

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

68. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Januar 2014

Heft 1

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2014	Seite
Landverkehr			
1	17. 12. 2013	Veröffentlichung der Fundstellen von Einzelrichtlinien im Amtsblatt der Europäischen Union. . . .	2
2	05. 12. 2013	Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer	8
3	16. 12. 2013	Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer	8
4	01. 12. 2013	Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten.	8
Straßenbau			
5	16. 12. 2013	Bekanntmachung einer Ergänzung zu den „Vergütungen für Leistungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (VL-BAST)“	11
Wasserstraßen, Schifffahrt			
6	07. 11. 2013	Richtlinie für die Übergabe digitaler Unterlagen an Dienststellen der WSV (Ri-DaLi), Ausgabe 05/2013.	11
7	18. 12. 2013	– Merkblatt Anwendung von Kornfiltern an Bundeswasserstraßen (MAK), Ausgabe 2013 – Merkblatt Materialtransport im Boden (MMB), Ausgabe 2013. . . .	12
8	19. 12. 2013	Prüfungstermine der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Nord – für das Jahr 2014 zum Erwerb von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt und Erteilung von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt	12

Nr.	Datum	VkBl. 2014	Seite
9	26. 11. 2013	Prüfungstermine der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Mitte – für das Jahr 2014 zum Erwerb von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt und Erteilung von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt	13
10	14. 11. 2013	Prüfungstermine der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Ost – für das Jahr 2014 zum Erwerb von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt und Erteilung von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt	13
11	06. 12. 2013	Prüfungstermine im Jahr 2014 bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West –	14
12	06. 12. 2013	Rheinschiffer- und Schifferprüfungen, Radarprüfungen bei der GDWS – Außenstelle Süd – im Jahr 2014 – Sachstand: 06.12.2013.	15
13	19. 12. 2013	Satzung der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven)	15
14	23. 12. 2013	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1403 „Überarbeitete Fassung des NAVTEX Handbuchs“	20
Aufgebote			
14a	15. 01. 2014	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	45
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			47

Beilagenhinweis:

Der heutigen Ausgabe unserer Zeitschrift ist eine Verlagsbeilage
(Verkehrsblatt-Sammelordner 2014) beigelegt.

Das aktuelle Inhaltsverzeichnis und weitere Informationen finden Sie im Internet: <http://www.verkehrsblatt.de>

AMTLICHER TEIL

Landverkehr

Nr. 1 Veröffentlichung der Fundstellen von Einzelrichtlinien im Amtsblatt der Europäischen Union

Bonn, den 17. Dezember 2013
LA 20/7341.1/40-00

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Christian Weibrecht

Liste der Einzelrichtlinien/Verordnungen zu den EG-Betriebserlaubnisrichtlinien gem. § 19 Abs. 1 Satz 3 und § 30 Abs. 4 Satz 2 StVZO

Bezug nehmend auf die Verlautbarung vom 12. August 1999 (VkBf. 1999, S. 613) wird die überarbeitete Liste der Einzelrichtlinien, zuletzt geändert durch Verlautbarung vom 30.04.2013 (VkBf 2013, S. 354), zu den EG-Betriebserlaubnisrichtlinien gemäß § 19 Abs. 1 Satz 3 und § 30 Abs. 4 Satz 2 StVZO bekannt gegeben.

1.) Einzelrichtlinien/Verordnungen zur Rahmenrichtlinie 2007/46/EG vom 05.09.2007 für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger gemäß Anhang IV, Teil I (ABl. EU Nr. L 263 vom 09.10.2007, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/15/EU (ABl. EU Nr. L 158 vom 10.06.2013, S. 172)

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.
1. Geräuschpegel	70/157/EWG	L 42 vom 23.02.1970, S. 16	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
2. Emissionen leichter Pkw und Nfz (Euro 5 und 6)/Zugang zu Informationen	VO (EG) Nr. 715/2007	L 171 vom 29.06.2007, S. 1	VO (EU) 171/2013 vom 26.02.2013	L 55 vom 27.02.2013, S. 9
Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007	VO (EG) Nr. 692/2008	L 199 vom 28.07.2008, S. 1	VO (EU) 143/2013 vom 19.02.2013 VO (EU) 171/2013 vom 26.02.2013 VO (EU) 195/2013 vom 07.03.2013	L 47 vom 20.02.2013, S. 51 L 55 vom 27.02.2013, S. 9 L 65 vom 08.03.2013, S. 1
3. Kraftstoffbehälter/Unterfahrschutz	70/221/EWG*	L 76 vom 06.04.1970, S. 23	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
4. Anbringung hinteres Kennzeichen	70/222/EWG*	L 76 vom 06.04.1970, S. 25	VO (EU) 1003/2010 vom 08.11.2010	L 291 vom 09.11.2010, S. 22
5. Lenkanlagen	70/311/EWG*	L 133 vom 18.06.1970, S. 10	1999/7/EG vom 26.01.1999 <i>Berichtigung</i>	L 40 vom 13.02.1999, S. 36 L 14 vom 17.01.2008, S. 28
6. Türverriegelungen u. -scharniere	70/387/EWG*	L 176 vom 10.08.1970, S. 5	VO (EU) 130/2012 vom 15.02.2012	L 43 vom 16.02.2012, S. 6
7. Schallzeichen	70/388/EWG*	L 176 vom 10.08.1970, S. 12	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
8. Einrichtungen für indirekte Sicht	2003/97/EG*	L 25 vom 29.01.2004, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
Nachrüstung mit Spiegeln an zugelassenen schweren Lkw	2007/38/EG	L 184 vom 14.07.2007, S. 25		
9. Bremsanlagen	71/320/EWG*	L 202 vom 06.09.1971, S. 37	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
10. Funkentstörung	72/245/EWG*	L 152 vom 06.07.1972, S. 15	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
11. –				
12. Innenausstattung	74/60/EWG*	L 38 vom 11.02.1974, S. 2	2000/4/EG vom 28.02.2000	L 87 vom 08.04.2000, S. 22
13. Diebstahlsicherung	74/61/EWG*	L 38 vom 11.02.1974, S. 22	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
14. Lenkanlage bei Unfallstößen	74/297/EWG*	L 165 vom 20.06.1974, S. 16	91/662/EWG vom 06.12.1991 <i>Berichtigung</i>	L 366 vom 31.12.1991, S. 1 L 172 vom 27.06.1992, S. 86
15. Sitzfestigkeit	74/408/EWG*	L 221 vom 12.08.1974, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.
16. Außenkanten	74/483/EWG*	L 266 vom 02.10.1974, S. 4	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
17. Rückwärtsgang u. Geschwindigkeitsmesser	75/443/EWG*	L 196 vom 26.07.1975, S. 1	VO (EU) 130/2012 vom 15.02.2012	L 43 vom 16.02.2012, S. 6
18. Fabrikschild	76/114/EWG*	L 24 vom 30.01.1976, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
19. Gurtverankerungen	76/115/EWG*	L 24 vom 30.01.1976, S. 6	2005/41/EG vom 07.09.2005	L 225 vom 30.09.2005, S. 149
20. Beleuchtungseinrichtungen	76/756/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 1	2008/89/EG vom 24.09.2008	L 257 vom 25.09.2008, S. 14
21. Rückstrahler	76/757/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 32	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
22. Schluss-/Bremsleuchten usw.	76/758/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 54	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
23. Fahrtrichtungsanzeiger	76/759/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 71	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
24. Kennzeichenbeleuchtung	76/760/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 85	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
25. Scheinwerfer (einschließlich Glühlampen)	76/761/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 96	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
26. Nebelscheinwerfer	76/762/EWG*	L 262 vom 27.09.1976, S. 122	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
27. Abschleppeinrichtung	77/389/EWG*	L 145 vom 13.06.1977, S. 41	VO (EU) 1005/2010 vom 08.11.2010	L 291 vom 09.11.2010, S. 36
28. Nebelschlussleuchten	77/538/EWG*	L 220 vom 29.08.1977, S. 60	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
29. Rückfahrscheinwerfer	77/539/EWG*	L 220 vom 29.08.1977, S. 72	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
30. Parkleuchten	77/540/EWG*	L 220 vom 29.08.1977, S. 83	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
31. Rückhaltesysteme	77/541/EWG*	L 220 vom 29.08.1977, S. 95	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
32. Sichtfeld	77/649/EWG*	L 267 vom 19.10.1977, S. 1	90/630/EWG vom 30.10.1990	L 341 vom 06.12.1990, S. 20
33. Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen	78/316/EWG*	L 81 vom 28.03.1978, S. 3	94/53/EG vom 15.11.1994	L 299 vom 22.11.1994, S. 26
34. Entfrostsung/Trocknung	78/317/EWG*	L 81 vom 28.03.1978, S. 27	<i>Berichtigung</i>	<i>L 194 vom 19.07.1978, S. 30</i>
35. Scheibenwischer/-wascher	78/318/EWG*	L 81 vom 28.03.1978, S. 49	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
36. Heizung	2001/56/EG	L 292 vom 09.11.2001, S. 21	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
37. Radabdeckung	78/549/EWG*	L 168 vom 26.06.1978, S. 45	VO (EU) 1009/2010 vom 09.11.2010	L 292 vom 10.11.2010, S. 21
38. Kopfstützen	78/932/EWG*	L 325 vom 20.11.1978, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
39.				
40. Motorleistung	80/1269/EWG***	L 375 vom 31.12.1980, S. 46	1999/99/EG vom 15.12.1999	L 334 vom 28.12.1999, S. 32
41. Diesel-Emissionen	2005/55/EG***	L 275 vom 28.09.2005, S. 1	2008/74/EG vom 18.07.2008	L 192 vom 19.07.2008, S. 51
	2005/78/EG***	L 313 vom 14.11.2005, S. 1	2008/74/EG vom 18.07.2008	L 192 vom 19.07.2008, S. 51
41a Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	VO (EG) Nr. 595/2009	L 188 vom 18.07.2009, S. 1	VO (EU) 64/2012 vom 23.01.2012	L 28 vom 31.01.2012, S. 1
	Durchführung der VO (EG) Nr. 595/2009	L 167 vom 25.06.2011, S. 1	VO (EU) 64/2012 vom 23.01.2012	L 28 vom 31.01.2012, S. 1

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.
42. Seitenschutz	89/297/EWG*	L 124 vom 05.05.1989, S. 1		
43. Spritzschutz	91/226/EWG*	L 103 vom 23.04.1991, S. 5	VO/EU 109/2011 vom 27.01.2011 <i>Berichtigung</i>	L 34 vom 09.02.2011, S. 2 L 234 vom 10.09.2011, S. 48
44. Massen u. Abmessungen M ₁ -Fahrzeuge	92/21/EWG*	L 129 vom 14.05.1992, S. 1	VO (EU) 1230/2012 vom 12.12.2012 <i>Berichtigung</i>	L 353 vom 21.12.2012, S. 31 L 130 vom 15.05.2013, S. 60
45. Sicherheitsscheiben	92/22/EWG*	L 129 vom 14.05.1992, S. 11	2001/92/EG vom 30.10.2001	L 291 vom 08.11.2001, S. 24
46. Reifen u. ihre Montage	92/23/EWG**	L 129 vom 14.05.1992, S. 95	VO (EU) 458/2011 vom 12.05.2011	L 124 vom 13.05.2011, S. 11
47. Geschwindigkeitsbegrenzer, Einbau	92/24/EWG*	L 129 vom 14.05.1992, S. 154	2004/11/EG vom 11.02.2004	L 44 vom 14.02.2004, S. 19
48. Massen u. Abmessungen best. Fz-Klassen	97/27/EG*	L 233 vom 25.08.1997, S. 1	VO (EU) 1230/2012 vom 12.12.2012	L 353 vom 21.12.2012, S. 31
49. Vorstehende Außenkanten bei Kfz der Klasse N	92/114/EWG*	L 409 vom 31.12.1992, S. 17		
50. Mechan. Verbindungseinrichtungen	94/20/EG*	L 195 vom 29.07.1994, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
51. Brennverhalten	95/28/EG*	L 281 vom 23.11.1995, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
52. Kraftomnibusse	2001/85/EG*	L 42 vom 13.02.2002, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
53. Schutz beim Frontalaufprall	96/79/EG*	L 18 vom 21.01.1997, S. 7	1999/98/EG vom 15.12.1999	L 9 vom 13.01.2000, S. 14
54. Schutz beim Seitenaufprall	96/27/EG*	L 169 vom 08.07.1996, S. 1	<i>Berichtigung</i>	L 102 vom 19.04.1997, S. 46
55. –				
56. Fz zur Beförderung gefährlicher Güter	98/91/EG*	L 11 vom 16.01.1999, S. 25		
57. Vorderer Unterfahrschutz	2000/40/EG*	L 203 vom 10.08.2000, S. 9	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
58. Fußgängerschutz	VO (EG) Nr. 78/2009 <i>Durchführung der VO (EG) Nr. 78/2009</i>	L 35 vom 04.02.2009, S. 1 L 195 vom 25.07.2009, S. 1	VO (EU) 459/2011 vom 12.05.2011 <i>Berichtigung</i>	L 124 vom 13.05.2011, S. 21 L 211 vom 08.08.2012, S. 12
59. Recyclingfähigkeit	2005/64/EG	L 310 vom 25.11.2005, S. 10	2009/1/EG vom 07.01.2009	L 9 vom 14.01.2009, S. 31
60. –				
61. Klimaanlage	2006/40/EG <i>Durchführung der Richtlinie 2006/40/EG</i>	L 161 vom 14.06.2006, S. 12 L 161 vom 22.06.2007, S. 33	2007/37/EG vom 21.06.2007	L 161 vom 22.06.2007, S. 60
62. Wasserstoffsystem	VO (EG) Nr. 79/2009 <i>Durchführung der VO (EG) Nr. 79/2009</i>	L 35 vom 04.02.2009, S. 32 L 122 vom 18.05.2010, S. 1		

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.
63. Allgemeine Sicherheit <i>Durchführung der VO (EG) Nr. 661/2009</i>	VO (EG) Nr. 661/2009 VO (EU) Nr. 1003/2010 VO (EU) Nr. 1005/2010 VO (EU) Nr. 1009/2010 VO (EU) Nr. 130/2012 VO (EU) Nr. 347/2012 VO (EU) Nr. 351/2012 VO (EU) Nr. 1230/2012	L 200 vom 31.07.2009, S. 1 L 291 vom 09.11.2010, S. 22 L 291 vom 09.11.2010, S. 36 L 292 vom 10.11.2010, S. 21 L 43 vom 16.02.2012, S. 6 L 109 vom 21.04.2012, S. 1 L 110 vom 24.04.2012, S. 18 L 353 vom 21.12.2012, S. 31	VO (EU) 523/2012 vom 20.06.2012 VO (EU) 1229/2012 vom 10.12.2012 <i>Berichtigung</i> <i>Berichtigung</i>	L 160 vom 21.06.2012, S. 8 L 353 vom 21.12.2012, S. 1 <i>L 121 vom 08.05.2012, S. 44</i> <i>L 130 vom 15.05.2013, S. 60</i>

* Aufgehoben zum 01.11.2014 durch Artikel 19 der VO (EG) Nr. 661/2009 vom 13.07.2009

** Aufgehoben zum 01.11.2017 durch Artikel 19 der VO (EG) Nr. 661/2009 vom 13.07.2009

*** Aufgehoben zum 31.12.2013 durch Artikel 17 der VO (EG) Nr. 595/2009 vom 18.06.2009

2.) Einzelrichtlinien/Verordnungen zur Rahmenrichtlinie 2003/37/EG** für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten die-

ser Fahrzeuge gemäß Anhang 2, Kapitel B, Teil I, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/15/EU (ABI. EU Nr. L 158 vom 10.06.2013, S. 172) und mit Wirkung vom 01.01.2016 gilt die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 vom 05.02.2013 (ABI. EU Nr. L 60 vom 02.03.2013, S. 1)

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.
1. Best. Bestandteile u. Merkmale	2009/63/EG** Kodifizierte Fassung	L 214 vom 19.08.2009, S. 23		
2. Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit u. Ladepritsche	2009/60/EG** Kodifizierte Fassung	L 198 vom 30.07.2009, S. 15	2010/62/EU vom 08.09.2010	L 238 vom 09.09.2010, S. 7
3. Rückspiegel	2009/59/EG** Kodifizierte Fassung	L 198 vom 30.07.2009, S. 9		
4. Sichtfeld u. Scheibenwischer	74/347/EWG** 2008/2/EG Kodifizierte Fassung	L 191 vom 15.07.1974, S. 5 L 24 vom 29.01.2008, S. 30		
5. Lenkanlage	2009/66/EG** Kodifizierte Fassung	L 201 vom 01.08.2009, S. 11		
6. Funkentstörung	2009/64/EG** Kodifizierte Fassung	L 216 vom 20.08.2009, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
7. Bremsanlagen	76/432/EWG**	L 122 vom 08.05.1976, S. 1	97/54/EG vom 23.09.1997	L 277 vom 10.10.1997, S. 24
8. Beifahrersitze	76/763/EWG**	L 262 vom 27.09.1976, S. 35	2010/52/EU vom 11.08.2010	L 213 vom 13.08.2010, S. 37
9. Geräuschpegel in Ohrenhöhe des Fahrers *	2009/76/EG** Kodifizierte Fassung	L 201 vom 01.08.2009, S. 18		

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/ Verordnung	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richt- linie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.
10. Umsturzschtutzvorrichtungen	2009/57/EG** Kodifizierte Fassung	L 261 vom 03.10.2009, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
11. Diesellabgase	77/537/EWG**	L 220 vom 29.08.1977, S. 38	97/54/EG vom 23.09.1997	L 277 vom 10.10.1997, S. 24
12. Führersitz	78/764/EWG**	L 255 vom 18.09.1978, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
13. Anbau der Beleuchtungs- u. Lichtsignaleinrichtungen	2009/61/EG** Kodifizierte Fassung	L 203 vom 05.08.2009, S. 19		
14. Bauartgenehmigung der Leuchten	2009/68/EG** Kodifizierte Fassung	L 203 vom 05.08.2009, S. 52		
15. Abschleppereinrichtung, Rückwärts- gang	2009/58/EG** Kodifizierte Fassung	L 198 vom 30.07.2009, S. 4		
16. Umsturzschtutzvorrichtungen (stat. Prüfungen)	2009/75/EG** Kodifizierte Fassung	L 261 vom 03.10.2009, S. 40	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
17. Betätigungsraum, Zugänge zum Fah- rersitz, Türen u. Fenster	80/720/EWG**	L 194 vom 28.07.1980, S. 1	2010/62/EU vom 08.09.2010	L 238 vom 09.09.2010, S. 7
18. Zapfwellen u. ihre Schutzvorrichtungen	86/297/EWG**	L 186 vom 08.07.1986, S. 19	2012/24/EU vom 08.10.2012	L 274 vom 09.10.2012, S. 24
19. Umsturzschtutzvorrichtungen hinten an Schmalspur- schleppern	86/298/EWG**	L 186 vom 08.07.1986, S. 26	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
20. Betätigungseinrichtungen	86/415/EWG**	L 240 vom 26.08.1986, S. 1	2010/22/EU vom 15.03.2010	L 91 vom 10.04.2010, S. 1
21. Umsturzschtutzvorrichtungen vorn an Schmalspur- schleppern	87/402/EWG**	L 220 vom 08.08.1987, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
22. Bestimmte Bauteile u. Merkmale	2009/144/EG** Kodifizierte Fassung	L 27 vom 30.01.2010, S. 33	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172
23. Emission gasförmiger Schadstoffe u. luftverunreinigender Partikel aus Motoren	2000/25/EG**	L 173 vom 12.07.2000, S. 1	2013/15/EU vom 13.05.2013	L 158 vom 10.06.2013, S. 172

* Vgl. hierzu auch die Entscheidung der Kommission 2000/63/EG vom 18.01.2000 (ABl. EG Nr. L 22 vom 27.01.2000, S. 66)

** Aufgehoben zum 01.01.2016 durch Artikel 76 der VO (EU) Nr. 167/2013 vom 05.02.2013 (ABl. EU Nr. L 60 vom 02.03.2013, S. 1)

- 3.) Einzelrichtlinien/Verordnungen zur Rahmenrichtlinie 2002/24/EG* über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/60/EU (ABl. EU Nr. L 329 vom 10.12.2013, S. 15) und mit Wirkung vom 01.01.2016 gilt die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 vom 15.01.2013 (ABl. EU Nr. L 60 vom 02.03.2013, S. 52)

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/ Verordnung	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richt- linie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABl. EG/EU Nr.
1. Bremsanlagen	93/14/EWG*	L 121 vom 15.05.1993, S. 1	2006/27/EG vom 03.03.2006 <i>Berichtigung</i>	L 66 vom 08.03.2006, S. 7 L 288 vom 30.10.2008, S. 12

Genehmigungsgegenstand	Grundrichtlinie/Verordnung	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.	Zuletzt geändert durch Richtlinie/Verordnung Nr.	Veröffentlicht im ABI. EG/EU Nr.
2. Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten u. Anzeiger	2009/80/EG* Kodifizierte Fassung	L 202 vom 04.08.2009, S. 16		
3. Einrichtungen für Schallzeichen	93/30/EWG*	L 188 vom 29.07.1993, S. 11		
4. Ständer	2009/78/EG* Kodifizierte Fassung	L 231 vom 03.09.2009, S. 8		
5. Halteeinrichtungen für Beifahrer	2009/79/EG* Kodifizierte Fassung	L 201 vom 01.08.2009, S. 29		
6. Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung	93/33/EWG*	L 188 vom 29.07.1993, S. 32	1999/23/EG vom 09.04.1999	L 104 vom 21.04.1999, S. 13
7. Vorgeschriebene Angaben	2009/139/EG* Kodifizierte Fassung	L 322 vom 09.12.2009, S. 3		
8. Anbau der Beleuchtungs- u. Lichtsignaleinrichtungen an Krad	2009/67/EG* Kodifizierte Fassung	L 222 vom 25.08.2009, S. 1	2013/60/EU vom 27.11.2013	L 329 vom 10.12.2013, S. 15
9. Massen u. Abmessungen	93/93/EWG*	L 311 vom 14.12.1993, S. 76	2004/86/EG vom 05.07.2004	L 236 vom 07.07.2004, S. 12
10. Anbringungsstelle des amtl. Kennzeichens an Krad	2009/62/EG* Kodifizierte Fassung	L 198 vom 30.07.2009, S. 20		
11. Höchstgeschwindigkeit, max. Drehmoment, max. Nutzleistung	95/1/EG*	L 52 vom 08.03.1995, S. 1	2006/27/EG vom 03.03.2006 <i>Berichtigung</i>	L 66 vom 08.03.2006, S. 7 L 288 vom 30.10.2008, S. 12
12. Bestimmte Bauteile u. Merkmale	97/24/EG*	L 226 vom 18.08.1997, S. 1	2013/60/EU vom 27.11.2013	L 329 vom 10.12.2013, S. 15
12.1 Reifen	97/24/EG, Kap. 1		2006/27/EG vom 03.03.2006 <i>Berichtigung</i>	L 66 vom 08.03.2006, S. 7 L 67 vom 11.03.2008, S. 22
12.2 Beleuchtung, Licht	97/24/EG, Kap. 2		2006/27/EG vom 03.03.2006	L 66 vom 08.03.2006, S. 7
12.3 Außenkanten	97/24/EG, Kap. 3		2006/27/EG vom 03.03.2006	L 66 vom 08.03.2006, S. 7
12.4 Rückspiegel	97/24/EG, Kap. 4		2009/108/EG vom 17.08.2009	L 213 vom 18.08.2009, S. 10
12.5 Schadstoffemission	97/24/EG, Kap. 5		2006/27/EG vom 03.03.2006	L 66 vom 08.03.2006, S. 7
12.6 Kraftstoffbehälter	97/24/EG, Kap. 6			
12.7 Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe	97/24/EG, Kap. 7			
12.8 Elektromagnetische Verträglichkeit	97/24/EG, Kap. 8		2009/108/EG vom 17.08.2009	L 213 vom 18.08.2009, S. 10
12.9 Geräusche	97/24/EG, Kap. 9			
12.10 Anhängervorrichtungen	97/24/EG, Kap. 10		2006/27/EG vom 03.03.2006 2006/27/EG vom 03.03.2006	L 66 vom 08.03.2006, S. 7 L 66 vom 08.03.2006, S. 7
12.11 Sicherheitsgurte	97/24/EG, Kap. 11			
12.12 Scheiben etc.	97/24/EG, Kap. 12			
13. Geschwindigkeitsmesser	2000/7/EG*		L 106 vom 03.05.2000, S. 1	

* aufgehoben zum 01.01.2016 durch Artikel 81 der VO (EU) Nr. 168/2013 vom 15.01.2013 (ABI. EU Nr. L 60 vom 02.03.2013, S. 52)

(VKBL. 2014 S. 2)

Nr. 2 Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer

Berlin, den 05. Dezember 2013
LA 23/7362.3/1-2120224

Nachstehend wird bekannt gegeben, dass das folgende Versicherungsunternehmen im Rahmen der Dienstleistungstätigkeit in Deutschland die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anbieten darf:

Chubb Insurance Company of Europe SE
Niederlassung für Deutschland
Grafenberger Allee 295
40237 Düsseldorf

Dem Versicherungsunternehmen wurde die Registernummer 5142 zugeteilt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

(VKBL. 2014 S. 8)

Nr. 3 Verzeichnis der in der Bundesrepublik Deutschland zum Geschäftsbetrieb befugten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer

Berlin, den 16. Dezember 2013
LA 23/7362.3/1-2129928

Nachstehend wird bekannt gegeben, dass das folgende Versicherungsunternehmen im Rahmen der Dienstleistungstätigkeit in Deutschland die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anbieten darf:

TVM Zakelijk NV
Van Limburg Stirumstraat 250
Postbus 130
7900 AC Hoogeveen
Niederlande

Als Schadenregulierungsvertreter wurde benannt:

TVM Personenschadenregulierung Deutschland GmbH
Sachsenfeld 3–5, Haus 2
20097 Hamburg
Telefon: 040-23 61 31 0
Telefax: 040-23 61 31 20

Dem Versicherungsunternehmen wurde die Registernummer 9281 zugeteilt.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Christian Weibrecht

(VKBL. 2014 S. 8)

Nr. 4 Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten

Flensburg, den 01. Dezember 2013
KBA 240-731

Nachstehend gebe ich die Neufassung des Verzeichnisses der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten vom 01. Dezember 2013 bekannt:

Verzeichnis der amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten

Stand: 1. Dezember 2013

1. Verkehrs-Institut Erkens GmbH
Münsterstraße 241
40470 Düsseldorf
2. Fahrlehrerfachschole Seela
Messeweg 10 d
38104 Braunschweig
3. Kompetenzzentrum Fahrlehrerfachschole
Caspar UG – haftungsbeschränkt –
Johann-Philipp-Reis Str. 2
55469 Simmern
4. Verkehrsinstitut München Hunger GmbH
Martin-Luther-Straße 22
81539 München
5. Fahrlehrerausbildungsstätte
Hans Breier
Mainzer Straße 39
66111 Saarbrücken
6. Fahrlehrerakademie
Wolfgang Löw
Vorstadtstraße 13
66793 Saarwellingen
7. Fahrlehrer-Akademie
Verkehrs-Institut GmbH
Furtwänglerstraße 52
33604 Bielefeld
8. Audimax GmbH
Bildung und Events
Mühlenstraße 33/34
13187 Berlin
9. Fahrlehrer Akademie Karlsruhe
Inh.: Ernst von Baeckmann
Scheibenbergstraße 1
76189 Karlsruhe
10. vpa Verkehrsfachschole GmbH
Hahnweidstr. 101
73230 Kirchheim/Teck
11. PS-Profi Fahrschule GmbH
Hohenstaufenstraße 67
10781 Berlin
12. Verkehrsinstitut Altenburg
– Amtlich anerkannte Bildungsstätte –
Mittelstraße 1–2
04600 Altenburg
13. Die smarte Fahrschule GmbH
Fahrlehrerausbildungsstätte
Klosterstr. 27/28
13581 Berlin

