



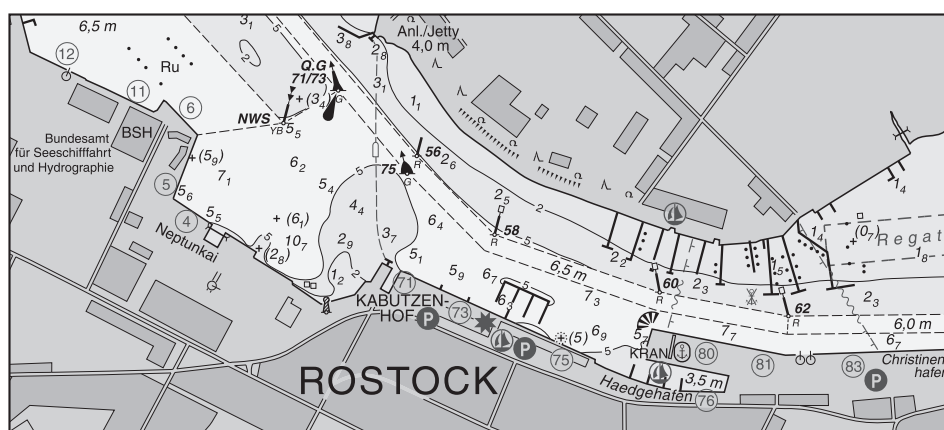
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer

Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

8. Januar 2016 · 147. Jahrgang
8 January 2016 · Volume 147



Nfs 01/16

Karten, Leuchfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw.

bitte sofort berichtigen

Charts, List of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Sector limits of lights from seaward.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Other heights referred to chart specific height datum.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen im jährlichen Vorwort in Heft 1 der NfS sowie im Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

Additional abbreviations and explanations are provided in the preface to the annual NfS issue 1 and "Handbuch für Brücke und Kartenhaus".

Freiwillige Mitarbeit/Voluntary cooperation

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt.

Beiträge erbitten wir an das:

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Neptunallee 5

18057 Rostock

Telefon/Telephone +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/operator)

Telefax +49 (0) 3 81 45 63-7 69

E-Mail nfs@bsh.de

Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Hamburg und Rostock 2016

ISSN-Nr. 1437-4048

BSH-Nr. 2119

Verbindlicher Endpreis monatlich € 10,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)

Fixed price per month € 10.50 incl. VAT, single issue € 3.00 incl. VAT (plus postage)

(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)

Inhalt/Contents

Vorwort/Preface

1	Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland <i>Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany</i>	IV
2	Nautische Veröffentlichungen nach der Schiffssicherheitsverordnung <i>Nautical publications according to the Ship Safety Ordinance</i>	XII
3	Amtliche Seekarten und Seebücher/ <i>Official nautical charts and books</i>	XIV
4	Dienststellen, bei denen die Nachrichten für Seefahrer ausliegen <i>Agencies where German Notices to Mariners are available for consultation</i>	XVI
5	Stellen in Deutschland, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste ausliegen/ <i>Agencies in Germany where Notices to Mariners of other Hydrographic Offices are available for consultation</i>	XVII
6	Abkürzungen/ <i>Abbreviations</i>	XVIII

Teil 1 – Kartenberichtigungen/*Part 1 – Corrections to Charts*

Teil 2 – Seebuchberichtigungen/*Part 2 – Corrections to Nautical Publications*

Teil 3 – Katalogberichtigungen/*Part 3 – Corrections to Catalogue*

Teil 4 – Mitteilungen/*Part 4 – Notifications*

Beilagen/*Enclosures*

- Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten/*List of sea areas and charts relating to them*
- Anlaufbedingungsverordnung – AnlBV/*Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance*

Neuerscheinungen des BSH/*New BSH publications*

Bücher/*Books*: –

Krt./*Charts*: –

1 Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland

1.1 NACHRICHTEN FÜR SEEFAHRER (NfS)

Die NfS werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg und Rostock wöchentlich herausgegeben. Die Anschrift für Einsender lautet:

Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung)

Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 48 oder
7 69

(Nautischer Informationsdienst)

E-Mail: nfs@bsh.de

Internet: www.bsh.de

In den NfS werden für die Schifffahrt wichtige Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen auf den Seeschiffahrtsstraßen Deutschlands, der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) sowie in den angrenzenden fremdländischen Gewässern bekannt gegeben. Die Meldungen ermöglichen eine Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen. Insbesondere werden Veränderungen in der Befeuerung und Betonung der Küstengewässer, Schifffahrtshindernisse und Gefahren im Küstengebiet und auf See sowie Bekanntmachungen und Verordnungen von Behörden, soweit sie für die Schiffsführung von Bedeutung sind, veröffentlicht.

Besondere nautische Informationen, die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs oder für den Schutz der Meeresumwelt von großer Bedeutung sind, werden in den NfS auf dem Vorwege unter Teil 4 Mitteilungen veröffentlicht.

Seekarten und Bücher, die nicht im Katalog bzw. NfS-Heft 1 aufgeführt sind, können nach den deutschen NfS jedoch nicht oder nur unvollkommen berichtigt werden; insbesondere dann, wenn dem Schiffsführer evtl. bestehende Netzdifferenzen zwischen den Angaben in den NfS und solchen Karten nicht bekannt sind, kann die Berichtigung nach den NfS fehlerhaft sein.

Kartenberichtigungen und Mitteilungen die deutsche Gewässer betreffen sind mit einem ★ bezeichnet, ebenso Kartenberichtigungen und Mitteilungen in Gebieten, die international zum ersten Mal veröffentlicht werden.

1 Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany

1.1 NACHRICHTEN FÜR SEEFAHRER (NfS, Notices to Mariners)

The NfS are issued weekly by the Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH, Federal Maritime and Hydrographic Agency) in Hamburg and Rostock. Hydrographic notes should be sent to

Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-5 (operator)

Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 48, or
7 69

(Navigational Information Service)

e-mail: nfs@bsh.de

Web: www.bsh.de

The NfS provide information on important navigational measures, incidents, and changes concerning the German navigable waterways, the German Exclusive Economic Zone (EEZ) and the adjacent foreign waters. The notices enable the mariner to keep his nautical publications up-to-date. Especially changes in lighting and buoyage in the coastal waters, obstructions and dangers in the coastal area and on the high seas as well as official announcements and ordinances which are relevant to the mariner are published in the NfS.

Navigational information that is of particular importance to safety and efficiency of maritime traffic or affects marine environmental protection is published in advance in NfS, part 4, Notifications.

However, navigational charts and books which are not included in the national German list of nautical charts and books can be corrected only inadequately by the NfS, or not at all, especially if the Master is not aware of possible lattice differences between positions given in the NfS and such other charts.

Chart corrections and notices concerning German waters are marked ★, as are chart corrections and notices relating to other areas which are published internationally for the first time.

1.1.1 Teil 1 – Kartenberichtigungen

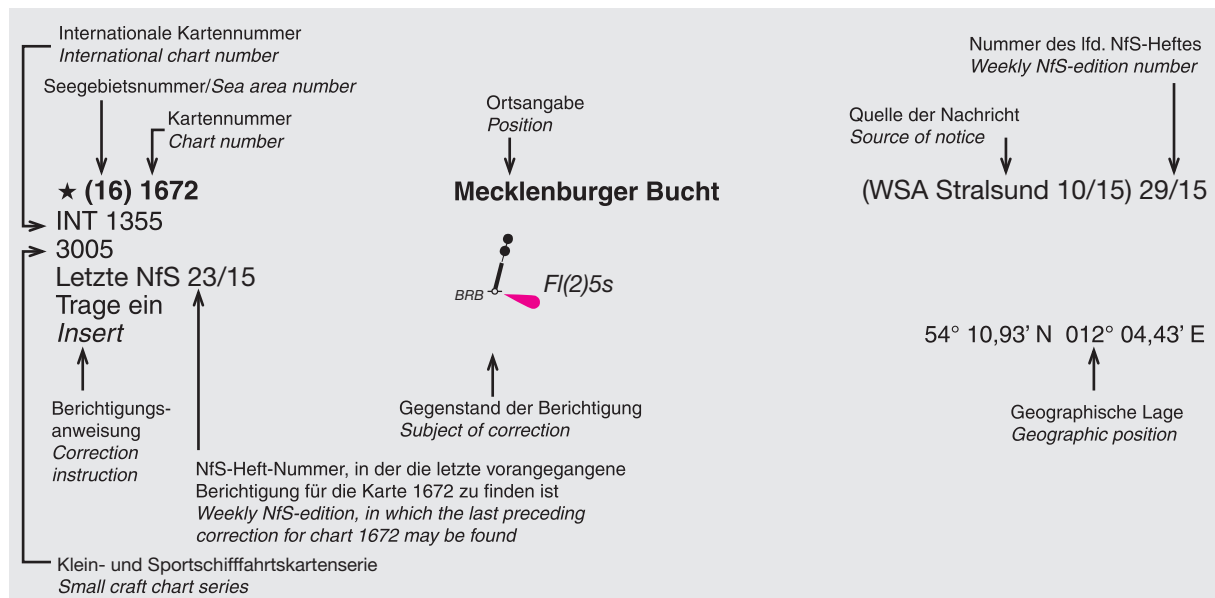
Die Anordnung der Kartenberichtigungen in den einzelnen Heften erfolgt nach einem regional gegliederten System von Seegebieten; innerhalb der Seegebietsnummern nach numerisch aufsteigenden Kartennummern.

SEEGBIETE
10: Ostsee
20: Nordsee
60: Südpolarmeer

Jede Seekarte wird nur **an einer Stelle** im NfS-Heft aufgeführt und **vollständig berichtet**.

Im Kartenberichtigungsteil wird auf die Herausgabe von Neuen Karten, Neuen Ausgaben, Berichtigten Nachdrucken und Kartendeckblättern hingewiesen.

Am folgenden Beispiel werden die einzelnen Elemente einer typischen Kartenberichtigung erläutert:



Nachrichten, die eine bevorstehende Maßnahme ankündigen, werden durch ein **P** – Preliminary – vor der Seegebietsnummer gekennzeichnet; sie geben den voraussichtlichen Zeitpunkt der Durchführung an und enthalten ggf. Hinweise auf demnächst erscheinende Kartendeckblätter oder Neue Ausgaben.

Nachrichten, die über einen vorübergehenden (zeitweiligen) Zustand unterrichten, werden durch ein **T** – Temporary – vor der Seegebietsnummer gekennzeichnet.

P- und T-Berichtigungen werden wegen der begrenzten Geltungsdauer vom BSH und von den Vertriebs- und Auslieferungsstellen nicht in die Papierkarten eingearbeitet. Vor Gebrauch jeder Seekarte sind daher die noch gültigen P- und T-Berichtigungen gemäß der wöchentlichen Liste zu berücksichtigen.

1.1.1 Part 1 – Corrections to Charts

The chart corrections in each weekly NfS issue are listed according to a numbering system for sea areas; within a particular sea area they are listed by chart numbers in ascending sequence.

SEA AREAS
10: Baltic Sea
20: North Sea
60: Southern Ocean

Each chart is referred to **only once** in a particular NfS issue, with the **complete corrections**.

The publication of New Charts, New Editions, Small Corrections and blocks for charts is notified under Chart Corrections.

The different elements of a typical chart correction are explained in the example below:

Notices announcing a future measure are marked by a **P** – Preliminary – preceding the sea area number; they indicate the probable date of implementation and may announce chart blocks or New Editions which are about to be published.

Notices informing about a temporary measure are marked by a **T** – Temporary – preceding the sea area number.

Because of the temporary nature of P- and T-corrections, BSH and distribution agents do not include them in the paper charts. Therefore, when using a navigational chart, the P- and T-corrections which are still in force must be taken into account according to the weekly list.

1.1.2 Teil 2 – Seebuchberichtigungen

Die Seebuchberichtigungen werden einseitig gedruckt, so dass sie auch ausgeschnitten werden können. Auf neu erschienene Bücher wird hingewiesen.

1.1.3 Teil 3 – Katalogberichtigungen

Als Katalogberichtigungen werden die Veränderungen zur jeweils neuesten Ausgabe des Kataloges der Seekarten und Bücher veröffentlicht.

Sie werden einseitig gedruckt, so dass sie auch ausgeschnitten werden können.

1.1.4 Teil 4 – Mitteilungen

Als Mitteilungen werden Nachrichten veröffentlicht, die nicht der Berichtigung der Seekarten oder anderer nautischer Veröffentlichungen dienen, aber doch als Information von nautischem Interesse sind.

1.1.5 Beilagen

Die NfS enthalten folgende Beilagen:

- Deckblätter zur Berichtigung des Leuchtfeuerverzeichnisses (wöchentlich)¹
- Liste der Berichtigungen und Mitteilungen (halbjährlich)
- Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (halbjährlich)
- Anlaufbedingungsverordnung (jährlich)
- Deckblätter zu den Seekarten (bei Bedarf)¹
- Austauschseiten zu den Seehandbüchern (bei Bedarf)¹
- sowie weitere Beilagen bei Bedarf.

1.1.6 Digitale Nachrichten für Seefahrer auf den Internetseiten des BSH

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer (NfS) auf den Internetseiten des BSH sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und wie die gedruckten NfS kostenpflichtig. Einzelheiten werden auf den Internetseiten des BSH bekannt gegeben.

Die Klein- und Sportschiffahrt kann wie bisher den Berichtigungsservice (auch als Sammelberichtigungen bekannt) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten und nautischen Veröffentlichungen verwenden. Diese kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

Den Nutzern von Klein- und Sportschiffahrtskarten des BSH steht ein Online-Berichtigungsservice zur blattbezogenen Berichtigung unter www.bsh.de zur Verfügung.

Hinweis: Beim maßstabsgetreuen Reproduzieren der Seekarten-Deckblätter (PDF-Files) ist darauf zu achten, dass im Dialogfenster „Drucken“ unter „Seitenanpassung“ die Option „k e i n e“ gewählt wird.

1.1.2 Part 2 – Corrections to Nautical Publications

Corrections to the Nautical Publications are printed on one side of the paper in order that they may be cut up. Newly published books are indicated.

1.1.3 Part 3 – Corrections to Catalogue

Changes in the latest edition of the Catalogue of Nautical Charts and Books are published as catalogue corrections.

They are printed on one side of the paper in order that they may be cut up.

1.1.4 Part 4 – Notifications

Information of common nautical interest that is not to be used for the correction of nautical charts or other nautical publications is published under Notifications (general).

1.1.5 Enclosures

NfS contain the following enclosures:

- *Corrections to the List of Lights (weekly)¹*
- *List of corrections and notifications (semianual)*
- *List of sea areas and charts relating to them (semiannual)*
- *German Ordinance on Requirements for the Entry of Vessels into German Internal Waters – (annual)*
- *Blocks for charts (as required)¹*
- *Replacement pages for the Sailing Directions (as required)¹*
- *and further enclosures as required.*

1.1.6 Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS, notices to mariners) on the BSH homepage

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) on the BSH homepage are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS. Details will be announced on the BSH's web pages.

Summaries of corrections to the navigational charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website. The summaries of corrections, which are free of charge, do not replace the official NfS.

For users of small craft charts of the BSH is an online correction service for sheet related correction on www.bsh.de available.

Note: for true-to-scale reproductions of chart blocks (pdf files), the option “N o n e” has to be set for page scaling in the print dialogue window.

¹ Weitere Exemplare können über die Vertriebsstellen des BSH bezogen werden

¹ Further copies can be obtained from BSH distribution agents

Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the on-board use and application of Computers – MSC/Circ.891 vom 21. Dezember 1998“ zu beachten.

It is recommended that mariners take into account the IMO "Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891 of 21 December 1998".

1.1.7 Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste

Die Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste, die nicht durch den Berichtigungsdienst des BSH berücksichtigt werden, sind auf den Internetseiten der jeweiligen Dienste abrufbar. Die Links werden auf den Internetseiten des BSH unter dem Stichwort „Produkte“, „Seekarten“ und „International Hydrographic Organization“ angeboten.

1.1.7 Notices to Mariners issued by other hydrographic services

The Notices to Mariners of other hydrographic services which are not taken into account by the BSH's correction service can be accessed on the websites of the hydrographic services concerned. Links to those hydrographic services are provided on the BSH website under "Products", by clicking on "Ocean charts" and website "International Hydrographic Organization".

1.2 BEKANNTMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER (BfS)

Die BfS werden von den jeweils zuständigen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. der Länder veröffentlicht. Sie enthalten alle wichtigen Maßnahmen und Ereignisse auf den Seeschiffahrtsstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands.

1.2 BEKANNTMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER (BfS, Notifications to Mariners)

BfS are published by the responsible authorities of the Federal or State Waterways and Shipping Administration. They include all important measures and incidents on the national waterways and in the Exclusive Economic Zone of Germany.

Maßnahmen oder Ereignisse größeren Umfangs oder überörtlicher Bedeutung werden in den NfS veröffentlicht.

Larger-scale measures or incidents, or measures and occurrences beyond local importance, are published in the NfS.

Die BfS werden an den amtlichen Aushangstellen für das betreffende Seegebiet, in dem die Aushangstelle liegt, und für die angrenzenden Reviere und Gebiete sowie im Internet unter www.elwis.de zur Kenntnis gebracht. Ein Verzeichnis der amtlichen Aushangstellen ist im Internet unter www.bsh.de zu finden.

BfS are posted at official stations and relate to the local sea area of the station and to adjacent regions as well as by website www.elwis.de. A list of the official poster sites is available at the BSH website www.bsh.de.

1.3 NAUTISCHE WARNNACHRICHTEN (NWN)

NWN werden von den Verkehrszentralen für deren Zuständigkeitsbereiche und von dem ständig besetzten Seewarndienst Emden für das gesamte deutsche Warnggebiet zur Verbreitung über Funk herausgegeben. In besonderen Fällen informiert der Seewarndienst auch über außerhalb des Warnggebiets liegende Gefahren (z. B. über gefährliche Wracke auf den Hauptschiffahrtswegen).

1.3 NAUTISCHE WARNNACHRICHTEN (NWN, Radio Navigational Warnings)

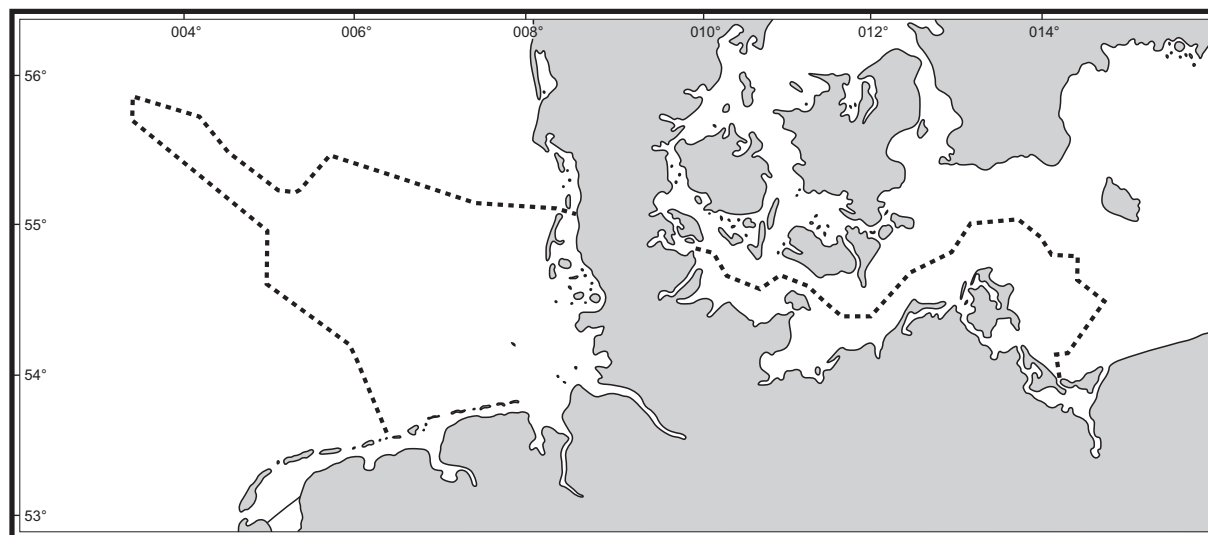
NWN are issued by the VTS centres for their areas of responsibility, and by the 24-h maritime warning service in Emden for the entire German warning area, and are broadcast as radio messages. In special cases, the maritime warning service also informs about dangers outside its area of responsibility (e.g. dangerous wrecks in the main shipping lanes).

NWN dienen der kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden Gefahren, wenn deren sofortige Kenntnis für eine sichere Schiffsführung oder für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs erforderlich ist.

NWN pass on immediate warnings to shipping against existing or imminent dangers, if immediate knowledge of such dangers is necessary to ensure the safety and efficiency of maritime traffic.

Den Zusatz „vital“ erhält eine NWN zur kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor einer eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden besonderen Gefahr, wenn durch das Ereignis Menschenleben bedroht werden.

NWN which are marked "vital" characterize a message of unusual importance and urgency to shipping concerning an existing or imminent danger involving risks to human lives.



Seewarnggebiet der Bundesrepublik Deutschland/German warning area

Aufgrund von § 4 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt und Kapitel V, Regel 31 SOLAS 74/78 muss jeder Fahrzeugführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche, wenn er auf See oder auf mit der See zusammenhängenden schiffbaren Gewässern eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt feststellt, hiervon unverzüglich und mit allen zur Verfügung stehenden Nachrichtennitteln die in der Nähe befindlichen Schiffe und die nächsterreichbare zuständige Stelle an Land unterrichten, in den deutschen Gewässern den

Seewarndienst Emden

Telefon: +49 (0) 49 27 1 87 72 83

(Tag und Nacht)

Fax: +49 (0) 49 27 1 87 72 88

E-Mail: seewarndienst.wsa-emd@t-online.de, Bremen Rescue Radio oder die jeweils zuständige Verkehrszentrale.

NWN aus dem Zuständigkeitsbereich der Bundesrepublik Deutschland werden auf 518 kHz (internationaler NAVTEX-Dienst) in der Ostsee von der schwedischen Station Gislövshammar (Kennung J) und in der Nordsee von der Sendestation Pinneberg des Deutschen Wetterdienstes (DWD) (Kennung S) in englischer Sprache ausgestrahlt.

Ein nationaler NAVTEX-Dienst in deutscher Sprache wird auf 490 kHz von der Sendestation Pinneberg (Kennung L) für das gesamte deutsche Seewarnggebiet der Nord- und Ostsee ausgestrahlt.

Gültige NWN vom Seewarndienst Emden für das deutsche Seewarnggebiet, die älter als 42 Tage sind, werden nicht mehr als Textnachricht per NAVTEX ausgestrahlt, sondern können über die Internetseiten des BSH abgefragt werden.

Vitale NWN werden von Bremen Rescue Radio auf UKW-Kanal 16 verbreitet.

According to Art. 4 of the Ordinance for the Safety of Navigation and Chapter V, Regulation 31, of SOLAS 74/78, the master or other person responsible for ship's safety on board a ship meeting with a direct danger to navigation at sea or in navigable waters adjoining the sea is bound to communicate the information without delay by all the means at his disposal to all vessels in the vicinity and to the nearest competent authority, which in German territorial waters is the

Seewarndienst Emden

Phone: +49 (0) 49 27 1 87 72 83

(day and night)

Fax: +49 (0) 49 27 1 87 72 88

e-mail: seewarndienst.wsa-emd@t-online.de, Bremen Rescue Radio or the responsible VTS centre.

Navigational warnings in English language relating to the area of responsibility of the Federal Republic of Germany are broadcast on 518 kHz (international NAVTEX service) by the Swedish coastal radio station Gislövshammar Radio, identification character J, for the Baltic Sea, and by the Pinneberg radio station of the German Meteorological Service (DWD), identification character S, for the North Sea.

A national NAVTEX service in German language is broadcast on 490 kHz by the Pinneberg radio station (identification character L) for the entire navigational warnings area of the North and Baltic Seas.

Navigational warnings in force promulgated by Maritime Warning Service Emden for the German warning area, which are not older than 42 days will not be broadcast as a text message via NAVTEX, but are available on the website of the Federal Maritime Hydrographic Agency (BSH).

Vital NWN will be published by Bremen Rescue Radio on VHF channel 16.

Die NWN werden außerdem von den Verkehrszentralen für ihren Zuständigkeitsbereich auf UKW verbreitet. Zusätzlich werden täglich NWN im Telex-Dienst des Deutschen Wetterdienstes ausgestrahlt.

Bestimmte Rundfunksender verbreiten in deutscher Sprache sowohl alle über NAVTEX abgegebenen NWN als auch weitere NWN, die nur begrenzte örtliche Bedeutung haben, aber insbesondere für die Klein- und Sportschifffahrt von Wichtigkeit sein können.

Die Ausstrahlung der NWN erfolgt so lange, wie es für nötig gehalten wird. NWN über gemeldete treibende Hindernisse verlieren wegen der veränderlichen Positionen im Allgemeinen nach 12 Stunden ihre Gültigkeit.

Sturmflutwarnungen und Warnungen vor ungewöhnlich niedrigen Wasserständen werden über Rundfunksender verbreitet.

Verkehrsinformationen auf UKW werden zu festen Zeiten von Verkehrszentralen in deutscher und zum Teil in englischer Sprache verbreitet. Die Meldungen enthalten für den jeweiligen Bereich nautische Warnnachrichten sowie Angaben über Verkehrs-, Tide-, Sicht-, ggf. Eisverhältnisse, Störungen an Schifffahrtszeichen, Schifffahrtshindernisse und besondere Vorkommnisse.

1.4 HAVARIEKOMMANDO (HK) UND MARITIMES LAGEZENTRUM (MLZ)

Zum Aufbau und zur Durchführung eines gemeinsamen Unfallmanagements für Nord- und Ostsee haben der Bund und die Küstenländer im Januar 2003 das „Havariekommando als Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer“ mit Sitz in Cuxhaven gegründet.

Das **Havariekommando (HK)** mit dem Maritimen Lagezentrum ist bei komplexen Schadenslagen vor deutschen Küsten verantwortlich für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur technischen Hilfeleistung sowie zur gefahrenabwehrbezogenen Bergung verbunden mit einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Das **Maritime Lagezentrum (MLZ)** ist die nationale und internationale Meldestelle der Bundesrepublik Deutschland für Unfälle auf See. Dem MLZ obliegen u. a. das

- Betreiben der Meldestelle für Seeunfälle und Meeresverschmutzungen als für Deutschland benannter National Contact Point,

Besides, NWN are broadcast on VHF by the VTS centres for their areas of responsibility. NWN are also broadcast daily via telex by the German Weather Service.

Certain radio stations broadcast in German language all NWN which are promulgated via NAVTEX and other navigational warnings of local importance, which may be important especially to small craft.

NWN broadcasts are continued as long as is deemed necessary. NWN concerning drifting objects generally lose their validity after 12 hours because of the continually changing position of such objects.

Storm surge warnings and warnings of unusually low water levels (negative surges) are broadcast by radio stations.

Traffic information on VHF is broadcast at routine times by VTS centres in German and partly in English language. These broadcasts contain navigational warnings for the particular area as well as information on traffic, tides, visibility, ice conditions, casualties to seamarks, shipping obstructions and special incidents.

1.4 “HAVARIEKOMMANDO – HK” (CENTRAL COMMAND FOR MARITIME EMERGENCIES GERMANY – CCME) AND “MARITIMES LAGEZENTRUM – MLZ” (MARITIME EMERGENCY REPORTING AND ASSESSMENT CENTRE – MERAC)

In January 2003, the federal government and the German coastal states jointly established the “Havariekommando” (Central Command for Maritime Emergencies – CCME) in Cuxhaven, whose task was to develop and implement a jointly operated marine casualty management system for the North Sea and Baltic Sea.

The Central Command for Maritime Emergencies (CCME) with the Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre (MERAC) deals with complex marine casualties off the German coast and is responsible for planning, preparing, and implementing measures to save injured persons, combat pollution, fight fires, provide technical assistance, and carry out salvage operations in order to combat hazards.

MERAC is Germany’s national and international reporting centre for marine casualties.

Its tasks include

- *operation of the reporting centre for marine casualties and marine pollution in its capacity as the notified National Contact Point in Germany;*

- Betreiben des Meldeclients des Bundes im Auftrag des BMVI in Verbindung mit dem gemeinschaftlichen europäischen Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet,
- ständige Führen eines IT-unterstützten Maritimen Lagebildes.

Erkennt das MLZ bei einer Unfallmeldung, dass es sich um einen schweren Schiffsunfall oder eine schwerwiegende Meeresverschmutzung handelt, die einen koordinierten Einsatz aller Einsatzmittel verlangen, so veranlasst es die Einberufung des Havariestabes.

Der Havariestab koordiniert dann alle notwendigen Hilfs- und Rettungsmaßnahmen.

Das MLZ ist Tag und Nacht erreichbar:

Telefon: +49 (0) 47 21 56 74 85
56 74 99 (NSW)

Fax: +49 (0) 47 21 55 47 44
55 47 45

E-Mail: MLZ@Havariekommando.de

Die Schifffahrt wird gebeten, das MLZ über Meeresverschmutzungen zu unterrichten. Für eine solche Meldung soll das MARPOL-Meldeschema verwendet werden. Es dient der schnellen Erfassung, Auswertung und Weitergabe der Meldung. Die Angaben zur Sache sollen in der vorgegebenen Reihenfolge möglichst vollständig und unbedingt unter Verwendung der jeweiligen Buchstaben erfolgen. Auch bei Meldungen über Funk an eine Verkehrszentrale soll dies möglichst berücksichtigt werden.

MARPOL-Meldeschema bei Gewässerverunreinigungen durch Öl oder andere Schadstoffe siehe Handbuch für Brücke und Kartenhaus (Abschnitt 9.5).

Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos

Die Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos betreibt zur Annahme der erforderlichen Meldungen² in elektronischer Form nach Anlaufbedingungsverordnung³ (AnlBV) den Meldeclient des Bundes.

Alternativ besteht für die Verpflichteten auch die Möglichkeit der Meldung mit befreiender Wirkung über die nachfolgend bekannt gemachten Hafenbehörden bzw. Hafeninformationssysteme.

- operation of the federal reporting client of the Federal Republic of Germany (National Single Window) on behalf of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure in connection with the European Community vessel traffic monitoring and information system SafeSeaNet;
- permanent IT-supported monitoring of the maritime situation.

If MERAC receives a report on a casualty which it considers to be a major marine casualty or major marine pollution requiring coordinated deployment of all available equipment, it will summon the "Havariestab" coordinating unit.

The "Havariestab" is in charge of coordinating the required rescue and salvage operations.

MERAC is on duty 24 hours a day:

Phone: +49 (0) 47 21 56 74 85
56 74 99 (NSW)

Fax: +49 (0) 47 21 55 47 44
55 47 45

e-mail: MLZ@Havariekommando.de

Shipping is requested to inform MERAC of any marine pollution observed. Such observations should be reported using the MARPOL reporting format. It ensures quick recording, evaluation, and transmission of the report. The information should be provided in the same sequence and under the letters given in the Schedule and should be as complete as possible. Also radio reports to a VTS-Centre should follow this pattern.

MARPOL reporting format for marine pollution by oil and other contaminants, see "Handbuch für Brücke und Kartenhaus" (section 9.5).

Competent Authority at MERAC

The Competent Authority (Zentrale Meldestelle) at MERAC operates the federal reporting client of the Federal Republic of Germany (National Single Window) which is the address for ships' electronic reports² required under the "Anlaufbedingungsverordnung"³ (AnlBV).

Alternatively, required reports can be transmitted to the following port authorities and port information systems.

² Bekanntmachung des Verfahrens zur Vergabe und Nutzung einer Anlaufreferenznummer zur Abgabe von Meldungen über das Bundesportal ZMGS (gemäß Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 2.6 AnlBV) vom 15. April 2015 (VkBli. 9/2015 S. 328 Nr. 73)

³ Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeers und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung) vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300, zuletzt geändert durch Artikel 547 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I, S. 1553).

² Notification of the procedure for the assignment and use of an entry reference number when submitting reports through the federal portal ZMGS (according to the annex to Section 1(1) No. 2.6 of the Entering Requirements Ordinance (AnlBV)) dated from 15 April 2015 (Gazette of the Federal Ministry of Transport (VkBli.) 9/2015 p. 328 No. 73)

³ Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters, 18 February 2004 (Federal Law Gazette (BGBl. I, p. 300), last amended by Art. 547 of the Ordinance of 31 August 2015 (BGBl. I, p. 1553).

Die Meldepflicht gemäß Nummer 2 der Anlage zu § 1 Absatz 1 AnlBV wird mit einer Meldung an eines der folgenden Systeme erfüllt⁴:

Meldeclient des Bundes

www.zmgs.de
oder
www.national-single-window.de

Hafeninformationssysteme

DAKOSY Datenkommunikationssystem AG
Mattentwiete 2
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40 3 70 03-0
Fax: +49 (0) 40 3 70 03-3 70
E-Mail: info@dakosy.de

DATEN + Dienste GmbH
Lange Straße 1a
18055 Rostock
Telefon: +49 (0) 3 81 81 70-48 00
Fax: +49 (0) 3 81 81 70-48 03
E-Mail: info@nordwind.de

Weitere Informationen über den Zugang zum Meldeclient des Bundes erhalten Sie durch das:

Reporting obligation under item 2 of the Annex to Section 1 (1), AnlBV can be fulfilled by reporting to one of the following systems⁴:

Federal reporting client

www.zmgs.de
or
www.national-single-window.de

Port Information Systems

dbh Logistics IT AG
Martinistraße 47-49
28195 Bremen
Telefon: +49 (0) 4 21 3 09 02-01
Fax: +49 (0) 4 21 3 09 02-57
E-Mail: info@dbh.de

TraDaV GmbH
Seelandstraße 3
23569 Lübeck
Telefon: +49 (0) 4 51 39 09-4 17
Fax: +49 (0) 4 51 39 09-4 99
E-Mail: info@tradav.de

Additional information regarding the access to the reporting system of the Federal Republic of Germany (National Single Window) is available at:

Havariekommando
Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer
Maritimes Lagezentrum
Am Alten Hafen 2
27472 Cuxhaven
Telefon: +49 (0) 47 21 5 67-4 99
E-Mail: nsw@havariekommando.de

1.5 SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN – UNTERSTÜTZUNG BEI UNGLÜCKSFÄLLEN AUF SEE

Das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See soll sicherstellen, dass bei Unglücksfällen auf See Rettung, Unterstützung und eine entsprechende Koordinierung durch ein RCC (Rescue Coordination Centre) gewährleistet sind. Für das deutsche Such- und Rettungsgebiet wurden diese Aufgaben der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) übertragen.

Falls bei einem Notfall auf See außerhalb des deutschen Such- und Rettungsgebietes eine Verbindung mit dem dort zuständigen MRCC/RCC nicht zustande kommt, kann die Seenotleitung (MRCC) Bremen um Hilfe gebeten werden, die dann ihrerseits versucht, mit dem zuständigen MRCC/RCC Verbindung aufzunehmen.

1.5 MARITIME RESCUE COORDINATION CENTRE (MRCC) BREMEN – ASSISTANCE IN CASE OF MARINE CASUALTIES AT SEA

The purpose of the International Convention on Maritime Search and Rescue is to ensure that in case of marine casualties the responsible RCC (Rescue Coordination Centre) provides support and assistance and assumes a coordinating function. For the German search and rescue region, this task has been assigned to Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS, German Sea-Rescue Service).

In cases of marine casualties outside the German search and rescue region where it proves impossible to contact the responsible local MRCC/RCC, MRCC Bremen may be contacted who will then in assisting the vessel in distress try to get in touch with the responsible MRCC/RCC.

⁴ Bekanntmachung der Hafenbehörden bzw. Hafeninformationssysteme gemäß Nummer 2.4 und 2.6 der Anlage zu § 1 Absatz 1 Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) vom 18. Mai 2015 (VkB1. 10/2015 Nr. 77 S. 354)

⁴ Notification of the port authorities and port information systems according to item 2.4 and 2.6 of the Annex to Art. 1, para. 1, (AnlBV) dated from 18 May 2015 (VkB1. 10/2015 No. 77 p. 354)

Außerdem gewährt die Seenotleitung (MRCC) Bremen auf Anforderung auch Unterstützung für ausländische MRCC/RCC bei deren Koordinierung von SAR-Maßnahmen für deutsche Schiffe in fremden Seegebieten.

Die Seenotleitung (MRCC) Bremen ist ständig erreichbar.

Telefon: +49 (0) 4 21 5 36 87-0

Fax: +49 (0) 4 21 5 36 87 14

Mobiltelefon: 124 124

(Direktwahl im Abdeckungs-
bereich der deutschen Netzbetrei-
ber)

UKW: Kanal 16

(Ruf: Bremen Rescue Radio)

Kanal 70

(MMSI 00 211 1240)

Telex: +41 246 466 MRCC D

E-Mail: mail@mrcc-bremen.de
(nicht zur Alarmierung)

Auf das Internationale Handbuch für die luftge-
stützte und maritime Suche und Rettung (IAM-
SAR Manual), Volume III – Mobile Facilities,
wird hingewiesen.

*MRCC Bremen will, upon request, also assist
foreign MRCCs/RCCs in their efforts to coor-
dinate SAR-measures for German vessels in
distress in foreign sea areas.*

MRCC Bremen is constantly manned.

Phone: +49 (0) 4 21 5 36 87-0

Fax: +49 (0) 4 21 5 36 87 14

Cellular phone: 124 124

*(direct call within the coverage
of German providers)*

VHF: channel 16

(call: Bremen Rescue Radio)

channel 70

(MMSI 00 211 1240)

Telex: +41 246 466 MRCC D

*e-mail: mail@mrcc-bremen.de
(not for distress alerting)*

*Please refer to International Aeronautical and
Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR
Manual), Volume III – Mobile Facilities.*

2 Nautische Veröffentlichungen nach der Schiffssicherheitsver- ordnung

Das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860); zuletzt geändert durch Artikel 1, 2 und 3 der Verordnung vom 25. September 2015 (BGBl. I S. 1664) dient der einheitlichen und wirksamen Durchführung der geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen zur Gewährleistung der Sicherheit auf See (einschließlich des damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen) und des Umweltschutzes auf See. Es gilt für die gesamte Seefahrt mit Ausnahme der Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie der Schiffe unter ausländischer Flagge, die im Dienst ausländischer Staaten ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

Die Vorschriften des SchSG sind auf Schiffe anzuwenden, die die Bundesflagge führen oder als Binnenschiffe in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

Sie sind auch auf Schiffe unter ausländischer Flagge und ausländische Binnenschiffe anzuwenden, mit denen Küstenschiffahrt im Sinne der Verordnung über die Küstenschiffahrt vom 5. Juli 2002 (BGBl. I S. 2555) in ihrer jeweils geltenden Fassung betrieben wird oder die auf Seeschiffahrtsstraßen oder im seewärts angrenzenden Bereich des deutschen Küstenmeeres gewerblich eingesetzt sind.

