

# Neue Meldeverpflichtungen in Zusammenhang mit Einführung des „New Inspection Regime“ (NIR) innerhalb des Geltungsbereiches von PMoU ab 01. Januar 2011

- Informationen für Schiffsmakler und Schiffsagenten -

Mit dem NIR führen die mit dem Paris MoU zusammengeschlossenen Staaten ein neues System der Hafenstaatkontrolle ein.

Dieses Informationsschreiben gibt Auskunft über die Neuerungen und beschreibt, welche Meldungen unter Umständen für Makler und Agenten relevant werden.

Grundlage für die Schiffsauswahl ist die Datenbank THETIS, die von der EMSA geführt wird. Dazu benötigt THETIS die aktuellen Schiffsbewegungsmeldungen, die vom europäischen System Safe Sea Net (SSN) bereitgestellt werden. Das SSN wiederum bezieht seine Daten aus den nationalen Systemen, in Deutschland ist dies das Zentrale Meldesystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre (ZMGS).

Die Europäische Kommission hat die erforderlichen Meldungen in der geänderten Hafenstaatkontrollrichtlinie 2009/16/EG und der Verkehrsrichtlinie 2002/59/EG verpflichtend gemacht.

Schiffsmakler und Agenturen können sich einfach beim ZMGS ([www.zmgs.de](http://www.zmgs.de)) registrieren, das Verfahren ist dort beschrieben.

## 72 Std. ETA Meldung:

Wie bisher muss eine 72 Std. ETA Meldung<sup>1</sup> für Schiffe abgegeben werden, die nach Ablauf einer bestimmten Frist der sog. **erweiterten Besichtigung** („expanded inspection“) unterliegen. **Neu** ist, dass zu dem Kreis der Schiffe nicht nur Massengutschiffe, Chemikaliertanker, Gastanker, Öltanker und Passagierschiffe älter als 12 Jahre gehören, sondern auch alle Schiffe, die ein sog. „High risk profile“ besitzen. Das „High risk profile“ setzt sich aus verschiedenen Größen zusammen und ist variabel. Welche Schiffe davon betroffen sind, lässt sich ab dem 01. Januar 2011 auf der Internetseite [www.parismou.org](http://www.parismou.org) erfahren.

Die 72 Std. ETA Meldung soll möglichst über das ZMGS abgegeben werden, eine Eingabemaske ist ab 07.12.2010 dort verfügbar. Die Meldung kann aber auch wie bisher per **Mail**: [psc-germany@bg-verkehr.de](mailto:psc-germany@bg-verkehr.de) an die Hafenstaatkontrolle erfolgen.

Die Meldung soll folgendes enthalten:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- b) vorgesehene Dauer der Liegezeit;
- c) für Tankschiffe:
  - i) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle,
  - ii) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert,
  - ii) Ladungsart und -volumen;
- d) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);

---

<sup>1</sup> Ist die Reise des betreffenden Schiffes kürzer als 72 Stunden, hat die Meldung spätestens mit der Abfahrt aus dem vorherigen Hafen zu erfolgen.

- e) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
- f) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

## **24 Std. ETA Meldung:**

Alle Schiffe ab 300 BRZ müssen eine 24 Std. ETA Meldung<sup>2</sup> abgeben. Um den Aufwand für die Schifffahrt möglichst gering zu halten, werden hierzu die Informationen aus den vorhandenen Hafeninformationssystemen (HIS) genutzt. Die größeren deutschen Häfen sind mit zentralen Hafeninformationssystemen ausgestattet, die über Schnittstellen zum ZMGS ihre Daten bereitstellen. Das bedeutet, dass die „normale“ Anmeldung am Hafen bzw. Terminal die Meldung ersetzt.

Wenn der entsprechende Hafen noch **nicht** an ein Hafeninformationssystem angeschlossen ist, werden Agenten gebeten, die 24 Std. ETA Meldung online in das ZMGS einzugeben. Auch hierzu wird eine Eingabemaske zur Verfügung gestellt. Die Meldung soll folgendes enthalten:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen, IMO-Kennnummer oder MMSI-Nummer);
- b) Bestimmungshafen;
- c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation entsprechend den Vorschriften der zuständigen Behörde und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
- d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen

## **ATA und ATD:**

Die Datenbank THETIS benötigt auch die tatsächlichen Ankunfts- und Auslaufzeiten („Actual Time of Arrival“ (ATA) und „Actual Time of Departure“ (ATD)) Bei Häfen mit Hafeninformationssystemen wird dies automatisch geschehen. Bei nicht angeschlossenen Häfen, sollte die Eingabe wiederum online in das ZMGS durch den **Agenten** erfolgen.

## **Abdeckung mit Hafeninformationssystemen:**

Alle größeren Häfen in Deutschland sind mit Hafeninformationssystemen ausgestattet, zum Anschluss von kleineren Häfen werden Vorbereitungen getroffen. Im Verkehrsblatt wird im Dezember eine Liste der Häfen veröffentlicht, für die zusätzliche Meldungen nicht erforderlich sind. Die Meldeverpflichtungen werden national mit der Anlaufbedingungsverordnung umgesetzt, die im Dezember in Kraft treten wird. Die Schifffahrt wird über die entsprechenden nautischen Veröffentlichungen informiert werden.

Weitere Informationen finden Sie auch auf der Internetseite:

---

<sup>2</sup> Ist die Reise des betreffenden Schiffes kürzer als 24 Stunden, hat die Meldung spätestens mit der Abfahrt aus dem vorherigen Hafen zu erfolgen.

<http://www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/hafenstaatkontrolle>

Bei Fragen können Sie telefonisch wenden an:  
Herrn Meklenburg, Dienststelle Schiffsicherheit, Tel: 040-36137-202

Im Auftrag

Kapt. Rainer Mayer  
Leiter Hafenstaatkontrolle  
Dienststelle Schiffsicherheit  
BG Verkehr