-
- | | |
|--|---|
| <p>14. Verkehrsakademie PS Gehrmann GmbH
Bayreuther Str. 3
10787 Berlin</p> <p>15. Verkehrsinstitut Reinhold
Mündelheimer Weg 25
40472 Düsseldorf</p> <p>16. VerkehrsAusbildungsZentrum VAZ GmbH
Hans-Obser-Straße 10
94469 Deggendorf</p> <p>17. DVPI Fahrlehrerfachschule
Frankfurt am Main GmbH
Heerstraße 149
60488 Frankfurt am Main</p> <p>18. DEULA Hildesheim GmbH
Lerchenkamp 42–48
31137 Hildesheim</p> <p>19. ALT:B Akademie Logistik Transport & Beruf
Liebigstr. 2–20
22113 Hamburg</p> <p>20. Edi GmbH
Auf der Reihe 2
45884 Gelsenkirchen</p> <p>21. Fahrlehrerverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.
Hundsburgallee 12
18069 Rostock</p> <p>22. VI Verkehrsinstitut GmbH Thüringen
Rennsteigstraße 2–6
98544 Zella-Mehlis</p> <p>23. Fahrlehrer Campus
Günter Dunkel
Bonner Straße 64
50374 Erftstadt</p> <p>24. Ausbildungsstätte für Verkehrswesen
Wolfgang Lisowski
Landsknechtstraße 20
96103 Hallstadt</p> <p>25. Bildungswerk Verkehr Wirtschaft Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.
– BVWL Nordrhein-Westfalen e. V. –
Haferlandweg 8
48155 Münster</p> <p>26. Institut für Verkehrspädagogik IVP
amtlich anerkannte Fahrlehrerausbildungsstätte
im Unternehmen der ReCon IC
Bildungs- und Beratungsgesellschaft mbH
Benzstraße 8–9
14482 Potsdam</p> <p>27. Fahrlehrer-Fachschule Gala
Holsteiner Straße 4
06493 Ballenstedt/Harz</p> <p>28. Fischer Academy GmbH
An der Zwötzener Brücke 1
07551 Gera</p> <p>29. VPA
Verkehrspädagogische Akademie
Beilngries
Neumarkter Straße 6
92339 Beilngries</p> | <p>30. Fahrlehrerausbildungsstätte Reimertshofer
Gewerkenstraße 11
44628 Herne</p> <p>31. Aus- und Weiterbildungsgesellschaft mbH
VIS (Verkehrs-Institut-Strausberg)
Spitzmühlenweg 1
15344 Strausberg</p> <p>32. Fahrschule und Fahrlehrerausbildungsstätte
Michael Freudenberg
Neustädter Straße 68
01877 Bischofswerda</p> <p>33. Pädagogische Fahrlehrerausbildungsstätte
Elmar Willmann
Hanfgärten 5
78073 Bad Dürkheim-Biesingen</p> <p>34. DEULA Schleswig-Holstein GmbH
Fahrlehrerfachschule
Aus- und Weiterbildung in Verkehrsberufen
Am Kamp 13
24768 Rendsburg</p> <p>35. Fahrlehrerzentrum Ingolstadt FZI GmbH
Manchinger Str. 119
85053 Ingolstadt</p> <p>36. Wolfgang Löw
Fahrlehrerausbildungsstätte
Flugplatz, Gebäude 20
66482 Zweibrücken</p> <p>37. „Silvercar“ Fahrschule Erfurt
Ulrich Müller Fahrlehrerausbildungsstätte
Leipziger Platz 13
99085 Erfurt</p> <p>38. FAN „Fahrlehrerausbildungsstätte Nolte“
Bahnhofstraße 3
21423 Winsen/Luhe</p> <p>39. Verkehrsschule Schielein
Fahrlehrerausbildungsstätte
Hohenzollernstraße 50e
90475 Nürnberg</p> <p>40. GFU Fahrlehrerausbildungsstätte
und Fahrschulen GmbH
Zum Felsacker
66773 Schwalbach</p> <p>41. EVT Erfurter Verkehrs- und
Fahrlehrerfachschule Trafoier
Fichtenweg 49
99198 Kerpsleben</p> <p>42. BS & P Verkehrsfachschule Westfalen GmbH
Schulze-Delitzsch-Str. 2a
59348 Lüdinghausen</p> <p>43. Fahrlehrerausbildungsstätte Comes
Aalemannufer 5
13587 Berlin</p> <p>44. AVL Ausbildungszentrum für
Verkehrsberufe Leipzig GmbH
Georg-Schumann-Straße 257
04159 Leipzig</p> |
|--|---|
-

-
- | | |
|---|--|
| <p>45. GFB Gesellschaft für berufliche Weiterbildung und Beratung mbH
Triptis
Burkhardtstraße 31
07819 Triptis</p> <p>46. VerkehrsCampus Merkert GmbH
Fahrlehrer- und Verkehrsausbildung
Pfortenhauer Str. 46
01307 Dresden</p> <p>47. Verkehrsbildungszentrum Unna GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 51
59423 Unna</p> <p>48. Fahrlehrerausbildungsstätte
Fahrschule Baade
Büdnerstraße 09
19057 Schwerin</p> <p>49. KASB Akademie Bildungszentrum für Verkehrsberufe GmbH
Coburger Straße 21a
96052 Bamberg</p> <p>50. Fahrlehrerausbildungsstätte der Ferienfahrschule Sächsische Schweiz GmbH
Lohmener Str. 11
01796 Pirna-Copitz</p> <p>51. Verkehrsinstitut Reimertshofer Halle GmbH
Fahrlehrerausbildungsstätte und Fahrschule
Kirchnerstraße 4
06112 Halle/S</p> <p>52. Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH
Werner-Seelenbinder-Straße 11a
09120 Chemnitz</p> <p>53. GBS Gesellschaft für Berufsausbildung im Straßenverkehrswesen mbH
Dr.-Ernst-Derra-Straße 6
94036 Passau</p> <p>54. Gullivers Fahrlehrerausbildungsstätte UG
Cicerostr. 38
10709 Berlin</p> <p>55. Fahrlehrerausbildungsstätte
Dr. Richard Herrmann
Feldberger Ring 5
12619 Berlin</p> <p>56. BZ Fahrlehrer-Akademie
– Fahrlehrerausbildungsstätte Tönisvorst –
Tempelsweg 40
47918 Tönisvorst</p> <p>57. TÜV Rheinland Akademie GmbH
Niederlassung Neubrandenburg
Fahrlehrerausbildungs- und Fortbildungsstätte
Warliner Straße 6
17034 Neubrandenburg</p> <p>58. Fahrschule Krüssmann
Max-Eyth-Straße 60
46149 Oberhausen</p> <p>59. DVPI Gesellschaft für Verkehrspädagogik mbH
Berner Feld 22
78628 Rottweil</p> | <p>60. Verkehrspädagogisches Institut
blue-car
Kirchplatz 2
98673 Eisfeld</p> <p>61. GBS mbH Passau
Niederlassung Mockern
Weststraße 4
04603 Saara OT Mockern</p> <p>62. IBF Internationales Bildungs- und Fahrschulzentrum GmbH
Germaniastr. 18–20
12099 Berlin</p> <p>63. Q2 Management & Training GmbH
Siemensstraße 4
47608 Geldern</p> <p>64. Bildungszentrum und Fahrschule Orange GmbH
Karl-Marx-Str. 198
12055 Berlin</p> <p>65. DKA GmbH
Schulstraße 16
66793 Saarwellingen</p> <p>66. Fahrschule Lege GmbH
Akademie für Verkehrspädagogik
Fahrlehrerausbildungsstätte
Am Brink 2
21423 Stelle-Ashausen</p> <p>67. Ausbildungszentrum für Logistik und Verkehr GmbH – ALV
Am Markt 26
22941 Bargteheide</p> <p>68. SVG Fahrschule Hamburg GmbH
Bullerdeich 36
20537 Hamburg</p> <p>69. alpha Bildungsstätte
Lübecker Str. 71
39126 Magdeburg</p> <p>70. SVG Aus- und Weiterbildungszentrum Hessen GmbH – Fahrlehrerausbildungsstätte
Steinstr. 7–9
35641 Schöffengrund</p> <p>71. Verkehrsfachschule Rheinland
Gierslinger Str. 5
53859 Niederkassel</p> <p>72. Fahrlehrer- und Verkehrsfachschule Köln
Max-Planck-Straße 12
50858 Köln</p> <p>73. DVPI Gesellschaft für Verkehrspädagogik mbH
Grandkuhlenweg 1
22549 Hamburg</p> <p>74. Trackademy GmbH
Lilienthalstr. 17a
85399 Hallbergmoos</p> <p>75. Verkehrspsychologisches Institut – GALA –
Fahrlehrer-Fachschule
Am Sauerbach 12
06493 Ballenstedt</p> |
|---|--|
-

76. Institut für Verkehrspädagogik IVP
amtlich anerkannte Fahrlehrerausbildungsstätte
im Unternehmen der RECON IC
Bildungs- und Beratungsgesellschaft mbH
Bölschestr. 43
12587 Berlin

77. „Fahrlehrer Ausbildung Center Blaustein/Ulm“
Hummelstr. 9
89134 Blaustein

Kraftfahrt-Bundesamt
Ekhard Zinke

(VkBl. 2014 S. 8)

Straßenbau

Nr. 5 Bekanntmachung einer Ergänzung zu den „Vergütungen für Leistungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (VL-BAST)“

Gültig ab 01.11.2011, In der Fassung vom 18.11.2013

In Folge der Akkreditierung des Referates Straßenausstattung der Bundesanstalt für Straßenwesen als Zertifizierungsstelle sind folgende Inhalte der Ziffer 1.2 der VL-BAST hinzugefügt worden. Dieser wurden mit Schreiben vom 18.11.2013, AZ: StB 10/7155.2/1/2102722 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zugestimmt.

1.2. Zertifizierungen und Freigaben

1.2.1. Straßenverkehrstechnik

- 1.2.1.1 Zertifizierung von Fahrzeugrückhaltesystemen *)
- 1.2.1.2 Zertifizierung von Vertikalen Verkehrszeichen *)
- 1.2.1.3 Zertifizierung von Leitpfosten und Retroreflektoren *)
- 1.2.1.4 Zertifizierung von Warn- und Sicherheitsleuchten *)
- 1.2.1.5 Zertifizierung von Signalleuchten *)
- 1.2.1.6 Zertifizierung von Wechselverkehrszeichen *)

Für die mit *) bezeichneten Leistungen werden die Selbstkosten gemäß Abschnitt 3 der VL-BAST berechnet.

Bergisch Gladbach, den 16. Dezember 2013

Bundesanstalt für Straßenwesen
Im Auftrag
Dr. K.-L. Wirth

(VkBl. 2014 S. 11)

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 6 Richtlinie für die Übergabe digitaler Unterlagen an Dienststellen der WSV (Ri-DaLi), Ausgabe 05/2013

Bonn, den 07. November 2013
WS 12/5257.19/0

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Bundesanstalt für Wasserbau
Bundesanstalt für Gewässerkunde

nachrichtlich:

Bundesanstalt für IT-Dienstleistungen im
Geschäftsbereich des BMVBS (DLZ-IT BMVBS)

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Hamburg Port Authority

Senator für Wirtschaft und Häfen der
Hansestadt Bremen

bremenports GmbH & Co. KG

Bundesrechnungshof

Betreff: Richtlinie für die Übergabe digitaler
Unterlagen an Dienststellen der WSV
(Ri-DaLi), Version 1.0, Ausgabe 05/2013

Der Arbeitskreis 2 „Technische Bearbeitung“ der Arbeitsgruppe Standardleistungsbeschreibungen im Wasserbau hat unter Mitwirkung des DLZ-IT BMVBS die „Richtlinie für die Übergabe digitaler Unterlagen an Dienststellen der WSV (Ri-DaLi)“, Version 1.0, Ausgabe 05/2013, erarbeitet.

Die Richtlinie regelt die grundlegenden Übergabeformate und Qualitätsanforderungen der WSV an digital abzuliefernde technische Unterlagen im Rahmen der Vertragsabwicklung von Planungs- und Bauleistungen. Der Datenaustausch bei Ausschreibung, Vergabe und Abrechnung (AVA) von Bauleistungen erfolgt über die vereinbarten GAEB-Schnittstellen und ist somit von der Richtlinie nicht erfasst.

Ich führe hiermit die Richtlinie Datenlieferung (Ri-DaLi), Ausgabe 05/2013, im Geschäftsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zur vertraglichen Vereinbarung bei der Übergabe digitaler Unterlagen zu Planungs- und Bauleistungen von Dritten an Dienststellen der WSV ein.

Dieser Erlass wird in das Technische Regelwerk – Wasserstraßen (TR-W), siehe <http://vzb.baw.de/tr-w>, unter Abschnitt „9. Sonstige Regelungen“ aufgenommen.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Ernst Corinth

(VkBl. 2014 S. 11)

Nr. 7 – **Merkblatt Anwendung von Kornfiltern an Bundeswasserstraßen (MAK), Ausgabe 2013**
 – **Merkblatt Materialtransport im Boden (MMB), Ausgabe 2013**

Bonn, den 18. Dezember 2013
 WS 12/5257.4/3

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
 Bundesanstalt für Wasserbau
 Bundesanstalt für Gewässerkunde

nachrichtlich:

Freie und Hansestadt Hamburg
 Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Hamburg Port Authority

Senator für Wirtschaft und Häfen der
 Hansestadt Bremen

bremenports GmbH & Co. KG

Bundesrechnungshof

Betreff: – **Merkblatt Anwendung von Kornfiltern an Bundeswasserstraßen (MAK), Ausgabe 2013**
 – **Merkblatt Materialtransport im Boden (MMB), Ausgabe 2013**

Bezug: Erlass BW 21/14.70.02-2/8 Va 90
 vom 10.01.1990

Das Merkblatt „Anwendung von Kornfiltern an Bundeswasserstraßen (MAK)“ wurde von der Bundesanstalt für Wasserbau erstmals 1989 herausgegeben. Es enthält Grundsätze der Bemessung und Ausführung von Kornfiltern zur Verhinderung hydrodynamisch bedingter Bodenbewegungen, insbesondere für die Verwendung in Böschungs- und Sohlensicherungen.

Eine Erweiterung der Anwendung von Kornfiltern bei der Dammnachsorge nach dem BAW Merkblatt „Standssicherheit von Dämmen an Bundeswasserstraßen (MSD)“, neue Erkenntnisse aus Forschung und die Anpassung an europäische Produktnormen für Gesteinskörnungen und Wasserbausteine machten eine grundlegende Überarbeitung des MAK erforderlich.

Das MAK, Ausgabe 1989, enthielt ansatzweise allgemein gültige Nachweise für Materialtransport im Boden in Form von Kontakterosion und Suffusion. Da diese Nachweise nicht nur für Kornfilter von Bedeutung sind, werden sie nunmehr gesondert in einem neuen BAW-Merkblatt „Materialtransport im Boden (MMB)“ behandelt.

Schwerpunkte der Anwendung von Kornfiltern nach MAK sind Deckwerke für Böschungs- und Sohlensicherungen und Auflastfilter am Dammfuß. Sinngemäß ist das MAK aber auch auf andere bauliche Anlagen an Wasserstraßen anwendbar. Das MAK enthält Angaben zu den Planungsgrundsätzen, den erforderlichen Materialeigenschaften, den zu erbringenden Nachweisen sowie Hinweise zur Ausschreibung und Bauausführung.

Das MMB enthält Nachweisverfahren für die wesentlichen Arten des Materialtransports (Suffusion, Kontakterosion

und Fugenerosion), die zur Anwendung bei verkehrswasserbauspezifischen Fragestellungen empfohlen werden.

MAK und MMB stehen in Zusammenhang mit dem BAW-Merkblatt „Regelbauweisen von Böschungs- und Sohlensicherungen (MAR)“ und dem MSD. Das MAR verweist auf das MAK, in dem wiederum die auf Kornfilter abgestimmten Randbedingungen für die Nachweise nach MMB aufgeführt sind. Das MSD bezieht sich hinsichtlich der Ausführung von Auflastdräns auf das MAK. Weiterhin sind im MMB Regeln für die nach MSD erforderlichen Nachweise gegen Materialtransport im Boden enthalten.

Die BAW-Merkblätter „Anwendung von Kornfiltern an Bundeswasserstraßen (MAK)“, Ausgabe 2013, und „Materialtransport im Boden (MMB)“, Ausgabe 2013, werden hiermit für den Geschäftsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingeführt.

Der Bezugserrlass BW 21/14.70.02-2/8 Va 90 vom 10.01.1990 wird aufgehoben.

Dieser Erlass wird im Verkehrsblatt veröffentlicht und in das Technische Regelwerk (TR-W) unter Abschnitt 8.2 (<http://vzb.baw.de/tr-w>) aufgenommen.

Bundesministerium für
 Verkehr und digitale Infrastruktur
 Im Auftrag
 Ernst Corinthe

(VkBf. 2014 S. 12)

Nr. 8 **Prüfungstermine der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Nord – für das Jahr 2014 zum Erwerb von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt und Erteilung von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt**

1. Erteilung, Erweiterung und Erstreckung einer Fahrerlaubnis gemäß Binnenschifferpatentverordnung vom 15. Dezember 1997

20.01.2014

24.02.2014

17.03.2014

07.04.2014

12.05.2014

08.09.2014

06.10.2014

10.11.2014

08.12.2014

Prüfungsort Kiel (Dienstgebäude der GDWS – Außenstelle Nord)

2. **Fachprüfungen nach Teilnahme an einem Basis-kurs ADN gemäß 8.2.1.3 (Trockengüter und Tankschifffahrt):**

Dienstag, 01.04.2014

Dienstag, 01.12.2014

Prüfungsort ist das Ma-co in Hamburg
(<http://www.ma-co.de>).

Weitere Informationen erhalten Sie unter
<https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Patente/Pruefungen/index.html> **oder** unter
<http://www.wsd-nord.wsv.de/Schiff-WaStr/Schiff-fahrt/Binnen-Patente/index.html>

Kiel den 19. Dezember 2013

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Nord
Im Auftrag
Birger Hansen

(VkBl. 2014 S. 12)

Nr. 9 Prüfungstermine der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Mitte – für das Jahr 2014 zum Erwerb von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt und Erteilung von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt

Erteilung, Erweiterung und Erstreckung ein Fahrerlaubnis, einschließlich Erteilung und Erweiterung von Streckenzeugnissen für die Oberweser gemäß Binnenschifferpatentverordnung in der Fassung vom 15. Dezember 1997

Dienstag, den 04. März 2014

Mittwoch, den 05. März 2014

Dienstag, den 03. Juni 2014

Mittwoch, den 04. Juni 2014

Dienstag, den 02. September 2014

Mittwoch, den 03. September 2014

Dienstag, den 02. Dezember 2014

Mittwoch, den 03. Dezember 2014

Prüfungsort: Wasser- und Schifffahrtsamt Minden
Die Anmeldefrist endet vier Wochen vor dem Prüfungstermin.

Weitere Informationen erhalten Sie unter <http://wsa-minden.wsv.de/schifffahrt/patentwesen/index.html> **oder** unter
<https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Patente/index.html>

Minden, den 26. November 2013

Wasser- und Schifffahrtsamt Minden
Im Auftrag
Christian Jelken

(VkBl. 2014 S. 13)

Nr. 10 Prüfungstermine der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Ost – für das Jahr 2014 zum Erwerb von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt und Erteilung von Befähigungsnachweisen der Binnenschifffahrt

1. Erteilung, Erweiterung und Erstreckung einer Fahrerlaubnis einschließlich Erteilung und Erweiterung von Streckenzeugnissen für die Elbe, Saale, Oder und die Untere Havel-Wasserstraße gemäß Binnenschifferpatentverordnung vom 15. Dezember 1997

Mittwoch, den 19. Februar 2014

Mittwoch, den 2. April 2014

Mittwoch, den 25. Juni 2014

Mittwoch, den 3. September 2014

Mittwoch, den 29. Oktober 2014

Donnerstag, den 27. November 2014

Prüfungsort: Magdeburg (Dienstgebäude GDWS – Außenstelle Ost –)

2. Fachprüfung nach Teilnahme an einem Basiskurs ADN gemäß 8.2.1.3 Trockengüter- und Tankschifffahrt

Freitag, den 28. März 2014

Freitag, den 14. November 2014

Prüfungsort: Magdeburg (Dienstgebäude GDWS – Außenstelle Ost –)

3. Fachprüfung nach Teilnahme an einem Aufbaukurs für Sachkundige für die Beförderung von Chemikalien gemäß 8.2.1.7

Mittwoch, den 07. Mai 2014

Mittwoch, den 26. November 2014

Prüfungsort: Magdeburg (Dienstgebäude GDWS – Außenstelle Ost –)

4. Radarpatentprüfungen

Montag, 31.03.2014 und Dienstag, 01.04.2014

Montag, 19.05.2014 und Dienstag, 20.05.2014

Montag, 16.06.2014 und Dienstag, 17.06.2014

Montag, 22.09.2014 und Dienstag, 23.09.2014

Montag, 13.10.2014 und Dienstag, 14.10.2014

Montag, 17.11.2014 und Dienstag, 18.11.2014

Prüfungsort: Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg

Weitere Informationen erhalten Sie unter
<http://www.wsd-ost.wsv.de/service/Patente/index.html>

oder <https://www.elwis.de/Schiffahrtsrecht/Patente/Pruefungen/index.html>.

Magdeburg, den 14. November 2013

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Nord
Im Auftrag
Susanne Scheerenhorst

(VkBli. 2014 S. 13)

Nr. 11 Prüfungstermine im Jahr 2014 bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West –

1. Rheinpatentprüfungen

Mittwoch, den 22.01.2014	Dienstag, den 15.07.2014
Donnerstag, den 23.01.2014	Mittwoch, den 16.07.2014
Montag, den 10.02.2014	Donnerstag, den 17.07.2014
Dienstag, den 11.02.2014	Dienstag, den 16.09.2014
Mittwoch, den 12.02.2014	Mittwoch, den 17.09.2014
Donnerstag, den 13.02.2014	Dienstag, den 14.10.2014
Montag, den 24.03.2014	Mittwoch, den 15.10.2014
Dienstag, den 25.03.2014	Donnerstag, den 16.10.2014
Mittwoch, den 26.03.2014	Montag, den 17.11.2014
Montag, den 07.04.2014	Dienstag, den 18.11.2014
Dienstag, den 08.04.2014	Mittwoch, den 19.11.2014
Mittwoch, den 09.04.2014	Donnerstag, den 20.11.2014
Montag, den 26.05.2014	Dienstag, den 09.12.2014
Dienstag, den 27.05.2014	Mittwoch, den 10.12.2014
Mittwoch, den 28.05.2014	Donnerstag, den 11.12.2014
Mittwoch, den 11.06.2014	
Donnerstag, den 12.06.2014	

Prüfungen für den Erwerb oder die Erweiterung eines Rheinpatentes oder eines Streckenzeugnisses werden an den hier veröffentlichten Prüfungsterminen durchgeführt; gesonderte Prüfungstermine für das Streckenzeugnis werden nicht angeboten.

2. Radarpatentprüfungen

Mittwoch, den 20.01.2014	Montag, den 30.06.2014
Donnerstag, den 13.03.2014	Mittwoch, den 10.09.2014
Montag, den 17.03.2014	Donnerstag, den 23.10.2014
Mittwoch, den 02.04.2014	Montag, den 27.10.2014
Mittwoch, den 25.06.2014	Mittwoch, den 05.11.2014

3. ADN-Fachprüfungen nach 8.2.1.2 ADN

Dienstag, den 18.02.2014	Dienstag, den 30.09.2014
Dienstag, den 13.05.2014	Dienstag, den 25.11.2014
Dienstag, den 08.07.2014	

4. ADN-Fachprüfungen „GASE“ nach 8.2.1.5 ADN

Donnerstag, den 06.11.2014

5. ADN-Fachprüfungen „CHEMIE“ nach 8.2.1.7 ADN

Freitag, den 04.04.2014

Freitag, den 05.12.2014

Die Rheinpatent- und Radarpatentprüfungen sowie die ADN-Fachprüfungen finden bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West –, – Befähigungsnachweise – in **Duisburg** statt.

6. Binnenschifferpatentprüfungen

Bei ausreichender Bewerberzahl finden zusätzlich Prüfungstermine für Binnenschifferpatente B, C2, D2, E und F nach der Binnenschifferpatentverordnung bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West – in **Münster** statt. Einzelne Bewerber werden bei freien Kapazitäten an Prüfungsterminen für Rheinpatente in Duisburg berücksichtigt. Weitere Prüfungstermine werden bei Bedarf festgesetzt.

Die Anträge mit allen erforderlichen Unterlagen müssen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West – mindestens fünf Wochen vor dem gewünschten Prüfungstermin vorliegen. Anträge für den Erwerb von Radarpatenten und Bescheinigungen über besondere Kenntnisse des ADN sind unmittelbar bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West –, – Befähigungsnachweise –, Königstr. 84 in 47198 Duisburg zu stellen. Zu den ADN-Fachprüfungen ist der vorherige Besuch einer anerkannten Schulung vorgeschrieben.

Anträge für den Erwerb von Rheinpatenten und Binnenschifferpatenten sind bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern des Direktionsbereichs einzureichen. Nach Prüfung der vorgelegten Antragsunterlagen durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West – werden die Antragsteller schriftlich aufgefordert, gemäß der Binnenschifffahrtskostenverordnung in Verbindung mit § 15 des Bundesgebührengesetzes eine Vorschusszahlung in Höhe von 20,00 EUR (Zulassung zur Prüfung) zu zahlen. Bei Nichterscheinen verfällt der eingezahlte Betrag. Teilnahmeberechtigt an einer Prüfung ist nur der Bewerber, der eine schriftliche Einladung zur Prüfung erhalten hat.

Weitere Informationen zum Prüfungsverfahren erteilen für Rheinpatente Frau Weiß (Tel. 02066 418 377), für Radarpatente und ADN-Fachprüfungen Herr Kuhnekath (Tel. 02066 418 378) sowie für Binnenschifferpatente Frau Choina (Tel. 0251 2708 445) und können auch im Internet unter <https://www.elwis.de/Schiffahrtsrecht/Patente/Pruefungen/index.html> abgerufen werden. Dort finden Sie ebenfalls Hinweise zu eventuellen Änderungen des Prüfungsverfahrens.

