

Nr. 95 **Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.469(101), „Änderungen zum Weltweiten nautischen Warndienst (Entschließung A.706(17), in ihrer geänderten Fassung)“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 18. Mai 2020
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.469(101), „Änderungen zum Weltweiten nautischen Warndienst (Entschließung A.706(17), in ihrer geänderten Fassung)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

**Entschließung MSC.469(101)
(Angenommen Am 14. Juni 2019)**

**Änderungen zum Weltweiten
nautischen Warndienst (Entschließung A.706(17),
in ihrer geänderten Fassung)**

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

SOWIE GESTÜTZT DARAUF, dass *IMO/IHO World-Wide Navigational Warning Service – Guidance Document* mit Entschließung A.706(17) von der Vollversammlung angenommen wurde,

FERNER GESTÜTZT DARAUF, dass der Ausschuss auf seiner fünfundachtzigsten bzw. zweiundneunzigsten Sit-

zung MSC.1/Circ.1288 bzw. MSC.1/Circ.1288/Rev.1 über *Amendments to resolution A.706(17) – World-Wide Navigational Warning Service* zugestimmt hat,

IM HINBLICK DARAUF, dass die Vollversammlung auf ihrer siebzehnten Tagung empfahl, dass die Mitgliedstaaten den Weltweiten Nautischen Warndienst umsetzen, und den Ausschuss ermächtigte, die jeweils erforderlichen Änderungen des Weltweiten Nautischen Warndienstes vorzunehmen,

NACH ERFOLGTER PRÜFUNG der Empfehlung des Unterausschusses „Navigation, Communications and Search and Rescue“ auf seiner sechsten Tagung,

- 1 NIMMT den Überarbeiteten *IMO/IHO-Weltweiten Nautischen Warndienst – Anleitung AN*, wie er in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist, durch den der gesamte Text in Anlage 1, Anlage 2 und des Anhangs zu Entschließung A.706(17), wie durch MSC.1/Circ.1288 und MSC.1/Circ.1288/Rev. 1 geändert, überarbeitet wird;
- 2 EMPFIEHLT, dass die Mitgliedstaaten weiterhin den Weltweiten Nautischen Warndienst umsetzen unter Berücksichtigung der überarbeiteten Anleitung, die in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
- 3 BESTIMMT, dass der Überarbeitete *IMO/IHO-Weltweite Nautische Warndienst – Anleitung* am 1. Januar 2020 in Kraft tritt.

Anlage

**Überarbeiteter IMO/IHO-Weltweiter
nautischer Warndienst – Anleitung**

1 Einleitung

- 1.1 Der Weltweite Nautische Warndienst (WWNWS) ist der international und national koordinierte Dienst für die Verbreitung von nautischen Warnnachrichten.
- 1.2 Der Zweck dieser Anleitung ist es, eine spezifische Anleitung für die Verbreitung von international koordinierten NAVAREA- und Küstenwarnungen zu bieten. Diese Anleitung gilt nicht für rein nationale Warndienste, die diese international koordinierten Dienste ergänzen.
- 1.3 Die ursprüngliche Entschließung der zehnten Internationalen Hydrographischen Konferenz im Jahr 1972 empfahl die Bildung einer gemeinsamen IMO/IHO-Ad-hoc-Kommission zur Prüfung der „Einrichtung eines koordinierten, wirksamen weltweiten nautischen Funk-Warndienstes“. Später wurde daraus eine reine IHO-Kommission, die als Kommission für die Aussendung von nautischen Warnnachrichten über Funk bekannt war, woraus im Januar 2009 der Unterausschuss des IHO-Weltweiten Nautischen Warndienstes (WWNWS-SC) entstand, der dennoch in ständigem Kontakt mit der IMO verbleibt. In ihrem Bericht an die elfte Internationale Hydrographische Konferenz 1977 übermittelte die Kommission einen Planentwurf für die Einrichtung eines Weltweiten Nautischen Warnsystems, auch als „Plan für die Einrichtung eines koordinierten nautischen Funk-Warndienstes“ bezeichnet. Die Bezeich-

nung Weltweiter Nautischer Warndienst oder WWNWS für die überarbeitete Ausgabe dieses Dokuments spiegelt die Entwicklung des Systems von einem vorgeschlagenen Aktionsplan zu einem effektiven und voll funktionsfähigen koordinierten Dienst wieder. Diese überarbeitete Ausgabe spiegelt die Entwicklung des WWNWS seit der Einführung des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS) wieder, das von der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zum weltweiten Seenot- und Sicherheitssystem im November 1988 angenommen wurde und das seit dem 1. Februar 1992 in Kraft ist.

- 1.4 Zukünftige Änderungen dieser Anleitung werden sowohl von der IHO als auch von der IMO nach den Verfahren, wie sie in Abschnitt 7 wiedergegeben werden, formell geprüft und angenommen. Vorgeschlagene Änderungen müssen vor einer ausführlichen Prüfung durch die IHO oder IMO vom IHO-WWNWS-SC, einschließlich eines Repräsentanten von Amts wegen des IMO-Sekretariats, bewertet werden.

