

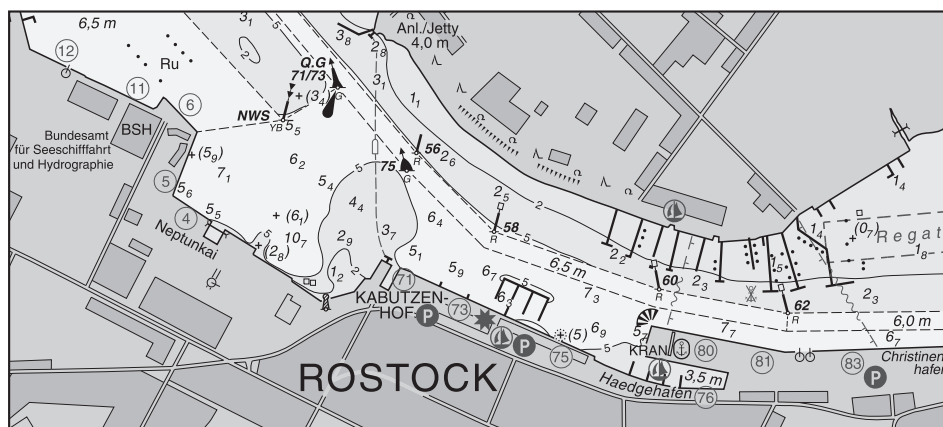


BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

## Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt  
*Official Maritime Publication*

14. Oktober 2016 · 147. Jahrgang  
*14 October 2016 · Volume 147*



**Nfs 41/16**

**Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, 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)*

**Beilagen/*Enclosures***

- Austauschseiten zum Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016

**Neuerscheinungen des BSH/*New BSH publications***

**Bücher/*Books*: –**

**Krt./*Charts*: –**

**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***

- (16) 162
- (16) 163
- (16) 1671
- (16) 1672




**Teil 2 – Seebuchberichtigungen/*Part 2 – Corrections to nautical publications***

20001    Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016

**Gültige P- und T-Berichtigungen*****P and T Corrections in force***vom **14. Oktober 2016**dated **14 October 2016**Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2014 bis zum Heft 41/2016*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2014 to issue 41/2016*

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: 44	T (16) 1513	2014: 2
T (16) 30	2014: 40	T (16) 1514	2015: 46
	2016: 1, 9, 23	T (16) 1515	2014: 48
T (16) 31	2014: 12	T (16) 1641	2015: 47
	2015: 12, 36		2016: 35
	2016: 1	T (16) 1671	2014: 11
T (16) 32	2016: 9, 26		2015: 20
T (16) 33	2016: 9, 26		2016: 39, 40
T (16) 34	2016: 27	T (20) 101	2014: 9
T (16) 35	2016: 24	T (21) 7	2016: 4
T (16) 36	2014: 11	T (21) 44	2015: 23
	2016: 1	T (21) 48	2014: 40
T (16) 37	2016: 24	T (21) 50	2014: 4
T (16) 43	2014: 40		2015: 7
	2015: 12, 36		2016: 35
T (16) 52	2015: 47	P (21) 50	2016: 38
T (16) 54	2016: 33	T (21) 88	2014: 44
T (16) 100	2015: 44		2015: 16
T (16) 151	2014: 2, 5	T (21) 90	2014: 29
	2015: 34	T (21) 103	2014: 12
	2016: 29, 38	T (21) 105	2015: 1, 23
T (16) 162	2016: 1	T (21) 106	2014: 2, 3
T (16) 163	2014: 11	T (21) 107	2015: 40
T (16) 1511	2015: 25, 31, 33	T (21) 108	2015: 44

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

<p>★ (16) 162 INT 1342 Letzte NfS 32–33/16 Trage ein <i>Insert</i></p>	<p><b>SO-lich Møn</b></p> 	<p>(BSH M5) 41/16</p> <p>zwischen/<i>between</i></p>	<p>54° 44,46' N 012° 24,00' E 54° 50,54' N 012° 40,14' E 54° 50,66' N 012° 41,05' E 54° 56,30' N 012° 59,10' E 54° 56,18' N 012° 59,94' E 54° 55,37' N 013° 02,61' E</p>
<p>★ (16) 163 INT 1351 3005 Letzte NfS 27/16 Trage ein <i>Insert</i></p>	<p><b>N-lich Kadetrinne</b></p> 	<p>(BSH M5) 41/16</p> <p>zwischen/<i>between</i></p>	<p>54° 32,33' N 012° 08,35' E 54° 33,21' N 012° 08,99' E 54° 38,30' N 012° 09,27' E 54° 39,29' N 012° 10,42' E 54° 50,02' N 012° 38,94' E 54° 50,50' N 012° 40,00' E</p>
<p>★ (16) 1671 INT 1354 Letzte NfS 40/16 Trage ein <i>Insert</i></p>	<p><b>Kadetrinne – Markgrafenheide</b></p> 	<p>(BSH M5) 41/16</p> <p>zwischen/<i>between</i></p>	<p>54° 25,70' N 012° 02,66' E 54° 23,90' N 012° 03,69' E 54° 20,63' N 012° 04,97' E 54° 19,93' N 012° 03,98' E 54° 19,51' N 012° 04,01' E 54° 12,36' N 012° 07,02' E 54° 12,08' N 012° 07,30' E 54° 11,63' N 012° 08,38' E</p>
<p>★ (16) 1672 INT 1355 Letzte NfS 28/16 Streiche <i>Delete</i></p>	<p><b>NO-lich Warnemünde</b></p> <p><i>in Bau/under construction</i></p>	<p>(BSH M5) 41/16</p>	<p>54° 14,0' N 012° 06,3' E 54° 11,9' N 012° 07,6' E</p>

**Teil 2 – Seebuchberichtigungen/Part 2 – Corrections to nautical publications**

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

**20001 Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016**

- S. 11/12** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 15/16** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 55/56** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 83/84** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 85/86** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 86.1/ 86.2** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 86.3/ 86.4** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 121/ 122** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 123/ 124** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 125/ 126** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 127/ 128** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 129/ 130** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 131/ 132** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 133/ 134** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16
- S. 135.1/ 135.2** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
(BSH N2) 41/16

**S. 135.3/  
136** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 41/16

**S. 175/  
176** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 41/16

**S. 177/  
178** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 41/16

**S. 187/  
188** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 41/16

**S. 189/  
190** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 41/16

**S. 191/  
192** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 41/16

**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, 47<sup>th</sup> edition 2016  
and further information to the catalogue of nautical charts and books.*

**Informationen zum Katalog/Information to catalogue****Beabsichtigte Neue Ausgaben/New Editions scheduled for publication**

Die Karten erscheinen innerhalb der nächsten 1 bis 4 Wochen.

*The charts will be published within the next 1 to 4 weeks.*

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
44	1452	978-3-86987-740-2	Elbmündung	50 000	–
105		978-3-86987-743-3	Die Eider, Norder- und Süderpiep	50 000	–
106		978-3-86987-744-0	Hever und Schmaltief	50 000	–

(BSH N2) 41/16



**Teil 4 Mitteilungen**★ **Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten**

a) Putlos	Zeit/Schedule
24.10.2016	9:00–17:00
25.10.2016	9:00–20:15
26.10.2016	9:00–20:15
27.10.2016	9:00–17:00
28.10.2016	9:00–12:30
29.10.2016	9:00–14:00

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. 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 Gefahrengebiet (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.