Münster, den 06. Dezember 2013
S-313.3/8 IV

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle West
Im Auftrag
Choina

(VkBli. 2014 S. 14)

**Nr. 12 Rheinschiffer- und Schifferprüfungen, Radarprüfungen bei der GDWS – Außenstelle Süd – im Jahr 2014
Sachstand: 06.12.2013**

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Süd, Wörthstraße 19, 97082 Würzburg hat für das Jahr 2014 folgende Prüfungstermine für Befähigungsnachweise in der Binnenschifffahrt festgelegt:

1. Rheinschiffer- und Schifferprüfungen einschließlich der Prüfungen zur Rheinpatenterweiterung sowie den Erwerb und die Erweiterung des Streckenzeugnisses für den Rhein

- Montag, den 10.02.2014, Dienstag, den 11.02.2014 und Mittwoch, den 12.02.2015 in Würzburg (Rheinpatente)
- Montag, den 24.03.2014, Dienstag, den 25.03.2014 und Mittwoch, den 26.03.2014 in Würzburg (Rheinpatente)
- Dienstag, den 29.04.2014 und Mittwoch, den 30.04.2014 in Würzburg (Rheinpatente)
- Donnerstag, den 15.05.2014 in Würzburg (Binnenpatente)
- Dienstag, den 03.06.2014 und Mittwoch, den 04.06.2014 in Würzburg (Rheinpatente)
- Dienstag, den 01.07.2014 und Mittwoch, den 02.07.2014 in Würzburg (Rheinpatente)
- Montag, den 22.09.2014, Dienstag, den 23.09.2014 und Mittwoch, den 24.09.2014 in Würzburg (Rheinpatente)
- Dienstag, den 21.10.2014 und Mittwoch, den 22.10.2014 in Würzburg (Rheinpatente)
- Donnerstag, den 13.11.2014 in Würzburg (Binnenpatente)
- Montag, den 01.12.2014, Dienstag, den 02.12.2014 und Mittwoch, den 03.12.2014 in Würzburg (Rheinpatente)

2. Donaukapitänspatente und Streckenzeugnisse für die Donau

- Donnerstag, 27.02.2014 in Würzburg
- Dienstag, 20.05.2014 in Würzburg
- Donnerstag, 03.07.2014 in Würzburg
- Montag, 27.10.2014 in Würzburg
- Donnerstag, 11.12.2014 in Würzburg

3. Radarpatente

- Dienstag, 06.05.2014 und Mittwoch, 07.05.2014 in Würzburg

- Dienstag, 14.10.2014 und Mittwoch, 15.10.2014 in Würzburg

Prüfungen für den Erwerb oder die Erweiterung des Streckenzeugnisses für den Rhein werden an den hier veröffentlichten Prüfungsterminen durchgeführt, gesonderte Prüfungstermine für das Streckenzeugnis für den Rhein werden nicht angeboten.

Bei der GDWS – Außenstelle Süd in Würzburg werden die Radarprüfungen mit einem Fahrzeug durchgeführt, das mit einem 1-Mann-Fahrstand ausgerüstet ist.

- Die Patentanträge mit allen erforderlichen Antragsunterlagen müssen spätestens fünf Wochen vor dem gewünschten Prüfungstermin vollständig bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Süd vorliegen.
- Anträge auf Radarpatente können unmittelbar bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Süd gestellt werden.
- Eine Bearbeitung der Antragsunterlagen wird nur vorgenommen, wenn eine Vorschusszahlung in Höhe von 20,00 € gemäß Verwaltungskostengesetz der WSV geleistet wurde. Bei Nichterscheinen verfällt die bereits eingezahlte Vorschusszahlung.
- Teilnahmeberechtigt an einer Patentprüfung sind nur die Bewerber, die eine schriftliche Einladung zu einer Prüfung erhalten haben.

Würzburg, den 6. Dezember 2013
3600 S1-313.3/1

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Süd
Im Auftrag
Vierheilig

(VkBl. 2014 S. 15)

Nr. 13 Satzung der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven)

Aufgrund des § 29 des Gesetzes über das Seelotswesen vom 13. Oktober 1954 (BGBl. II 1954 Seite 1035) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I 1984 Seite 1213) – nachfolgend als SLG bezeichnet – gilt nachstehende Satzung der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven).

I. Abschnitt

Aufbau und Aufgaben der Lotsenbrüderschaft

§ 1

Entstehung, Sitz und Name

- (1) Die für das Seelotsrevier Weser II/Jade bestellten Seelotsen bilden gemäß § 27 SLG eine Lotsenbrüderschaft. Die Lotsenbrüderschaft hat ihren Sitz in Bremerhaven und ist gemäß § 27 Abs. 1 SLG eine Körperschaft des öffentlichen Rechts.

- (2) Die Lotsenbrüderschaft führt den Namen „Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade (Bremerhaven)“.
- (3) Das Seelotsrevier Weser II/Jade wird in zwei Lotsbezirke gegliedert. Der Lotsbezirk 1 (Außenweser) umfasst
 1. alle Fahrtstrecken zwischen Bremerhaven (Geestemündung) und der Lotsenversetzposition bei Feuerschiff „Deutsche Bucht“.
 2. die Fahrtstrecken zwischen der Außenposition des Lotsenschiffes bei der Tonne „Weser 3/Jade 2“ und der „Schlüsseltonne“.

Der Lotsbezirk 2 (Jade) umfasst alle Fahrtstrecken zwischen Wilhelmshaven und der Lotsenversetzposition bei Feuerschiff „Deutsche Bucht“.
- (4) Die Lotsbezirke 1 und 2 sind kein Organ der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade, sondern betriebliche Verwaltungsstellen. Der Betrieb des Lotsbezirks 1 untersteht der Lotsenstation Bremerhaven. Der Betrieb des Lotsbezirks 2 untersteht der Lotsenstation Wilhelmshaven.

§ 2

Mitgliedschaft

- (1) Die Mitgliedschaft zur Lotsenbrüderschaft beginnt mit dem Tage der Aushändigung der Bestallungs-urkunde zum Seelotsen für das Seelotsrevier Weser II/Jade und endet mit dem Tage:
 - a) der Rechtswirksamkeit der Verfügung über den Widerruf oder die Zurücknahme der Bestallung (§ 14 SLG),
 - b) des Erlöschens der Bestallung (§ 18 SLG),
 - c) der Wirksamkeit des Verzichts auf die Bestallung zum Seelotsen (§ 20 SLG).

§ 3

Aufgaben der Lotsenbrüderschaft

- (1) Der Lotsenbrüderschaft obliegt kraft Gesetzes die Selbstverwaltung des Seelotswesens in dem Seelotsrevier Weser II/Jade (§ 3 Abs. 2 und § 27 Abs. 2 SLG).
- (2) Im Rahmen der Selbstverwaltung hat die Lotsenbrüderschaft die Belange des Seelotsreviers Weser II/Jade zu wahren und zu fördern (§ 27 Abs. 2 SLG).
- (3) Der Lotsenbrüderschaft obliegt es insbesondere (§ 28 SLG)
 1. die Erfüllung der Berufspflichten zu überwachen;
 2. die Ausbildung und Fortbildung der Seelotsen zu fördern;
 3. durch eine Börtordnung die Dienstfolge zu regeln;
 4. Bestimmungen über den inneren Dienstbetrieb zu treffen;
 5. auf Antrag bei Streitigkeiten zwischen Mitgliedern zu vermitteln;
 6. Maßnahmen zu treffen, die eine ausreichende Versorgung der Seelotsen und ihrer Hinterbliebenen für den Fall des Alters, der Berufsunfähigkeit und Todes gewährleisten und die Durchführung dieser Maßnahmen zu überwachen;
 7. die Aufsichtsbehörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf dem Gebiet des Seelotswesens zu beraten und durch die notwendige Berichterstattung zu unterstützen;

8. die Lotsgelder für Rechnung der Seelotsen einzunehmen;
9. von den eingenommenen Lotsgeldern die Beiträge einzubehalten und an die zuständigen Stellen abzuführen, die
 - a) für die Altersversorgung der Mitglieder nach Maßgabe der Nr. 6,
 - b) für die Verwaltungsaufgaben der Lotsenbrüderschaft (Körperschaftsausgaben) und
 - c) für einen Ausgleich gemäß § 35 Abs. 2 Nr. 6 SLG, sofern dafür entsprechende Gelder im Lotsgeldtarif eingerechnet worden sind, erforderlich werden.

Die nach Buchstabe a) einzubehaltenden Beträge schließen auch den Eigenanteil eines Seelotsen mit ein, wie er jeweils durch den Bundesminister für Verkehr festgelegt wird.

Der Eigenanteil eines Mitgliedes darf den im Lotsgeldtarif festgesetzten Betrag (Arbeitgeberanteil) nicht übersteigen.

- (4) Die zur Erfüllung der Aufgaben der Lotsenbrüderschaft erforderlichen Ausgaben sind von den Mitgliedern anteilmäßig zu tragen (§ 27 Abs. 3 SLG). Übersteigen diese Ausgaben den hierfür im Lotsgeldtarif festgesetzten Körperschaftsbeitrag, so ist die Aufbringung des Fehlbetrages durch die Lotsgeldverteilungsordnung zu regeln.
- (5) Das verbleibende Lotsgeld ist nach Maßgabe einer Lotsgeldverteilungsordnung an die Mitglieder zu verteilen.

Die Lotsgeldverteilungsordnung hat die Anteile der Mitglieder für den Fall einer Erkrankung oder einer vorläufigen oder vorübergehenden Untersagung der Berufsausübung zu regeln. Sie kann dabei von der sonst vorgesehenen Verteilung abweichen.

- (6) Der Lotsenbrüderschaft kann nach näherer Bestimmung der Lotsverordnung mit ihrer Zustimmung Vorhaltung, Unterhaltung und Betrieb von Lotseinrichtungen übertragen werden (§ 6 Abs. 2 und 3 SLG).
- Die Lotsenbrüderschaft kann ferner zur Vorhaltung, Unterhaltung und Betrieb von Lotseinrichtungen Gesellschaften im In- und Ausland gründen, sich an solchen beteiligen, diese beraten und finanziell aus den Mitteln der Brüderschaft unterstützen. Für Gründung oder Beteiligung ist ein Beschluss mit 2/3 Mehrheit sowie Einstellung der Gelder in einen von der Mitgliederversammlung abzustimmenden Haushalt notwendig.
- (7) Der Lotsenbrüderschaft kann nach näherer Bestimmung der Lotstarifverordnung die Erhebung der Lotsgelder außerhalb der Reviere übertragen werden (§ 45 Abs. 4 SLG).

§ 4

Berufspflichten der Mitglieder

- (1) Die Mitglieder sind von Berufs wegen verpflichtet, alle gesetzlichen Bestimmungen sowie die von der Lotsenbrüderschaft und der Bundeslotsenkammer zur Erfüllung ihrer Aufgaben erlassenen Vorschriften der Satzung und der satzungsgemäßen Beschlüsse gewissenhaft zu befolgen.

- (2) Die Mitglieder haben sich durch ihr Verhalten innerhalb und außerhalb des Dienstes der Achtung und des Vertrauens würdig zu erweisen, die der Beruf des Seelotsen erfordert (§ 22 SLG).
- (3) Zu den Berufspflichten der Mitglieder gehört auch der Beitritt zu den von der Lotsenbrüderschaft gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 6 dieser Satzung beschlossenen Versorgungseinrichtungen. Von dieser Pflicht sind auf Antrag solche Mitglieder ausgenommen, die bereits vor Erwerb der Mitgliedschaft in dieser Lotsenbrüderschaft bestellte Seelotsen eines anderen Seelotsreviers waren (§ 7 SLG) oder eine Erlaubnis besitzen, außerhalb eines Seelotsreviers die Tätigkeit eines Seelotsen auszuüben (§ 42 SLG) und über eine anderweitige, angemessene und gleichwertige Altersversorgung verfügen. Das Mitglied hat den Nachweis der Angemessenheit und Gleichwertigkeit zu führen.
- (4) Berufspflichtverletzungen werden nach Maßgabe der Ehrengerichtsordnung der Lotsenbrüderschaft verfolgt, soweit nicht Behörden dafür zuständig sind.

§ 5

Haushaltsplan, Rechnungslegung

- (1) Die Lotsenbrüderschaft stellt die zur Deckung des persönlichen und sachlichen Bedarfs erforderlichen Ausgaben in einem Haushaltsplan zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres fest.
- (2) Über alle Einnahmen und Ausgaben ist nach Ablauf des Geschäftsjahres Rechnung zu legen (Jahresrechnung).

§ 6

Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

II. Abschnitt

Aufbau und Aufgaben der Organe der Lotsenbrüderschaft

§ 7

Organe der Lotsenbrüderschaft

- (1) Organe der Lotsenbrüderschaft sind (§ 30 SLG)
 - a) die Mitgliederversammlung
 - b) der Ältermann.
- (2) Für bestimmte Aufgabengebiete sind Beauftragte:
 - a) der Obmann für Wilhelmshaven/Jade (Lotsbezirk 2);
 - b) der Beirat;
 - c) das Ehrengericht;
 - d) die Sonderausschüsse.

§ 8

Aufgaben der Mitgliederversammlung

- (1) Die Mitgliederversammlung beschließt über:
 1. die organisatorischen Vorschriften. Diese umfassen:
 - a) die Satzung;
 - b) die Versammlungsordnung;
 - c) die Geschäftsordnung.
 2. die Selbstverwaltungsvorschriften. Diese umfassen: alle zur Erfüllung der Selbstverwaltung des

Seelotswesens auf dem Revier nach § 3 dieser Satzung erforderlichen Vorschriften, insbesondere:

- a) die Börtordnung;
 - b) die Lotsgeldverteilungsordnung;
 - c) die Ehrengerichtsordnung;
 - d) die Vorschriften über die Altersversorgung.
3. die Wahl:
 - a) des Ältermannes;
 - b) des Stellvertreters des Ältermannes;
 - c) der Mitglieder des Beirats;
 - d) der Mitglieder des Ehrengerichts;
 - e) der Mitglieder von Sonderausschüssen.
 4. die vorzeitige Abberufung der unter Nr. 3 genannten Inhaber von Ämtern;
 5. die Feststellung des Haushaltsplanes;
 6. die Festsetzung der Mitgliedsbeiträge oder Umlagen;
 7. die Entlastung des Ältermannes aufgrund des von ihm vorgelegten Jahresberichtes und der von ihm vorgelegten Jahresrechnung;
 8. die erforderliche Anzahl von Personal;
 9. die Vornahme von vermögensrechtlichen Geschäften;
 10. alle sonstigen Angelegenheiten des Reviers und der Lotsenbrüderschaft von allgemeiner Bedeutung, insbesondere:
 - a) Tarifangelegenheiten;
 - b) Angelegenheiten der Lotsverordnung;
 - c) Angelegenheiten der Seelotsenanwärter.

- (2) Zu einem Beschluss über die Satzung ist eine Mehrheit von zwei Dritteln sämtlicher Mitglieder der Brüderschaft erforderlich (§ 29 Abs. 2 SLG). Hierbei zählen die Stimmen wie folgt:

1. Für den Beschluss: Ja-Stimmen,
2. Gegen den Beschluss:
 - a) Nein-Stimmen
 - b) Enthaltungen
 - c) Nicht abgegebene Stimmen.

Zu einem Beschluss über die Lotsgeldverteilungsordnung, die Börtordnung (=Törnordnung), die Vorschriften über die Altersversorgung sowie die Urlaubs- und Freizeitregelung ist eine Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen erforderlich. Hierbei zählen die Stimmen wie folgt:

1. Für den Beschluss: Ja-Stimmen,
2. Gegen den Beschluss: Nein-Stimmen,
3. Stimmenthaltungen und nicht abgegebene Stimmen werden nicht berücksichtigt (und haben keine Auswirkung auf das Abstimmungsergebnis).

§ 9

Einberufung der Mitgliederversammlung

- (1) Mitgliederversammlungen finden nach Bedarf statt. Spätestens zwei Monate nach Ablauf eines Geschäftsjahres muss eine Mitgliederversammlung stattfinden.

- (2) Eine Mitgliederversammlung muss einberufen werden, wenn mindestens ein Drittel der Mitglieder dies beim Ältermann schriftlich beantragt.
- (3) Alle Versammlungen sind vom Ältermann unter Angabe der Tagesordnung durch Bekanntmachung einzuberufen.

§ 10

Beschlussfassung der Mitgliederversammlung

- (1) Eine Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel der Mitglieder anwesend ist. Bei Beschlussunfähigkeit ist eine erneute Mitgliederversammlung mit der gleichen Tagesordnung einzuberufen, die ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig ist.
- (2) Bei der Beschlussfassung entscheidet die Mehrheit der von den anwesenden Mitgliedern abgegebenen Stimmen, soweit nicht in der Satzung eine besondere Mehrheit vorgeschrieben ist. Bei Stimmengleichheit kommt kein Beschluss zustande. Hierbei zählen die Stimmen wie folgt:
 - 1. Für den Beschluss: Ja-Stimmen,
 - 2. Gegen den Beschluss: Nein-Stimmen,
 - 3. Stimmenthaltungen und nicht abgegebene Stimmen werden nicht berücksichtigt (und haben keine Auswirkung auf das Abstimmungsergebnis).

Zur Ausübung des Stimmrechtes kann jedes anwesende Mitglied durch ein abwesendes Mitglied bevollmächtigt werden. Die Bevollmächtigung ist schriftlich und für jede Mitgliederversammlung gesondert zu erteilen.
- (3) Nach Zustimmung durch die Mitgliederversammlung können Beschlüsse und Abstimmungen mit allein örtlicher und begrenzter Bedeutung und ohne Wirkung auf andere Bezirke von den Mitgliedern des jeweiligen Bezirks gefasst werden.
- (4) Ein Mitglied ist nicht stimmberechtigt, wenn der Beschluss die Vornahme eines Rechtsgeschäftes mit ihm oder die Einleitung oder Erledigung eines Rechtsstreites zwischen ihm und der Lotsenbrüderschaft betrifft (§ 33 SLG).
- (5) Wahlen und vorzeitige Abberufungen erfolgen in geheimer Abstimmung. Die Satzung wird durch mündliche oder schriftliche Erklärung beschlossen (§ 29 Abs. 2 SLG).
- (6) Der Ältermann oder ein von ihm Beauftragter leitet die Mitgliederversammlung.

§ 11

Versammlungsniederschrift

- (1) Über die Mitgliederversammlung ist eine Niederschrift anzufertigen. Aus ihr muss hervorgehen:
 - 1. wie viele Mitglieder bei der Beschlussfassung anwesend waren;
 - 2. wie viele Mitglieder für einen Beschluss stimmten und insgesamt Stimmen abgegeben haben;
 - 3. der Wortlaut der gefassten Beschlüsse;
 - 4. die Ergebnisse der Wahlen.
- (2) Die Niederschrift ist von dem Ältermann und dem Schriftführer zu unterzeichnen. Sie kann von den Mit-

gliedern auf der Geschäftsstelle der Lotsenbrüderschaft eingesehen werden.

§ 12

Beschlussfassung ohne Mitgliederversammlung (Urabstimmung)

- (1) Auch ohne Versammlung ist ein Beschluss über die in § 8 (1) Nr. 1, 2, 3c–d, 5 bis 10 dieser Satzung bezeichneten Angelegenheiten gültig, wenn die Mehrheit der Mitglieder dem Beschluss zustimmt, soweit nicht die Satzung eine besondere Mehrheit der Mitglieder vorschreibt. Zu einem Beschluss über die Satzung ist schriftliche Erklärung erforderlich.
- (2) Jedes Mitglied ist zur Teilnahme an schriftlichen Abstimmungen verpflichtet.

§ 13

Ausfertigung und Bekanntmachung der Beschlüsse

- (1) Für den Geschäftsverkehr werden die Beschlüsse nach dem Inhalt der Versammlungsniederschrift und ohne Versammlung nach dem Inhalt der Urabstimmung ausfertigt.
- (2) Die Satzung ist im Bundesverkehrsblatt zu veröffentlichen (§ 29 Abs. 2 SLG).
- (3) Die organisatorischen Vorschriften der Selbstverwaltungsvorschriften der Lotsenbrüderschaft werden den Mitgliedern in Druckschriften ausgehändigt.

§ 14

Der Ältermann

Der Ältermann wird durch schriftliche Abstimmung von den Mitgliedern auf die Dauer von fünf Jahren gewählt. Die Wahl bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde. Die Bestätigung kann nur aus wichtigem Grund versagt werden (§ 31 Abs. 3 SLG).

§ 15

Die Aufgaben des Ältermanns

- (1) Der Ältermann vertritt die Lotsenbrüderschaft gerichtlich und außergerichtlich. Im Verhinderungsfall wird er von seinem Stellvertreter vertreten (§ 31 Abs. 1 SLG).
- (2) Der Ältermann führt die Angelegenheiten der Lotsenbrüderschaft nach Maßgabe der Satzung und der Beschlüsse der Mitglieder.
- (3) Dem Ältermann obliegt insbesondere:
 - 1. die Belange des Seelotsreviers Weser II/Jade zu wahren und zu fördern, sowie die Aufsichtsbehörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf dem Gebiet des Seelotswesens zu beraten und durch die notwendige Berichterstattung zu unterstützen;
 - 2. die Belange der Lotsenbrüderschaft und ihrer Mitglieder zu wahren und zu fördern, insbesondere aus gegebenem Anlass den Gerichten und sonstigen Behörden gegenüber;
 - 3. die satzungsgemäß erforderliche Beschlussfassung der Mitgliederversammlung oder die Urabstimmung vorzubereiten;
 - 4. den Haushaltsplan, die Jahresrechnung und den Jahresbericht aufzustellen und der Mitgliederversammlung vorzulegen;

5. die Erfüllung der den Mitgliedern der Lotsenbrüderschaft obliegenden Berufspflichten zu überwachen und gegen Berufspflichtverletzungen nach Maßgabe der Ehrengerichtsordnung einzuschreiten;
6. den gesamten Geschäftsbetrieb der Lotsenbrüderschaft auf glatte und vorschriftsmäßige Abwicklung zu überwachen;
7. der Abschluss der Anstellungsverträge mit dem Personal;
8. die unterschriftliche Vollziehung der Schriftstücke und der Beschlussausfertigungen;
9. die Erledigung des laufenden Geschäftsbetriebes und die Leitung der Geschäftsstelle der Lotsenbrüderschaft.

§ 16

Der Stellvertreter des Ältermanns

- (1) Der Stellvertreter des Ältermanns führt die Bezeichnung „Zweiter Ältermann“. Auf seine Wahl und seine Bestätigung finden die Vorschriften des § 14 dieser Satzung Anwendung.
- (2) Der Stellvertreter des Ältermanns ist Mitglied des Beirats und nimmt an den Beiratssitzungen teil. Er hat sich über alle Angelegenheiten der Lotsenbrüderschaft fortlaufend die zu ihrer Führung notwendigen Kenntnisse zu verschaffen.

§ 16a

Der Obmann

- (1) Der Sprecher für Wilhelmshaven/Jade – Lotsbezirk 2 – führt die Bezeichnung Obmann.
- (2) Er hat einen Stellvertreter. Der Stellvertreter des Obmanns hat sich über die Angelegenheiten des Bezirks fortlaufend zu informieren.
- (3) Der Obmann und der Stellvertreter sind Mitglied des Beirats und nehmen an den Beiratssitzungen teil.
- (4) Der Obmann und der Stellvertreter werden auf die Dauer von drei Jahren aus der Gruppe der Lotsen des Lotsbezirks 2 durch schriftliche Abstimmung gewählt. Die Mitgliederversammlung entscheidet über die evtl. Anwendung von § 10 Abs. 3.
- (5) Ist der Obmann ein im Hafenlotswesen tätiger Seelotse, muss der Stellvertreter des Obmanns ein im Revier tätiger Seelotse des Lotsbezirks 2 sein und umgekehrt.

§ 17

Der Beirat

Der Beirat besteht aus:

dem Ältermann;
dem zweiten Ältermann;
dem Obmann und dem Stellvertreter des Obmanns des Lotsbezirks 2;
vier Mitgliedern, die durch schriftliche Abstimmung von den Mitgliedern auf die Dauer von drei Jahren gewählt werden.

§ 18

Aufgaben des Beirats

- (1) Der Beirat ist ein Arbeitsausschuss mit der Aufgabe, den Ältermann bei der Führung der Angelegenheiten

der Lotsenbrüderschaft auf wichtigen Aufgabengebieten zu beraten. Innerhalb des Beirats können die Geschäfte auf einzelne Mitglieder oder Ausschüsse verteilt werden.

- (2) Der Ältermann beruft den Beirat nach Bedarf ein und leitet seine Beratungen. In folgenden Angelegenheiten hat der Ältermann den Beirat zu hören:
 1. Änderung der Satzung;
 2. Änderung der Börtordnung;
 3. Änderung der Lotsgeldverteilungsordnung;
 4. Aufstellung des Haushaltsplanes und der Jahresrechnung;
 5. Aufstellung des Jahresberichtes;
 6. Tarifangelegenheiten;
 7. Angelegenheiten der Altersversorgung;
 8. Auswahl von Lotsenanwärtern.
- (3) Über die Beiratssitzung ist eine Niederschrift anzufertigen, die vom Ältermann und dem Schriftführer zu unterzeichnen ist. Aus der Niederschrift muss die Anzahl der erschienenen Mitglieder und die vom Beirat vertretene Meinung hervorgehen.

§ 19

Das Ehrengericht

- (1) Die Zahl der Mitglieder für das Ehrengericht bestimmt die Ehrengerichtsordnung. Sie werden auf die Dauer von drei Jahren durch schriftliche Abstimmung von den Mitgliedern gewählt.
- (2) Die ehrengerichtlichen Strafen sind:
 1. Warnung;
 2. Verweis;
 3. Geldbuße bis zu eintausend Mark;Verweis und Geldbuße können nebeneinander verhängt werden.
- (3) Der Strafbeschluss ist mit Gründen zu versehen, nach dem Inhalt der ehrengerichtlichen Satzungs-niederschrift auszufertigen und dem Mitglied zuzustellen.
- (4) Dem Ehrengericht obliegt ferner, auf Antrag bei Streitigkeiten zwischen Mitgliedern der Lotsenbrüderschaft zu vermitteln. Das Nähere regelt die Ehrengerichtsordnung.

§ 20

Sonderausschüsse

- (1) Sonderausschuss ist der Rechnungsprüfungsausschuss.
- (2) Der Rechnungsprüfungsausschuss besteht aus zwei Mitgliedern, die für die Dauer von drei Jahren von der Mitgliederversammlung gewählt werden.
- (3) Neben dem Rechnungsprüfungsausschuss können auf Beschluss der Mitgliederversammlung nach Bedarf weitere Sonderausschüsse gebildet werden, deren Mitglieder ebenfalls von der Mitgliederversammlung zu wählen sind.
- (4) Die Mitglieder der Sonderausschüsse sind in ihrem Aufgabenbereich unabhängig und an keine Weisungen gebunden. Sie stehen außerhalb des Beirats.

§ 21**Aufgaben des Prüfungsausschusses**

- (1) Der Prüfungsausschuss überwacht durch Revisionen die vorschriftsmäßige Ausführung des Haushaltsplanes, insbesondere die wirtschaftliche und sparsame Verwendung der Haushaltsmittel, die Ordnungsmäßigkeit der Kassenführung, Rechnungsführung und Buchführung und die richtige Einnahme und Verteilung der Lotsgelder. Dem Prüfungsausschuss obliegt ferner die Prüfung und Abnahme der vom Ältermann aufgestellten Jahresrechnung vor der Vorlage an die Mitgliederversammlung.