2 Nautical Publications according to the Schiffssicherheitsverord- nung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)

The purpose of the Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act) of 9 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 2860), last amended by Art. 1, 2 and 3 of the Ordinance of 25 September 2015 (Federal Law Gazette I, p. 1664) is to achieve uniform and effective implementation of the valid international regulations aimed at ensuring the safety of seagoing vessels (including protection of the safety and health of persons employed on board seagoing vessels) and protecting the marine environment. It applies to all seagoing vessels with the exception of ships of the German armed forces and the German Maritime SAR-Service as well as ships which fly foreign flags and which are used exclusively in the service of foreign states for purposes other than commercial shipping.

The regulations of SchSG apply to vessels flying the German flag and to inland waterway vessels listed in a German Ship's Register.

They also apply to foreign flag vessels and foreign inland waterway vessels engaged in coastal shipping as defined in the Ordinance on coastal shipping (Verordnung über die Küstenschiffahrt) of 5 July 2002 (Federal Law Gazette I, p. 2555) in the version currently in force or which are used commercially on navigable waterways or in the part of the German territorial sea seawards thereof.

Nach § 7 SchSG ist der Schiffseigentümer für die Ausrüstung des Schiffes mit den erforderlichen amtlichen Seekarten, Seebüchern und sonstigen Veröffentlichungen verantwortlich. Neben dem Schiffseigentümer sind nach § 9 SchSG sowohl der Schiffsführer als auch Personen, die mit den Aufgaben der Sicherheit des Schiffes beauftragt sind, verantwortlich.

Die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 25. September 2015 (BGBl. I S. 1664), regelt im § 2 den Grundsatz der Selbstkontrolle:

„Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrenvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.“

Außerdem sieht der Katalog der Verhaltenspflichten in § 13 Abs. 1 Nr. 2 der SchSV u. a. vor, dass auf der Brücke stets die für die jeweilige Seereise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern sowie die vom BSH herausgegebenen NfS bei Reiseantritt vorhanden sein müssen. In Abschnitt C.I.4. Nr. 3 der Anlage 1 zu § 5 SchSV sind zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS 74/78 (Regel 2 Abs. 2, Regel 19 Abs. 2.1.4, Regel 27) amtliche Veröffentlichungen wie folgt definiert: Bei Schiffen, die nicht Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sind, müssen hinsichtlich der Seekarten und anderen nautischen Veröffentlichungen jeweils die neuesten amtlichen Ausgaben des BSH in digitaler oder gedruckter Form oder eine entsprechende Ausgabe eines hydrographischen Dienstes eines anderen Staates oder der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation mitgeführt werden.

Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 Buchst. c) SchSV muss jedes Schiff die **Nachrichten für Seefahrer** des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre an Bord haben. Auf Schiffen in der Wattfahrt und in der Küstenfischerei brauchen die NfS nicht an Bord zu sein, wenn diese vor dem Auslaufen eingesehen werden.

Neueste Ausgaben der **amtlichen Seekarten** des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie sind die in den NfS veröffentlichten und im Katalog des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie aufgeführten digitalen und gedruckten Seekarten, für die in den NfS Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht und die zu dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks oder einer elektronischen Signatur als auf den letzten Stand berichtigt ausgewiesen sind.

According to Art. 7, SchSG, it is the vessel owner's responsibility that the vessel carries the required official nautical charts and books as well as other publications. Under Art. 9, SchSG, not only the vessel's owner is responsible but also her master and other persons in charge of the vessel's safety.

Art. 2 of the Schiffssicherheitsverordnung (SchSV, Ordinance for the Safety of Seagoing Ships) of 18 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 3013, 3023), last amended by Art. 4 of the Ordinance of 25 September 2015 (Federal Law Gazette I, p. 1664) deals with the principle of self-monitoring as follows:

“Whoever operates a vessel in maritime service shall ensure that any hazards identified during her operation are investigated, and that any information gained during the vessel's operation as well as any other relevant information and documents, including records kept by the persons in charge of navigating the vessel, are evaluated as a precautionary safety measure and that all measures required for risk avoidance or minimization are taken.”

The catalogue of duties, under Art. 13, para. 1, no. 2 SchSV, also provides that the official nautical charts and books required for a particular voyage as well as the NfS issued by the BSH must be available on the bridge upon the vessel's departure. In part C.I.4. no. 3 of Annex 1 to Art. 5 SchSV, which refers to chapter V of the Annex to SOLAS 74/78 (Regulation 2 para. 2, Regulation 19 para 2.1.4 and Regulation 27), defines official nautical publications as follows: vessels not defined as small craft according to Sportbootführerscheinverordnung-See (ordinance on small craft licenses, offshore) are required to carry the nautical charts, books, and other publications in printed or digital format officially issued by the BSH or by a foreign hydrographic service.

According to Art. 13 para. 1 sentence 2 lit. c) SchSV, every vessel must carry the NfS of the current year and of the two preceding years. Ships operating in the tidal flats areas and in coastal fisheries are not required to carry the German **Notices to Mariners** provided that they have been consulted before leaving port.

Up-to-date **official nautical charts** in printed or digital format are those listed in the catalogue of BSH which are kept corrected by the German NfS or by an official digital correction service and which, upon publication, carry a note in printed or digital format confirming that they have been fully corrected.

Amtliche Seebücher sind die im Katalog des BSH aufgeführten gedruckten und digitalen Bücher, für die vom BSH Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht, wie Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Handbuch Nautischer Funkdienst, Handbuch Revierfunkdienst, IMO-Standardredewendungen, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) Volume III, Internationales Signalbuch, Nautisches Jahrbuch, Gezeitentafeln, Handbuch für Brücke und Kartenhaus. Amtliche Seebücher sind ferner sonstige vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als solche bestimmte Bücher (Schiffssicherheitsvorschriften, Schiffssicherheitshandbuch) sowie Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.

Wer als Eigentümer vorsätzlich oder fahrlässig nicht dafür sorgt, dass sich die vorgeschriebenen nautischen Unterlagen auf der Brücke befinden begeht eine Ordnungswidrigkeit nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) SchSV in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Nr. 2 SchSV.

3 Amtliche Seekarten und Seebücher

Amtliche Seekarten und Seebücher der Bundesrepublik Deutschland werden gemäß § 1 Abs. 10 SeeAufgG vom BSH herausgegeben. Sie werden durch die NfS auf dem neuesten Stand gehalten.

Nachrichten gehen beim BSH manchmal verspätet oder gar nicht ein bzw. können unvollständig oder fehlerhaft sein. **Eine Gewähr für die Richtigkeit aller Angaben kann deshalb nicht übernommen werden;** vielmehr muss bei der Navigation stets mit der Möglichkeit von unzutreffenden Angaben gerechnet werden. Das gilt auch für die auszugsweise in den Seehandbüchern enthaltenen Vorschriften und Bestimmungen. Falls verschiedene Veröffentlichungen inhaltlich einander widersprechen, sind zunächst die für die Schiffsführung ungünstigsten Angaben anzunehmen.

Amtliche Seekarten und Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.

Das BSH kommt seinem gesetzlichen Auftrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und der Abwehr von Gefahren für die Schifffahrt beizutragen, durch die Herausgabe eines für die deutschen Hafenzufahrten an der Nordsee sowie in der Ostsee umfassendes Informationssystem aus Seekarten und Seebüchern nach. Für Seegebiete außerhalb dieses Informationssystems oder solche, für die deutsche Seekarten in ausreichendem Maßstab nicht zur Verfügung stehen, müssen amtliche Seekarten anderer hydrographischer Dienste benutzt werden.

Official nautical books in printed or digital format are those which are listed in the catalogue of BSH and are kept corrected by the BSH or by an official digital correction service, e.g. *Sailing Directions, List of Lights, List of Radio Signals, Standard Marine Navigational Vocabulary, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) Volume III, International Code of Signals, Nautical Almanac, Tide Tables, Handbuch für Brücke und Kartenhaus (bridge and charthouse manual)*. The official nautical publications also include other books officially designated as such by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (ship safety requirements and handbook), as well as nautical publications issued by foreign hydrographic services.

The owner of a vessel who either willfully or by negligence, fails to ensure that the required nautical documents are available on the vessel's bridge commits an administrative offence according to Art. 14 para. 1 no. 1 lit. b) SchSV in conjunction with Art. 13 para. 1 no. 2 SchSV.

3 Official Nautical Charts and Books

The official nautical charts and books of the Federal Republic of Germany are issued by the BSH under Art. 1 para. 10 of the Federal Maritime Responsibilities Act (Seeaufgabengesetz, SeeAufgG). They are kept corrected by the German NfS.

However, information might be provided to the BSH late, incomplete, or faulty, or no information may be available at all. **Therefore, the BSH does not accept liability for the correctness of all data;** rather, the possibility that data may be incorrect should always be taken into account in navigation. That applies also to rules and regulations quoted in the nautical books. In the event that contradictory information is provided in different publications, navigation should be based on the least favourable data.

Official nautical charts and books issued by foreign Hydrographic Offices.

The BSH fulfills its legal obligation concerning the safety and efficiency of navigation and prevention of hazards to shipping by issuing a comprehensive information system which comprises nautical charts and publications covering the German harbour approaches in the North and Baltic Sea. For sea areas which are not covered by this information system or for which German charts of a suitable scale are not available, the official charts of foreign Hydrographic Offices have to be used.

Ebenso müssen in Gebieten, die nicht von deutschen Seebüchern abgedeckt sind, entsprechend amtliche Seebücher anderer hydrographischer Dienste benutzt werden.

Der Katalog des BSH (Bestell-Nr. 2452) erscheint jährlich und wird durch die NfS laufend berichtigt. Um die Ausrüstung des Schiffes mit den für die jeweilige Reise erforderlichen neuesten Ausgaben der amtlichen Seekarten und Seebücher jederzeit sicherzustellen, sollte der neueste Katalog grundsätzlich an Bord mitgeführt und berichtigt werden.

Der Vertrieb der amtlichen Seekarten und Seebücher des BSH sowie der sonstigen nautischen Veröffentlichungen erfolgt über die Vertriebsstellen sowie über den Buchhandel und die Sportboot-Ausrüster. Eine Aufstellung der Vertriebsstellen ist im Katalog enthalten. Die Verkaufspreise sind der Preisliste zum Katalog zu entnehmen.

Angaben über Berichtigung und Vertrieb der amtlichen Seekarten und Seebücher und Hinweise für die Berichtigung durch die Benutzer enthält das Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

Internationaler Zeichenschlüssel

Die grundlegenden Prinzipien für das internationale Seekartenwerk sind in den „Chart Specifications of the IHO and Regulations of the IHO for International (INT) Charts“ festgelegt. Die in deutschen Seekarten verwendeten Zeichen und Abkürzungen basieren auf der Karte 1 (INT 1), die ein Teil dieses Regelwerks darstellt.

Likewise, in areas not covered by German nautical publications, the nautical publications of foreign Hydrographic Offices have to be used.

The Catalogue issued by the BSH (order no. 2452) is published every year and is kept corrected by the German NfS. To ensure that up-to-date issues of the official nautical charts and books required for a particular voyage are available on board a vessel, the latest issue of the catalogue should always be carried on board and kept up-to-date.

Supply. The official nautical charts and publications and the BSH's other publications are available through distribution agents, bookshops, and small craft chandlers. The distribution agents are listed in catalogue. Sales prices are provided in the price list accompanied to the catalogue.

Information about corrections to the official nautical charts and publications and their distribution as well as advice to users concerning corrections are given in “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”.

International chart symbology

The principles of the International Chart Series are laid down in the “Chart Specifications of the IHO and Regulations of the IHO for International (INT) Charts”. Symbols and abbreviations used on German charts are based on Karte 1/INT 1 which forms part of these regulations.

4 Dienststellen, bei denen die Nachrichten für Seefahrer ausliegen

Agencies where German Notices to Mariners are available for consultation

4.1 DEUTSCHLAND

Einsichtnahme in die Nachrichten für Seefahrer ist bei den Dienststellen des BSH und bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern sowie bei den BSH-Vertriebsstellen möglich.

4.1 GERMANY

The German Nachrichten für Seefahrer (Notices to Mariners) are available for consultation at the BSH offices, the Waterways and Shipping Authorities, and the BSH agencies.

4.2 AUSLAND/FOREIGN COUNTRIES

Ägypten/Egypt:

El Iskandariya, Naval Forces, Egyptian Navy Hydrographic Department Shobat al Misaha al Baharia, Ras El Tin

Belgien/Belgium:

2000 Antwerpen, Afdeling Maritieme Toegang, Loodsgebouw, Tavernierkaai 3

8400 Oostende, Afdeling Kust, Administratief Centrum, Vrijhavenstraat 3

Brasilien/Brazil:

24048 – 900 Niteroi, R. J., Diretoria de Hidrografia e Navegacao, Rua Barão de Jaceguay s/nº

Bulgarien/Bulgaria:

9000 Varna, P. O. Box 50, Navy Hydrographic Service

Dänemark/Denmark:

2500 Valby, Søfartsstyrelsen, Maritime Regulering og Besætning, Carl Jacobsens Vej 31

2400 København NV, Geodatastyrelsen, Søkortafdelingen, Rentemestervej 8

Estland/Estonia:

15007 Tallinn, Estonian Navy, Juhkentali 58

11413 Tallinn, Estonian Maritime Administration, Valge 4

Finnland/Finland:

00520 Helsinki, Finnish Transport Agency, Opastinsilta 12A

Frankreich/France:

29200 Brest Cedex, Etablissement Principal du Service Hydrographique et

Océanographique de la Marine, 13 rue du Chatellier

Griechenland/Greece:

Athen, Hellenic Navy Hydrographic Service, TGN 1040, 229 Mesogeion Str.

Irland/Ireland:

Dublin 2, Irish Maritime Administration, Department of Transport, Tourism and Sport, 44 Kildare Street

Israel/Israel:

31999 Haifa, Administration of Shipping and Ports, Haifa District Government Center, 15 A Pal-Yam Blvd.

Italien/Italy:

16134 Genova, Istituto Idrografico della Marina, Passo dell' Osservatorio 4

Kanada/Canada:

Ottawa, Ont. KA1 OE 6 Canadian Hydrographic Service, 615 Booth Street

Kroatien/Croatia:

21000 Split, Hydrographic Institute of the Republic of Croatia, Nautical Department, Zrinsko

Frankopanska 161

Lettland/Latvia:

1048 Riga, Maritime Administration of Latvia, Hydrographic Service, 5 Trijadibas iela

Monaco/Monaco:

98011 Monaco Cedex, International Hydrographic Bureau, 4b quai Antoine 1er

Niederlande/Netherlands:

2511 CR Den Haag, Ministerie van Defensie, Plein 4

2597 BC Den Haag, Dienst der Hydrografie, Koninklijke Marine

Frederikkaserne (gebouw 32), Van Alkemade laan 786

Norwegen/Norway:

4021 Stavanger, Norwegian Hydrographic Service, Professor Olav Hanssens vei 10

Polen/Poland:

81-301 Gdynia, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Ul. Jana z Kolna 8 B

Portugal/Portugal:

1249-093 Lisboa Codex, Instituto Hidrográfico, Rua das Trinas 49

Rumänien/Romania:

900 218 Constanța, Directia Hidrografica Maritima, Str. Fulgerului 1

Russland/Russia:

199 034 St. Petersburg, Glavnoe Oupravlenie Navigatsii i Okeanografii, 8, 11 Liniya, B-34

Schweden/Sweden:

60228 Norrköping, Sjöfartsverket Sjökarteenheten, Östra Promenaden 7

Spanien/Spain:

11007 Cadiz, Instituto Hidrográfico de la Marina, Plaza San Severiano No. 3

USA/USA:

Springfield, VA 22150-7500, National Geospatial Intelligence Agency, Office of Maritime Safety

7500 Geoint Drive

Washington, D. C. 20540-4242, Library of Congress, 101 Independence Ave. SE.

Vereinigtes Königreich/United Kingdom:

Taunton, Somerset TA1 2DN, UK Hydrographic Office, Admiralty Way

5 Stellen in Deutschland, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer Hydrographischer Dienste ausliegen

Agencies in Germany where Notices to Mariners of other Hydrographic Services are available for consultation

5.1 BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE

Neptunallee 5

18057 Rostock

Tel.: +49 (0) 3 81 45 63-5

www.bsh.de

DK, EE, FI, GB, LV, LT

NL, NO, PL, RU, SE

5.2 ANDERE STELLEN/OTHER AGENCIES

Global Navigation Solutions (GNS)

(HanseNautic GmbH,

nur noch für Sportschiffahrt)

Herrengraben 31

20459 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 37 48 11-0 (Zentrale)

Fax: +49 (0) 40 37 48 11-44

www.gnsworldwide.com

DK, EE, ES, FI, FR, GB, NL, NO, SE, TR

Nautischer Dienst

Kapitän Stegmann

Schleuse, Maklerstraße 8

24159 Kiel

Tel.: +49 (0) 4 31 33 17 72

33 23 53

Fax: +49 (0) 4 31 33 17 61

www.nautischer-dienst.de

DK, FI, GB, NO, SE

„Seekarte“

Kapitän A. Dammeyer

Korffsdeich 3

vor dem Europahafen

28217 Bremen

Tel.: +49 (0) 4 21 39 50 51

Fax: +49 (0) 4 21 3 96 22 35

www.seekarte.de

CA, DK, FI, GB, NL, NO, IS

6 Abkürzungen/Abbreviations

6.1 LÄNDERZEICHEN/COUNTRIES

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning	Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
DK	Dänemark/Denmark	NL	Niederlande/Netherlands
EE	Estland/Estonia	NO	Norwegen/Norway
FI	Finnland/Finland	PL	Polen/Poland
GB	Großbritannien/Great Britain	RU	Russland/Russia
LT	Litauen/Lithuania	SE	Schweden/Sweden
LV	Lettland/Latvia		

Quellen ausländischer Hydrographischer Dienste werden in der Regel nur mit der Buchstabenabkürzung des betreffenden Landes gekennzeichnet; andere Abkürzungen für die Ursprungsquelle s. unter **6.2**.

Sources of foreign Hydrographic Offices are usually denoted by their country codes; for other abbreviations of sources see 6.2.

6.2 QUELLENANGABEN/SOURCES OF INFORMATION

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
BAnz.	Bundesanzeiger/Federal Legal Gazette
BGBI.	Bundesgesetzblatt/Federal Law Gazette
BG Verkehr	Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft/Insurance Association for the Transport and Traffic Industry
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft/Federal Ministry of Food and Agriculture
BMI	Bundesministerium des Innern/Federal Ministry of the Interior
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung/Federal Ministry of Defence
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie/Federal Maritime and Hydrographic Agency
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung/Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt/Federal Waterways and Shipping Agency
HPA	Hamburger Hafenbehörde/Hamburg Port Authority
IHO	Internationale Hydrographische Organisation/International Hydrographic Organization
IMO	Internationale Seeschifffahrts-Organisation/International Maritime Organization
Krt.	Karte/Chart
Lfv.	Leuchtf Feuerverzeichnis/(German) List of Lights
LKN	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz/Ministry of Agriculture, Environment and Rural Areas
MECP	IMO Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt/Marine Environment Protection Committee
MSC	IMO Schiffssicherheitsausschuss/Maritime Safety Committee
NAVAREA	Warnnachricht aus dem weltweit koordinierten Warnfunksystem/Navigational warning of the World-Wide Navigational Warning Service
NF	Nautischer Funkdienst/(German) List of Radio Signals
NWN	Nautische Warnnachricht/Navigational Warning
SeeA	Seeamt/Marine Board
Shb.	Seehandbuch/Sailing Directions
VkBl.	Verkehrsblatt/Gazette of the Federal Ministry of Transport
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt/Waterways and Shipping Office

6.3 SONSTIGE ABKÜRZUNGEN/OTHER ABBREVIATIONS

Weitere Abkürzungen siehe Karte 1/INT 1/Additional abbreviations please refer to Karte 1/INT 1

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
Bem.	Bemerkung(en)/remark(s)
Bft	Beaufort (Windstärke)/wind speed
BP	Bundespolizei/Federal Police
BSHC	Baltic Sea Hydrographic Commission
B. ü. a.	Breite über alles/overall beam
°C	Grad Celsius/degrees Celsius
CCME	Havariekommando/Central Command for Maritime Emergencies Germany
COLREG	Kollisionsverhütungsregeln/Collision Regulations
DWD	Deutscher Wetterdienst/German National Weather Service
E	Ost (geogr. Länge)/East (longitude)

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
ECA	Emissions-Überwachungsgebiet/ <i>Emission Control Area</i>
ECDIS	Elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem/ <i>Electronic Chart Display and Information System</i>
ENC	Datensatz nach dem Standard S-57 der IHO für ECDIS-Anlagen/ <i>Electronic Navigational Chart</i>
ETA	Voraussichtliche Ankunftszeit/ <i>Estimated time of arrival</i>
ETD	Voraussichtliche Abfahrtszeit/ <i>Estimated time of departure</i>
GMDSS	Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem/ <i>Global Maritime Distress and Safety System</i>
GNSS	Weltweites Satelliten-Navigationssystem/ <i>Global Navigation Satellite Systems</i>
GZ	Gesetzliche Zeit/ <i>local time</i>
Hilfs-F.	Hilfsfeuer/ <i>auxiliary light(s)</i>
HK	Havariekommando/ <i>Central Command for Maritime Emergencies Germany</i>
hPa	Hektopascal
HSC	Hochgeschwindigkeitsfahrzeug/ <i>High Speed Craft</i>
Hz	Hertz/ <i>cycles per second</i>
IAMSAR	<i>International Aeronautical and Maritime Search and Rescue</i>
INMARSAT	<i>International Maritime Satellite Organization</i> jetzt: <i>International Mobile Satellite Organization</i>
in	Zoll/ <i>inch</i>
ISPS-Code	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
kHz	Kilohertz/ <i>kilo-cycles per second</i>
km ²	Quadratkilometer/ <i>square kilometre</i>
km/h	Kilometer durch Stunde/ <i>kilometres per hour</i>
KüFuSt	Küstenfunkstelle/ <i>coast radio station</i>
KVR	Kollisionsverhütungsregeln/ <i>Collision Regulations</i>
Lcht-Fl.	Leuchtfloß/ <i>light-float</i>
Lcht-Tn.	Leuchttonne/ <i>light-buoy</i>
L. ü. a.	Länge über alles/ <i>overall length</i>
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe/ <i>Marine Pollution Convention</i>
MERAC	Maritimes Lagezentrum/ <i>Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre</i>
MEZ	Mitteeuropäische Zeit/ <i>Central European Time</i>
MESZ	Mitteeuropäische Sommerzeit/ <i>Central European Summer (daylight-saving) Time</i>
MHz	Megahertz/ <i>mega-cycles per second</i>
MLZ	Maritimes Lagezentrum/ <i>Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre</i>
MMSI	Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes/ <i>Maritime Mobile Service Identity code</i>
MOZ	Mittlere Ortszeit/ <i>local mean time</i>
MRCC	Such- und Rettungsleitstelle/ <i>Maritime Rescue Coordination Centre</i>
MS	Motorschiff/ <i>motor vessel</i>
m/s	Meter durch Sekunde/ <i>metres per second</i>
MTH	Mittlerer Tidenhub/ <i>mean range</i>
N, N-lich	Nord, nördlich/ <i>North, northern, northerly</i>
NAP	Normal Amsterdamer Pegel (Bezugsebene in den Niederlanden/ <i>Reference level in the Netherlands</i>)
ND	Natriumdampf Lampe (gelb)/ <i>sodium vapour lamp (yellow)</i>
Nenn-Tw.	Nenntragweite/ <i>nominal range</i>
NN	Normal Null/ <i>ordnance datum</i>
NSHC	<i>North Sea Hydrographic Commission</i>
O, O-lich	Ost, östlich/ <i>East, eastern, easterly</i>
OWP	Offshore-Windpark/ <i>Offshore Wind farm</i>
Rcht-L.	Richtlinie/ <i>leading line</i>
RF	Revierfunkdienst/ <i>port operation and pilot service by radio</i>
S, S-lich	Süd, südlich/ <i>South, southern, southerly</i>
S.	Seite/ <i>page</i>
SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung/ <i>Manning Scale</i>
SchOEms	Schiffahrtsordnung Emsmündung/ <i>Ems Estuary Shipping Ordinance</i>
SchSG	Schiffssicherheitsgesetz/ <i>Ship Safety Act</i>
SchSV	Schiffssicherheitsverordnung/ <i>Ordinance for the Safety of Seagoing Ships</i>
SeeAnIV	Seeanlagenverordnung/ <i>Marine Facilities Ordinance</i>
SeeFuSt	Seefunkstelle/ <i>ship radio station</i>
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung/ <i>Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways</i>
sm	Seemeile(n)/ <i>nautical mile(s)</i>
SMCP	Standard Marine Communication Phrases
sm/h	Seemeilen durch Stunde/ <i>nautical miles per hour</i>
Tn.	Tonne/ <i>buoy</i>
Tw.	Tragweite/ <i>range (of a light)</i>
UKW	Ultrakurzwelle/ <i>very high frequency</i>

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
UVV See	Unfallverhütungsvorschriften/Accident Prevention Regulations for Companies Engaged in Shipping
W, W-lich	West, westlich/West, western, westerly
WEA	Windenergieanlage/wind turbine
WEND	Worldwide Electronic Navigational Chart Database
WSP	Wasserschutzpolizei/Waterway Police
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung/Federal Waterways and Shipping Administration

6.4 SEEBÜCHER DES BSH/BSH NAUTICAL BOOKS

6.4.1 Seehandbücher/Sailing Directions

Bestell-Nr./part no.	Bedeutung/meaning
20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus
20005	Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord
20031	Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil

6.4.2 Leuchtfeerverzeichnis/List of Lights

Bestell-Nr./part no.	Bedeutung/meaning
4001	Leuchtfeerverzeichnis südwestliche Ostsee
4003	Leuchtfeerverzeichnis südöstliche Nordsee

6.4.3 Nautischer Funkdienst/List of Radio Signals

Bestell-Nr./part no.	Bedeutung/meaning
5000	Handbuch Nautischer Funkdienst
5001	Handbuch Revierfunkdienst

6.4.4 Sonstige Seebücher nach der SchSV/other nautical books according to SchSV

Bestell-Nr./part no.	Bedeutung/meaning
20032	Naturverhältnisse Ostsee
20062	Naturverhältnisse Nordsee und Englischer Kanal
2010	Winterbetonung der deutschen Küstengewässer
2011	VTs Guide Germany
2113	IMO-Standardredewendungen
2115	Gezeitentafeln, Europäische Gewässer
2119	Nachrichten für Seefahrer
2160	Internationales Signalbuch
2175	Nautisches Jahrbuch, Ephemeriden und Tafeln
2345	Atlas der Gezeitenströme für die Nordsee, den Kanal und die Britischen Gewässer
2346	Atlas der Gezeitenströme in der Deutschen Bucht
2420	Monatskarten für den Nordatlantischen Ozean
2421	Monatskarten für den Südatlantischen Ozean
2422	Monatskarten für den Indischen Ozean
IH962E.	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
(IMO Verkaufsnummer)	(IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities

Zusammenstellung der in dieser Ausgabe aufgeführten Karten und Seehandbücher
Summary of charts and Sailing Directions affected in this issue

Teil 1 – Kartenberichtigungen/Part 1 – Corrections to Charts

(21) 3	(16) 31	(21) 49	(21) 90
T (21) 4	T (16) 31	(21) 50	(21) 105
(21) 7	(16) 36	(16) 64	(21) 107
(16) 30	T (16) 36	(21) 87	(21) 108
T (16) 30	(21) 48	(21) 89	T (16) 162

Teil 2 – Seebuchberichtigungen/Part 2 – Corrections to Nautical Publications

keine/*nil*

Gültige P- und T- Berichtigungenvom **8. Januar 2016**Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2014 bis zum Heft 01/2016***P and T Corrections in Force****dated 8 January 2016**According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2014 to issue 01/2016*

Karten-Nr. <i>Charts No.</i>	NfS-Heft Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Charts No.</i>	NfS-Heft Nr. <i>NfS issue No.</i>
T (16) 26	2015: 26, 44	T (16) 1516	2015: 21
T (16) 30	2014: 40	T (16) 1641	2015: 47
	2015: 41	T (16) 1671	2014: 11, 27
	2016: 1		2015: 20
T (16) 31	2014: 12	T (16) 1672	2014: 24
	2015: 12, 36	T (20) 101	2014: 9
	2016: 1	T (21) 5	2015: 35
T (16) 32	2015: 11, 41	T (21) 44	2015: 23, 26
T (16) 34	2014: 22	T (21) 48	2014: 40
T (16) 36	2014: 11, 27	T (21) 50	2014: 4
	2016: 1		2015: 7, 53
T (16) 43	2014: 40	P (21) 50	2015: 2
	2015: 11, 12, 36	T (21) 88	2014: 44
T (16) 52	2015: 47		2015: 16
T (16) 100	2015: 26, 44	T (21) 89	2015: 15
T (16) 151	2014: 2, 5	T (21) 90	2014: 29
	2015: 34		2015: 51
T (16) 162	2016: 1	T (21) 103	2014: 12
T (16) 163	2014: 11, 27	T (21) 105	2015: 1, 23, 26
T (16) 1511	2015: 25, 31, 33	T (21) 106	2014: 2, 3
T (16) 1513	2014: 2	T (21) 107	2015: 29, 40
T (16) 1514	2015: 46	T (21) 108	2015: 26, 44
T (16) 1515	2014: 48		
	2015: 45, 53		

Teil 1 – Kartenberichtigungen/Part 1 – Corrections to Charts

★ (16) 30 INT 1353 Letzte NfS 53/15 Trage ein Insert	SO-lich Sagasbank  Wk (21/13 – T (16) 30 aufgehoben/cancelled)	(WSA Lübeck 211/15) 01/16 54° 15,42' N 011° 14,22' E
★ T (16) 30 INT 1353 Letzte NfS 53/15 Trage ein Insert	Puttgarden  betonnt/buoyed (03/13 – T (16) 30 Wiederholung/repetition)	(WSA Lübeck 76(T)/10) 01/16 54° 30,35' N 011° 14,80' E
★ (16) 31 INT 1357 Letzte NfS 53/15 Trage ein Insert	SO-lich Sagasbank  Wk (21/13 – T (16) 31 aufgehoben/cancelled)	(WSA Lübeck 211/15) 01/16 54° 15,42' N 011° 14,22' E
★ T (16) 31 INT 1357 3004 Letzte NfS 53/15 Füge hinzu Add	Fehmarnbelt eingezogen/withdrawn bei/at  Fl(5)Y.18s Mess-G.	(WSA Lübeck 91(T)/13) 01/16 54° 35,98' N 011° 08,64' E 54° 35,81' N 011° 09,14' E
Ersetze Replace	 Iso.8s KO 6-T 63 durch/by  Iso.8s KO 6-T 63 Racon(T) (44/13 – T (16) 31 Wiederholung/repetition)	54° 35,89' N 011° 08,90' E
★ (16) 36 INT 1352 3004, 3005 Letzte NfS 53/15 Trage ein Insert	SO-lich Sagasbank  Wk (21/13 – T (16) 36 aufgehoben/cancelled)	(WSA Lübeck 211/15) 01/16 54° 15,42' N 011° 14,22' E

★ T (16) 36

INT 1352
3004, 3005
Letzte NfS 53/15
Trage ein
Insert

Puttgarden



betont/buoyed

(03/13 – T (16) 36 Wiederholung/repetition)

(WSA Lübeck 76(T)/10) 01/16

54° 30,35' N 011° 14,80' E

★ (16) 64

INT 1304
Letzte NfS 53/15
Trage ein
Insert

SO-lich Sagasbank



Wk

(WSA Lübeck 211/15) 01/16

54° 15,42' N 011° 14,22' E

★ T (16) 162

INT 1342
Letzte NfS 53/15
Trage ein
Insert

TSS North of Rügen



zwischen/between

(WSA Stralsund 14.12.2015) 01/16

54° 47,70' N 013° 04,30' E
54° 48,20' N 013° 06,80' E
54° 53,70' N 013° 03,50' E
54° 53,25' N 013° 01,00' E
54° 47,70' N 013° 04,30' E

(36/13 – T (16) 162 Wiederholung/repetition)

★ (21) 3

Letzte NfS 32/15
Trage ein
Insert

Elbe Approach Reede



(WSA Cuxhaven 126/15) 01/16

54° 04,64' N 007° 44,54' E

★ T (21) 4

INT 1457
3011
Letzte NfS 51/15
Streiche
Delete

Blexen

Bauarbeiten/Works in progress (2013)
(15/13 – T (21) 4 aufgehoben/cancelled)

(WSA Bremerhaven 95/15) 01/16

53° 31,2' N 008° 32,7' E

★ (21) 7

INT 1460
3011, 3015
Letzte NfS 29/15
Trage ein
Insert

Hooksiel



Fl.Y.3s

(WSA Wilhelmshaven 9(T)/10) 01/16

53° 39,84' N 008° 05,22' E
53° 39,51' N 008° 05,50' E
53° 39,51' N 008° 05,13' E
53° 39,83' N 008° 04,86' E

(03/13 – T (21) 7 aufgehoben/cancelled)

★ (21) 48

INT 1455

Letzte NfS 51/15

Streiche

Delete

Finkenwerder

(BSH N2) 01/16

Plan A



zwischen/between

53° 33,13' N 009° 49,56' E

53° 32,80' N 009° 51,69' E

53° 32,53' N 009° 51,63' E

53° 32,89' N 009° 49,45' E

53° 33,13' N 009° 49,56' E

Plan B



zwischen/between

53° 33,13' N 009° 49,56' E

53° 32,80' N 009° 51,69' E

53° 32,53' N 009° 51,63' E

53° 32,89' N 009° 49,45' E

53° 33,13' N 009° 49,56' E

Streiche

Delete

Anmerkung: Warnung unverändert

Remark: Warning unchanged

★ (21) 49

INT 1463

Letzte NfS 48/15

Trage ein

Insert

Elbe Approach Reede

(WSA Cuxhaven 126/15) 01/16



54° 04,64' N 007° 44,54' E

★ (21) 50

INT 1045

Letzte NfS 53/15

Ersetze

Replace

Westerems

(WSA Emden 132(T)/13) 01/16



Iso.4s

Westerems

Racon(T)

durch/by



Iso.4s

Westerems

53° 36,92' N 006° 19,41' E

★ (21) 87

INT 1413

Letzte NfS 38/15

Ersetze

Replace

Westerems. DolWin Beta

(WSA Emden 132(T)/13;

WSA Wilhelmshaven 34/15)

01/16



Iso.4s

Westerems

Racon(T)

durch/by



Iso.4s

Westerems

53° 36,92' N 006° 19,41' E

Streiche

Delete



VQ(6)+LFI.10s

53° 58,1' N 006° 55,4' E

★ (21) 89

3012, 3015

Letzte NfS 45/15

Streiche

Delete

S-lich Memmert-Wattfahrwasser

(WSA Emden 191/15) 01/16



Mess-G.

53° 38,9' N 007° 03,3' E

★ (21) 90

INT 1461

3012, 3015

Letzte NfS 51/15

Streiche

Delete

S-lich Memmert-Wattfahrwasser. Westerems

(WSA Emden 132(T)/13, 191/15)
01/16

53° 38,9' N 007° 03,3' E

Ersetze

Replace



53° 36,92' N 006° 19,41' E

(42/13 – T (21) 90 aufgehoben/cancelled)

★ (21) 105

3014

Letzte NfS 48/15

Trage ein

Insert

Becken III

(LKN Büsum 16.12.2015) 01/16

Plan A

zwischen/between

54° 07,584' N 008° 51,894' E

54° 07,616' N 008° 51,852' E

Ersetze

Replace

3,2m durch/by 1,5m

54° 07,61' N 008° 51,90' E



durch/by



54° 07,54' N 008° 51,66' E

Streiche

Delete



54° 07,74' N 008° 51,99' E

★ (21) 107

3013

Letzte NfS 48/15

Trage ein

Insert

NO-lich Hörnum

(WSA Tönning 50(T)/13) 01/16



zwischen/between

54° 46,18' N 008° 18,65' E

54° 46,11' N 008° 18,93' E

54° 45,66' N 008° 18,61' E

54° 45,74' N 008° 18,34' E

54° 46,18' N 008° 18,65' E

betonnt/buoyed an dem Gebiet/at the area

Plan A

Trage ein

Insert



zwischen/between

54° 45,900' N 008° 18,457' E

54° 45,735' N 008° 18,344' E

54° 45,693' N 008° 18,500' E

betonnt/buoyed an dem Gebiet/at the area

(15/13 – T (21) 107 aufgehoben/cancelled)

★ (21) 108

3013

Letzte NfS 49/15

Ersetze

Replace

Salzsand

(WSA Tönning 161(T)/13) 01/16



55° 03,58' N 008° 21,41' E

(47/13 – T (21) 108 aufgehoben/cancelled)

Teil 2 – Seebuchberichtigungen/Part 2 – Corrections to Nautical Publications

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)
(*Valid till next edition*)

keine/*nil*

Teil 3 – Katalogberichtigungen/Part 3 – Corrections to Catalogue

Berichtigungen zum Katalog Seekarten und Bücher, **47. Ausgabe 2016**
sowie weitere Informationen zum Katalog Seekarten und Bücher.

Corrections to the catalogue of nautical charts and books, 47th edition 2016
and further information to the catalogue of nautical charts and books.