★ **Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat am 5. Oktober 2016 die von der Dong Energy Borkum Riffgrund II GmbH, Van der Smissen Straße 9, 22767 Hamburg, vertreten durch die Geschäftsführer Volker Malmen, Trine Borum Bojsen und Robert Helms vorgelegten Pläne für die Änderung des Vorhabens Offshore Windpark „Borkum Riffgrund 2“ mit Einvernehmen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest (GDWS Außenstelle Nordwest), Schloßplatz 9, 26603 Aurich, gemäß § 2 der Verordnung über Anlagen seawärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – SeeAnIV) in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) festgestellt.

**Part 4 Notifications**★ **Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises**

b) Todendorf	Zeit/Schedule
24.10.2016	9:00–17:00
25.10.2016	9:00–20:15
26.10.2016	9:00–20:15
27.10.2016	9:00–17:00
28.10.2016	9:00–12:30
29.10.2016	Kein Schießbetrieb No firing exercises

*The schedule is not guaranteed. 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 125/16) 41/16

★ **Announcement of the Federal Maritime and Hydrographic Agency regarding the construction and operation of wind turbines in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) in the North Sea**

*On 5 October 2016 the Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) has issued in agreement with the Federal Waterways and Shipping Agency Northwestern Region Office (GDWS, ASt Nordwest), Schloßplatz 9, 26603 Aurich, a planning approval decision on plans submitted by Dong Energy Borkum Riffgrund II GmbH, Van der Smissen Straße 9, 22767 Hamburg, represented by director Volker Malmen, Trine Borum Bojsen and Robert Helms for the amendment of the offshore windfarm “Borkum Riffgrund 2”. The planning approval decision was issued according to the Marine Facilities Ordinance (Seeanlagenverordnung – SeeAnIV) in connection with section 74 of the Administrative Procedure Act (Verwaltungsverfahrensgesetz VwVfG).*

Die Eckkoordinaten (geographisches Bezugssystem WGS 84) des Gebietes, in dem nunmehr nur 56 einzelne Windenergieanlagen und eine Umspannanlage errichtet werden, lauten:

*The coordinates (WGS 84) of the location in with the from now on 56 wind turbines and one substation platform are:*

Windenergieanlagen/wind turbine installations:

53° 59,2370' N	006° 25,3581' E	53° 55,9672' N	006° 33,1989' E
53° 58,8365' N	006° 25,3858' E	53° 56,4055' N	006° 32,2228' E
53° 58,4359' N	006° 25,4163' E	53° 57,2043' N	006° 30,5084' E
53° 58,0359' N	006° 25,4492' E	53° 57,6667' N	006° 28,7928' E
53° 57,6361' N	006° 25,8704' E	53° 58,0379' N	006° 28,7918' E
53° 57,1978' N	006° 26,3510' E	53° 58,4386' N	006° 28,4248' E
53° 54,9849' N	006° 29,3445' E	53° 59,4628' N	006° 28,4219' E
53° 55,0527' N	006° 30,0697' E	53° 59,4629' N	006° 26,4884' E
53° 55,9296' N	006° 36,2346' E		

nordöstliche Teilfläche/northeastern partial area:

53° 59,2576' N	006° 35,6491' E
53° 58,4488' N	006° 37,0210' E
53° 59,2574' N	006° 37,0214' E

Umspannwerk und Hubschrauberlandedeck/substation and helicopter landing platform:

53° 57,4343' N	006° 28,4507' E
53° 57,4233' N	006° 28,4479' E

Im Verfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG ist eine Ausfertigung des mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehenen Beschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Planes zur Einsicht auszulegen.

*An environmental impact assessment has been conducted. In accordance to § 74 VwVfG the planning approval decision includes an information on legal remedies and has to be put on public display.*

Der Planfeststellungsbeschluss enthält insbesondere Nebenbestimmungen zum Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Meeresumwelt.

*The planning approval decision contains provisions, in particular for the safety of maritime traffic and the protection of the marine environment.*

Die Genehmigung liegt vom **17. Oktober 2016 bis zum 31. Oktober 2016** zur Einsichtnahme aus im

*The planning approval decision is available for public inspection from **17 October 2016 to 31 October 2016** at*

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Bibliothek  
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg  
Montag bis Donnerstag: 9:00–15:00 Uhr  
Freitag: 9:00–14:30 Uhr

*Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Library  
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg  
Monday to Thursday: 0900–1500  
Friday: 0900–1430*

und im

*and at*

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Bibliothek  
Neptunallee 5  
18057 Rostock  
Montag bis Donnerstag: 9:00–15:00 Uhr  
Freitag: 9:00–14:30 Uhr

*Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Library  
Neptunallee 5  
18057 Rostock  
Monday to Thursday: 0900–1500  
Friday: 0900–1430*

Es wird darauf hingewiesen, dass mit Ende der Auslegungsfrist der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den nicht bekannten Betroffenen als zugestellt gilt.

*With the end of the inspection period, the other parties affected shall be regarded as having been notified.*

Hinweis:

Der Planfeststellungsbeschluss kann auch im Internet unter [www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks](http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks) eingesehen und heruntergeladen werden. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

Im Auftrag  
Dr. Michaela Stecher

Az.:5111/Borkum Riffgrund 2/PFV/M5310

Note:

*The planning approval decision can be also accessed online at [www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks](http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks). The content of the documents available for inspection is authoritative.*

*By Order  
Dr. Michaela Stecher*

(BSH M5) 41/16

## AUSTAUSCHSEITEN zum Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016 (Nr. 20001)

### Einordnungsanweisung

Herauszunehmende Blätter	Anzahl	Einzuordnende Blätter	Anzahl
		Einordnungsanweisung	1 (nach dem Innentitel)
<b>Seite</b>		<b>Seite</b>	
11/12	1	11/12	1
15/16	1	15/16	1
55/56	1	55/56	1
83–86	2	83–86.4	4
121–136	8	121–136	9
175–178	2	175–178	2
187–192	3	187–192	3
Insgesamt herauszunehmen:	18	Insgesamt einzuordnen:	22

Austauschseiten eingeordnet durch \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_



Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bedankt sich bei den folgenden Stellen für die Mitarbeit bei der Herstellung dieses Handbuchs:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Berlin/Bonn, Referat WS 20

Bundesforschungsanstalt für Fischerei, Institut für Fischereitechnik und Fischereiökonomie, Hamburg

Deutsche Marine

Abt. Führung U-Boote,

Abt. Minenkriegführung

Abt. Nautik

Germanischer Lloyd AG, Hamburg, Abteilung NSL – Freibord und Vermessung

Gesundheitsamt Rostock, Abteilung Hygiene und Infektionsschutz

Hochschule Wismar, Fachbereich Seefahrt

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Sevan Marine ASA, Arendal, Norwegen