Aurich, 19. Dezember 2013
3200S-344.4/7

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Nordwest
Im Auftrag
Feldmann

(VkBl. 2014 S. 15)

§ 22**Wählbarkeit zu den Ämtern, Wiederwahl**

- (1) Zum Ältermann kann nur gewählt werden, wer mindestens 5 Jahre, zum 2. Ältermann, zum Obmann und Stellvertreter des Obmanns, zum Mitglied des Beirats oder Mitglied des Ehrengerichts sowie eines Sonderausschusses, wer mindestens 2 Jahre Seelotse des Reviers ist.
- (2) Wiederwahl ist zulässig.

Nr. 14

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1403 „Überarbeitete Fassung des NAVTEX Handbuches“

§ 23**Besondere Pflichten der Inhaber von Ämtern**

- (1) Die in § 22 der Satzung bezeichneten Ämter sind unparteiisch und ehrenamtlich zu führen, Verdienstaufälle und Unkosten, die im Dienst für die Lotsenbrüderschaft entstehen, werden Inhabern von Ämtern der Lotsenbrüderschaft ersetzt. Das Nähere regelt die Lotsgeldverteilungsordnung.
- (2) Kein Inhaber eines Amtes darf bei einer Angelegenheit beratend oder entscheidend mitwirken, wenn die Entscheidung ihm selbst, seinem Ehegatten und seinen Verwandten unmittelbaren Vorteil oder Nachteil bringen kann.

Hamburg, den 23. Dezember 2013
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1403, „MSC Rundschreiben „Überarbeitete Fassung des NAVTEX Handbuches““, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

§ 24**Vorzeitige Abberufung der Inhaber eines Amtes**

- (1) Die in § 22 der Satzung bezeichneten Inhaber von Ämtern können aus wichtigen Gründen durch die Mitglieder vorzeitig abberufen werden. Zu dem Beschluss ist eine Mehrheit von zwei Dritteln sämtlicher Mitglieder der Brüderschaft erforderlich.
- (2) Die vorzeitige Abberufung des Ältermannes geschieht im gegenseitigen Einvernehmen der Mitglieder und der Aufsichtsbehörde. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Bundeslotsenkammer (§ 31 Abs. 5 SLG).

MSC.1/Circ. 1403
23. Mai 2011

**MSC RUNDSCHREIBEN
ÜBERARBEITETE FASSUNG DES
NAVTEX HANDBUCHES**

- Bei der neunundachtzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2011) vermerkte und verabschiedete der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) das überarbeitete NAVTEX Handbuch, dass von der IHO, WMO und IMSO erstellt wurde und vom Unterausschuss Funkverkehr und Such- und Rettungsdienst (COMSAR) bei deren fünfzehnter Tagung (vom 7. bis 11. März 2011) Zustimmung erhielt, wie es auch im Anhang wiedergegeben ist.
- Dieses Rundschreiben löst die Dokumente COMSAR/Circ.7, COMSAR/Circ.28 und COMSAR/Circ.34 ab und ersetzt den bisherigen Wortlaut des NAVTEX Handbuches.
- Der Ausschuss legte fest, dass der überarbeitete Wortlaut des NAVTEX Handbuches am 1. Januar 2013 in Kraft treten wird.

Die Satzung der Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade, Bremerhaven (VkBl. 1985 S. 498), wurde am 13.11.2013 in einer schriftlichen Abstimmung mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder in vorliegender Form geändert.

J. Tarin (Ältermann)

Vorstehende Satzung ist aufsichtsbehördlich genehmigt. Sie tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr) in Kraft. Am gleichen Tage tritt die im Verkehrsblatt 1985 S. 498 veröffentlichte Satzung außer Kraft.

VORWORT

Die SOLAS Regel IV/12.2 legt fest, dass „jedes Schiff, während es auf See ist, eine Funkwache für Sendungen von Seesicherheitsinformationen auf der bzw. den entsprechenden Frequenz/en aufrechterhalten muss, auf der/denen solche Informationen in dem Gebiet, welches das Schiff zu der Zeit befährt, ausgesendet werden“.

Nach dem Ersuchen des IMO Unterausschusses Funkverkehr wurde das NAVTEX Handbuch 1988 zum ersten Mal erstellt. Drei nachfolgende Editionen wurden seitdem verfasst, von welchen die vierte Edition, die 2005 veröffentlicht wurde, Änderungen enthält, die vom Schiffssicherheitsausschuss bei seiner siebenundachtzigsten Tagung im Mai 2004 in MSC/Circ.1122 bestätigt wurden.

Bei dem siebten Treffen im September 2005 wurde vom IHO Ausschuss zur Veröffentlichung von Funknavigationswarnungen (CPRNW¹) eine Arbeitsgruppe gegründet, um die gesamten Aufzeichnungen des Weltweiten Navigationswarnendienstes (WWNWS) zu überprüfen. Zu der Arbeitsgruppe zählten Repräsentanten der WMO und sie erstellte vor allem Überarbeitungen der IMO Entschlüsseungen A.705(17), „Veröffentlichung der Seesicherheitsinformationen“ und A.706(17), „Der Weltweite Navigationswarndienst“. Die vorgeschlagenen Überarbeitungen dieser Entschlüsseungen wurden in den IHO Mitgliedsstaaten unter Abdeckung des IHB CL 104/2007 in Umlauf gebracht, von COMSAR bei dessen zwölfter Tagung im April 2008 bestätigt und anschließend vom Schiffssicherheitsausschuss bei seiner fünf- undachtzigsten Tagung November/Dezember 2008 in MSC.1/Circ.1287 bzw. MSC.1/Circ.1288 beschlossen.

Die Arbeitsgruppe stellte dann das überarbeitete Gemeinsame IMO/IHO/WMO Handbuch zu Seesicherheitsinformationen mit den darin enthaltenen überarbeiteten Informationen der Entschlüsseungen A.705(17), und A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, zusammen. Der überarbeitete Wortlaut wurde in den IHO Mitgliedsstaaten unter Abdeckung des IHB CL 70/2008 in Umlauf gebracht, von COMSAR bei dessen dreizehnten Tagung im Januar 2009 bestätigt und anschließend vom Schiffssicherheitsausschuss bei seiner sechsundachtzigsten Tagung im Mai/Juni 2009 beschlossen.

Die Arbeitsgruppe erstellte anschließend die dritte Überarbeitung des Internationalen SafetyNET Handbuches. Der überarbeitete Wortlaut des Internationalen SafetyNET Handbuches wurde in den IHO Mitgliedsstaaten unter Abdeckung des IHB CL 68/2009 in Umlauf gebracht, von COMSAR bei dessen vierzehnten Tagung im März 2010 bestätigt und anschließend vom Schiffssicherheitsausschuss bei seiner siebenundachtzigsten Tagung im Mai 2010 in MSC.1/Circ.1364 beschlossen.

In Weiterführung einer flächendeckenden Überarbeitung aller Dokumente bezüglich Seesicherheitsinformationen, angefangen mit den wichtigsten, erstellte die Arbeitsgruppe die fünfte Überarbeitung des NAVTEX Handbuches. Der überarbeitete Wortlaut des NAVTEX Handbuches wurde in den IHO Mitgliedsstaaten unter Abdeckung des IHB CL 74/2010 in Umlauf gebracht, von COMSAR bei dessen fünf- undachtzigsten Tagung im März 2011 bestätigt und anschließend vom Schiffssicherheitsausschuss bei seiner neunundachtzigsten Tagung im Mai 2011 beschlossen.

¹ CPRNW wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2009 umbenannt zu IHO WWNWS Unterausschuss (WWNWS).

INHALT

ABSCHNITT	PAGE
1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN	6
2 DER NAVTEX DIENST	6
2.1 Einleitung	6
2.2 Begriffsbestimmungen	8
2.2.2 Abgrenzung der NAVAREAS	12
2.2.3 Abgrenzung der METAREAS	13
3 ALLGEMEINE MERKMALE DES NAVTEX SYSTEMS	13
4 PLANUNG DER NAVTEX DIENSTE	14
4.2 Internationale NAVTEX Dienste auf 518 kHz	15
4.3 Nationale NAVTEX Dienste auf 490 kHz oder 4209,5 kHz	17
4.4 Nationale NAVTEX Dienste auf anderen Frequenzen	17
5 TECHNISCHE ZEICHEN IN NAVTEX MELDUNGEN	17
5.1 Überblick über die technischen Zeichen B ₁ , B ₂ , B ₃ , B ₄	17
5.2 B ₁ – Senderidentifikationszeichen	19
5.3 B ₂ – Betreffanzeigeezeichen	21
5.4 B ₃ B ₄ – Meldungsnummerierungszeichen (NAVTEX Nummer)	21
6 MELDUNGSKENNUNG	22
7 MELDUNGSFORMAT	22
7.7 Beispiele für Navigationswarnmeldungen	24
7.8 Beispiele für Meteorologische Meldungen	25
8 SPRACH- UND NATIONALE AUSSENDUNGSOPTIONEN	26
9 INFORMATIONSKONTROLLE	26
10 MELDUNGSGEHALT	26
10.2.1 Navigationswarnungen	26
10.2.2 Meteorologische Warnungen und Vorhersagen	27
10.2.3 Such- und Rettungsinformationen	27
10.2.4 Warnungen vor Piratenangriffen	27
10.2.5 Warnmeldungen vor Tsunamis und anderen Naturphänomenen	28
10.2.6 Lotsen- und VTS-Dienstmeldungen	28
10.2.7 Keine vorliegenden Meldungen	28
10.2.8 Gebrauch von Abkürzungen	28
10.2.9 Nationale NAVTEX Dienste	28
11 MELDUNGSPRIORITÄTEN UND AUSSENDUNGSVERFAHREN IM INTERNATIONALEN NAVTEX DIENST	28

11.1	Meldungsprioritäten	28
11.2	Aussendungsverfahren	29
11.3	Meteorologische NAVTEX Meldungen ..	30
11.4	Nationale NAVTEX Dienste	30
12	PFLICHTEN EINES NAVTEX KOORDINATORS	30
12.3	Handhabung der Dienste	31
12.4	Abstimmung der auszusendenden Datenmenge im Laufe des täglichen Sendeablaufs	32
13	BEWÄHRTE VORGEHENSWEISEN FÜR DIENSTNUTZER	33
14	GEGENSEITIGE STÖRUNGEN ZWISCHEN NAVTEX FUNKSTELLEN	33
15	BENACHRICHTIGUNG ÜBER NAVTEX DIENSTE	34
Anlage 1	– RICHTLINIEN DES IMO NAVTEX KOORDINATIONSGREMIUMS	36
Anlage 2	– EMPFEHLUNG ITU-R M.540	38
Anlage 3	– IMO ENTSCHLIESSUNG MSC.148(77) ..	44
Anlage 4	– AUSZUG AUS DER IMO ENT- SCHLIESSUNG A.801(19) ANLAGE 4 .	48
Anlage 5	– VERFAHREN FÜR DIE ÄNDERUNG DES NAVTEX HANDBUCHES	50

1 – ALLGEMEINE INFORMATIONEN

NAVTEX ist ein internationaler automatisierter Sofortdruckdienst zur Veröffentlichung von Navigations- und meteorologischen Warnungen, meteorologischen Vorhersagen und anderen dringenden Informationen an Schiffe. Er wurde entwickelt, um auf eine günstige, einfache und automatisierte Art Schiffssicherheitsinformationen an Bord von Schiffen auf See in Küstengewässern zu empfangen. Die gesendeten Informationen können alle Schiffsgrößen und -typen betreffen und die selektive Meldungsablehnungsfunktion sorgt dafür, dass alle Seeleute eine Sicherheitsinformationsaussendung, die an ihre Bedürfnisse angepasst ist, empfangen können.

NAVTEX erfüllt eine wesentliche Rolle in dem Weltweiten Seenot- und Schiffssicherheitsfunksystem (GMDSS), das von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelt wurde und zu den Änderungen von 1988 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), in der jeweils geltenden Fassung, als eine Anforderung für die Schiffe, für die das Übereinkommen gilt, hinzugefügt wurde.

Dieses Handbuch beschreibt den Aufbau und die Ausführung des NAVTEX Dienstes. Es ist hauptsächlich für Schifffahrtsverwaltungen und andere Betroffene im Bereich der Erstellung und Aussendung von Maritimen Sicherheitsinformationen vorgesehen. Außerdem wird es für Seeleute, Reeder und andere, die solche Informationen benötigen, um sicher ihrer Arbeit auf See nachgehen zu können, von Belang sein. Es muss zusammen mit dem Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuch zu Maritimen Sicherheitsinformationen (auch veröffentlicht als die IHO/IMO Weltweite Bedienungsanleitung für den Navigations-

warndienst, IHO Veröffentlichung S-53, und S-53 Anhang 1) verwendet werden.

2 DER NAVTEX DIENST

2.1 Einleitung

2.1.1 NAVTEX versorgt die Schifffahrt mit Navigations- und meteorologischen Warnungen, meteorologischen Vorhersagen und anderen dringenden Informationen (siehe **Tabelle 1**, Abschnitt 5) mittels einer automatischen Anzeige oder einem Ausdruck eines bestimmten Empfängers. Es ist für Schiffe aller Größenordnungen und Arten geeignet. **Bild 1** stellt dar, wie der Dienst für gewöhnlich aufgebaut ist.

2.1.2 NAVTEX ist ein Bestandteil des IMO/IHO Weltweiten Navigationswarndienstes (WWNWS) bestimmt von der IMO EntschlieÙung A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, und dem WMO Handbuch zu See-meteorologischen Diensten, Teil 1bis, Versorgung mit Warnungen und Wetter- und Seebekanntmachungen (GMDSS Anwendung). Es ist außerdem Teil des Weltweiten Seenot- und Schiffssicherheitsfunksystems (GMDSS).

2.1.3 Nach dem GMDSS ist eine NAVTEX Empfangsmöglichkeit Teil der Pflichtausrüstung, die bestimmte Schiffe nach den Festlegungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), in der jeweils geltenden Fassung, mitführen müssen.

2.1.4 Die Ermächtigung, die Verwendung der Frequenzen 518 kHz, 490 kHz und 4209,5 kHz für NAVTEX Dienste weltweit zu koordinieren, wurde der IMO von der ITU bei der WRC-95 durch die EntschlieÙung 339 wirksam übertragen. Dies wurde nochmals bei der WRC-97 bestätigt. Die IMO hat ihrem Koordinationsgremium der NAVTEX Dienste die Verantwortung für die gesamte Leitung und Koordination der globalen NAVTEX Dienste übertragen. Die Koordinationsaufgabe des Gremiums bezüglich der Nationalen NAVTEX Aussendungen auf 490 kHz und 4209,5 kHz ist beschränkt auf die Zuteilung der Senderidentifikationszeichen². Die Richtlinien für dieses Gremium sind zu Anlage 1 hinzugefügt. Dabei muss erwähnt werden, dass die Festlegungen des NAVTEX Handbuches nicht für die Planung eines nationalen NAVTEX Dienstes auf anderen national zugeteilten Frequenzen gelten.

2.1.5 Die Einzelheiten zu den betriebsbereiten und geplanten NAVTEX Diensten werden in den verschiedenen nationalen Funksignallisten, in einer Anlage zu der Liste IV – Liste der Küsten- und Sonderdienstfunkstellen der Internationalen Telekommunikationsunion (ITU) und in dem GMDSS Rahmenplan, herausgebracht von der IMO in ihrer Serie GMDSS Rundschreiben, periodisch veröffentlicht.

² Das Senderidentifikationszeichen ist ein einziger Buchstabe, der jedem Sender zugeteilt wird, um die NAVTEX Funkstelle und Aussendungszeit zu ermitteln.

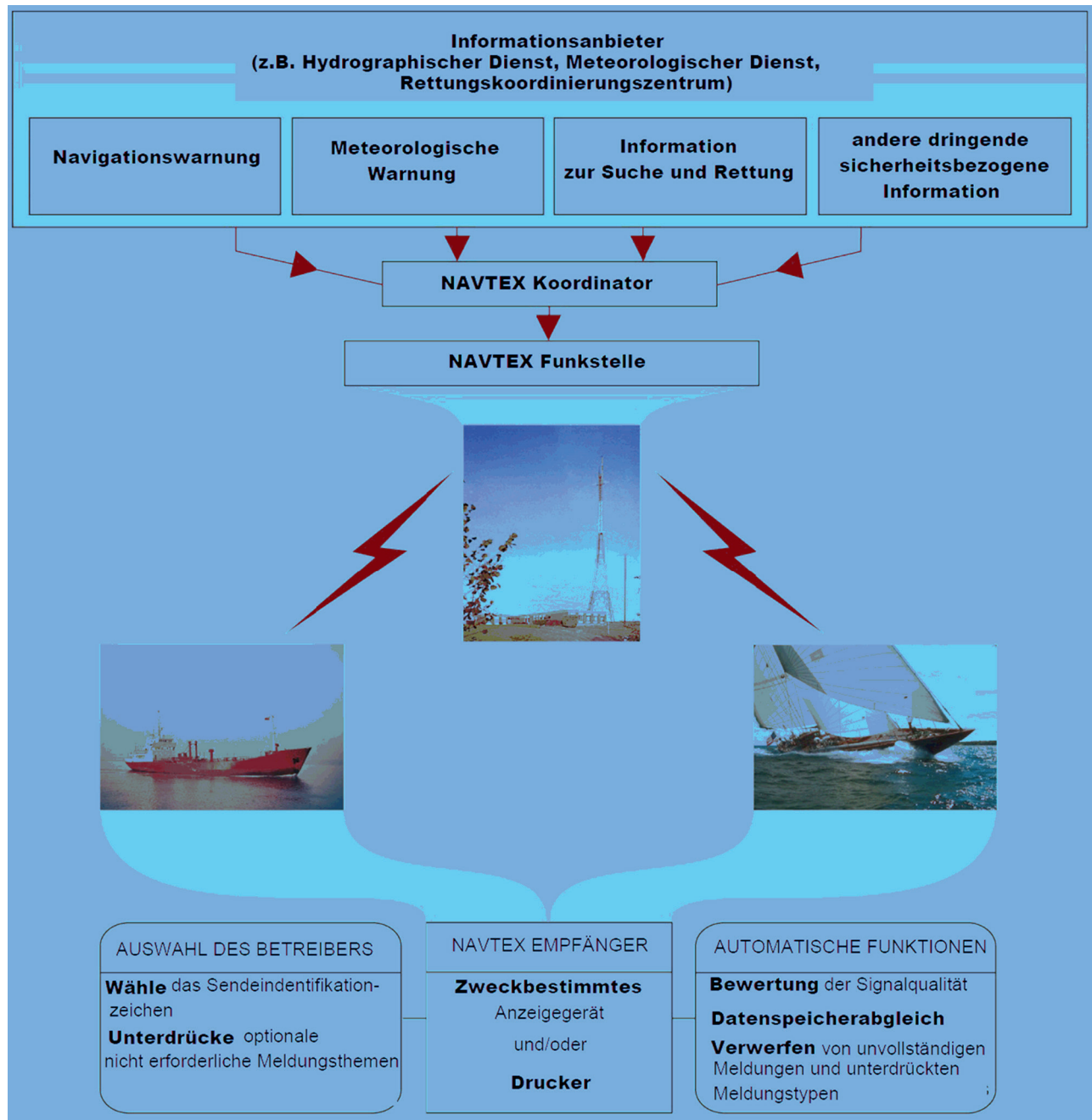


Bild 1 – Grundkonzept des NAVTEX Systems

2.2 Begriffsbestimmungen

2.2.1 Für die Zwecke dieses Handbuches gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- .1 *Die Küstenwarnung (coastal warning)* ist eine Navigationswarnung oder eine geltende Bekanntmachung, die als Teil einer nummerierten Reihe von einem Nationalen Koordinator veröffentlicht wurde. Die Aussendung wird von dem Internationalen NAVTEX Dienst zu bestimmten NAVTEX Dienstgebieten und/oder von dem Internationalen SafetyNET Dienst zu den Küstenwarngebieten durchgeführt. (Darüber hinaus dürfen Verwaltungen auf anderen Wegen Küstenwarnungen herausgeben).
- .2 *Das Küstenwarngebiet (coastal warning area)* ist ein einzelnes und genau bestimmtes See-

gebiet innerhalb eines NAVAREA/METAREA oder eines Untergebietes, das von einem Küstenstaat zum Zweck der Koordination der Aussendung von Schiffssicherheitsinformationen an der Küste über den SafetyNET Dienst eingerichtet wurde.

- .3 *Das Weltweite Seenot- und Schiffssicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System) (GMDSS)* ist der globale Kommunikationsdienst basierend auf automatisierten Systemen, sowohl mit Satellit als auch terrestrisch, der dazu dient Notfallalarmierungen und die Veröffentlichung der Schiffssicherheitsinformationen für Seeleute bereitzustellen.
- .4 *HF NBDP (High Frequency narrow-band direct-printing)* bedeutet Hochfrequenzschmal-

- bandsofortdruck, der Funktelegraphie verwendet, wie von Empfehlung ITU-R M.688 festgelegt.
- .5** *Eine geltende Bekanntmachung (in-force bulletin)* ist eine Liste mit Seriennummern der NAVAREA, des Untergebiets oder der geltenden Küstenwarnungen, die von dem NAVAREA Koordinator, dem Untergebietskoordinator oder dem nationalen Koordinator mindestens innerhalb der vorhergehenden sechs Wochen herausgegeben und ausgesendet wurde.
- .6** *Der internationale NAVTEX Dienst (international NAVTEX service)* bedeutet die koordinierte Aussendung und der automatische Empfang auf 518 kHz von Schiffssicherheitsinformationen mit Hilfe der Schmalbandsofortdrucktelegraphie (*narrow-band direct-printing telegraphy*) auf Englisch³.
- .7** *Der internationale SafetyNET Dienst (international SafetyNET service)* bedeutet die koordinierte Aussendung und der automatisierte Empfang von Schiffssicherheitsinformationen mithilfe des Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Dienstes auf Englisch entsprechend der Festlegungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in der jeweils geltenden Fassung.
- .8** *Eine örtliche Warnung (local warning)* ist eine Navigationswarnung, die küstennahe Gewässer betrifft, oft innerhalb der Grenzen des rechtlichen Zuständigkeitsbereichs eines Hafens oder einer Hafenbehörde.
- .9** *Schiffssicherheitsinformationen (maritime safety information) (MSI)*⁴ sind Navigations- und meteorologische Warnungen, meteorologische und andere dringende sicherheitsbezogene Meldungen, die an Schiffe ausgesendet werden.
- .10** *Der Schiffssicherheitsinformationsdienst (maritime safety information service)* ist das international und national koordinierte Netzwerk von Aussendungen mit Informationen, die für eine sichere Navigation erforderlich sind.
- .11** *METAREA* ist ein geographisches Seegebiet⁵, das zum Zweck der Koordinierung der Aussendung von See-meteorologischen Informationen eingerichtet wurde. Der Begriff METAREA gefolgt von einer römischen Ziffer kann dazu dienen ein bestimmtes Seegebiet zu identifizieren. Die Abgrenzung solcher Gebiete steht nicht in Zusammenhang mit den Abgrenzungen von Staatsgrenzen und darf diese nicht beeinflussen.
- .12** *Der METAREA Herausgabedienst (META-REA issuing service)* ist der verantwortliche Nationale Wetterdienst, der gewährleistet, dass Wettervorhersagen und Warnungen für die Schifffahrt durch das Internationale SafetyNET verbreitet werden und durch die verantwortlichen NAVTEX Dienste in dem jeweils ausgewiesenen Gebiet für die Aussendung nach den Anforderungen durch GMDSS⁶.
- .13** *Meteorologische Informationen (meteorological information)* sind die See-meteorologischen Warn- und Vorhersageinformationen gemäß den Festlegungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in der jeweils geltenden Fassung.
- .14** *Der nationale Koordinator (National Co-ordinator)* ist die nationale Behörde, die damit beauftragt ist Küstenwarnungen innerhalb eines nationalen Zuständigkeitsgebietes zuzuordnen und herauszugeben.
- .15** *Der nationale NAVTEX Dienst (national NAVTEX service)* ist zuständig für die Aussendung und den automatisierten Empfang von Schiffssicherheitsinformationen mithilfe der Schmalbandsofortdrucktelegraphie (*narrow-band direct-printing Telegraphy*) auf anderen Frequenzen als 518 kHz und in Sprachen wie von der betroffenen Verwaltung festgelegt.
- .16** *Der nationale SafetyNET Dienst (national SafetyNET service)* ist die Aussendung und der automatisierte Empfang von Schiffssicherheitsinformationen mithilfe des Inmarsat EGC Dienstes in Sprachen wie von der betroffenen Verwaltung festgelegt.
- .17** *NAVAREA* ist ein geographisches Seegebiet⁷, das zum Zweck der Koordinierung der Aussendung von Navigationswarnungen eingerichtet wurde. Der Begriff NAVAREA gefolgt von einer römischen Ziffer kann dazu dienen ein bestimmtes Seegebiet zu identifizieren. Die Abgrenzung solcher Gebiete steht nicht in Zusammenhang mit den Abgrenzungen von Staatsgrenzen und darf diese nicht beeinflussen.
- .18** *Der NAVAREA Koordinator (NAVAREA Co-ordinator)* ist die Behörde, die damit beauftragt ist NAVAREA Warnungen für eine bestimmte NAVAREA zu koordinieren, zuzuordnen und herauszugeben.
- .19** *Eine NAVAREA Warnung (NAVAREA warning)* ist eine Navigationswarnung oder eine geltende Bekanntmachung, die als Teil einer nummerierten Reihe von einem NAVAREA Koordinator veröffentlicht worden ist.

³ Wie in diesem Handbuch wiedergegeben.

⁴ Wie in Regel IV/2 des SOLAS Übereinkommens, in der jeweils geltenden Fassung, festgelegt ist.

⁵ Welches von Seeschiffen befahrbare Innlandmeere, Seen und Wasserwege miteinschließen kann.

⁶ Im Rahmen dieses Handbuchs bedeutet „ausgewiesenes Gebiet“ das NAVTEX Dienstgebiet.

⁷ Welches von Seeschiffen befahrbare Binnenmeere, Seen und Wasserwege miteinschließen kann.