Informationen zum Katalog/Information to Catalogue**New Editions von ENC's/New Edition of ENC's**

Zelle	Titel
DE621502	Hamburg – Finkenwerder to Waltershof
DE621503	Hamburg – Köhlbrand to Steinwerder
DE621504	Hamburg – St. Pauli to Hansahafen
DE621505	Hamburg – Süderelbe to Harburg

Inhalt – Teil 4 Mitteilungen**Contents – Part 4 Notifications**

Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)	4.3	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)</i>
Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)	4.6	<i>Use of "Not Under Command" (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)</i>
Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern	4.7	<i>Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces</i>
Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine	4.9	<i>Lights used by aircraft of the Federal German Navy</i>
Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meeres technischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)	4.9	<i>Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms</i>
Deutschland. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnIV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR)	4.10	<i>Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnIV – Marine Facilities Ordinance) and regulations concerning navigation in a safety zone under Art. 7, para. 3, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR)</i>
Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung	4.11	<i>Reception and evaluation of weather reports; weather routeing</i>
Richtlinien für die Überwachung von Schiffsstabilität und Anwendung der Stabilitätsunterlagen im Bordgebrauch	4.12	<i>Guidelines for the On-board Management of Stability and using the stability information on board</i>
Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen	4.13	<i>Operation of high speed craft</i>
Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland	4.14	<i>Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany</i>
Ausstellung von Flaggenzertifikaten	4.14	<i>Issuance of Flag Certificates</i>
Verpflichtung zur Auskunftserteilung	4.14	<i>Obligation to provide information</i>
Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms	4.15	<i>Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system</i>
Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW	4.15	<i>Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance</i>
Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)	4.16	<i>False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)</i>
Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind	4.16	<i>Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS Convention. Other marine radiotelephone stations required to keep a marine logbook</i>
Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern	4.17	<i>Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots</i>
Deutschland. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung	4.17	<i>Germany. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)</i>
Deutschland. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnIBV) und der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)	4.17	<i>Germany. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschiffahrtsstraßenordnung – "SeeSchStrO")</i>

Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)	4.23	<i>Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)</i>
Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)	4.24	<i>Automatic Identification System (AIS)</i>
Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR)	4.25	<i>Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR)</i>
Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen	4.27	<i>Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels</i>
ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch	4.29	<i>ECDIS – Guidance for Good Practice</i>
ECDIS-Datendienst	4.30	<i>ECDIS Data Service</i>
GNSS – Global Navigation Satellite Systems	4.31	<i>GNSS – Global Navigation Satellite Systems</i>
Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)	4.32	<i>Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)</i>
Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme	4.33	<i>Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO</i>
Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere	4.34	<i>Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas</i>
Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete	4.35	<i>Notification of traffic separation schemes adopted by IMO</i>
Ostsee. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen	4.38	<i>Baltic Sea. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission</i>
Ostsee. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung	4.39	<i>Baltic Sea. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning</i>
Panama. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals	4.40	<i>Panama. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal</i>
Kanada. Teilnahme an Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N	4.41	<i>Canada. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N</i>
Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe	4.41	<i>Piracy and armed robbery against ship</i>
IMB Piracy Reporting Centre	4.43	<i>IMB Piracy Reporting Centre</i>
MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen	4.44	<i>MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols</i>
Marktüberwachung von Schiffsausrüstung	4.45	<i>Market surveillance of marine equipment</i>
Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten	4.46	<i>Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises</i>
NfS-Jahrgang 147. Ausgabetermine 2016	4.46	<i>NfS-Volume 147. Issue dates 2016</i>
Sendebetrieb Loran C-Station Sylt eingestellt	4.46	<i>Determination of the Sylt Loran-C station's transmissions</i>
Eisbericht	4.47	<i>Eisbericht (Ice Report)</i>

Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)

(1/2015-Wiederholung)

Vorbemerkung

Der Handel über See ist für viele Staaten von grundlegender Bedeutung, denn der wirtschaftliche Wohlstand hängt ganz entscheidend von der Fähigkeit ab, Handel zu treiben. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist wiederum die Freiheit der Schifffahrt. Die Fähigkeit der NATO mit der Handelsschifffahrt zusammenzuarbeiten, wird als „Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)“ bezeichnet. NCAGS umfasst Taktiken und Verfahren, die immer dort Anwendung finden, wo die Einsätze von Seestreitkräften Auswirkungen auf die Handelsschifffahrt haben können oder wo die Handelsschifffahrt Teil des militärischen Auftrags ist. NCAGS bildet die Schnittstelle zwischen beiden Interessenträgern.

Einführung

NCAGS bietet der Handelsschifffahrt Zusammenarbeit, Beratung und Anleitung. Sie unterstützt den Maritimen Befehlshaber (Maritime Commander) bei der Erfüllung seines Auftrags mit dem Ziel, die Sicherheit und den Schutz für Handelsschiffe zu steigern.

Effekte

NCAGS trägt zu folgenden Effekten bei:

1. Bewegungsfreiheit der Seestreitkräfte
2. Militärische Entscheidungsfindung
3. Effektiver und effizienter Einsatz militärischer Mittel
4. Wirtschaftlicher Wohlstand der Staaten sowie internationale Stabilität
5. Freier Seehandel im Einsatzgebiet
6. Vertrauen der Handelsschifffahrt in militärische Einsätze

Rahmenbedingungen

NCAGS findet bei NATO-Einsätzen in Zeiten von Spannungen, Krisen bis hin zum Krieg und bei Einsätzen unter UN-Mandat Anwendung. Die Teilnahme der Handelsschifffahrt an NCAGS-Einsätzen erfolgt normalerweise auf freiwilliger Basis. Unter besonderen Umständen kann der Befehlshaber der Schifffahrt Anweisungen erteilen, um z. B. zum Schutz lebenswichtiger Güter Konvois zu formieren.

Auslösung

Einsätze von Seestreitkräften mit Einbindung der Handelsschifffahrt erfordern NCAGS.

Die Grenzen des Einsatzgebiets der Seestreitkräfte werden vom nautischen Warndienst „Worldwide Navigational Warning Service“ (WWNWS) der IHO bekanntgegeben.

Die multinational besetzte NCAGS-Organisation verschafft dem Befehlshaber einen Überblick über alle den Seehandel betreffenden Belange innerhalb eines Einsatzgebiets. Darüber hinaus bietet NCAGS allen Handelsschiffen Anleitung und Beratung und stellt den Informationsaustausch sicher. Die Teilnahme an diesem Informationsaustausch wird allen Schiffen, die das Einsatzgebiet durchfahren, dringend emp-

Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)

(1/2015-repetition)

Preliminary remark

Maritime trade is of fundamental interest to nations; Economic wealth depends on the ability to trade, which in turn depends upon freedom of navigation. NATO's capability for operations involving merchant shipping is Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS), with its associated tactics, techniques and procedures. Maritime operations frequently affect merchant shipping. Similarly merchant shipping may impact maritime operations or be involved in support of the Maritime Commander's mission. NCAGS is the interface between both stakeholders.

Introduction

NCAGS is the provision of cooperation, guidance, advice and assistance to merchant shipping in support of the Maritime Commander's mission and to enhance the safety and security of merchant ships.

Effects

NCAGS enhances and contributes primarily to the following effects:

1. *Maritime Commander's freedom of manoeuvre*
2. *Maritime Commander's decision-making process*
3. *Effective and efficient commitment and use of military assets*
4. *Nations' economic well-being and international stability*
5. *Free flow of maritime trade in the area of operations*
6. *Merchant shipping's confidence in military operations*

Framework

NCAGS applies to NATO operations in times of tension, crisis, up to war and to operations conducted under UN mandate. The concept outlines the cooperation with all civil actors involved in merchant shipping operations. The participation of merchant shipping in NCAGS operations is usually on a voluntary basis. In times of high tension the Maritime Commander might order shipping to form up convoys to ensure protection of vital goods.

Execution

Maritime operations which involve merchant shipping should include NCAGS.

The area of operations will be declared by IHO – Worldwide Navigational Warning Service (WWNWS).

The multinational manned NCAGS organization provides the Maritime Commander with situational awareness of all maritime trade related issues inside an area of operations. Furthermore NCAGS provides guidance and advice for all merchant vessels and ensures exchange of information. A participation in this information exchange is strongly recommended for all ships transiting the area of operations. Based

fohlen. In Abhängigkeit von der militärischen Situation kann der Befehlshaber den am Informationsaustausch teilnehmenden Schiffen Schutz anbieten. Staaten können für ausgewählte Schiffe über ihre nationalen Schifffahrtsbehörden Schutz anfordern.

Handelsschiffe oder -unternehmen zeigen ihre Teilnahme am Informationsaustausch mit NCAGS an, indem sie eine Format-ALFA-Nachricht senden bzw. auf Anforderung eine Ship Data Card (Formate siehe unten). Diese Nachricht sollte unter Verwendung des Kommunikationsmittels gesendet werden, das in der entsprechenden WWNWS-Meldung angegeben ist.

NCAGS-Struktur

Ein NCAGS-Stabsoffizier ist integraler Bestandteil der maritimen Einsatzführung. Er berät den Befehlshaber, wie dieser den Einsatz der Seestreitkräfte und die Handelsschifffahrt im Einsatzgebiet in Einklang bringen kann. Er plant z. B. Meldeverfahren oder militärische Maßnahmen zur Steuerung von Handelsschiffsbewegungen. Innerhalb des Einsatzgebiets stationierte Deployed NCAGS Elements (DNE) unterstützen den NCAGS-Stabsoffizier. Die DNEs sammeln vor Ort Informationen über die Eigenheiten des Seehandels und der Schifffahrt und verschaffen dem Befehlshaber einen besseren Überblick über die Lage im Einsatzgebiet. Die DNEs stellen zudem Kapitänen und Unternehmen in Live-Briefings oder per E-Mail Routeninformationen zur Verfügung und fungieren innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs als Kontaktstelle für Handelsschiffe.

NCAGS in militärischen Übungen

Eine NCAGS-Organisation ist ein integraler Bestandteil der meisten Seemanöver. Die NATO und ihre Staaten müssen ihre Fähigkeit zur Zusammenarbeit mit der Handelsschifffahrt regelmäßig üben. Die NCAGS-Organisation greift auf Reservisten zurück, die aus allen Bereichen der Handelsschifffahrt sowie aus dem ehemaligen aktiven Marinedienst rekrutiert werden. Um realitätsnah üben zu können, ist die aktive Teilnahme von Schiffen und Unternehmen, die innerhalb des Manövergebiets Handel treiben, sehr willkommen. Teilnehmende Schiffe werden in das Manöver integriert, ohne dass es hierbei zu zeitlichen Verzögerungen kommt. Die Schiffe werden auf ihrer Passage durch das Übungsgebiet von NCAGS über die militärische Lage informiert und beraten. Die Schiffsbewegungen werden von den Seestreitkräften überwacht. Handelsschiffe und Unternehmen, die bereit sind, ihre eigenen Übungserfordernisse zeitlich abzustimmen, sind ebenfalls sehr willkommen. Boarding-Übungen, seemännische Übungen oder allgemeine Sicherheitsübungen sind denkbar. Informationen zu anstehenden Seemanövern, bei denen NCAGS zur Anwendung kommt, werden über die Nachrichten für Seefahrer rechtzeitig bekannt gegeben.

on the military situation, the Maritime Commander may offer close or distant protection for those ships participating in the information exchange. Nations may request protection for selected vessels through their National Shipping Agencies.

Merchant ships or companies will indicate their participation to the NCAGS information exchange process by transmitting a Format ALFA message or on request a Ship Data Card (see formats below). The message should be sent via the means of communications given by respective WWNWS message.

NCAGS Structure

A Staff Officer NCAGS will be an integral part of the Maritime Command. He will advise the Maritime Commander to deconflict between the maritime operation and merchant shipping. He initiates reporting schemes and/or measures for managing merchant ships movements. Deployed NCAGS Elements (DNE), which will be located inside the area of operations, support the Staff Officer NCAGS. The DNEs will collect pattern of life information on maritime trade and shipping and contribute to the Commander's situational awareness. The DNEs will provide sailing information for masters and companies in live briefings or via e-mail and will act as the contact point for merchant ships inside their area of responsibility.

NCAGS in Military Exercises

An NCAGS organization is an integral part of most naval exercises. NATO and nations have to ensure their capability of cooperation with merchant shipping. NCAGS employs Naval Reserve personnel, recruited from all branches of merchant shipping, as well as from former regular service. To ensure realistic training, a participation of ships and companies trading inside the exercise areas is highly appreciated. Usually on a non-delaying basis, participating ships become part of the exercise. While on passage the ships will be informed and advised about military situation. Their movements will be tracked by military assets. Merchant ships and companies willing to synchronize their own training requirements are welcomed as well. Boarding exercises, seamanship or general safety drills may result. Information about upcoming naval exercises including NCAGS will be distributed via Notice to Mariners well in advance.

NCAGS-Kontaktstelle

Das Dezernat Marineschiffahrtleitung des deutschen Marinekommandos fungiert als militärische Kontaktstelle für alle die Handelsschiffahrt betreffenden Angelegenheiten. Bitte wenden Sie sich an:

NCAGS Point of Contact

The NCAGS Department of the German Navy Command acts as the military contact point for all merchant shipping related issues. Please contact:

Marinekommando/DEU Navy HQ
 Dezernat Marineschiffahrtleitung/NCAGS AWNIS
 Department
 Reichspräsident-Ebert-Kaserne
 Osdorfer Landstr. 365
 22589 Hamburg
 Germany
 Tel.: +49 40 86648 4581
 Fax: +49 40 86648 4575
 Marineschiffahrtleitung@bundeswehr.org
 www.marine.de

Mehr Informationen zum Thema Schifffahrt finden Sie auf der Website des NATO Shipping Centre am MARCOM Northwood:
www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int

More information for shipping is provided by the NATO Shipping Centre at MARCOM Northwood:

*www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int*

FORMAT ALFA

The **Format ALFA** is the principal means for initiating the information exchange process between NCAGS and merchant ships

- (1) Vessel's name
- (2) International Radio Call Sign (IRCS)
- (3) Flag
- (4) IMO number
- (5) MMSI
- (6) Inmarsat telephone number
- (7) Telex and fax number
- (8) E-Mail address
- (9) Current position (at time UTC), course and planned passage speed
- (10) Waypoints of track through Area of Operations
- (11) Next port of call and ETA (UTC)
- (12) Last port of call
- (13) Name and address of ship owner and Operator/Charterer
- (14) Helicopter transfer site (if applicable)
- (15) Crew numbers and nationalities
- (16) Hazardous cargo (category) details (if applicable)

SHIP DATA CARD

If more information is required, NCAGS may request a Ship Data Card (SDC) of selected vessels. A SDC may be requested at least 24 hours prior to entering the area of operations.

The format is divided into four sections:

- a. Section A covers basic details of the vessel
- b. Section B covers details of the current voyage
- c. Section C covers details of the ships operator
- d. Section D covers cargo data.

Section A – Ship Data

- (1) Ship's name
- (2) International call sign
- (3) Type of vessel
- (4) Flag of registry
- (5) IMO number
- (6) Port of registry
- (7) Overall length
- (8) Vessel's width
- (9) Maximum draft for present voyage (metres)

- (10) Vessel's gross tonnage (GT)
- (11) Speed
 - (a) Service speed
 - (b) Maximum speed
 - (c) Minimum speed
- (12) Significant appearance of vessel for optical recognition
(e. g. shape, hull/superstructure, colour, cargo gear, manifolds)
- (13) MMSI (Maritime Mobile Services Identity) number
- (14) Name of communication station being copied
- (15) INMARSAT telephone numbers
- (16) INMARSAT Fax numbers
- (17) INMARSAT telex numbers
- (18) INMARSAT Data numbers
- (19) Other communication means including e-mail addresses

Section B – Voyage Data

- (20) Intended movement – description of passage
- (21) Last port/country of call including actual date and time of departure from last port
- (22) Next port of call including ETA at next port of call
- (23) Current Position
- (24) Date/time and position entering the Area of Operations
(a–x) waypoints of intended track through Area of Operations (date/time – latitudes/longitudes)
- (25) Position and date/time of departing the Area of Operations

Section C – Operator Data

- (26) Name of ship owner/operator including address of ship owner, name of charterer (if any) and address of operator/charterer
- (27) E-Mail address of the above
- (28) Telephone number of above
- (29) Fax number of above

Section D – Cargo Data

- (30) Quantity and nature of main/relevant cargo
- (31) Shippers of main/relevant cargo (name and address)
- (32) Origin of main/relevant cargo
- (33) Consignee of main/relevant cargo
- (34) Final destination of main/relevant cargo
- (35) Special queries appropriate to current operations such as “State if any cargo/person is carried being subject to UN Sanctions, by YES or NO” (if the answer to the query is YES, then describe on a separate sheet).

Remarks

If ship's masters cannot submit all answers to the required items, they may state so and indicate NOT KNOWN if that is the reason. However, they should try to send the Format as complete as possible and liaise with the owners/operators/charterers as soon as possible to get the required information. Owners/operators/managers may contact the NCAGS organization directly to speed up the process of participation. All information is for military purpose only and will not be promulgated outside military authorities. A completed Format ALFA or Ship Data Card should have the respective heading. Any substantial change to a previously submitted Format ALFA/SDC should be updated by sending another Format ALFA/SDC.

(BMVI StabKM) 01/16

Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)

(1/2015-Wiederholung)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat eine zunehmende Verwendung von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge unter Umständen festgestellt, die vernünftigerweise nicht als „außergewöhnlich“ im Sinne der Regel 3 f) KVR zu bezeichnen sind.

Use of “Not Under Command” (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)

(1/2015-repetition)

- 1 At its forty-first session (18 to 22 September 1995), the Sub-Committee on Safety of Navigation expressed concern about an increase in the use of NUC lights in circumstances which cannot reasonably be classed as “exceptional”, as defined in rule 3 f) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), 1972, as amended.

- 2 Insbesondere sind Schiffe gemeldet worden, die Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge führten, während sie auf Order wartend vor Ölterminals trieben. In vielen Fällen haben diese Schiffe bewusst und ohne zu rechtfertigenden Grund ihre Hauptmaschine außer Betrieb gesetzt und sehen sich selbst als manövrierunfähig und damit von ihrer Verantwortlichkeit als Maschinenfahrzeug in Fahrt gemäß Regel 18 KVR entbunden an.
- 3 Ein Fahrzeug in Fahrt darf bei gestoppter Maschine die Lichter und Signalkörper für ein manövrierunfähiges Fahrzeug nicht führen, außer wenn es tatsächlich manövrierunfähig im Sinne der KVR ist. Ein derartiges Fahrzeug muss weiterhin die Lichter für Maschinenfahrzeuge in Fahrt gemäß Regel 23 KVR führen. Dies ist besonders wichtig, da fischende oder manövrierbehinderte Fahrzeuge ansonsten gezwungen werden, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes gegenüber einem ausweichpflichtigen Fahrzeug in Übereinstimmung mit Regel 16 KVR zu ergreifen.
- 4 Die Schiffsführung wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge nur unter Umständen geführt werden dürfen, wie sie in Regel 3 f) KVR definiert sind. Verstöße gegen die KVR sollten dem Flaggenstaat zur weiteren Veranlassung gemeldet werden.

- 2 *In particular, vessels have been reported using NUC lights while drifting off oil terminals awaiting orders. In many cases, vessels have deliberately shut down their main propulsion machinery for no justifiable reason, and have considered themselves to be "vessels not under command" and therefore relieved from their responsibilities as power-driven vessels underway, as set out in rule 18 of COLREG.*
- 3 *A vessel which is underway and stopped, unless actually a "vessel not under command" as defined in the rules, must not use the NUC signal. Such a vessel must continue to exhibit the lights as prescribed in rule 23 of the COLREG for a power-driven vessel underway. This is particularly important when vessels engaged in fishing or restricted in their ability to manoeuvre, are otherwise forced to take action to avoid collision with a vessel which is the give-way vessel in accordance with rule 16 of COLREG.*
- 4 *Member Governments are urged to remind seafarers that NUC lights and signals should only be exhibited in circumstances as defined in rule 3 f) of the COLREG. Such contraventions of COLREG should be reported to the flag State concerned for appropriate action.*

(IMO SN/Circ.177 vom 02.11.1995; BMVI WS 23)
01/16

Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern

(1/2015-Wiederholung)

Unter Bezugnahme auf Regel 1 Buchstabe c und e der KVR werden folgende Sondervorschriften bekannt gemacht:

- 1 Unterseeboote der Bundeswehr in Überwasserfahrt führen ein zusätzliches Signallicht, wenn die Gefahr besteht, dass das Unterseeboot oder seine Abmessungen nicht wahrgenommen werden können. Dieses Rundumlicht wird mindestens 0,9 m höher als das nach Regel 23 a) i) KVR vorgeschriebene Topplicht geführt und zeigt ein gelbes funkelndes Licht mit 90 bis 105 Blitzen pro Minute. Das Licht hat eine Mindesttragweite von 3 Seemeilen.
- 2 Aufgetauchte Unterseeboote der Bundeswehr führen
 - a) abweichend von Regel 21 c) KVR das Hecklicht an der Rückseite des Zentralaufbaus,
 - b) abweichend von Regel 23 a) i) und ii) KVR nur ein Topplicht über dem Zentralaufbau und
 - c) abweichend von Regel 30 a) KVR das weiße Rundumlicht über dem Zentralaufbau.
- 3 Abweichend von Regel 23 a) ii) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr von mehr als 50 m Länge nur ein Topplicht, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces

(1/2015-repetition)

With reference to COLREG Rule 1, paragraphs c) and (e), the following special regulations are notified:

- 1 *Submarines of the Federal German Armed Forces proceeding on the surface display an additional signal light if there is a risk that the submarine or its dimensions cannot be identified. This all-round light is exhibited not less than 0.9 metres above the masthead light prescribed in COLREG Rule 23 a) i); it is a yellow quick-flashing light producing 90 to 105 flashes per minute. The light has a minimum range of 3 nautical miles.*
- 2 *Surfaced submarines of the Federal German Armed Forces exhibit*
 - a) *in derogation of COLREG Rule 21 c), the stern light at the back of the central superstructure,*
 - b) *in derogation of COLREG Rule 23 a) i) and ii), only one masthead light above the central superstructure, and*
 - c) *in derogation of COLREG Rule 30 a), the white all-round light above the central superstructure.*
- 3 *In derogation of COLREG Rule 23 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 50 metres in length exhibit only one masthead light if their special construction makes that necessary.*

- 4 Fahrzeuge der Bundeswehr von 20 m Länge und mehr führen abweichend von Anlage I Nr. 2 i ii) und Nr. 6 b) KVR über den Abstand von senkrecht übereinander angebrachten Lichtern oder Signalkörpern
 - a) die nach Regel 24 a) i) KVR vorgeschriebenen Lichter in einem Abstand von mindestens 0,9 m, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert,
 - b) die nach den Regeln 27 a), 27 b), 27 d) und 30 d) KVR vorgeschriebenen Rundumlichter und Signalkörper in einem senkrechten Abstand von mindestens 0,9 m, wenn der Abstand zwischen der höchsten zum Heißen geeigneten Rah und der Oberkante der Aufbauten kleiner als 5,5 m, jedoch größer als 3 m ist.
 - c) Der senkrechte Abstand dieser Rundumlichter und Signalkörper muss mindestens 0,6 m und der Durchmesser der Signalkörper mindestens 0,4 m betragen, wenn der Abstand zwischen Rah und Aufbauten kleiner als 3 m ist.
 - 5 Fahrzeuge der Bundeswehr, deren Länge mehr als 50 m, aber weniger als 60 m beträgt, führen abweichend von Regel 30 a) ii) KVR nur ein weißes Rundumlicht im vorderen Teil des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.
 - 6 Abweichend von Anlage I Nr. 2 a) i) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr über 20 m Länge das vordere oder ggf. das einzige Topplicht in einem geringeren senkrechten Abstand als 6 m über dem Schiffskörper, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.
 - 7 Abweichend von Anlage I Nr. 3 a) und 3 c) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr zwei Topplichter in einem geringeren waagerechten Abstand als die halbe Fahrzeuglänge bzw. die in Regel 27 b) i) oder Regel 28 vorgeschriebenen Rundumlichter in einem geringeren waagerechten Abstand als 2 m quer zur Längsachse des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.
 - 8 Hohlstabfernräumgeräte (HFG)
 - a) Fernlenkbare HFG (HFG-F1) mit der Bezeichnung Seehund gelten als Maschinenfahrzeuge (L = 25 m). Die beim Minenräumen gem. Regel 27 f) KVR zu führenden drei grünen Rundumlichter werden aufgrund der besonderen Bauart der HFG-F1 vom Topplicht überstrahlt, so dass die grünen Rundumlichter erst in einem Abstand von ca. 1,5 sm zum HFG-F1 einwandfrei vom Topplicht zu unterscheiden sind.
 - b) Abweichend von Regel 24 a) iv) KVR führen schleppende Minenräumfahrzeuge kein Schlepplicht.
 - 9 Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass bei gefährlicher Annäherung an übende Fahrzeuge der Bundeswehr weiße Sterne geschossen werden.
- 4 *In derogation of COLREG Annex I Section 2 i ii) and Section 6 b) concerning the vertical distance of lights and shapes, vessels of the Federal German Armed Forces of 20 metres or more in length exhibit*
 - a) *the lights prescribed in COLREG Rule 24 a) i), at least 0.9 metres apart if their special construction makes that necessary,*
 - b) *the all-round lights and shapes in COLREG Rules 27 a), 27 b), 27 d) and 30 d), at least 0.9 metres apart if the distance between the highest yardarm suitable for hoisting up and the upper edge of the superstructure is smaller than 5.5 metres but greater than 3 metres.*
 - c) *The vertical distance between the all-round lights and between the shapes shall not be less than 0.6 metres, and the diameter of the shapes shall not be less than 0.4 metres if the distance between the yardarm and the superstructure is less than 3 metres.*
 - 5 *In derogation of COLREG Rule 30 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces which are more than 50 metres but less than 60 metres in length, must exhibit only an all-round white light in the fore part of the vessel, if the special construction makes that necessary.*
 - 6 *In derogation of COLREG Annex I, Section 2 a) i), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 20 metres in length exhibit the forward masthead light – or, if applicable, the only masthead light – at a height of less than 6 metres above the hull if the special construction makes that necessary.*
 - 7 *In derogation of COLREG Annex I, Section 3 a) and 3 c), vessels of the Federal German Armed Forces exhibit two masthead lights at a horizontal distance of less than half the vessel's length, and the all-round lights prescribed in Rule 27 b) i) or Rule 28 at a horizontal distance of less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwartship direction, if the special construction makes that necessary.*
 - 8 *Solenoid Sweeps*
 - a) *Remote-controlled solenoid sweeps of the "F1" type ("HFG-F1" or "Seehund") are deemed to be power-driven vessels (L = 25 m). Owing to the special HFG-F1 design, the three all-round green lights required to be exhibited by vessels engaged in minesweeping operations under COLREG Rule 27 f) will be outshone by the masthead light in such a way that other vessels will not be able to clearly distinguish the all-round green lights from the masthead light at distances of less than about 1.5 nautical miles from HFG-F1.*
 - b) *In derogation of COLREG Rule 24 a) iv), minesweeping vessels, when towing, will not exhibit any towing lights.*
 - 9 *Mariners are advised that, as a general rule, vessels of the Federal German Armed Forces engaged in exercise will fire white star signals in situations of dangerous encounter.*

(BMVI WS23) 01/16

Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine

(1/2015-Wiederholung)

U-Boot-Jagdflugzeuge der Marine üben während Tag- und Nachtzeiten taktische Verfahren über See, die mit dem Abwurf von Bojen, Rauch- bzw. Farbmarkierungen schwimmenden weißen Fackelfeuern verbunden sind.

Eine Verwechslung der Fackelfeuer mit den Notzeichen der Anlage IV der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) von 1972 sowie der Regel 8, Kapitel V, des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See aus (SOLAS) wird ausgeschlossen.

Die Verfahren und Anflüge sind nicht mit Signalen von Luftfahrzeugen bei Such- und Rettungsmaßnahmen zur Lenkung von Schiffen auf in Not befindliche Luftfahrzeuge, Schiffe oder Personen gemäß Internationalem Signalbuch und Internationalem Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual) zu verwechseln.

Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meeres technischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)

(1/2015-Wiederholung)

Zunehmend wird beobachtet, dass Schiffe die 500-m-Sicherheitszonen um meeres technische Anlagen oder Bauwerke regelwidrig befahren (entgegen § 7 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See). Auf die mögliche Gefährdung von Menschenleben und die Verschmutzung der Meeresumwelt im Falle einer Kollision mit einer meeres technischen Anlage oder einem meeres technischen Bauwerk wird besonders hingewiesen. Verstöße gegen das Verbot des Befahrens von Sicherheitszonen werden von den Flaggenstaaten verfolgt und geahndet.

Gemäß IMO-EntschlieÙung A.671 sollen Fahrzeuge

- a) bei der Vorbeifahrt an meeres technischen Anlagen oder Bauwerken vorsichtig navigieren, auf sichere Geschwindigkeit und sicheren Passierabstand achten und dabei die jeweils herrschenden Wetterverhältnisse sowie die Anwesenheit weiterer Schiffe oder Gefahren in Betracht ziehen;
- b) ggf. frühzeitige und durchgreifende Ausweichmanöver bei der Annäherung an solche Anlagen oder Bauwerke einleiten, damit diese den Punkt der größten Annäherung erkennen und Informationen über mögliche Sicherheitsbedenken übermitteln können, insbesondere in Fällen, wo die betreffende Anlage oder das Bauwerk als Navigationshilfe dient;
- c) die in dem betreffenden Seegebiet festgelegten Schiffswege benutzen sowie
- d) während der Fahrt in der Nähe meeres technischer Anlagen oder Bauwerke auf der Brücke eine ununterbrochene Hörwache auf UKW-Kanal 16 halten, damit zwischen den Anlagen oder Bauwerken, Verkehrssicherungsdiensten und den betroffenen Fahrzeugen Funkkontakt hergestellt werden kann, um jede Unsicherheit über die Einhaltung eines angemessenen Passierabstandes durch das Schiff zu vermeiden.

Lights used by aircraft of the Federal German Navy

(1/2015-repetition)

Submarine hunting aircraft exercise tactical proceedings above sea during day and night. Small buoys, smoke and color markings, floating white flares are dropped.

The flares exclude confusion with the distress signals contained in Annex IV of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs), as well as Rule 8, Chapter V, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS).

The proceedings and approaches shall not be confused with the signals of search and rescue aircraft, according to the International Code of Signals and the "IAMSAR Manual", when they are guiding ships to distressed aircraft, ships, or persons.

(BMVI WS23) 01/16

Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms

(1/2015-repetition)

There is a growing trend to observe that vessels navigate in contravention of applicable rules and regulations – more specifically, in contravention of Section 7 of the German International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Implementation) Ordinance – in the 500-metres safety zones around offshore installations. In this context, every mariner's special attention is drawn to the potential risk to the safety of life at sea and of polluting the marine environment in the event of a collision with an offshore installation or structure. Contravention of the ban on navigating in a safety zone will be prosecuted and sanctioned by flag states.

Under the provisions of IMO recommendation A.671, vessels

- a) when passing offshore installations or structures, shall navigate with caution, keep a safe speed and passing distance, taking into account the prevailing weather conditions as well as the presence of any other ships or dangers in the vicinity;
- b) if appropriate, shall take early and substantial give-way action when approaching such installations or structures so that these can become aware of such vessel's closest point of approach and may transmit information on possible safety concerns, in particular, in those cases where the installation or structure serves as an aid to navigation;
- c) shall make use of the designated shipping routes in the sea area concerned;
- d) while navigating in the vicinity of offshore installations or structures, shall keep a continuous listening watch on VHF channel 16 on the navigating bridge so that radio contact can be established among such installations or structures, vessel traffic services, and the vessels concerned so as to prevent any uncertainty about any vessel keeping an appropriate passing distance.

(BMVI WS16, WS23) 01/16

- ★ **Deutschland. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnIV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR)**

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) richtet zum Zeitpunkt des Baubeginns eines genehmigten/planfestgestellten Offshore-Windenergieparks oder einer Konverterplattform in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee eine Sicherheitszone um das Baugebiet ein. Diese ist nicht in jedem Fall identisch mit der Gesamtfläche, auf der die genehmigten Windenergieanlagen (WEA) stehen, sondern richtet sich gegebenenfalls nach dem Baufortschritt.

Die Sicherheitszonen betragen in der Regel 500 m, gemessen vom äußeren Rand um die Windenergieanlagen (Mittelpunkt der äußeren Anlagen) oder gemessen von den Eckpositionen der Konverterplattform.

Bislang wurden in der deutschen AWZ und im deutschen Küstenmeer Sicherheitszonen für folgende Bauwerke erlassen:

Bauwerk	Veröffentlichung Sicherheitszone
<u>Nordsee:</u>	
alpha ventus	NfS 30/2008, NfS 13/2009
BARD Offshore 1	NfS 20/2009, NfS 13/2011
Trianel Windpark Borkum (ex Borkum West II)	NfS 33/2011
Nordsee Ost	NfS 33/2011, NfS 23/2012, NfS 48/2015
Riffgat	NfS 27/2012, NfS 19/2013
Meerwind Süd/Ost	NfS 23/2012, NfS 39/2015
Global Tech I	NfS 24/2012, NfS 50/2015
DanTysk	NfS 45/2012, NfS 32/2013
Amrumbank West	NfS 16/2013
Borkum Riffgrund 1	NfS 29/2013
Butendiek	NfS 8/2014, NfS 38/2015
Gode Wind 01	NfS 3/2015
Gode Wind 02	NfS 3/2015
Sandbank	NfS 14/2015
Nordsee One (ex Innogy Nordsee 1)	NfS 43/2015
<u>Konverterplattformen</u>	
DolWin alpha	NfS 32/2012
BorWin alpha	NfS 13/2011, NfS 23/2013
BorWin beta	NfS 23/2013
SylWin alpha	NfS 32/2013
DolWin beta	NfS 33/2014
<u>Ostsee:</u>	
EnBW Baltic 1	NfS 17/2011
EnBW Baltic 2	NfS 49/2010, NfS 24/2013, NfS 52–53/2015
Wikinger	NfS 35/2014, NfS 9/2015 NfS 18/2015 (bis 30.09.2015)

Um Messplattformen werden in einem Radius von 500 m ebenfalls Sicherheitszonen eingerichtet.

- ★ **Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnIV – Marine Facilities Ordinance) and regulations concerning navigation in a safety zone under Art. 7, para. 3, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR)**

(See NfS issue 1/2015)

The Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH) establishes a safety zone around the construction site of an approved offshore wind farm or a converter platform in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) as soon as construction work begins. The safety zone is not necessarily identical with the total area of the wind farm but is established commensurate with the progress of construction work.

The safety zone normally extends 500 m around the outer boundary of the wind farm, measured from the centre of the foundation structure, or around the corner positions of the converter platform.

Up to now, safety zones in the German EEZ and German territorial sea have been established for the following structures:

Structure	Safety zone notified in:
<u>North Sea:</u>	
alpha ventus	NfS 30/2008, NfS 13/2009
BARD Offshore 1	NfS 20/2009, NfS 13/2011
Trianel Windpark Borkum (ex Borkum West II)	NfS 33/2011
Nordsee Ost	NfS 33/2011, NfS 23/2012, NfS 48/2015
Riffgat	NfS 27/2012, NfS 19/2013
Meerwind Süd/Ost	NfS 23/2012, NfS 39/2015
Global Tech I	NfS 24/2012, NfS 50/2015
DanTysk	NfS 45/2012, NfS 32/2013
Amrumbank West	NfS 16/2013
Borkum Riffgrund 1	NfS 29/2013, NfS 38/2015
Butendiek	NfS 8/2014
Gode Wind 01	NfS 3/2015
Gode Wind 02	NfS 3/2015
Sandbank	NfS 14/2015
Nordsee One (ex Innogy Nordsee 1)	NfS 43/2015
<u>Converter platforms</u>	
DolWin alpha	NfS 32/2012
BorWin alpha	NfS 13/2011, NfS 23/2013
BorWin beta	NfS 23/2013
SylWin alpha	NfS 32/2013
DolWin beta	NfS 33/2014
<u>Baltic Sea:</u>	
EnBW Baltic 1	NfS 17/2011
EnBW Baltic 2	NfS 49/2010, NfS 24/2013, NfS 52–53/2015
Wikinger	NfS 35/2014, NfS 9/2015 NfS 18/2015 (until 30/09/2015)

500 m safety zones are also established around measuring platforms.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest (vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest) regeln nach § 7 Abs. 3 VO-KVR im Einvernehmen mit dem BSH durch Erlass einer Allgemeinverfügung Einzelheiten des Befahrensverbotes und Befreiungen vom Befahrensverbot der Sicherheitszonen.

Für die o. g. Offshore-Windparks (außer EnBW Baltic 1), die sich in der Bau- oder Erprobungsphase befinden, lautet das Befahrensverbot folgendermaßen:

Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge und Geräte, die der Errichtung und Ausrüstung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen eingesetzt werden.

Unbefugten ist das Anlegen oder Festmachen an der baulichen Anlage nicht gestattet. Der Einsatz von Grundschleppnetzen, Treibnetzen oder ähnlichen Geräten sowie von Ankern innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Für Offshore-Windparks, die sich im Normalbetrieb befinden, wird eine differenzierte Regelung verfügt: Für die Sicherheitszone des Offshore-Windparks EnBW Baltic 1 wurde das Befahren der Sicherheitszone und der Fläche, auf der sich die Einzelanlagen einschließlich Umspannplattform befinden, für betriebsfremde Fahrzeuge unter 24 Meter Länge, folgendermaßen geregelt:

- **das Befahren erfolgt unter besonderer Beachtung der Regeln einer guten Seemannschaft und mit entsprechender Sorgfalt,**
- **das Befahren ist nur bei einer Sichtweite größer als 500 m und bis zu einer Windstärke von 8 Bft gestattet,**
- **der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt,**
- **das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP ist nicht gestattet.**

Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung (1/2015-Wiederholung)

Erkenntnisse aus der Untersuchung von Seeunfällen bei schwerem Wetter geben Veranlassung darauf hinzuweisen, dass die Schiffsführung aufgrund seemannischer Sorgfaltspflicht vor Antritt und während der Reise alle verfügbaren meteorologischen Informationen über das zu befahrende Seegebiet mit allen an Bord zur Verfügung stehenden technischen Mitteln einzuholen und für die Reise auszuwerten hat, um möglichen Schaden für Schiff, Fahrgäste und Besatzung durch Seeschlag abzuwenden. Hierzu gehören u. a. der Empfang von Wetterberichten, Sturmwarnungen und Orkanmeldungen sowie das Zeichnen von Bordwetterkarten und ggf. der Empfang von Wetterkarten über Funk. Die Festlegung des Reiseweges hat unter Berücksichtigung der zu

The Federal Waterways and Shipping Agency, Northern and Northwestern Region Offices (former Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und Nordwest), in agreement with the BSH, has issued an order under Art. 7, para. 3, VO-KVR, banning navigation in the safety zone and granting exemptions from the ban in certain cases.

The wording of the ban on navigation in the area of the above wind farms (excl. EnBW Baltic 1), which are in the construction or testing phase, is as follows:

Navigation in the safety zone is prohibited. Vessels and equipment used in the construction and fitting-out of the project, or used to check the contractor's compliance with requirements, are exempted from the ban.

Unauthorized parties are not allowed to moor to the installation. Uses of bottom trawl nets, drift nets or similar equipment as well as anchoring in the safety zone are prohibited.