2 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke des WWNWS gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- .1 Der Ausdruck *Küstenwarnung* bezeichnet eine nautische Warnnachricht oder geltende Bekanntmachung, die in einer nummerierten Folge von Nachrichten von einem nationalen Koordinator verbreitet wird. Die Aussendung erfolgt durch einen internationalen NAVTEX-Dienst an bestimmte NAVTEX-Dienstgebiete und/oder durch einen internationalen erweiterten Gruppenrufdienst an die Küstenwarngebiete (zusätzlich können die Verwaltungen Küstenwarnungen über andere Wege herausgeben).
- .2 Der Ausdruck *Küstenwarngebiet* bezeichnet ein bestimmtes und genau festgelegtes Seegebiet innerhalb eines NAVAREA/METAREA oder eines von einem Küstenstaat festgelegten regionalen Gebiets zum Zwecke der Koordinierung der Aussendung von Küstennachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über den erweiterten Gruppenrufdienst.
- .3 Der Ausdruck *erweiterter Gruppenruf (EGC)* bezeichnet die Aussendung von koordinierten Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt und Informationen im Zusammenhang mit Suche und Rettung an ein festgelegtes geographisches Gebiet durch einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst.
- .4 Der Ausdruck *Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)* bezeichnet ein System, das die Funktionen ausübt, die in SOLAS-Regel IV/4, in der jeweils geltenden Fassung, wiedergegeben sind.
- .5 Der Ausdruck *HF NBDP (High Frequency narrow-band direct-printing)* bezeichnet HF-Schmalband-Fernschreiben, das Funktelegrafie verwendet, wie in der Empfehlung ITU-R M.688 festgelegt.
- .6 Der Ausdruck *geltende Bekanntmachung* bezeichnet eine nummerierte Reihe von geltenden NAVAREA-, regionalen oder Küstenwarnungen, die vom NAVAREA-Koordinator, regionalen Koordinator oder nationalen Koordinator herausgegeben und ausgesendet werden.
- .7 Der Ausdruck *internationaler Iridium-Dienst* bezeichnet die koordinierte Aussendung und den automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt und Informationen im Zusammenhang mit Suche und Rettung über einen erweiterten Gruppenruf in englischer Sprache.
- .8 Der Ausdruck *internationaler erweiterter Gruppenrufdienst* bezeichnet die koordinierte Aussendung und den automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt und Informationen im Zusammenhang mit Suche und Rettung durch einen erweiterten Gruppenruf in englischer Sprache.
- .9 Der Ausdruck *internationaler NAVTEX-Dienst* bezeichnet die koordinierte Aussendung und den automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Frequenz 518 kHz durch Verwendung des Schmalband-Fernschreibens in englischer Sprache.¹
- .10 Der Ausdruck *internationaler SafetyNET-Dienst* bezeichnet die koordinierte Aussendung und den automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt und Informationen im Zusammenhang mit Suche und Rettung über einen erweiterten Gruppenruf in englischer Sprache.
- .11 Der Ausdruck *örtliche Warnung* bezeichnet eine nautische Warnnachricht für küstennahe Gewässer, oft innerhalb der Grenzen des rechtlichen Zuständigkeitsbereichs eines Hafens oder einer Hafenbehörde.
- .12 Der Ausdruck *Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI)*² bezeichnet nautische und meteorologische Warnnachrichten, meteorologische Vorhersagen und sonstige wichtige sicherheitsbezogene Aussendungen für Schiffe.
- .13 Der Ausdruck *Funkdienst zur Verbreitung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt* bezeichnet das international und national koordinierte Netzwerk für Übertragungen von Informationen, die für eine sichere Navigation notwendig sind.

¹ Wie im NAVTEX-Handbuch der IMO wiedergegeben.

² Wie in SOLAS-Regel IV/2 festgelegt.

- .14 Der Ausdruck *METAREA* bezeichnet ein geographisches Seegebiet³, das zum Zwecke der Koordinierung der Sendung von meeresmeteorologischen Informationen festgelegt wurde. Die Bezeichnung *METAREA*, gefolgt von einer römischen Ziffer, kann zur Kennzeichnung eines bestimmten Seegebiets genutzt werden. Die Abgrenzung solcher Gebiete steht in keinem Zusammenhang mit den Staatsgrenzen und hat auf diese keinen Einfluss.
- .15 Der Ausdruck *nationaler Koordinator* bezeichnet die nationale Behörde, die für das Zusammentragen und Herausbringen von Küstenwarnungen innerhalb eines nationalen Zuständigkeitsbereichs beauftragt ist.
- .16 Der Ausdruck *nationaler NAVTEX-Dienst* bezeichnet die Aussendung und den automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt durch Verwendung von Schmalband-Fernschreiben auf anderen Frequenzen als 518 kHz und in Sprachen, die von der jeweiligen Verwaltung festgelegt werden.
- .17 Der Ausdruck *nationaler erweiterter Gruppenrufdienst* bezeichnet die Aussendung und den automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt über das erweiterte Gruppenrufsystem (EGC-System) in Sprachen, die von der jeweiligen Verwaltung festgelegt werden.
- .18 Der Ausdruck *NAVAREA* bezeichnet ein geographisches Seegebiet³, das zum Zwecke der Koordinierung der Sendung von nautischen Warnnachrichten festgelegt ist. Die Bezeichnung *NAVAREA*, gefolgt von einer römischen Ziffer, kann zur Kennzeichnung eines bestimmten Seegebiets genutzt werden. Die Abgrenzung solcher Gebiete steht in keinem Zusammenhang mit den Staatsgrenzen und hat auf diese keinen Einfluss.
- .19 Der Ausdruck *NAVAREA-Koordinator* bezeichnet die Behörde, die für das Zusammentragen und Herausbringen von *NAVAREA*-Warnungen innerhalb eines bestimmten *NAVAREA* beauftragt ist.
- .20 Der Ausdruck *NAVAREA-Warnung* bezeichnet eine nautische Warnnachricht oder geltende Bekanntmachung innerhalb einer Reihe von nummerierten Warnungen, die von einem *NAVAREA*-Koordinator verbreitet werden.
- .21 Der Ausdruck *nautische Warnnachricht* bezeichnet eine Meldung, die nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der jeweils geltenden Fassung dringende für die sichere Navigation relevante an Schiffe gesandte Informationen enthält.
- .22 Der Ausdruck *NAVTEX* bezeichnet das System zum Aussenden und automatischen Empfang von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt unter Verwendung des Schmalband-Fernschreibens.
- .23 Der Ausdruck *NAVTEX-Koordinator* bezeichnet die Behörde, die für den Betrieb und die Leitung einer oder mehrerer *NAVTEX*-Stationen verantwortlich ist, die Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt im Rahmen des Internationalen *NAVTEX*-Dienstes aussenden.
- .24 Der Ausdruck *NAVTEX-Abdeckungsgebiet* bezeichnet ein Gebiet in Form eines Kreisbogens mit einem Radius vom Sender, der nach der in EntschlieÙung A.801(19), in ihrer zuletzt geänderten Fassung, vorgegebenen Methode und den dort festgelegten Kriterien berechnet wird.
- .25 Der Ausdruck *NAVTEX-Dienstgebiet* bezeichnet ein bestimmtes und genau festgelegtes Seegebiet, das sich vollständig innerhalb des *NAVTEX*-Abdeckungsgebiets befindet und für das Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt von einem speziellen *NAVTEX*-Sender übermittelt werden. Dessen Grenzen werden für gewöhnlich unter genauer Berücksichtigung der örtlichen Verbreitungsbedingungen sowie Art und Umfang der Informationen und des bestehenden Seeverkehrs in dem Seegebiet festgelegt, wie in EntschlieÙung A.801(19), in seiner zuletzt geänderten Fassung, dargestellt.
- .26 Der Ausdruck *andere dringende sicherheitsbezogene Informationen* bezeichnet an Schiffe gesendete Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt, bei denen es sich weder um nautische Warnnachrichten noch um meteorologische Informationen handelt. Dazu können unter anderem erhebliche Fehlfunktionen oder Änderungen maritimer Kommunikationssysteme und neue oder geänderte verbindliche Schiffsmeldesysteme oder Vorschriften für die Seeschifffahrt gehören, die Schiffe auf See betreffen.
- .27 Der Ausdruck *anerkannte mobile Satellitenfunkdienste* bezeichnet alle Dienste, die im Rahmen des weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS) über ein Satellitensystem betrieben und von der IMO anerkannt sind.
- .28 Der Begriff *regionales Gebiet* bezeichnet eine Unterteilung einer *NAVAREA*/*METAREA* in Gebiete, in denen eine Reihe von Ländern ein koordiniertes System zur Verbreitung von nautischen Warnnachrichten errichtet hat. Die Abgrenzung solcher Gebiete steht in keinem Zusammenhang mit den Staatsgrenzen und hat auf diese keinen Einfluss.
- .29 Der Begriff *regionaler Koordinator* bezeichnet eine Behörde, die für die Koordination, das Zusammentragen und das Herausbringen von regionalen Warnungen für ein bestimmtes regionales Gebiet beauftragt ist.