- .20** Eine Navigationswarnung (*navigational warning*) ist eine Meldung, die dringende Informationen bezüglich sicherer Navigation zu Schiffen entsprechend den Festlegungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in der jeweils geltenden Fassung, aussendet.
- .21** NAVTEX ist das System für die Aussendung und den automatischen Empfang von Schiffssicherheitsinformationen mithilfe von Schmalbandsfortdrucktelegraphie⁸ (*narrow band direct-printing telegraphy*).
- .22** Ein NAVTEX Abdeckungsgebiet (*NAVTEX coverage area*) ist ein Gebiet in Form eines Kreisbogens mit einem Radius vom Sender, der nach den von der IMO EntschlieÙung A.801(19), Anlage 4, vorgegebenen Methoden und Kriterien berechnet wird.
- .23** Ein NAVTEX Dienstgebiet (*NAVTEX service area*) ist ein einzelnes und genau bestimmtes Seegebiet, das vollständig innerhalb des NAVTEX Abdeckungsgebietes liegt, für das Schiffssicherheitsinformationen von einem bestimmten NAVTEX Sender bereitgestellt werden. Normalerweise wird es von einer Linie abgegrenzt, die vollständig die lokalen Ausbreitungsbedingungen und die Art und Menge der Informationen und Seeverkehrsgegebenheiten in dem Seegebiet berücksichtigt, wie in der IMO EntschlieÙung A.801(19), Anlage 4, dargestellt.
- .24** Der NAVTEX Koordinator (*NAVTEX Co-ordinator*) ist die Behörde, die damit beauftragt ist eine oder mehrere NAVTEX Funkstellen, die Schiffssicherheitsinformationen als Teil des Internationalen NAVTEX Dienstes übertragen, zu betreiben und zu leiten.
- .25** Andere dringende sicherheitsbezogene Informationen (*Other urgent safety-related information*) bedeutet Schiffssicherheitsinformationen, die an Schiffe ausgesendet werden, aber nicht als Navigationswarnung, meteorologische Information oder SAR Information definiert sind. Dazu können unter anderem erhebliche Betriebsstörungen oder Änderungen an den Schiffskommunikationssystemen und neue oder geänderte obligatorische Schiffsberichterstattungssysteme oder Schifffahrtsregeln bezüglich der Schiffe auf See gehören.
- .26** Die Rettungsleitstelle (*Rescue Co-ordination Centre*) (RCC) ist eine Einheit, die dafür zuständig ist einen effizienten Such- und Rettungsdienst zu organisieren und den Ablauf der Such- und Rettungsoperationen innerhalb eines Such- und Rettungsgebietes zu koordinieren.
- .27** SafetyNET ist der internationale Dienst zur Aussendung und für den automatischen Empfang von Schiffssicherheitsinformationen über das Inmarsat EGC System. Die Fähigkeit SafetyNET zu empfangen ist Teil der Pflichtausrüstung, die bestimmte Schiffe nach den Festlegungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), in der jeweils geltenden Fassung, fahren müssen.
- .28** SAR Informationen (*SAR information*) bedeutet die Weiterleitung von Notmeldungen und anderen dringenden Such- und Rettungsinformationen, die an Schiffe ausgesendet werden.
- .29** Ein Untergebiet (*Sub-Area*) ist eine Unterteilung der NAVAREA/METAREA in der eine Anzahl von Ländern ein koordiniertes System für die Veröffentlichung von Schiffssicherheitsinformationen eingerichtet hat. Die Abgrenzung solcher Gebiete steht nicht in Zusammenhang mit den Abgrenzungen von Staatsgrenzen und darf diese nicht beeinflussen.
- .30** Der Untergebietskoordinator (*Sub-Area Co-ordinator*) ist die Behörde, die damit beauftragt ist Untergebietswarnungen für die ausgewiesenen Untergebiete zu koordinieren, zuzuordnen und herauszugeben.
- .31** Eine Untergebietswarnung (*Sub-Area warning*) ist eine Navigationswarnung, die als Teil einer nummerierten Reihe von einem Untergebietskoordinator veröffentlicht wurde. Die Aussendung findet über den Internationalen NAVTEX Dienst zu bestimmten NAVTEX Dienstbezirken statt oder vom Internationalen SafetyNET Dienst (über den zuständigen NAVAREA Koordinator).
- .32** UTC ist die koordinierte Weltzeit, die GMT (oder ZULU) als internationaler Zeitstandard entspricht.
- .33** Der Weltweite Navigationswarndienst (*World-Wide Navigational Warning Service*) (WWNWS)⁹ ist der international und national koordinierte Dienst zur Veröffentlichung von Navigationswarnungen.
- .34** In den Betriebsverfahren bedeutet *Koordination*, dass die Zuteilung des Zeitpunkts zur Datenübertragung zentralisiert ist, dass das Format und die Kriterien zur Datensendung mit den Vorgaben des Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuches zu Schiffssicherheitsinformationen übereinstimmen, und dass alle Dienste wie in den IMO EntschlieÙungen A.705(17) und A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, festgelegt, verwaltet werden.

⁸ Siehe Anlage 2.

⁹ Wie in der EntschlieÙung A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, wiedergegeben.

2.2.2 Abgrenzung der NAVAREAS

Weltweiter Navigationswarndienst für NAVAREAS

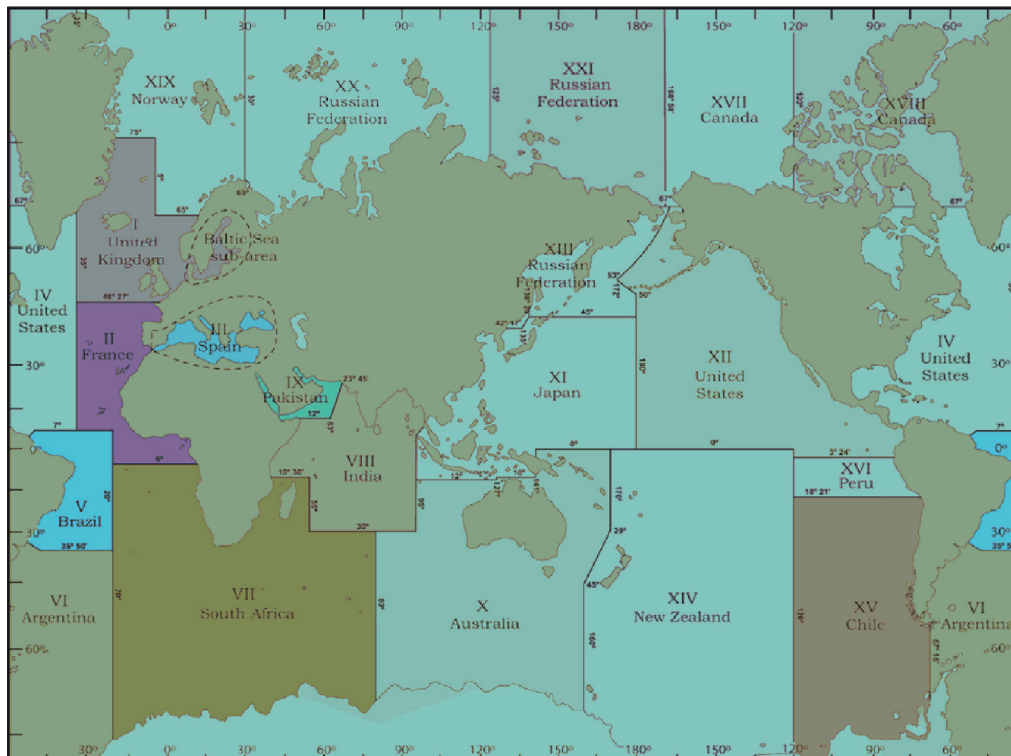


Bild 2 – NAVAREAS zur Koordination und Veröffentlichung von Navigationswarnungen

Die Abgrenzung solcher Gebiete steht nicht in Zusammenhang mit den Abgrenzungen von Staatsgrenzen und darf diese nicht beeinflussen.

2.2.3 Abgrenzung der METAREAS

Grenzen der METAREAS

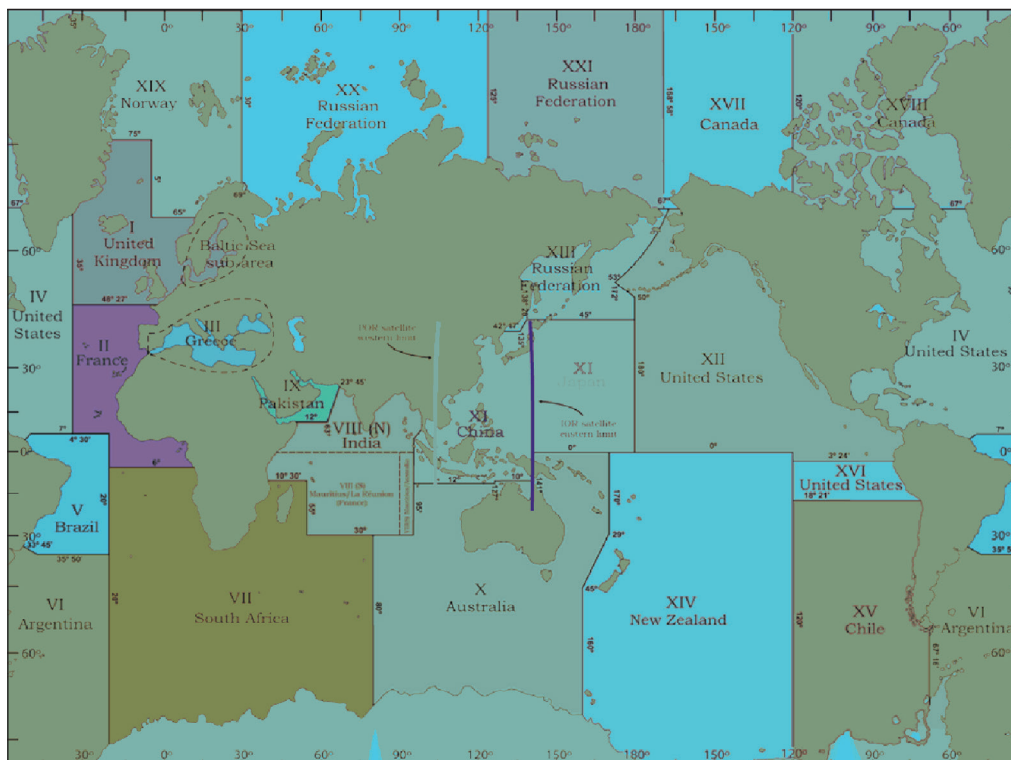


Bild 3 – METAREAS zur Koordination und Veröffentlichung von meteorologischen Warnungen und Vorhersagen

Die Abgrenzung solcher Gebiete steht nicht in Zusammenhang mit den Abgrenzungen von Staatsgrenzen und darf diese nicht beeinflussen.

3 ALLGEMEINE MERKMALE DES NAVTEX SYSTEMS

3.1 Die Grundmerkmale sind:

- .1 die Verwendung einer einzelnen Frequenz, mit Übertragungen von Funkstellen innerhalb und zwischen den NAVAREAs und METAREAs, die mit einem koordinierten Zeitteilverfahren arbeiten, um das Risiko gegenseitiger Störungen zu verringern. Die folgenden Frequenzen sind für NAVTEX Aussendungen zulässig:

518 kHz

Diensttyp:	International
Inhalt:	Schiffssicherheitsinformationen
Sprache:	Englisch
Koordination:	Durch das IMO NAVTEX Koordinationsgremium

490 kHz und 4209,5 kHz

Diensttyp:	National
Inhalt:	Schiffssicherheitsinformationen
Sprache:	Von der nationalen Verwaltung ausgewählt
Koordination:	Vom IMO NAVTEX Koordinationsgremium zugeteiltes Senderidentifikationszeichen

Andere von der ITU zugeteilte nationale Frequenzen

Diensttyp:	National
Inhalt:	Von der nationalen Verwaltung ausgewählt
Sprache:	Von der nationalen Verwaltung ausgewählt
Koordination:	Durch die zuständige nationale Verwaltung

- .2 ein geeigneter NAVTEX Empfänger, der einen Funkempfänger, einen Signalprozessor umfasst und entweder:
- eine integrierte Druckvorrichtung; oder
 - eine bestimmte Anzeigevorrichtung mit einem Druckerausgangsanschluss und einem nicht löschbaren Meldungsspeicher; oder
 - einer Verbindung zu einem integrierten Navigationssystem und einem nicht löschbaren Meldungsspeicher
- mit der Funktion Meldungen auszusuchen, die zum Druck oder zur Ansicht und Speicherung verwendet werden können entsprechend:
- einem technischen Code (B₁, B₂, B₃, B₄), welcher im Vorwort jeder Meldung vorkommt; und
 - der Gegebenheit, ob diese bestimmte Meldung schon gedruckt/empfangen wurde oder nicht;

- 3.2 Die betrieblichen und technischen Eigenschaften des NAVTEX Systems sind in der Empfehlung ITU-R M.540¹⁰ enthalten. Die Leistungsstandards für Bordanlagen, die vor dem 1. Juli 2005 installiert wurden, sind in der IMO EntschlieÙung A.525(13) festgelegt. Sollte die Installation am

oder nach dem 1. Juli 2005 stattgefunden haben, muss sie der IMO EntschlieÙung MSC.148(77)¹¹ entsprechen.

4 PLANUNG DER NAVTEX DIENSTE

- 4.1 Bei der Planung von NAVTEX Diensten wird dringend empfohlen, dass die Verwaltungen schon frühzeitig Beratung von der IMO durch das NAVTEX Koordinationsgremium einholen. Dies könnte besonders wichtig sein, wenn erwogen wird neue Funkstellen zu installieren und/oder neue Ausrüstung zu kaufen. Nähere Angaben zur Kontaktaufnahme mit dem Gremium befinden sich in Anlage 1.

4.2 Internationale NAVTEX Dienste auf 518 kHz

Bei der Planung von NAVTEX Diensten ist es unerlässlich den hohen Grad der benötigten nationalen und internationalen Koordination zu berücksichtigen. Die zentralen Grundsätze, die dabei berücksichtigt werden müssen, sind wie folgt:

- alle NAVTEX Funkstellen sind Teil einer strategischen Infrastruktur des GMDSS und des WNWNS.
- es ist unerlässlich für die Effizienz und Effektivität des Dienstes, dass eine Mindestanzahl von Funkstellen in Betrieb ist. Dafür müssen die nationalen Verwaltungen gegebenenfalls Einrichtungen teilen oder Informationen, die von Verwaltungen anderer Nationen bereitgestellt werden, veröffentlichen.
- jede Funkstelle muss auf eine koordinierte Art und Weise zu dem allgemeinen Dienst beitragen, wobei das abgedeckte geographische Gebiet der jeweiligen Funkstelle und die effektive Koordination und Aufsicht über die zu sendenden Informationen miteinbezogen werden müssen.
- bei der Einrichtung einer NAVTEX Funkstelle müssen zwei Grundgebiete festgelegt werden, das NAVTEX Abdeckungsgebiet und das NAVTEX Dienstgebiet. Jede Funkstelle versorgt ein bestimmtes NAVTEX Dienstgebiet mit allen Informationen. Die Grenzen des NAVTEX Dienstgebietes müssen vollständig im Abdeckungsgebiet liegen und dürfen nicht mit den angrenzenden NAVTEX Dienstgebieten überlappen (siehe Bild 4).
- jene Verwaltungen, die einen NAVTEX DIENST einrichten wollen, müssen, vor einer formalen Bewerbung bei der IMO über das IMO NAVTEX Koordinationsgremium, vorausgehende Gespräche mit dem NAVAREA Koordinator, dem METAREA Herausgabedienst und den benachbarten Verwaltungen führen. In diesen Gesprächen müssen die geeignetsten Grenzen eines NAVTEX Dienstgebietes, mögliche Lagen der Senderstandorte, um die bestmögliche Abdeckung zu erreichen, und Verbindungen mit Informationsanbietern geklärt werden.
- die Reichweite eines NAVTEX Senders hängt von der Sendestärke und den lokalen Funkausbreitungsbedingungen ab. Die tatsächlich erreichte Reichweite muss der Untergrenze für adäquaten Empfang innerhalb des festgelegten NAVTEX Dienstgebietes angepasst

¹⁰ Siehe Anlage 2.

¹¹ Siehe Anlage 3.

werden, wobei auch die Bedürfnisse von sich aus anderen Gebieten nähernden Schiffen berücksichtigt werden müssen. Die benötigte Reichweite von 250 bis 400 Seemeilen kann erfahrungsgemäß normalerweise mit einer Sendestärke von nicht mehr als 1 kW bei Tageslicht und mit einer Verringerung von 60 v. H. bei Nachtverhältnissen erreicht werden.

- .7 nach der Auswahl der Senderstandorte liegt der hauptsächliche Koordinationsbedarf bei der Vergabe von B₁ Senderidentifikationszeichen (Zeitpläne) und der Vereinbarung der vorgeschlagenen NAVTEX Dienstgebiete (falls zutreffend). Vorausgehende Gespräche zwischen nationalen Verwaltungen, die einen NAVTEX Dienst gründen oder verändern wollen, und benachbarten Verwaltungen werden vor der formalen Bewerbung um ein B₁ Senderidentifikationszeichen von einem NAVTEX Koordinator koordiniert. Während des gesamten Ablaufs steht das IMO NAVTEX Koordinationsgremium zur Beratung und Zusammenarbeit zur Verfügung, um die endgültigen Grenzen der NAVTEX Dienstgebiete zu vereinbaren, falls es vor Ort nicht zu einer Einigung kommen sollte.
- .8 das IMO NAVTEX Koordinationsgremium wird nur B₁ Senderidentifikationszeichen vergeben nachdem die NAVTEX Dienstgebiete vereinbart worden sind.

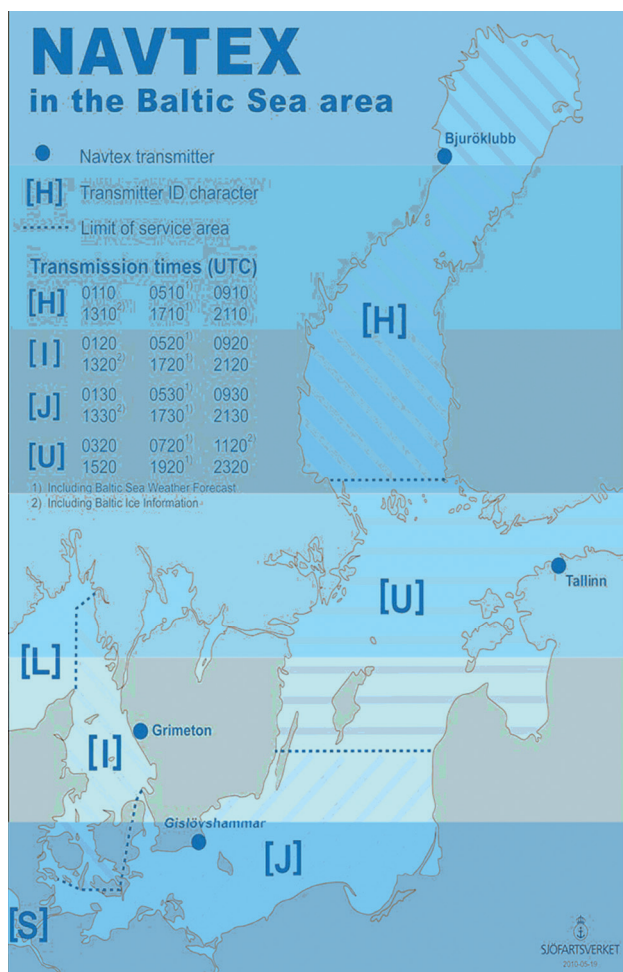


Bild 4 – Beispiel für NAVTEX Dienstgebiete

Die Ostsee und ihre Zufahrten wurden in vier einzelne NAVTEX Dienstgebiete unterteilt. Innerhalb jedes Dienstgebietes werden Schiffssicherheitsinformationen von einer separaten NAVTEX Funkstelle mit einem zugewiesenen B₁ Senderidentifikationszeichen bereitgestellt. Es ist eine wesentliche Anforderung, dass die Reichweite jedes NAVTEX Senders ausreicht das gesamte NAVTEX Dienstgebiet seines B₁ Senderidentifikationszeichens abzudecken.

- .9 wenn eine nationale Verwaltung das Anliegen hat, nachdem ein NAVTEX Sender als funktionstüchtig erklärt wurde,
 - a) den Senderstandort zu versetzen; und/oder
 - b) die Grenzen des NAVTEX Dienstgebietes zu verändern,
 muss der gesamte oben erwähnte Koordinationsprozess wiederholt werden, wobei das NAVTEX Koordinationsgremium immer informiert bleiben muss.
- .10 ein nationaler NAVTEX Koordinator wird ernannt, um den Betrieb der NAVTEX Dienste, die von jeder nationalen Verwaltung eingerichtet wurden, zu überwachen. Die Zuständigkeiten eines NAVTEX Koordinators sind in Abschnitt 12 dieses Handbuches festgelegt.

4.3 Nationale NAVTEX Dienste auf 490 kHz oder 4209,5 kHz

Die Festlegungen im NAVTEX Handbuch gelten für die Nationalen NAVTEX Dienste auf 490 kHz oder 4209,5 kHz. Wenn ein Nationaler NAVTEX Dienst eingerichtet werden soll, ist das IMO NAVTEX Koordinationsgremium zuständig für die Zuteilung der B₁ Senderidentifikationszeichen; jedoch sind die Einrichtung von NAVTEX Dienstgebieten und der obligatorische Gebrauch der englischen Sprache nicht vorgeschrieben.

4.4 Nationale NAVTEX Dienste auf anderen Frequenzen

Die Festlegungen des NAVTEX Handbuches gelten nicht für die Planung eines nationalen NAVTEX Dienstes auf national zugeteilten Frequenzen.

5 TECHNISCHE ZEICHEN IN NAVTEX MELDUNGEN

5.1 Überblick über die technischen Zeichen B₁, B₂, B₃, B₄

- 5.1.1 In den NAVTEX Meldungen sind Befehle für den NAVTEX Empfänger enthalten, um die Schiffssicherheitsinformationen in das Format der NAVTEX Meldungskennung umzuwandeln, die aus vier technischen „B“-Zeichen besteht, die einen alphanumerischen Code bilden. Damit die Meldungen korrekt verarbeitet werden können, müssen sie aus Datenmaterial bestehen, das mit diesen B-Zeichen übereinstimmt.

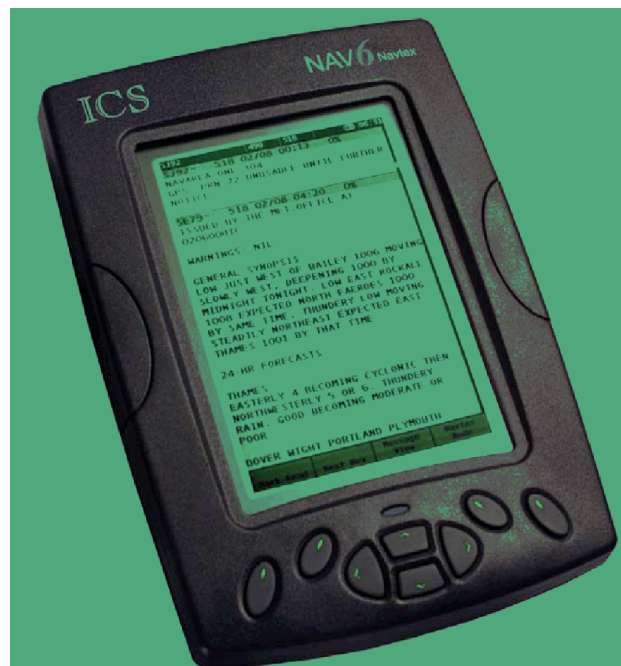
- B₁ Senderidentifikationszeichen (Transmitter Identification Character)
- B₂ Betreffanzeigenzeichen (Subject Indicator Character)
- B₃ B₄ Meldungsnummerierungszeichen (Message Numbering Characters)

B ₁ Senderiden- tikations- zeichen	B ₂ Betreffanzeichen	B ₃ B ₄ Meldungsnum- merierungszei- chen
1 Buchstabe	1 Buchstabe	2 Ziffern
	A = Navigationswarnung	
	B = Meteorologische Warnung	
	C = Eisbericht	
	D ¹² = Such- und Rettungsinforma- tionen, Warnungen über Piraterievorfälle, Tsunamis und andere Naturphäno- mene	
	E = meteorologische Vorhersagen	
	F = Lotsen und VTS Dienst- meldungen	
	G = AIS Dienstmeldungen (keine Navigationshilfe)	
	H = LORAN Meldungen	
	I = derzeit nicht in Gebrauch	01 bis 99 (Die Meldungs- nummerierungs- zeichen „00“ sind nicht für Routine- meldungen zu verwenden)
	J = GNSS Meldungen	
A bis X	K = andere elektronische Navigationshilfssystem- meldungen	
	L = andere Navigations- warnungen – zusätzlich zu B ₂ Zeichen A ¹³	
	M = N = O = P = Q = R = S = Z = U =	derzeit nicht in Gebrauch
	V = W = X = Y =	Zuteilung für Sonder- dienste durch das IMO NAVTEX Koordinations- gremium
	Z = Derzeit keine Meldungen	

**Tabelle 1 – Die technischen „B“-Zeichen,
die die gesamte NAVTEX Meldungskennung
bilden**

¹² Die Verwendung des B₂-Zeichens D löst automatisch einen Alarm beim NAVTEX Empfänger aus.

¹³ Bei einigen älteren NAVTEX Empfängern ist es gegebenenfalls möglich B₂-Zeichen L abzuwählen (Fortsetzung der B₂ Betreffgruppe A), davon wird aber dringend abgeraten.



**Bild 5 – Beispiel eines NAVTEX Empfängers
mit LCD Bildschirm**

5.2 B₁ – Senderidentifikationszeichen

5.2.1 Das Senderidentifikationszeichen (*transmitter identification character*) ist ein einzelner Buchstabe, der jedem Sender zugeordnet wird. Es wird dazu verwendet zu bestimmen, ob eine Aussendung vom Empfänger angenommen oder abgelehnt wird, und in welches Zeitfenster die Übertragung fällt.

5.2.2 Um einen fehlerhaften Empfang und Störungen bei den Übertragungen zweier Funkstellen mit dem gleichen Senderidentifikationszeichen zu vermeiden, ist es notwendig sicherzustellen, dass solche Funkstellen eine genügend große geographische Entfernung voneinander haben. Die Zuteilung der Senderidentifikationszeichen nach alphabetischer Reihenfolge bei benachbarten Standorten kann auch zu Problemen führen; deshalb werden aufeinanderfolgende Senderidentifikationszeichen normalerweise nicht an benachbarte Funkstellen vergeben. Erfahrungsgemäß verringert dies das Risiko, dass eine Funkstelle, die ihr Zeitfenster überschreitet, dabei das Phasensignal einer benachbarten Funkstelle, die gerade mit ihrer Übertragung anfängt, verbirgt.

5.2.2 NAVTEX Übertragungen haben eine vorgesehene maximale Reichweite von ungefähr 400 Seemeilen. Die kürzeste Distanz zwischen zwei Sendern mit dem gleichen Senderidentifikationszeichen muss deshalb ausreichen sicherstellen zu können, dass ein Empfänger sich nicht zur selben Zeit in der Reichweite von beiden befindet.

5.2.3 Eine enge Zusammenarbeit zwischen sendenden Funkstellen in benachbarten NAVAREAs/METAREAs ist notwendig um diese Trennung aufrechtzuerhalten. Aus diesem Grund müssen nationale Verwaltungen schon in den frühen Phasen der

Planung eines neuen NAVTEX Dienstes die Beratung des IMO NAVTEX Koordinationsgremiums in Anspruch nehmen. Das Gremium wird ein B₁ Senderidentifikationszeichen danach so zuteilen, dass das Risiko auftretender Störungen minimiert ist.

5.2.5 Tabelle 2 zeigt die Senderidentifikationszeichen und ihre zugehörigen Sendeanfangszeiten, die das IMO NAVTEX Koordinationsgremium dafür verwendet. Senderidentifikationszeichen A bis X auszuwerten und zuzuteilen, unabhängig von der geographischen Position der Funkstelle auf der Welt. Jedes Senderidentifikationszeichen bekommt maximal eine Sendezeit von 10 Minuten alle 4 Stunden zugeteilt. Da das NAVTEX System immer eine einzige Frequenz benutzt, ist es für eine erfolgreiche Durchführung grundlegend, dass die folgenden Zeitfenster genau eingehalten werden, und dass die Aussendungen nicht die vorgesehenen 10 Minuten überschreiten.