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Stralsund, MZS „Arkona“

Bundesamt für Wasserbau (BAW), Abteilung Wasserbau im Küstenbereich

Ice Officer Niklas Hammarkvist, Sjöfartsverket, Norrköping, Schweden

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, Hamburg

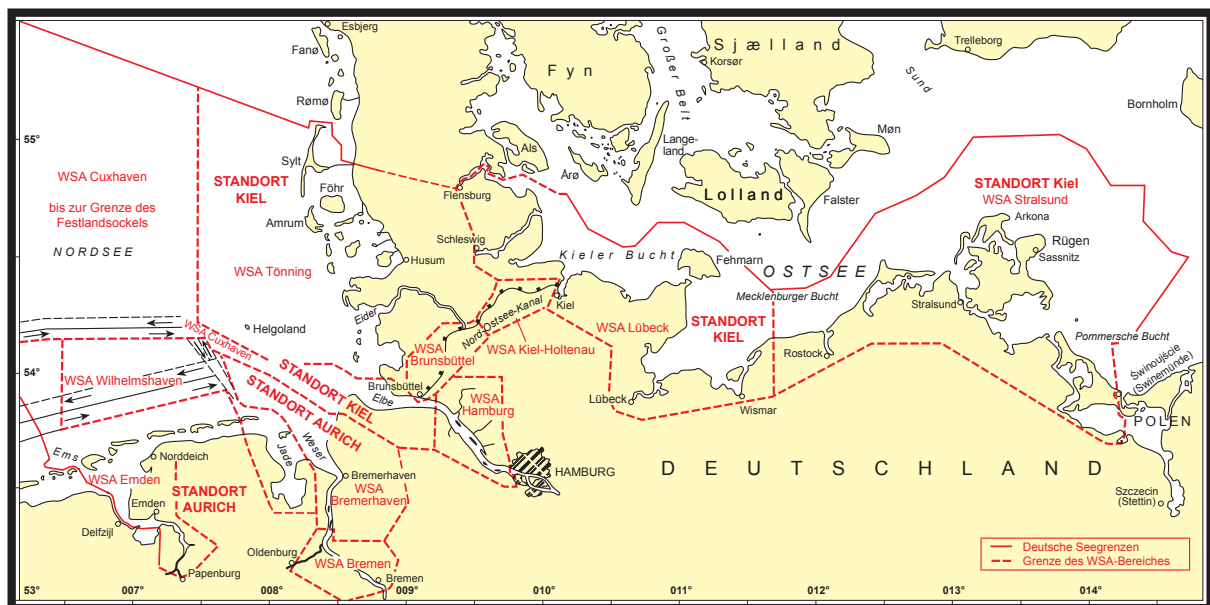


## A 2 Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

### Außenstellen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und zugehörige Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter

#### Aufgaben und Zuständigkeitsbereiche

Die dem Bund obliegenden Aufgaben der Strom- und Schifffahrtspolizei auf den Seeschiffahrtsstraßen sowie des Schifffahrtszeichenwesens auf den Seeschiffahrtsstraßen und auf der Hohen See werden von den zuständigen Standorten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übernommen. Für die Übersicht über die Zuständigkeitsbereiche dieser Behörden siehe nachfolgende Abbildung.



Zuständigkeitsbereiche der Standorte der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter

#### Anschriften und Telekommunikationswege

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Aurich  
 Schloßplatz 9, 26603 Aurich  
 Postfach 20 20, 26590 Aurich  
 Telefon +49 (0) 49 41 6 02-0  
 Telefax +49 (0) 49 41 6 02-3 78  
 E-Mail [wsd-nordwest@wsv.bund.de](mailto:wsd-nordwest@wsv.bund.de)  
 Internet [www.wsd-nordwest.wsv.de](http://www.wsd-nordwest.wsv.de)

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Kiel  
 Kiellinie 247, 24106 Kiel  
 Telefon +49 (0) 4 31 33 94-0  
 Telefax +49 (0) 4 31 33 94-63 99  
 E-Mail [wsd-nord@wsv.bund.de](mailto:wsd-nord@wsv.bund.de)  
 Internet [www.wsd-nord.wsv.de](http://www.wsd-nord.wsv.de)

Die Anschriften der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter und weitere Details sind im Internet unter <http://www.elwis.de> zu finden.



**Verkehrszentralen****Aufgaben**

Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben in ihrem Zuständigkeitsbereich Verkehrszentralen eingerichtet, die mit Radar und UKW-Sprechfunk ausgerüstet sind. Die Verkehrszentralen sind bei Tag und Nacht besetzt und auch über Telefon, Telefax und E-Mail erreichbar. Ihre Aufgabe ist die maritime Verkehrssicherung. Diese umfasst Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen, die von den Verkehrszentralen zur Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen, zur Verkehrsablaufsteuerung oder zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren für die Meeresumwelt gegeben werden sowie Verfügungen, die zur Verkehrsregelung und -lenkung erlassen werden.

**Verkehrsinformationen**

sind nautische Warnnachrichten sowie Mitteilungen der Verkehrszentralen über die Verkehrslage, Fahrwasser- sowie Wetter- und Tideverhältnisse, die zu festgelegten Zeiten in regelmäßigen Abständen oder auf Anforderung einzelner Schiffe gegeben werden.

**Verkehrsunterstützungen**

werden als Hinweise und Warnungen an die Schifffahrt gegeben sowie als Empfehlungen im Rahmen einer Schiffsberatung durch Seelotsen von den Verkehrszentralen aus. Bei verminderter Sicht, auf Anforderung oder wenn die Verkehrszentralen es aufgrund der Verkehrsbeobachtung für erforderlich halten, können Verkehrsunterstützungen sich entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse auch auf Positionsangaben, Passierzeiten, Kurse, Geschwindigkeiten oder Manöver bestimmter Schiffe erstrecken.

**Verkehrsregelungen**

erteilen die Verkehrszentralen durch schifffahrtspolizeiliche Verfügungen im Einzelfall, entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse; sie können Regelungen über Vorfahrt, Überholen, Begegnen, Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten oder über das Befahren einer Seeschiffahrtsstraße umfassen.

**Verkehrslenkung**

sind Maßnahmen der Verkehrszentralen am Nord-Ostsee-Kanal, durch die der Verkehr zum Zweck der Gefahrenabwehr oder der Verkehrsablaufsteuerung gelenkt wird.

**Seewarndienst**

Für die Schifffahrt besonders dringliche Nachrichten über Unregelmäßigkeiten der Betonung und Befeuerung im Küstengebiet der Bundesrepublik Deutschland, über Schifffahrtshindernisse und das Antreffen von Minen werden vom Seewarndienst entgegengenommen und der Schifffahrt umgehend als Nautische Warnnachricht oder Nautische Warnnachricht (vital) über die Küstenfunkstellen bekannt gegeben.

Die Seewarndienstzentrale beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden nimmt diesen Dienst bei Tag und Nacht wahr (siehe auch Abschnitt B 7).

Seewarndienstzentrale Emden

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

Telefax +49 (0) 49 27 1 87 72 88

E-Mail seewarndienst.wsa-emd@t-online.de

**Havariekommando (HK) und Maritimes Lagezentrum (MLZ)****Aufgaben**

Das Havariekommando (HK) mit dem Maritimen Lagezentrum (MLZ) 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.

Das Maritime Lagezentrum ist die nationale und internationale Meldestelle für Unfälle auf See.

Dem MLZ obliegen u. a.

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

### Kennungen

Kennung ist der Verlauf der Lichterscheinung eines Feuers in einem bestimmten, wiederkehrenden Rhythmus, gekennzeichnet durch den Wechsel von weißem und/oder farbigem Lichtschein und Unterbrechung (Pause) des weißen oder farbigen Lichts. Angaben über Arten von Kennungen und deren Darstellung in der Seekarte enthält die Karte 1.

### Radarbaken

Radarbaken (Racon, Ramark) strahlen Impulse aus, die vom Schiffsradargerät empfangen werden und als Markierung auf dem Bildschirm erscheinen. Durch diese Markierung wird der Bakenstandort nach Peilung und Abstand oder nur nach Peilung auf dem Radarbildschirm angezeigt.