³ Dieses kann Binnenmeere, Seen und durch Seeschiffe befahrbare Wasserstraßen beinhalten.

- .30 Der Begriff *regionale Warnung* bezeichnet eine nautische Warnnachricht oder geltende Bekanntmachung, die innerhalb einer Reihe von nummerierten Warnungen von einem regionalen Koordinator verbreitet wird. Die Aussendung erfolgt durch den internationalen NAVTEX-Dienst an bestimmte NAVTEX-Dienstgebiete oder über den internationalen erweiterten Gruppenrufdienst (durch den entsprechenden NAVAREA-Koordinator).
- .31 Der Begriff *nutzerdefiniertes Gebiet* bezeichnet ein vorläufiges Gebiet, entweder in Kreis- oder Rechteckform, an das Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt oder Informationen im Zusammenhang mit Suche und Rettung gerichtet werden.
- .32 Bei den Betriebsverfahren ist unter *Koordination* zu verstehen, dass die Festlegung der Zeit für die Datenaussendung zentralisiert wird, dass das Format und die Kriterien für die Datenaussendung mit dem Gemeinsamen IMO/IHO/WMO-Handbuch zu Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt konform sind und dass alle Dienste so verwaltet werden, wie in den Entschlüssen A.705(17), in ihrer zuletzt geänderten Fassung, A.706(17), in ihrer zuletzt geänderten Fassung und A.1051(27), in ihrer zuletzt geänderten Fassung, festgelegt wurde.
- ### 3 Aussendung von nautischen Warnnachrichten
- #### 3.1 Methoden
- 3.1.1 Die zwei hauptsächlich verwendeten Methoden zur Aussendung von nautischen Warnnachrichten im Rahmen von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI) nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen von 1974), in den Bereichen, die von diesen Methoden abgedeckt werden, sind die folgenden:
- .1 NAVTEX: Aussendung an Küstengewässer; und
 - .2 Erweiterter Gruppenruf: Aussendung an geographische Seegebiete, die durch einen anerkannten mobilen Satellitenfunkdienst abgedeckt werden.
- 3.1.2 Informationen müssen für bestimmte und genau festgelegte Seegebiete übermittelt werden, für ein jedes wird dabei die am besten geeignete der oben genannten Methoden verwendet. Obwohl es zu einer doppelten Informationsübermittlung kommen kann, um einem Schiff die Möglichkeit zu geben, von einer Methode zur anderen zu wechseln, werden die meisten Warnungen entweder durch NAVTEX oder einen erweiterten Gruppenruf (EGC) ausgesendet.
- 3.1.3 Aussendungen durch NAVTEX müssen nach den Standards und Verfahren, die im NAVTEX-Handbuch festgelegt sind, erfolgen.
- 3.1.4 Aussendungen durch einen erweiterten Gruppenruf (EGC) müssen nach den Standards und Verfahren, die in den IMO-Handbüchern der anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstanbieter festgelegt sind, erfolgen.
- 3.1.5 HF-Schmalband-Fernschreiben (HF NBDP) kann zur Aussendung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI) an Gebiete außerhalb des Abdeckungsbereichs von EGC und NAVTEX verwendet werden (SOLAS-Regel IV/7 Absatz 1.5).
- 3.1.6 Zusätzlich können Verwaltungen nautische Warnnachrichten über andere Wege verbreiten.
- 3.1.7 Im Falle des Ausfalls der normalen Übertragungseinrichtungen muss ein alternativer Übertragungsweg verwendet werden. Falls möglich, muss eine NAVAREA-/METAREA-Warnung und eine Küstenwarnung mit detaillierten Informationen über den Ausfall, dessen Dauer und, falls bekannt, alternative Wege zur Verbreitung der Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (MSI) herausgegeben werden.
- #### 3.2 Planung
- ##### 3.2.1 Automatisierte Methoden (NAVTEX/Erweiterter Gruppenruf)
- 3.2.1.1 Nautische Warnnachrichten sind so schnell wie möglich auszusenden oder wie es Art und Zeitpunkt des Ereignisses erfordern. Normalerweise hat die Erstaussendung wie folgt zu erfolgen:
- .1 für NAVTEX: mit der nächsten geplanten Aussendung, es sei denn die Umstände erfordern die Anwendung der Verfahren für ENTSCHEIDENDE oder WICHTIGE Warnungen; und
 - .2 für Erweiterte Gruppenrufe (EGC): innerhalb von 30 Minuten nach Erhalt der Informationen oder mit der nächsten geplanten Aussendung.
- 3.2.1.2 Nautische Warnnachrichten sind nach den Richtlinien im NAVTEX-Handbuch bzw. in den IMO-Handbüchern der anerkannten mobilen Satellitenfunkanbieter mit den geplanten Aussendungen zu wiederholen.
- 3.2.1.3 Mindestens zwei geplante Aussendungen pro Tag sind erforderlich, um die angemessene Verbreitung von NAVAREA-Warnungen sicherzustellen. Wenn NAVAREA sich über mehr als sechs Zeitzonen erstrecken, ist die Planung von mehr als zwei Aussendungen zu prüfen, um den Empfang der Warnungen sicherzustellen. Bei der Verwendung von EGC anstelle von NAVTEX für Küstenwarnungen, müssen die Verwaltungen möglicherweise im Vergleich zu den Anforderungen für NAVAREA-Warnungen die Anzahl der geplanten täglichen Aussendungen erhöhen.
- ##### 3.2.2 Planänderungen
- 3.2.2.1 Die Sendezeiten für NAVTEX werden durch das B1-Senderidentifikationszeichen der Station festgelegt, das vom IMO-NAVTEX-Koordinationsgremium zugeteilt wurde.

