplante Betriebsabläufe im Hafen / am Ankerplatz des Zielortes (Laden, Löschen, sonstiges)
- Geplante Besichtigungen; umfangreiche Instandhaltungen und Reparaturen während des Hafenaufenthaltes
- Datum der letzten erweiterten Inspektion innerhalb der Paris MoU Region

### **24 Stunden ETA Meldung**

Anlaufmeldung für **alle Schiffe (einschließlich der, die bereits ETA72 gemeldet haben)** muss von Reederei, Kapitän oder Agenten mindestens 24 Stunden vor voraussichtlicher Ankunft im Hafen / am Ankerplatz erfolgen oder bevor der vorherige Hafen verlassen wird, wenn die Reise voraussichtlich weniger als 24 Stunden dauern wird.

#### **Zu meldende Informationen:**

- Schiffsidentifikation (Name, Rufzeichen, IMO oder MMSI Nummer, Flagge)
- Zielhafen
- ETA/ETD
- Anzahl der Personen an Bord

### **3. Wenn die Meldung nicht vorgenommen wird:**

(Geld-)strafen können verhängt werden. Außerdem stellt das Unterlassen der Meldung einen unerwarteten Faktor dar, so dass das Schiff Priorität II erhält und daher für eine zusätzliche Besichtigung in Betracht gezogen werden kann, unabhängig davon, wann die letzte Inspektion stattfand.

### **Durchzuführende Maßnahmen:**

**Stellen Sie sicher, dass das Personal mit den nationalen Gesetzen und örtlichen Abläufen betreffend Meldepflichten der anzulaufenden Häfen und Ankerplätze von Paris MoU vertraut ist. Hierzu kontaktieren Sie bitte die Hafenstaatbehörden und die Hafенagenten.**

Mehr Informationen sind zu finden unter:

<http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/xp/menu.4279/default.aspx>

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/psc>

Kopien der Rundschreiben sind auf unserer Homepage zu finden:

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism-international-safety-management>

**Kontakt:**

Dienststelle Schiffssicherheit

BG-Verkehr

Referat ISM/ILO

Telefon: 040 / 36 137-213

Telefax: 040 / 36 137-295

Email: [ism@bg-verkehr.de](mailto:ism@bg-verkehr.de)

[www.dienststelle-schiffssicherheit.de](http://www.dienststelle-schiffssicherheit.de)