

- 15.6 Die Verwaltungen sollen einschlägige Informationen entweder dem/den von ihnen anerkannten ASP(s) unter Berücksichtigung der Bestimmungen in 15.2 bis 15.5 übermitteln oder sie dem/den ASP(s) über das von ihnen gewählte LRIT-Datenzentrum übermitteln lassen.
- 16 Vertragsregierungen**
- 16.1 Jede Vertragsregierung soll:
- .1 die LRIT-Daten erhalten, auf die sie entsprechend den Bestimmungen in Regel V/19-1 Anspruch hat und die sie von dem LRIT-Datenzentrum entsprechend Abschnitt 15.1 angefordert hat. Vertragsregierungen, die keine unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe haben, können die LRIT-Daten, auf die sie nach den Bestimmungen in Regel V/19-1 Anspruch haben, von jedem LRIT-Datenzentrum erhalten, sollen sich dabei aber für eines der Zentren entscheiden; in solchen Fällen soll die betreffende Vertragsregierung, nachdem sie mit dem LRIT-Datenzentrum, dessen Dienste sie in Anspruch nehmen will, geeinigt hat, die Organisation darüber informieren und unverzüglich die von ihnen gelieferten Informationen aktualisieren;
 - .2 um LRIT-Daten entsprechend den Bestimmungen in Regel V/19-1.8.1.1 zu erhalten, dem LRIT-Datenzentrum die Kriterien für den Empfang der Daten mitteilen¹⁷. Die Vertragsregierung kann beschließen, dem LRIT-Datenzentrum hinsichtlich der Kriterien für den Datenempfang einen festen Auftrag zu erteilen;
 - .3 um LRIT-Daten entsprechend den Bestimmungen in Regel V/19 1.8.1.2 zu erhalten¹⁸, dem LRIT-Datenzentrum den Namen und die IMO-Schiffsidentifikationsnummer des betreffenden Schiffes mitteilen sowie:
 - .1 die Entfernung von einem Hafen oder
 - .2 einen Zeitpunkt,
 von dem an sie die vom Schiff gesendeten LRIT-Daten benötigt. Die Vertragsregierung kann dem LRIT-Datenzentrum bezüglich der Kriterien für den Datenempfang einen festen Auftrag erteilen. Ist in dem Auftrag eine bestimmte Entfernung vom Hafen festgelegt, so muss die Vertragsregierung dem Zentrum auch die Häfen nennen, die das betreffende Schiff jeweils anläuft;
 - .4 um LRIT-Daten entsprechend den Bestimmungen in Regel V/19 1.8.1.3 zu erhalten¹⁹, angeben, innerhalb welcher Entfernung von der eigenen Küste sie die von Schiffen gesendeten LRIT-Daten benötigt. Die Vertragsregierung kann beschließen, dem LRIT-Datenzentrum hinsichtlich der Kriterien für den Datenempfang einen festen Auftrag zu erteilen;
 - .5 dazu beitragen, Fragen der Flaggenführung bestimmter Schiffe zu klären;
 - .6 sicherstellen, dass alle erhaltenen LRIT-Daten, die sie nicht mehr benötigt, entweder vernichtet oder sicher und geschützt archiviert werden.
- 16.2 Entsprechend Regel V/19-1.8.2 sind die Vertragsregierungen verpflichtet, der Organisation die in Abschnitt 11.2 genannten Informationen zu übermitteln und diese in den LRIT-Datenverteilungsplan einzugeben sowie diese Informationen in der Folge bei jeder Änderung zu aktualisieren, bevor sie LRIT-Daten entsprechend den Bestimmungen in Regel V/19-1.8.1 anfordern.
- 16.3 Den Vertragsregierungen wird mitgeteilt, dass Einschränkungen entsprechend den Regeln V/19-1.8.2 und V/19-8.1.3 für Schiffe in den Gewässern landwärts von Basislinien bzw. Regel V/19-18.1.4 für Schiffe innerhalb der Küstenmeere vom LRIT-System erst dann vorgenommen werden, wenn sie der Organisation die geforderten Informationen zur Verfügung gestellt haben und diese im LRIT-Datenverteilungsplan enthalten sind.
- 17 Seenotrettungsdienste**
- 17.1 Im Rahmen der Bestimmungen in Abschnitt 7.7 soll ein Seenotrettungsdienst, der entsprechend Regel V/19-1.12 LRIT-Daten erhalten möchte, dem LRIT-Datenzentrum die Kriterien für den Erhalt der Daten mitteilen.
- 17.2 Seenotrettungsdienste sollen LRIT-Daten nur über das für die Vertragsregierung zuständige LRIT-Datenzentrum anfordern, auf dessen Hoheitsgebiet sie ihren Standort haben.
- 17.3 Im Rahmen der in den Vertragsstaaten geltenden gesetzlichen Bestimmungen sollen die Seenotrettungsdienste dem LRIT-Koordinator auf Wunsch Auskunft erteilen, um eine Bewertung des LRIT-Systems insgesamt und die Untersuchung von Streitfällen zu ermöglichen.