### Radarantwortbaken (Racon)

Radarantwortbaken (Racon) antworten während ihrer Sendezeit im Takt ihrer Kennung, wenn sie von den Impulsen einer Bordradaranlage getroffen werden. Die Baken arbeiten im 3-cm-Bereich (X-Band) bzw. im 10-cm-Bereich (S-Band) und ermöglichen die Messung von Peilung und Abstand.

### Radarbaken (Ramark)

Radarbaken (Ramark) senden im 3-cm-Bereich ununterbrochen. Es ist nur eine Peilung der Bake möglich. Auf dem Radarbildschirm erscheint das Bakensignal als geschlossene oder unterbrochene Linie. Diese verläuft radial vom eigenen Standort über den Bakenstandort zum Bildschirmrand.

### Nebelzeichen

Nebelschallsignale und Nebelfeuer warnen in erster Linie vor Untiefen, Schifffahrtshindernissen und Anlagen.

Als Hilfsmittel zur Positionsbestimmung haben Schallzeichen nur bedingten Wert, weil Abstand und Peilung der Schallquelle nicht immer zuverlässig ausgemacht werden können.

Der Schall durchdringt die Luft sehr unregelmäßig. Über den Abstand, in dem Nebelschallzeichen gehört werden können, lassen sich keine gesicherten Aussagen treffen da die atmosphärischen Verhältnisse großen Einfluss auf die Hörweite haben.

## D 4 Ozeanographische Messgeräte

### Ozeanographische Messgeräte

#### Aufgaben

Die Ozeanographischen Messstationen dienen meereskundlichen Forschungsarbeiten, bei denen die horizontalen und vertikalen Bewegungen des Wassers (Strömungen in allen Tiefen, Wasserstandsänderungen, Seegang usw.), der physikalisch-chemische Zustand des Meeres und dessen räumliche und zeitliche Veränderungen sowie meteorologische Daten (Wind, Luftdruck, Temperatur, Luftfeuchtigkeit) gemessen, gesammelt und übertragen werden. Die International Oceanographic Commission (IOC) fördert und koordiniert in Zusammenarbeit mit der World Meteorological Organization (WMO) den Aufbau eines weltweiten Netzes von ozeanographischen Messstationen, genannt ODAS (Ocean Data Acquisition System).

#### Verwendete Messgeräte

Messungen werden mit festen und schwimmenden Messstationen durchgeführt.

Bei den verankerten schwimmenden Messstationen werden je nach Einsatzgebiet und Verwendungszweck Messtonnen unterschiedlicher Größe und Bauart eingesetzt. Die Messgeräte sind nicht nur in die Tonnen eingebaut, sondern können in einer Messkette unterhalb der Wasseroberfläche ausgebracht sein. Die ausgelegten Tonnen zur Bezeichnung der unter der Wasseroberfläche ausgebrachten Messgeräte können in einem größeren Abstand von den Geräten verankert sein.

Auch treibende Messtonnen kommen gelegentlich zum Einsatz.

Feste Messstationen ragen im Normalfall weit aus dem Wasser. Zur Nivellierung sind bei einigen Anlagen Referenzstellen in einem Umkreis von bis zu mehreren hundert Metern eingerichtet. Diese ragen einige Zentimeter aus dem Meeresboden und können beim Trockenfallen eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen.

#### Positionierung

Messtonnen werden sowohl in küstennahen flachen als auch in sehr tiefem Wasser ausgesetzt und dürfen nicht mit vertriebenen Schifffahrtszeichen verwechselt werden. Die Wassertiefe über den Messgeräten unterhalb der Wasseroberfläche wird nach Möglichkeit so groß gewählt, dass eine Behinderung der Schifffahrt, mit Ausnahme der Fischerei, ausgeschlossen ist.

In Seekarten werden nur Messgeräte eingetragen, die für sehr lange Zeit oder unbefristet ausliegen. In den Nachrichten für Seefahrer (NfS) werden auch in häufig befahrenen Seegebieten Messgeräte und -tonnen nur dann als T-Berichtigung veröffentlicht, wenn sie für längere Zeit ausliegen oder wenn sie eine besondere Gefahr für die Schifffahrt bilden oder mit wichtigen Schifffahrtszeichen verwechselt werden können.

Mit dem Ausliegen von Messgeräten und -tonnen, die nicht über die NfS bekannt gemacht worden sind, muss in allen Seegebieten gerechnet werden.

#### Passage und Bergung

Gemäß einer IMO Empfehlung (IMO Circ. 30/2000) ist die Schifffahrt aufgefordert durch Ausguck und Radarbeobachtungen dafür Sorge zu tragen, dass Kollisionen mit Messgeräten verhindert und Messgeräte in ausreichendem Abstand (mindestens 2 kbl) passiert werden. Messgeräte dürfen nicht aufgenommen oder geborgen werden.

### Windparks und Windenergieanlagen

Windparks und Windenergieanlagen (siehe Abb.) sind vor vielen Küsten anzutreffen.

Die Annäherung an und das Durchfahren solcher Anlagen und Gebiete sollte vermieden werden.

An den einzelnen Anlagen des Windparks können – oberhalb und unterhalb der Wasseroberfläche – sekundäre Einrichtungen wie etwa Messgeräte oder Sonaranlagen befestigt sein. Zwischen den einzelnen Anlagen sowie zwischen den Anlagen und dem Festland muss mit Starkstromkabeln auf dem Meeresboden gerechnet werden.

Windenergieanlagen sind im Einzelfall mit Schutzräumen für Schiffbrüchige ausgestattet. Die Nutzung sollte nur im äußersten Notfall erfolgen.



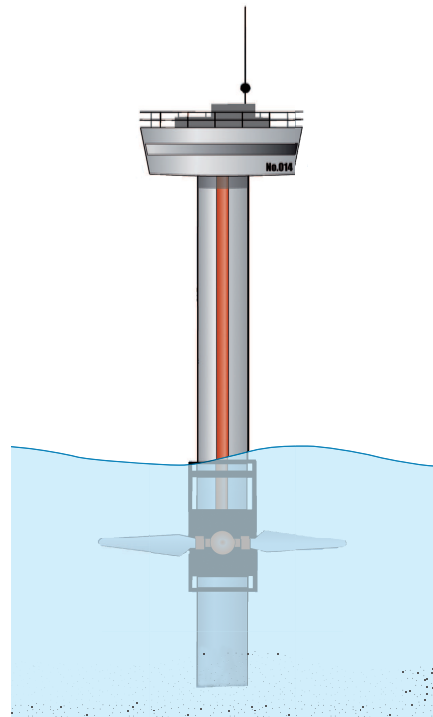
Windparks und Windenergieanlagen

### Wellenkraftwerke

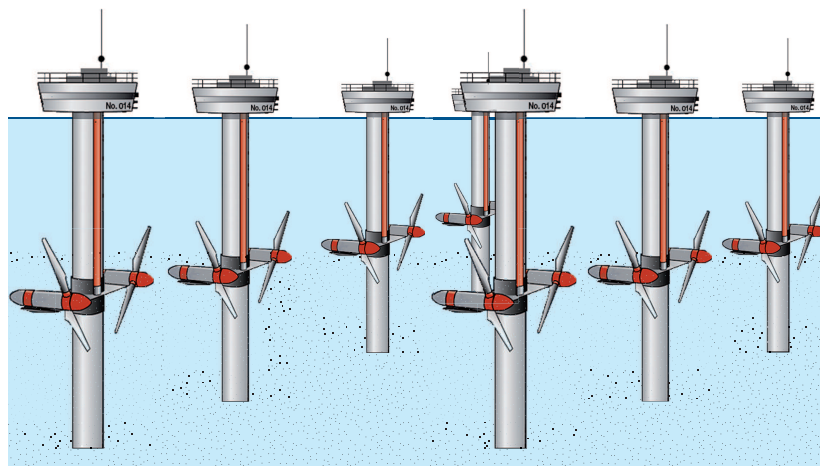
Wellenkraftwerke sind in küstennahen Gebieten anzutreffen. Die Art der Energiegewinnung durch Wellenkraft ist noch nicht bis zur Marktreife entwickelt. Aufbau und Funktionsweise der Anlagen können sich erheblich unterscheiden. Für die Schifffahrt von Bedeutung sind schwimmende bis zu 150 m lange Anlagen. Nach heftigen Stürmen kann mit einem Vertreiben der Anlagen gerechnet werden. Die Annäherung an Wellenkraftanlagen sollte vermieden werden. Zwischen den Anlagen sowie zwischen den Anlagen und dem Festland muss mit dem Auslegen von Starkstromkabeln gerechnet werden.