Senderidentifikationszeichen (B ₁)	Sendeanfangszeiten (UTC)					
A	0000	0400	0800	1200	1600	2000
B	0010	0410	0810	1210	1610	2010
C	0020	0420	0820	1220	1620	2020
D	0030	0430	0830	1230	1630	2030
E	0040	0440	0840	1240	1640	2040
F	0050	0450	0850	1250	1650	2050
G	0100	0500	0900	1300	1700	2100
H	0110	0510	0910	1310	1710	2110
I	0120	0520	0920	1320	1720	2120
J	0130	0530	0930	1330	1730	2130
K	0140	0540	0940	1340	1740	2140
L	0150	0550	0950	1350	1750	2150
M	0200	0600	1000	1400	1800	2200
N	0210	0610	1010	1410	1810	2210
O	0220	0620	1020	1420	1820	2220
P	0230	0630	1030	1430	1830	2230
Q	0240	0640	1040	1440	1840	2240
R	0250	0650	1050	1450	1850	2250
S	0300	0700	1100	1500	1900	2300
T	0310	0710	1110	1510	1910	2310
U	0320	0720	1120	1520	1920	2320
V	0330	0730	1130	1530	1930	2330
W	0340	0740	1140	1540	1940	2340
X	0350	0750	1150	1550	1950	2350

**Tabelle 2 – NAVTEX
Anfangszeiten der Übertragung**

5.2.6 In einigen Seegebieten ist es notwendig geworden eine große Anzahl Funkstellen unterzubringen. In Extremfällen war es sogar notwendig ei-

nige Senderidentifikationszeichen ein zweites Mal innerhalb eines Seegebietes zu verwenden. Wenn so ein Fall auftritt wird alles versucht um sicherzustellen, dass die Funkstellen so weit wie möglich voneinander entfernt sind, um das Risiko der gegenseitigen Störung zu minimieren.

5.3. B₂ – Betreffanzeigeezeichen

5.3.1 Die Informationen werden in der NAVTEX Aussendung nach Betreff angeordnet und jeder Betreffgruppe wird ein B₂ Betreffanzeigeezeichen (*subject indicator character*) zugeteilt.

5.3.2 Das Betreffanzeigeezeichen dient dem Empfänger dazu die verschiedenen Meldungsklassen, wie sie in Tabelle 1 wiedergegeben sind, zu unterscheiden.

5.3.3 Einige Betreffanzeigeezeichen können dafür verwendet werden bestimmte Meldungstypen, die vom Schiff nicht benötigt werden, auszumustern (z. B. können LORAN Meldungen ausgemustert werden, indem das B₂ Betreffanzeigeezeichen H auf dem NAVTEX Empfänger an Bord eines Schiffes, das nicht mit einem LORAN Empfänger ausgestattet ist, abgewählt wird).

5.3.4 Der Empfang von Meldungen, die mit dem Betreffanzeigeezeichen A, B, D und L gesendet werden, die für Navigationswarnungen, meteorologische Warnungen, Such- und Rettungsinformationen, Warnungen über Piraterievorfälle, Tsunamis und andere Naturphänomene zugeteilt wurden, ist obligatorisch und kann auf dem NAVTEX Empfänger nicht abgewählt werden. Dies ist dafür vorgesehen sicherzustellen, dass Schiffe, die NAVTEX verwenden, immer die wichtigsten Informationen empfangen.

5.3.5 Es ist nicht möglich zwei NAVTEX Meldungen mit der gleichen NAVTEX Meldungskennung (aus den vier technischen Zeichen bestehend) zu senden oder zu empfangen. Deshalb wurde die Verwendung des B₂ Betreffanzeigeezeichens L für den unwahrscheinlichen Fall vorgesehen, dass ein NAVTEX Koordinator mehr als 99 geltende Navigationswarnungen hat und gleichzeitig senden muss, wobei alle das mit B₂ Betreffanzeigeezeichen A mit dem gleichen B₁ Senderidentifikationszeichen benutzen.

5.3.6 Wenn Meldungen empfangen werden, die mit dem Betreffanzeigeezeichen D gesendet wurden, wird ein in den NAVTEX Empfänger eingebauter Alarm ausgelöst.

5.3.7 Im Internationalen NAVTEX Dienst müssen die Verwaltungen die Zustimmung des IMO NAVTEX Koordinationsgremiums für alle Vorschläge für die Verwendung von Betreffanzeigeezeichen für Sonderdienste einholen. Die Vorschläge müssen folgende Kriterien erfüllen:

- 1** Der gesamte internationale Dienst muss davon unberührt bleiben.
- 2** Die Sonderdienstaussendungen dürfen nur dann gesendet werden, wenn dafür Zeit ist und in dem Verständnis, dass es notwendig ist, die Frequenz die meiste Zeit frei zu halten.
- 3** Die Sonderdienstaussendung darf nur für den genehmigten Zweck gebraucht werden.

5.4 B₃B₄ – Meldungsnummerierungszeichen (NAVTEX Nummer)

- 5.4.1** Jeder Meldung innerhalb jeder Betreffgruppe wird eine fortlaufende Seriennummer mit zwei Ziffern zugeteilt, die mit 01 anfängt und mit 99 aufhört. Die B₃B₄ Meldungsnummerierungszeichen (*message numbering characters*) werden zusammen oft als „NAVTEX Nummer“ bezeichnet.
- 5.4.2** Die NAVTEX Nummer dient nur als Teil der NAVTEX Meldungskennung und darf nicht verwechselt werden (und steht auch nicht in Zusammenhang) mit der Serienkennung und der folgenden Nummer der NAVAREA oder der Küstenwarnung in der Meldung.
- 5.4.3** Meldungen, die mit der NAVTEX Nummer B₃B₄ = 00 ausgesendet werden, können nicht ausgemastert werden und überschreiben automatisch jegliche Auswahl der B₁ Senderidentifikationszeichen sowie jegliche B₂ Betreffanzeigeezeichen, die auf dem NAVTEX Empfänger eingestellt sind.
- 5.4.4** Die Verwendung der NAVTEX Nummer B₃B₄ = 00 muss deshalb streng überwacht werden, weil diese Meldungen jedes Mal, wenn sie empfangen werden, gedruckt bzw. angezeigt werden. Routinemeldungen und Dienstmeldungen dürfen nie die NAVTEX Nummer B₃B₄ = 00 zugeteilt bekommen. Die korrekte Verwendung der B₂ Zeichen A, B, D und L stellt sicher, dass Meldungen mit Sicherheitsinformationen immer beim ersten Empfang ausgedruckt oder angezeigt werden.

6 MELDUNGSKENNUNG

- 6.1** Die jeweilige NAVTEX Meldungskennung ist die Zusammenlegung aller vier technischen Zeichen B₁B₂B₃B₄ (Senderidentifikationszeichen/Betreffanzeigeezeichen/Meldungsnummerierungszeichen).
- 6.2** Wenn eine Meldung zum ersten Mal von einem NAVTEX Empfänger empfangen wird, wird die Meldungskennung verzeichnet und für 72 Stunden

den gespeichert. Dies stellt sicher, dass nachfolgende Übertragungen der gleichen Nachricht nicht erneut gedruckt bzw. angezeigt werden, außer sie werden nach den 72 Stunden wieder empfangen. In dem unwahrscheinlichen Falle, dass alle 99 NAVTEX Nummern für eine bestimmte Betreffgruppe, von einem bestimmten Sender, gleichzeitig in Gebrauch sind, oder innerhalb der letzten 72 Stunden zugeteilt wurden, muss ein alternatives B₂ Zeichen eingesetzt werden; zum Beispiel: B₂ = L wurde für zusätzliche Navigationswarnungen aufgespart, falls alle 99 NAVTEX Nummern der Betreffgruppe B₂ = A in Gebrauch sind.

6.3

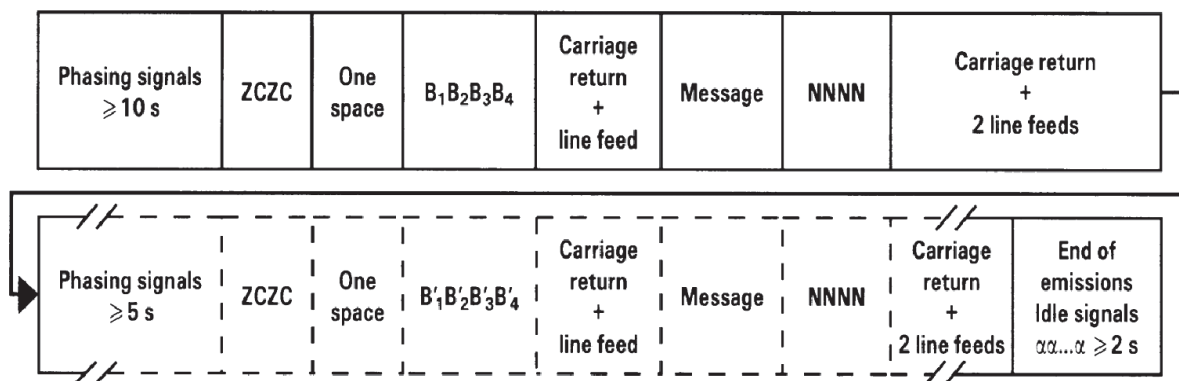
Jede NAVTEX Meldungskennung wird von dem entsprechenden NAVTEX Koordinator zugeteilt, der dafür verantwortlich ist die Auswahl der von jedem Sender innerhalb jeder Betreffgruppe auszusendenden Informationen zu treffen. Ein einzelner Koordinator kann für mehr als nur einen Sender zuständig sein. Genaue Auskunft zur Verwendung der alternativen B₂ Betreffanzeigeezeichen, wie sie in 6.2 erläutert sind, kann von dem IMO NAVTEX Koordinationsgremium bereitgestellt werden.

7

MELDUNGSFORMAT

7.1

NAVTEX Meldungen müssen nach den Vorgaben des Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuchs zu Schiffssicherheitsinformationen und der IHO Veröffentlichung S-53 verfasst werden. Das Format aller Meldungen richtet sich in genauer Übereinstimmung nach **Grafik 6**. Diese legt die genauen Bestandteile der Meldungen fest, die die Funktion des Empfängers beeinflussen. Es muss besonders darauf geachtet werden, keine Syntaxfehler in den Gruppen ZCZC B₁B₂B₃B₄ und NNNN zu machen, da diese dazu führen, dass Empfänger fehlerhaft arbeiten, und dies könnte dazu führen, dass Meldungen nicht empfangen werden.



Vokabelliste: Phasing signals = Phasensignale
 One space = ein Leerzeichen
 Carriage return + line feed = Wagenrücklauf mit Zeilenvorschub
 Message = Meldung
 End of emissions = Ende der Aussendungen
 Idle signals = Ruhe-Zeichen

Bild 6 – Standardformat der NAVTEX Meldungen

7.2 Das Phasensignal wird am Anfang jeder Meldung automatisch vom NAVTEX Sender gesendet und ist entscheidend für eine effektive Funktion des Systems. Es ist dieses Signal, welches es dem Empfänger ermöglicht sich einer Übertragung einer bestimmten Funkstelle anzuschließen, vorausgesetzt die Frequenz wird noch nicht verwendet.

7.3 Falls eine andere Funkstelle innerhalb der Sende-reichweite und mit einem Zeitfenster, das dem der ausgewählten Funkstelle voraus geht, sein Zeitfenster überschreitet (unabhängig von dem verwendeten B₁ Senderidentifikationszeichen), wird ihre Übertragung das Phasensignal des folgenden Senders auslöschen. Für den Empfänger erscheint es dann so, als hätte die zweite Funkstelle den Sendebetrieb eingestellt und ihre Aussendungen können nicht empfangen werden, was dem Anwender möglicherweise wichtige Sicherheitsinformationen verwehrt. Vor allem deswegen ist es so wichtig, dass jede Funkstelle sich an ihre zugewiesenen Zeitfenster hält. Gleichermaßen wird es, falls das Phasensignal für eine bestimmte Funkstelle zu kurz ist, einigen Empfänger nicht möglich sein sich der Übertragung anzuschließen.

7.4 Grundlegende Meldungsbestandteile:

Bestandteil	Beispiel
Phasensignal	
Anfang einer Meldungsgruppe	ZCZC
Ein Leerzeichen	
NAVTEX Meldungs-kennung	FA 01
Wagenrücklauf + Zeilenvorschub	

Bestandteil	Beispiel
Meldungsinhalt	(Date Time Group – Optional e.g. 040735 UTC OCT 10) NAVI 114/10 ENGLISH CHANNEL. START POINT SOUTHWARD. CHART BA 442 (INT 1701). UNEXPLODED ORDNANCE LOCATED 49-51.97N 003-39.54W AND 49-55.24N 003-40.79W.
Befehl zur Mel-dungsbeendigung	NNNN
Wagenrücklauf + zwei Zeilenvorschübe	
Phasensignal	

Tabelle 3 – Grundlegende Meldungsbestandteile

7.5 Wenn eine Meldung fehlerfrei empfangen wurde, wird von dem Empfänger über die NAVTEX Mel-dungskennung ein Bericht angefertigt. Diese einzigartige Kennzeichnung sorgt dafür, dass der Druck oder die Anzeige wiederholter Übertragungen derselben Meldung unterdrückt werden.

7.6 Es ist wichtig, dass sich nationale NAVTEX Dienste auch an dasselbe grundlegende Mel-dungsformat, wie es für die Internationalen NAVTEX Dienste gilt, halten. Es ist außerdem wichtig sicherzustellen, dass eine vollständige Aussendung nicht das vorgegebene Zeitfenster überschreitet. Allerdings darf der Meldungsinhalt von den Vorgaben für die Internationalen NAVTEX Dienste wenn nötig abweichen, um den nationalen Anforderungen gerecht zu werden.

7.7. Beispiele für Navigationswarnmeldungen

ZCZC LA18
140356 UTC AUG 10
NORWEGIAN NAV.WARNING 280
CHART 4
AREA OSLOFJORDEN
TORPENE LIGHTBUOY 59-46.1N 010-33.2E UNLIT
NNNN

ZCZC LA26
250911 UTC JUN 10
DANISH NAVIGATIONAL WARNING NO. 154/10
KATTEGAT, AALBORG BIGHT
LIGHTHOUSE SVITRINGEN RENDE NO.13
56-54.4N 010-30.6E DESTROYED AND MAKES AN OBSTRUCTION.
DEPTH ABOVE FOUNDATION 1 METRE.
THE POS. IS MARKED AS FOLLOWS:
GREEN LIGHT BUOY Q.G. APPROX 50 M SW
YELLOW BUOY APPROX. 50 M N
YELLOW BUOY APPROX. 50 M ESE
MARINERS ARE ADVISED TO KEEP WELL CLEAR
NNNN

ZCZC KA79
AVURNAV CHERBOURG 098
DOVER STRAIT TSS
AIS AID TO NAVIGATION
MMSI NUMBER: 992271107
ESTABLISHED ON ZC2 BOUY
50-53.6N 001-30.9E (WGS 84)
NNNN

ZCZC MA99
301435 UTC AUG 10
WZ 972
ENGLAND, EAST COAST.
THAMES ESTUARY.
1. EXPOSED CABLE EXISTS ON SEABED IN VICINITY OF LINE JOINING:
51-28.7N 000-46.8E
51-29.2N 001-01.7E
51-28.5N 001-09.5E
51-28.8N 001-14.0E
51-28.3N 001-18.6E AND
51-28.7N 001-25.2E.
WIDE BERTH REQUESTED.
2. CANCEL WZ957
NNNN

ZCZC SA38
NAVTEX-HAMBURG (NCC)
131120 UTC SEP 10
NAV WARN NO. 428
TSS TERSCHELLING-GERMAN BIGHT
,TG 2/GW` LIGHTBUOY 53-52N 006-22E
OFF STATION AND DAMAGED.
NNNN

ZCZC TA93
151530 UTC JAN
OOSTENDERADIO - INFO 17/10
1. OSTEND HARBOUR - WORKING AREA
EASTERN BREAKWATER. ALL SHIPPING
(EXCEPT GOVERNMENT VESSELS AND
WORKBOATS INVOLVED IN THIS
PROJECT) FORBIDDEN IN THE WORKING
AREA BOUNDED BY THE FOLLOWING POS:
51-14.278N 002-55.719E
51-14.424N 002-55.696E
51-14.840N 002-55.370E
51-14.579N 002-55.058E
51-14.462N 002-55.186E
51-14.381N 002-55.293E
51-14.253N 002-55.360E
SHIPPING REQUESTED TO PASS WITH
REDUCED SPEED
2. CANCEL INFO 121/09
NNNN

ZCZC JA93
101200 UTC SEP
GERMAN NAV WARN 424
WESTERN BALTIC. FEHMARN.
PUTTGARDEN.
UNDERWATER OPERATIONS BY ,DEEP
DIVER 1/J8HC7`, IN VICINITY OF:
54-32.8N 011-16.9E. GUARD VESSELS
STANDING BY VHF CHANNEL 16. 0.5 NM
BERTH REQUESTED
NNNN

ZCZC MA97
291351 UTC AUG
NAVAREA I 238/10
ENGLAND EAST COAST.
THAMES ESTUARY APPROACHES.
CHART BA 1138(INT 1561).
WAVERIDER LIGHT-BUOY AND FOUR
GUARD
LIGHT-BUOYS, ALL FL (5) Y.20S,
ESTABLISHED 51-42.5N 001-51.0E.
WIDE BERTH REQUESTED.
NNNN

ZCZC JA38
051444 UTC AUG
KALININGRAD NAV WARN 097
SOUTHEASTERN BALTIC, KUSHKAYA KOSA
LIGHT LESNOJ 55-01.0N 020-36.8E
UNLIT
NNNN

7.8 Beispiele für Meteorologische Meldungen

OE35
ISSUED BY THE MET OFFICE AT 0620
ON TUESDAY 14 SEPTEMBER

GALE WARNINGS: LUNDY FASTNET IRISH
SEA ROCKALL MALIN
HEBRIDES BAILEY FAIR ISLE FAEROES
SE ICELAND

THE GENERAL SITUATION AT MIDNIGHT
LOW NE OF ICELAND 986, MOV
SSEWARDS, THEN SEWARDS, EXP N
HEBRIDES 988 BY MIDNIGHT TONIGHT

24-HR FCSTS

LUNDY FASTNET
SW VEER NW 5 TO 7, OCNL GALE 8 AT
FIRST. ROUGH. RAIN,
FAIR LATER. MOD OR POOR, BECMG
GOOD

IRISH SEA
SW VEER NW 5 TO 7, OCNL GALE 8,
PERHAPS SEV GALE 9 LATER.
ROUGH. RAIN THEN SQUALLY SHWRS.
MOD OR GOOD, OCNL POOR AT
FIRST

ROCKALL MALIN HEBRIDES BAILEY
W 6 TO GALE 8, OCNL SEV GALE 9,
VEER NW LATER. VERY ROUGH
OR HIGH. SQUALLY SHWRS. MOD OR
GOOD, OCNL POOR

FAIR ISLE FAEROES
SW 5 TO 7, OCNL GALE 8 IN S, VEER
N 5 OR 6 LATER. ROUGH
BECMG VERY ROUGH OR HIGH. SQUALLY
SHWRS. MOD OR GOOD

SE ICELAND
SW BECMG CYCLONIC, THEN N 5 TO 7,
INCR GALE 8 LATER.
ROUGH, BECMG VERY ROUGH IN S.
SQUALLY SHWRS. MOD OR GOOD,
OCNL POOR
OUTLOOK FLW 24 HOURS:

STRG WINDS EXP IN LUNDY AND
FASTNET. GALES EXP IN ALL
OTHER AREAS WITH SEV GALES IN
IRISH SEA, MALIN, HEBRIDES
AND SE ICELAND

IB54
WWJP73 RJTD 140600
IMPORTANT WARNING FOR YOKOHAMA
NAVTEX AREA 140600 UTC ISSUED AT
140900 UTC

LOW 1002HPA AT 38N 150E MOVING SE
10 KNOTS
COLD FRONT FROM 38N 150E TO 34N
143E 31N 139E 30N 133E
STATIONARY FRONT FROM 30N 133E TO
30N 127E 31N 122E 31N 119E

WARNING (NEAR GALE) EASTERN SEA OFF
SANRIKU

WARNING (DENSE FOG) EASTERN SEA OFF
SANRIKU POOR VISIBILITY 0.3 MILES
OR LESS IN PLACES

NEXT WARNING WILL BE ISSUED BEFORE
141500 UTC

8 SPRACH- UND NATIONALE AUSSENDUNGSOPTIONEN

- 8.1** Der Internationale NAVTEX Dienst darf Meldungen auf 518 kHz nur auf Englisch aussenden.
- 8.2** Es gibt häufig einen Bedarf an NAVTEX Aussendungen in einer nationalen Sprache zusätzlich zum Gebrauch von Englisch. Dies darf nur stattfinden, wenn ein nationaler NAVTEX Dienst dafür festgelegt wird. Nationale NAVTEX Dienste verwenden andere Frequenzen als 518 kHz und Sprachen, die von den betroffenen Verwaltungen festgelegt werden. Diese Nationalen NAVTEX Dienste dürfen auf 490 kHz oder 4209,5 kHz oder auf einer alternativen national bestimmten Frequenz ausgesendet werden.

9 INFORMATIONSKONTROLLE

- 9.1** Da die NAVTEX Dienste auf einem Zeitteilverfahren basieren, ergibt sich die Notwendigkeit den Informationsfluss der Aussendung streng zu kontrollieren. Um dies zu erreichen, ist es nötig die Meldungen in jeder B₂ Kategorie eines jeden Senders zu koordinieren. Grundsätzlich gilt, dass jede Meldung kurz, klar und ohne Wiederholungen sein sollte. Die genaue Befolgung der relevanten Richtlinien, wie die in IMO EntschlieÙung A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, im Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuch zu Seesicherheitsinformationen und im WMO Handbuch zu Seemetereologischen Diensten, Teil 1 bis, Versorgung mit Warnungen und Wetter- und Seebekanntmachungen (GMDSS Anwendung), wird empfohlen, aber bestimmte zusätzliche Betriebsverfahren haben sich als notwendig erwiesen:
- .1** die Meldungen in jeder Kategorie werden in umgekehrter Reihenfolge des Empfangs vom NAVTEX Koordinatoren ausgesendet, so dass die neuste zuerst ausgesendet wird.
 - .2** Aufhebungsmeldungen werden nur einmal ausgesendet. Die aufgehobene Meldung wird nicht in der Aussendung, in der seine Aufhebungsmeldung auftritt, gesendet.

10 MELDUNGSGEHALT

- 10.1** Es ist wichtig, dass die nationalen Verwaltungen, die NAVTEX Dienste betreiben oder planen, deutlich machen welche Art von Informationen in einer Meldung sein sollte oder nicht.
- 10.2** Der Internationale NAVTEX Dienst darf nur zum Senden von Schiffssicherheitsinformationen verwendet werden und darf nicht als Medium dienen Nachrichten für Seefahrer oder örtliche Warnungen auszusenden. NAVTEX ist im Wesentlichen ein Medium, das Informationen aussendet, die von den Schiffen benötigt werden, um sicher durch das NAVTEX Dienstgebiet der zuständigen NAVTEX Funkstelle zu navigieren, besonders jene Schiffe auf Küstenstrecken. Eine weitere ausführliche Anleitung bezüglich der unterschiedlichen Meldungsklassen ist unten aufgeführt. Beispiele für den Inhalt und die Gestaltung der NAVTEX Meldungen sind im Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuch zu Seesicherheitsinformationen darge-

stellt. Diese Informationsschrift muss dem gesamten Personal, das für die Zusammenstellung der von NAVTEX Funkstellen auszusendenden Meldungen zuständig ist, zur Verfügung stehen.

10.2.1 Navigationswarnungen

- .1** Küstenwarnungen und NAVAREA Warnungen (B₂ = A oder L), herausgegeben nach den Vorgaben der IMO EntschlieÙung A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, welche Schiffe im NAVTEX Dienstgebiet betreffen würden, das dem Sender zu geteilt wurde, werden in die Aussendung mit aufgenommen. Relevante Küstenwarnungen werden normalerweise, so lange wie sie gelten, bei jeder planmäßigen Übertragung wiederholt; wenn sie jedoch in anderen offiziellen Quellen für Seeleute jederzeit verfügbar sind, z. B. in den Nachrichten für Seefahrer, kann nach einer Dauer von sechs Wochen die Aussendung eingestellt werden. Die NAVTEX Koordinatoren müssen es arrangieren die angemessenen NAVAREA Warnungen für ihr Gebiet zu empfangen, um sie in ihre Aussendungen aufzunehmen. Diese werden mindestens zweimal täglich ausgesendet – um die Aussendungszeitfenster nicht zu überladen, sollten sie normalerweise in Übertragungen während Zeitfenstern ohne Wettervorhersagen eingeplant werden (**siehe 12.4**);
- .2** eine Zusammenfassung der Navigationswarnungen, die in Kraft bleiben, wird normalerweise jede Woche ausgesendet; und
- .3** örtliche Warnungen werden nicht auf NAVTEX ausgesendet, d. h. Informationen die sich auf küstennahe Gewässer beziehen, die meist innerhalb der Grenzen eines rechtlichen Zuständigkeitsbereichs eines Hafens oder einer Hafenbehörde liegen, wie es in der IMO EntschlieÙung A.706(17), in der jeweils geltenden Fassung, festgelegt wurde.

10.2.2 Meteorologische Warnungen und Vorhersagen

- .1** meteorologischen Warnungen (B₂ = B), z. B. Sturmwarnungen, wird die Priorität WICHTIG zugeteilt (siehe Abschnitt 11) und wird, so lange wie die Warnung in Kraft ist, in nachfolgenden planmäßigen Übertragungen wiederholt. Diese Warnungen dürfen nur die entsprechenden Warnungen enthalten und sind getrennt von den Wettervorhersagen;
- .2** Wettervorhersagen (B₂ = E) werden mindestens zweimal täglich ausgesendet. Dieser Dienst muss sorgfältig koordiniert werden wo Sender geographisch nah bei einander liegen;
- .3** Routine Eisberichte werden normalerweise von NAVTEX einmal täglich ausgesendet; und
- .4** Eiswauchstumswarnungen (Vereisungswarnungen) sind normalerweise in Sturmwarnungen enthalten. Wenn keine Sturmwarnung herausgegeben wird, sind sie als meteorologische Warnungen zu behandeln (**siehe 10.2.2.1**).

10.2.3 Such- und Rettungsinformationen

- .1 die NAVTEX Aussendung ist nicht für Notfallverkehr geeignet. Deshalb wird nur die anfängliche Notfallmeldung auf NAVTEX, mit $B_2 = D$, wiederholt gesendet, um Seeleute mit dem Auslösen eines Audioalarms auf eine Notfallsituation aufmerksam zu machen.
- .2 eine einzelne Behörde, normalerweise eine Seenotrettungsleitstelle (Maritime Rescue Co-ordination Centre) (MRCC), ist dafür zuständig als zuständiger SAR Koordinator Informationen für eine NAVTEX Meldung an den NAVTEX Koordinator weiterzuleiten. Die erste Land-Schiff notfallbezogene Meldung muss vorher auf der entsprechenden Notfallfrequenz ausgesendet worden sein, bevor irgendeine damit in Beziehung stehende NAVTEX Meldung ausgesendet wird.

10.2.4 Warnungen vor Piratenangriffen

Warnungen vor Piratenangriffen werden auf $B_2 = D$ gesendet um Seeleute mit einem Audioalarm darauf aufmerksam zu machen. Sie werden umgehend nach dem Empfang und zu darauffolgenden planmäßigen Übertragungen ausgesendet.

