



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**NAVTEX für die Sportschifffahrt und weitere In-
formationen über den Mobilien Seefunkdienst
und den Binnenschifffahrtfunk**

Stand: 1. Januar 2007

Merkblatt für Wassersportler

NEU!!!

NAVTEX-Dienst in Deutschland

1. Was bedeutet „NAVTEX“?

Die Abkürzung „NAVTEX“ steht für „NAVigational TEXT Messages“ – früher auch als „NAVigational Warnings by TELeX“ bezeichnet.

2. Für wen ist NAVTEX bestimmt?

„NAVTEX“ ist ein Bestandteil des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (Global Maritime Distress and Safety System [GMDSS]). An diesem System nehmen alle Schiffe teil, die mit Funkanlagen für den Mobilfunkdienst ausgerüstet sein müssen – also große Containerschiffe, Tanker, Fahrgastschiffe usw. Für die Sportschifffahrt besteht zwar grundsätzlich keine Ausrüstungspflicht mit Seefunkanlagen, die aber aus Sicherheitsgründen empfohlen werden. Das gilt selbstverständlich auch für Einrichtungen zum Empfang von NAVTEX.

NAVTEX ist also sowohl für die Berufsschifffahrt als auch für die Sportschifffahrt bestimmt.

3. Was beinhalten die Aussendungen von NAVTEX?

Über NAVTEX können folgende Informationen (Maritime Safety Information [MSI]) verbreitet werden:

- Nautische Warnnachrichten
- Wetterwarnungen
- Eisberichte
- Nachrichten zu Suche und Rettung
- Warnungen vor Piraterie
- Wettervorhersagen
- Meldungen zum Lotsendienst
- Meldungen über das Automatische Schiffsidentifizierungssystem (AIS)
- Meldungen über das Navigationssystem LORAN
- Meldungen über Satellitennavigation
- andere Meldungen, die Funknavigationssysteme betreffen

4. Wie ist der NAVTEX-Dienst international organisiert?

Die Welt ist in 16 so genannte „NAVAREA“ eingeteilt. Deutschland gehört zur NAVAREA „röm. I“. NAVTEX ist ein Teil des „World-wide Navigational Warning Service (WWNWS)“. Dieser Dienst wurde auf Beschluss der Internationalen See-Schifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation [IMO]) eingeführt.

Zur Zeit verbreiten etwa 150 Sendestationen ihre Nachrichten über NAVTEX.

Die Seewarngebiete und Programmzeiten für die einzelnen Sendestationen legen die jeweiligen NAVTEX-Coordinatoren fest, um gegenseitige Störungen der Aussendungen zu verhindern.

5. Wer bietet in Deutschland den NAVTEX-Dienst an?

Am 29. August 2006 eröffneten das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der Deutsche Wetterdienst (DWD) gemeinsam den deutschsprachigen NAVTEX-Dienst. Ab 01. Dezember 2006 senden beide die Meldungen auch in englischer Sprache.

Die fachliche Zuständigkeit für nautische Warnnachrichten innerhalb des NAVTEX-Dienstes liegt bei der Seewarndienstzentrale in Emden. Meteorologische Warnungen und Vorhersagen kommen vom Deutschen Wetterdienst in Hamburg.

Die Teilnahme am NAVTEX-Dienst ist für die Schifffahrt kostenlos.

6. Welche Seegebiete deckt der deutsche NAVTEX-Dienst ab?

Die NAVTEX-Meldungen verbreitet der DWD von seiner Sendestelle in Pinneberg aus. Die Aussendungen können in einem Umkreis von ca. 400 Kilometern von der Station empfangen werden. Das bedeutet, dass weite Gebiete in der Nord- und Ostsee damit funktechnisch gut abgedeckt sind.

Übergangsweise strahlt noch die schwedische NAVTEX-Station Gislövshammer die englischsprachigen Aussendungen für das deutsche Seewarnggebiet in der Ostsee aus. Die Übernahme auch dieser Aussendungen durch die Sendestelle in Pinneberg ist etwa für das Jahr 2009 zu erwarten.

7. Wann sind die NAVTEX-Aussendungen in Deutschland zu empfangen?

Der Sendestelle in Pinneberg sind die Senderkennungen (B1) „L“ und „S“ zugeteilt worden.

Die Senderkennung „S“ gilt für Aussendungen auf 518 kHz (englischsprachig) und „L“ für die auf 490 kHz (deutsch). Die Programmzeiten „S“ beginnen um 0300 UTC. Alle weiteren Aussendungen erfolgen dann im vierstündigen Abstand, also um 0700 UTC usw. Die Programmzeiten der Senderkennung „L“ beginnen um 0150 UTC und dann weiter im vierstündigen Abstand.

