

1. Ausrüstungspflicht

LRIT-Ausrüstung ist grundsätzlich erforderlich für Fahrgastschiffe, unabhängig von ihrer Größe, sowie Fracht- und sonstige Schiffe >300 BRZ, jeweils in internationaler Fahrt¹.

NICHT ausrüstungspflichtig sind Behördenfahrzeuge.

Mit AIS ausgerüstete Fahrzeuge, die ausschließlich von und nach europäischen Häfen verkehren, benötigen keine LRIT-Ausstattung²; auf Antrag des Reeders erhalten sie hierüber eine Bestätigung vom BSH (siehe: Muster zur Bestätigung Gleichwertigkeit), die an Bord mitzuführen ist

Am LRIT teilnehmende Fahrzeuge unter deutscher Flagge müssen vom BSH an das europäische LRIT-Datenzentrum gemeldet werden.

Das bedeutet im einzelnen:

1) Fahrzeuge mit im Fahrerlaubnisschein ausgewiesenen Fahrtgebieten

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| - Binnenfahrt | - Wattfahrt |
| - Beschränkte Küstenfahrt | - Kleine Küstenfahrt |
| - Nationale Fahrt | - Küstenfischerei |

sowie Sportboote und Traditionsschiffe werden grundsätzlich als in nationaler Fahrt und daher nicht am LRIT teilnehmende Schiffe eingestuft und benötigen keine LRIT-Ausrüstung.

Sollte im Einzelfall ein Schiff durch das Anlaufen internationaler Häfen die o.g. Kriterien nicht (mehr) einhalten, wird das Schiff ausrüstungspflichtig. Eine Mitteilung des Reeders an das BSH ist in diesem Fall erforderlich. Eine Nichtbeachtung kann zu Anlaufverbot durch Hafenstaaten und Problemen mit Küstenstaaten führen.

2) Fahrzeuge mit internationalem Schiffssicherheitszeugnis in den Fahrtgebieten

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - Küstenfahrt | - Große Fahrt |
| - Kleine Fahrt | - Weltweite Fahrt |
| - Beschränkte Auslandsfahrt | - Kleine Hochseefischerei |
| - Auslandsfahrt | - Große Hochseefischerei |
| - Mittlere Fahrt | |

sind grundsätzlich ausrüstungspflichtig und werden entsprechend als LRIT-Schiffe gemeldet.

Diese Fahrzeuge können jedoch, sofern der Reeder die Einhaltung der o.g. Kriterien (AIS-Ausrüstung, Fahrt ausschließlich von und nach europäischen Häfen) bestätigt, auf Antrag von der Pflicht zur Mitführung von gesonderter LRIT-Ausrüstung befreit werden.

Die Ausrüstungspflicht begann

- für Neubauten ab dem 31.12.2008 (maßgebend ist das Datum der Kiellegung),
- für bestehende Fahrzeuge mit dem Datum der auf den 31.12.2008 folgenden Funksicherheitsprüfung.

Der Reeder trägt die Kosten der Bordausrüstung einschl. erforderlicher Funktionsprüfung (Conformance Test) und Besichtigung; die Kosten für die übertragenen LRIT-Positionsmeldungen werden von den Flaggenstaaten getragen und an die Nutzer der Information weiterverrechnet.

¹ Siehe IMO Resolution MSC.202(81) bzw. SOLAS Kap.V Regel 19-1

² als Äquivalent zur Regelung in SOLAS Kap.V Regel 19-1 Abs.4.2 (Fahrt im A1-Bereich)

2. Ausrüstung

LRIT-Ausrüstung muss grundsätzlich zugelassen sein³. Für LRIT-Zwecke kann eigenständige Ausrüstung benutzt werden oder vorhandene GMDSS-Ausrüstung mitgenutzt werden. Nach momentanem Stand sind folgende Systeme grundsätzlich hierfür einsetzbar:

- INMARSAT C (MiniC)
- INMARSAT M2N
- IRIDIUM

Für die an Bord installierte LRIT-Ausrüstung ist eine Funktionsprüfung (Conformance Test) durch eine anerkannte Einrichtung (sogenannter Test-Application Service Provider, Test-ASP) vorgesehen. Anerkannte Test- ASP's sind:

Test-ASP	E-Mail	Tel.	URL
TRANSAS Telematics Ltd	lrit@transas.com	+ 44 23 80 458 544	www.transas.com/telematics
Thrane & Thrane A/S (Cobham Satcom)	Henrik.dyrholm@cobham.com	+ 45 39 55 89 31	www.cobham.com
SatPro Int. Ltd & Co KG	Reiner.Hauser@satpro.org	+ 49 4302 9697914	www.satpro.org
Fulcrum Maritime UK	Kday@fbs.uk.com	+ 44 1708 788400	www.fulcrum-maritime.com
Collecte Localisation Satellites (CLS)	Lrit.testing@cls.fr	+ 33 56139 3940	www.lrit.fr
Pole Star	lrittesting@polestarglobal.com	+ 44 20 7313 7402	www.polestarglobal.com
POLARIS A/S	info@polaris-as.dk	+45 9631 7900	http://www.polaris-as.dk/download/lrit-conformance-test/