### Gezeitenturbinen

In Gebieten starken Gezeitenstroms können zur Energiegewinnung Gezeitenturbinen fest auf dem Meeresboden installiert sein. Diese Anlagen können Unterwasser größere Abmaße als Überwasser haben. Die Gezeitenrotoren können Ausmaße bis 20 m Durchmesser erreichen. Zur Vergrößerung der Effektivität sind auch zwei Rotoren pro Anlage möglich. Die Annäherung an solche Geräte ist ohne Genehmigung verboten.



**Einzelanlage mit zentriertem Rotor**



**Mehrrotoranlage und Gezeitenturbinenfarm**

### Bezeichnung

#### IALA Regelung

Die Bezeichnung der Offshore-Anlagen ist durch die IALA international einheitlich geregelt.

#### Anlagen für die Öl- und Gasgewinnung

Stationäre und schwimmende Anlagen für die Öl- und Gasgewinnung sind in der Regel durch Feuer, Schallsignale und Racons bezeichnet die den Morsebuchstaben „U“ (●●■) verwenden.

#### Windparks bzw. einzelne Windenergieanlagen

Windparks bzw. einzelne Windenergieanlagen haben eine Tages-, Nacht- und AIS-Kennzeichnung. Die Tageskennzeichnung besteht aus einem breiten gelben Anstrich sowie einer individuellen (d.h. eindeutig identifizierbaren) schwarzen Beschriftung jeder einzelnen Anlage. Die Nachtkennzeichnung besteht aus gelben Taktfeuern auf jeder peripheren Anlage. Die Taktfeuer sind grundsätzlich nur nach außen hin sichtbar. Darüber hinaus besitzt jede Anlage eine rundum leuchtende gelbe Nahbereichskennzeichnung, z.B. durch Anstrahlung der Beschriftung). Mit AIS sind eckwärtige Anlagen gekennzeichnet. Als AIS-Meldung wird die Beschriftung der bezeichneten Anlage, ergänzt um den Zusatz „windfarm“ oder „platform“ (für z.B. Umspannplattformen), im Display angezeigt.

### Darstellung in Seekarten

#### Anlagen für die Öl- und Gasgewinnung

Stationäre Anlagen, Öl- und Gasfelder, Windparks, Rohrleitungen und Unterwasserkabel sind in der Regel in Seekarten geeigneten Maßstabs dargestellt. Informationen zu beweglichen Anlagen werden durch nautische Warnnachrichten verbreitet. Trotzdem ist immer mit kurzfristigen Änderungen zu rechnen.

#### Windparks bzw. einzelne Windenergieanlagen

Windenergieanlagen in Windparks können in Seekarten unterschiedlich dargestellt werden. Dabei ist maßstabsabhängig die Darstellung als Einzelanlage innerhalb eines Windparks oder in generalisierter Form als Windparksymbol möglich. In jedem Falle ist mit nicht oder nur unzureichend kartierten Unterwasserkabeln und weiteren Unterwasserhindernissen im Bereich von Windenergieanlagen zu rechnen.



## Maßnahmen bei Beschädigungen von Offshore-Anlagen

### Übersicht

Beschädigungen sind meldepflichtig. Sie sind an die nächste Küstenfunkstelle oder Schiffsverkehrsdienst zu melden. Beschädigungen von Offshore-Anlagen können Umweltverschmutzungen, Brände oder Explosionen zur Folge haben.

### Rohrleitungen

Durch die Beschädigung der Betonummantelung kann es zum Aufschwimmen der Leitung kommen. Beschädigungen von Rohrleitungen können das Austreten von explosiven Gas- oder Ölgemischen zur Folge haben. Es besteht nach einer Beschädigung von Gasleitungen Feuer- und Explosionsgefahr sowie die Gefahr einer Umweltverschmutzung.

### Kabel

Viele Kabel führen Hochspannung. Jeder Versuch aufgefischte Kabel zu durchschneiden, kann lebensgefährlich sein. Fanggerät und Ankergeschirr müssen aufgegeben werden, wenn sie nicht ohne das Kabel zu beschädigen klariert werden können (siehe auch Abschnitt K 2).

## Navigation in der Nähe von Offshore-Anlagen

### IMO - Empfehlungen

Gemäß IMO-Entschließung A.671(16) sollen Fahrzeuge

- bei der Vorbeifahrt an meerestechnischen 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;
- 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;
- die in dem betreffenden Seegebiet festgelegten Schiffswege benutzen sowie
- während der Fahrt in der Nähe meerestechnischer 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.

### Sicherheitszonen

Grundsätzlich sind solche Anlagen und Bauwerke in sicherem Abstand zu passieren. Die Sicherheitszone, international üblich sind mindestens 500 m, darf, abgesehen von Notfällen, nicht verletzt werden. Verstöße gegen das Befahrensverbot von Sicherheitszonen werden von den Flaggenstaaten verfolgt und geahndet.

### Maßnahmen bei Notfallsituationen

Bei verkehrlichen Gefahrensituationen sind die örtlich zuständige Verkehrsüberwachungssysteme unverzüglich zu informieren.

Eine rechtzeitige Information hat einen erheblichen Einfluss auf die Erfolgsaussichten evtl. einzuleitender Notfallmaßnahmen.

Bei Ausfall der Maschine und dem Verlust des Vortriebs gehen Berechnungen von einer durchschnittlichen Driftgeschwindigkeit von bis zu 4 kn aus. Dabei ist die Größe des Havaristen unerheblich. Da von einem benötigten Zeitraum für das Einleiten eines Notschleppmanövers von mindesten 3 Stunden, eher weit darüber, gerechnet werden muss, hat eine rechtzeitige Information einen erheblichen Einfluss auf das Gelingen evtl. einzuleitender Notfallmaßnahmen.

Auch wenn kein direktes Eingreifen eines Notfallschleppers notwendig sein sollte, so können die örtlichen Verkehrsüberwachungssysteme eine kompetente Beratung durch reviererfahrene Experten geben. Außerdem kann eine objektive, externe Beratung helfen, das Krisenmanagement an Bord zu verbessern und potentielle Rettungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

In Gefahrensituationen (z. B. bei Manövrierunfähigkeit in der Nähe eines Windparks und der Gefahr einer Kollision mit einer Offshore-Anlagen) sollte auch das Einleiten eines Notankermanövers in Betracht gezogen werden.

### Ankern und Fischen

In der Nähe von Rohrleitungen und Unterwasserkabeln ist das Ankern und Fischen verboten.

