

Verhaltenskodex der IAATO für Schiffe

Artikel 1: Leitprinzipien

1. Einhaltung aller geltenden internationalen und nationalen, rechtlichen und politischen Anforderungen, einschließlich derjenigen des Antarktisvertragssystems (ATS) und der National Competent Authorities (NCAs).
2. Unterstützung der Mission der IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) zur Förderung und Begünstigung umweltschonender Privatreisen in die Antarktis.
3. Respekt- und würdevolle Behandlung aller Besucher der Antarktis (IAATO oder andere) und ein Höchstmaß an professionellem und ethischem Verhalten sowie kooperative Zusammenarbeit zur Beilegung und Lösung von Differenzen.
4. Kooperative Zusammenarbeit und Austausch der Mitglieder der IAATO über Erfahrungen und Erkenntnisse.
5. Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes bei gleichzeitigem Schutz der empfindlichen antarktischen Umwelt.
6. Ergänzung von Reisen um umfangreiche Aufklärungsprogramme, die auch die Bedeutung von Botschaftern der Antarktis für die Bereicherung und Verbesserung des Ansehens von Antarktisreisen hervorheben.

Artikel 2:

Teil 1: Allgemeine Bestimmungen

1. Der Verhaltenskodex der IAATO für Schiffe ersetzt nicht die bestehenden Praktiken in der Seeverkehrssicherheit oder die Inhalte des IEE eines Betreibers.
2. Alle MARPOL-, SOLAS- und STCW-Konventionen (in ihrer jeweils gültigen Fassung) sowie alle sicherheitsrelevanten Entscheidungen, Maßnahmen, Beschlüsse und sonstigen Regeln und Vorschriften des Antarktisvertragssystems müssen befolgt werden.
 - a. Soweit möglich, sollten auch Schiffe der IAATO, die sich nicht den SOLAS-/MARPOL-Konventionen verpflichtet haben, MARPOL, SOLAS und STCW befolgen und anwenden.
3. Alle STCW-Bestimmungen in ihrer jeweils gültigen Fassung und alle ausbildungsbezogenen Entscheidungen, Maßnahmen, Beschlüsse und sonstigen Regeln und Vorschriften des Antarktisvertragssystems müssen befolgt werden.
4. Alle Entscheidungen, Maßnahmen, Beschlüsse und sonstigen Regeln, Vorschriften und Erklärungen der IAATO zum Abfallmanagement von MARPOL und des Antarktisvertragssystems müssen befolgt werden.
5. Alle Beteiligten sollten die natürliche Umwelt schützen, um einen vernünftigen, nachhaltigen Reiseverkehr zu erreichen, der den Bedürfnissen und Wünschen heutiger und künftiger Generationen gerecht wird.
6. Mitglieder der IAATO sollten auf andere Schiffe und deren Tätigkeiten im selben Gebiet Rücksicht nehmen.
7. Beeinträchtigung anderer Schiffe und wild lebender Tiere durch Schiffslärm und -aktivitäten müssen vermieden werden, auch wenn ein Schiff nur auf der Durchfahrt ist. Dies kann zusätzliche Aufmerksamkeit und räumliches Bewusstsein erfordern.
 - a. Dazu können auch Änderungen an oder die Absage von geplanten Aktivitäten zählen, damit andere Schiffe oder wild lebende Tiere (einschließlich Meeressäuger) nicht gestört werden.
 - b. In Gebieten mit Schiffen und/oder wild lebenden Tieren sollte der Einsatz von Durchsagesystemen im Außenbereich sorgfältig abgewogen werden.
 - c. Beim ersten Anzeichen, dass die wild lebenden Tiere sich gestört fühlen, ist die Aktivität abubrechen. Weitere Informationen zu Anzeichen einer Beeinträchtigung finden Sie in den IAATO-Richtlinien zum Verhalten gegenüber wild lebenden Tieren.