Different regulations apply to offshore wind farms which are in normal operation:

For the safety zone of the EnBW Baltic 1 offshore wind farm, navigation in the safety zone and in the area in which the single structures and the transformer substation are located has been regulated as follows for vessels which are less than 24 meters long and are not involved in the operation:

- ***Navigation is allowed under special consideration of the rules of good seamanship and upon taking appropriate care.***
- ***Navigation is only allowed when the visibility is greater than 500 m and up to a wind force of 8 Bft.***
- ***The use of drag nets, trawl nets, and drift nets or similar fishing gear within the safety zone is prohibited.***
- ***Anchoring in the wind farm as well as berthing and mooring on OWP structures is not permitted.***

(BSH M5) 01/16

Reception and evaluation of weather reports; weather routing (1/2015-repetition)

Experience gained from inquiries into marine casualties that have occurred in heavy weather give rise to drawing the attention of the shipping community to the fact that, by application of the principle of a navigator's care and diligence, every master is required to use all technical means available on board to gather, both prior to his ship's departure and during her passage, all meteorological information available on the sea area to be navigated in and to evaluate such information in the context of the voyage being undertaken with a view to preventing any possible weather damage to his ship, passengers and crew. His duties include the reception of weather reports, gale warnings, and storm reports as well as the plotting of shipboard weather charts and possibly the

erwartenden Wind- und Wetterverhältnisse zu erfolgen (meteorologische Navigation).

Aufgrund der von der 13. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Entschließung A.528 wird besonders auf die der Schifffahrt zur Verfügung stehenden Wetterroutenberatungsdienste hingewiesen. Informationen über den Wetterroutenberatungsdienst des Deutschen Wetterdienstes – Abteilung Seeschifffahrt – und anderer offizieller und offiziell anerkannter Dienste sind im Handbuch Nautischer Funkdienst enthalten. Diese Angaben sind dem Band D der Veröffentlichung Nr. 9 der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) entnommen.

Richtlinien für die Überwachung von Schiffsstabilität und Anwendung der Stabilitätsunterlagen im Bordgebrauch

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat Richtlinien für die Überwachung der Schiffsstabilität (VkBl. 2007 S. 14 und Sonderband B 8011) herausgegeben. Diese sollten an Bord mitgeführt werden, da sie eine Übersicht über die geltenden Vorschriften und Besonderheiten, die für den Bordgebrauch im Zusammenhang mit Schiffsstabilität wichtig sein können, enthalten.

Bei der Anwendung der Richtlinien ist zu beachten, dass auf vorhandenen Schiffen die an Bord befindlichen von der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) genehmigten Stabilitätsunterlagen weiter zu verwenden sind. Im Falle eines wesentlichen, die Stabilität beeinflussenden Umbaus werden auch für vorhandene Schiffe neue von der BG Verkehr genehmigte Stabilitätsunterlagen an Bord gegeben.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Anwendung der Stabilitätsunterlagen an Bord insbesondere folgende Punkte zu beachten sind:

- 1 Enthält das Begleitschreiben zu den Stabilitätsunterlagen Hinweise von der BG Verkehr, die die in den Stabilitätsunterlagen enthaltenen Informationen ergänzen oder erweitern, so sind diese Bestandteil der Genehmigung und im Bordgebrauch zu beachten.
- 2 Weicht die Beladung des Schiffes von den genehmigten Stabilitätsunterlagen ab, muss sich die Schiffsführung durch geeignete Maßnahmen im jeweiligen Einzelfall davon überzeugen, dass die für das Schiff anzuwendenden Stabilitätskriterien zu keinem Zeitpunkt der Reise unterschritten werden. Solche Maßnahmen können sein:
 - Gewichts- und Momentenrechnung,
 - Betriebskrängungsversuch mit Auswertung,

reception of radio weather charts. The definition of the voyage track must be done in the light of the wind and weather conditions to be expected ("meteorological navigation").

Taking guidance from recommendation A.528 (13) adopted by the thirteenth Assembly of the International Maritime Organization (IMO), special reference is being made to the weather-routeing services available to the shipping community. Information on the Weather-Routeing Service ("Wetterroutenberatungsdienst") provided by the German Weather Service – Marine Meteorological Service ("Deutscher Wetterdienst – Abteilung Seeschifffahrt") as well as the relevant services provided by other official and officially recognized service providers may be obtained from the German List of Radio Signals ("Handbuch Nautischer Funkdienst"). The above information is taken from Volume D of Publication 9 of the World Meteorological Organization (WMO).

(BMVI WS23) 01/16

Guidelines for the On-board Management of Stability and using the stability information on board

(See NfS issue 1/2015)

The German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure issued Guidelines for the On-board Management of Stability (VkBl. 2007 p.14 and special edition B 8011). These provide an overview of relevant requirements and peculiarities which may become important in the context of the stability of ships; thus they are proposed to be carried on board.

When using these guidelines, it is important to bear in mind that on existing ships the stability information approved by the Insurance Association for the Transport and Traffic Industry (BG Verkehr) shall remain in use. When a major re-built of a ship occurs, which influences the ship's stability, the BG Verkehr will approve amended stability information to any existing ship for its application on board.

When utilizing the approved stability information provided on board, the following items shall be considered:

- 1 *Where the covering letter to the stability information contains remarks concerning amendments to these by the BG Verkehr, these are to be considered as a substantial part of the approval and thus have to be observed.*
- 2 *Where the actual loading of a ship deviates from the approved conditions included in the stability information, the master shall take appropriate measures to ensure for each specific condition that the stability criteria relevant for a ship will in no circumstance be below its requirements. Such measures may include:*
 - *Assessments of masses and mass moments;*
 - *conducting of an in service inclining test including its resolution;*

- bei Schiffen bis ca. 70 m Länge eine Rollzeitmessung einschließlich Rückschluss auf das vorhandene GM und die diesem GM zugeordnete Hebelarmkurve. Das Ergebnis einer Rollzeitmessung darf allerdings zur Beurteilung der Stabilität nicht mit herangezogen werden, wenn das aus dem Versuch ermittelte GM gleich oder kleiner als 0,20 m ist. In diesem Falle ist mit dieser Methode die Stabilität nicht mehr zweifelsfrei zu beurteilen, sondern dann muss eine der oben genannten Methoden angewendet werden.

Die für konventionelle Schiffstypen ermittelten Rollzeitbeiwerte können für moderne Schiffe unzutreffend sein und sollten deshalb für einige typische Beladungsfälle mit Hilfe einer Stabilitätsrechnung und eines Rollzeitversuches nach der Formel:

$$GM_C = \left(\frac{C_\Phi \cdot B}{T_\Phi} \right)^2$$

zum Vergleich gesondert festgestellt werden.

- 3 Enthalten die genehmigten Stabilitätsunterlagen auch eine Stabilitätsgrenzkurve, so ist diese zur Beurteilung der Stabilität mit heranzuziehen.
- 4 Wichtigste Voraussetzung für die Gültigkeit der Stabilitätskriterien ist eine einwandfrei gestaute und gegen Übergehen zuverlässig gesicherte Ladung sowie ein wetterdichter Verschluss des Schiffskörpers. Es ist deshalb besonders darauf zu achten, dass das Stau- und Laschmaterial in gutem Zustand ist und ausreichend zur Verfügung steht. Verschlüsse von Öffnungen sollen auch zwischen den vorgeschriebenen Besichtigungen regelmäßig kontrolliert und gewartet werden.

Bei der Auslegung der Richtlinie ist die deutsche Fassung maßgebend.

- for ships up to 70 metres in length the determination of the actual GM and the related righting lever arm curve may be done by means of rolling period tests. These rolling period tests shall not be utilized for determining stability characteristics, if the resulting GM is equal to or less than 0.20 metres. In such circumstance this rolling period test-method does not lead to reliable results and, therefore, one of the above described methods shall be used instead.

The rolling coefficients were developed for conventional ship types only and may be unsuitable for modern ship types; the actual rolling coefficient should therefore be derived based on the following formula:

for some typical loading conditions by exercising a rolling period test.

- 3 A stability limiting curve shall be utilized when assessing actual loading conditions, if provided in the approved stability information.
- 4 The most important pre-requisite for the validity of any stability criteria is a perfectly stowed and secured cargo, as well as the perfect integrity of the ships hull. Therefore, care shall be taken to ensure the condition and availability of stowing and securing materials. The covering devices for any opening of the hull shall be monitored and maintained well, even in between mandatory surveys.

As to the interpretation of this Regulation, the German version is prevailing.

(BMVI WS23) 01/16

Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (1/2015-Wiederholung)

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gewinnen insbesondere in küstennahen Gewässern und im Kurzstreckenverkehr auf den Seeschiffahrtsstraßen eine zunehmende Bedeutung. Diese Fahrzeuge – High Speed Craft – HSC – mit Geschwindigkeiten bis zu 50 kn haben hinsichtlich ihrer Fahrweise keine Sonderrechte. Sie haben die Ausweich- und Fahrregeln nach KVR sowie die Vorfahrtsbestimmungen und Fahrregeln nach SeeSchStrO einzuhalten. Von anderen Verkehrsteilnehmern sind insbesondere die rasche Annäherung und die Möglichkeit von Sog und Wellenschlag von den HSC zu beachten. Auf kleineren Fahrzeugen aus Holz oder Kunststoff tragen fest angebrachte geeignete Radarreflektoren dazu bei, um rechtzeitig von den HSC erkannt zu werden. Zur Erkennung von Segelfahrzeugen sollten nachts die Segel angeleuchtet werden. Das BSH weist in den von ihm herausgegebenen Seekarten durch Vermerke auf ihm bekannte Verkehre mit HSC hin.

Operation of high speed craft (1/2015-repetition)

The number of high speed craft (HSC) continues to increase, especially in the coastal waters and on short routes on the maritime waterways. High speed craft, which attain speeds of up to 50 kn, do not have any special rights but are required to comply with the Steering and Sailing Rules according to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and with the right-of-way and sailing rules according to the German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways. Other craft have to pay special attention to HSC because of their rapid approach and the wake and wash caused by them. Smaller craft made of wood or plastic should carry permanently fitted radar reflectors of suitable size to ensure early detection by HSC. Sailing boats shall illuminate their sails at night to improve their visibility. The charts issued by the BSH include notes providing information about HSC routes.

(BMVI WS23) 01/16

★ **Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland**
(1/2015-Wiederholung)

Bei Schiffstransporten von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland sind neben den Bestimmungen des IMDG-Codes auch die des Atomgesetzes und der Strahlenschutzverordnung – insbesondere hinsichtlich der Beförderungsgenehmigung – zu beachten. Dies gilt auch für Transittransporte durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Nähere Einzelheiten über Transportgenehmigungen und Anmeldungen können beim Bundesamt für Strahlenschutz

Postfach 10 01 49

38201 Salzgitter

Tel.: +49 (0) 30 18 33 30

Fax: +49 (0) 30 1 83 33 18 85 erfragt werden.

★ **Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany**
(1/2015-repetition)

In cases of the transportation of fissile materials and large sources by ships through the territorial waters of the Federal Republic of Germany, besides the Rules of the IMDG Code, those of the Atomgesetz, and the Strahlenschutzverordnung – especially with regard to the permission to transport – are to be observed. This also applies to transit transportations through the Kiel Canal.

More detailed information about permission to transport and notifications can be ascertained from the Bundesamt für Strahlenschutz

P.O. Box 10 01 49

38201 Salzgitter

Phone: +49 (0) 30 18 33 30

Fax: +49 (0) 30 1 83 33 18 85.

(BMVI G24) 01/16

Ausstellung von Flaggenzertifikaten

(1/2015-Wiederholung)

Immer mehr Länder verlangen für das Befahren ihrer Hoheitsgewässer, dass Schiffe unter ausländischer Flagge, jetzt auch Segel- und Motorjachten, durch amtliche Papiere ihr Recht zur Führung ihrer Flagge nachweisen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 3 Buchstabe d des Flaggenrechtsgesetzes in Verbindung mit den §§ 14 bis 18 der Flaggenrechtsverordnung für nicht im Schiffsregister eintragungspflichtige deutsche Schiffe (bis 15 m Rumpflänge) auf Antrag vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, ein Flaggenzertifikat ausgestellt wird, das als amtlicher Ausweis für das Flaggenführungsrecht des betreffenden Schiffes gilt (vgl. Art. 5 des Hohe-See-Übereinkommens, BGBl. 1972 II S. 1089 bzw. Art. 91 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 2. September 1994, BGBl. II S. 1798). Die rechtzeitige Antragstellung ist empfehlenswert, um etwaige saisonbedingte Wartezeiten zu vermeiden.

Die Mitnahme eines Flaggenzertifikats bei Fahrten ins Ausland und auf der Hohen See kann bei Kontrollen ausländischer Behörden geeignet sein, unnötige Nachfragen und Unannehmlichkeiten zu ersparen, und dient in vielen Fällen als Hilfe bei der Erlangung des diplomatischen Schutzes.

Issuance of Flag Certificates

(1/2015-repetition)

A growing number of countries require foreign flagged vessels in their territorial waters to carry official documents confirming that they are authorized to fly their national flag. This requirement now also covers sailing and motor yachts.

It should be noted that Flag Certificates officially authorizing German vessels for which entry in the Ship's Registry is not mandatory (up to 15 metres hull length) to fly the German flag in accordance with para. 3 lit. d Law of the Flags and para. 14 to 18 Ordinance of the Flags will be issued on request by Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg (see Art. 5, Convention on the High Seas, Federal Law Gazette 1972, II p. 1089, and Art. 91, United Nations Convention on the Law of the Sea of 2 September 1994, Federal Law Gazette II, p. 1798). Applications should be submitted in time before the beginning of the season to avoid delays.

Carriage of a Flag Certificate in foreign waters and on the High Seas is advisable in case of inspections by foreign authorities as it may prevent unnecessary inquiries and delays and often facilitates obtaining diplomatic protection.

(BMVI WS20) 01/16

Verpflichtung zur Auskunftserteilung

(1/2015-Wiederholung)

Der Fahrzeugführer eines Schiffes, das berechtigt ist, die Bundesflagge zu führen und das sich in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) oder dem Küstenmeer eines anderen Staates befindet, hat den zuständigen Behörden dieses Küstenstaates auf Anforderung Angaben über die Identität und den Registerhafen sowie den letzten oder nächsten Anlaufhafen seines Schiffes zu übermitteln und andere sachdienliche Auskünfte im Zusammenhang

Obligation to provide information

(1/2015-repetition)

The master of a ship that is entitled to fly the German flag and is navigating in the Exclusive Economic Zone (EEZ) or territorial waters of a foreign state is required to provide to the competent authorities of the coastal state, upon request, information about the ship's identity, port of registry, last and next ports of call as well as any other relevant information that may be required in connection with possible violations of international rules and standards to

mit einem möglichen Verstoß gegen internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe zu erteilen (§ 7a Abs. 1 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See).

prevent, reduce and control pollution of the marine environment from vessels (Art. 7a, para. 1 of the Ordinance implementing the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972).

(BMVI WS23) 01/16

Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms

(1/2015-Wiederholung)

Der verantwortliche nautische Wachoffizier hat dafür zu sorgen, dass der Ausguck bei der Fahrt im Revier sowie in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer geeigneten Person besetzt ist (§ 13 Abs. 3 Nr. 2 SchSV).

Ebenso ist Regel 5 KVR zu beachten, wonach jedes Fahrzeug jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten muss, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Daneben bestehen die verbindlichen Mindestanforderungen (STCW-Code Teil A VIII) und die empfohlene Anleitung bezüglich des Wachdienstes (STCW-Code Teil B VIII).

Der verantwortliche nautische Wachoffizier hat dafür zu sorgen, dass die Wachalarmanlage während der Seewache stets benutzt wird. Der Wachalarm darf auch vorübergehend nicht ausgeschaltet werden. Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1998 gelegt worden ist, müssen mit einer fest eingebauten Wachalarmanlage ausgerüstet sein (Anlage 1, C.I.3 Ziff. 4.2 SchSV).

Ergänzend dazu weist das IMO-Rundschreiben MSC/Circ. 638 vom 26. Mai 1994 darauf hin, dass beim Anordnen sowie der Durchführung des Ausgucks besonders berücksichtigt werden soll, dass in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, wo größere Ansammlungen von Fischereifahrzeugen und Sportfahrzeugen angetroffen werden können, diese nicht immer durch Radar entdeckt werden können.

Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system

(1/2015-repetition)

In pilotage waters and in the time from sunrise to sunset, the officer of the navigational watch is responsible for manning the look-out with a suitable person (Art. 13, para. 3, no. 2, Ship Safety Ordinance).

Compliance is also required with COLREG Rule 5, according to which every vessel shall at all times maintain a proper lookout by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

In addition, also the mandatory minimum requirements (STCW Code, part A VIII) and the recommended instructions for watch keeping (STCW Code, part B VIII) are applicable.

The responsible officer of the navigational watch shall ensure that the bridge navigational watch alarm system is used during navigational watches as a matter of principle. The watch alarm system shall not be switched off, even temporarily. Ships the keel of which is laid after 1 January 1998 must be equipped with a permanently installed watch alarm system (Annex 1, C.I.3, section 4.2, Ship Safety Ordinance).

In IMO Circular MSC/Circ.638 of 26 May 1994, it is additionally pointed out that when giving orders for, or maintaining, a lookout, special attention has to be paid to the fact that in congested areas with large numbers of fishing vessels and pleasure craft it may not always be possible to detect them by radar.

(BMVI WS23) 01/16

Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW

(1/2015-Wiederholung)

Erfahrungen haben gezeigt, dass Manöverabsprachen über UKW auf See im Schiff/Schiffsverkehr zur Vermeidung von Kollisionen ursächlich für das Entstehen ernster Gefahrensituationen sein können, insbesondere

- durch die Schwierigkeit, ein anderes Fahrzeug auf See eindeutig identifizieren zu können,
- durch Missverständnisse infolge ungenau übermittelter Informationen oder durch mangelnde Sprachkenntnisse,
- durch Manöverabsprachen entgegen den Fahr- und Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln (KVR).

Außerdem kann in einer Begegnungssituation durch Kontaktaufnahme über UKW-Sprechfunk wertvolle Zeit verloren gehen, die besser für rechtzeitige und

Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance

(1/2015-repetition)

Past experience has shown that the use of VHF radio by ships to agree manoeuvres in collision avoidance may in fact be the cause of serious risk situations, in particular due to

- *the difficulty of clearly identifying other vessels at sea,*
- *misunderstandings caused by imprecise communication or insufficient language skills,*
- *collision avoidance manoeuvres not complying with the steering and sailing rules of the Regulations for Preventing Collisions at Sea.*

Besides, in close-quarters situations, valuable time may be lost in establishing contact on VHF radio, which should be better used to take early and effec-

durchgreifende Maßnahmen im Sinne der KVR genutzt werden sollte.

Bei Maßnahmen zur Abwendung einer Kollision sollten sich die Schiffsführungen daher stets bewusst sein, dass Manöverabsprachen über UKW Gefahren in sich bergen, die zu schwerwiegenden Folgen führen können.

(BMVI WS23) 01/16

Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

(1/2015-Wiederholung)

Die hohe Zahl von Fehlalarmen im GMDSS bedeutet eine beträchtliche, jedoch vermeidbare Belastung der Seenotleitungen (MRCCs). Erhebliche negative Auswirkungen bei der Abwicklung von Notfällen und auf die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See können die Folge sein. Um diesen Auswirkungen zu begegnen, hat die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit Entschliessung A.814 (19) vom 23. November 1995 die „Richtlinien zur Vermeidung von Fehlalarmen“ verabschiedet. Die Richtlinien sind auf den Internetseiten des BSH unter www.bsh.de veröffentlicht.

Die Schifffahrt wird erneut gebeten, diese Veröffentlichung zu beachten.

tive action according to the Regulations for Preventing Collisions at Sea.

When taking action to avoid collision, the vessel's master should be aware of the fact that collision avoidance action using VHF involves risks and potentially serious consequences.

False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

(1/2015-repetition)

The large number of false distress alarms in GMDSS imposes a considerable and unnecessary burden on Maritime Rescue Coordination Centres (MRCCs), with potentially very negative effects on the handling of emergencies and the safety of life at sea. To counter these negative effects, the International Maritime Organization (IMO) adopted Resolution A.814 (19) "Guidelines for Avoiding False Distress Alerts" on 23 November 1995. The Guidelines have been published on the BSH's website www.bsh.de.

Shipping is requested once more to comply with the Guidelines.

(BMVI WS23) 01/16

Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind

(1/2015-Wiederholung)

Für

– Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die auf Grund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sein müssen und für

– übrige Sprech-Seefunkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind

gilt ab sofort folgende Regelung:

Die Führung eines besonderen Funktagebuchs ist nicht mehr erforderlich. Statt dessen sind gemäß Anhang 16 Abschnitt I Nummer 3 der Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) folgende Angaben unter Zeitangabe sofort in das Seetagebuch einzutragen:

- a) eine Zusammenfassung aller Aussendungen, die sich auf Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfälle beziehen;
- b) die wichtigen Dienstvorkommnisse in Verbindung mit dem Funkdienst;
- c) ggf., wenn die Bordvorschriften es erlauben, der Standort des Seefahrzeugs, wenigstens einmal am Tage.

Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS Convention. Other marine radiotelephone stations required to keep a marine logbook

(1/2015-repetition)

The following regulations applying to

– *radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS Convention and to*

– *other marine radiotelephone stations that are required to keep a marine logbook*

are effective immediately:

A special radio logbook no longer has to be kept. Instead, in compliance with Annex 16, section I, number 3, Radio Regulations (RR), the following items must be recorded without delay in the marine logbook, indicating the time:

- a) *a complete summary of communications relating to distress, urgency or safety traffic;*
- b) *important incidents connected with the radio service;*
- c) *the position of the marine vessel at least once a day, if this is in compliance with shipboard regulations.*

(BMVI WS23) 01/16

★ **Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern**

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest (vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest), hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bekanntmachung „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25. April 2008“ im Verkehrsblatt 2008 S. 314 veröffentlicht, die auf der Brücke stets die für die jeweilige Reise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern und die vom BSH herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer (NfS) des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre bei Reiseantritt vorhanden sind. Für Sportboote gelten nach § 2 SchSG die in § 3 SchSG und § 2 SchSV normierten Grundregeln. In Ausfüllung dieser Grundregeln ist der Eigentümer eines Sportbootes dafür verantwortlich, dass angemessene und auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten, Seehandbücher und alle sonstigen für die beabsichtigte Reise erforderlichen nautischen Veröffentlichungen an Bord mitgeführt werden (§ 7 Nr. 3 SchSG in Verbindung mit Kapitel V Regel 27 SOLAS). Der Schifffahrt wird empfohlen, das Handbuch für Brücke und Kartenhaus sowie die „Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord“ mitzuführen. Das Handbuch enthält Informationen, die für den Brücken- und Wachdienst sowie für eine sichere Schiffsführung von Bedeutung sind und die Schiffsführung darauf hinweisen, erforderliche Vorsichtsmaßnahmen nach guter Seemannschaft zu beachten.

★ **Deutschland. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung**

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben a und c SchSV hat der Eigentümer eines Schiffes dafür zu sorgen, dass auf der Brücke stets die für die jeweilige Reise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern und die vom BSH herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer (NfS) des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre bei Reiseantritt vorhanden sind. Für Sportboote gelten nach § 2 SchSG die in § 3 SchSG und § 2 SchSV normierten Grundregeln. In Ausfüllung dieser Grundregeln ist der Eigentümer eines Sportbootes dafür verantwortlich, dass angemessene und auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten, Seehandbücher und alle sonstigen für die beabsichtigte Reise erforderlichen nautischen Veröffentlichungen an Bord mitgeführt werden (§ 7 Nr. 3 SchSG in Verbindung mit Kapitel V Regel 27 SOLAS). Der Schifffahrt wird empfohlen, das Handbuch für Brücke und Kartenhaus sowie die „Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord“ mitzuführen. Das Handbuch enthält Informationen, die für den Brücken- und Wachdienst sowie für eine sichere Schiffsführung von Bedeutung sind und die Schiffsführung darauf hinweisen, erforderliche Vorsichtsmaßnahmen nach guter Seemannschaft zu beachten.

★ **Deutschland. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)**

(1/2015-Wiederholung)

- 1 Die AnlBV gilt für Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundes-

★ **Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots**

(See NfS issue 1/2015)

The Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern Region Office (former Waterways and Shipping Directorate Northwest), on behalf of the Ministry of Transport and Digital Infrastructure, published the booklet “Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25 April 2008” (recommendations for the helicopter transfer of marine pilots) in the Gazette of the Federal Ministry of Transport 2008, p. 314, superseding the “Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 8 February 2002” (VkBl. 2002, p. 212). The guidance given in the booklet is directed at ship personnel, helicopter pilots and other persons participating in helicopter transfers of marine pilots. Latest information is available at www.elwis.de/BfS/Hinweis.

(BSH N2) 01/16

★ **Germany. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)**

(See NfS issue 1/2015)

Under Art. 13, para. 1, item 2, subparagraphs a and c, Schiffssicherheitsverordnung (SchSV), the shipowner shall ensure that the navigation bridge of the vessel, whenever she leaves port, is provided with the official issues of the nautical charts and books required for the particular voyage and with the German notices to mariners issued by the BSH, both for the current year and for the preceding two years. Under Art. 2, Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act), leisure craft shall meet the basic requirements set out in Art. 3, SchSG, and Art. 2, SchSV, according to which the leisure craft owner is responsible for the carriage of up-to-date nautical charts and books as well as any other nautical publications required for the intended voyage (Art. 7, item 3, SchSG in conjunction with Chapter V, Regulation 27, SOLAS). It is recommended that vessels should also carry the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus” (bridge and charthouse manual), including the “Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord” (Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, including Notices of the Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern and Northern Region Offices). The manual provides information concerning bridge and watch duties, which are important to safe navigation, and general advice concerning good seamanship practices.

(BSH N2) 01/16

★ **Germany. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung – “SeeSchStrO”)**

(1/2015-repetition)

- 1 The Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance shall apply to vessels en route from waters seaward of the limit of the German territo-

republik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren.

Sie regelt insbesondere die Meldeverpflichtung des Ausrüsters oder Kapitäns eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert.

Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Emsmündung. Seeschiffahrtsstraßen sind:

- a) die Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von 3 sm Abstand seewärts der Basislinie,
- b) die durchgehend durch Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer.

Darüber hinaus sind Seeschiffahrtsstraßen die Wasserflächen zwischen den Ufern der in § 1 Abs. 1 SeeSchStrO näher bezeichneten Teile der angrenzenden Binnenwasserstraßen. Im Bereich der Wasserflächen zwischen der seewärtigen Begrenzung der Seeschiffahrtsstraßen nach Buchstabe a) und b) und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres findet die SeeSchStrO nur eingeschränkt Anwendung. Insbesondere gelten in diesem Bereich ausschließlich die Fahrregeln der KVR.

- 2 Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO sind die Teile der Wasserflächen, die durch die Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzt oder gekennzeichnet sind, oder die, soweit dies nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.
- 3 Für den Bereich der inneren Deutschen Bucht ergibt sich folgendes:
 - a) In den Ansteuerungen zur Jade und Weser beginnt das Fahrwasser von See aus mit den Tonnen TG 7/Weser 1 und TG 9/Weser 2, zur Alten Weser mit den Tonnen A 1 und A 2 und zur Elbe mit den Tonnen 1 und 2.

Das Fahrwasser zur Jade zweigt bei den Tonnen 1b/Jade 1 und 3/Jade 2 vom Fahrwasser zur Weser ab.

Innerhalb der vorstehend genannten Fahrwasser kommen die Bestimmungen der SeeSchStrO, insbesondere folgende Fahr- und Ausweichregeln zur Anwendung:

§ 21 Grundsätze der Schifffahrt im Fahrwasser,
§ 22 Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot,

§ 23 Überholen,
§ 24 Begegnen,
§ 25 Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser.

- b) Innerhalb des Bereiches der Wasserflächen

rial sea and bound for the internal waters of the Federal Republic of Germany, vessels leaving these waters and operating in these waters.

The Ordinance stipulates, in particular, the reporting duties of the operators or masters of vessels carrying dangerous or polluting goods.

The "SeeSchStrO" shall be applicable on the navigable maritime waterways of the Federal Republic of Germany, with the exception of the Ems Estuary. Navigable maritime waterways have been defined as:

- a) the waters extending between the coastline at mean high water or the seaward delimitation of an inland waterway and a line drawn at a distance of 3 nautical miles seaward of the baseline,
- b) the waters of the seaward parts of the fairways in the territorial sea that are delimited by the visual aids referred to under Item B.11 of Annex 1 to the "SeeSchStrO".

Moreover, the navigable maritime waterways include the waters extending between the banks of those stretches of the adjacent inland waterways that are specified in Section 1 (1) of the "SeeSchStrO". In the waters extending between the seaward delimitation of the navigable maritime waterways as defined in subparagraphs a) and b) above and the seaward limit of the territorial sea, the provisions of the "SeeSchStrO" shall apply only to a limited extent. In particular, it is exclusively the Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, that shall apply in the said area.

- 2 For the purposes of the "SeeSchStrO", the term "fairways" shall include those waters that are delimited or otherwise buoyed by means of any one or more of the visual aids referred to under Items B.11 and B.13 of Annex I to the "SeeSchStrO" or, alternatively, that are appropriated to through traffic on the inland waterways.
- 3 The following shall apply to the area of the inner German Bight:
 - a) In the approaches to the rivers Jade and Weser, the fairway commences at the buoys TG 7/Weser 1 and TG 9/Weser 2 for vessels proceeding en route from abroad; at buoys A 1 and A 2 for vessels heading for the "Alte Weser" Lighthouse; and at No 1 and No 2 buoys for vessels heading for the river Elbe. The fairway to the river Jade commences at the buoys 1 b/Jade 1 and 3/Jade 2, where it branches off from the fairway to the river Weser. Within the above mentioned fairways, the provisions of the "SeeSchStrO" shall apply, in particular the following steering and sailing rules:

§ 21 General rules of navigation in fairways,

§ 22 Exemptions from the obligation to proceed on the right-hand side of the fairways,

§ 23 Overtaking,

§ 24 Head-on situations,

§ 25 Right-of-way of vessels operating in fairways.
 - b) Within the area of the waters referred to in

nach Nr. 1 a) beginnt das Fahrwasser von See aus mit der Fahrwasserseitenbezeichnung (Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO).

- c) Wasserflächen im Bereich des Wattenmeeres, die nicht durchgehend oder nur zeitweise (z. B. im Sommer) durch Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzt oder gekennzeichnet sind, sind auch dann Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO, wenn die Bezeichnung nicht ausliegt oder nur lückenhaft ist.
- 4 Für den Bereich der Ostsee ergibt sich folgendes:
- a) In der Ansteuerung zur Unterwarnow beginnt das Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO von See aus mit den Tonnen 1 und 2.
 - b) Innerhalb des Bereiches der Wasserflächen nach Nr. 1 a) beginnt das Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO von See aus mit der Fahrwasserseitenbezeichnung.
 - c) Im Geltungsbereich der SeeSchStrO sind die mit Sichtzeichen B.10 der Anlage I zur SeeSchStrO bezeichneten und in den Seekarten dargestellten Schifffahrtswege
 - in der Flensburger Förde von den Tonnen 1 und 2 bis zu den Tonnen 13 und 14,
 - im Greifswalder Bodden,
 - im Stettiner Haff**keine Fahrwasser** im Sinne der SeeSchStrO. Hier gelten ausschließlich die Ausweich- und Fahrregeln der KVR.
 - d) Die Schifffahrtswege im Küstenmeer seawards des Bereiches der Wasserflächen nach 1 a) und b) bis zur seawärtigen Grenze des Küstenmeeres sind keine Seeschifffahrtsstraßen, sodass hier ausschließlich die Ausweich- und Fahrregeln der KVR gelten.

- 5 Im Rahmen des maritimen Verkehrssicherungssystems wird der Schiffsverkehr an der deutschen Ostseeküste und in den angrenzenden Revieren von den Verkehrszentralen überwacht und unterstützt. Wesentlicher Bestandteil der maritimen Verkehrssicherung ist die Verpflichtung zur Abgabe von Meldungen.

Der Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer Verkehrszentrale in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen.

subparagraph (1) (a) above, the fairway is deemed to commence at the first elements of fairway buoyage, as seen by vessels proceeding en route from abroad (such elements being visual aids as referred to under Item B.11 of Annex I to the "SeeSchStrO").

- c) *Waters in the area of the Wadden Sea which are not continuously or only temporarily (e. g. in summer) delimited or otherwise buoyed by means of visual aids according to items B.11 and B.13 of Annex I to the "SeeSchStrO" are deemed to be fairways for the purposes of the "SeeSchStrO" also in the event of incomplete buoyage or buoyage not being laid out at all.*
- 4 *The following shall apply to the area of the Baltic Sea:*
- a) *In the approaches to the lower river Warnow (Unterwarnow), the fairway for the purposes of the "SeeSchStrO" is deemed to commence at the No 1 and No 2 buoys, as seen by vessels proceeding en route from abroad.*
 - b) *Within the area of the waters specified in subparagraph (1) above, the fairway for the purposes of the "SeeSchStrO" is deemed to commence at the first elements of fairway buoyage for vessels proceeding en route from abroad.*
 - c) *The shipping routes marked by visual aids according to Item B.10 of Annex I to the "SeeSchStrO" and depicted on navigational charts*
 - *in the Flensburg Fjord between buoys 1, 2 and buoys 13, 14,*
 - *in the "Greifswalder Bodden" inlet, and*
 - *in the "Stettiner Haff" inlet**are **not deemed to be fairways** for the purposes of the "SeeSchStrO". On the said shipping routes, the Steering and Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, shall apply exclusively.*
 - d) *In the German territorial sea, the shipping routes seaward of the waters specified in subparagraphs 1 a) and b) above, up to the outer limit of the territorial sea, are not deemed to be navigable maritime waterways, so that the Steering and Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, shall apply exclusively.*

- 5 *Shipping traffic along the German Baltic coast and in the adjacent areas is monitored and supported by the VTS Centres. A mandatory reporting scheme is an important component of the maritime traffic safety system.*

The master of any vessel fitted with a VHF radio telephone installation, in observing the relevant provisions on the conduct of his vessel, shall keep listening to the traffic information broadcasts transmitted by a VTS Centre in German or on request, in English language and shall take into account such information as appropriate under the prevailing traffic conditions.

Die Führer von Fahrzeugen, Schub- und Schleppverbänden, die die von den Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden für das jeweilige Revier bekannt gemachten Abmessungen und Größen überschreiten, sowie von Fahrzeugen im Sinne des § 30 Abs. 1 SeeSchStrO haben, soweit eine Meldung nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung nicht schon vorgenommen worden ist, der zuständigen Verkehrszentrale rechtzeitig folgende Angaben zu melden:

- a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (Maritime Mobile Service Identity (MMSI-Nummer) und Art des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Fahrzeugs in Metern, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl-/Erdölprodukte als Massengut befördert werden und, wenn dies zutrifft, Angabe der Ladungsart und -menge und der UN-Nummer, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind; Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter im Sinne der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung befördert werden; Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen und Gesamtzahl der Personen an Bord.
- b) Während der weiteren Fahrt sind bei den bekannt gemachten Meldepositionen zu melden: Name und Unterscheidungssignal des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Passierzeit des Fahrzeugs.
- c) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

Nach Abgabe der ersten Meldung muss der Führer eines Fahrzeugs ständig über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und, wenn technisch durchführbar, auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit sein.

Sind Schiffe mit AIS ausgerüstet und befinden sich diese in einem bekannt gemachten Bereich, haben die Schiffsführer die Meldungen nach Buchstaben a) und b) über AIS abzugeben. Die Meldung des Namens und der Position hat zusätzlich über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen zu erfolgen.

- 6 Wesentliche Bestandteile des maritimen Verkehrssicherungssystems in der Deutschen Bucht sind die Verpflichtungen der Schifffahrt zur Abgabe von Meldungen an den bekannt gemachten Meldepositionen, zur Hörbereitschaft auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und zur Berücksichtigung von Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen der Verkehrszentrale.

- a) Der Schiffsverkehr vor der deutschen Nordseeküste und in den angrenzenden Revieren wird durch die in der inneren Deutschen Bucht eingerichtete maritime Verkehrssicherung überwacht und unterstützt. Der Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage aus-

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy with dimensions exceeding those defined by the appropriate shipping police authority for the applicable waterway or a vessel as defined in Section 30 (1) of the "SeeSchStrO" shall communicate the following information to the responsible VTS Centre, unless the relevant particulars have already been transmitted according to the provisions of Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance, construed in conjunction with Item 2 of the Annex:

- a) *The vessel's name; her call sign; her IMO identification number or Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number as required; her type, position, length, beam, and fresh water draught (in metres); her last and next ports of call; a statement to the effect whether liquefied gases, chemicals, or petroleum/petroleum products are carried in bulk and, when this is the case, information on the type, quantity, and UN Number of each cargo, respectively, a statement to the effect that such cargoes have been carried and the tanks have not be cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous or polluting goods as referred to in the annex to Section 1, (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance are carried; a statement to the effect whether there are any deficiencies with regard to the vessel or her cargo; the total number of persons on board the vessel.*
- b) *Throughout the rest of the voyage the vessel shall transmit the following information to the appropriate VTS Centre at the specified reporting points: name and call sign, position, speed and the time of passage at the reporting points.*
- c) *Any discontinuation and resumption of the vessel's voyage shall be reported.*

Having made the first report, the vessel's master shall be constantly available for radio contact on the VHF channels specified for the waterway and, if technically feasible, on VHF channel 16.

In the waters specified hereunder, the navigators of vessels equipped with AIS shall use AIS for making the reports under a) and b) above. The vessel's name and position shall be reported additionally by VHF radiotelephony on the channels specified hereunder.

- 6 *Essential elements of the existing vessel traffic system in the German Bight are the mandatory reporting routine when passing the reporting points specified for this purpose, the mandatory listening watch on the VHF channels specified for this purpose, and the obligation to take account of the traffic information and traffic assistance provided by the VTS Centre.*

- a) *Shipping traffic off the German North Sea coast and in the adjacent approaches is being monitored and assisted by the vessel traffic system established in the inner German Bight. The master of any vessel fitted with a VHF radio telephone installation, in observing the*

gerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer Verkehrszentrale in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen.

- b) Der Schiffsführer eines aus W-licher oder N-licher Richtung die innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit mehr als 300 BRZ hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10' E oder, aus N-licher oder NW-licher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20' N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder ein vorhandenes AIS zu melden.
- c) Nach Passieren der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres bestehen gemäß § 58 SeeSchStrO und der Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest, für Fahrzeuge einschließlich Schub- und Schleppverbände, die eine Länge über alles von 50 m und mehr haben, sowie für Fahrzeuge im Sinne des § 30 Abs. 1 SeeSchStrO folgende Meldepflichten:
 - aa) Soweit die Meldung der nachfolgenden Angaben nicht schon nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nr. 3.1 der Anlage zur AnlBV abgegeben worden ist, sind rechtzeitig vor dem Befahren der von den Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden bekannt gemachten Seeschiffahrtstraßen bei der bekannt gemachten Meldeposition (Passieren der Leuchttonne TG/C) an die Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden:

Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (Maritime Mobile Service Identity – MMSI-Nummer) und Art des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Fahrzeugs in Metern, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl-/Erdölprodukte als Massengut befördert werden und, wenn dies zutrifft, Angabe der Ladungsart und -menge und der UN-Nummer, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind, Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter im Sinne der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung befördert

relevant provisions on the conduct of his vessel, shall keep listening to the traffic information broadcasts transmitted by a VTS Centre (basically in German but, upon request, in English) and shall take into account such information as appropriate under the prevailing traffic conditions.