10.2.5 Warnmeldungen vor Tsunamis und anderen Naturphänomenen

Tsunamiwarnungen und Warnungen vor einer negativen Gezeitenwelle werden mit $B_2 = D$ übertragen, um Seeleute mit einem Audioalarm darauf aufmerksam zu machen. Sie werden umgehend nach dem Empfang und zu darauffolgenden planmäßigen Übertragungen ausgesendet.

10.2.6 Lotsen- und VTS-Dienstmeldungen

Das technische Betreffanzeigeezeichen $B_2 = F$ darf nur zur Aussendung von vorübergehenden Änderungen, Bewegungen oder Aufhebung der Lotsen- und VTS-Dienste verwendet werden. Diese Kategorie ist für die Information aller Schiffe vorgesehen und darf nicht für spezifische Anweisungen an einzelne Schiffe oder Lotsen verwendet werden.

10.2.7 Keine vorliegenden Meldungen

Wenn keine NAVTEX Meldungen zu einer planmäßigen Aussendungszeit verbreitet werden müssen, wird eine kurze Meldung gesendet, die die Seeleute darüber informiert, dass kein Meldungsverkehr vorliegt. Das technische Betreffanzeigeezeichen $B_2 = Z$ wird für die Ankündigung „KEINE VORLIEGENDEN MELDUNGEN“ verwendet.

10.2.8 Gebrauch von Abkürzungen

Die gängigen Abkürzungen, die von dem Internationalen NAVTEX Dienst verwendet werden, sind im Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuch zu Seesicherheitsinformationen enthalten.

10.2.9 Nationale NAVTEX Dienste

Übertragungen auf 490 kHz oder 4209,5 kHz können einfach die Meldungen, die vom Internationalen NAVTEX Dienst ausgesendet werden, in der nationalen Sprache wiederholen oder sie können auch besonderen nationalen Bedingungen

angepasst werden, z. B. indem andere als die oder zusätzliche Informationen zu denen vom Internationalen NAVTEX Dienst ausgesendeten bereitgestellt werden, die Freizeitfahrzeuge oder Fischfangflotten betreffen.

11 MELDUNGSPRIORITÄTEN UND AUSSENDUNGSVERFAHREN BEIM INTERNATIONALEN NAVTEX DIENST

11.1 Meldungsprioritäten

- 11.1.1** Der Meldungsersteller ist zuständig dafür den Dringlichkeitsgrad der Informationen einzustufen und die geeignete Prioritätsmarkierung einzutragen. Eine von drei Meldungsprioritäten wird dazu benutzt, die zeitliche Planung der ersten Aussendung einer neuen Warnung im NAVTEX Dienst zu bestimmen. In absteigender Reihenfolge der Dringlichkeit sind dies:

ENTSCHEIDEND	zur umgehenden Aussendung vorbehaltlich der Vermeidung von Störungen laufender Übertragungen. Solche Meldungen werden auch, für eine mögliche Übertragung als NAVAREA Meldung über SafetyNET, an den zuständigen NAVAREA Koordinator übermittelt;
WICHTIG	zur Aussendung im nächstmöglichen Zeitfenster wenn die Frequenz unbenutzt ist; und
ROUTINE	zur Aussendung in der nächsten planmäßigen Übertragung.

- 11.1.2** Sollte die Situation immer noch bestehen, werden **ENTSCHEIDENDE** und **WICHTIGE** Meldungen mindestens einmal im nächsten planmäßigen Sendezeitfenster wiederholt.

- 11.1.3** Die Meldungspriorität ist eine Verfahrensangeweisung für den NAVTEX Koordinator oder die sendende Funkstelle und darf **nicht** in der Meldung enthalten sein. Indem die angemessene Priorität aus **ENTSCHEIDEND**, **WICHTIG** und **ROUTINE** beim Sendeterminal ausgewählt wird, findet eine Aussendung mit der korrekten Priorität statt.

- 11.1.4** Um eine zu große Unterbrechung des Dienstes zu vermeiden, darf die Prioritätsmarkierung **ENTSCHEIDEND** nur in **extrem dringenden Fällen** benutzt werden, d. h. um erste Land-Schiff notfallbezogene Meldungen oder Warnungen vor Piraterievorfällen, Tsunamis oder anderen Naturphänomenen weiterzuleiten. Darüber hinaus müssen **ENTSCHEIDENDE** Meldungen so kurz wie möglich gehalten werden. Der Informationsanbieter ist dafür verantwortlich sicherzustellen, dass sich der NAVTEX Koordinator genau und sofort darüber klar ist, dass eine Meldung mit der Priorität **ENTSCHEIDEND** ausgesendet werden muss.

- 11.1.5** **ENTSCHEIDENDE** Meldungen werden normalerweise mit der NATEX Nummer $B_3B_4 = 00$ ausgesendet.

11.2 Aussendungsverfahren

.1 **ENTSCHEIDENDE** Prioritätsmeldungen.

Meldungen, die als **ENTSCHEIDEND** eingestuft sind, müssen umgehend ausgesendet werden, vorbehaltlich der Vermeidung von Störungen laufender Übertragungen. Nach dem Empfang einer Meldung mit der Priorität **ENTSCHEIDEND** wird der NAVTEX Koordinator damit anfangen die NAVTEX Frequenz zu beobachten. Sobald die Frequenz frei ist, wird die **ENTSCHEIDENDE** Meldung gesendet. Sollte die Frequenz belegt sein, meldet sich der Koordinator bei der Funkstelle, die nach dem Plan im nächsten Zeitfenster senden wird und vereinbart eine Sendeverzögerung um eine Minute, um für die **ENTSCHEIDENDE** Meldung Platz zu machen. Sobald die **ENTSCHEIDENDE** Meldung gesendet wurde, kann die planmäßige Funkstelle mit den Routineübertragungen anfangen;

.2 **WICHTIGE** Prioritätsmeldungen.

Meldungen, die als **WICHTIG** eingestuft sind, werden im nächsten freien Zeitraum, wenn die NAVTEX Frequenz unbenutzt ist, ausgesendet. Dies wird durch Beobachtung der Frequenz festgestellt. Es wird davon ausgegangen, dass diese Prioritätsstufe für die meisten dringenden Informationen ausreichen wird; und

.3 **ROUTINE** Prioritätsmeldungen.

Meldungen, die als **ROUTINE** eingestuft sind, werden bei der nächsten planmäßigen Sendezeit ausgesendet. Diese Prioritätsstufe wird für fast alle Meldungen, die auf NAVTEX ausgesendet werden, ausreichen und muss immer verwendet werden, außer besondere Umstände fordern die Maßnahmen für eine **WICHTIGE** oder **ENTSCHEIDENDE** Meldung.

11.3 Meteorologische NAVTEX Meldungen

Die folgenden Prioritäten werden den meteorologischen NAVTEX Meldungen zugeordnet:

- a) Meteorologische Vorhersagen
= Priorität **ROUTINE**
- b) Meteorologische Warnungen
= Priorität **WICHTIG**
- c) Tsunami Warnungen
= Priorität **ENTSCHEIDEND**
- d) Für Warnungen über andere Naturphänomene kann entweder die Priorität **WICHTIG** oder **ENTSCHEIDEND** verwendet werden.

11.4 Nationale NAVTEX Dienste

Die Aussendungsverfahren betreffend die unterschiedlichen Meldungsprioritäten sind die gleichen für Internationale und Nationale NAVTEX Dienste.

12 PFLICHTEN EINES NAVTEX KOORDINATORS

12.1 Der NAVTEX Koordinator ist verantwortlich für die Meldungen die von den Funkstellen unter seiner Leitung gesendet werden. Diese Verantwortlichkeit beinhaltet zu überprüfen, ob der Inhalt jeder Mel-

dung in Einklang ist mit dem Gemeinsamen IMO/IHO/WMO Handbuch zu Seesicherheitsinformationen, und dass er für das NAVTEX Dienstgebiet der Sendefunkstelle sachdienlich ist. Ein/e AnwenderIn kann sich also je nach Situation aussuchen, ob eine Meldung von einem einzelnen Sender, der das Seegebiet um seine Position herum bedient, oder von mehreren Sendern angenommen werden soll. Idealerweise sollte der Anwender die Funkstelle wählen, in der sich das Abdeckungsgebiet befindet, in dem sein Schiff derzeit agiert und jene, die das Schiff als nächstes durchqueren wird.

12.2 Der NAVTEX Koordinator muss:

- .1 im Falle von Angelegenheiten, die NAVTEX Übertragungen an einen bestimmten Sender oder mehrere Sender betreffen, als der zentrale Kontaktpunkt agieren;
- .2 dafür verantwortlich sein den Betrieb der NAVTEX Sendefunkstellen seines rechtlichen Zuständigkeitsbereichs kontinuierlich auf seine Qualität hin zu überprüfen. Dies wird mithilfe der Kooperation der Informationsanbieter erreicht, um sicherzustellen, dass
 - a) Meldungen immer prägnant sind und innerhalb des vorgegebenen 10 Minuten Zeitfensters, das von dem IMO NAVTEX Koordinationsgremiums zugeteilt wurde, gesendet werden können;
 - b) eine **MINIMALE** Stärke verwendet wird, um eine ausreichende Reichweitenleistung zu erreichen; und
 - c) der koordinierte Dienst zufriedenstellend läuft;
- .3 alle Anfragen für NAVTEX Meldungen sofort nach Empfang einstufen;
- .4 jede auszusendende Meldung entsprechend ihrer angeforderten Priorität **ENTSCHEIDEND**, **WICHTIG** oder **ROUTINE** einplanen;
- .5 die internationale NAVTEX Frequenz sowie alle anderen Nationalen Frequenzen, die von den Sendern innerhalb seines rechtlichen Zuständigkeitsgebiets verwendet werden, beobachten, um sicherzustellen, dass die Meldungen korrekt ausgesendet werden;
- .6 die internationale NAVTEX Frequenz sowie alle anderen Nationalen Frequenzen, die verwendet werden, beobachten, um freie Sendezeiten für **ENTSCHEIDENDE** und **WICHTIGE** Meldungen zu ermitteln;
- .7 Schiffssicherheitsinformationen, die es rechtfertigen sie außerhalb seines NAVTEX Dienstgebietes zu veröffentlichen, auf dem schnellsten Weg direkt an die zuständige Behörde weiterleiten;
- .8 jeder Meldung eine Meldungskennung geben, die eine fortlaufende NAVTEX Nummer enthält;
- .9 sicherstellen, dass NAVTEX Meldungen, die aufgehoben worden sind, zum Zeitpunkt der

Veröffentlichung der Aufhebungsmeldung vom Aussendungsplan entfernt werden;

- .10 die Anwendung gängiger internationaler Standards und Verfahrensweisen voranbringen und beaufsichtigen, mit Rücksicht auf das Format und die Vorgehensweisen, die mit NAVTEX Meldungen zusammenhängen;
- .11 Aufzeichnungen über Quelldaten bezüglich der NAVTEX Meldungen, in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Nationalen Verwaltung des NAVAREA Koordinators, führen;
- .12 sich der Zuständigkeiten eines NAVAREA, eines Untergebiets- und eines Nationalen Koordinators, enthalten in der IMO Entschlie-ßung A.706(17), in der jeweils geltenden Fas- sung, bewusst sein, und besonders auf die darin bereitgestellten spezifischen Richtli- nien zur Veröffentlichung international koor- dinierter Schiffssicherheitsinformationen achten;
- .13 die Notwendigkeit eines Notfallplans berück- sichtigen.

12.3 Handhabung des Dienstes

.1 Datenpriorität:

Die meisten Informationen, die von NAVTEX Diensten ausgesendet werden beziehen sich auf Navigationswarnungen oder Meteorolo- gische Informationen. Die Informationstypen stammen oft von unterschiedlichen Organi- sationen innerhalb eines Landes und es kann erst, wenn sie beim NAVTEX Koordinator an- gekommen sind, beurteilt werden, ob es zu viele Informationen für das relevante Aus- sendungsfenster gibt. Jeder Datenanbieter könnte seine Daten für wichtiger erachten und somit eine vollständige Sendung verlan- gen. Jedoch muss der NAVTEX Koordinator den gesamten Umfang der auszusendenden Daten kontrollieren und muss gegebenen- falls die Datenanbieter rückverweisen bei ihren Informationen Schwerpunkte zu setzen und die auszusendende Datenmenge zu re- duzieren. Einige NAVTEX Koordinatoren ver- wenden digitale Systeme mit einer Software, die es ihnen ermöglicht eine Auslesung der vorhergesagten Sendezeiten für die zur Aus- sendung zur Verfügung gestellten Daten durchzuführen. Dies ermöglicht den Koordi- natoren eventuelle Probleme einzuschätzen und vor der planmäßigen Sendezeit einzu- greifen.

Daten, die nur den nationalen Bedarf abde- cken, werden nicht auf dem internationalen NAVTEX Dienst ausgesendet, sondern wer- den einem nationalen NAVTEX Dienst über- geben (siehe Abschnitt 14).

.2 Datenformatierung:

Die Dauer jeder Übertragung wird so kurz wie möglich gehalten, indem Meldungen streng formatiert werden und die Benutzung von Freitext, wo möglich, vermieden wird.

12.4 Abstimmung der auszusendenden Datenmen- ge im Laufe des täglichen Sendeablaufs

Für viele Meldungskategorien gibt es keine Wahl- möglichkeit wann sie gesendet werden. Um je- doch das Risiko einer Überschreitung des zuge- wiesenen 10 Minuten Zeitfensters zu minimieren, ist es möglich die allgemeine Länge der Über- tragungen auszugleichen, indem NAVAREA War- nungen zu anderen Zeiten ausgesendet werden als Wettervorhersagen und die wöchentliche Zu- sammenfassung der geltenden Navigationswar- nungen. Ein Beispiel wie dies bewerkstelligt wer- den könnte, wird unten für eine Funkstelle mit dem B, Senderidentifikationszeichen C gegeben:

Zeitfenster	Inhalt
0020-0030	Küstenwarnungen NAVAREA Warnungen
0420-0430	Küstenwarnungen Zusammenfassung der geltenden Navigationswarnungen (nur einmal pro Woche)
0820-0830	Küstenwarnungen Wettervorhersagen
1220-1230	Küstenwarnungen NAVAREA Warnungen
1620-1630	Küstenwarnungen Eisberichte
2020-2030	Küstenwarnungen Wettervorhersagen

13 BEWÄHRTE VORGEHENSWEISEN FÜR DIENSTNUTZER

- 13.1 Um sicherzustellen, dass alle notwendigen Schiffssicherheitsinformationen empfangen wer- den, wird es empfohlen, dass der NAVTEX Emp- fänger spätestens 12 Stunden vor dem Auslaufen angeschaltet wird, oder vorzugsweise immer an- gelassen wird.

- 13.2 **Protokollierung.** Der Empfang von Wettervor- hersagen oder Navigationswarnungen über NAV- TEX braucht nicht im Funklog vermerkt werden; der NAVTEX Ausdruck (oder der nicht löschbare Meldungsspeicher) genügen den Anforderungen der Regel 17 des Kapitels IV des SOLAS Überein- kommens von 1974, in der jeweils geltenden Fas- sung.

14 GEGENSEITIGE STÖRUNGEN ZWISCHEN NAVTEX FUNKSTELLEN

- 14.1 Die zwei Hauptursachen für Störungen sind:

- a) Sendeüberschreitungen
- b) zu starke Ausgangsleistung

- 14.2 **Obwohl NAVTEX grundsätzlich zuverlässig und ein effektives Medium für die Veröffent- lichung von Schiffssicherheitsinformationen bleibt, erweitert sich die weltweite Infrastruk- tur immer weiter und die Menge an Informa- tionen, die eine Verwaltung über den interna- tionalen NAVTEX Dienst verbreitet, nimmt weiter zu. Die Gefahr besteht, dass in einigen geographischen Gebieten, ohne feste Rege-**

lungen, das System und Systemnutzer auf der einzigen verwendeten Frequenz mit Informationen überladen werden könnten. Dies ist von besonderer Wichtigkeit wenn es sich um Meldungen mit der Priorität ENTSCHEIDEND handelt.

14.3 Viele Funkstellen füllen ihre zugeschriebenen 10-Minuten Zeitfenster aus und überziehen diese zunehmend. Vorfälle von Störungen benachbarter Funkstellen, auf Grund einer Überziehung der Zeit-zuteilung nehmen ebenfalls zu. An den Orten, wo angrenzende Funkstellen alphabetisch organisierte Senderidentifikationszeichen haben (d.h. aufeinanderfolgende Zeitfenster), könnte es dazu kommen, sollte die erste Funkstelle überziehen, dass das Phasensignal der zweiten Funkstelle verdeckt wird, und dass es dem Anwender so vorkommt als hätte die zweite Funkstelle den Sendebetrieb eingestellt. Sicherheitskritische Informationen von der zweiten Funkstelle, würden, obwohl sie ausgesendet wurden, nicht von den Systemanwendern empfangen werden. Eine Überschreitung entsteht normalerweise aus einem oder mehreren der folgenden Gründe, welche unbedingt vermieden werden müssen, am besten indem die ausgesendete Datenmenge kontrolliert wird:

- .1 ein deutlicher Anstieg von sicherheitskritischen Vorkommnissen wie zum Beispiel Kabellegung. Navigationswarnungen, die über solche Vorkommnisse berichten, beinhalten oft zahlreiche Wegpunkte, die in Breiten- und Längengraden aufgelistet werden;
- .2 die Bekanntgabe meteorologischer Informationen auf eine Art und Weise, die nicht prägnant ist und für den Systemnutzer schwer zur Kenntnis zu nehmen ist oder für ein viel größeres Gebiet ist als das von der NAVTEX Funkstelle abgedeckte; und
- .3 die Bekanntgabe zusätzlicher Informationen für Anwender eines Nicht-SOLAS Systems, z. B. Wettervorhersagen mit einer weiteren Reichweite für Fischerei- und Freizeitfahrzeuge.

14.4 Da das GMDSS sich auf Nicht-SOLAS Seeleute ausbreitet, ist deren Bedarf an Informationen oft unterschiedlich zu dem der SOLAS Schiffe und kann auf nationaler Ebene bestimmt werden. SOLAS Schiffe, die international fahren, durchqueren normalerweise das Erfassungsgebiet eines NAVTEX Senders innerhalb eines Tages; ihnen genügt im Allgemeinen eine 24-Stunden-Wettervorhersage. Fischerei- und Freizeitfahrzeuge bleiben jedoch oft mehrere Tage in der gleichen Umgebung und benötigen eine viel weitreichendere Vorhersage, die mehr Sendezeit beansprucht.

14.5 Um die Menge der Informationen, die auf 518 kHz ausgesendet werden auf einem überschaubaren Niveau zu halten und um vermeidbare Störungen auf dieser Frequenz zu verringern, müssen Verwaltungen:

- .1 die ausgesendete Datenmenge überwachen und, gemeinsam mit den angrenzenden Verwaltungen, aktiv das System regeln, um sicherzustellen, dass Störungen durch Überschrei-

tung der zugewiesenen Zeitfenster ausgeschaltet werden;

- .2 nicht-englischsprachige Aussendungen für SOLAS Schiffe und Aussendungen von Informationen, die speziell für Nicht-SOLAS Schiffe bereitgestellt werden, auf den Frequenzen 490 kHz oder 4209,5 kHz, wie vorgesehen, senden. Die B₁ Zeichen für diese Frequenzen werden auf Anfrage von dem IMO NAVTEX Koordinationsgremium zugeteilt.

14.6 Eine zu starke Ausgangsleistung führt auch zu Störungen zwischen Funkstellen mit der gleichen B₁ Senderidentifikationsnummer/dem gleichen Zeitfenster, die aber in anderen Seegebieten liegen. Dies ist besonders nachts aufgefallen, da dann die Anzahl der NAVTEX Funkstellen, die in Betrieb sind, zunimmt. Gelegentlich kann dies auch durch Witterungsverhältnisse hervorgerufen werden, doch für gewöhnlich ist eine zu starke Ausgangsleistung von einer der Funkstellen die Ursache. Es wird empfohlen, dass die Verwaltungen die Ausgangsleistung von ihren Sendern auf die Leistung begrenzen, die benötigt wird, um das vorgesehene NAVTEX Dienstgebiet abzudecken, besonders bei Nacht, damit Störungen vermieden werden. In der Regel soll die Sendestärke 1 kW bei Tag und 300 Watt bei Nacht nicht überschreiten.

14.7 Wenn eine Störung festgestellt wird, besonders wenn diese die Übermittlung an Systemnutzer betrifft, soll die Angelegenheit sofort angegangen werden. Wenn die Störung mit benachbarten Funkstellen auftritt, soll versucht werden das Problem vor Ort zu beheben. Der NAVAREA Koordinator kann auch um Hilfe gebeten werden. Sollte dies erfolglos bleiben, kann das IMO NAVTEX Koordinationsgremium auf das Problem aufmerksam gemacht werden und ihr Ratschlag eingeholt werden. Wenn die Störung von einer Funkstelle mit dem gleichen B₁ Zeichen aber in einem anderen Gebiet verursacht wird, muss das NAVTEX Koordinationsgremium kontaktiert werden und es wird die nötigen Untersuchungen/Maßnahmen veranlassen.

15 BENACHRICHTIGUNG ÜBER NAVTEX DIENSTE

15.1 Es ist die Aufgabe der nationalen Verwaltungen sicherzustellen, dass Seeleute über die Gründung von und/oder Veränderungen an NAVTEX Diensten informiert werden, indem alle Einzelheiten in den Nachrichten für Seefahrer und den Lists of Radio Signals (in Deutschland: Handbuch Nautischer Funkdienst) aufgeführt werden. Zusätzlich werden die Einzelheiten an den zuständigen NAVAREA Koordinator und den METAREA Herausgabedienst weitergeleitet sowie an:

- International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
Vereinigtes Königreich
- International Telecommunication Union
Radiocommunication Bureau
Place des Nations
1211 Genève 20
Schweiz

Anlage 1**RICHTLINIEN DES IMO NAVTEX KOORDINATIONS-
GREMIUMS****1 Richtlinien**

- .1 beraten Sie die Verwaltungen, die planen einen NAVTEX Dienst auf den Frequenzen 518 kHz, 490 kHz oder 4209,5 kHz einzuführen, hinsichtlich der betrieblichen Aspekte des Systems. Beraten Sie sie insbesondere hinsichtlich der optimalen Anzahl von Funkstellen, die Zuteilung der Senderidentifikationszeichen (B.) und die Kriterien für die ausgesendeten Meldungen aufmerksam;
- .2 koordinieren Sie gemeinsam mit den Verwaltungen die betrieblichen Aspekte von NAVTEX in den jeweiligen Planungsphasen, um gegenseitige Störungen auf Grund der Anzahl an Funkstellen, der Senderstärke oder der Zuteilung von Senderidentifikationszeichen zu vermeiden;
- .3 bleiben Sie aufkommenden Systemproblemen anhand von Berichten von See und einer Korrespondenz mit den eingesetzten NAVTEX Koordinatoren gewahr. Sollten Probleme entdeckt werden, nehmen Sie Verbindung mit den beteiligten zuständigen Verwaltungen, den NAVAREA Koordinatoren, den METAREA Herausgabediensten, dem Unterausschuss, der IHO oder der WHO auf, empfehlen Sie Lösungskonzepte oder lindernde Maßnahmen und, nachdem sich auf eine Umsetzung geeinigt wurde, koordinieren Sie diese; und
- .4 bereiten Sie Unterlagen zur Unterstützung des Systems für den Unterausschuss vor, die sowohl die von den Verwaltungen für die Durchführung ihrer Maßnahmen benötigten Unterlagen enthalten als auch die, die für die Information der Nutzer des Dienstes (Seeleute, Reeder und Betreiber) benötigt werden.

2 Kontaktadressen

Das NAVTEX Koordinationsgremium ist unter den folgenden Kontaktdaten erreichbar:

The Chairman

IMO NAVTEX Co-ordinating Panel
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
Vereinigtes Königreich
Telefon: +44 (0)20 7735 7611
Telefax: +44 (0)20 7587 3210
E-Mail: info@imo.org

3 Gremiumsmitgliedschaft und Mitwirkung

- 3.1 Dem IMO NAVTEX Koordinationsgremium kann jede Mitgliedsregierung beitreten und es enthält außerdem ein nominiertes Mitglied aus jeder der folgenden internationalen Organisationen:

- i) die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (*International Maritime Organization*) (IMO)
- ii) die Welt-Organisation für Meteorologie (*World Meteorological Organization*) (WMO)
- iii) die Internationale Hydrographische Organisation (*International Hydrographic Organization*) (IHO)
- iv) die Internationale Organisation für Mobile Satelliten (*International Mobile Satellite Organization*) (IMSO)

- 3.2 Die folgenden Gruppen können als Beobachter im Gremium repräsentiert sein:

- i) der Unterausschuss des IHO Weltweiten Navigationswarndienstes (*IHO World-Wide Navigational Warnings Service Sub-Committee*)
- ii) das Internationale SafetyNET Koordinationsgremium (*International SafetyNET Co-ordinating Panel*)
- iii) ein Expertenteam für Schiffssicherheitsdienste (*Expert Team on Maritime Safety Services*) (ETMSS) der WMO/IOC Gemeinsamen Technischen Kommission für Ozeanographie und Seemeteorologie (*WMO/IOC Joint Technical Commission for Oceanography and Marine Meteorology*) (JCOMM)

- 3.3 Die Arbeit des Gremiums wird vorwiegend über Schriftverkehr ausgeführt. Sollte eine Sitzung erforderlich sein, wird diese im Voraus angekündigt und normalerweise am Rande einer anderen IMO oder IHO Sitzung abgehalten.

Anlage 2**EMPFEHLUNG ITU-R M.540***

Betriebliche und Technische Eigenschaften eines Automatisierten Sofortdrucktelegraphensystems zur Veröffentlichung von Navigations- und Meteorologischen Warnungen und Dringenden Informationen für Schiffe (Frage 5/8)

Das CCIR,¹⁴

(1978-1982-1990)

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DESSEN,

- (a) dass die Verfügbarkeit von meteorologischen und Navigationswarnungen und dringenden Informationen an Bord eines Schiffes unerlässlich für die Sicherheit ist;
- (b) dass das existierende Funkkommunikationssystem zur Veröffentlichung von Navigations- und meteorologischen Warnungen und dringenden Informationen für Schiffe durch die Verwendung moderner Verfahren verbessert werden kann;
- (c) dass die IMO die folgenden Begriffsbestimmungen für die Veröffentlichung von Schiffssicherheitsinformationen festgelegt hat:

¹⁴ „CCIR“ wurde am 1. März 1993 im Zuge der Reorganisation der Internationalen Telekommunikationsunion zu „Funkkommunikationsamt“ umbenannt.