Teil 2: Spezifische Bestimmungen

1. Die Buchungsvorgaben des Schiffsplaners der IAATO müssen befolgt werden.
2. Die Wachoffiziere sollten auf andere Schiffe in der Nähe und mögliche Konflikte zwischen den Aktivitäten der Schiffe achten.
 - a. Im Zweifelsfall ist Kommunikation zwischen den Schiffen essenziell.
3. Beim Durchfahren eines schmalen Kanals (z. B. Peltier- oder Errera-, Lemaire-Kanal) muss ein Sécurité-Ruf über Kanal 16 gesendet werden.
4. Wenn ein Schiff in einem engen Kanal an Aktivitäten beteiligt ist (Kajakfahren, Tauchgänge mit Tauchgerät oder Tauchbooten usw.), muss das Schiff, das an den Aktivitäten beteiligt ist, beim Hören des Sécurité-Rufs sofort über Kanal 16 antworten und das ankommende Schiff über mögliche Gefahren/Risiken für die Schifffahrt informieren.
5. Die Schiffswellen müssen bei Aktivitätsangeboten und wenn andere Schiffe in der Nähe sind, beachtet werden. Beim Passieren eines Schiffes, das Aktivitäten durchführt, sollten die Absichten des eigenen Schiffes mitgeteilt und Erkundigungen eingeholt werden, welche Aktivitäten im Gange sind.
 - a. Störungen anderer Schiffe durch Wellen, Vibrationen, Anstoßen oder Bedrängen gilt es zu vermeiden.
 - b. Dies ist besonders wichtig, wenn Schlauchboote/kleine Boote und Kajakfahrer auf dem Wasser sind, da eine Schiffswelle das Kajakfahren nicht nur unangenehm machen, sondern auch einen Notfall verursachen könnte.
 - c. Besonders wichtig ist es, auf die Aktivitäten von Unterwasserfahrzeugen zu achten. Schiffe und/oder kleine Boote sollten es vermeiden, sich in der Nähe von Tauchbooten aufzuhalten, wenn diese eingesetzt werden. Siehe auch IAATO-Richtlinien für den Betrieb von Tauchbooten.
6. Schiffe, die in engen Fahrrinnen tätig sind, sollten sicherstellen, dass ein sicherer Korridor für die Durchfahrt anderer Schiffe besteht.
7. Bei der Beobachtung von Wildtieren sollte eine Abstimmung mit Schiffen in der Gegend erfolgen, die ggf. auch Wildtiere beobachten.
 - a. Die Brücke des in der Nähe befindlichen Schiffes sollte über die Begegnung informiert werden, ebenso wie über die Dauer des geplanten Aufenthalts im entsprechenden Gebiet.
 - i. Einigen Sie sich auf einen Plan – beteiligt sich anderes Schiff? Bzw. wie weichen sich die Schiffe gegenseitig aus?
 - ii. Wenn Schiffe bei der Beobachtung von Wildtieren zusammenarbeiten, ist es wichtig, dass die Richtlinien der IAATO zur Beobachtung von Wildtieren eingehalten werden.
8. Die Schiffe sollten zusammenarbeiten, damit sie zwischen den Besuchen an den Anlegestellen einen Zeitpuffer von 30 bis 60 Minuten einhalten.
 - a. Wenn ein anderes Schiff vorzeitig an einem Ort eintrifft, egal ob es ankert oder nicht, muss sichergestellt werden, dass der Brückenoffizier und/oder der EL kommunizieren und einen Plan ausarbeiten.
9. Gegebenenfalls sollten Aktivitäten auf alle möglichen „Erlebnisplattformen“ verteilt werden (z. B. Schiffsfahrten, Fahrten mit kleinen Booten, Kajakfahrten, Landungen usw.), um die Nutzung der am meisten besuchten Anlegestellen zu verringern.
10. Die Besucheraktivitäten sollten so gestaltet und geplant werden, dass die Wildnis und das Naturerbe der Ökosysteme und die biologische Vielfalt geschützt werden, geschützte Wildtiere erhalten bleiben und pädagogische Erfahrungen vermittelt werden.
11. Die Aktivitäten der IAATO müssen unter Rücksichtnahme auf das archäologische und kulturelle Erbe durchgeführt werden.
12. Hubschraubereinsätze sollten in Übereinstimmung mit den ATCM-Resolutionen, dem elektronischen Fluginformationshandbuch für die Antarktis (AFIM), dem Handbuch zum Thema Wildtiere (WAM) und der Helikopter-Etikette der IAATO durchgeführt werden.
 - a. Hubschraubereinsätze sind außerhalb der Sicht- und Hörweite durchzuführen.
 - b. Die Koordination und Kommunikation zwischen Schiffen und/oder Stationen des Hubschraubereinsatzes ist essenziell.
 - i. Hubschraubereinsätze dürfen erst beginnen, wenn die entsprechenden Protokolle befolgt wurden und der Kontakt bestätigt wurde.
 - ii. Es sind keine Abweichungen von dem kommunizierten Plan gestattet.
 - c. Anbieter von Hubschraubereinsätzen müssen den Schiffsplaner kennen und dürfen den Einsatz nicht innerhalb eines Radius von 5 Seemeilen von einer bekannten Buchung beginnen.
 - i. Alle in geringem Abstand passierenden Schiffe (innerhalb von 5 Seemeilen) sollten über bevorstehende Lufteinsätze unterrichtet werden, wobei zu beachten ist, dass Lufteinsätze innerhalb eines Radius von 5 Seemeilen um ein Schiff, das an einer gebuchten Stelle beschäftigt ist, nicht gestattet sind.
 - d. Für die T-CAS-Erkennung müssen alle Hubschraubertransponder eingeschaltet sein.
 - i. Alle Hubschrauber von Anbietern der IAATO sollten beim COMNAP Asset Tracking System (CATS) registriert sein und daran teilnehmen.