### Ablenkungen des Magnetkompasses

Beim Überlaufen von Hochspannungs-Gleichstromkabeln, die in geringen Wassertiefen liegen, können erhebliche Ablenkungen der Magnetkompassse auftreten. Die Kabeltrasse ist möglichst zügig und im rechten Winkel zu passieren. Die Ablenkung ist innerhalb 100 m beiderseits des Kabels am größten. Magnetkompass-Selbststeueranlagen sind vor Queren des Kabels auszuschalten.

### Navigation in der Nähe von Öl- und Gasfeldern

#### Sicherheitswege

Zwischen Öl- und Gasfeldern sowie in Seegebieten mit zahlreichen Offshore-Anlagen können Sicherheitswege, Ankerplätze usw. eingerichtet werden, die nach Möglichkeit von Offshore-Anlagen frei gehalten und in Seekarten eingetragen werden; dabei werden nicht immer alle Einzelheiten der Offshore-Anlagen dargestellt.

Der Bereich von Development Areas (Erschließungsgebiete), die in den Seekarten eingetragen sind sollte von der durchgehenden Schifffahrt gemieden werden, da hier Versorgungsschiffe, Arbeitsfahrzeuge und/oder Taucher arbeiten können.

### Navigation in der Nähe von Windparks

#### Allgemeine Befahrensregeln

Bei der Annäherung an bzw. beim Durchfahren von Windparks sollten unbedingt alle Sicherheitsmaßnahmen berücksichtigt werden, die gute Seemannschaft und seemännische Sorgfaltspflicht erfordern. Dies schließt die gehörige Berücksichtigung der meteorologisch-hydrologischen Rahmenbedingungen auf offener See sowie der baulich-geographischen und verkehrlichen Verhältnisse im Windpark ein. Beispielsweise sollte beachtet werden, dass

- der Manövrier- und Ausweichraum innerhalb und an den Rändern der Windparks grundsätzlich eingeschränkt ist,
- innerhalb von Windparks infolge der baulichen Anlagen veränderte Wind-, Strömungs- und Seegangsverhältnisse auftreten können,
- mit strömungs-, wind- oder seegangsbedingtem Versatz gerechnet werden muss, wodurch die Verkehrsbreite zunimmt, der Manövrierraum innerhalb von Windparks zusätzlich eingeengt wird, und die Gefahr versatzbedingter Abweichungen vom Sollkurs besteht,
- sowohl die optische als auch die „radartechnische“ Sicht innerhalb eines Windparks eingeschränkt sein kann,
- die von den Flügeln überstrichenen „Rotorkreise“ der Anlagen bis in die Nähe der Wasseroberfläche hinunter reichen können,

Die Schiffsleitung sollte sich beim Navigieren innerhalb von Windparks daher jederzeit für alle Maßnahmen zur Sicherstellung der Ausführung sofortiger Ausweich- oder Notmanöver (z.B. Maschine auf Manöverfahrt) bereithalten, das Ruder besetzen sowie den Ausguck verstärken.

Der für das Ausweichen, Manövrieren und das etwaige Verdriften erforderliche Freiraum zwischen Schiff und Anlagen sollte unbedingt eingehalten und laufend überprüft werden. Daher sind die Manöverkennwerte des Fahrzeugs sowie die Verkehrslage und die Umweltbedingungen unbedingt in die Kalkulation eines ausreichenden Sicherheitsabstands zu den Anlagen mit einzubeziehen.

Beim Befahren in und bei der Navigation in der Nähe von Windparks muss mit anderen Fahrzeugen gerechnet werden, die unvermittelt auftauchen, manövrierbehindert sein können, einen größeren Passierabstand benötigen oder anderweitig zu einer kurzfristigen Ausweichsituation Anlass geben können. Zudem sollte auf andere Fahrzeuge innerhalb oder in unmittelbarer Nähe der Windparks geachtet werden, die nicht der AIS-Ausrüstungspflicht unterliegen und deren Radarbilddarstellung unvollständig oder fehlerbehaftet sein kann. Dies gilt auch für die optische und/oder radartechnische Wahrnehmung des eigenen Fahrzeugs durch andere Schiffe (innerhalb und außerhalb eines Windparks).

Auf etwaige Befahrensverbote ist zu achten.



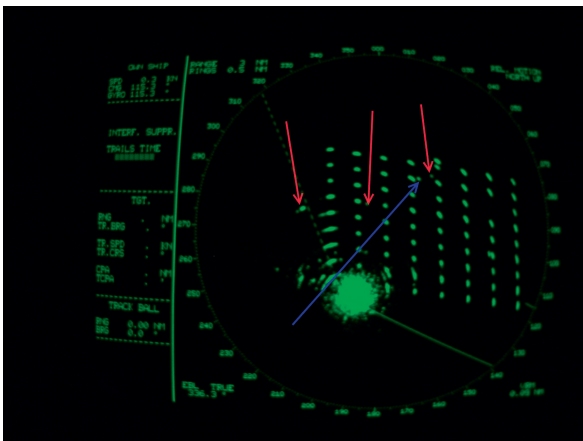
### Gehöriger Gebrauch des Radars

Es wird international davon ausgegangen, dass die Identifizierung von Offshore-Windparks und Einzelanlagen mittels Radar ab einer Entfernung von 14 sm möglich ist. Seegang und/oder Regen können je nach Filtereinstellungen am Radar die Sichtbarkeit verschlechtern.

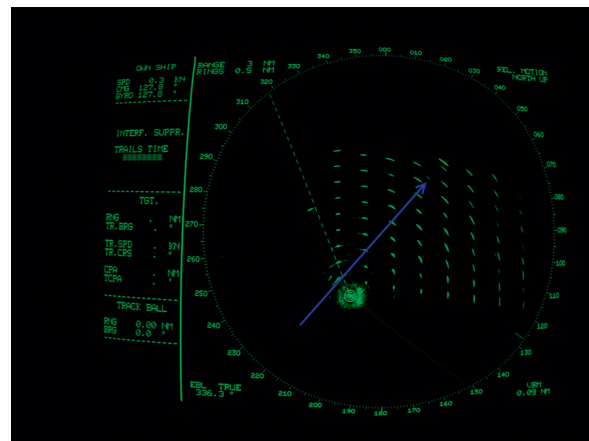
Jedoch ist zu beachten, dass bei Annäherungen an Windparks bzw. Einzelanlagen unter 2 sm mit unüblichen Radareffekten zu rechnen ist. Dazu zählen unter anderem:

- Abschattungen,
- Sättigungszonen,
- Mehrfachechos,
- Nebenkeulenechos und
- Beeinträchtigung des radialen Auflösungsvermögens (Pulslänge). Diese wird durch das Radargerät und den gewählten Puls bestimmt. Das Reflektionsvermögen des Pylons oder der Pylone hat darauf keine Auswirkung. Ist ein Fahrzeug dicht am Pylon so können beide Ziele nicht unterschieden werden.
- Beeinträchtigung des azimutalen Auflösungsvermögens (Breite der Antennenkeule). Diese ist von der Größe der Ziele wie auch von der Radarantenne abhängig. Ist der Winkelabstand zwischen Pylon und dem betrachteten Fahrzeug zu klein, so kann es nicht vom Echo des Pylons unterschieden werden.

In den nachfolgenden Abbildungen ist im S-Band Radar deutlich ein Echo der Yacht im NO-lichen Sektor des Windparks zu sehen während im X-Band Radar diverse Nebenkeulenechos auftreten.



