

(VkB1. Heft 12/2005, S. 438)

Nr. 134 **Veröffentlichung der Entschließung
MSC.147(77) über die Ausführungs-
standards für Alarmsysteme zur
Gefahrenabwehr auf Schiffen**

LS-ATS/48.23.00-2.1
Bonn, 3. Juni 2005

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) ist als Vertragsregierung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die in Kapitel XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens völkerrechtlich verbindlich und weltweit festgeschrieben sind.

Auf Basis der Entschließung MSC. 136(76) wurde seitens der IMO eine Empfehlung (Entschließung MSC. 147(77)), für die Organisation des „Stillen Alarms“ aus SOLAS herausgegeben.

Hierbei handelt es sich um einen verdeckten Hilferuf des bedrohten Schiffes an die Sicherheitsbehörden des Flaggenstaats, der weder einen Alarm an Bord des betroffenen Schiffes auslöst, noch andere Schiffe benachrichtigt.

Die betreffende Entschließung vom 29. Mai 2003, nach der sich die Schifffahrtsnationen weltweit richten sollen, wird hiermit bekannt gemacht.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Dr. Clauß

EntschlieÙung MSC.147(77)
(beschlossen am 29. Mai 2003)
Annahme der überarbeiteten Ausführungs-
standards für Alarmsysteme zur Gefahrenabwehr
auf Schiffen (SSAS)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS

unter Hinweis auf Artikel 28 (b) des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation bezüglich der Funktionen des Komitees,

und unter Hinweis auf die EntschlieÙung A.886(21), in welcher die Versammlung beschlossen hat, dass Ausführungsstandards für Funk- und Navigationsausrüstung sowie diesbezügliche Ergänzungen durch den Schiffssicherheitsausschuss für die IMO erarbeitet werden sollen, darüber hinaus unter Hinweis auf die Bestimmung des neuen Kapitels XI-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in der geänderten Fassung, und auf die Voraussetzungen der Verordnung XI-2/6, dass alle Schiffe mit einem Alarmsystem zur Gefahrenabwehr ausgerüstet sein sollen,

in der Erkenntnis, dass aus Sicherheitsgründen ein Alarmsystem zur Gefahrenabwehr an Bord erforderlich ist, um ein Alarmsignal an Bord auszulösen und an eine zuständige, durch die Verwaltung bestimmte Behörde an der Küste übermitteln zu können,

unter Berücksichtigung der Änderungsempfehlung der EntschlieÙung MSC.136(76) des Unterkomitees für Funkkommunikation, Suche und Rettung (COMSAR) in seiner siebten Sitzung,

1. übernimmt die Empfehlung für Ausführungsstandards für Alarmsysteme zur Gefahrenabwehr auf Schiffen in der im Anhang an die vorliegende EntschlieÙung niedergelegten Form;
2. empfiehlt den Regierungen sicherzustellen, dass Alarmsysteme zur Gefahrenabwehr auf Schiffen,
 - (a) wenn sie am 1. Juli 2004 oder später installiert werden, mindestens den im Anhang spezifizierten Ausführungsstandards entsprechen,
 - (b) wenn sie vor dem 1. Juli 2004 installiert werden oder installiert worden sind, mindestens den im Anhang an den Beschluss MSC.136(76) spezifizierten Ausführungsstandards entsprechen.

Anhang**Überarbeitete Empfehlung für die Ausführungsstandards für Alarmsysteme zur Gefahrenabwehr auf Schiffen (SSAS)****1. Einleitung**

- 1.1 Das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf Schiffen soll es ermöglichen, ein Alarmsignal vom Schiff an die Küste an eine dafür zuständige Behörde mit dem Inhalt zu übermitteln, dass die Sicherheit des Schiffes bedroht oder beeinträchtigt ist. Es sollen mindestens zwei Aktivierungselemente eingerichtet werden, von denen eines auf der Kommandobrücke zu installieren ist. Diese initiieren die Übermittlung des Alarmsignals. Das System soll eine verdeckte Aktivierung ermöglichen, durch die eine zuständige Behörde an der Küste alarmiert und dabei aber weder ein Alarm an Bord des Schiffes ausgelöst wird oder andere Schiffe alarmiert werden.
- 1.2 Nach den Vorgaben ihrer Verwaltung benachrichtigt die den Alarm empfangende Behörde, diejenige für die Gefahrenabwehr auf See zuständige Behörde in ihrem Verwaltungsbereich, die zuständige Behörde des Küstenstaates oder der Küstenstaaten in deren Umgebung sich das Schiff derzeit befindet, oder andere Vertragsstaaten.
- 1.3 Die Bedienungsanleitung für das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr und der Standort der Bedienelemente werden im Plan zur Gefahrenabwehr des Schiffes festgelegt, der von der Verwaltung genehmigt wurde.
- 1.4 Für das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf Schiffen können nach den Bestimmungen des Kapitels IV des SOLAS-Übereinkommens eingebaute Funkanlagen, andere Funksysteme für generelle Kommunikation sowie andere geeignete Funksysteme genutzt werden.

2. Allgemeines

- 2.1 Zusätzlich zu den generellen Erfordernissen der Entschließung A.694(17)¹ soll das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff die folgenden Ausführungsstandards erfüllen.
- 2.2 Das für das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff genutzte Funksystem soll einschlägigen internationalen Standards entsprechen.

¹ Veröffentlichung IEC 60945

3. Energieversorgung

3.1 Wenn das Alarmsystem zur Gefahrenabwehr mit der Hauptstromversorgung des Schiffes betrieben wird, soll es zusätzlich von einer anderen geeigneten Energiequelle betrieben werden können.

4. Bedienungselemente

4.1 Aktivierungselemente sollen auf der Kommandobrücke und an anderen Standpunkten installiert werden. Sie sollen gegen versehentliche Aktivierung geschützt sein. Es soll für den Verwender aber nicht erforderlich sein, Siegel zu entfernen oder einen Verschluss zu öffnen, um die Vorrichtung bedienen zu können.

5. Betrieb

5.1 Die Aktivierungselemente sollen ein Funksystem auslösen, in welchem die Übermittlung des Alarms keiner weiteren Bedienung des Funksystems, wie z.B. des Einstellens von Kanälen, von Betriebsarten oder von Menüoptionen bedarf.

5.2 Der Betrieb des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff darf die Funktionsfähigkeit des internationalen Seenotrufsystems (GMDSS) nicht beeinträchtigen.

6. Übermittlung des Sicherheitsalarms

6.1 In jedem Fall soll die durch die Bedienungselemente zur Auslösung des Alarmsystems initiierte Übermittlung einen eindeutigen Code oder ein Identifizierungszeichen beinhalten, welches anzeigt, dass die Warnung nicht durch einen GMDSS Seenotruf hervorgerufen wurde. Die Übermittlung soll die Identität des Schiffes und seine gegenwärtige Position unter Angabe von Datum und Zeit beinhalten. Die Übermittlung soll an eine Küstenstation und nicht an eine Schiffstation gerichtet sein.

6.2 Das Alarmsystem soll, wenn es aktiviert wurde, den Alarm zur Gefahrenabwehr solange fortsetzen, bis es deaktiviert und/oder neu eingestellt wurde.

7. Prüfung

7.1 Es soll möglich sein, die Funktion des Alarmsystems zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff zu prüfen.

(VkB1. 2005 S. 438)