3.2.2.2 Die geplanten Sendezeiten gemäß dem internationalen EGC-Dienst werden durch das EGC-Koordinationsgremium der IMO koordiniert.

4 Nautische Warnnachrichten

4.1 Allgemeines

4.1.1 Es gibt vier Arten von nautischen Warnnachrichten: NAVAREA-Warnungen, regionale Warnungen, Küstenwarnungen und örtliche Warnungen. Der Leitfaden und die Koordination des Weltweiten Nautischen Warndienstes (WWNSWS) befassen sich nur mit drei Arten:

- .1 NAVAREA-Warnungen;
- .2 regionalen Warnungen; und
- .3 Küstenwarnungen.

4.1.2 Nautische Warnnachrichten bleiben in Kraft, bis sie von dem Koordinator aufgehoben werden, von dem sie ausgelöst wurden. Nautische Warnnachrichten sind so lange auszusenden, wie die Informationen gültig sind; wenn sie jedoch für die Seeleute auf anderen offiziellen Wegen leicht zugänglich sind, zum Beispiel in den Nachrichten für Seefahrer (Notices to Mariners), brauchen sie nach Ablauf von sechs Wochen nicht länger ausgesendet zu werden.

4.1.3 Die für die Seeleute erforderlichen Mindestangaben in einer nautischen Warnnachricht sind „Gefahr“ und „Position“. Es ist jedoch üblich, ausreichende zusätzliche Angaben zu machen, um in der Nähe der Gefahrenquelle einen gewissen Handlungsspielraum zu ermöglichen. So muss die Meldung für die Seeleute genügend Zusatzangaben enthalten, dass sie die Gefahr erkennen und deren Auswirkungen auf die Navigation ihres Schiffes einschätzen können.

4.1.4 Falls bekannt, ist die Dauer des Ereignisses, das eine nautische Warnnachricht veranlasst, in ihrem Text anzugeben.

4.1.5 Einige der Themen für nautische Warnnachrichten, die in Absatz 4.2.1.3 aufgeführt sind (z. B. Treibeis und Tsunamiwarnungen) können auch für METAREA-Warnungen oder Vorhersagen geeignet sein. In diesem Fall muss eine angemessene Koordinierung zwischen dem betreffenden NAVAREA- und METAREA-Koordinator erfolgen.

4.2 Die vier Arten von nautischen Warnnachrichten

4.2.1 NAVAREA-Warnungen

4.2.1.1 NAVAREA-Warnungen beschäftigen sich mit den unten aufgeführten Informationen, die Seeleute auf Seeschiffen für eine sichere Navigation benötigen. Dazu gehören insbesondere neue nautische Gefahren und der Ausfall von wichtigen Navigationshilfen sowie Informationen, die Änderungen der geplanten Fahrtrouten erforderlich machen können.

4.2.1.2 Küstenwarnungen werden vom internationalen NAVTEX-Dienst ausgesendet oder vom internationalen EGC, wenn dieser anstelle von NAVTEX eingesetzt wird. Sie werden für gewöhnlich nicht

erneut als NAVAREA-Warnungen ausgesendet, es sei denn, ihnen wird eine solche Bedeutung beigemessen, dass die Seeleute vor dem Eintritt in ein NAVTEX-Dienstgebiet von ihnen Kenntnis haben müssen. Die Einschätzung der Informationen und die Prüfung, ob sie als NAVAREA-Warnungen auszusenden sind, wird zunächst vom nationalen Koordinator vorgenommen, während die endgültige Entscheidung hierüber vom NAVAREA-Koordinator getroffen wird.