Das Schiff erhält vom Test-ASP einen Conformance Test Report nach MSC Circ. 1307 (siehe: Muster zum „Conformance Test Report“ durch einen „Test-ASP“) an Bord; eine Durchschrift erhält das BSH. Conformance Test Reports auf der Basis der vorhergehenden Zirkulare MSC Circ.1257 und 1296 behalten weiter ihre Gültigkeit.

Der Conformance Test Report ist zur Funksicherheitsprüfung vorzulegen und erforderlich zur Erteilung bzw. Fortschreibung des Funksicherheitszeugnisses.

Der Conformance Test Report behält seine Gültigkeit, bis

- Die Ausrüstung technisch verändert oder ausgetauscht wird, oder
- Das Schiff die Flagge ändert oder
- Der ausstellende Test-ASP die Bestätigung zurückzieht.

Wenn für ein Schiff mehrere Conformance Test Reports vorliegen, wird der EMSA der neueste gemeldet, es sei denn der Reeder teilt dem BSH etwas anderes mit.

Anhand der Angaben im Conformance Test Report meldet das BSH die Schiffe an die LRIT-Datenbank der EU. Es ist daher besonders darauf zu achten, dass die Daten im Conformance Test Report korrekt und vollständig sind, insbesondere die

- Radio-ID (Shipborne Equipment Identifier, z.B.: IMN 421862911 für Inmarsat C, 4925373 für Inmarsat D)
- Seriennummer oder Inmarsat-Seriennummer (ISN) des Equipments

³ Siehe IMO Resolution MSC.202(81) bzw. SOLAS Kap.V Regel 19-1

3. Verhalten bei Ausfall der LRIT-Bordausrüstung

Was einen evtl. Ausfall / eine evtl. Störung im Verantwortungsbereich des Schiffes angeht, äussert sich die IMO hierzu nicht explizit. Das trifft aber gleichermassen für alle ausrüstungspflichtigen SOLAS-Gegenstände zu und wird insofern wie z.B. der Ausfall einer Radaranlage behandelt werden.

Der Ausfall eines LRIT-Systems auf einem angemeldeten Schiff wird von dem Datacenter erkannt und an den Flaggenstaat weitergegeben. Das BSH wird dann entsprechend den Reeder informieren. Wird ein Ausfall auf dem Schiff festgestellt oder die LRIT-Anlage bewusst abgeschaltet (z.B. weil das Schiff z.Zt. aufliegt), sollte der Reeder das BSH informieren. Bei Anlaufen eines bekannt "LRIT-sensiblen" Staates wäre dann zu empfehlen, dass der Reeder verfährt wie in Circ. 1295 Abschn. 6.1.3 für Schiffe mit "Ausnahmen" beschrieben, nämlich: Das Schiff soll

- 1) der Vertragsregierung, auf deren Hoheitsgebiet der angesteuerte Hafen oder Ort liegt, sowie den Vertragsregierungen, deren Küste das Schiff möglicherweise passiert, ein Exemplar des aktuellen Routen- oder Reiseplans für die betreffende Fahrt zur Verfügung stellen oder
- 2) seine Position in von der Verwaltung festzulegenden Abständen unter Berücksichtigung des jeweiligen Routen- oder Reiseplans an die obengenannten Vertragsregierungen melden, wenn es über die entsprechenden Möglichkeiten verfügt.

4. EU Datenzentrum

Die Positionsmeldungen der Schiffe unter Europäischen Flaggen werden in einem gemeinsamen, von der EMSA betriebenen, EU-Datenzentrum zusammengeführt. Dieses Datenzentrum wird im Auftrag der EMSA von der Firma CLS eingerichtet und ist seit dem 01.07.2009 einsatzbereit.

Damit erwarten andere Staaten, dass Daten von anlaufenden Schiffen abgefragt werden können. Eine Nichtbeachtung der Ausrüstungsverpflichtung kann zu Anlaufverbot durch Hafenstaaten und Problemen mit Küstenstaaten führen.

Nach erfolgreicher Installation und Funktionskontrolle sollen die Geräte ständig betriebsbereit gehalten werden, um dem Betreiber des Datenzentrums (also CLS) die Integration in die EU-Datenbank zu ermöglichen.

Eine weitere Handlung der Schiffsbesatzungen ist normalerweise für diese Integration nicht erforderlich (vollständige und richtige Angaben im „Conformance Test Report“ vorausgesetzt).