ENTSCHLIESSUNG MSC.246(83)
(angenommen am 8. Oktober 2007)

**ANNAHME DER LEISTUNGSANFORDERUNGEN FÜR
AIS- Seenotrettungs-Transponder (AIS-SART) AUF
ÜBERLEBENSFAHRZEUGEN ZUR VERWENDUNG
BEI DER SEENOTRETTUNG**

Der Schiffssicherheitsausschuss,

in Anbetracht des Artikels 28(b) des Übereinkommens über die internationale Seeschifffahrts-Organisation die Aufgaben des Ausschusses betreffend,

sowie in Anbetracht der Entschliessung A.886(21) zum Verfahren für die Annahme von Leistungsanforderungen und technischen Spezifikationen sowie deren Änderung, mit der die Versammlung dem Meeresumweltschutzausschuss die Funktion übertragen hat, Leistungsanforderungen und technische Spezifikationen sowie deren Änderungen anzunehmen,

¹⁷ Hinweis: dies beschreibt die Rechte eines Vertragsstaates als Flaggenstaat

¹⁸ Hinweis: dies beschreibt die Rechte eines Vertragsstaates als Hafenstaat

¹⁹ Hinweis: dies beschreibt die Rechte eines Vertragsstaates als Küstenstaat

angesichts der Einführung neuer Radartechniken, die nicht die traditionelle Puls-Technologie verwenden, ferner angesichts der heutigen Ausstattung der Schiffe mit dem automatischen Schiffsidentifikationssystem (AIS),

im Hinblick auf die von Regierungen mitgeteilten Ergebnisse von Versuchen mit AIS-Seenotrettungs-Transpondern (AIS-SART) bei der Seenotrettung,

unter Berücksichtigung der Empfehlung des Unterausschusses für Radiokommunikation, Suche und Rettung auf seiner 11. Sitzung und des Schiffssicherheitsausschusses auf seiner 83. Sitzung

1. NIMMT die in der Anlage zu dieser EntschlieÙung enthaltene Empfehlung zu den Leistungsanforderungen für AIS-Seenotrettungs-Transponder (AIS-SART) auf Überlebensfahrzeugen zur Verwendung bei der Seenotrettung AN;
2. EMPFIEHLT den Regierungen sicherzustellen, dass ab dem 1. Januar 2010 eingebaute AIS-SART zur Verwendung bei der Seenotrettung mindestens den Leistungsanforderungen in der Anlage zur vorliegenden EntschlieÙung entsprechen.

ANLAGE

LEISTUNGSANFORDERUNGEN FÜR AIS-SEENOTRETTUNGS-TRANSPONDER (AIS-SART) AUF ÜBERLEBENSFAHRZEUGEN ZUR VERWENDUNG BEI DER SEENOTRETTUNG

1 Einleitung

AIS-Seenotrettungs-Transponder (AIS-SART) sollen zusätzlich zu den Anforderungen der einschlägigen ITU-R-Empfehlung und den allgemeinen Anforderungen in EntschlieÙung A.694(17)* die folgenden Leistungsanforderungen erfüllen.

