

Bekanntmachung
Richtlinien für die Reiseplanung

Die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommenen Richtlinien für die Reiseplanung, die gemäß Regel 34 SOLAS, Kapitel V für sämtliche Schiffe auf allen Reisen ab 1. Juli 2002 Anwendung finden, werden hiermit veröffentlicht.

Bonn, den 18. März 2002
LS 23/49.01.43-04

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Im Auftrag
Neubert

Entschließung A. 893(21)
Angenommen am 25. November 1999

RICHTLINIEN FÜR DIE REISEPLANUNG

DIE VERSAMMLUNG

Im Hinblick auf Artikel 15(j) des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation hinsichtlich der Aufgaben der Versammlung in Bezug auf Vorschriften und Richtlinien für die Sicherheit auf See und die Vermeidung und Überwachung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;

Ebenfalls im Hinblick auf Abschnitt A-VIII/2, Teil 2 (Planung von Reisen) des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten;

Weiterhin im Hinblick auf die im Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten und im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See enthaltenen erforderlichen Bedingungen für die Planung von Reisen, einschließlich der für die Offiziere und Mannschaft, die Schiffsausrüstung und die Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen geltenden Bedingungen;

In Anerkennung der wesentlichen Bedeutung einer gut geplanten Reise für die Sicherheit des Lebens auf See, die Sicherung der Seefahrt und den Schutz der Meeresumwelt und der daher notwendigen Aktualisierung der Richtlinien für die Planung von Reisen von 1978, die als SN/Circ.92 herausgegeben wurden;

In Anbetracht der Bitte der Versammlung in Entschließung A.790(19), dass der Schiffssicherheitsausschuss die Frage der Planung von Reisen im Zusammenhang mit seiner Überprüfung des Internationalen Codes für die sichere Beförderung von bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen in Transportbehältern (Flasks) mit Seeschiffen (INF-Code) prüft und in Anbetracht des Beschlusses des Ausschusses, dass die Prüfung der Frage der Planung von Seereisen sich nicht auf Schiffe beschränken sollte, die Stoffe befördern, die dem INF-Code unterliegen, sondern sich auf alle Schiffe im internationalen Verkehr beziehen sollte;

Nach Prüfung der Empfehlung, die der Unterausschuss „Sicherung der Seefahrt“ auf seiner 45. Tagung unterbreitet hat:

1. Nimmt die in der Anlage zu dieser Entschließung enthaltenen Richtlinien für die Planung von Seereisen an;
2. Fordert die Regierungen auf, die beigefügten Richtlinien den Kapitänen der Schiffe, die unter ihrer Flagge fahren, und ebenfalls den Reedern, den Schiffsausrüstern, den Schiffahrtsgesellschaften, den Schiffslotsen, den Ausbildungsinstitutionen und allen anderen betroffenen Stellen zur Beachtung und gegebenenfalls zur Durchführung angemessener Maßnahmen zur Kenntnis zu bringen;
3. Fordert den Schiffssicherheitsausschuss auf, diese Richtlinien ständig zu überprüfen und gegebenenfalls Änderungen vorzunehmen.

ANLAGE
Entschließung A 893(21)
RICHTLINIEN FÜR DIE REISEPLANUNG

1 Ziele

- 1.1 Die Ausarbeitung eines Planes für Reisen oder Fahrten sowie die genaue und ständige Überwachung der Fortbewegung eines Schiffes und seiner Position während der Umsetzung eines solchen Planes sind von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Navigation und den Schutz der Meeresumwelt.
- 1.2 Die Notwendigkeit der Planung von Reisen und Fahrten gilt für alle Schiffe. Es gibt verschiedene Faktoren, die die sichere Navigation aller Schiffe behindern können und zusätzliche Faktoren, die die Navigation von großen Schiffen oder Schiffen, die gefährliche Ladungen befördern, behindern können. Diese Faktoren müssen bei der Ausarbeitung des Planes und der anschließenden Überwachung der Umsetzung des Planes in Betracht gezogen werden.
- 1.3 Das Planen von Reisen und Fahrten beinhaltet die Bewertung, das heißt das Sammeln aller mit der beabsichtigten Reise oder Fahrt in Zusammenhang stehenden Informationen; die detaillierte Planung der gesamten Reise von Liegeplatz zu Liegeplatz, einschließlich der Gebiete, die den Einsatz eines Lotsen erfordern; die Umsetzung des Planes und die Überwachung der Fortbewegung des Schiffes bei der Umsetzung des Planes. Diese Bestandteile der Reise/Fahrt-Planung werden nachstehend untersucht.