4.2.1.3 Die nachfolgend aufgeführten Themen sind geeignet für eine NAVAREA-Warnung. Die Liste ist nicht vollständig und soll nur der Orientierung dienen. Außerdem setzt sie voraus, dass nicht bereits ausreichend detaillierte Informationen zum gleichen Thema in einer Ausgabe der Nachrichten für Seefahrer (Notices to Mariners) verbreitet worden sind:

- .1 Ausfälle von Lichtern, Nebelsignalen, Tonnen und anderen Navigationshilfen auf den Hauptschiffahrtswegen;
- .2 gefährliche Wracks innerhalb oder in der Nähe von Hauptschiffahrtswegen und gegebenenfalls deren Markierung;
- .3 Einrichtung von wichtigen neuen oder wesentliche Änderungen bestehender Navigationshilfen, wenn diese Neuerungen bzw. Änderungen irreführend für die Schifffahrt sein können;
- .4 lange sperrige Schleppzüge in stark befahrenen Gewässern;
- .5 treibende Gefahrenquellen (einschließlich Schiffswracks, Eis, Minen, Container, andere große Gegenstände mit einer Länge von über 6 Metern usw.);
- .6 Gebiete, in denen Such- und Rettungseinsätze (SAR) und Einsätze zur Bekämpfung von Umweltverschmutzung durchgeführt werden (zur Meidung dieser Gebiete);
- .7 neu entdeckte Felsen, Untiefen, Riffe und Wracks, die eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen können, und gegebenenfalls deren Markierung;
- .8 eine unerwartete Änderung oder Aufhebung bestehender Schifffahrtswege;
- .9 Einsätze zur Kabel- oder Rohrleitungsverlegung, zum Schleppen von großen unter Wasser befindlichen Objekten zur Forschungs- oder Erkundungszwecken, der Einsatz von bemannten oder unbemannten Unterwasserfahrzeugen oder andere Unterwassereinsätze, die eine mögliche Gefahr innerhalb oder in der Nähe von Schifffahrtswegen darstellen;
- .10 die Aufstellung von Forschungs- oder wissenschaftlichen Instrumenten innerhalb oder in der Nähe von Schifffahrtswegen;

- .11 die Errichtung von Offshore-Anlagen innerhalb oder in der Nähe von Schifffahrtswegen;
- .12 erhebliche Störungen bei nautischen Funkdiensten und landseitigen Funk- oder Satellitendiensten zur Aussendung von Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt;
- .13 Informationen zu Ereignissen, die Auswirkungen auf die Sicherheit der Seeschifffahrt haben und sich unter Umständen über größere Gebiete erstrecken könnten, zum Beispiel Marineübungen, Raketenabschüsse, Weltraummissionen, Atomtests und Deponien für Wehrmaterial. Es ist wichtig, dass da, wo der Grad der Gefährdung bekannt ist, diese Information in der entsprechenden Warnung enthalten ist. Falls möglich, sind diese Warnungen spätestens fünf Tage vor dem geplanten Ereignis erstmalig auszusenden und in der Warnung können Hinweise auf die einschlägigen nationalen Veröffentlichungen gegeben werden;
- .14 Betriebsstörungen beim Elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystem (ECDIS) einschließlich auftretender Probleme bei elektronischen Seekarten (ENC);
- .15 Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe;
- .16 Tsunamis und andere Naturereignisse, wie ungewöhnliche Veränderungen des Meeresspiegels;
- .17 gesundheitsbezogene Informationen und Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO); und
- .18 Vorgaben zur Gefahrenabwehr.⁴

4.2.2 Regionale Warnungen

- 4.2.2.1 Durch regionale Warnungen werden Informationen verbreitet, die für eine sichere Navigation innerhalb eines regionalen Gebiets notwendig sind. Gegenstand einer regionalen Warnung können alle Themen sein, die in Abschnitt 4.2.1.3 aufgeführt sind, aber sie betreffen für gewöhnlich nur das regionale Gebiet.

4.2.3 Küstenwarnungen

- 4.2.3.1 Durch Küstenwarnungen werden Informationen verbreitet, die für eine sichere Navigation innerhalb von Gebieten seewärts der Fahrwassertonne oder der Lotsenstation notwendig sind, wobei die Aussendung nicht auf die Hauptschiffahrtswegen zu beschränkt ist. Wird das Gebiet durch einen internationalen NAVTEX-Dienst abgedeckt, so sind nautische Warnnachrichten für das gesamte NAVTEX-Dienstgebiet auszusenden. Wird das Gebiet nicht durch einen internationalen NAVTEX-Dienst abgedeckt, ist es notwendig, alle Warnungen für die Küstengewässer innerhalb

eines Bereichs von bis zu 250 Meilen von der Küste in die Übertragung des internationalen Gruppenrufdienstes (EGC) miteinzubeziehen.

- 4.2.3.2 Küstenwarnungen müssen mindestens die Themen, die in Abschnitt 4.2.1.3 aufgeführt sind, umfassen.

4.2.4 Örtliche Warnungen

Durch örtliche Warnungen werden Informationen im Bereich nahe der Küste, oft innerhalb der Grenzen des rechtlichen Zuständigkeitsbereichs eines Hafens oder einer Hafenbehörde, ausgesendet. Sie werden über andere Wege als NAVTEX oder erweiterte Gruppenrufe (EGC) ausgesendet und ergänzen Küstenwarnungen, indem sie detaillierte Informationen innerhalb der küstennahen Gewässer bereitstellen.

5 Anforderungen an nautische Warnnachrichten

5.1 Anleitung

Eine betriebliche Anleitung für die Handhabung und die Formatierung von nautischen Warnnachrichten wird im Gemeinsamen IMO/IHO/WMO-Handbuch zu Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt, im NAVTEX-Handbuch und in den IMO-Handbüchern der anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstanbieter gegeben.