- b) *The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 that approaches the Inner German Bight, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme “German Bight Western Approach”, shall, upon passing longitude 007° 10' E when approaching from a W or N direction, or upon passing latitude 54° 20' N when approaching from a N or NW direction, transmit the following information to the VTS Centre “German Bight Traffic” via radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted.*
- c) *Under the provisions of Section 58 of the “SeeSchStrO” and in accordance with the Notice by the Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern Region Office, the reporting duties specified hereunder shall apply to vessels and composite units, whether pushed or towed, of 50 metres length over all and more as well as to vessels as defined in Section 30 (1) of the “SeeSchStrO” once any such vessel or composite unit has crossed the outer limit of the German territorial sea:*
 - aa) *The particulars listed below shall be transmitted, on VHF channel 80, to the VTS Centre “German Bight Traffic” in good time prior to navigating on any one of the Navigable Maritime Waterways specified for this purpose by the competent shipping police authority; such reports shall be made upon passing the appropriate reporting point (light-buoy TG/C) specified hereunder, unless the relevant particulars have already been transmitted under the provisions of Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance, construed in conjunction with Item 3.1 of the Annex thereto:*

The vessel’s name; her distinctive letters; her IMO identification number or Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number as required; her type, position, length, beam, and fresh water draught (in metres); her last port of departure and next port of call; a statement to the effect whether liquefied gases, chemicals, or petroleum/petroleum products are carried in bulk and, when this is the case, information on the type, quantity, and UN Number of each cargo, respectively, a statement to the effect that such cargoes have been carried and the tanks have not been cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous or polluting goods as referred to in Section 1, para. 1 of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance are carried; a state-

werden, Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen und Gesamtzahl der Personen an Bord.

- bb) während der weiteren Fahrt sind bei den bekannt gemachten Meldepositionen an die Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden: Name und Unterscheidungssignal des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Passierzeit des Fahrzeugs.
- cc) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

Nach Abgabe der ersten Meldung muss der Führer eines Fahrzeugs ständig über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und, wenn technisch durchführbar, auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit sein.

Sind Schiffe mit AIS ausgerüstet und befinden sich diese in einem bekannt gemachten Bereich, haben die Schiffsführer die Meldungen nach Doppelbuchstaben aa) und bb) über AIS abzugeben. Die Meldung des Namens und der Position hat zusätzlich über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen zu erfolgen.

- 7 Beladene Öl-, Gas- und Chemikaliientankschiffe ab einer bestimmten Größe sind verpflichtet, ein- und auslaufend das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ als An- bzw. Auslaufbedingung gemäß Nr. 6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der AnIBV zu benutzen.
- 8 Fahrzeuge, die in den vorausliegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen, gelten als Wegerechtschiffe auf den Fahrtstrecken vom Feuer-schiff GB oder von der Tiefwasserreedee bis zur Jade, Weser oder Elbe. Sie haben dies der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g KVR und müssen Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b KVR führen.

Die Schifffahrt wird rechtzeitig über Bewegungen tidegebundener Fahrzeuge von der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ in Kenntnis gesetzt. Diese Sicherheitsmeldung wird im Abstand von 15 Minuten, beginnend jeweils im Anschluss an die Lagemeldung, auf UKW-Kanal 16 angekündigt und auf dem UKW-Kanal 79 bzw. 80 ausgestrahlt.

Zur Verkehrssicherung in der Jade-Ansteuerung werden einlaufende Großtanker von der Leuchtonne TG 2/Jade (TSS Terschelling–German Bight und TSS Jade Approach) bis zur Leuchtonne 19 (Jade) von einem Fahrzeug der Wasserschutzpolizei begleitet. Das Fahrzeug führt das Sichtzeichen Nr. 1 der Anlage II.1 (dauerndes blaues Funklicht) nach der SeeSchStrO.

ment to the effect whether there are any deficiencies with regard to the vessel or her cargo; the total number of persons on board the vessel.

- bb) the vessel's name and distinctive letters, position, speed, and the times of her passage at the reporting points specified hereunder shall be transmitted on VHF channel 80 to the VTS Centre "German Bight Traffic" throughout the rest of the vessel's voyage.*

- cc) any discontinuation and subsequent resumption of the vessel's voyage shall be reported.*

Having made the first report, the vessel's master shall be constantly available for radio contact on the VHF channels specified hereunder and, if technically feasible, on VHF channel 16.

In the waters specified hereunder, the navigators of vessels equipped with AIS shall use AIS for making the reports under aa) and bb) above. The vessel's name and position shall be reported additionally by VHF radiotelephony on the channels specified hereunder.

- 7 *Item 6 of the Annex to Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance makes it a requirement for laden oil, gas, and chemical tankers of a determined size to use the traffic separation scheme "German Bight Western Approach" when entering or leaving.*
- 8 *Vessels which, on account of draught constraints, must ride the tide on the Navigable Maritime Waterways they are heading for and must, therefore, exercise the right of way shall be deemed to be "right-of-way vessels" while proceeding en route from light-vessel GB or from the deep-water anchorage to the river Jade, Weser, or Elbe. Such vessels shall inform the VTS Centre "German Bight Traffic" on VHF channel 80. They shall be deemed to be "vessels restricted in their ability to manoeuvre" in terms of Rule 3 (g) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and shall exhibit the lights and shapes prescribed by Rule 27 (b) thereof.*
Vessels in the vicinity will be informed in good time by the VTS Centre "German Bight Traffic" on the progress of tide-bound vessels. Such safety broadcasts will be announced at 15-minute intervals on VHF channel 16 and transmitted on VHF channel 79 or 80, immediately following the situation report.

To ensure the safety of traffic in the approaches to the river Jade, incoming large tankers will be accompanied between light-buoy TG 2/Jade (TSS Terschelling–German Bight and TSS Jade Approach) and light-buoy 19 (Jade) by a patrol boat of the water police. The patrol boat exhibits the light signal as referred to under Item 1 of Annex II.1 to the "SeeSchStrO" (continuous blue quick flashing light).

- 9 Die Kenntnis und Beachtung aller eingeführten Sicherungsmaßnahmen ist Voraussetzung für einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf. Die wesentlichen, von der Schifffahrt zu beachtenden Regelungen und Sicherheitsmaßnahmen (Schiffswegeführung, Nautischer Warn- und Nachrichtendienst, maritimes Verkehrssicherungssystem, Lotsenannahmepflicht) sind in dem VTS Guide Germany (BSH Nr. 2011) sowie in dem „Mariners' Routeing Guide German Bight“ (BSH-Krt. Nr. 2910) zusammengefasst. Die Nichtbeachtung der Vorschriften kann als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet werden.

- 9 Knowledge and observance of all safety measures introduced are prerequisite to a safe and smooth traffic flow. Descriptions of the essential rules and safety measures to be observed by vessels (ship's routeing measures; navigational warning and information service; maritime traffic control system; mandatory pilotage scheme) have been compiled in the VTS Guide Germany (BSH No 2011) and in the "Mariners' Routeing Guide German Bight" (BSH Chart No 2910). Failure to observe relevant provisions may be prosecuted as an administrative offence, and an administrative fine may be imposed upon anyone failing to observe such provisions.

(BMVI WS23) 01/16

Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)

(1/2015-Wiederholung)

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat weltweit Gewässer als so genannte „Besonders empfindliche Meeresgebiete“ (PSSAs) ausgewiesen. Innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH sind folgende PSSAs zu beachten:

PSSA	Vorschlagende(r) Staat(en)	Zusätzliche Schutzmaßnahmen ¹	Entschließung MEPC
Wattenmeer	Dänemark, Deutschland, Niederlande	Verbindlicher Tiefwasserweg	Oktober 2002 (Entschließung MEPC.101(48))
Westeuropäische Gewässer	Belgien, Frankreich, Irland, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich	Verbindliches Schiffsmeldesystem	Oktober 2004 (Entschließung MEPC.121(52))
Ostsee	Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden	Verkehrstrennungsgebiete, Tiefwasserweg, zu meidende Gebiete, verbindliches Schiffsmeldesystem, MARPOL-Sondergebiet, SO _x -Emissionsüberwachungsgebiet nach MARPOL	März 2004 (Entschließung MEPC.136(53))

Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)

(1/2015-repetition)

The International Maritime Organization (IMO) has designated sea areas worldwide as "Particularly Sensitive Sea Areas" (PSSAs). In the area of the BSH's responsibility, the following PSSAs have been established:

PSSA	suggest State	additional protection measures ¹	Resolution MEPC
Wadden Sea	Denmark, Germany, Netherlands	Mandatory Deep Water Route	October 2002 (Resolution MEPC.101(48))
Western European Waters	Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom	Mandatory Ship Reporting System	October 2004 (Resolution MEPC.121(52))
Baltic Sea	Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden	Traffic Separation Schemes, Deep Water Route, areas to be avoided, mandatory Ship Reporting System, MARPOL-Special Area, MARPOL SO _x Emission Control Area	March 2004 (Resolution MEPC.136(53))

(BMVI WS24; IMO MEPC) 01/16

¹ In dieser Übersicht sind nur die zusätzlichen Maßnahmen (APMs) aufgeführt, die per se als APM angegeben worden sind. Es können andere von der IMO beschlossene Maßnahmen in den festgelegten PSSAs zur Anwendung kommen. In einigen Fällen können auch nationale Maßnahmen von Bedeutung sein.
This table only lists those APM's that have been specifically identified as APM's per se. There may be other IMO-adopted measures in the designated PSSA. In some cases, national measures may also be relevant.

Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Bei dem Automatic Identification System (AIS) handelt es sich um ein UKW Datenfunksystem zur Unterstützung der Schiffssicherheit im See- und Binnenbereich.

Es wird im Handbuch für Brücke und Kartenhaus im Abschnitt 3.4 beschrieben.

Darüber hinaus sind folgende Informationen von Bedeutung:

Aktuelle AIS Schiffsgeräte (Class A) bieten eine automatisierte Funktion, die Funktionsfähigkeit der Funkübertragung durch einen automatischen Meldungs austausch mit einer anderen AIS-Station zu überprüfen. Dieser Test sollte bei Bedarf durchgeführt werden.

Über die bisherigen Schiffsgeräte für die Berufsschifffahrt (Class A) hinaus gibt es weitere AIS-Geräteklassen, die für die Navigation von Bedeutung sind:

AIS SART

AIS SARTs sind schon im Handbuch für Brücke und Kartenhaus erwähnt. Es ist dabei zu bedenken, dass auf älteren Sichtgeräten, die das Symbol für den AIS SART noch nicht kennen, der AIS SART mit dem normalen Schiffsymbol dargestellt wird.

SAR- Luftfahrzeuge

AIS-Geräte für SAR-Luftfahrzeuge (SAR-Hubschrauber, Suchflugzeuge) senden regelmäßig spezifische Meldungen. Sie werden mit einem Flugzeugsymbol dargestellt.

**AIS für Sportboote**

Für die Nutzung auf Sportbooten und kleineren Schiffen wurde eine AIS-Gerätekategorie (Class B) definiert, die mit geringerer Sendeleistung und niedrigerer Senderate arbeitet. Sie werden mit dem gleichen Symbol wie die Geräte der Berufsschifffahrt (Class A) dargestellt.

AIS für Seezeichen

Seezeichen und z.B. Windparks können mit speziellen AIS- Geräten (AIS AtoN) ausgerüstet sein. Sie senden regelmäßig spezifische Meldungen, die mit speziellen Symbolen dargestellt werden. AIS AtoN-Meldungen können auch für physisch nicht existierende Seezeichen gesendet werden (Virtuelle AtoN). Diese werden mit einem eigenen Symbol (siehe unten) dargestellt.

Basis-Symbole für reale und virtuelle AtoNs sind:

Reales AtoN:



Virtuelles AtoN:



Bei AtoN-Fehlern gibt es modifizierte Symbole, um den Fehler anzuzeigen:

Falsche Position Licht-Ausfall

Off Posn



Unlit



Racon-Fehler

Racon err

**Automatic Identification System (AIS)**

(See NfS issue 1/2015)

The Shipborne Automatic Identification System (AIS) is a VHF transponder system aimed at improving the safety of navigation on inland and maritime waterways. It is described in the onboard documentation "Handbuch für Brücke und Kartenhaus", section 3.4 (German language).

Additionally the following information should be considered:

New AIS Class A equipment provides an automatic function to check the VDL communication by means of an automatic message exchange with another AIS station. This check should be performed if there is a risk of malfunction.

New classes of AIS equipment have been defined for navigational purposes in addition to the AIS Class A equipment for SOLAS vessels:

AIS SART

The AIS SART is already mentioned in the "Handbuch für Brücke und Kartenhaus". It has to be considered that older display systems which do not yet know the AIS SART symbol show the AIS SART with a normal ship symbol.

SAR aircraft

AIS equipment for SAR aircrafts transmits regular specific messages which is displayed with an aircraft symbol.

**AIS for pleasure crafts**

A new AIS class (Class B) has been defined for pleasure craft and small vessels with a reduced transmission power and reporting rate. Class B targets are displayed with the same symbol as the Class A targets.

AIS for Aids to Navigation

Aids to Navigation and offshore structures like wind farms can be equipped with specialized AIS equipment (AIS AtoN). AIS AtoNs transmit specific messages which are displayed with special AtoN symbols. AIS AtoN messages can be also transmitted for physically not existing Aids to Navigation (Virtual AtoN). There is a specific symbol for virtual AtoNs (see below).

There are basic symbols for real and virtual AtoNs:

Real AtoN:



Virtual AtoN:



Special symbols are defined for faulty AtoNs:

Off Position

Off Posn



Lights failure

Unlit



Racon failure

Racon err



Zusätzlich zu den Basissymbolen gibt es für die verschiedenen Seezeichen-Typen unterschiedliche Symbole, die auf den Basis-Symbolen aufbauen. Diese Symbole sind der Dokumentation des jeweiligen Sichtgerätes zu entnehmen.

Basisstationen

AIS-Basisstationen sind Teil der Landinfrastruktur, um AIS in die VTS-Zentralen zu integrieren. Sie können ebenfalls auf Sichtgeräten an Bord dargestellt werden, es ist aber kein bestimmtes Symbol dafür definiert. Häufig wird ein einfaches Quadrat als Symbol verwendet.

Weitere Details zur Darstellung von AIS-Zielen sind der Dokumentation der Sichtgeräte zu entnehmen.

In addition to the basic symbols there are specific symbols for different types of Aids to Navigation based on the basic symbols. These symbols can be found in the documentation of the display system.

Base stations

Base stations are part of the shore infrastructure to integrate AIS in the VTS centres. They can be shown on the on board display systems, but no specific symbol has been defined for base stations. A simple quadrat is used rather often as base station symbol.

Please examine the documentation of the display systems for more details about the display of AIS targets.

(BSH S3) 01/16

Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR)

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Der Schiffsdatenschreiber (**Voyage Data Recorder, VDR**) ist ein dem aus der Luftfahrt bekannten „Flugschreiber“ entsprechender bergungsfähiger Datenspeicher für den Einsatz auf Seeschiffen.

Entsprechend der im Kapitel V/Regel 20 des internationalen Schiffssicherheitsübereinkommens (SOLAS) geforderten Ausrüstungspflicht müssen alle Fahrgastschiffe und neugebauten Frachtschiffe ausgerüstet sein; bestehende Frachtschiffe sind ab 2006 mit einem sogenannten S-VDR (Simplified VDR) nachzurüsten.

Seit dem 1. Juli 2014 gilt ein neuer IMO Leistungsstandard MSC.333(90).

Ein VDR besteht aus folgenden Hauptkomponenten:

- einer Zentraleinheit, die die Aufzeichnung der einlaufenden Schiffsdaten koordiniert,
- einem Datenträger, auf dem alle Daten so aufgezeichnet werden, dass sie mit einem geeigneten Gerät – an Bord und an Land – wiedergegeben werden können,
- einer bergungsfähigen und einer aufschwimmbaren, häufig mit einer EPIRB kombinierten, Schutzkapsel, in der mindestens die Datenaufzeichnung der letzten 48 Stunden einen Schiffsunfall „überlebt“,
- ein Langzeitspeicher, der die Daten der letzten 30 Tage enthält,
- einer Ersatzstromquelle (Sekundärbatterie), die die Betriebsfähigkeit für zwei Stunden sichert.

Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR)

(See NfS issue 1/2015)

The shipborne **Voyage Data Recorder (VDR)**, the equivalent of aircraft flight data recorders, is a recoverable data recorder for use on board seagoing vessels.

According to the carriage requirement for VDR on board ships engaged on international voyages under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter V/Regulation 20 all passenger vessels and new buildings of cargo vessels are required to carry a VDR; existing cargo vessels are to be retrofitted with an S-VDR starting in 2006.

Since 1 July 2014 the new IMO Performance Standard MSC.333(90) is in force.

A VDR has the following main components:

- a central unit coordinating the recording of incoming data streams;
- a mass data storage device storing all incoming data in a format useful for later data retrieval on board or ashore;
- a final recording medium in a protective capsule and a float-free capsule, often combined with an EPIRB, which contains at least the data records of the 48 hours preceding a marine casualty;
- a long-term recording medium containing the data of the last 30 days;
- a secondary power supply maintaining the operation for at least two hours.

Die aufzuzeichnenden Daten bilden alle wichtigen Geschehnisse der nautischen Schiffsführung und des Schiffsbetriebes sehr detailliert für die 48/720 zuvor abgelaufenen Stunden ab:

Navigationsinformationen (Aufzeichnung jede Sekunde): – Datum, Zeit – Schiffsposition – Kurs – Geschwindigkeit – AIS – Wassertiefe – Soll-Ruderlage
– Radarbild X-Band und S-Band (alle 15 Sekunden) – ECDIS Bild und Karteninformationen
Kontinuierliche Aufzeichnung: – Geräusche und Gespräche im Brückenhaus – UKW-Funkverkehr
Betriebsinformationen (nach jeder Veränderung bzw. jede Sekunde): – Hauptalarne gemäß IMO – Status von Hauptmaschine und Rudermaschine – Status von Öffnungen im Schiffsrumpf – Status von Schotten und Feuerschutztüren – Beschleunigungsaufnehmer (wenn vorhanden) – Windmesser (wenn vorhanden) – Elektronisches Inklinometer (wenn vorhanden) – Elektronisches Logbuch (wenn vorhanden) – Optional weitere Maschinenbetriebsdaten für Pumpen, Lüfter, Generatoren usw.

Für einige spezielle Anforderungen an einen VDR gibt es im Bereich der Navigationsgeräte bisher keine Parallelen. Dazu gehören u. a. die extrem hohen Schutzzeigenschaften, die für die bergungsfähige Datenkapsel gefordert werden:

- Aufschlag: 50 g
- Eindringung: 250 kg aus 3 m Höhe mit 10 cm Durchmesser der Aufschlagfläche
- Hochtemperaturfeuer: 1 100 °C für 1 Stunde
- Niedrigtemperaturfeuer: 260 °C für 10 Stunden
- Tiefseedruck: 6 000 m.

Die Schutzkapsel muss so gestaltet und an Bord aufgestellt werden, dass sie unter Wasser von einem Taucher oder einem ferngesteuerten Tauchfahrzeug geborgen werden kann. Um sie dort sicher orten zu können, ist sie mit einer batteriebetriebenen akustischen Unterwasserbake ausgestattet, die mindestens 30 Tage lang ein Peilsignal sendet.

Die aufschwimmbare Schutzkapsel muss die Anforderungen einer EPIRB erfüllen, weshalb häufig eine Kombination aus beiden angeboten wird. Diese unterscheidet sich nur durch ein kodierte Leitsignal von einer reinen EPIRB, sowie durch eine verlängerte Laufzeit der Ortungsfunktion inklusive Licht auf sieben Tage.

Jederzeit ist es möglich, eine Sicherheitskopie der Daten der letzten 12 Stunden oder mehr zu erstellen. Dieser Datensatz kann an Bord vom VDR ausgelesen werden, ohne dabei die aktuelle Aufzeichnung zu unterbrechen. Eine Wiedergabe-Software, mit der die Daten zur Auswertung aufbereitet und wiedergegeben werden können, ist ebenfalls an Bord verfügbar, sodass sich Untersuchungsbehörden damit einen Überblick zu den Umständen eines Ereignisses verschaffen können.

The VDR provides a detailed record of all important navigational operations and ship's operational data for the 48/720 hours leading up to and following an incident:

<i>Recorded navigational information (every second):</i> – Date and time – Ship's position – Heading – Speed – AIS – Water depth – Commanded rudder angle
– Radar image of X-band and S-band (every 15 seconds) – ECDIS image and chart information
<i>Continuous recording of:</i> – Noise and voice communication on the ship's bridge – VHF communication
<i>Ship's operation (triggered by changes or every second)</i> – Main alarms according to IMO – Status of main engine and rudder engine – Status of hull openings – Status of watertight and fire doors – Acceleration and hull stress sensors (if fitted) – Wind speed and direction sensors (if fitted) – Electronic inclinometer (if fitted) – Electronic logbook (if fitted) – Optionally additional ship's engine data for pumps, fans, generators and others

Some specific features of VDR are unique among navigation devices, for example the extreme robustness required for the recoverable data protective capsule:

- Shock: 50 g
- Impact: pin drop of 10 cm diameter from 3 metres height with 250 kg weight
- High temperature fire: 1 100 °C for 1 hour
- Low temperature fire: 260 °C for 10 hours
- Deep sea pressure: 6 000 metres.

The data protective capsule has to be designed and mounted in such a way that it can be salvaged by a diver or ROV from a sunken ship. To ensure easy location of the capsule, it is fitted with an acoustic underwater beacon sending a signal for at least 30 days.

The float-free capsule has to fulfil the requirements for an EPIRB so that commonly a combination is installed. Compared to an EPIRB the combination provides a coded homing signal and is capable to transmit the homing signal and light over a period of not less than seven days.

At any time it is possible to initiate an emergency backup with the data of the previous 12 hours or more. These data can be retrieved from the VDR on board without interruption of the recording. A replay software to condition and replay the data is also available on board, to enable investigation authorities to collect information about the circumstances of an event.

Um nach einer Wartung oder Reparatur am VDR oder angeschlossenen Sensoren die einwandfreie Funktion zu überprüfen, kann am Display eine besondere Testfunktion ausgelöst werden, die den Eingang aller konfigurierten Sensordaten zur Anzeige bringt. Auf Grundlage dieses Tests kann der Nautiker beurteilen, ob eine Verbindung zu einem Sensor unterbrochen ist bzw. dieser keine Daten mehr an den VDR sendet und kann entsprechende Maßnahmen ergreifen. Das Ergebnis dieses Tests wird ebenfalls auf allen Speichermedien gespeichert.

Wie Seeunfalluntersuchungen ergeben haben, kommt es immer wieder vor, dass keine oder nur unzureichende Daten vom VDR zur Verfügung stehen. Daher sei noch einmal darauf hingewiesen, dass einmal täglich der Status am Bediengerät abgelesen werden sollte.

Um einen sicheren Betrieb eines VDR/S-VDR zu gewährleisten und im Unglücksfall eine Sicherheitskopie anlegen zu können, ist es erforderlich, dass sich die Schiffsführung/Besatzung mit der Funktionalität des Gerätes vertraut macht und Hinweise aus dem Benutzerhandbuch beachtet. Zum Beispiel beim S-VDR: Wenn keine Datensicherung ausgelöst wird, werden die Daten überschrieben, sodass nach etwa 12 Stunden die Daten nicht mehr zur Verfügung stehen.

Eine jährliche Überprüfung des VDR/S-VDR durch qualifiziertes Personal ist vorgeschrieben. Hierbei soll überprüft werden, ob das System noch einwandfrei arbeitet und die Batterien noch genügend Kapazität haben, um das System bzw. den Sender über die geforderten Zeiträume mit Energie zu versorgen.

To check the correct function after repair of VDR or connected sensors, an operational performance test can be initiated from the display. It shows the incoming data of all configured inputs. Based on this test the mariner can evaluate if any connection to a sensor is broken or any sensor has stopped transmitting data and can act as appropriate. The result of the operational performance test is recorded on all storage devices.

As investigations of accidents have shown there are cases where no or only insufficient data are available from VDR. Therefore it shall be pointed out that the status on the control panel should be checked once per day.

To ensure a safe operation of a VDR/S-VDR and in case of an accident the correct initiation of an emergency backup it is essential for the bridge team to be familiar with the functionality of the system and to mind the instructions of the user manual. For example on the S-VDR, if no emergency backup is initialised the data will be overwritten so that after a period of approx. 12 h the data are no longer available.

It is required to perform an annual survey of the VDR/S-VDR by qualified personnel. It shall be checked whether the system operates properly and whether the battery capacity is sufficient to ensure the power supply of the system or the transmitter, respectively, for the required period of time.

(BSH S3) 01/16

Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Ämtliche elektronische Seekarteninformationssysteme – Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) sind zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und des maritimen Umweltschutzes zur Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge als gleichwertiger Ersatz der Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt.

In Regel 19.2.10 Kapitel V SOLAS ist die stufenweise Einführung einer ECDIS-Ausrüstungspflicht vorgesehen:

- Fahrgastschiffe von 500 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut werden;
- Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut werden;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2013 gebaut werden;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 3 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 10 000 BRZ, die am oder nach dem 1. Juli 2014 gebaut werden;

Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels

(See NfS issue 1/2015)

Official Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) improve the safety and efficiency of navigation and contribute to the prevention of marine environmental pollution and are, therefore, recognized as legal equivalents to paper charts in compliance with Regulation 19.2.1.4, Chapter V, of the SOLAS Convention, on vessels flying the German flag.

In Regulation 19.2.10, Chapter V; of the SOLAS convention a gradual introduction of a mandatory ECDIS carriage requirement is stipulated:

- passenger ships of 500 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2012;
- tankers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2012;
- cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2013;
- cargo ships, other than tankers, of 3,000 gross tonnage and upwards but less than 10,000 gross tonnage constructed on or after 1 July 2014;

- Fahrgastschiffe von 500 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung² am oder nach dem 1. Juli 2014;
- Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung² am oder nach dem 1. Juli 2015;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 50 000 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung² am oder nach dem 1. Juli 2016;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 20 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 50 000 BRZ, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung² am oder nach dem 1. Juli 2017;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 20 000 BRZ, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung² am oder nach dem 1. Juli 2018.

Die Entscheidung, ob bei der Ausrüstung eines Schiffes mit ECDIS vollständig auf das Mitführen von Papierseekarten verzichtet werden kann, lag laut Beschluss der IMO noch bis 2011 beim Flaggenstaat, nun gilt dies als generell anerkannt. Um die amtliche Papierseekarte an Bord von Seeschiffen vollständig durch ein ECDIS ersetzen zu können oder der Ausrüstungspflicht nachzukommen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- 1 Die ECDIS-Anlage muss von einer für die Baumusterprüfung amtlich benannten Stelle gemäß den anwendbaren Anforderungen der IMO und der IEC (International Electrotechnical Commission) geprüft und zugelassen worden sein, und die aktuellen IHO-Normen zur Kartendarstellung erfüllen (s. IMO-Rundschreiben MSC.1/Circ.1503 Rev.1). Die aktuellen Normen sind auf der IHO-Webseite (www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm) aufgelistet.
- 2 Die ECDIS-Anlage muss für das zu befahrende Seegebiet mit amtlichen ENC's (Electronic Navigational Charts) betrieben werden. Amtliche ENC-Daten für Nord- und Mitteleuropa werden im IC-ENC (International Centre for ENC's) in Taunton (Großbritannien) bzw. im Datenzentrum PRIMAR Stavanger (Norwegen) zentral verwaltet (siehe Mitteilung **ECDIS-Datendienst**).
- 3 Stehen für das zu befahrende Seegebiet noch keine amtlichen ENC-Daten zur Verfügung, so kann dort ersatzweise mit amtlichen Rasterdaten im „RCDS-mode“ navigiert werden; jedoch ist für diese Seegebiete in diesem Falle zusätzlich ein **reduzierter** Satz berechtigter amtlicher Papierseekarten an Bord mitzuführen. Die Auswahl dieser Seekarten obliegt dem Schiffsführer. Sie soll sich nach folgenden Vorgaben richten:
 - zur Planung der beabsichtigten Reise oder Überfahrt Karten im Maßstab 1 : 750 000 bis 1 : 1 500 000;
 - zur Durchführung der geplanten Reise oder Überfahrt auf offener See Karten im Maßstab 1 : 100 000 bis 1 : 500 000;

- *passenger ships of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2012, not later than the first survey² on or after 1 July 2014;*
- *tankers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2012, not later than the first survey² on or after 1 July 2015;*
- *cargo ships, other than tankers, of 50,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2013, not later than the first survey² on or after 1 July 2016;*
- *cargo ships, other than tankers, of 20,000 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage constructed before 1 July 2013, not later than the first survey² on or after 1 July 2017;*
- *cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards but less than 20,000 gross tonnage constructed before 1 July 2013, not later than the first survey² on or after 1 July 2018.*

According to IMO, until 2011 the final decision on whether the installation of an ECDIS on a particular vessel fully meets the carriage requirements for nautical publications was up to the flag state, now it is approved in general. To be recognized as a full replacement for official paper charts on board sea-going vessels or fulfillment of mandatory carriage requirement, ECDIS must meet the following requirements:

- 1 *The ECDIS system must have been type-tested and approved to the applicable IMO and IEC (International Electrotechnical Commission) performance standards by an officially appointed body ("notified body"), and must fulfill the current IHO standards (see IMO circular MSC.1/Circ.1503 Rev.1). The current IHO standards are listed on IHO web page (www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm).*
- 2 *Use of official ENC's (Electronic Navigational Charts) for the area to be navigated is mandatory with ECDIS. The official ENC's for Northern and Central Europe are held by the data centres IC-ENC (International Centre for ENC's) at Taunton (United Kingdom) and PRIMAR at Stavanger, Norway (see notification **ECDIS data service**).*
- 3 *In case official ENC data for the area to be navigated are not yet available ECDIS is allowed to be operated in "RCDS mode" using official raster data. However, in this case, a **reduced** folio of up-to-date official paper charts has to be carried as well. The ship's master is responsible for selecting suitable charts on the following basis:*
 - *General route appraisal or ocean passage: medium-scale charts in the 1 : 750,000 to 1 : 1,500,000 range;*
 - *General route appraisal or open seas: medium-scale charts in the 1 : 100,000 to 1 : 500,000 range;*

² Bezogen auf die einheitliche Interpretation des Begriff „first survey“ nach den SOLAS-Vorschriften (MSC.1/Circ.1290)
Refer to the Unified interpretation of the term "first survey" referred to in SOLAS regulations (MSC.1/Circ.1290)

- zur Durchführung der geplanten Reise oder Durchfahrt in Küstengewässer mit hoher Verkehrsdichte oder bei der Ansteuerung von Revieren und Häfen Karten in einem besseren Maßstab als 1 : 100 000.
- 4 Die ECDIS-Anlage muss für einen möglichen Ausfall mit geeigneten Rückfalleinrichtungen (Back-up) für die sichere Beendigung der Schiffsreise abgesichert sein. Nach derzeitiger Vorschriftenlage kommt dafür:
 - a) eine Doppelinstallation baugleicher ECDIS-Anlagen oder
 - b) eine Installation einer zugelassenen ECDIS-Backup-Anlage zusätzlich zur ECDIS-Anlage oder
 - c) das Mitführen eines **vollständigen** Satzes berichtigter amtlicher Papierseekarten in Frage.

Die unter Punkt 3 erhobene Forderung nach dem Mitführen eines reduzierten Satzes aktueller berichtigter amtlicher Seekarten beim Gebrauch amtlicher Rasterdaten im „RCDS mode“ bleibt davon unberührt. Wird die Forderung nach einer Rückfalleinrichtung jedoch durch die Option 4 c) erfüllt, so kann der reduzierte Kartensatz selbstverständlich als Teil der Rückfalleinrichtung angesehen werden.
- 5 Entsprechend der Manila Änderungen 2010 zum STCW-Übereinkommen müssen Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere einmalig ECDIS-Kompetenzen entsprechend dem IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) nachweisen. Diese Regelung ist am 1. Januar 2012 mit einer Übergangszeit bis 31. Dezember 2016 in Kraft getreten.

Wenn die genannten fünf Voraussetzungen erfüllt sind, bedarf es weder seitens des BSH noch der BG Verkehr einer gesonderten Betriebsgenehmigung, um ECDIS-Anlagen anstelle der amtlichen Papierseekarte an Bord einzusetzen.

- *General route appraisal or navigation in congested coastal waters, pilotage waters or harbour approaches; charts having a scale larger than 1 : 100,000.*

- 4 *Suitable back-up arrangements for ECDIS must be provided to ensure safe arrival of the vessel at the port of destination in the event of an ECDIS failure. Under current provisions, the following options are possible:*
 - a) *installation of two identical ECDIS, or*
 - b) *installation of an approved ECDIS-Backup in addition to the ECDIS or*
 - c) *carriage of a **complete** folio of up-to-date official paper charts.*

The requirement to additionally carry a reduced folio of up-to-date official charts when using official raster chart data in the “RCDS” mode, referred to under point 3 above, is not affected by this provision. If the mandatory back-up arrangement is provided by option 4 c), the reduced chart folio may, of course, be considered part of the back-up system.

- 5 *According to the 2010 Manila amendment to STCW Convention and Code the masters and nautical officers have to show evidence of ECDIS competence according to IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) once. This regulation has entered into force on 1 January 2012 with a transition period until 31 December 2016.*

If all of the five above requirements are met, no additional approvals from the BSH or BG Verkehr are required for navigational use of ECDIS as a substitute for official paper charts.

(BSH S3/N2) 01/16

ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat in seiner 95. Sitzung das MSC.1/Circ.1503 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE verabschiedet.

In sieben Abschnitten werden mehrere in der Vergangenheit veröffentlichte Rundschreiben der IMO zusammengefasst, die folgende Themen mit Bezug zu ECDIS beinhalten:

- Anforderungen an die Mitführung von Seekarten gemäß SOLAS,
- Wartung von ECDIS-Software,
- Beobachtete Unregelmäßigkeiten beim Betrieb von ECDIS,
- Unterschiede zwischen Raster Chart Display Systemen (RCDS) und ECDIS,
- ECDIS Training,
- Übergang von der Navigation mit Seekarten zu ECDIS, und
- Anleitung zur Schulung und Prüfung beim Betrieb von ECDIS-Simulatoren.

ECDIS – Guidance for Good Practice

At its ninety-fifth session the Maritime Safety Committee of the IMO approved the MSC.1/Circ.1503 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE.

In seven sections this new circular draws together several formerly published IMO circulars addressing ECDIS:

- *Chart carriage requirements of SOLAS,*
- *Maintenance of ECDIS software,*
- *Operating anomalies identified within ECDIS,*
- *Differences between raster chart display system (RCDS) and ECDIS,*
- *ECDIS training,*
- *Transitioning from paper chart to ECDIS navigation, and*
- *Guidance on training and assessment in the operational use of ECDIS simulators.*

Die Anhänge des Leitfadens enthalten zu diesen Themen weitere Details sowie eine Übersicht bekannter ECDIS Betriebs- und Anzeigestörungen.

Es ist besonders darauf hinzuweisen, dass, sofern ECDIS an Bord die Ausrüstungsverpflichtung mit amtlichen Seekarten erfüllt, das System mit aktuellen Seekartendaten (ENCs) betrieben wird und die installierte ECDIS-Software mit den aktuellen Standards der International Hydrographic Organization (IHO) kompatibel sein muss.

Eine Übersicht über die aktuell geltenden IHO-Standards kann eingesehen werden unter:

www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_Stdsln_Force.htm

Der ECDIS-Leitfaden kann in der ISM-Datenbank des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesehen werden unter:

www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-rundschreiben

The appendices of this guiding document contain further details of the above topics plus a List of ECDIS apparent operating and display anomalies.

Especially should be highlighted, so far the ECDIS is being used to meet the chart carriage requirements, the ENCs in use should be up to date and the ECDIS should be maintained so as to be compatible with the latest applicable International Hydrographic Organization (IHO) standards.

An overview about the current IHO standards in force can be found at:

www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_Stdsln_Force.htm

ECDIS Guidance for Good Practice can be found at ISM-Database of Federal Ministry of Transportation and digital Infrastructure:

www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-rundschreiben

(BSH S2; MSC.1/Circ.1503) 01/16

ECDIS-Datendienst

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Amtliche elektronische Seekarteninformationssysteme – Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) sind zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und des maritimen Umweltschutzes zur Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge als gleichwertig mit Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt. Voraussetzung für die Verwendung von ECDIS sind:

- zugelassene ECDIS-Geräte
- amtliche Electronic Navigational Charts (ENCs) und
- angemessene Redundanzvorrichtung für ECDIS.

Amtliche Raster Chart Display Systems (RCDS) können in Verbindung mit geeigneten Papierseekarten zur Navigation verwendet werden.

Unter dem Sammelbegriff „Electronic Chart System“ (ECS) werden andere Elektronische Seekartensysteme zusammengefasst, die in der Berufsschiffahrt nur in Verbindung mit herkömmlichen Seekarten für die Navigation eingesetzt werden dürfen. Diese Systeme unterliegen nicht den Anforderungen der IMO.

Der **IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data** (Special Publication No 57, Edition 3.1.1), abgekürzt S-57, ist der internationale Standard für das Datenformat, nach dem ECDIS-Daten hergestellt und ausgetauscht werden. Ein Datensatz, der dem S-57-Standard entspricht, wird als ENC bezeichnet.

Die IHO strebt mit ihrem Konzept „**Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)**“ für die Zukunft einen weltweiten ENC-Datendienst an, der ENC-Daten für den internationalen Seeverkehr zur Verfügung stellen soll. Es besteht aus einem Netzwerk regionaler Zentren (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre, RENC), die die ENC-Daten der nationalen hydrographischen Dienste sammeln und vertreiben.

ECDIS Data Service

(See NfS issue 1/2015)

Official Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) are capable of improving the safety and efficiency of navigation and of contributing to the prevention of pollution of the marine environment and are, therefore, recognized as legal equivalents to up-to-date paper charts in compliance with Regulation 19.2.1.4, Chapter V, of the SOLAS Convention, on vessels flying the German flag. The requirements for use of ECDIS are:

- approved ECDIS system
- use of official Electronic Navigational Charts (ENCs) and
- appropriate back-up arrangement for ECDIS.