2 Bewertung

- 2.1 Alle mit der beabsichtigten Reise oder Fahrt im Zusammenhang stehenden Informationen sollten berücksichtigt werden. Die folgenden Punkte sollten bei der Reise- und Fahrtplanung in Betracht gezogen werden.
 - .1 die Beschaffenheit und der Zustand des Schiffes, seine Stabilität und seine Ausrüstung, mögliche betriebliche Beschränkungen, sein zulässiger Tiefgang auf See, in den Fahrwassern und in den Häfen; seine Manövrierdaten, einschließlich bestehender Beschränkungen;
 - .2 besondere Merkmale der Ladung (insbesondere, wenn es sich um gefährliche Ladung handelt), ihrer Verteilung, Stauung und Sicherung an Bord des Schiffes;
 - .3 die Bereitstellung einer fähigen und gut erhaltenen Mannschaft zur Durchführung der Reise oder Fahrt;
 - .4 Anforderungen in Bezug auf aktuelle Zeugnisse und Dokumente in Bezug auf das Schiff, seine Ausrüstung, Mannschaft, Fahrgäste oder Ladung;
 - .5 die Verwendung genauer und auf den neuesten Stand berichtigten Karten im geeigneten Maßstab für die beabsichtigte Reise oder Fahrt, sowie alle relevanten ständigen oder zeitweiligen Nachrichten, Bekanntmachungen für Seefahrer sowie vorliegende nautische Warnnachrichten für die Schifffahrt;
 - .6 genaue und auf den neuesten Stand berichtigten Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse und Handbücher Nautischer Funkdienste und

- .7 alle relevanten aktuellen Zusatzinformationen, einschließlich:
 - .1 die von den zuständigen Behörden veröffentlichten speziellen Handbücher und Seekarten für die Routenplanung;
 - .2 Strom- und Gezeitenatlas sowie Gezeitentafeln;
 - .3 klimatologische, hydrographische und ozeanographische Daten sowie andere geeignete meteorologische Informationen;
 - .4 Verfügbarkeit von meteorologischen Schiffsroutenberatungsdiensten (wie z. B. in Band D der Publikation Nr. 9 der Weltorganisation für Meteorologie enthalten);
 - .5 vorhandene Schiffswegeführungs- und Schiffsmeldesysteme, Schiffsverkehrsdienste (VTS) und Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt;
 - .6 das während der Reise oder Fahrt zu erwartende Verkehrsaufkommen;
 - .7 wenn ein Lotse eingesetzt werden soll, Informationen bezüglich der Lotsung und der Lotsenübernahme und Lotsenabgabe, einschließlich dem Informationsaustausch zwischen Kapitän und Lotsen;
 - .8 verfügbare Hafeninformationen, einschließlich Informationen bezüglich des Vorhandenseins von Vorkehrungen und Ausrüstungen für den Notfall an Land und
 - .9 alle zusätzlichen Informationen in Bezug auf den Schiffstyp und die Art der Ladung, die einzelnen Gebiete, die das Schiff durchfahren wird, sowie die Art der durchzuführenden Reise oder Fahrt.
- 2.2 Auf der Grundlage der oben angegebenen Informationen sollte eine Gesamtbewertung der beabsichtigten Reise oder Fahrt angestellt werden. Diese Bewertung sollte einen klaren Hinweis auf alle Gefahrenbereiche, alle Gebiete, in denen eine sichere Fahrt möglich ist, einschließlich vorhandener Wegeführungs- und Meldesysteme und Schiffsverkehrsdienste (VTS), sowie auf die Gebiete enthalten, für die besondere Überlegungen im Hinblick auf den Schutz der Meeresumwelt angestellt werden müssen.

3 Planung

- 3.1 Auf der Grundlage der möglichst umfassenden Bewertung sollte ein detaillierter Reise- oder Fahrplan erstellt werden, der die gesamte Reise oder Fahrt von Liegeplatz zu Liegeplatz beinhaltet, einschließlich der Gebiete in denen Lotsendienste in Anspruch genommen werden.
- 3.2 Der detaillierte Reise- oder Fahrplan sollte folgende Faktoren beinhalten:
 - .1 das Einzeichnen der beabsichtigten Route oder des Kurses in Karten in geeignetem Maßstab; die rechtweisende Richtung der geplanten Route oder des Kurses sollte angegeben werden, sowie alle Gefahrenbereiche, vorhandene Schiffswegeführungs- und Meldesysteme, Schiffsverkehrsdienste (VTS) und alle Gebiete, für die im Hinblick auf den Schutz der Meeresumwelt besondere Überlegungen angestellt werden müssen;
 - .2 die wichtigsten Elemente zur Gewährleistung der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See, der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Navigation und des Schutzes der Meeresumwelt während der beabsichtigten Reise oder Fahrt, was allerdings nicht begrenzt sein sollte auf:

- .1 die sichere Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Nähe von Gefahren für die Schifffahrt entlang der beabsichtigten Route oder des Kurses, die Manövriereigenschaften des Schiffes und sein Tiefgang im Verhältnis zur vorhandenen Wassertiefe;
 - .2 erforderliche Geschwindigkeitsänderungen unterwegs, z. B. dort, wo wegen Nachtfahrt Begrenzungen bestehen können, Beschränkungen aufgrund der Gezeiten, oder der Zuschlag für einen höheren Tiefgang aufgrund von Fahrtrinnen (Squat) und Krängung beim Drehen;
 - .3 erforderlicher Mindestabstand unter dem Kiel in kritischen Bereichen mit begrenzter Wassertiefe;
 - .4 Positionen, wo eine Änderung des Zustands der Maschinenanlage erforderlich ist;
 - .5 Kursänderungspunkte unter Berücksichtigung des Drehkreises des Schiffes bei planmäßiger Geschwindigkeit und der zu erwartenden Auswirkungen der Gezeitenströme;
 - .6 die Methode und die Häufigkeit der Ortsbestimmung, einschließlich vorrangig zu benutzende und als Ersatz zur Verfügung stehende Verfahren und die Angabe von Gebieten, in denen die Genauigkeit der Ortsbestimmung – kritisch ist, und wo ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit erreicht werden muss;
 - .7 Einsatz der Schiffswegeführungs- und -meldesysteme und der Schiffsverkehrsdienste (VTS);
 - .8 Überlegungen im Hinblick auf den Schutz der Meeresumwelt; und
 - .9 Einsatzpläne für alternative Maßnahmen; um das Schiff ins Tiefwasser zu bringen oder zu einem Schutzhafen oder einem sicheren Ankerplatz weiterzufahren, wenn ein Notfall die Aufgabe des Planes erforderlich macht, unter Berücksichtigung der an Land bestehenden Vorkehrungen und Ausrüstungen für den Notfall, der Art der Ladung sowie des Notfalls selbst.
- 3.3 Die Einzelheiten des Reise- oder Fahrplanes sollten klar und deutlich und wie es zweckmäßig ist in den Karten und in einem Reiseplannotizbuch oder einer Computerdiskette gekennzeichnet und aufgezeichnet sein.
- 3.4 Jeder Reise- oder Fahrplan sowie die Einzelheiten dieses Plans sollten vor Beginn der Reise oder Fahrt vom Kapitän des Schiffes genehmigt werden.

4 Durchführung

- 4.1 Nach Fertigstellung des Reise- oder Fahrplanes, sobald die Abfahrtszeit und die geschätzte Ankunftszeit mit hinreichender Genauigkeit bestimmt werden können, sollte die Reise oder Fahrt gemäß diesem Plan oder der dazu vorgenommenen Änderungen durchgeführt werden.
- 4.2 Folgende Faktoren sollten bei der Durchführung des Planes oder bei Abweichungen von diesem Plan berücksichtigt werden:
- .1 die Zuverlässigkeit und der Zustand der Navigationsausrüstung des Schiffes;
 - .2 die geschätzte Ankunftszeit an Orten, die wegen der Gezeitenhöhen und -ströme kritisch sind;

- .3 die meteorologischen Bedingungen (insbesondere in Gebieten, die erwartungsgemäß häufig von geringer Sichtweite betroffen sind) sowie Informationen in Bezug auf die wetterabhängige Schiffswegeföhrung;
 - .4 die Vorbeifahrt an Gefahrenpunkten bei Tag gegenöber der Fahrt bei Nacht und die Auswirkungen, die dies auf die Genauigkeit der Ortsbestimmung haben k6nnte und
 - .5 die Verkehrsbedingungen, insbesondere an navigatorischen Brennpunkten.
- 4.3 Der Kapitän muss pröfen, ob ein besonderer Umstand, zum Beispiel die Vorhersage eingeschränkter Sichtweite in einem Gebiet, in dem die Ortsbestimmung durch visuelle Mittel an einem entscheidenden Punkt ein wesentliches Element des Reise- oder Fahrtplans ist, eine unannehmbare Gefährdung der sicheren Durchföhrung der Fahrt ist, und ob daher dieser Streckenabschnitt unter den vorherrschenden oder wahrscheinlich vorherrschenden Bedingungen befahren werden sollte. Der Kapitän sollte ebenfalls pröfen, an welchen besonderen Punkten der Reise oder Fahrt der Einsatz zusätzlich Deck- oder Maschinenraumpersonals erforderlich sein k6nnte.

5 Überwachung

- 5.1 Der Plan sollte jederzeit auf der Bröcke verfögbar sein, um den Wachoffizieren unverzöglich Zugang und Bezugnahme auf die Einzelheiten des Planes zu gestatten.
- 5.2 Die Fahrt des Schiffes nach dem Reiseplan sollte genau und ständig überwacht werden. Änderungen zu diesem Plan sollten in Übereinstimmung mit diesen Richtlinien erfolgen und deutlich gekennzeichnet und aufgezeichnet werden.

(VkBl. 2002 S. 264)