5.2 Nummerierung

- 5.2.1 Nautische Warnnachrichten sind innerhalb einer jeden Reihe für das gesamte Kalenderjahr fortlaufend zu nummerieren, beginnend mit 1/JJ um 0000 UTC am 1. Januar.
- 5.2.2 Nautische Warnnachrichten sind in umgekehrt nummerierter Reihenfolge mit geplanten Aussendungen zu übertragen.

5.3 Sprache

- 5.3.1 Alle NAVAREA-, regionalen und Küstenwarnungen sind nur in englischer Sprache durch die internationalen NAVTEX-Dienste und die internationalen erweiterten Gruppenrufdienste auszusenden.
- 5.3.2 Zusätzlich zu den erforderlichen Aussendungen in englischer Sprache können NAVAREA-, regionale und Küstenwarnungen in der jeweiligen Landessprache durch einen nationalen NAVTEX-Dienst und nationale erweiterte Gruppenrufdienste und/oder über andere Wege ausgesendet werden.
- 5.3.3 Örtliche Warnungen können in der Landessprache und/oder in englischer Sprache ausgesendet werden.

5.4 Meldung „keine Warnungen“

Wenn es zur geplanten Sendezeit keine zu verbreitenden nautischen Warnnachrichten gibt, ist eine kurze nicht nummerierte Meldung zu übertragen, damit die geplante Aussendung erfasst werden kann und die Seeleute darüber informiert sind, dass es keinen aktuellen Meldungsverkehr mit nautischen Warnnachrichten gibt.

⁴ Es wird auf die Bestimmungen des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) verwiesen.

6 Hilfsmittel und Aufgaben eines Koordinators

6.1 Hilfsmittel des NAVAREA-Koordinators

Dem NAVAREA-Koordinator müssen folgende Hilfsmittel zur Verfügung stehen:

- .1 die Expertise und die Informationsquellen eines etablierten nationalen hydrographischen Dienstes;
- .2 wirksame Kommunikationsmöglichkeiten, zum Beispiel über Telefon, E-Mail, Fax und Internet, mit regionalen und nationalen Koordinatoren im NAVAREA, mit anderen NAVAREA-Koordinatoren sowie mit anderen Datenanbietern; und
- .3 Zugang zu Sendesystemen für die Übertragung an befahrbare Gewässer innerhalb des NAVAREA. Dazu müssen mindestens die in Absatz 3.1.1 erwähnten gehören. Der Empfang muss unter normalen Bedingungen bis mindestens 300 Seemeilen außerhalb der Grenzen des NAVAREA möglich sein.

6.2 Aufgaben des NAVAREA-Koordinators

Der NAVAREA-Koordinator muss

- .1 ständig bemüht sein, über alle Ereignisse, die erhebliche Auswirkungen auf die sichere Navigation innerhalb des NAVAREA haben könnten, informiert zu sein;
- .2 alle Informationen unmittelbar nach deren Empfang auf die Relevanz für die Navigation innerhalb des NAVAREA prüfen;
- .3 auszusendende Informationen nach der in Absatz 4.2.1 wiedergegebenen Anleitung auswählen;
- .4 NAVAREA-Warnungen nach dem Gemeinsamen IMO/IHO/WMO-Handbuch zu Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt formulieren;
- .5 die Aussendung von NAVAREA-Warnungen nach den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 leiten und steuern;
- .6 NAVAREA-Warnungen und damit zusammenhängende relevante Informationen, die möglicherweise eine breitere Verbreitung erfordern, auf dem schnellstmöglichen Weg direkt an angrenzende NAVAREA-Koordinatoren und/oder gegebenenfalls andere weiterleiten;
- .7 sicherstellen, dass NAVAREA-Warnungen, die mehr als sechs Wochen in Kraft bleiben, unverzüglich den NAVAREA-Koordinatoren, anderen Behörden bzw. Seeleuten im Allgemeinen zur Verfügung gestellt werden;
- .8 sicherstellen, dass Informationen bezüglich aller Themenbereiche für nautische Warnnachrichten, die in Absatz 4.2.1.3 aufgeführt sind und die keine NAVAREA-Warnung innerhalb ihres NAVAREA erfordern, unverzüglich an die zuständigen von dem Ereignis betrof-

fenen nationalen und NAVAREA-Koordinatoren gesendet werden;

- .9 geltende Bekanntmachungen mindestens einmal pro Woche regelmäßig zu einem geplanten Zeitpunkt aussenden;
- .10 die Aufhebung von nicht mehr aktuellen NAVAREA-Warnungen bekanntgeben;
- .11 als zentraler Ansprechpartner für alle Fragen, die mit nautischen Warnnachrichten innerhalb des NAVAREA zusammenhängen, fungieren;
- .12 die Anwendung internationaler Standards und Praktiken bei der Verbreitung von Navigationswarnungen innerhalb des NAVAREA fördern und überwachen;
- .13 wenn er von der zuständigen Behörde für Berichte über Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle auf Schiffe benachrichtigt wird, für die Aussendung einer geeigneten NAVAREA-Warnung sorgen. Außerdem muss er die nationalen und regionalen Piraterieüberwachungszentren über langfristige Maßnahmen zur Aussendung von Warnungen auf dem Laufenden halten;
- .14 wenn er von den zuständigen Behörden benachrichtigt wird, für die Aussendung von geeigneten NAVAREA-Warnungen sorgen, um gesundheitsbezogene Warnhinweise der Weltgesundheitsorganisation, Tsunami-Warnungen und andere Nachrichten, die für eine sichere Navigation notwendig sind, zu verbreiten;
- .15 die von ihm veranlassten Aussendungen überwachen, um sicherzustellen, dass die Warnungen korrekt ausgesendet wurden;
- .16 Aufzeichnungen über die mit NAVAREA-Warnungen zusammenhängenden Quelldaten nach den Bestimmungen der nationalen Verwaltung des NAVAREA-Koordinators führen;
- .17 Vorgespräche zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, die zum Ziel haben, NAVTEX-Dienste einzurichten oder zu ändern, sowie mit anderen angrenzenden Verwaltungen vor der offiziellen Beantragung koordinieren;
- .18 durch die Teilnahme und Beteiligung an den Sitzungen des Unterausschusses zum IHO-Weltweiten Nautischen Warndienst zur Entwicklung von internationalen Standards und Praktiken beitragen sowie sich an den entsprechenden Foren der IMO, IHO und WMO beteiligen; und
- .19 die Notwendigkeit eines Notfallplans beachten.