Use of Official Raster Chart Display Systems (RCDS) for navigation is only allowed in combination with adequate paper charts.

The term “Electronic Chart System” (ECS) designates other types of electronic navigational charts which merchant shipping is only allowed to use in combination with traditional nautical paper charts. Such systems are not subject to the IMO regulations.

*The **IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data** (Special Publication No 57, Edition 3.1.1), or S-57, is the international standard for the data format used to produce and exchange ECDIS data. A data set conforming to the S-57 standard is defined as an ENC.*

*The IHO concept “**Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)**” is aimed at the development of a future worldwide ENC data service which will provide ENC data to international maritime shipping. It consists of a network of regional centres (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre, RENC) which collect and distribute the ENC data from the national hydrographic offices.*

In Europa gibt es derzeit zwei regionale Zentren:
Das durch den britischen Hydrographischen Dienst (United Kingdom Hydrographic Office – UKHO) in Taunton betriebene RENC (IC-ENC) und das durch den norwegischen Hydrographischen Dienst betriebene RENC PRIMAR in Stavanger.

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.ic-enc.org und www.primar.org

*There presently exist two RENC in Europe:
IC-ENC (International Centre for ENC)s in Taunton, operated by the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) and RENC PRIMAR in Stavanger operated by Norway's hydrographic office.*

*Additional information is available under:
www.ic-enc.org and www.primar.org*

(BSH N2) 01/16

GNSS – Global Navigation Satellite Systems

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Unter der Abkürzung GNSS (Global Navigation Satellite Systems) sind die verschiedenen weltweit nutzbaren Navigationssysteme zusammengefasst, das wohl bekannteste unter den Globalen Navigationssystemen ist das amerikanische GPS, parallel dazu wird das GLONASS-System von Russland betrieben.

GPS

Der Betreiber von GPS ist das amerikanische Verteidigungsministerium (DoD, Department of Defense), GPS wurde als Mehrzwecksystem mit dem Hauptziel der Verbesserung der Effektivität der militärischen Kräfte der USA und ihrer Verbündeten geplant. Für den zivilen Bereich ist GPS ein wichtiger Bestandteil der entstehenden globalen Informationsinfrastruktur, mit Anwendungen, die von der Kartographie und Geodäsie bis zur Verwaltung des internationalen Luftverkehrs und zu Untersuchungen der weltweiten Klimaveränderung reichen.

Genauigkeiten des GPS. Seit dem 1. Mai 2000 ist die künstliche Verschlechterung der für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehenden GPS-Signale, die „Selective Availability“ (SA) abgeschaltet. Dieser Schritt wird mit den wachsenden Anforderungen ziviler Bereiche wie Transport, Suche und Rettung sowie Kommunikation an die global verfügbaren Genauigkeiten von Positionsbestimmungen begründet. Die von den GPS-Betreibern veröffentlichten durchschnittlichen Genauigkeiten für den Standard-Positioning-Service-Nutzer (SPS) werden mit 13 m horizontal und 22 m vertikal angegeben. Die USA behalten sich das Recht vor, das GPS-Signal regional beeinflussen zu können, wenn dies die nationalen Interessen der USA erfordern.

DGPS-Nutzung. Die Genauigkeit und Zuverlässigkeit für den SPS-Nutzer kann durch lokale differentielle Korrekturverfahren (DGPS) nochmals gesteigert werden.

Eine Referenzstation misst an einem geographisch bekannten Ort die jeweiligen aktuellen Fehler der einzelnen Satelliten und stellt sie dem Nutzer als DGPS-Korrekturwerte in einem international standardisierten Format zur Verfügung.

In Deutschland werden für die Seefahrt drei Referenzstationen betrieben, auf Helgoland, in Groß Mohrdorf und in Zeven. Sie haben jeweils eine Reichweite von ca. 180 km. Durch die Nutzung von DGPS kann die Positionsgenauigkeit auf bis zu +/- 3 Meter gesteigert werden.

GNSS – Global Navigation Satellite Systems

(See NfS issue 1/2015)

The abbreviation GNSS stands for Global Navigation Satellite Systems and describes different world wide usable navigation systems. A well-known system is the American GPS, but in parallel the Russian operated system GLONASS is also available.

GPS

This satellite navigation system, which is operated by the U.S. Department of Defense (DoD), had been developed originally as a multi-purpose system aimed primarily at improving the effectiveness of the military forces of the USA and its allies. In civilian use, GPS is an important component of the growing global information infrastructure, with applications ranging from cartography and geodesy to the administration of international air traffic and investigations into worldwide climate changes.

Accuracy of GPS. Since 1 May 2000, the signal degrading system “Selective Availability” (SA) has been out of operation. The reason for switching it off was the growing demands on the global availability and accuracy of position data for civilian applications such as transport, search and rescue, and communications. According to information provided by the operator of the system, the average accuracy available to users of the Standard Positioning Service (SPS) is approximately 13 metres horizontally and 22 metres vertically. The system is capable of degrading the GPS signal regionally, if required for protection of the national interests of the USA.

DGPS use. The accuracy and reliability of the data available to SPS users can be improved by applying local differential GPS methods.

A reference station at a known geographic position measures current errors of the individual satellites and provides the data as DGPS correction values in international standard format.

Three reference stations are operated in Germany: on Helgoland, in Groß Mohrdorf and in Zeven, each with an operational range of approx. 180 km. By using DGPS corrections the SPS position accuracy can be improved up to +/- 3 metres.

GLONASS

Dem russischen GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) kommt momentan im Bereich der zivilen Schifffahrt keine große Bedeutung zu. Das russische System ist, wie das amerikanische GPS, vom Militär betrieben und dient somit im Wesentlichen den russischen Streitkräften. Bei GLONASS sind seit Bestehen keine künstlichen Verschlechterungen, wie z. B. SA, aktiviert, es steht dem zivilen Nutzer zur Verfügung. Die Positioniergenauigkeit liegt in der gleichen Größenordnung wie beim zivil nutzbaren GPS.

Galileo – Ein Projekt der EU

Das europäische Großprojekt nimmt Form an, derzeit (November 2015) sind 10 Galileo Satelliten im Orbit und senden Galileo Navigationssignale von einer Umlaufbahn in 23 000 km Höhe. In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Galileo Satelliten auf 18 erhöht. Im Jahr 2018 wird dann eine Konstellation von 18 Satelliten vorrangig in Europa nutzbar sein, der Endausbau auf 27(+3) Satelliten soll bis 2022 erfolgen.

An dem Galileo Projekt sind zahlreiche Mitgliedstaaten der EU, aber auch Länder wie Schweiz, Japan und Israel beteiligt. Die Kontrolle über das Galileo System obliegt dem EU Parlament.

Im Galileo System wird es im Gegensatz zu GPS 10 Navigationssignale geben sowie ebenfalls einen Rückkanal, der für SAR Dienste genutzt werden wird. Die Galileo Integritätsinformation stellt die einwandfreie Funktion des Systems für den Nutzer sicher. Es wird einen kommerziellen Dienst (CS commercial service) geben, der die Positionierung im cm-Bereich ermöglicht. Der freie Dienst (OS open service) wird die gleiche Genauigkeit aufweisen wie GPS, durch die zusätzliche Nutzung einer zweiten Frequenz wird es mit Galileo auch möglich, mit zivilen Empfängern kostenlos genauere Positionen zu bestimmen.

Die differential Dienste, Beacon im 300 kHz Seefunkband, sowie die SBAS Dienste werden auf Galileo erweitert.

Die Nutzung von kombinierten Galileo/GPS-Empfängern wird die Qualität und die Zuverlässigkeit von Navigationsdaten für diverse maritime und nichtmaritime Anwendungen deutlich verbessern.

Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)

(1/2015-Wiederholung)

Die Positionsangaben von Satelliten-Navigationsempfängern für GPS, GLONASS und zukünftig GALILEO sind auf das geodätische Bezugssystem „World Geodetic System WGS84“ bezogen. WGS84 weicht zum Teil nicht unerheblich von älteren regionalen geodätischen Bezugssystemen, die in einigen Seegebieten noch immer für Seekarten angewendet werden, ab. Lagedifferenzen zwischen WGS84 und solchen Bezugssystemen können sowohl in der geographischen Breite als auch in der Länge bis zu 0,3' betragen. Hinzu kommt, dass aufgrund teilweise

GLONASS

The Russian GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) doesn't play a significant role in maritime civil use. The Russian system is like the American GPS operated by the Russian military and is used mainly by the Russian armed forces.

The GLONASS system does not use any artificial degradation of signal, like SA, nor has there been any artificial degradation in the past, although the system is capable of SA and Antispoofing. The GLONASS system is available for civil users and offers a positioning service equal to GPS.

Galileo – An EU project

One of the biggest European projects is becoming reality, today (November 2015) 10 satellites are in space broadcasting Galileo signals from an orbit plane at a height of 23,000 km. Within the upcoming years the number of Galileo satellites will be increased to 18. A constellation of 18 satellites will be available by 2018 covering mainly Europe. Worldwide coverage will be available from 2022 with 27(+3) operational satellites.

Numerous EU member states and also countries like Switzerland, Japan and Israel are participating in the Galileo project. The Galileo project is supervised by the European Parliament.

The Galileo system will provide 10 navigation signals from space, also one return path for SAR service. Galileo integrity service will provide reliable information on the Galileo system status to the user. The Galileo commercial service (CS) is capable of positioning down to the cm level. Galileo open service (OS) provides the same accuracy as GPS does for civil usage, combined with the second Galileo OS frequency precise positioning will be available for civil users at no further costs.

Differential services as the beacon stations, broadcasting in the maritime 300 kHz band, as well as SBAS services will be improved to provide Galileo corrections.

The use of combined Galileo/GPS receivers will improve the quality and reliability of navigation data used by several maritime and non-maritime applications.

(BSH S3) 01/16

Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)

(1/2015-repetition)

The position data supplied by satellite navigation systems for GPS, GLONASS, and in future GALILEO, are based on the geodetic reference system "World Geodetic System WGS84". However, in some respects WGS84 differs considerably from older regional geodetic reference systems, which are still used to chart certain sea areas. There may be differences of up to 0.3', both in geographic latitude and longitude between WGS84 and such other systems. Besides, as some charts are based on older source data, positions determined using satel-

veralteter Kartengrundlagen die mit Hilfe von Satelliten-Navigationssystemen ermittelten Positionen genauer sein können als die kartierten Vermessungen z. B. für den Seegrund, schwimmende und feste Seezeichen, die bebaute Küstenlinie und andere Kartenelemente.

Die Hydrographischen Dienste sind bemüht, durch entsprechende Vermerke in den Karten Abweichungen gegenüber dem WGS bekannt zu geben. In den elektronischen Rasterkarten (z. B. ARCS des britischen Hydrographischen Dienstes) sind Korrekturdaten hinterlegt, die den Unterschied zwischen dem Bezugssystem des GNSS und den Kartendaten automatisch ausgleichen.

Nicht immer ist für das auf Seekarten verwendete Bezugssystem eine Beschickung zu WGS84 ausgewiesen bzw. werden aufgrund des Alters der Kartengrundlagen keine Angaben zum geodätischen Bezugssystem gemacht. In diesen Fällen, also bei vagen oder fehlenden Angaben hinsichtlich des Bezugssystems in den Karten, ist immer von den ungünstigsten Verhältnissen auszugehen.

lite navigation systems may be more accurate than charted survey data, e. g. with regard to the sea bottom, fixed and floating marks, cultural features on the coastline, and other chart elements.

The Hydrographic Offices include notes in their charts informing users about deviations from WGS. Electronic raster charts (e.g. ARCS of UK Hydrographic Office) contain internal correction data which automatically compensate differences between the GNSS reference system and the chart data.

Charts using a particular reference system sometimes contain no correction for WGS84 or there may be no information at all about the geodetic reference system used due to the age of the source material. In such cases, where only vague information on the chart reference system is available, or none at all, navigation should always be based on the unfavorable assumption.

(BSH N2) 01/16

Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme (1/2015-Wiederholung)

Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffsmeldesysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffsmeldesysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffe oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Der Kapitän eines Schiffes muss die Vorschriften für beschlossene verbindliche Schiffsmeldesysteme einhalten und der zuständigen Behörde alle entsprechend den Bestimmungen des jeweiligen Systems verlangten Angaben melden. Die Beteiligung von Schiffen entsprechend den Bestimmungen der beschlossenen Schiffsmeldesysteme ist für die betreffenden Schiffe gebührenfrei (Regel 11 Kapitel V SOLAS).

Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO

(1/2015-repetition)

IMO is recognized as the only international body authorized to adopt, upon proposal by one or several Governments, ship reporting systems in order to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Participation in ship reporting systems may be made mandatory for all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes. The ship's master is required to comply with the requirements of the adopted reporting systems and to report to the competent authority the complete information required under such systems. The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems is free of charge for such ships (Regulation 11, Chapter V, SOLAS).

Aufstellung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme:

List of mandatory ship reporting systems adopted by IMO:

Ostsee/Baltic Sea

- In the Gulf of Finland (GOFREP)
- On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk (GDANREP)
- In the Sound between Denmark and Sweden (SOUNDREP)
- In the Great Belt Traffic area (BELTREP)

Westeuropäische Gewässer/West European waters

- In the Barents Area (Barents SRS)
- In Greenland Waters (GREENPOS & COAST CONTROL)
- Off the southwest coast of Iceland (TRANSREP)
- The Western European Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) (West European Tanker Reporting System – WETREP)
- In the Strait of Dover/Pas-de-Calais (CALDOVREP)
- Off Les Casquets (MANCHEREP)
- Off Ushant (OUESSREP)
- Off Finistère (FINREP)
- Off the Coast of Portugal (COPREP)
- Canary Island (CANREP)

Mittelmeer und Schwarzes Meer/*Mediterranean Sea and Black Sea*
 In the Strait of Gibraltar (GIBREP)
 In the Strait of Bonifacio (BONIFREP)
 In the Adriatic Sea (ADRIREP)

Australien/Australia

In the Torres Strait and the Inner Route of the Great Barrier Reef (REEFREP)

Malaiischer Archipel/Malaysian Archipelago

In the Straits of Malacca and Singapore (STRAITREP)

Mittelamerika, Pazifische Küste/Central America, Pacific coast

The Papahānaumokuākea Marine National Monument, Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), (CORAL SHIPREP)

In the Galapagos Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), (GALREP)

**Westlicher Nordatlantik, Golf von Mexiko, Karibisches Meer/
 Western North Atlantic Ocean, Gulf of Mexico, Caribbean Sea**

Systems for protecting North Atlantic right whales in the sea areas off the northeastern and south-eastern coast of the United States

Asien, Pazifische Küste/Asia, Pacific coast

In the waters off Chengshan Jiao promontory

Die vorgenannten Schiffsmeldesysteme sind in dem deutschen nautischen Informationssystem bzw. in den nautischen Veröffentlichungen anderer Hydrographischer Dienste aufgeführt. Berichtigungen und Ergänzungen zu dieser Aufstellung werden über die NfS bekannt gemacht.

The above ship reporting systems are listed in the German nautical information system and/or the nautical publications of other Hydrographic Offices. Corrections and additions to this list are published in NfS (German notices to mariners).

(BMVI WS23) 01/16

Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere

(1/2015-Wiederholung)

Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffswegeführungssysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffswegeführungssysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffstypen oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Jedes Schiff muss ein von der IMO beschlossenes Wegeführungssystem anwenden, das für seine Art oder Ladung verbindlich vorgeschrieben ist, sofern nicht aus zwingenden Gründen ein bestimmtes System nicht angewendet werden kann. Derartige Gründe sind im Schiffstagebuch einzutragen (Regel 10 Kapitel V SOLAS).

Bekanntmachung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme:

Notification of mandatory ships' routing systems adopted by IMO outside the territorial seas

(1/2015-repetition)

IMO is recognized as the only international body authorized to adopt, upon proposal by one or several Governments, ships' routing systems in order to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Participation in ships' routing systems may be made mandatory for all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes. A ship shall use a mandatory ships' routing system adopted by IMO as required for its category or cargo carried unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log (SOLAS Chapter V, Regulation 10).

Notification of mandatory ships' routing systems adopted by IMO:

Mandatory route for tankers from North Hinder to the German Bight and vice versa
 Mandatory no anchoring area in the approaches to the Gulf of Venice
 Mandatory no anchoring areas in the Tortugas Ecological Reserve and Tortugas Bank
 Mandatory no anchoring area at El Paso Energy Bridge deep water port in the Gulf of Mexico
 Mandatory no anchoring areas for all ships on Flower Garden Banks coral reefs
 Mandatory no anchoring areas on Sharks Bank and Long Shoal
 Mandatory no anchoring areas in the vicinity of the "Accelerate northeast Gateway Deep Water Ports"

(BMVI WS23) 01/16

Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Regel 10 KVR enthält international verbindliche Vorschriften über das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten. Diese Regel gilt uneingeschränkt in allen Verkehrstrennungsgebieten, die von der IMO angenommen worden sind (vgl. KVR Regel 10 Buchstabe a i.V.m. § 6 der Verordnung zu den Internationalen Regeln). Daneben gibt es eine Anzahl von Verkehrstrennungsgebieten in nationalen Gewässern, die nicht von der IMO festgelegt worden sind und für die von den zuständigen Regierungen z. T. von Regel 10 abweichende nationale Vorschriften erlassen worden sind. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird nachstehend eine vollständige Aufstellung der Verkehrstrennungsgebiete bekannt gemacht, die bislang von der IMO angenommen worden sind und auf die Regel 10 der KVR Anwendung findet.

Zahlreiche Verstöße gegen Regel 10 der KVR geben weiterhin Veranlassung, auf die strikte Befolgung dieser Regel hinzuweisen. Bei Nichtbefolgung muss mit beachtlichen Geldbußen und in besonders schweren Fällen mit Freiheitsentzug gerechnet werden. Außerdem können durch das Aufbringen und Festhalten von Schiffen in Häfen erhebliche wirtschaftliche Nachteile entstehen.

Aufstellung der von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete – Stand Dezember 2015:

Notification of traffic separation schemes adopted by IMO

(See NfS issue 1/2015)

COLREG Rule 10 contains internationally mandatory regulations for the conduct of vessels in or near traffic separation schemes. This rule has unrestricted applicability in all traffic separation schemes which have been adopted by IMO (see COLREG Rule 10 (a) in connection with Art. 6 of the Ordinance for the implementation of the International Regulations). In addition, there exist a number of traffic separation schemes in national waters which have not been adopted by IMO but have been established by the competent national authorities and may differ from Rule 10. To avoid misunderstandings, a complete list of traffic separation schemes is provided in the following which have been adopted by IMO and to which COLREG Rule 10 applies.

Numerous violations of COLREG still make it necessary to require strict compliance with these Regulations. Non-compliance may be punished with considerable fines and even imprisonment in particularly severe cases. Besides, severe economic damage may result from the seizure and detention of vessels in ports.

List of traffic separation schemes adopted by IMO – status December 2015:

1 Ostsee/Baltic Sea

Off Sommers Island
Off Hogland (Gogland) Island
Off Rodsher Island
Off Kalbådgrund Lighthouse
Off Porkkala Lighthouse
Off Hankoniemi Peninsula
Off Köpu Peninsula (Hiiumaa Island)
The Åland Sea
In Norra Kvarken
West Klintehamn
North Hoburgs Bank
South Hoburgs Bank
Midsjöbankarna
Off Öland Island
In Bornholmsgat
On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk
Ślupska Bank
Adlergrund
North of Rügen
South of Gedser
Off Falsterborev
In the Sound
Off Kiel Lighthouse
Between Korsoer and Sprogø
At Hatter Barn

2 Westeuropäische Gewässer/Western European waters

Off the coast of Norway from Vardø to Røst
Off Vardø
Off Slettnes
Off North Cape
Off Sørøya
Off Torsvåg
Off Andenes
Off Røst (1)

Off Røst (2)
 Off the south-west coast of Iceland
 North-west of Garðskagi
 South-west of the Reykjanes Peninsula
 Off the western coast of Norway
 Off the southern coast of Norway
 Elbe approach
 Terschelling–German Bight
 Jade approach
 German Bight western approach
 Off Texel
 In the approaches to IJmuiden
 In the approaches to Hook of Holland and at North Hinder
 Off Vlieland, Vlieland North and Vlieland Junction
 Off Friesland
 East Friesland
 North Friesland
 West Friesland
 Off Botney Ground
 Off Brown Ridge
 At West Hinder
 In the approaches to the River Humber
 In the SUNK area and in the northern approaches to the Thames Estuary
 Sunk Traffic Separation Scheme South
 Sunk Traffic Separation Scheme East
 Sunk Traffic Separation Scheme North
 In the Strait of Dover and adjacent waters
 Off Land's End, between Seven Stones and Longships
 South of the Scilly Isles
 West of the Scilly Isles
 Off Fastnet Rock
 Off Smalls
 Off Tuskar Rock
 Off Skerries
 In the North Channel
 Off Neist Point in the Minches
 In Liverpool Bay
 Off Casquets
 Off Ushant
 Off Finisterre
 Off Cape Roca
 Off Cape S. Vicente
 The Canary Islands
 At Banco del Hoyo

3 Mittelmeer–Schwarzes Meer/*Mediterranean Sea and Black Sea*

In the Strait of Gibraltar
 Off Cabo de Gata
 Off Cape Palos
 Off Cape La Nao
 Off Cani Island
 Off Cape Bon
 In the Adriatic Sea
 In the North Adriatic Sea
 Approaches to Gulf of Trieste
 Approaches to Gulf of Venice
 In the Gulf of Trieste
 Approaches to/from Koper
 Approaches to/from Monfalcone
 Saronikos Gulf
 Off the Mediterranean coast of Egypt
 In the approaches to the port of Thessaloniki
 Strait of Istanbul – North approach
 Strait of Istanbul
 Strait of Istanbul – South approach and Sea of Marmara
 Strait of Canakkale
 Strait of Canakkale – South-west approach
 Between the ports of Odessa and Ilichevsk

In the approaches to the ports of Odessa and Ilichevsk
 In the area off south-western coast of the Crimea
 In the southern approaches to the Kerch Strait

4 Indischer Ozean und angrenzende Gewässer/
Indian Ocean and adjacent waters

In the Gulf of Suez
 In the entrance to the Gulf of Aqaba
 Near the deep-water route leading to Jazan Economic City Port
 West and south of Hanish Al Kubra
 East of Jabal Zuqar Island
 In the Strait of Bab el Mandeb
 Off Ras Al Hadd
 Off Ra's al Kuh
 In the Strait of Hormuz
 Tunb-Farur
 Between Zaqqum and Umm Shaif
 In the approaches to Ras Tanura and Ju'aymah
 Marjan/Zuluf
 Approaches to the port of Ra's al Khafji
 Off Mina Al-Ahmadi
 Off Dondra Head
 Off the Alphard Banks
 Off the FA Platform

5 Südostasien/South-east Asia

At One Fathom Bank
 Port Klang to Port Dickson
 Port Dickson to Tanjung Keling
 Malacca to Iyu Kecil
 In the Singapore Strait (Main Strait)
 Singapore Strait (Off St. John's Island)
 Singapore Strait (Off Changi/Pulau Batam)
 At Horsburgh lighthouse area
 In the East Lamma and Tathong Channels

6 Australien/Australia

South of Wilson Promontory in the Bass Strait
 In the Bass Strait

7 Nordamerika, Pazifische Küste/North America, Pacific coast

In Prince William Sound, Alaska
 In the Strait of Juan de Fuca and its approaches
 In Puget Sound and its approaches
 In Haro Strait, Boundary Pass, and in the Strait of Georgia
 Off San Francisco
 In the Santa Barbara Channel
 In the approaches to Los Angeles-Long Beach

8 Mittelamerika, Pazifische Küste/Central America Pacific coast

In the approaches to Salina Cruz
 On the Pacific Coast of Panama

9 Südamerika, Pazifische Küste/South America, Pacific coast

Landfall and approaches to Talara Bay
 Landfall and approaches to Paita Bay
 Landfall off Puerto Salaverry
 Landfall and approaches to Ferrol Bay (Puerto Chimbote)
 Approaches to Puerto Callao
 In the approaches to Puerto Pisco
 Landfall and approaches to San Nicolas Bay
 Landfall and approaches to Puerto Ilo
 In the approaches to Arica
 In the approaches to Iquique
 In the approaches to Antofagasta
 In the approaches to Quintero Bay
 In the approaches to Valparaiso
 In the approaches to Concepcion Bay

In the approaches to San Vicente Bay
In the approaches to Punta Arenas

10 Westlicher Nordatlantik, Golf von Mexiko, Karibisches Meer/
Western North Atlantic Ocean, Gulf of Mexico, Caribbean Sea

In the approaches to Chedabucto Bay
In the Bay of Fundy and approaches
In the approaches to Portland, Maine
In the approach to Boston, Massachusetts
In the approaches to Narragansett Bay, Rhode Island and Buzzards Bay, Massachusetts
Off New York
Off Delaware Bay
In the approaches to Chesapeake Bay
In the approaches to the Cape Fear River
In the approaches to Galveston Bay
In the approaches to the Port of Veracruz
Off Cabo San Antonio
Off La Tabla
Off Costa de Matanzas
In the Old Bahama Channel
Off Punta Maternillos
Off Punta Lucrecia
Off Cabo Mays
At the approaches to Puerto Cristobal

11 Asien, Pazifische Küste/*Asia, Pacific coast*

In the fourth Kuril Strait
In the Proliv Bussol
Off the Aniwa Cape
In the approaches to the Gulf of Nakhodka
Off the Ostrovnoi Point
In the waters off Chengshan Jiao Promontory

Die vorgenannten Verkehrstrennungsgebiete sind in deutschen Seekarten bzw. Seekarten anderer Hydrographischer Dienste eingedruckt. Berichtigungen und Ergänzungen zu dieser Aufstellung werden über die NfS bekannt gemacht.

The above traffic separation schemes are shown in German charts and in the charts of other Hydrographic Offices. Corrections and additions to this list are published in NfS (German notices to mariners).

(BMVI WS23; 94. MSC Session) 01/16

Ostsee. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen

(1/2015-Wiederholung)

Die Kommission der Lotsenverwaltungen der Ostsee-Anrainerstaaten empfiehlt

- Kapitänen von Schiffen, die durch ihren Tiefgang behindert sind,
- Kapitänen von Schiffen, die nicht in einem der Ostsee-Anrainerstaaten registriert sind und selten das betreffende Gebiet befahren, und
- Kapitänen von beladenen Öl-, Gas- und Chemikalienschiffen – unabhängig von ihrer Größe –,

und sich auf dem Weg zu oder von einem Hafen an der Ostsee befinden, sich der Dienste eines von der zuständigen Behörde eines Ostsee-Anrainerstaates zugelassenen Überseelotsen zu bedienen.

Baltic Sea. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission

(1/2015-repetition)

The Baltic Pilotage Authorities Commission of the Baltic Sea States recommends that

- the masters of vessels constrained by their draught,
- the masters of vessels which are not registered in a Baltic Sea State and who seldom navigate in the area, and
- the masters of vessels carrying oil, gas, or chemicals – irrespective of the vessel's size

which are en route to or from a Baltic Sea port should request pilotage by a deep sea pilot who has been certified by a competent authority in one of the Baltic Sea States.

(BMVI WS22) 01/16

★ **Ostsee. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetreunden). Warnung**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Kadetrinne (Kadetreunden) ist die von der IMO vorgegebene Wegführung seit Januar 2002 in Kraft; sie ist in der Abbildung mit der dazugehörigen Betonung eingezeichnet.

Schiffen, die aufgrund ihres Tiefgangs den Tiefwasserweg nicht benutzen müssen, wird empfohlen außerhalb des Tiefwasserweges zu fahren, wobei ostgehende Schiffe S-lich und O-lich und westgehende Schiffe W-lich und N-lich des Tiefwasserweges im TSS South of Gedser fahren sollten.

Die zwischen dem Verkehrstrennungsgebiet und der deutschen Küste eingerichtete Küstenverkehrszone ist zu beachten.

Schiffe zum oder vom Bornholmsgat sollen auf der Reise zwischen der Kadetrinne und dem TSS In Bornholmsgat auch das TSS North of Rügen nutzen. Die Kadetrinne ist 15 sm lang und 3 sm breit mit 20 bis 30 m Wassertiefe. Sie beginnt etwa 5 sm S-lich von Gedser Rev und verläuft NNO-wärts, annähernd 1 sm am Gedser Rev vorbei. In der Rinne sind einige Stellen mit 12 bis 19 m Wassertiefe.

Gedser Rev erstreckt sich von Gedser Odde mit Wassertiefen von etwa 5 bis 10 m 8 sm SO-wärts bis an das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadetrinne heran. Das Riff besteht aus einem an vielen Stellen durch tiefe Rinnen unterbrochenen Rücken aus Kalkstein, bedeckt mit Sand und kleinen Steinen. Das Riff fällt besonders an der NO-Seite steil ab und ist daher schwer anzuloten.

Winde, die über dem Nordsee- und Ostseeraum aus den Richtungen Südwest über Nordwest bis Nordost wehen, erzeugen einwärts setzende O-liche und NO-liche Strömungen. Bei Winden aus Nordost über Ost bis Südwest setzt die Strömung nach Südwesten. Im Frühjahr ist die Strömung am stärksten, sie verringert sich im Sommer und steigt von Herbst zum Winter wieder an. Bei stürmischen Ost- und Westwinden kann die Strömung 3 bis 4 sm/h erreichen. Die Strömung setzt quer über das Gedser Rev.

Etwa 50 000 Schiffe passieren jährlich die Kadetrinne auf dem Weg in die östliche Ostsee und umkehrt.

Während der letzten Jahre sind immer wieder Schiffe in der Kadetrinne festgekommen. Ursächlich für das Festkommen war eine fehlerhafte Navigation und die Nichteinhaltung der in den amtlichen Seekarten ausgewiesenen Tiefwasserrinne.

Dies betraf hauptsächlich Tanker und Massengutschiffe über 11 m Tiefgang, bei denen die Schiffsführung außerhalb der tiefsten Rinne navigierte.

Schiffsführern auf Schiffen wird empfohlen, zugelassene ECDIS-Anlagen und amtliche ENC-Daten für die sichere Durchfahrt der Kadetrinne zu verwenden.

★ **Baltic Sea. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning**
(See NfS issue 1/2015)

To improve safety and easy flow of maritime traffic in the Kadetrenden (Kadetrinne) the new routeing system agreed by IMO has been in force since January 2002. The figure indicates the new routeing system with the buoyage.

Ships, other than ships which because of their draught must use the DW Route, are recommended to use the areas outside the DW Route, in such a manner that eastbound ships proceed on the south and east side of the DW Route and westbound ships on the west and north side of the DW Route.

The Inshore Traffic Zone established between the TSS and the German coast has to be observed.

Vessels bound for or coming from Bornholmsgat should also use the TSS North of Rügen on their voyage between Kadetrenden and TSS In Bornholmsgat. The Kadetrenden is 15 nautical miles long and 3 nautical miles wide; its water depth ranges between 20 and 30 metres. The Kadetrenden starts at a point situated about 5 nautical miles to the South of Gedser Rev and runs in a north-to-northeasterly direction at a distance of approximately one nautical mile from Gedser Rev. Along the channel, there are areas where the depth of water is between 12 and 19 metres.

Gedser Rev (with water depths between 5 and 10 metres) starts at Gedser Odde, runs in a southeasterly direction, and extends right into the traffic separation scheme in the Kadetrenden. The reef consists of a ridge of limestone, which is interrupted by a multitude of deep incisions and is covered with sand and pebbles. The reef is steeply sloped at its north-easterly side, which makes it hard to identify by echo-sounding equipment.

Winds blowing in the North Sea and Baltic Sea regions from south-westerly to north-westerly to north-easterly directions will generate inward currents in easterly to north-easterly directions. When winds are blowing from north-easterly to easterly to south-westerly directions, currents will set towards the south-west. They are most powerful in spring, will decrease in their intensity over summer, and will increase again in their intensity from autumn into winter. Local currents may reach speeds of 3 to 4 nautical miles per hour in easterly or westerly storms and will usually set right across Gedser Rev.

About 50,000 vessels sail annually through the Kadetrenden on their way into or out of the Baltic Sea proper.

During the last years, vessels have repeatedly run aground in the Kadetrenden. Causes for those groundings were invariably faulty navigation and non-compliance with the requirement to keep to the deep-water channel depicted in the official charts.

Particularly the groundings of tankers and of large bulk carriers with draughts exceeding 11 metres clearly indicate that masters have not kept to the deepest part of the channel.

Masters are recommended to use type approved ECDIS equipment and officially issued ENC data for the passage through the Kadetrenden.

(BMVI WS23; IMO SN.1/Circ.263) 01/16

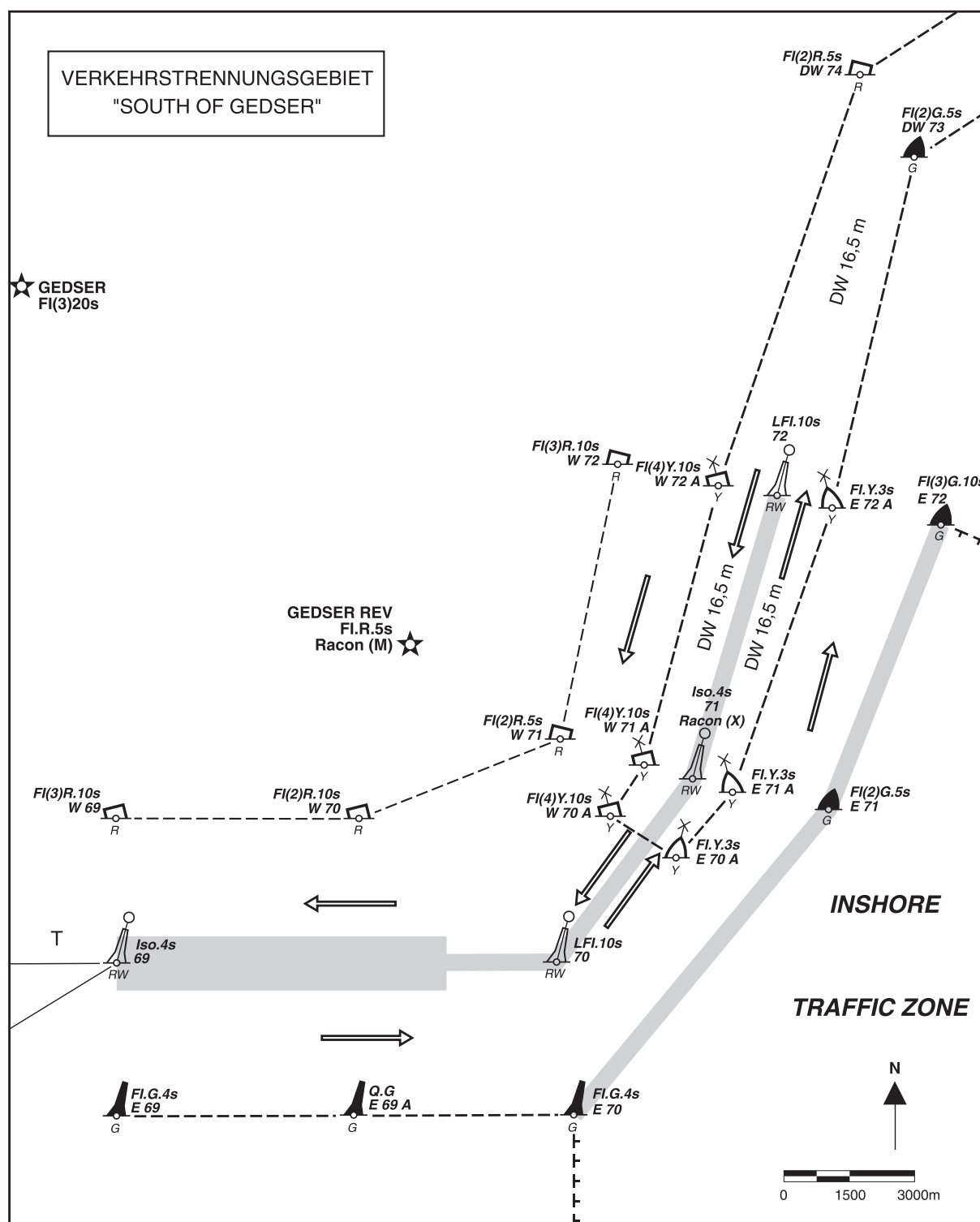


Abb.: Erweiterung des Tiefwasserweges (DW 16,5 m) in der Kadetrenden
Fig.: Extension of the deep-water route (DW 16.5 m) in the Kadetrenden

Panama. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals
 (1/2015-Wiederholung)

Am 31. Dezember 1999 ist der Panamakanal vertragsgemäß von den USA auf Panama übergegangen. Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragsstaat des Protokolls zu dem Vertrag über die dau-

Panama. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal
 (1/2015-repetition)

On 31 December 1999, authority over the Panama Canal has been formally transferred from the United States of America to the Republic of Panama. The Federal Republic of Germany is a Contracting Party

ernde Neutralität und den Betrieb des Panamakanals vom 7. September 1977. Für die Bundesrepublik Deutschland ist das Protokoll am 9. Februar 1988 in Kraft getreten (BGBl. 1988 II S. 293). Danach sind Schiffe unter der Bundesflagge, die den Panamakanal befahren, verpflichtet, die Regeln für das Befahren des Panamakanals strikt einzuhalten. Gemäß § 8a der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt hat der Betreiber eines Schiffes unter Bundesflagge, das den Panamakanal befahren will, sicherzustellen, dass

1. spätestens nach dem Einlaufen in den ersten Hafen des Kanals die Regeln für das Befahren des Panamakanals in der jeweils geltenden Fassung sich an Bord befinden und
2. die für die Durchfahrt allgemein anerkannten Regeln der Technik und der seemännischen Praxis eingehalten werden.

Im Internet sind die Regeln abrufbar unter:
www.pancanal.com

Falls sich die jeweils geltende Fassung nicht an Bord befindet, wird sie auf Anforderung nach dem Einlaufen in einen Endhafen des Kanals geliefert.

to the Protocol to the Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal done on 7 September 1977. The Protocol has taken effect for the Federal Republic of Germany on 9 February 1988 (Federal Law Gazette 1988 II p. 293). Under its provisions, vessels flying the flag of the Federal Republic of Germany navigating through the Panama Canal are required to strictly observe the applicable rules. Under the provisions of Art. 8(a) of the Safety of Navigation Ordinance, the operator of a vessel flying the flag of the Federal Republic of Germany and intending to transit the Panama Canal shall ensure that

- 1 *the current version of the Panama Canal Authority (PCA) Regulations is available on board not later than upon the vessel entering the first Canal port;*
- 2 *the universally recognized rules of technology and the principles of good seamanship are complied with during passage of the Canal.*

The above-mentioned PCA Regulations may be consulted by accessing the PCA Internet site under the following address:

www.pancanal.com

If the current version of the Regulations is not carried on board a given vessel as she enters the Canal, it will be supplied, upon request, to the port at the other end of the Canal for collection.