13. Sowohl Schiffe als auch Yachten sollten sicherstellen, dass sie jederzeit über ein funktionierendes AIS und Kanal 16 verfügen. Die Eingabe der Transitinformationen in das AIS ist jedes Mal erforderlich.
14. Das Schiffsverfolgungssystem der IAATO RedPort muss von allen SOLAS-Schiffen verwendet werden.
15. Rücksichtnahme auf den Funkverkehr: Viele Schiffe nutzen die gleichen verfügbaren UHF/UKW-Kanäle. Wenn möglich, sollte zwischen den Schiffen eine Einigung erzielt werden, wie ein Kanalwechsel für den Überschneidungszeitraum, um Missverständnisse zu vermeiden.
16. Die Mitglieder der IAATO sind nicht die einzigen Besucher der Antarktis. Während Mitglieder der IAATO den Schiffsplaner der IAATO nutzen, um Konflikte zu vermeiden, gibt es Personen außerhalb der IAATO, die keinen Zugang zu diesem Planungssystem haben. Schiffe der IAATO bemühen sich, den Schiffsplaner effizient zu nutzen. Trotzdem können mildernde Umstände dazu führen, dass andere Schiffe an einem Ankerplatz liegen.
17. Alle SOLAS-Schiffe oder -Yachten der IAATO mit einer Länge von mehr als 50 m und/oder mehr als 300 BRZ sollten die Schiffsplanungsplattform zur Koordinierung von Aktivitäten nutzen.

Artikel 3: Kommunikation

1. **Kommunikation ist essenziell:** Gegenseitiger Respekt, gute Kommunikation und Rücksichtnahme aller, die in der antarktischen Umwelt arbeiten, sollten immer gegeben sein. Eine effektive Kommunikation zwischen Expeditionsmitarbeitern, Offizieren und dem Rest der Besatzung, sowohl intern als auch zwischen verschiedenen Schiffen, ist für die Sicherheit und den Umweltschutz unerlässlich.
2. Die Schiffe sollten sich über Eis- und Wetterbedingungen, unerwartete Strömungen und/oder Winde verständigen. Dieser Informationsaustausch erhöht die Sicherheit.
3. Die Flotte und das Sekretariat sind unverzüglich über Ereignisse mit hoher Sterblichkeit und über Eis- und Gletscherspalten zu informieren.
4. Im Zweifelsfall setzen Sie einen Funkruf ab.
5. Wenn ein Besucher angetroffen wird, der sich nicht an die Richtlinien des Antarktisvertragssystems oder der IAATO hält, gilt es, die entsprechenden Verfahren zur Meldung des Vorfalls zu befolgen.
6. Die Kommunikation zwischen einem größeren Schiff und einer Yacht erfolgt am besten durch einen freundlichen Dialog zwischen dem EL oder Navigator auf der Brücke des Schiffes und dem Skipper der Yacht, beginnend auf UKW-Kanal 16.

Artikel 4: Spezifische Verhaltensweisen für Schiffe und Yachten

1. Wenn sich eine Yacht bereits an einem Ankerplatz befindet, der mit dem Ankerplatz eines Schiffes kollidiert, ist die Yacht gemäß der globalen Praxis in keiner Weise verpflichtet, den Platz zugunsten des Schiffes zu räumen.
2. Beim Ankern bringen Segeljachten oft Leinen an Land. Beim Manövrieren kleiner Boote in der Nähe einer verankerten Yacht sind die Ankerleinen zu meiden.
3. Es gilt zu beachten, dass die Verlegung einer Yacht, um einem Schiff Platz zu machen, freiwillig erfolgt.
 - a. Schiffsoffiziere sollten sich auch darüber im Klaren sein, dass es einige Zeit in Anspruch nehmen kann, wenn mit einer Yacht vereinbart wurde, dass sie sich bewegt, um dem Schiff Platz zu machen, da Yachten, wenn sie vor Anker gehen, im Gegensatz zu Schiffen normalerweise das komplette System abschalten und daher mehr Zeit benötigen, um sich auf die Bewegung vorzubereiten.