6.3 Hilfsmittel des regionalen Koordinators

Dem regionalen Koordinator müssen folgende Hilfsmittel zur Verfügung stehen:

- .1 die Expertise und Informationsquellen eines etablierten nationalen hydrographischen Dienstes;

- .2 wirksame Kommunikationsmöglichkeiten, zum Beispiel über Telefon, E-Mail, Fax und Internet, mit nationalen Koordinatoren innerhalb des regionalen Gebiets, mit dem NAVAREA-Koordinator sowie mit anderen Datenanbietern; und
- .3 Zugang zu Sendesystemen zur Übertragung an das gesamte regionale Gebiet.

6.4 Aufgaben des regionalen Koordinators

Der regionale Koordinator muss

- .1 ständig bemüht sein, über alle Ereignisse, die erhebliche Auswirkungen auf die sichere Navigation innerhalb des regionalen Gebiets haben könnten, informiert zu sein;
- .2 alle Informationen unmittelbar nach deren Empfang auf die Relevanz für die Navigation innerhalb des regionalen Gebiets prüfen;
- .3 auszusendende Informationen nach der in Absatz 4.2.1 wiedergegebenen Anleitung auswählen;
- .4 regionale Warnungen nach dem Gemeinsamen IMO/IHO/WMO-Handbuch zu Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt formulieren;
- .5 die Aussendung von regionalen Warnungen nach den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 leiten und steuern;
- .6 regionale Warnungen und damit zusammenhängende relevante Informationen, die möglicherweise eine breitere Verbreitung erfordern, auf dem schnellstmöglichen Weg direkt an den eigenen NAVAREA-Koordinator weiterleiten;
- .7 geltende Bekanntmachungen mindestens einmal pro Woche regelmäßig zu einem geplanten Zeitpunkt aussenden;
- .8 die Aufhebung von nicht mehr aktuellen regionalen Warnungen bekanntgeben;
- .9 als zentraler Ansprechpartner für alle Fragen, die mit nautischen Warnnachrichten innerhalb des regionalen Gebiets zusammenhängen, fungieren;
- .10 die Anwendung internationaler Standards und Praktiken bei der Verbreitung von nautischen Warnnachrichten innerhalb des regionalen Gebiets fördern und überwachen;
- .11 die von ihm veranlassten Aussendungen überwachen, um sicherzustellen, dass die Warnungen korrekt ausgesendet wurden;
- .12 Aufzeichnungen über die mit regionalen Warnungen zusammenhängenden Quelldaten nach den Bestimmungen der nationalen Verwaltung des regionalen Koordinators führen;
- .13 durch die Teilnahme und Beteiligung an den Sitzungen des Unterausschusses zum IHO-Weltweiten Nautischen Warndienst zur Entwicklung von internationalen Standards und Praktiken beitragen sowie sich an den entsprechenden Foren der IMO, IHO und WMO beteiligen; und

6.5 Hilfsmittel des nationalen Koordinators

Dem nationalen Koordinator müssen folgende Hilfsmittel zur Verfügung stehen:

- .1 etablierte Informationsquellen für die Sicherheit der Navigation innerhalb nationaler Gewässer;
- .2 wirksame Kommunikationsmöglichkeiten, zum Beispiel über Telefon, E-Mail, Fax und Internet, mit den NAVAREA-/regionalen Koordinatoren und angrenzenden nationalen Koordinatoren; und
- .3 Zugang zu Sendesystemen zur Übertragung innerhalb seines nationalen Zuständigkeitsbereichs.