(BMVI WS23) 01/16

Kanada. Teilnahme an Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N
(1/2015-Wiederholung)

Kanada hat für seine arktischen Gewässer den ehemals freiwilligen Schiffsverkehrsdienst NORDREG ohne entsprechendes IMO-Mandat als verpflichtend erklärt. Diese Regelung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht mit internationalem Seerecht vereinbar.

Da bei Nichtteilnahme das Befahren der Gewässer seitens der kanadischen Behörden sanktioniert werden könnte, wird der deutschen Schifffahrt empfohlen, nur Meldungen mit dem Hinweis der freiwilligen Teilnahme abzugeben.

Canada. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N
(1/2015-repetition)

Canada has declared its formerly voluntary Arctic Canada Traffic System (NORDREG) compulsory, outside IMO's mandate. According to the German Federal Government, this provision is not in compliance with the international Law of the Sea.

As access to these waters may be restricted by the Canadian authorities for vessels not participating in the system, German ships reporting information are recommended to state that their participation is voluntary.

(BMVI WS23, Az.: 62321.6/6-Nav-56) 01/16

Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe
(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Wegen der seit 2008 extrem gestiegenen Zahl von Piratenüberfällen im Golf von Aden und vor der Küste Somalias hatte der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) das Zirkular „Beste Strategien und Verhaltensweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie“ (aktuelle Fassung: BMP 4, VkbI. 2013 S. 655, NfS-Heft 29/2013, www.deutsche-flagge.de) verabschiedet. Obwohl seit 2013 die Anzahl der Piraterievorfälle und bewaffneten Raubüberfälle vor der Küste Somalias drastisch zurückgegangen sind wird weiterhin dringend empfohlen, schon vor jeder Fahrt durch das immer noch gefährliche Seegebiet die in diesem Zirkular vorgeschlagenen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, sofern sie auf das betreffende Schiff anwendbar sind. Insbesondere

Piracy and armed robbery against ships
(See NfS issue 1/2015)

Due to extremely increasing cases of acts of piracy in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia since 2008 the Maritime Safety Committee accepted a circular on piracy, called "The Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy" (latest version: BMP 4 (VkbI. 2013 S. 655, NfS issue 29/2013, www.deutsche-flagge.de). Although Somalia based piracy and armed robbery have drastically decreased since 2013, it is still strongly recommended to adopt all precautionary measures suggested in this circular as far as they are applicable to the individual ship even before the passage through the dangerous sea area. In particular every ship concerned should register with the military such as the Maritime Security Centre-Horn of Africa (www.mschoa.org or postmaster@mschoa.org) and

sollte das Schiff bei den Streitkräften registriert werden, vor allem bei dem Maritime Security Centre – Horn of Africa (www.mschoa.org; postmaster@mschoa.org) und der United Kingdom Maritime Trade Organisation UKMTO Dubai (ukmto@eim.ae). Weitere Beratungsstellen und Einzelheiten über den international empfohlenen Transitkorridor (IRTC) im Golf von Aden sind im IMO Dokument SN.1/Circ.281 vom 3. August 2009 zu finden.

Das Bundesministerium des Inneren (BMI) hat für Schiffe unter deutscher Flagge den Golf von Guinea ebenso wie den Golf von Aden mit Gefahrenstufe 2 eingestuft.

Die IMO veröffentlichte hierfür einen Vorläufigen Leitfaden für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer zum Schutz gegen Piraterie in der Region des Golfs von Guinea (Circular letter No. 3394, 15. August 2013). Es wird empfohlen sich beim Maritime Trade Information sharing Center Gulf of Guinea zu melden, das einen Point of Contact für die Schifffahrt im Golf von Guinea eingerichtet hat (info@mtiscgog.org; Telefon: +233 (0) 302 71 82 27). Mit Änderung der See-Eigensicherungsverordnung (BGBl. 2013 Teil I S. 2812, NfS-Heft 35/2013) ist es zwingend erforderlich, dass die Reeder die Nutzung international eingerichteter Melde- und Warnsysteme beim Einfahren ihrer Schiffe in oder beim Durchfahren durch ein Seegebiet der Gefahrenstufe 2 oder 3 in den Gefahrenabwehrplan ihrer Schiffe vorsehen. Darüber hinaus erhalten die Reeder die Option, private bewaffnete Wachpersonen (PCASP) einzusetzen, sofern das Bewachungsunternehmen vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zugelassen ist. Ein entsprechender vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag des Reeders genehmigter Zusatz zum Gefahrenabwehrplan des Schiffs ist erforderlich, der den Einsatz von PCASP zulässt. Der Zusatz zum Gefahrenabwehrplan auf dem Schiff gilt für einen Zeitraum von längstens zwei Jahren. Die Genehmigung wird u.a. mit der Auflage erteilt, dass der Gefahrenbeauftragte des Unternehmens den Einsatz von PCASP spätestens 24 Stunden vor Einfahrt in ein in die Gefahrenstufe 2 oder 3 eingestuftes Seegebiet der Zentralen Kontaktstelle (PoC) anzeigt.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat sowohl Empfehlungen für Mitgliedstaaten als auch Leitlinien für solche Schiffe verabschiedet, die private bewaffnete Sicherheitsteams an Bord nehmen. Diese sind:

- Überarbeitete vorläufige Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, VbBl. 2013 S. 640, NfS-Heft 29/2013, www.deutsche-flagge.de),
- Vorläufige Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die bewaffnetes privates Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen (MSC.1/Circ.1443, VbBl. 2013 S. 676, NfS-Heft 29/2013),
- Überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1406/Rev.3),
- Vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von bewaffnetem privaten

the United Kingdom Maritime Trade Organization UKMTO Dubai (ukmto@eim.ae). Additional points of contact and details of an internationally recommended transit Corridor (IRTC) in the Gulf of Aden can be found in the IMO document SN.1/Circ.281, 3 August 2009.

The Federal Ministry of the Interior (BMI) has classified the Gulf of Guinea alike the Gulf of Aden threat level 2 for German flagged ships.

Therefore IMO published Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (Circular letter No. 3394, 15 August 2013). It is recommended to report to the Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea, which provides a Point of Contact for mariners operating in the Gulf of Guinea (info@mtiscgog.org; phone: +233 (0) 302 71 82 27).

According to a change of the Ordinance on Ship-board Security Measures (See-Eigensicherungsverordnung) (BGBl. 2013 Part I p. 2812, NfS issue 35/2013) it is required that operators include in the ship security plan the obligation to use the international reporting and warning systems before their ships enter or passing a sea area, where threat level 2 or 3 is applied. Moreover operators have the option to use privately contracted armed security personnel (PCASP) on board of their ships, provided the private maritime security company has been certified by the Federal Office for Economic Affairs and Export Control (BAFA). Besides the ship-operator must apply for an addendum to the ship security plan allowing the use of PCASP aboard, which has to be approved by the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH). The addendum is valid for two years. The added license will only be granted *inter alia* under the condition, that 24 hours before the ship enters a sea-area of threat-level 2 or 3 the Company Security Officer (CSO) reports to the Point of Contact (PoC) that PCASP is on board.

The Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization (IMO) adopted both recommendations for member states and guidance to those ships using privately contracted armed security personnel on board. These are:

- Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, VbBl. 2013 p. 640, NfS issue 29/2013, www.deutsche-flagge.de),
- Guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1443, VbBl. 2013 p. 676, NfS issue 29/2013),
- Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area (MSC.1/Circ.1406/Rev.3),
- Interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted

Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1408, VkbI. 2013 S. 672, NfS-Heft 29/2013),

- Vorläufige Leitlinien für Flaggenstaaten über Maßnahmen zur Verhütung und Eindämmung der Piraterie vor der Küste Somalias (MSC.1/Circ.1444, VkbI. 2013 S. 651, NfS-Heft 29/2013).

armed security personnel on board ships in the high risk area (MSC.1/Circ.1408, VkbI. 2013 p. 672, NfS issue 29/2013).

- *Interim guidance for flag States on measures to prevent and mitigate Somalia-based piracy (MSC.1/Circ.1444, VkbI. 2013 p. 651, NfS issue 29/2013).*

(BMVI WS 22) 01/16

IMB Piracy Reporting Centre

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Das am 1. Oktober 1992 vom International Chamber of Commerce (ICC) in Kuala Lumpur eingerichtete Piracy Reporting Centre des International Maritime Bureau (IMB) nimmt rund um die Uhr Meldungen über versuchte und erfolgte Piratenangriffe und bewaffnete Raubüberfälle auf Seeschiffen entgegen. Die eingehenden Informationen werden über das INMARSAT-C-System und NAVTEX an die Schifffahrt weiter gegeben. Außerdem können Informationen über das Internet oder per Telefon abgerufen werden.

Das Zentrum wird aus freiwilligen Beiträgen der Schifffahrtsindustrie finanziert. Die Dienste selbst sind kostenlos.

Wenn Sie einen Hinweis auf einen Vorfall mit Beteiligung von Piraten geben oder einen bewaffneten Raubüberfall melden wollen, wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

IMB Piracy Reporting Centre

(See NfS issue 1/2015)

The IMB Piracy Reporting Centre created by the International Chamber of Commerce (ICC) in Kuala Lumpur on 1 October 1992 maintains a round-the-clock-watch and is a point of contact for the shipmaster to report an attempted and happened piratical attack or armed robbery. The Centre disseminates the incoming information to the shipping community via INMARSAT-C-System and through NAVTEX. In addition, vessels may obtain information via Internet or by telephone.

The Piracy Reporting Centre is financed by voluntary contributions from the shipping industry and provides its services free of charge.

If you wish to report an piratical incident or armed robbery please contact the Centre through the follow-wing channels:

ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

Telefon/Phone: +6 03 20 78 57 63
 Telefax/Fax: +6 03 20 78 57 69
 Telex: MA 31 199 IMBPCI
 E-Mail: imbkl@icc-ccs.org
 piracy@icc-ccs.org
 24 Hours Anti Piracy Helpline Telefon/Phone: +6 03 20 31 00 14

Schiffe, die den Safety NET-Dienst von INMARSAT-C benutzen, können täglich vom Zentrum über die Küsten-Erdfunkstelle Singapore und über die Satelliten für die Gebiete des Pazifiks und des Indischen Ozeans verbreitete Warnmeldungen empfangen.

Auf der IMB Webseite ist auch eine Live Piracy Map eingerichtet. Darüber hinaus werden genaue Informationen zu Art und Ort von Überfällen gegeben.

Warnhinweis:

Für Fahrten durch den **Golf von Aden** und in der **Arabischen See** gilt die Gefahrenstufe 2. Schiffen, die dieses Gebiet passieren, wird zu ihrer eigenen Sicherheit dringend empfohlen wegen der hohen Gefahr eines Piratenangriffs sich bei folgender Internet-Adresse zu registrieren: www.mschoa.org. Das Bundesministerium des Inneren (BMI) hat für die Schiffe unter deutscher Flagge den Golf von Guinea ebenso wie den Golf von Aden mit Gefahrenstufe 2 eingestuft. Es wird empfohlen sich beim Maritime Trade Information Sharing Center Gulf of Guinea zu melden, das einen Point of Contact für die Schifffahrt im Golf von Guinea eingerichtet hat (info@mtiscgog.org; Telefon: +233 (0) 302 71 82 27).

Vessels using the SafetyNET Service offered by INMARSAT-C have the option of receiving the daily status bulletins broadcast by the Centre via the Coast Radio Station Singapore and the satellites covering the Pacific and Indian Ocean regions.

The IMB Website also provides a Live Piracy Map. Moreover accurate information on nature and location of attacks are also available.

Warning:

*Vessels sailing through the **Gulf of Aden in the Arabian Sea** have to observe security level 2 (two). For the sake of the ship's security it is strongly recommended to register ship and passage plan prior to transit of the high risk area with www.mschoa.org.*

The Federal Ministry of the Interior (BMI) has classified the Gulf of Guinea alike the Gulf of Aden threat level 2 for German flagged ships. It is recommended to report to the Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea, which provides a Point of Contact for mariners operating in the Gulf of Guinea (info@mtiscgog.org; phone: +233 (0) 302 71 82 27).

(BMVI WS22) 01/16

MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Das MARPOL-Übereinkommen ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt bestehend aus dem eigentlichen Übereinkommen, drei Protokollen und sechs Anlagen. Die Anlagen I bis VI enthalten Regeln zur Überwachung und Verhütung der Verschmutzung durch Öl, schädliche Flüssigkeiten als Massengut, Schadstoffe in verpackter Form, Schiffsabwasser, Schiffs-müll sowie Luftverunreinigung durch Schiffe in Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb.

Die Gewässer der deutschen Nord- und Ostsee liegen innerhalb eines Emissionsüberwachungsgebietes nach MARPOL Anlage VI. Seit dem 1. Januar 2015 dürfen innerhalb dieses Gebietes keine Schiffs-kraftstoffe mehr verwendet werden, deren Schwefelanteil 0,10 % (m/m) überschreitet.

MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols

(See NfS issue 1/2015)

The MARPOL Convention is an international convention for the protection of the marine environment which is applicable worldwide. It consists of the Convention proper, three Protocols, and six Annexes. Annexes I to VI contain regulations for the monitoring and prevention of pollution by oil, noxious liquid substances carried in bulk, harmful substances in packaged form, sewage from ships, garbage from ships, and air pollution from ships.

The German waters of the North and Baltic Sea are situated within the borders of an Emission Control Area according to MARPOL Annex VI. Since 1 January 2015 no fuel oil may be used within this area, if the sulphur content of those fuels exceeds 0,10 % m/m.

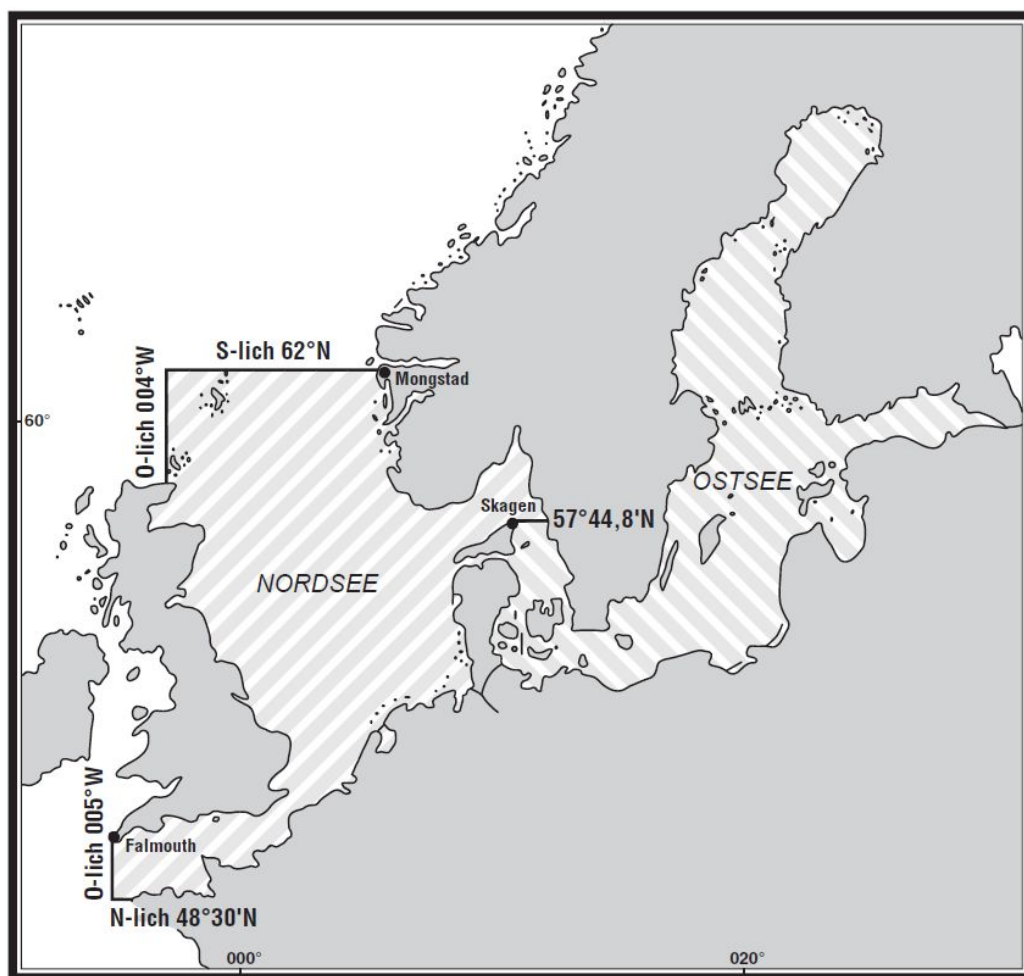


Abb.: Grenzen der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete (ECAs)
Fig.: Borders of SO_x Emission Control Areas (ECAs)

Ausführliche Hinweise finden sich im Teil 9 „Meeresumweltschutz“ des Handbuchs für Brücke und Kartenhaus.

More detailed information is provided in part 9 “Meeresumweltschutz”, Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

(BSH S4) 01/16

Marktüberwachung von Schiffsausrüstung

(1/2015-Wiederholung)

Auf Schiffen unter der Flagge eines EG-Mitgliedstaates, die über internationale Schiffssicherheitszeugnisse verfügen, unterliegt eine Vielzahl von Schiffsausrüstungsgegenständen (z. B. Rettungsmittel, MARPOL-Ausrüstung, Brandschutzausrüstung, Navigationsausrüstung, Funkausrüstung, COLREG-Ausrüstung) nach Maßgabe der EG-Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung (in ihrer jeweils geltenden Fassung) einer entsprechenden europäischen Zulassungspflicht.

Nachgewiesen wird diese europäische Zulassung durch die Kennzeichnung der Ausrüstung mit einem Steuerrad-Symbol, gefolgt von einer 4-stelligen Identnummer der Zulassungsstelle sowie einer 2-stelligen Jahreszahl des Jahres der Inverkehrbringung der Ausrüstung. Üblicherweise wird der Ausrüstung bei der Installation an Bord ferner eine Konformitätserklärung des Herstellers beigelegt, die ebenfalls die Übereinstimmung der Ausrüstung mit den Anforderungen der Richtlinie bescheinigt.

Die Marktüberwachung der sich gemäß Richtlinie 96/98/EG im Verkehr befindlichen Schiffsausrüstung ist eine gesetzliche Aufgabe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Dies umfasst z. B. stichprobenartige Überprüfungen von Ausrüstungsgegenständen um sicherzustellen, dass diese tatsächlich ein Zulassungsverfahren durchlaufen haben und den formalen sowie technischen Anforderungen genügen.

Sollte die Marktüberwachung des BSH Nichtkonformitäten feststellen, werden die Europäische Kommission und die anderen EG-Mitgliedstaaten entsprechend informiert und es erfolgen ggf. an die Anwender gerichtete Produktwarnungen.

Ferner ergreift die Marktüberwachung geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, die Verwendung nichtkonformer Schiffsausrüstung auszuschließen. Das Spektrum dieser Maßnahmen gegenüber dem Hersteller reicht von der Anordnung von Korrekturmaßnahmen, Auflagen, einem Inverkehrbringungsverbot bis zu einem Produktrückruf.

Entsprechende Produktwarnungen des BSH sowie weiterführende Informationen zur Marktüberwachung von Schiffsausrüstung finden sie auf der Webseite des BSH unter www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Marktueberwachung

Sollten Sie an Bord Hinweise auf mit dem Steuerrad gekennzeichnete nichtkonforme Schiffsausrüstung finden, so kontaktieren Sie uns:

Market surveillance of marine equipment

(1/2015-repetition)

On vessels flying a flag of an EC member state, which hold international safety certificates based on international conventions, a lot of marine equipment items (e.g. life-saving appliances, MARPOL-equipment, fire equipment, navigational equipment, radio-communication equipment, COLREG-equipment) are subject to a European conformity assessment based on EC-directive 96/98/EC (in its actual version).

The compliance with the requirements of the European conformity assessment is stated by marking of the equipment with the wheelmark-symbol, followed by a 4-digit identity-number of the notified body and a 2-digit number of the year of being placed on the market. Normally the equipment is accompanied by a declaration of conformity by the manufacturer when placed on board, which also states the compliance of the equipment with the directive.

Market surveillance of marine equipment which had been placed on the market based on directive 96/98/EC is a legal task of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH). This also includes e.g. occasional tests of marine equipment to ensure that equipment had been subject to a conformity assessment procedure and conforms to formal and technical requirements.

In case the market surveillance states non-conformities, the European Commission and the other EC member states are informed accordingly and product warnings to users are given if necessary.

Furthermore, market surveillance undertakes suitable steps with the aim to avoid the use of non-conform equipment. These steps towards the manufacturer range from requested correction measures, obligations, prohibition of placing products on the market until a recall of products.

Respective product warnings of BSH as well as further information about market surveillance of marine equipment can be found on the BSH-website at www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Market_Surveillance

If you find on board indications of non-conformities of marine equipment marked with the wheel-mark, please contact us:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
(Federal Maritime and Hydrographic Agency)
Sachgebiet/Section S11
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
Germany
Telefon/Phone: +49 (0) 40 31 90 71 10
Fax: +49 (0) 40 31 90 50 00
E-Mail: marktueberwachung@bsh.de

Teil 4 Mitteilungen

★ Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten

a) Todendorf	Zeit/Schedule	b) Putlos	Zeit/Schedule
18.01.2016	9:00–16:00	18.01.2016	9:00–17:00
19.01.2016	9:00–16:00	19.01.2016	9:00–17:00
20.01.2016	9:00–20:15	20.01.2016	9:00–17:00
21.01.2016	9:00–16:00	21.01.2016	9:00–17:00
22.01.2016	9:00–12:30	22.01.2016	9:00–12:30

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Änderungen aufgrund der Wetterlage oder technischer Störungen sind nur innerhalb der oben genannten Zeiten möglich. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen.

Das Warnggebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 1. Juni 2012 (BANz. AT 11.06.2012 V1), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. April 2013 (BANz. AT 15.04.2013 V1) **verboten**. Es finden auch außerhalb dieser festgesetzten Schießzeiten Übungen statt, bei denen Leucht- und Signalmunition, außer Signal rot, verschossen wird.

Das Gefahrenggebiet (bezeichnet durch die Leuchttönen H 1 bis H 3) außerhalb der Warnggebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.

Die Küstenfunkstelle **Todendorf Naval** verbreitet von Montag bis Freitag jeweils 7:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 7:30 und 11:00 Uhr, eine Lagemeldung auf UKW-Kanal 11 zu den aktuellen Gefahrenbereichen für den Schießbetrieb. Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

★ NfS-Jahrgang 147. Ausgabetermine 2016

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) erscheinen 2016 regelmäßig wöchentlich. Für die Ausgaben der Wochen 32 bis 35 sind zwei Doppelausgaben geplant. Am 19. August erscheint die Doppelausgabe für die Kalenderwochen 32 und 33 sowie am 2. September die Doppelausgabe für die Kalenderwochen 34 und 35.

★ Sendebetrieb Loran C-Station Sylt eingestellt

Der Betrieb der Loran C-Station Sylt ist am 31.12.2015 um 11:00 Uhr (UTC) eingestellt worden.

Vom 31. Dezember um 11:00 Uhr (UTC) bis zur endgültigen Abschaltung des Sendebetriebs der Loran C-Station Sylt, wird der „Blinkbetrieb“ aufgenommen. Signale, die in dieser Zeit empfangen werden, können nicht für die Navigation verwendet werden.

Part 4 Notifications

★ Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises

The schedule is not guaranteed. Changes due to the weather or technical problems can only be made within the above time limits. The signals shown at signal stations (see chart) and on control vessels prevail.

*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 1 June 2012, (Federal Legal Gazette, 11.06.2012), last amended by the Ordinance of 8 April 2013 (Federal Legal Gazette, 15.04.2013). Exercises including use of illuminating and signalling ammunition, except red signals, also take place outside scheduled times.*

The danger area (marked by light-buoys H 1 to H 3) outside the caution areas should be avoided during firing exercises but vessels may pass through after permission has been granted by the Bundeswehr.

*The coast radio station **Todendorf Naval** transmits updated situation broadcasts concerning the danger area from Monday through Friday at 0730, 1100 and 1530, in exceptional cases also on Saturday at 0730 and 1100, on VHF channel 11.*

The situation broadcast will be announced 5 minutes in advance on VHF channel 16.

(WSA Lübeck 193/15) 01/16

★ NfS-Volume 147. Issue dates 2016

The German Notices to Mariner (NfS) will be issued weekly in 2016. For the period of the weeks 32 to 35 two double issues are planned.

Issue 32–33/16 will be published on 19 August.

Issue 34–35/16 will be published on 2 September.

(BSH N2) 01/16

★ Determination of the Sylt Loran C-station's transmissions

Effective 31 December 2015 at 1100 UTC, the operation (transmission of Loran C-signals) of the Sylt Loran C-station has been determined.

From 31 December 1100 UTC until the official end of service the Sylt Loran C-station is operating in the "blink signal" modus. Signals received could not be used for navigational purposes.

(WSA Tönning 153/15) 01/16

★ **Eisbericht.** Amtsblatt des Eisdienstes des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

89. Jahrgang für die Eissaison 2015/2016 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

Der **Eisbericht** informiert täglich montags bis freitags aktuell über die Eis- und Schifffahrtsverhältnisse im gesamten Ostseeraum und im Nordseeküstengebiet durch **Stationsmeldungen**, regionale **Übersichten** und **Vorhersagen** für vier bis fünf Tage. Ferner sind **Bekanntmachungen über Schifffahrtsbeschränkungen und über Einsatzgebiete und Unterstützung** der staatlichen Eisbrecher enthalten. Jede Woche ist eine **Referenz-Eiskarte** des gesamten Ostseeraumes beigelegt. Für die Eisbedeckung des Westlichen Ostseeraumes und der Nordseeküste wird bei Eisvorkommen täglich eine Eiskarte herausgegeben. Die Karten sind außer im PDF Format auch als S-411-ice zur Verwendung in geeigneten ECDIS verfügbar.

Der Eisbericht erscheint in der Regel von Ende November/Anfang Dezember bis Ende Mai/Anfang Juni in durchschnittlich 120 Ausgabennummern. Der Eisbericht ist kostenfrei, und wie andere Produkte des Eisdienstes, über das INTERNET abrufbar.

Eisinformation:

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87
 Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
 E-Mail: ice@bsh.de
 INTERNET: www.bsh.de/de/Meeresdaten/Beobachtungen/Eis/index.jsp
 und www.bsis-ice.de

★ **Eisbericht (Ice Report).** Official gazette of the Ice Service of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)

89th volume for the ice season 2015/2016 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

The **Ice Report** is issued daily from Monday to Friday. It provides latest information on the ice and navigational conditions in the entire Baltic Sea and coastal area of the North Sea and includes **station reports**, regional **overviews**, and **forecasts** for about four to five days. Furthermore, it includes the **announcements** of restrictions to navigation as well as the operational areas and possible assistance of icebreakers. Once a week a **reference ice chart** covering the whole region of the Baltic Sea is attached. An ice chart showing the ice cover of the western region of the Baltic Sea and the North Sea coast is issued daily, if ice is present. The ice charts, apart from the PDF format, are also available as S-411-ice for the use in a suitable ECDIS.

The ice report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues. The Ice Report is free of charge and is available on the INTERNET, as well as other products of the Ice Service.

Ice Information:

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87
 Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
 e-mail: ice@bsh.de
 INTERNET: www.bsh.de/en/Marine_data/Observations/Ice/index.jsp
 and www.bsis-ice.de

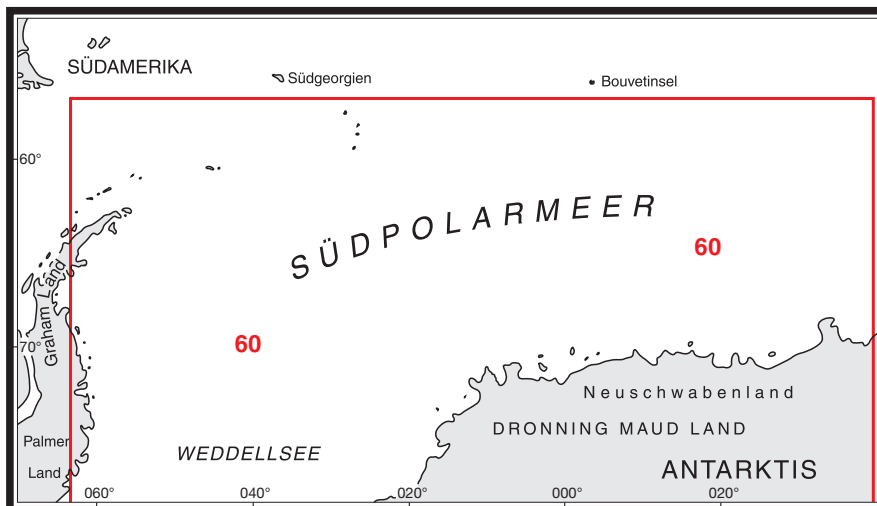
Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (vom 1. Januar 2016)
List of sea areas and charts relating to them (from 1 January 2016)

Seegebiet sea area	Karte chart	Seegebiet sea area	Karte chart	Seegebiet sea area	Karte chart
(10)	98	(20)	101	(60)	1700*
(10)	2911			(60)	1701
		(21)	2	(60)	1702
(16)	26	(21)	3		
(16)	30	(21)	4		
(16)	31	(21)	5		
(16)	32	(21)	6		
(16)	33	(21)	7		
(16)	34	(21)	42		
(16)	35	(21)	44		
(16)	36	(21)	46		
(16)	37	(21)	47		
(16)	40	(21)	48		
(16)	41	(21)	49		
(16)	43	(21)	50		
(16)	51	(21)	87		
(16)	52	(21)	88		
(16)	54	(21)	89		
(16)	64	(21)	90		
(16)	100	(21)	91		
(16)	151	(21)	92		
(16)	162	(21)	103		
(16)	163	(21)	104		
(16)	1511	(21)	105		
(16)	1512	(21)	106		
(16)	1513	(21)	107		
(16)	1514	(21)	108		
(16)	1515	(21)	2910		
(16)	1516				
(16)	1517				
(16)	1578				
(16)	1579				
(16)	1621				
(16)	1622				
(16)	1623				
(16)	1624				
(16)	1641				
(16)	1671				
(16)	1672				
(16)	1683				

* in Arbeit

SEEGEBIETSEINTEILUNG/CLASSIFICATION OF SEA AREAS

nach den „Nachrichten für Seefahrer“/according to the German Notices to Mariners



10: Ostsee
20: Nordsee
60: Südpolarmeer

10: Baltic Sea
20: North Sea
60: Southern Ocean

Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seawärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen

(Anlaufbedingungsverordnung – AnIBV)¹

Vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 547 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters

Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance¹

Of 18 February 2004 (BGBl. I p. 300), last amended by Art. 547 of the Ordinance of 31 August 2015 (BGBl. I p. 1474)

(This is an unofficial English translation of the “Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seawärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen”; short title: “Anlaufbedingungsverordnung”; abbreviation: “AnIBV”)

§ 1

Geltungsbereich

- (1) Schiffe, die aus Seegebieten seawärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommen die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren, haben zur Verhütung, Entdeckung, Überwachung und Verringerung von Verschmutzungen der Meeresumwelt durch Schiffe sowie zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und zur Verhütung von Unfällen die in der Anlage genannten Bedingungen für das An- und Auslaufen einzuhalten.
- (2) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Anlage nach ihrer Verkündung mindestens einmal jährlich in deutscher Sprache und einer englischen Übersetzung in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt zu machen.
- (3) Diese Verordnung gilt nicht
 1. für Schiffe, die zu hoheitlichen Zwecken eingesetzt sind und nicht Handelszwecken dienen, insbesondere Dienstschiffe und Forschungsschiffe, sowie Schiffe im Lotsenversetzdienst,
 2. mit Ausnahme der Nummern 3.1 und 8 der Anlage für Kriegsschiffe anderer Staaten und sonstige staatliche Schiffe, die nicht zu Handelszwecken eingesetzt werden,

Section 1

Scope of application

- (1) Any vessel en route from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and bound for, leaving, or operating in the internal waters of the Federal Republic of Germany shall comply with the requirements set out in the Annex to this Ordinance with a view to preventing, reducing, and controlling pollution of the marine environment by ships and in order to increase the safety and efficiency of maritime traffic and prevent accidents.
- (2) Following promulgation of the said Annex, the Federal Maritime and Hydrographic Agency shall make known by publication in the German “Notices to Mariners” (“Nachrichten für Seefahrer”), not less than once a year, both the German original and an English translation of the text of the said Annex.
- (3) The present Ordinance shall not apply to
 - .1 vessels employed for government purposes and serving other than commercial purposes, especially service vessels and research vessels, and to vessels engaged in pilot transfer services;
 - .2 warships of other States and to other State-owned ships operated for other than commercial purposes – except for items 3.1 and 8 of the Annex hereto, which do apply;

¹ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) sowie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57).

This Ordinance is to implement Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Council Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101) and Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57).

- | | |
|---|---|
| <p>3. für Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt, mit Ausnahme der Nummer 4 der Anlage,</p> <p>4. für Sportfahrzeuge, die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind und deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt,</p> <p>5. hinsichtlich Nummer 4 der Anlage für Fischereifahrzeuge, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt.</p> <p>(4) Diese Verordnung gilt ferner nicht für Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ, Bordvorräte und Schiffsausrüstung.</p> | <p>.3 traditional ships with a hull length not exceeding 45 metres – except for item 4 of the Annex hereto, which does apply;</p> <p>.4 pleasure craft with a hull length not exceeding 45 metres and approved to carry not more than twelve passengers;</p> <p>.5 with regard to item 4 of the Annex hereto – to fishing vessels with a hull length not exceeding 45 metres.</p> <p>(4) The present Ordinance shall not apply, either, to bunkers aboard ships of less than 1 000 GT, to ships' stores, and to the ships' equipment.</p> |
|---|---|

§ 2

Folgen von Verstößen

- (1) Ein Schiff, dessen Schiffsführer, Betreiber oder Agent die in der Anlage festgelegten Bedingungen für das An- und Auslaufen nicht erfüllt hat, wird von der jeweils zuständigen Verkehrszentrale zunächst auf diesen Umstand hingewiesen. Werden die vorgeschriebenen Meldungen dennoch nicht abgegeben, können die zuständigen Behörden diesen Umstand als hinreichenden Verdacht eines Verstoßes gegen die anwendbaren Schiffsicherheitsvorschriften ansehen und eine Kontrolle des Schiffes im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse durchführen.
- (2) Jedes Schiff, dessen Betreiber, Agent oder Schiffsführer gegen die Meldepflicht nach Nummer 2.1.2 oder 2.2.2 der Anlage verstößt, wird im deutschen Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung im Sinne des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung unterzogen.

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 oder 2.2.2 der Anlage eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.
- (2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest² übertragen.

Section 2

Consequences of contraventions

- (1) Any vessel the master, operator or agent of which has failed to comply with the requirements for entering, respectively leaving, the internal waters of the Federal Republic of Germany as set out in the Annex hereto shall be notified of such non-compliance by the appropriate Vessel Traffic Services (VTS). If the required reports are not made despite such notification, the competent authorities may regard this as sufficient grounds for suspecting a contravention of applicable ship safety requirements and may conduct an inspection of the vessel in the area of jurisdiction of the Federal Republic of Germany.
- (2) Any vessel the operator, agent or master of which has failed to comply with the reporting requirement set out in item 2.1.2 or 2.2.2 of the Annex hereto shall, when in the German port of destination, be subject to an expanded inspection under the provisions of Article 14 of Council Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control (recast) (Official Journal of the European Union No L 131 of 28 May 2009, p. 57).

Section 3

Administrative Offences

- (1) An administrative offence under Section 15, para. 1, item 2, Seeaufgabengesetz, shall be deemed to have been committed by anyone who willfully or negligently, in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with items 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 or 2.2.2 of the Annex, fails to make a report or fails to make a report correctly, completely or in time.
- (2) Responsibility for the prosecution and punishment of administrative offences under paras. 1 is assigned to the Waterways and Shipping Directorates North and Northwest².