Yacht im Windpark im X-Band Radar mit punktförmigen Nebenkeulenerscheinungen



Yacht im Windpark im S-Band Radar

Fahrzeuge, die innerhalb eines Windparks oder vom eigenen Standort aus betrachtet hinter einer Einzelanlage navigieren, können in Folge von Abschattung von Fahrzeugen, die außerhalb dieser Zone fahren, schlecht oder teilweise überhaupt nicht mit dem Radar geortet werden. Für die Nutzung von automatischen Trackverfahren ergibt sich die Gefahr des Verlierens von Zielen in einem Windpark. Bei mangelnder Aufmerksamkeit können Ziele, die im Windpark verkehren oder den Windpark verlassen, verspätet erkannt werden.

### Fahrzeuge innerhalb eines Windparks

Bei der Errichtung und im laufenden Betrieb eines Windparks ist mit Servicefahrzeugen in und um einen Windpark zu rechnen. Diese Fahrzeuge unterliegen auf Grund ihrer Abmessungen gelegentlich geringeren Ausrüstungsverpflichtungen. Beispiele für solche Fahrzeuge sind:

- Vermessungsschiffe,
- Errichterschiffe,
- Heavy-Lifter,
- Schlepper,
- Barge,
- Taucherbasisboote,
- Forschungsschiffe,
- Sicherheitsboote und
- Transferboote.

### Befahrensregelungen in deutschen Seegewässern

Um jeden Windpark bzw. jeden Windpark-Cluster ist eine geschlossene Sicherheitszone, die sich 500 m über die äußerste Anlagenreihe hinaus erstreckt, eingerichtet.

Befahrensregelungen werden durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt herausgegeben, die im Allgemeinen folgende Grundsätze beinhalten:

- Während der Bauphase der Anlagen ist das Befahren von Sicherheitszonen für den allgemeinen Schiffsverkehr verboten. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die zu Errichtungs-, Wartungs-, Versorgungs-, Forschungs-, Bergungs- oder Rettungszwecken im Windpark eingesetzt werden.
- Während der Betriebsphase der Anlagen bleibt das Befahren von Sicherheitszonen für alle Fahrzeuge über 24 m Länge verboten. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die zu Wartungs-, Versorgungs-, Forschungs-, Bergungs- oder Rettungszwecken im Windpark eingesetzt werden. Fahrzeuge unter 24 m Länge sind vom Befahrensverbot befreit. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt legt im Einzelfall Bedingungen und Auflagen fest (z.B. gute Wind-, Wetter- und Sichtbedingungen, Tageslicht, etc.) unter denen das Befahren für Fahrzeuge unter 24 m Länge gestattet wird.
- Im begründeten Einzelfall kann eine Befreiung vom Befahrensverbot erteilt werden.
- Ankern, Fischen und Angeln sowie das Festmachen an und Betreten von Anlagen der Windparks sind verboten.

Einzelfallabhängige Befahrensregelungen werden von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt für einzelne Offshore-Windparks bzw. übergreifend für ein Seegebiet festgelegt. Die aktuell gültigen Regelungen können den amtlichen Bekanntmachungen (z.B. unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de)) entnommen oder im Einzelfall bei der örtlich zuständigen Verkehrszentrale der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erfragt werden.

### Maritime Verkehrssicherung und Seeraumbeobachtung im Bereich von Windparks

Verkehrsüberwachungssysteme stehen teilweise im verkehrlichen Umfeld der von Windparks bebauten Flächen zur Verfügung. Die Verkehrsüberwachungssysteme fungieren auch als Ansprechpartner für die Schifffahrt (z. B. in Gefahrensituationen).

Darüber hinaus unterhält jeder Windparkbetreiber (soweit das entsprechende Vorhaben bereits im Normalbetrieb steht) im Rahmen der betrieblichen Überwachung der Offshore-Windparks ein permanentes Seeraumbeobachtungssystem. Damit werden die Verkehrsflächen im Windpark und im unmittelbar angrenzenden Umfeld (Sicherheitszone) zum Schutz der Anlagen des Windparks und der davon ausgehenden externen Gefahren für den Schiffsverkehr und die Meeresumwelt beobachtet. Die Seeraumbeobachtung ist grundsätzlich mit AIS und UKW-Sprechfunk ausgerüstet und kann von der Schifffahrt bei außergewöhnlichem Bedarf (z.B. bei konkreter Gefährdung des Windparks) über UKW-Kanal16 bzw. dem jeweiligen Arbeitskanal erreicht werden.

## E 8 Fischerei und Fanggeräte

### Fanggebiete

Fischereifahrzeuge treten in Fanggebieten häufig in größeren Ansammlungen auf. Die Fanggründe für Fische sind über die ganze Welt verteilt. In einigen Regionen ist mit ganzjährigen und anderen mit saisonalen Fischereiaktivitäten zu rechnen. Informationen über die Fischerei in einer bestimmten Region gibt das jeweilige Seehandbuch.

### Ausweichmanöver

Fahrzeuge, die fischenden Fahrzeugen ausweichen müssen, haben ihre Ausweichmanöver so rechtzeitig und weiträumig auszulegen, dass die Fanggeräte nicht beschädigt werden können. Treibnetzfischer lassen häufig in einer Fleet mehrere bis zu 40 m breite Tore für die Durchfahrt anderer Schiffe. Beim Überfahren von Treibnetzen besteht die Gefahr, das Fanggerät in Ruder und Schraube zu bekommen und dadurch manövrierunfähig zu werden. Ist ein Umfahren der Treibnetze nicht möglich sollte mit dem nächstgelegenen Treibnetzfischer Kontakt aufgenommen werden, um sich ggf. durch die Tore lotsen zu lassen.

### Signalgebung und Lichterführung

Fischereifahrzeuge führen Lichter und Signalkörper sowie Zusatzsignale nach den Kollisionsverhütungsregeln.

Das Internationale Signalbuch enthält Signale für die Fischerei unter Verschiedenes sowie den Einbuchstaben-Signalen.

### Verbringung von Gegenständen oder Netzen ins Meer

Gegenstände, die Netzschäden verursachen könnten, sollten nicht ins Meer geworfen oder bei Unterwasserarbeiten im Meer zurückgelassen werden. Ausgemusterte Netze und Leinen, die an der Oberfläche treiben können, müssen nach den Bestimmungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens an Land gebracht werden, da sie eine Gefahr für die Schifffahrt und für die Meerestiere bilden.

## **NAVTEX**

### **A b d e c k u n g**

Das Navigational Telex (NAVTEX) System ist ein internationaler Informations- und Warndienst zur Verbreitung nautischer und meteorologischer Warnungen und sonstiger dringender Nachrichten im Küstenbereich bis ca. 200 sm Abstand. Die Reichweiten der Sender betragen in der Regel 100 bis 500 sm.

### **A u s s t r a h l u n g e n**

Alle NAVTEX-Stationen senden auf der Frequenz 518 kHz (unter bestimmten Voraussetzungen auch auf anderen Frequenzen im KW-Bereich) in Englisch und auf 490 kHz in der Landessprache. Um zu vermeiden, dass sich die Sender gegenseitig stören, senden sie nach einem Sendepplan. Jede Sendung umfasst alle zur Verbreitung vorliegenden Nachrichten. Dies erfordert in der Regel nicht die volle, einem Sender zugeteilte Sendezeit. Freie Sendezeit wird erforderlichenfalls für die Aussendung von Meldungen über Seenotfälle und besonders wichtige Warnnachrichten genutzt. Diese Meldungen können dadurch sofort nach Eingang oder zum nächstmöglichen Zeitpunkt, zu dem die Frequenz frei ist, ausgestrahlt werden.