- NAVTEX ist das System für die Aussendung und den automatischen Empfang von Schiffssicherheitsinformationen mithilfe von Schmalbandsofortdrucktelegraphie (*narrow band direct-printing telegraphy*);
 - *internationaler NAVTEX Dienst (international NAVTEX service)* bedeutet die koordinierte Aussendung und der automatische Empfang auf 518 kHz von Schiffssicherheitsinformationen mit Hilfe der Schmalbandsofortdrucktelegraphie (*narrow-band direct-printing telegraphy*) auf Englisch, wie es im NAVTEX Handbuch wiedergegeben ist, das von der IMO veröffentlicht wurde;
 - *nationaler NAVTEX Dienst (national NAVTEX service)* bedeutet die Aussendung und den automatischen Empfang von Schiffssicherheitsinformationen mithilfe der Schmalbandsofortdrucktelegraphie (*narrow-band direct-printing telegraphy*) auf Frequenzen und in Sprachen wie von den betroffenen Verwaltungen festgelegt.
- (d) dass die Änderungen von 1988 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) vorgeben, dass jedes Schiff, für das das Übereinkommen gilt, mit einem Empfänger, der in der Lage ist internationale NAVTEX Dienstaussendungen zu empfangen, ausgestattet wird;
- (e) dass mehrere Länder einen koordinierten NAVTEX Dienst mit Schmalbandsofortdruck betreiben entsprechend dem Artikel 14A der Funkregeln (Radio Regulations);
- (f) dass das System für den Seemobilfunkdienst (international und national) anwendbar sein muss;
- (g) dass es wünschenswert ist, dass der Dienst für jede Art Schiff geeignet ist, das ihn benutzen möchte;
- (h) dass, obwohl jedes Gebiet vielleicht bestimmter Anleitung bedarf, die Verwendung von standardisierten technischen und betrieblichen Eigenschaften den Ausbau des Dienstes ermöglichen würde,

Empfeht EINSTIMMIG,

1. dass die betrieblichen Eigenschaften für die Veröffentlichung von Navigations- und meteorologischen Warnungen und dringenden Informationen mit NBDP in Übereinstimmung mit Anlage I sein müssen;
2. dass die technischen Eigenschaften zur Veröffentlichung von Navigations- und meteorologischen Warnungen und dringenden Informationen mit NBDP in Übereinstimmung mit Anlage II sein müssen.

Anlage I zu Empfehlung ITU-R M.540

BETRIEBLICHE EIGENSCHAFTEN

- 1 Schmalbandsofortdrucktechniken müssen für ein automatisiertes Telegraphensystem zur Veröf-

fentlichung von Navigations- und meteorologischen Warnungen und dringenden Informationen an Schiffe verwendet werden. Die üblichen Frequenzen für solche Übertragungen müssen international vereinbart werden und die Frequenz 518 kHz ist zur weltweiten Nutzung des internationalen NAVTEX Dienstes vorgesehen (siehe Funkregeln (Radio Regulations) Nr. 474, 2971B und N2971B).

- 1.1 Für nationale NAVTEX Dienste müssen Verwaltungen auch das Format dieser Empfehlung auf den entsprechenden Frequenzen, wie es in den Funkregeln (Radio Regulations) festgelegt wurde, verwenden.

- 2 Die ausgestrahlte Stärke vom Sender der Küstenfunkstelle darf nur gerade ausreichen um das vorgesehene Dienstgebiet der Küstenfunkstelle abzudecken. Die Ausdehnung der Reichweite bei Nacht muss auch berücksichtigt werden.

- 3 Die übertragenen Informationen müssen vornehmlich von der Art sein, die für Küstengewässer benutzt wird, möglichst unter Benutzung einer einzigen Frequenz (Entscheidung Nr. 324 (Mob-87)).

- 4 Die jeder Funkstelle zugeteilte Sendezeit muss darauf begrenzt sein, was angemessen für die zu erwartenden Meldungen ist, die für das betroffene Gebiet auszusenden sind.

- 5 Die geplanten Aussendungen dürfen nicht länger als acht Stunden auseinander liegen und müssen koordiniert sein, um Störungen der Aussendungen anderer Funkstellen zu vermeiden.

6 Meldungsprioritäten

- 6.1 Es werden drei Meldungsprioritäten eingesetzt, um den Zeitpunkt der Erstaussendung einer neuen Warnung im NAVTEX Dienst zu bestimmen. Diese sind in absteigender Dringlichkeit:

ENTSCHEIDEND: zur umgehenden Aussendung, vorbehaltlich der Vermeidung von Störungen laufender Übertragungen;

WICHTIG: zur Aussendung im nächstmöglichen Zeitfenster, wenn die Frequenz unbenutzt ist; und

ROUTINE: zur Aussendung in der nächsten planmäßigen Übertragungszeit.

Anmerkung: ENTSCHEIDENDE und WICHTIGE Warnungen, falls sie noch gelten, erfordern für gewöhnlich eine Wiederholung zur nächsten planmäßigen Übertragungszeit.

- 6.2 Um unnötige Unterbrechungen des Dienstes zu vermeiden, darf die Prioritätsmarkierung ENTSCHEIDEND nur in extrem dringenden Fällen benutzt werden, wie z.B. einige Notfallalarmierungen. Außerdem müssen ENTSCHEIDENDE Meldungen so kurz wie möglich gehalten werden.

- 6.3 Es müssen Abschnitte zwischen den regulären Sendezeiten eingeplant werden, die eine umge-

- hende/frühe Übertragung ENTSCHEIDENDER Meldungen ermöglichen.
- 6.4** Indem die Meldungsseriennummer 00 in dem Vorwort einer Meldung verwendet wird (siehe auch Anlage 11 § 6), kann der Ausschluss von Küstenfunkstellen oder Meldungstypen, der vielleicht in der Empfangsanlage eingestellt wurde, aufgehoben werden.
- 7** Erste notfallbezogene Meldungen Küste-Schiff müssen erst auf der entsprechenden Notfallfrequenz von den Küstenfunkstellen, in deren SAR Gebiet die Notfälle bearbeitet werden, ausgesendet werden.
- 8** Beteiligte Sendefunkstellen müssen mit Überwachungsausrüstungen ausgestattet sein, die ihnen ermöglichen:
- die Signalqualität und das Sendeformat der eigenen Übertragungen zu überprüfen
 - zu bestätigen, dass der Kanal nicht belegt ist.
- 9** Sollte eine Meldung von mehr als einer Sendefunkstelle innerhalb des gleichen NAVTEX Seegebietes wiederholt werden (z. B. um eine bessere Abdeckung zu gewährleisten), muss das Originalvorwort B₁~B₄ (siehe Anlage II) benutzt werden.
- 10** Um eine Überlastung des Kanals zu vermeiden, ist es wünschenswert, dass nur eine einzige Sprache verwendet wird und wenn nur eine Sprache verwendet wird, soll diese Englisch sein.
- 11** Es wird eine geeignete Bordausrüstung empfohlen.
- 12** Andere betriebliche Eigenschaften und eine detaillierte Beschreibung sind im NAVTEX Handbuch, das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation entwickelt wurde, zu finden.

Anlage II zu Empfehlung ITU-R M.540

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

- 1** Die gesendeten Signale müssen mit der kollektiven B-Betriebsart des Sofortdrucksystems, wie es in den Empfehlungen 476 und 625 aufgeführt ist, übereinstimmen.
- 2** Das technische Format der Übertragung muss wie folgt aussehen:

wobei ZCZC das Ende des Phasenabschnitts bestimmt,

das B₁ Zeichen ein Buchstabe (A-Z)¹⁵ ist, der das Senderabdeckungsgebiet ausweist,

das B₂ Zeichen ein Buchstabe (A-Z) für jeden Meldungstyp ist.

Vokabelliste: Phasing signals =

Phasensignale

One space =

ein Leerzeichen

Carriage return + line feed =

Wagenrücklauf mit Zeilenvorschub

Message =

Meldung

End of emissions =

Ende der Aussendungen

Idle signals =

Ruhe-Zeichen

- 2.1** Die B₁ Zeichen, die die unterschiedlichen Senderabdeckungsgebietekennzeichnen, und die B₂ Zeichen, die die unterschiedlichen Meldungstypen kennzeichnen, werden beide von der IMO festgelegt und aus Tabelle I der Empfehlungen 476 und 625, aus den Kombinationsnummern 1-26, ausgewählt.

- 2.1.1** Die Schiffsanlage muss dazu im Stande sein automatisch ungewollte Informationen mit dem Zeichen B₁ abzuweisen.

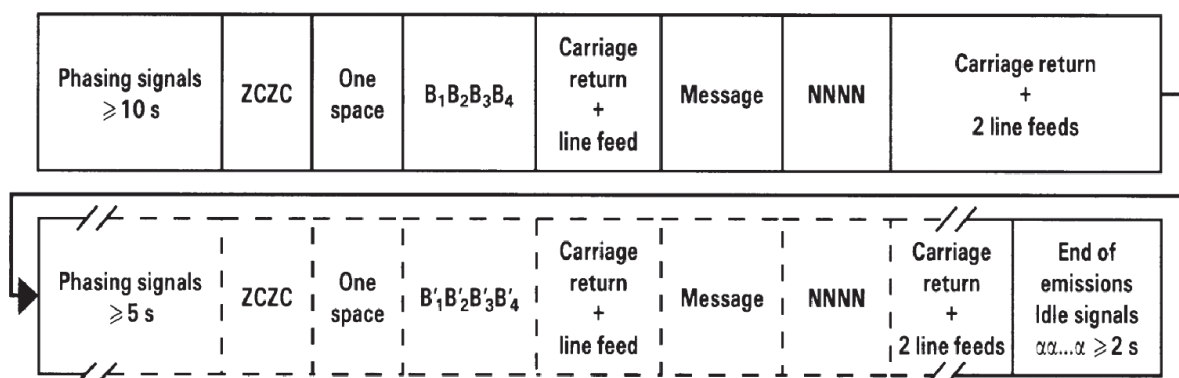
- 2.1.2** Die Schiffsanlage muss dazu im Stande sein den Ausdruck ausgewählter Meldungstypen mit dem Zeichen B₂, ausgenommen Meldungen mit den B₂ Zeichen A, B und D¹⁶ (siehe auch § 2.1), zu sperren.

- 2.1.3** falls bei einer Anlage eine Abweisung oder Sperrung, wie in den § 2.1.1 und 2.1.2 oben beschrieben, vorliegt, müssen diese Beschränkungen dem Nutzer deutlich angezeigt werden.

- 2.2** B₃B₄ ist eine zweiziffrige Seriennummer für jedes B₂, die mit 01 anfängt, außer in Ausnahmefällen,

¹⁵ Auf den Frequenzen 518 kHz, 490 kHz und 4209,5 kHz werden nur die Buchstaben A-X verwendet, siehe Tabelle 2 des NAVTEX Handbuchs.

¹⁶ B₂ Buchstabe L (Fortsetzung von B₂ Themen Gruppe A), darf auch nicht unterdrückt werden können (siehe IEC 61097-6).



- wo die Seriennummer 00 verwendet wird (siehe § 6 unten).
- 2.3** Die Zeichen ZCZC B₁B₂B₃B₄ brauchen nicht gedruckt werden.
 - 3** Der Drucker darf nur aktiviert werden, wenn das Vorwort B₁~B₄ ohne Fehler empfangen wird.
 - 4** Anlagen müssen damit ausgestattet sein einen wiederholten Druck der gleichen Meldung auf demselben Schiff zu vermeiden, wenn die Meldung schon zufriedenstellend empfangen worden ist.
 - 5** Die nötigen Informationen für die Maßnahmen, wie sie in § 4 oben beschrieben sind, müssen von der Sequenz B₁B₂B₃B₄ und von der Meldung abgezogen werden.
 - 6** im Falle von B₃B₄ = 00 muss eine Meldung immer gedruckt werden.
 - 7** Extra (überzählige) Buchstaben-Zeichen-Wechsel müssen in der Meldung verwendet werden um Verstümmelungen zu verringern.
 - 8** Wenn eine Meldung von einer anderen Sendefunkstelle (z. B. zur besseren Abdeckung) wiederholt wird, muss das ursprüngliche Vorwort B₁~B₄ wiederverwendet werden.
 - 9** Die Ausrüstung an Bord eines Schiffes darf nicht übermäßig komplex oder teuer sein.
 - 10** Die Senderfrequenztoleranz für die Markierungs- und Leerzeichensignale muss besser als ± 10 Hz sein.

Anlage 3

IMO ENTSCHLIESSUNG MSC.148(77) (beschlossen am 3. Juni 2003)

Annahme der Überarbeiteten Leistungsstandards für die Anlagen der Schmalbandsofortdrucktelegraphie zum Empfang von Navigations- und Meteorologischen Warnungen und Dringenden Informationen für Schiffe (NAVTEX)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation bezüglich der Aufgaben des Ausschusses,

AUSSERDEM GESTÜTZT AUF die Entschliebung A.886(21), mit der die Versammlung entschieden hat, dass die Aufgaben des Beschließens der Leistungsstandards für Funk- und Navigationsanlagen, sowie Änderungen daran, vom Schiffssicherheitsausschuss im Namen der Organisation ausgeführt werden,

UNTER HINWEIS AUF die Anforderung in SOLAS Kapitel IV/7.1.4 einen Empfänger mitzuführen, der im Stande ist internationale NAVTEX Schmalbandsofortdruck (NBDP) Aussendungen zu empfangen für die Veröffentlichung von Navigations- und meteorologischen Warnungen für Schiffe,

FERNER UNTER HINWEIS AUF den Erfolg des internationalen NAVTEX Dienstes mit der Veröffentlichung von Schiffssicherheitsinformationen (MSI),

AUSSERDEM UNTER HINWEIS AUF die verbesserten Speicherungs-, Verarbeitungs- und Anzeigemöglichkeiten durch die jüngsten technischen Fortschritte,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DESSEN, dass eine weitere Zunahme der veröffentlichten Informationen für Schiffe durch die Belastbarkeit des internationalen NAVTEX Dienstes und die ansteigende Bedeutung der Nationalen NAVTEX Dienste eingeschränkt wird,

NACH DER ERFOLGTEN PRÜFUNG der Empfehlungen bezüglich der Überarbeitung der Entschliebung A.525(13) MSC.148(77) vom Unterausschuss Funkkommunikation und Suche und Rettung bei seiner siebten Tagung,

1. BESCHLIESST die überarbeitete Empfehlung für Leistungsstandards der Anlagen zur Schmalbandsofortdrucktelegraphie für den Empfang von Navigations- und meteorologischen Warnungen und dringenden Informationen für Schiffe (NAVTEX), wie in der Anlage der gegenwärtigen Entschliebung wiedergegeben;
2. EMPFIEHLT den Regierungen sicherzustellen, dass der NAVTEX Empfänger:
 - (a) wenn er am oder nach dem 1. Juli 2005 installiert worden ist, Leistungsstandards entspricht, die nicht schlechter sind als die, die in der Anlage der gegenwärtigen Entschliebung angegeben sind,;
 - (b) wenn er vor dem 1. Juli 2005 installiert wurde, Leistungsstandards entspricht, die nicht schlechter sind als die, die in der Anlage der Entschliebung A.525(13) angegeben sind.

Anlage zur IMO Entschliebung MSC.148(77)

Überarbeitete Empfehlung zu den Leistungsstandards der Anlagen der Schmalbandsofortdrucktelegraphie für den Empfang von Navigations- und Meteorologischen Warnungen und dringenden Informationen für Schiffe (NAVTEX)

1 Einleitung

- 1.1 Die Anlagen müssen nicht nur den Vorgaben der Funkregeln (Radio Regulations), den Festlegungen der Empfehlung ITU-R M.540 zur Bordausrüstung und den allgemeinen Vorgaben, die in der Entschliebung A.694(17) wiedergegeben sind, entsprechen, sondern auch die folgenden Leistungsstandards erfüllen.

2 ALLGEMEINES

- 2.1 Die Anlage muss Funkempfänger und einen Signalprozessor umfassen, sowie entweder:
 - .1 einen integrierten Druckapparat; oder
 - .2 ein geeignetes Anzeigegerät¹⁷, einen Drucker-
ausgang und einen nicht löschbaren
Meldungsspeicher; oder
 - .3 eine Verbindung zu einem integrierten Navigationssystem und einem nicht löschbaren
Meldungsspeicher.

¹⁷ Wenn es keinen Drucker gibt, muss das geeignete Anzeigegerät dort angebracht sein, wo das Schiff normalerweise gesteuert wird.

3 KONTROLLEN UND ANZEIGEGERÄTE

- 3.1** Details zu den Abdeckungsgebieten und Meldungskategorien, die vom Anwender vom Empfang und/oder der Anzeige ausgeschlossen wurden, müssen jederzeit verfügbar sein.

4 EMPFÄNGER

- 4.1** Die Ausrüstung muss einen Empfänger umfassen, der auf der in den Funkregeln (Radio Regulations) für das Internationale NAVTEX System vorgeschriebenen Frequenz läuft. Die Ausrüstung muss einen zweiten Empfänger umfassen, der dazu geeignet ist gleichzeitig mit dem ersten auf mindestens zwei anderen Frequenzen zu arbeiten, die für die Übertragung von NAVTEX Informationen anerkannt sind. Der erste Empfänger muss Vorrang haben bei der Anzeige oder dem Druck der empfangenen Informationen. Der Druck oder die Anzeige von Meldungen von einem Empfänger darf den Empfang des anderen Empfängers nicht verhindern.
- 4.2** Die Empfindlichkeit des Empfängers muss bei einer Quelle mit einer elektromotorischen Kraft (e. m. f) von 2 µV in Reihe mit einer rein ohmschen Impedanz von 50 Ω eine Zeichenfehlerrate von unter 4 v. H. haben.

5 ANZEIGEGERÄT UND DRUCKER

- 5.1** Das Anzeigegerät und/oder der Drucker müssen mindestens 32 Zeichen pro Zeile darstellen können.
- 5.2** Wenn ein geeignetes Anzeigegerät verwendet wird, müssen folgenden Voraussetzungen erfüllt werden:
- .1** Ein Hinweis auf soeben empfangene nicht-unterdrückte Meldungen muss sofort und bis er bestätigt wurde oder für 24 Stunden nach Empfang angezeigt werden; und
 - .2** soeben empfangene nicht unterdrückte Meldungen müssen auch angezeigt werden.
- 5.3.** Das Anzeigegerät muss mindestens 16 Zeilen eines Meldungstextes anzeigen können.
- 5.4** Die Bauart und Größe des Anzeigegeräts muss es dem Betrachter ermöglichen die angezeigten Informationen unter allen Umständen als deutlich lesbar aus normalen Arbeitsentfernungen und Blickwinkeln zu erkennen.
- 5.5** Wenn der automatische Zeilensprung zur Teilung eines Wortes führt, muss darauf im angezeigten/ausgedruckten Text hingewiesen werden.
- 5.6** Wenn empfangene Meldungen auf einem Anzeigegerät dargestellt werden, muss auf das Ende der Meldung deutlich hingewiesen werden, indem Zeilensprünge nach der Meldung automatisch angefügt oder andere Arten der Abgrenzung hinzugefügt werden. Der Drucker oder der Druckerausgang müssen Zeilensprünge automatisch einfügen nachdem der Druck einer empfangenen Meldung beendet wurde.
- 5.7** Die Anlage muss ein Sternchen anzeigen/drucken wenn ein Zeichen schlecht empfangen wurde.
- 5.8** Wenn ein Drucker nicht integriert ist, muss es möglich sein die folgenden Daten für den Ausdruck an einem externen Drucker auszuwählen:

- .1** alle Meldungen bei Empfang;
- .2** alle Meldungen im Meldungsspeicher;
- .3** alle Meldungen, die auf ausgewählten Frequenzen, von ausgewählten Orten oder mit ausgewählten Meldungsbezeichnungen empfangen wurden;
- .4** alle derzeit angezeigten Meldungen; und
- .5** einzelne Meldungen, ausgewählt aus den auf dem Anzeigegerät erscheinenden Meldungen.

6 SPEICHERUNG**6.1 Der nicht löschbare Meldungsspeicher**

6.1.1 Für jeden angebrachten Empfänger muss es genügend Speicherplatz im nicht löschbaren Meldungsspeicher für mindestens 200 Meldungen mit einer Durchschnittslänge von 500 Zeichen (druckbar und nicht druckbar) geben. Für den Benutzer darf es nicht möglich sein, Meldungen vom Speicher zu löschen. Wenn der Speicher voll ist, muss die älteste von der neuen Meldung überschrieben werden.

6.1.2 Dem Nutzer muss es möglich sein einzelne Meldungen zur dauerhaften Speicherung zu markieren. Diese Meldungen dürfen bis zu 25 v. H. des zur Verfügung stehenden Speichers belegen und dürfen nicht mit neuen Meldungen überschrieben werden. Wenn die Meldungen nicht mehr benötigt werden, muss es dem Nutzer möglich sein, die Markierung an diesen Meldungen zu entfernen, damit sie im normalen Ablauf überschrieben werden können.

6.2 Betreff einer Meldung

6.2.1 Die Anlage muss dazu in der Lage sein intern mindestens 200 Betreffe für jeden bereitgestellten Empfänger zu speichern.

6.2.2 Nach 60 bis 72 Stunden muss ein Betreff einer Meldung automatisch vom Speicher gelöscht werden. Sollte die Anzahl der empfangenen Meldungsbetreffe die Speicherkapazität übersteigen, muss der älteste Meldungsbetreff gelöscht werden.

6.2.3 Nur die Meldungsbetreffe, die befriedigend empfangen wurden, dürfen gespeichert werden; eine Meldung wurde befriedigend empfangen, wenn die Fehlerrate unter 4 v. H. liegt.

6.3 Programmierbare Kontrollspeicher

6.3.1 Informationen für die Bezeichner des Standorts (B₁)¹⁸ und der Meldung (B₂)¹⁸ in programmierbaren Speichern dürfen nicht von Unterbrechungen in der Energieversorgung unter 6 Stunden Länge gelöscht werden.

7 WARNSIGNALE

7.1 Der Empfang von Such- und Rettungsinformationen (B₂ = D) muss ein Warnsignal an der Position, an der das Schiff normalerweise gesteuert wird, auslösen. Es darf nur möglich sein dieses Warnsignal manuell abzuschalten.

¹⁸ Es wird verwiesen auf die Empfehlung ITU-R M.540.

8 PRÜFMÖGLICHKEITEN

- 8.1** An der Anlage muss eine Vorrichtung bestehen, mit der man den Funkempfänger, das Anzeigegerät/den Drucker und den nicht löschbaren Meldungsspeicher auf ihre Funktionstüchtigkeit hin testen kann.

9 INTERFACES

- 9.1** Die Anlage muss mindestens ein Interface haben, um empfangene Daten an andere Navigations- und Kommunikationsanlagen weiterzuleiten.
- 9.2** Alle Interfaces, die zur Kommunikation mit anderen Navigations- und Kommunikationsanlagen bereitgestellt werden, müssen mit den zutreffenden internationalen Standards¹⁹ übereinstimmen.
- 9.3** Sollte es keinen integrierten Drucker geben, muss die Anlage ein Standarddruckerinterface beinhalten.

ITU-R PN.368-7 und ITU-R Bericht P.322²⁰ für die Leistung eines Systems unter den folgenden Gegebenheiten ermittelt werden:

Frequenz	- 518 kHz
Bandbreite	- 500 Hz
Ausbreitung	- Bodenwelle
Tageszeit	- ²¹
Jahreszeit	- ²¹
Senderstärke	- ²²
Antenneneffizienz	- ²²
RF S/N auf 500 Hz Bandbreite	- 8 db ²³
Prozentanteil der Zeit	- 90

- 4** Die vollständige Abdeckung eines NAVTEX Dienstgebietes muss mithilfe einer Feldstärkenmessung überprüft werden.

Anlage 4

**AUSZUG AUS DER IMO ENTSCHLIESSUNG
A.801(19), ANLAGE 4**

Nutzungskriterien bei der Bereitstellung eines NAVTEX Dienstes

- 1** Zwei grundlegende Gebiete sind zu bestimmen, wenn ein NAVTEX Dienst eingerichtet wird. Diese sind:
- Das Abdeckungsgebiet:* Ein Gebiet in Form eines Kreisbogens mit einem Radius vom Sender, der nach den in dieser Anlage vorgegebenen Methoden und Kriterien berechnet wird.
- Das Dienstgebiet:* Ein einzelnes und genau bestimmtes Seegebiet, das vollständig innerhalb des Abdeckungsgebietes liegt, für das Schiffssicherheitsinformationen von einem bestimmten NAVTEX Sender bereitgestellt werden. Normalerweise wird es von einer Linie abgegrenzt, die vollständig die lokalen Ausbreitungsbedingungen und die Art und Menge der Informationen und Seeverkehrsgegebenheiten in dem Seegebiet berücksichtigt.
- 2** Die Regierungen, die einen NAVTEX Dienst bereitstellen wollen, müssen folgende Kriterien zur Berechnung des Abdeckungsgebietes des zu installierenden NAVTEX Senders benutzen, um:
- den geeignetsten Standort für die NAVTEX Funkstellen mit Rücksicht auf bereits vorhandene oder geplante Funkstellen zu ermitteln;
 - Störungen anderer oder geplanter Funkstellen zu vermeiden;
 - ein Dienstgebiet für Veröffentlichungen an Seeleute einzurichten.
- 3** Die Bodenwellenabdeckung kann für jede Küstenfunkstelle mit Bezug auf die Empfehlung

Anlage 5

**Verfahren FÜR ÄNDERUNGEN DES
NAVTEX HANDBUCHES**

- 1** Vorschläge zur Änderung des NAVTEX Handbuches werden gründlich vom Unterausschuss Funkverkehr und Such- und Rettungsdienst (COMSAR) geprüft und daraufhin vom Schiffssicherheitsausschuss bewilligt.
- 2** Änderungen des Handbuches müssen für gewöhnlich in Abständen von ungefähr zwei Jahren oder länger, wenn dies vom Schiffssicherheitsausschuss bestimmt wird, bewilligt werden. Die vom Schiffssicherheitsausschuss bewilligten Änderungen werden an alle Betroffenen bekanntgegeben, eine Ankündigung wird mindestens 12 Monate im Voraus bereitgestellt und treten am 1. Januar des Folgejahres in Kraft.
- 3** Die Zustimmung der Internationalen Hydrographischen Organisation und der Welt-Meteorologie-Organisation, und die aktive Teilnahme anderer Gremien, wird je nach Art der vorgeschlagenen Änderungen angestrebt.

(VkBl. 2014 S. 20)

²⁰ Die Empfehlungen ITU-R PN.368-7 und ITU-R Bericht P.322 sind durch die Empfehlung ITU-RP.368-9 bzw. Empfehlung ITU-R P.372-10 abgelöst worden.

²¹ Die Verwaltungen müssen Zeitabschnitte festlegen in Übereinstimmung mit dem NAVTEX Übertragungszeitplan (NAVTEX Handbuch, Tabelle 2) und entsprechend der Jahreszeiten je nach dem geographischen Gebiet, basierend auf dem vorherrschenden Geräuschpegel.

²² Die Reichweite eines NAVTEX Senders ist abhängig von der Senderstärke und den lokalen Ausbreitungsbedingungen. Die tatsächlich erlangte Reichweite muss den Mindestvoraussetzungen eines adäquaten Empfangs innerhalb des versorgten NAVTEX Gebietes angeglichen werden, wobei der Bedarf der sich aus anderen Gebieten nähernden Schiffe berücksichtigt werden muss. Erfahrungsgemäß kann die benötigte Reichweite von 250 bis 400 Seemeilen für gewöhnlich mit einer Senderstärke zwischen 100 und 1000 W bei Tageslicht und mit einer Reduzierung von 60 v. H. bei Nacht erreicht werden.

²³ Bitfehlerrate 1×10^{-2} .

¹⁹ Es wird verwiesen auf die Veröffentlichung IEC 61162.