² Seit 1. Mai 2013 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest
Since 1 May 2013 Federal Waterways and Shipping Agency, Northern and Northwestern Region Offices

Anlage
(zu § 1 Abs. 1)

Annex
(to Section 1 [1])

1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind

- 1.1 „Betreiber“: Eigentümer, Reeder, Charterer oder Manager des Schiffes;
- 1.2 „Agent“: jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers alle Schiffs- und Ladungsinformationen zu übermitteln;
- 1.3 „gefährliche Güter“:
 - Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweiligen Begriffsbestimmungen für die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Codes fallen,
 - Stoffe, die bei der Beförderung als Schüttladung im IMSBC-Code als gefährliche Güter klassifiziert sind, oder
 - Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und
 - a) denen eine UN-Nummer zugeordnet worden ist oder
 - b) die in Kapitel 17 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist und die in Kapitel 18 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist oder
 - c) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind,
 - die im INF-Code genannten radioaktiven Stoffe;
- 1.4 „umweltschädliche Güter“:
 - Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anlage I des MARPOL-Übereinkommens,
 - flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage II des MARPOL-Übereinkommens,
 - Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage III des MARPOL-Übereinkommens;
- 1.5 „MARPOL-Übereinkommen“: das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.6 „Kollisionsverhütungsregeln“: die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1977 I S. 813), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.7 „IMDG-Code“: der International Maritime Dangerous Goods Code, in der amtlichen deutschen Übersetzung, bekannt gegeben durch die Bekanntmachung vom 28. Februar 2009 (VkB. 2009 S. 102);

1 Definitions

For the purposes of the present Ordinance, the terms given hereunder shall have the following meaning:

- 1.1 *The term “operator” means the owner, charterer or manager of a given ship;*
- 1.2 *the term “agent” means any person empowered, authorized or instructed to transmit any ship-related or cargo-related information on behalf of the ship’s operator;*
- 1.3 *the term “dangerous goods” includes*
 - substances and objects falling within the pertinent definitions for Classes 1 to 9 of the IMDG Code;*
 - substances which in the IMSBC Code are classified as dangerous goods when carried as bulk cargo;*
 - substances to be carried in tankers and to which any one of the three conditions below applies:*
 - a) a UN Number has been assigned to them; or*
 - b) they are listed in Chapter 17 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; and they are listed in Chapter 18 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; or*
 - c) they are listed in Chapter 19 of the IGC Code;*
 - the radioactive substances specified in the INF Code;*
- 1.4 *the term “goods damaging to the environment” includes*
 - crude oil and refined products as defined in Annex I of the MARPOL Convention;*
 - noxious liquid substances as defined in Annex II of the MARPOL Convention;*
 - harmful substances as defined in Annex III of the MARPOL Convention;*
- 1.5 *the term “MARPOL Convention” means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the Protocol of 1978 relating thereto (promulgated in the Federal Law Gazette 1982 II p. 2) as amended and valid under German law;*
- 1.6 *the term “Collision Regulations” means the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (promulgated in the Federal Law Gazette 1977 I p. 813) as amended and valid under German law;*
- 1.7 *the term “IMDG Code” means the International Maritime Dangerous Goods Code in its official German translation as made known to the public by Notice of 28 February 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009 p. 102);*

- | | |
|--|---|
| <p>1.8 „IBC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BANz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;</p> <p>1.9 „IGC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BANz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;</p> <p>1.10 „IMSBC-Code“: der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkB1. 2009 S. 775);</p> <p>1.11 „INF-Code“: der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen (BANz. 2000 S. 23 322) in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;</p> <p>1.12 „Hafenbehörde“: Behörde oder sonstige Stelle, die für die Entgegennahme und Weitergabe von Hafenanlaufmeldungen zuständig ist;</p> <p>1.13 „Maritime Verkehrssicherung“: die von der Verkehrszentrale zur Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen, zur Verkehrsablaufsteuerung oder zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren für die Meeresumwelt gegebenen Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen sowie erlassenen Verfügungen zur Verkehrsregelung und -lenkung;</p> <p>1.14 „Verkehrsinformationen“: nautische Warnnachrichten sowie Mitteilungen der Verkehrszentrale über die Verkehrslage, Fahrwasser sowie Wetter- und Tideverhältnisse, die zu festgelegten Zeiten in regelmäßigen Abständen oder auf Anforderung einzelner Schiffe gegeben werden;</p> <p>1.15 „Verkehrsunterstützungen“: Hinweise und Warnungen der Verkehrszentrale an die Schifffahrt und Empfehlungen im Rahmen einer Schiffsberatung von der Verkehrszentrale aus durch Seelotsen nach § 23 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen, die bei verminderter Sicht, auf Anforderung oder wenn die Verkehrszentrale es auf Grund der Verkehrsbeobachtung für erforderlich hält, gegeben werden und sich entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse auch auf Positionen, Passierzeiten, Kurse, Geschwindigkeiten oder Manöver bestimmter Schiffe erstrecken können;</p> <p>1.16 „Verkehrsregelungen“: schiffahrtspolizeiliche Verfügungen der Verkehrszentrale im Einzelfall, die entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse Regelungen über Vorfahrt, Überholen, Begegnen, Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten oder über das Befahren einer Seeschiffahrtsstraße umfassen können;</p> | <p>1.8 <i>the term “IBC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.9 <i>the term “IGC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.10 <i>the term “IMSBC Code” means the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in the official German translation promulgated on 15 December 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009, p. 775);</i></p> <p>1.11 <i>the term “INF Code” means the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (promulgated in the Bundesanzeiger 2000 p. 23 322) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.12 <i>the term “port authority” means the authority or other organisation in charge of receiving and passing on the reports of vessels calling at a given port;</i></p> <p>1.13 <i>the term “maritime traffic control” means any traffic information and traffic assistance provided by the competent VTS Centre to prevent collisions and groundings, control the traffic flow, or prevent hazards to the marine environment as may arise from shipping; and any orders imposed to control and regulate traffic;</i></p> <p>1.14 <i>the term “traffic information” means navigational warnings or other information provided by the competent VTS Centre, either at predetermined times and at regular intervals or upon the specific request of individual vessels;</i></p> <p>1.15 <i>the term “traffic assistance” means advice and warnings to the shipping community provided by the competent VTS Centre as well as recommendations provided through the competent VTS Centre by sea pilots advising ships under the provisions of Section 23 (1) of the Sea Pilotage Act; such advice, warnings, and recommendations to be provided in restricted visibility, upon request, or when the competent VTS Centre, upon evaluation of the traffic situation, deems it necessary to provide them; they may cover such aspects as the positions of given vessels, their times of passage at given positions, their courses, speeds, and/or manoeuvres (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);</i></p> <p>1.16 <i>the term “traffic instructions” means restraints imposed, on a case-by-case basis, by the competent VTS Centre acting as shipping police authority; traffic instructions may cover aspects such as right-of-way, overtaking and head-on situations, minimum and maximum speeds, or any other details to be observed by vessels proceeding on a given navigable waterway (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);</i></p> |
|--|---|

- 1.17 „Innere Deutsche Bucht“ (German Bight): das Seegebiet ergibt sich aus dem Anhang zu dieser Anlage;
- 1.18 „UN-Nummer“: die zum Stoff gehörende Nummer gemäß den Empfehlungen, die vom Ausschuss der Sachverständigen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschlagen wurde und in den in den Nummern 1.7 bis 1.10 dieser Anlage genannten Codes aufgeführt ist;
- 1.19 „AIS“: Automatisches Schiffsidentifizierungssystem der Regel V/19.2.4 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung.

2 Meldungen an die Zentrale Meldestelle

2.1 Allgemeine Meldungen

- 2.1.1 Meldung vor Einlaufen nach der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5. August 2002, S. 10), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/17/EG (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das im Geltungsbereich dieser Verordnung verkehrt, ist verpflichtet,

- a) mindestens 24 Stunden im Voraus oder
 - b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder
 - c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt,
- die in Satz 2 bezeichneten Angaben der Zentralen Meldestelle zu übermitteln. Angaben im Sinne des Satzes 1 sind:
- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer),
 - b) Identifizierungsmerkmal des Bestimmungshafens,
 - c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen und
 - d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

- 2.1.2 Meldungen nach Ein- und Auslaufen nach der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung

Ergänzend zur Meldung nach Nummer 2.1.1 ist der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das einen

- 1.17 the term "Inner German Bight" denotes the sea area as depicted in the Appendix to the present Annex;
- 1.18 the term "UN Number" means the identification number assigned to a given substance pursuant to the recommendations of the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and specified in one or more of the Codes referred to in items 1.7 to 1.10 of this Annex;
- 1.19 the term "AIS" means the Automatic Identification System referred to in Regulation V/19.2.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (promulgated in the Federal Law Gazette 1979 II p. 141) as amended and valid under German law.

2 Reports to be made to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle)

2.1 General notification

- 2.1.1 Notification prior to entry according to Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 208 of 5 August 2002, p. 10), last amended by Directive 2009/17/EC (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101), as amended

The operator, agent or master of a ship operating in the area of this Ordinance is required to notify the information referred to in sentence 2 to the Competent Authority:

- a) at least 24 hours in advance; or
 - b) at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours; or
 - c) if the port of call is not known or is changed during the voyage, as soon as this information is available.
- Information within the meaning of sentence 1 shall be:

- a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
- b) identification code of the port of call;
- c) estimated time of arrival at the port of call or pilot station and estimated time of departure from that port; and
- d) total number of persons on board.

- 2.1.2 Notification to be made after entering or leaving, according to Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57), as amended

Supplementing the report under 2.1.1 above, the operator, agent or master of a ship under foreign flag entering or leaving a German port

deutschen Hafen oder ein anderes Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens anläuft oder ihn verlässt, verpflichtet,

- a) nach dem Einlaufen den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und
 - b) nach dem Auslaufen den genauen Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes
- sowie jeweils das Identifizierungsmerkmal des Hafens unverzüglich der Zentralen Meldestelle zu übermitteln.

2.2 Besondere Meldungen

2.2.1 Meldung vor Einlaufen und vor Auslaufen für Gefahrguttransporte nach der Richtlinie 2002/59/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert, hat, wenn der nächste Anlaufhafen, Auslaufhafen, Liege- oder Ankerplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt oder eine Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal beabsichtigt ist, spätestens beim Verlassen des letzten Auslaufhafens der Zentralen Meldestelle folgende Angaben zu übermitteln:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- b) letzter Auslaufhafen und Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
- c) nächster Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz;
- d) voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz oder an der Lotsenstation;
- e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;
- f) gefährliche oder umweltschädliche Güter mit dem Richtigen Technischen Namen beziehungsweise dem Stoff- oder Produktnamen und bei brennbaren Flüssigkeiten nach dem IMDG-Code dem Flammpunkt;
- g) die Gefahr auslösenden Stoffe und die von den Vereinten Nationen zugeteilten UN-Nummern;
- h) die nach IMDG-Code bestimmte Gefahrgutklasse und Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes;
- i) die Mengen der in Buchstabe g genannten Güter und ihr Aufbewahrungsort an Bord, Verpackungsart und Verpackungsgruppe sowie, soweit sie in anderen Beförderungseinheiten als festen Tanks befördert werden, die Art der Beförderungseinheit und deren Identifikationsnummer;
- j) Lade- und Löschhafen der Ladung;
- k) Bestätigung, dass eine Aufstellung, ein Verzeichnis oder ein Lageplan in geeigneter Form zur Angabe der an Bord des Schiffes geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter und ihrer jeweiligen Lage im Schiff beziehungsweise ein entsprechender Stauplan auf der Brücke oder in der Schiffsführungszentrale vorgehalten wird;

or other area in a German port's area of responsibility is required to report immediately to the Competent Authority

- a) after arrival, the exact time of arrival of the ship
 - b) after departure, the exact time of departure of the ship
- and identification code of the port.

2.2 Special notification

2.2.1 Notification prior to entry and before departure of ships carrying dangerous or polluting goods in accordance with Directive 2002/59/EC

If the next port of call, port of departure or anchorage of a ship carrying dangerous or polluting goods is located in the area covered by this ordinance or such ship is planning to pass through Kiel Canal, her operator, agent or master is required to notify the following information to the Competent Authority, at the latest at the moment of departure from the last port of call:

- a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
- b) last port of call and time of departure from that port;
- c) next port of call or anchorage
- d) estimated time of arrival at the next port of call or anchorage or at the pilot station;
- e) total number of persons on board;
- f) dangerous or polluting goods carried, stating their correct technical names and/or substance or product names and, in the case of flammable liquids according to the IMDG Code, their flash point;
- g) hazardous substances carried, and UN numbers assigned to them by the United Nations
- h) IMDG dangerous goods class and ship category according to the INF Code;
- i) quantities of the goods referred to in item (g) above and their locations on board the vessel, the type of package used and the packaging group and, when carried in transport units other than fixed tanks, the type of each transport unit and its identification number;
- j) loading and unloading ports of the cargo;
- k) a confirmation that a list, manifest or appropriate location plan giving details of the dangerous goods or goods damaging to the environment carried on board the vessel, including their location on the vessel, or an appropriate stowage plan, is kept readily available on the navigating bridge or in the operations control room;

- l) eine Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind, sowie die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist;
- m) die Menge der als vorhergehende Ladung beförderten Massengüter im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, soweit die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind;
- n) Merkmale und geschätzte Menge des mitgeführten Bunkertreibstoffs.

Soweit die Angaben nach den Buchstaben c, d und j beim Verlassen des letzten Auslaufhafens nicht verfügbar sind, ist die vollständige Meldung erneut zu machen, sobald der nächste Anlaufhafen, Liege oder Ankerplatz bekannt ist.

2.2.2 Meldung vor Einlaufen für erweiterte Überprüfung nach der Richtlinie 2009/16/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das nach Artikel 14 der Richtlinie 2009/16/EG für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt, hat der Zentralen Meldestelle 72 Stunden vor der erwarteten Ankunft in einem deutschen Hafen oder einem anderen Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens folgende Angaben zu melden:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- b) Identifizierungsmerkmal des Hafens, der angelaufen werden soll;
- c) vorgesehene Dauer der Liegezeit, einschließlich des voraussichtlichen Zeitpunkts der Ankunft und des Auslaufens;
- d) für Tankschiffe:
 - aa) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle;
 - bb) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert;
 - cc) Ladungsart und -volumen;
- e) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);
- f) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
- g) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

2.3 Zentrale Meldestelle und Meldeverfahren

2.3.1 Zentrale Meldestelle Zentrale Meldestelle im Sinne dieser Verordnung ist das Maritime Lagezentrum des Harvariekommandos (Zentrale Meldestelle),

- l) *an address where detailed information on the cargo may be obtained, and emergency contact data of the shipper or any other person who has information about the physical and chemical properties of the products and about measures to be taken in an emergency;*

- m) *the quantity of preceding bulk cargo that has been carried, within the meaning of Section 30 (1), item 1, German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, unless the tanks have been cleaned and degassed or fully inerted;*
- n) *characteristics and estimated quantity of bunker fuel carried.*

Where the information under c, d and j above is not available when leaving the previous port of departure, the complete information must be notified once more as soon as the port of destination or anchorage is known.

2.2.2 Notification prior to entry in case of expanded inspection in accordance with Directive 2009/16/EC

The operator, agent or master of a foreign-flagged ship which, under Section 14 of Directive 2009/16/EC, is eligible for an expanded inspection must notify the following information to the Competent Authority 72 hours before the estimated time of arrival in a German port or other area in the responsibility of a German port:

- a) *ship identification (name, call sign, IMO identification number);*
- b) *identification of the next port of call*
- c) *planned duration of stay including expected times of arrival and departure;*
- d) *with respect to tankers:*
 - aa) *type of construction: single hull, single hull with separate ballast tank (SBT, double hull;*
 - bb) *status of cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;*
 - cc) *type and volume of cargo;*
- e) *planned activities in the port of destination or anchorage (loading, unloading, other);*
- f) *planned mandatory inspections and major maintenance and repair measures planned to be carried out during the ship's stay in the port of destination;*
- g) *date of the previous expanded inspection in the region covered by the Paris Agreement.*

2.3 Competent Authority and reporting procedures

2.3.1 Competent Authority The Competent Authority referred to in this Ordinance is the Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre (Competent Authority) located at

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Tel.: + 49 (0) 47 21 5 67-4 99,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 oder -7 45.
Die Zentrale Meldestelle betreibt zur Annahme der Meldungen im Internet das Zentrale Meldesystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre der Bundesrepublik Deutschland (ZMGS).

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
phone: + 49 (0) 47 21 5 67-4 99,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 or -7 45.
The Competent Authority operates the Internet based central reporting system for dangerous goods and ship transports (ZMGS), which processes the reports submitted.

2.3.2 Ersatzmeldestelle bei erweiterten Überprüfungen

Ist dem Betreiber, Agent oder Schiffsführer eine Meldung nach Nummer 2.2.2 an die Zentrale Meldestelle nicht möglich, müssen die Angaben als elektronisches Dokument an die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg (E-Mail: psc-germany@bg-verkehr.de) gemeldet werden.

2.3.2 Designated replacement coastal station for expanded inspections

If the operator, agent or master of a ship is unable to notify the information required under 2.2.2 above to the Competent Authority, the information has to be sent as an electronic document to Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg (e-mail: psc-germany@bg-verkehr.de).

2.3.3 Meldeverfahren

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat die nach den Nummern 2.1 und 2.2 erforderlichen Meldungen im ZMGS über das Internet unter www.zmgs.de vorzunehmen. Die Meldung muss Namen, Anschrift, Ruf- und Telefax-Nummer des Meldenden enthalten. Der meldende Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die erforderlichen Meldungen je Schiffsreise nur einmal abgegeben werden.

2.3.3 Reporting procedure

The operator, agent or master of a ship is required to notify the information under 2.1 and 2.2 via Internet to ZMGS at www.zmgs.de. The report must include the name, address, telephone and fax numbers of the person making the report. The operator, agent, or master of the ship must ensure that the required information is notified only once for each voyage.

2.4 Möglichkeit der befreienden Meldung an eine Hafenbehörde

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes ist von der Meldung der Angaben nach den Nummern 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 an die Zentrale Meldestelle befreit, wenn er diese Angaben einer Hafenbehörde gemeldet hat und die Hafenbehörde in der Lage ist, die Angaben der Zentralen Meldestelle auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Die Hafenbehörden, die diese Voraussetzung erfüllen, werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt und nachrichtlich auf der Internetseite der Zentralen Meldestelle unter www.zmgs.de bekannt gemacht.

2.4 Exonerating option to make reports to a port authority

The operator, agent or master of a ship shall be exempted from notifying the information under 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1 to the Competent Authority if he has notified the information to a port authority and provided that such port authority is in a position to forward the information to the Competent Authority upon the latter's request, 24 hours a day, without delay via remote data transmission. The names of port authorities meeting these requirements will be published by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure by promulgation in the Verkehrsblatt and will be notified on the homepage of the Competent Authority at www.zmgs.de

2.5 Ausnahmeregelung für Liniendienste

2.5 Exemptions for scheduled services

2.5.1 Nationale Liniendienste

Liniendienste zwischen deutschen Häfen sind von der Pflicht zur Abgabe der Meldungen nach Nummer 2.2.1 befreit, soweit der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes eine Liste der betreffenden Schiffe erstellt und aktualisiert sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermittelt hat. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass die Angaben nach Nummer 2.2.1 24 Stunden am Tag auf Anforderung der Zentralen Meldestelle unverzüglich übermittelt werden können.

2.5.1 National scheduled services

Scheduled services operating between German ports shall be exempted from the obligation to notify the information under 2.2.1 above provided that the company operating the scheduled services keeps and updates a list of the ships concerned and transmits it as an electronic document to the Competent Authority at MLZ@havariekommando.de. The company operating the scheduled services must ensure that the information to be notified under 2.2.1 can be transmitted to the Competent Authority 24 hours a day and without delay.

2.5.2 Internationale Liniendienste

Einem internationalen Liniendienst kann auf schriftlichen Antrag bei der für den Auslaufhafen örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion³ eine Ausnahme genehmigt werden, soweit die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugestimmt haben. Nach Erteilung der Genehmigung gilt Nummer 2.5.1 entsprechend.

- 2.6 Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 (ABl. L 283 vom 29. Oktober 2010, S. 1)

Meldungen, die nach der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG abzugeben sind und den verschiedenen zuständigen Behörden und den Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen sind, können über die Zentrale Meldestelle abgegeben werden.

3 Meldungen bei Anlaufen bestimmter Seegebiete

- 3.1 Meldung bei Ansteuerung der Inneren Deutschen Bucht

Der Schiffsführer eines aus westlicher oder nördlicher Richtung die Innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 300 hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10'E oder, aus nördlicher oder nordwestlicher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20' N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder über ein vorhandenes AIS zu melden:

- Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer und Art des Schiffes;
- Position des Schiffes;
- Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Schiffes in Metern;
- Bruttoreumzahl des Schiffes;
- letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen des Schiffes;
- Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl und Erdölprodukte als Massengut befördert werden, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert worden sind;

2.5.2 International scheduled services

An exemption may be granted to an international scheduled service, upon application, by the competent local Waterways and Shipping Directorate³, provided that the other Member States of the European Union have agreed. After an exemption has been granted, 2.5.1 above shall apply accordingly.

- 2.6 Reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States according to Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 (Official Journal of the European Union No. L 283 of 29 October 2010, p. 1)

Reports to be made to the various competent authorities and made available to the Member States according to Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States and repealing Directive 2002/6/EC can be submitted to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle).

3 Reports to be made when approaching certain sea areas

- 3.1 Reports to be made when approaching the Inner German Bight

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 and, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme "German Bight Western Approach", approaching the Inner German Bight shall, upon passing longitude 007° 10' E when approaching from a westerly or northerly direction, or upon passing latitude 54° 20' N when approaching from a northerly or north-westerly direction, transmit the following information to the VTS Centre "German Bight Traffic" via VHF radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted:

- the vessel's name, distinctive number or letters, IMO identification number as required, and type of vessel;
- the vessel's current position;
- the vessel's length, beam, and current fresh-water draught (in metres);
- the vessel's gross tonnage;
- the vessel's last port of call and her next port of call;
- information on whether liquefied gases, liquefied chemicals, petroleum or petroleum products are carried in bulk, or whether any such goods had been carried and the tanks have not been cleaned and degassed or completely inerted thereafter;

³ Seit 1. Mai 2013 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest
Since 1 May 2013 Federal Waterways and Shipping Agency, Northern and Northwestern Region Offices

- g) Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden;
- h) Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen;
- i) Betreiber oder Agent oder deren Bevollmächtigte;
- j) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

Nach Abgabe der Meldung muss das Schiff ständig auf UKW-Kanal 70, 79, 80 oder 16 empfangsbereit sein.

3.2 Meldung bei Anlaufen des bundeseigenen Hafens Helgoland

Der Betreiber, der Agent oder der Schiffsführer eines Schiffes, dessen nächster Anlaufhafen der bundeseigene Hafen Helgoland ist, muss 24 Stunden im Voraus, spätestens jedoch beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen oder sobald bekannt ist, dass Helgoland angelaufen wird, der zuständigen Hafenbehörde folgende Angaben melden:

- a) Name und Adresse des Meldenden;
- b) Identifikation des Schiffes (Name, Unterscheidungssignal, IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- c) voraussichtliche Ankunftszeit;
- d) voraussichtliche Zeit des Wiederauslaufens;
- e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

4 Meldungen nach der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28. Dezember 2000, S. 81), die durch die Richtlinie 2007/71/EG (ABl. L 329 vom 14. Dezember 2007, S. 33) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung

4.1 Meldeverpflichtung

Der Schiffsführer eines Schiffes, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union führt und einen deutschen Hafen anlaufen möchte, hat die im Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG vorgesehenen Angaben auf dem vorgeschriebenen und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt gemachten Formular (VkBf. 2008 S. 39) wahrheitsgetreu zu melden und die Meldung

- a) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist, oder
- b) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt, oder
- c) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt,

- g) information on whether any dangerous goods or goods damaging to the environment are carried on board;
- h) declaration of whether there are any deficiencies as to the vessel or her cargo;
- i) name of the vessel's operator or agent or of their authorized representatives;
- j) total number of persons on board.

After having made the above report, the ship shall at all times be ready to receive messages on VHF channel 70, 79, 80 or 16.

3.2 Reports to be made when calling at the state-owned harbour of Helgoland

The operator, agent, or master of a vessel whose next port of call is the state-owned harbour of Helgoland shall notify to the competent port authority the following information 24 hours in advance, but in no case later than upon leaving the last port of call or as soon as it is certain that the next port of call is the state-owned harbour of Helgoland:

- a) name and address of the person making the report;
- b) the vessel's identification details (name; distinctive number or letters; IMO identification number);
- c) estimated time of arrival;
- d) estimated time of departure;
- e) total number of persons on board.

4 Notification under the provisions of Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (Official Journal of the European Union No L 332 of 28 December 2000, p. 81), amended by Directive 2007/71/EC (Official Journal of the European Union No L 329 of 14 December 2007, p. 33), as amended

4.1 Reporting requirements

The master of a ship not flying the flag of a Member State of the European Union and bound for a German port shall complete truly and accurately the form prescribed under the provisions of Annex II to Directive 2000/59/EC, which has been promulgated by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (Verkehrsblatt 2008 p. 39), and shall notify that information to the designated authority or body in the German port of call in question

- a) at least 24 hours prior to arrival, if the port of call is known; or
- b) as soon as the port of call is known, if this information is available less than 24 hours prior to arrival; or
- c) at the latest upon departure from the previous port, if the duration of the voyage is less than 24 hours.

der Meldestelle des jeweiligen deutschen Anlaufhafens zu übermitteln. Die sonstigen Verpflichtungen auf Grund der Umsetzung der genannten Richtlinie in anderen Rechtsvorschriften für Schiffe, die die Bundesflagge, die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder eines anderen Staates führen, bleiben unberührt.

4.2 Meldestellen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Angaben an die Bundesrepublik Deutschland nach Nummer 4.1 und nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit Abschnitt D Nummer 16 der Anlage zu diesem Gesetz empfangszuständigen Behörden oder Stellen (Meldestellen) im Verkehrsblatt (VkB. 2003 S. 698, zuletzt geändert in VkB. 2008 S. 39, in der jeweils geltenden Fassung) und in den Nachrichten für Seefahrer bekannt gemacht. Die in Satz 1 genannte Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn die erforderlichen – auch per Telefax oder als elektronisches Dokument übermittelten – schriftlichen Angaben einer für den Empfang nach Landesrecht zuständigen Hafenbehörde oder der von ihr hierfür benannten Stelle vorliegen. Als elektronisches Dokument übermittelte Daten sind in Papierform mindestens bis zum Erreichen des folgenden Hafens an Bord aufzubewahren.

5 Maritime Verkehrssicherung

- 5.1 Der Schiffsverkehr wird im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung überwacht
- 5.2 Zur Gewährleistung einer sicheren Schiffsführung hat der Schiffsführer im Rahmen seiner seemannischen Sorgfaltspflicht gemäß Regel 2 der Kollisionsverhütungsregeln beim An- und Auslaufen die in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen unverzüglich entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen und den getroffenen Verkehrsregelungen nachzukommen.
- 5.3 Die Tätigkeit der maritimen Verkehrssicherung entbindet den Schiffsführer nicht von der Pflicht, eigenverantwortlich die Kollisionsverhütungsregeln und im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse die ergänzenden nationalen Sondervorschriften zu befolgen.

6 Verpflichtung zur Benutzung des Verkehrstrennungsgebietes „German Bight Western Approach“ (Tiefwasserweg)

Von Westen die Innere Deutsche Bucht ansteuernde oder sie verlassende

- a) Tankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 10 000, die Öle nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens befördern,

This requirement shall be without prejudice to any other obligations arising from the implementation of the Directive referred to above in any other legal instrument and applying to vessels flying the flag of the Federal Republic of Germany, the flag of another Member State of the European Union, or of any other State.

4.2 Designated authorities or bodies

The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure has notified to the public by promulgation in the Verkehrsblatt 2003, p. 698, last amended in Verkehrsblatt 2008, p. 39, as amended, and in the German “Notices to Mariners” (“Nachrichten für Seefahrer”) the authorities or bodies designated to receive the information required under the provisions of 4.1 above and Section 5 (1) (first sentence) of the Ship Safety Act in conjunction with Section D item 16 of the Annex to the said Act (such authorities or organizations being known as “contact points”). The reporting requirement referred to in sentence 1 shall be deemed to be met when the required written information – also transmitted by telefax or as an electronic document – is available to a port authority competent for receiving such information under the laws and regulations of the Land in question or to an organization designated for this purpose by such port authority. Data transmitted as an electronic document shall be retained on board, in paper form, at least until the next port has been reached.

5 Maritime traffic control

- 5.1 Shipping traffic shall be monitored in the framework of maritime traffic control.
- 5.2 To ensure the safety of navigation, the ship's master shall, as part of his duty to take any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, as provided for in Rule 2 of the Collision Regulations, take account, without delay and in the light of the traffic situation prevailing, of the traffic information provided to him in German or, upon request, in English, and shall comply with the traffic regulations imposed.
- 5.3 The activities of maritime traffic control shall not relieve the master of his obligation to comply in his own responsibility with the Collision Regulations as well as with the specific national requirements supplementing them.

6 Compulsory use of traffic separation scheme “German Bight Western Approach” (deep-water route)

The traffic separation scheme “German Bight Western Approach” shall be used by

- a) tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry oil as defined in Annex I of the MARPOL Convention*

- b) Tankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 10 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe Z nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
 - c) Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 5 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe X oder Y nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
 - d) Gastankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 10 000, die Flüssiggase befördern,
- haben das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ zu befahren.

7 Wegerechtschiffe

- 7.1 Schiffe, die die Innere Deutsche Bucht anlaufen, gelten als Wegerechtschiffe, wenn sie auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff „GB“ oder von der Tiefwasserreederei zur Jade, Weser oder Elbe auf Grund ihres Tiefgangs in den voraus liegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen. Sie haben dies der zuständigen Verkehrszentrale zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Schiffe im Sinne der Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln und haben die Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b der Kollisionsverhütungsregeln zu führen.
- 7.2 Die Revierfahrt darf nur dann angetreten werden, wenn in Absprache mit der zuständigen Verkehrszentrale der Tidefahrplan des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes eingehalten werden kann.

8 Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen

Soweit in den Lotsenverordnungen Elbe vom 8. April 2003 (BANz. S. 9989), Weser/Jade vom 25. Februar 2003 (BANz. S. 3702) und Ems vom 25. Februar 2003 (BANz. S. 3703) in der jeweils geltenden Fassung nichts anderes bestimmt ist, haben in der Inneren Deutschen Bucht außerhalb des deutschen Küstenmeeres einen Seelotsen anzunehmen:

- a) auf den Fahrtstrecken zu einem deutschen Hafen ab der Lotsenversetzposition bei Tonne „GW/TG“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Emsmündung: Tankschiffe im Sinne des Artikels 21 Abs. 1 der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 22. Dezember 1986 (BGBl. 1987 II S. 141) in der jeweils geltenden Fassung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr;

- b) tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry noxious liquid substances of category Z according to Annex II of the MARPOL Convention

- c) tankers with a gross tonnage exceeding 5 000 which carry noxious liquid substances of Category X or Y according to Annex II of the MARPOL Convention

- d) gas tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry liquefied gases

and enter the Inner German Bight from, or leaving it in, a westerly direction.

7 Right-of-way vessels

- 7.1 Vessels entering the Inner German Bight en route from light-vessel “GB” or from the deep-water roadstead to River Jade, River Weser, or River Elbe shall be deemed to be right-of-way vessels when they are forced by their draught to ride the tide along their way and thus have to claim the right of way. Such vessels shall report this fact to the competent VTS Centre. They shall be deemed to be vessels restricted in their ability to manoeuvre as defined in Rule 3 (g) of the Collision Regulations and shall exhibit the lights and shapes specified in Rule 27 (b) of the Collision Regulations.

- 7.2 No such vessel shall navigate in the approaches to the rivers above unless agreement has been reached with the competent VTS Centre that the tidal navigating schedule of the competent Waterways and Shipping Office can be complied with.

8 Compulsory pilotage

Unless otherwise provided for in the Pilotage Ordinances for the Elbe Pilotage District of 8 April 2003 (Bundesanzeiger p. 9989), the Weser/Jade Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3702), or the Ems Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3703), as amended, the following categories of vessels shall be required to take a sea pilot when navigating in the Inner German Bight outside the German territorial sea:

- a) tankers as referred to in Article 21 (1) of the Shipping Ordinance for the Ems Estuary of 22 December 1986 (Federal Law Gazette 1987 II p. 141), as amended, and with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more when heading for a German port, from the pilot transfer position near light-buoy “GW/TG” towards the seaward position of the pilot cutter off the Ems Estuary;

b) auf den Fahrtstrecken ab der Lotsenver-
setzposition im Verkehrstrennungsgebiet
„Jade Approach“ einkommend 5 Seemei-
len nördlich der Tonne „TG 18“⁴ in Rich-
tung Außenposition des Lotsenschiffes
vor der Wesermündung:

aa) Tankschiffe im Sinne des § 30 Abs. 1
der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung
mit einer Länge über alles von 150 m
oder einer größten Breite von 23 m
und mehr; mit einer Länge ab 300 m
oder einem Tiefgang von 16,50 m und
mehr sind zwei Seelotsen anzuneh-
men;

bb) andere Massengutschiffe mit einer
Länge über alles von 250 m oder einer
größten Breite von 40 m oder einem
Tiefgang von 13,50 m und mehr;

cc) andere Seeschiffe mit einer Länge
über alles von 350 m oder einer größ-
ten Breite von 45 m und mehr.

Die in den jeweiligen Lotsverordnungen vor-
gesehenen Interpolationsmöglichkeiten hin-
sichtlich der Länge und Breite bleiben unbe-
rührt.

b) the following categories of vessels when
inbound from the pilot transfer position
in the traffic separation scheme “Jade
Approach” 5 nautical miles north of light-
buoy “TG 18”⁴ towards the seaward posi-
tion of the pilot cutter off the Weser Estu-
ary:

aa) tankers as referred to in Section 30 (1)
of the Traffic Regulations for Navigable
Waterways with a length overall of
150 metres and more or with a maxi-
mum width of 23 metres and more –
with the additional requirement apply-
ing that tankers with a length overall of
300 metres and more or with a
draught of 16.50 metres and more
must take two sea pilots;

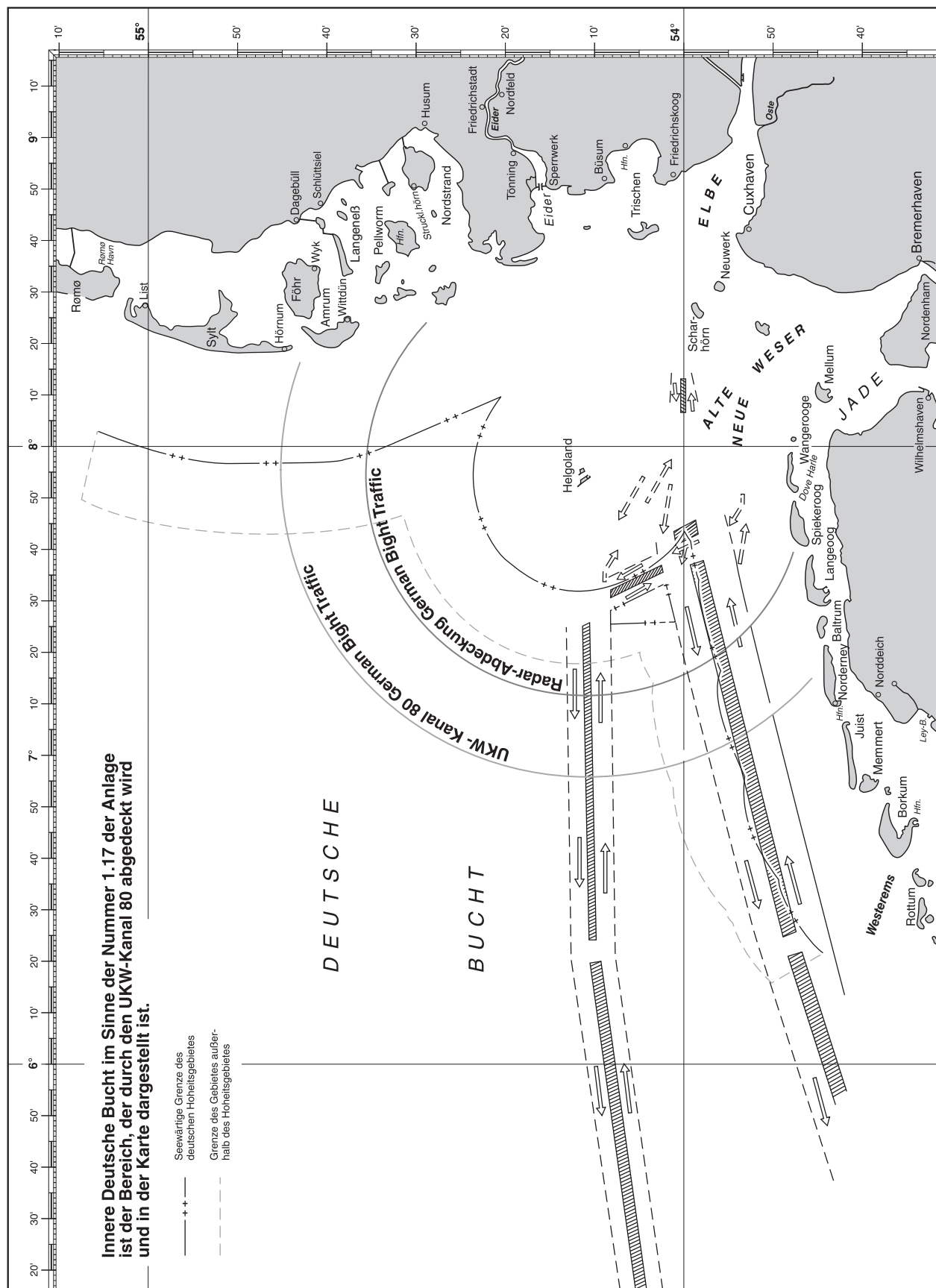
bb) other bulk carriers with a length overall
of 250 metres and more or with a maxi-
mum width of 40 metres and more or
with a draught of 13.50 metres and
more;

cc) other sea-going vessels with a length
overall of 350 metres and more or with
a maximum width of 45 metres and
more.

The above requirements shall be without
prejudice to the interpolation options relating
to a vessel's length and width provided for in
the applicable Pilotage Ordinance.

⁴ Nach Umbetonnung „TG2/Jade“
After buoyage change “TG2/Jade”

Anhang
(zu § 1 Abs. 1 Nr. 1.17)



Nachrichten für Seefahrer (NfS) – online

Information für die Berufsschifffahrt

Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegebenen, digitalen NfS sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und werden deshalb nicht mehr kostenlos auf den Internetseiten des BSH (www.bsh.de) zur Verfügung gestellt.

Die digitalen NfS können online zum gleichen Preis wie das gedruckte NfS-Heft bezogen werden.

Information für die Sport- und Kleinschifffahrt

Die Sport- und Kleinschifffahrt kann wie bisher den Berichtigungsservice (auch als Sammelberichtigungen bekannt) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten, Sportbootkarten und nautischen Veröffentlichungen verwenden.

German Notices to Mariners (NfS) – online

Information to commercial shipping

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) on the BSH's website are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS.

Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) are available at the same price as printed NfS.

Information to leisure and small craft shipping

Summaries of corrections to the navigational charts, small craft charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website.

Schifffahrt	Meeresdaten	Meeresnutzung	Produkte	Anträge	Das BSH
Berufsschifffahrt					
Sportschifffahrt			Flaggenzertifikate		
Hersteller			Sportbootvermessung		
Produkte			Berichtigungsservice Karten		
			Berichtigungsservice Klein- und Sportschifffahrtskarten		
			Berichtigungsservice Bücher		
			Zeitweilige Mindertiefen deutsche Ostseeküste		
			Führerscheinfreie Sportbootmotoren		
			Navigationslichter		
www.bsh.de					

Die kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

Allgemeine Information

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer werden online als eine gesamte NfS-Datei und in einzelnen Dateien angeboten (alle im PDF-Format):

- Teile 1–4 der NfS
- Beilagen zu den NfS
- Seekarten-Deckblätter in den NfS

Innerhalb der gesamten NfS-Datei und in der Datei Teile 1–4 sind im Navigationsfenster der Software von Adobe Acrobat Lesezeichen eingerichtet, die das gezielte Aufsuchen von Informationen erleichtern.

Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891“ vom 21. Dezember 1998 zu beachten.

The summaries of corrections, which are available free of charge, do not replace the official NfS.

General information

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) in PDF format can be ordered completely or as:

- parts 1 to 4
- enclosure
- chart blocks

Within the files of the complete NfS and parts 1–4, the search for information is facilitated by icons on the Adobe Acrobat navigation window.

Mariners are advised to comply with the “Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891” of 21 December 1998 which has been adopted by IMO.