2 Allgemeines

Der AIS-Seenotrettungs-Transponder (AIS-SART) soll Meldungen aussenden können, die die Position, statische Informationen und Sicherheitsinformationen eines Fahrzeugs in Seenot beinhalten. Die gesendeten Meldungen sollen mit vorhandenen AIS-Geräten kompatibel sein. Auf hilfeleistenden Fahrzeugen im Empfangsbereich von AIS-SART sollen die gesendeten Meldungen erkannt und angezeigt werden, wobei AIS-SART deutlich von AIS-Bordinstallationen zu unterscheiden sein soll.

2.1 Der AIS-Seenotrettungs-Transponder soll:

- .1 von ungeschultem Personal leicht zu aktivieren sein;
- .2 gegen versehentliches Aktivieren geschützt sein;
- .3 über eine optische und/oder akustische Anzeige der korrekten Funktion verfügen;
- .4 manuell aktiviert und deaktiviert werden können; die Möglichkeit der automatischen Aktivierung darf vorgesehen sein;
- .5 den Fall aus 20 m Höhe ins Wasser unbeschädigt überstehen;

- .6 in einer Wassertiefe von 10 m mindestens 5 min. lang wasserdicht sein;
- .7 unter festgelegten Eintauchbedingungen bei einem Temperaturschock von 45 °C wasserdicht sein;
- .8 schwimmfähig sein (nicht unbedingt in Betriebsposition), wenn er nicht fest am Überlebensfahrzeug angebracht ist;
- .9 wenn er schwimmfähig ist, über ein schwimmfähiges Tau als Befestigungsmöglichkeit verfügen;
- .10 unempfindlich gegenüber Seewasser und Öl sein;
- .11 längere Sonneneinstrahlung unbeschadet überstehen;
- .12 auf allen Flächen auffällig gelb/orange eingefärbt sein, soweit es die Auffindung erleichtert;
- .13 glatte Außenflächen haben, um Beschädigungen des Überlebensfahrzeugs zu vermeiden;
- .14 über eine Vorrichtung verfügen, mit der sich die AIS-SART-Antenne auf mindestens 1 m über dem Meeresspiegel einstellen lässt, mit bildlicher Anleitung;
- .15 in Intervallen von 1 Minute oder weniger senden können;
- .16 selbst Positionsdaten aus einer internen Quelle bestimmen und in jeder Meldung die aktuellen Positionsdaten senden können;
- .17 mit Hilfe spezieller Testdaten auf alle Funktionen getestet werden können.

2.2 Der AIS-SART soll bei Betrieb im Temperaturbereich von -20 °C bis +55 °C eine Batteriekapazität von 96 Stunden haben und über eine Prüffunktion am Gerät verfügen. Der AIS-SART-Transponder soll eine eindeutige Kennung haben, um die Integrität des UKW-Funkkanals zu gewährleisten.

2.3 Der AIS-SART soll sich für den Einsatz bei Umgebungstemperaturen von -20 °C bis +55 °C eignen. Er soll nicht beschädigt werden wenn er im Bereich von -30 °C bis +70 °C gelagert wird.

2.4 Der AIS-SART soll auf 5 Seemeilen Entfernung über Wasser zu lokalisieren sein.

2.5 Der AIS-SART soll auch bei Ausfall oder fehlerhafter Position/ Zeit-Synchronisation des Positionsbestimmungssystems weitersenden.

2.6 Der AIS-SART soll innerhalb einer Minute nach Aktivierung senden.

3 Technische Eigenschaften

Die technischen Eigenschaften des AIS-SART sollen den einschlägigen ITU-Empfehlungen entsprechen.

4 Kennzeichnung

Zusätzlich zu den Festlegungen in EntschlieÙung A.694(17)** sollen folgende Angaben deutlich sichtbar außen am Gerät angebracht sein:

- .1 Kurzbeschreibung von Bedienung und Funktionstest
- .2 Haltbarkeitsdatum der verwendeten Primärbatterie

* Veröffentlichung IEC 60945

** Allgemeine Anforderungen für auf Schiffen mitgeführte Funkausrüstung als Teil des weltweiten Seenot- und Sicherheitssystem (GMDSS) und an elektronische Navigationshilfen