6.6 Aufgaben des nationalen Koordinators

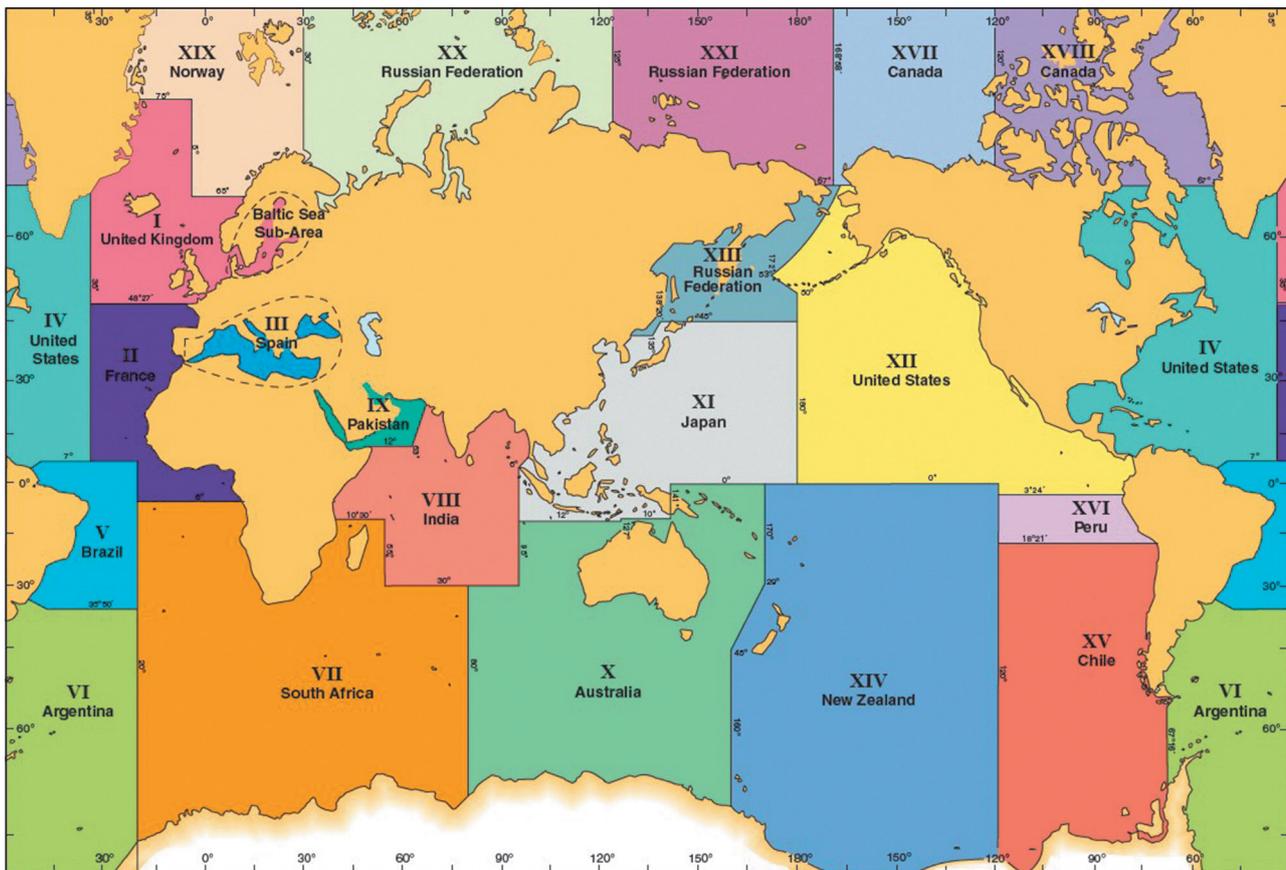
Der nationale Koordinator muss

- .1 ständig bemüht sein, über alle Ereignisse, die erhebliche Auswirkungen auf die sichere Navigation innerhalb seines nationalen Zuständigkeitsbereichs haben könnten, informiert zu sein;
- .2 alle Informationen unmittelbar nach deren Empfang auf die Relevanz für die Navigation innerhalb seines nationalen Zuständigkeitsbereichs prüfen;
- .3 auszusendende Informationen nach der in Absatz 4.2.1 wiedergegebenen Anleitung auswählen;
- .4 Küstenwarnungen nach dem Gemeinsamen IMO/IHO/WMO-Handbuch zu Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt formulieren;
- .5 die Aussendung von Küstenwarnungen nach den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 leiten und steuern;
- .6 Küstenwarnungen und damit zusammenhängende relevante Informationen, die eine breitere Verbreitung erfordern, auf dem schnellstmöglichen Weg direkt an ihren NAVAREA-/regionalen Koordinator und/oder gegebenenfalls an angrenzende nationale Koordinatoren weiterleiten;
- .7 geltende Bekanntmachungen mindestens einmal pro Woche regelmäßig zu einem geplanten Zeitpunkt aussenden;
- .8 die Aufhebung von nicht mehr aktuellen Küstenwarnungen bekanntgeben;
- .9 als zentraler Ansprechpartner für alle Fragen, die mit nautischen Warnnachrichten innerhalb seines nationalen Zuständigkeitsbereichs zusammenhängen, fungieren;

- .10 die Anwendung internationaler Standards und Praktiken bei der Verbreitung von nautischen Warnnachrichten innerhalb seines nationalen Zuständigkeitsbereichs fördern und überwachen;
- .11 die von ihm veranlassten Aussendungen überwachen, um sicherzustellen, dass die Warnungen korrekt ausgesendet wurden;
- .12 Aufzeichnungen über die mit Küstenwarnungen zusammenhängenden Quelldaten nach den Bestimmungen der nationalen Verwaltung des nationalen Koordinators führen; und
- .13 die Notwendigkeit eines Notfallplans beachten.
- 7 Verfahren für Änderungen des Weltweiten nautischen Warndienstes**
- 7.1 Änderungs- oder Verbesserungsvorschläge bezüglich des Weltweiten Nautischen Warndienstes müssen zur Auswertung durch den Unterausschuss „Navigation, Communications and Search and Rescue“ (NCSR) eingereicht werden. Änderungen können nur nach Prüfung und Zustimmung durch den NCSR-Unterausschuss beschlossen werden.
- 7.2 Änderungen des Dienstes sind in durch den Schiffssicherheitsausschuss zu bestimmenden Abständen zu beschließen. Durch den Schiffssicherheitsausschuss angenommene Änderungen werden allen Beteiligten mitgeteilt und treten am 1. Januar des Folgejahres oder zu einem anderen durch den Ausschuss bestimmten Datum in Kraft.
- 7.3 Je nach Art des Änderungsvorschlages sind die Zustimmung der Internationalen Hydrographischen Organisation und die aktive Beteiligung anderer Stellen erforderlich.
- 7.4 Die Planung der Sendezeiten und Frequenzen des Weltweiten Nautischen Warndienstes (WWNWS), die häufigen Änderungen unterliegt, unterliegt nicht diesem Änderungsverfahren, sondern ist durch das EGC-Koordinationsgremium bzw. durch das NAVTEX-Koordinationsgremium der IMO zu koordinieren.

Anhang

Geographische Gebiete zur Koordinierung und Verbreitung Von Navarea-Warnungen



Die Abgrenzung dieser NAVAREA steht in keinem Zusammenhang mit den Staatsgrenzen und hat auf diese keinen Einfluss.