Die Dauer einer NAVTEX-Aussendung soll nicht länger als 10 Minuten betragen. Dieser Zeitraum entspricht dem so genannten „time-slot“, der für jede NAVTEX-Station international festgelegt ist.

8. Welche technischen Einrichtungen benötige ich zum Empfang von NAVTEX-Aussendungen?

Für den Empfang der NAVTEX-Meldungen ist ein besonderer Empfänger erforderlich, der die Funkferschreibzeichen des NAVTEX-Senders entschlüsseln und aufzeichnen kann. Bei NAVTEX handelt es sich also nicht um eine Übertragung von Sprache.

Für den Empfang von NAVTEX ist eine Antenne für den Mittelwellenbereich erforderlich.

Der Empfänger muss für den Empfang von NAVTEX entweder auf 518 kHz und/oder 490 kHz geeignet sein. Auf 518 kHz erfolgen die Aussendungen in Englisch und auf 490 kHz in der jeweiligen Landessprache – bei uns also auf Deutsch.

Der Empfänger speichert die empfangenen Meldungen und überprüft bei einem erneuten Empfang aller Meldungen, welche von ihnen bereits gespeichert sind. Meldungen, die bereits vorliegen, werden deshalb nicht noch einmal ausgedruckt oder auf einem Display angezeigt.

9. Was muss ich beim Empfang der NAVTEX-Aussendungen beachten?

Der Bediener eines NAVTEX-Empfängers muss die Auswahl des NAVTEX-Senders und die Art der Meldungen selbst bestimmen. Notmeldungen und Wetterwarnungen lassen sich nicht unterdrücken.

Wichtig ist die Auswahl der Sendestation(en), deren Aussendungen empfangen werden sollen. Geschieht das nicht, so empfängt das NAVTEX-Gerät möglicherweise sämtliche Nachrichten aller Stationen in seinem Empfangsbereich. Das führt dann zu einem unnötigen Pa-

pierverbrauch. Für den Drucker sollte daher immer ausreichend Papier an Bord vorhanden sein.

Der NAVTEX-Empfänger auf einem Sportfahrzeug sollte während einer Seereise immer eingeschaltet bleiben, damit insbesondere die Notmeldungen und Wetterwarnungen jederzeit empfangen werden können.

10. Wie ist der Aufbau einer NAVTEX-Aussendung?

Der Aufbau einer NAVTEX-Aussendung ist international festgelegt:

- Einphasungs-Signal (weniger als 10 Sekunden)
- Startsignal ZCZC (Beginn der Meldung)
- Aufgabezeit der Meldung (freiwillig)
- B₁: Senderkennung
- B₂: Art der Meldung – wie in der Antwort zu Frage 3 aufgeführt
- B₃ und B₄: fortlaufende Nummer der Meldung (01 bis 99):
- Meldung
- Ende der Meldung NNNN
- Schlusszeichen
- Ende der Aussendung.

11. Benötige ich ein Seefunkzeugnis für die Bedienung eines NAVTEX-Empfängers?

Zum Bedienen eines NAVTEX-Empfängers ist kein Seefunkzeugnis erforderlich.

12. Wo finde ich weitere Informationen über NAVTEX?

Informationen über NAVTEX-Stationen finden Sie z. B. in den folgenden Veröffentlichungen:

- Jachtfunkdienst Nord- und Ostsee (Herausgeber: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie [BSH])
- Jachtfunkdienst Mittelmeer (Herausgeber: BSH)
- Admiralty List of Radio Signals VOL 5 (Herausgeber: The United Kingdom Hydrographic Office).

Informationen über den Mobilfunkdienst und den Binnenschiffahrtfunk

Überarbeitete Fragenkataloge für die Prüfungen zum Erwerb der Funkbetriebszeugnisse LRC und SRC einschließlich der englischen Prüfungstexte sowie des Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI)

Ab **1. Oktober 2007** gelten die überarbeiteten Fragenkataloge für SRC und LRC sowie UBI. Veröffentlicht wurden die neuen Fragenkataloge für die Funkbetriebszeugnisse einschl. der englischen Prüfungstexte im Verkehrsblatt 23/2006 und im Internet unter www.elwis.de. Die Veröffentlichung des Fragenkatalogs UBI erfolgt im Laufe des Monats Januar 2007.

Zur Erinnerung:

Ab 1. Oktober 2007 müssen die Führer von Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen, die mit einer Seefunkanlage ausgerüstet sind, über ein Seefunkzeugnis (z. B. SRC oder LRC) verfügen, das zum Bedienen der Anlage berechtigt. Ansonsten droht ihnen ein Bußgeldverfahren!