### **E m p f a n g s a n l a g e n**

Die NAVTEX-Empfänger sind fest auf die Sendefrequenz eingestellt und drucken eine Nachricht sofort bei Empfang aus. Sender und Informationsumfang sind wählbar. Nautische und meteorologische Warnnachrichten sowie Informationen über Seenotfälle oder entsprechend klassifizierte Nachrichten von besonderer Wichtigkeit werden immer empfangen und ausgedruckt. Um alle notwendigen Informationen rechtzeitig zu erhalten, sollte der Empfänger mindestens acht Stunden vor dem Auslaufen eingeschaltet werden.

## **SafetyNet**

### **A b d e c k u n g**

SafetyNet nutzt das INMARSAT-Satellitensystem. Meldungen können für die Großbereiche Atlantischer Ozean (Ost oder West), Indischer Ozean und Pazifischer Ozean oder ein frei wählbares, kleineres Gebiet ausgesendet oder abgefragt und empfangen werden. Auch Gebiete ohne NAVTEX-Empfang werden abgedeckt.

### **I n h a l t**

Es werden Schiffssicherheitsinformationen sowie Wettermeldungen und Sturmwarnungen verbreitet.  
Seenotmeldungen können bei der Informationsauswahl nicht ausgeblendet werden.

## **Küstenfunkstellen**

### **I n h a l t d e r S p r e c h f u n k n a c h r i c h t e n**

Wetter- und Warnnachrichten werden für Großbereiche und das angrenzte Küstengebiet in der Landessprache und/oder in Englisch ausgestrahlt und ergänzen die NAVAREA-Warnnachrichten.

### **I n h a l t d e r F a k s i m i l e - S e n d u n g e n**

Wetterinformationen und -vorhersagen werden nach einem regelmäßigen Sendepplan ausgestrahlt.

## **Rundfunksender**

### **I n h a l t d e r S p r e c h f u n k n a c h r i c h t e n**

Rundfunksender strahlen Seewetterberichte und Navigationswarnungen in der Regel nach den Nachrichten aus. Die Ausstrahlung ist auf bestimmte Zeitfenster begrenzt, siehe auch Handbuch Nautischer Funkdienst (BSH-Nr. 5000).

## H Schifffahrtsaufgaben des Bundes

### H 1 Übersicht der Gesetze und Verordnungen

#### Übersicht

##### Internationale Regelungen und Gesetze

Das Recht des Seeverkehrs beruht auf internationalen (Internationale Übereinkommen wie SOLAS, MARPOL, STCW, LL etc., IMO-Resolutionen), europäischen (EU-Richtlinien und EU-Verordnungen) und nationalen (Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften) Vorgaben.

##### Nationale Regelungen und Gesetze

Das Recht des Seeverkehrs gliedert sich in Vorschriften zu Bau, Ausrüstung und Besetzung von Schiffen, Verkehrsvorschriften, Vorschriften zur Infrastruktur (Bundeswasserstraßen), zur Registrierung und Überwachung von Schiffen und sonstigen Verhaltenspflichten. Die nationalen Gesetze und Verordnungen setzen die internationalen und europäischen Standards um und ergänzen diese, wo dies wegen der historisch gewachsenen Strukturen, aus Sicherheits- oder Umweltschutzgründen erforderlich ist.

#### Verordnung über die Sicherung der Seefahrt

Die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (siehe Abschnitt N 1) enthält Verhaltens- und Meldevorschriften für Schiffsführer und die sonst für die Sicherheit eines auf See befindlichen Schiffes Verantwortlichen im Falle von Seenotfällen, Zusammenstößen auf See sowie Schaden oder Gefahr verursachenden Vorkommnissen.

#### Kollisionsverhütungsregeln

Jenseits der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres (in der AWZ und auf Hoher See) gelten die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln) (siehe Abschnitt N 2). Sie enthalten Ausrüstungs- und Verhaltensvorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und werden durch die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (KVRV) national umgesetzt. Die Kollisionsverhütungsregeln gelten teilweise auch auf den Seeschiffahrtsstraßen und in den an ihnen gelegenen öffentlichen bundeseigenen Häfen, in der Emsmündung sowie im übrigen Küstenmeer, die Vorschriften der SeeSchStrO bzw. der Schifffahrtsordnung Emsmündung gehen ihnen jedoch vor.

#### Befugnisse in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)

Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) eines Staates ist ein jenseits seines Küstenmeeres gelegenes und an dieses angrenzendes Gebiet, in dem er bestimmte souveräne Rechte und Hoheitsbefugnisse hat. Die Hoheitsbefugnisse betreffen die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen (z. B. Fischfang, Meeresbodenbergbau, Aquakultur), die wissenschaftliche Meeresforschung, die Energieerzeugung aus Wasser, Wind und Wellen, die Errichtung baulicher Anlagen (z. B. Offshore-Windenergieanlagen) sowie den Meeresumweltschutz. Die AWZ gehört aber nicht zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates. Die Ausdehnung einer AWZ ist international auf 200 Seemeilen ab Basislinie begrenzt. Die Proklamation der deutschen AWZ in Nord- und Ostsee erfolgte 1995. Ihre Ausdehnung ist mit der des deutschen Festlandssockels identisch.

#### Seeaufgabengesetz (SeeAufgG)

Das Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) (siehe auch Abschnitt H 2) ist Grundlage und Rahmen für die übrigen Vorschriften zu Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz. Es listet auf, welche Aufgaben der Bund in Abgrenzung zu den Länderzuständigkeiten hat, durch welche Behörden und sonstige Stellen diese wahrgenommen werden und enthält einer Reihe von Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass von Rechtsverordnungen. In diesen Rechtsverordnungen werden dann die Einzelheiten geregelt und laufend aktualisiert.

**Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)**

Im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind die Begriffe Seewasserstraßen und Binnenwasserstraßen des Bundes (Bundeswasserstraßen) definiert. Es regelt das Eigentum und die Nutzungsrechte an Bundeswasserstraßen, verpflichtet den Bund dazu, Schifffahrtszeichen zu setzen, die Bundeswasserstraßen zu unterhalten, insbesondere eine bestimmte Fahrwassertiefe zu gewährleisten, sie von Hindernissen und Störungen frei zu halten und bei Bedarf auszubauen.

Zu den Seewasserstraßen gehört auch das deutsche Küstenmeer. Dieses wurde 1994 durch Proklamation der Bundesregierung auf bis zu zwölf Seemeilen Abstand von der Basislinie erweitert (12-Seemeilen-Zone). In der Nordsee beträgt die Breite des Küstenmeeres durchgängig zwölf Seemeilen, während in Teilgebieten der Ostsee die Ausweitung hinter dem völkerrechtlich zulässigen Abstand von zwölf Seemeilen zurückbleibt.

**Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)**

Die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) regelt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf den Seeschifffahrtsstraßen. Sie gilt teilweise auch im sonstigen Küstenmeer. Seeschiffe, Binnenschiffe, Sportboote und Wassersportgeräte werden in der SeeSchStrO grundsätzlich gleich behandelt. Die Seeschifffahrtsstraßen befinden sich im Bereich der deutschen Seewasserstraßen (3-Seemeilen-Zone) und bestimmter deutscher Binnenwasserstraßen. Welche Binnenwasserstraßen ganz – wie z. B. der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) – oder teilweise – insbesondere im Mündungsbereich – zu den Seeschifffahrtsstraßen gehören, ist in § 1 Abs. 1 Nr. 3 bis Nr. 21 SeeSchStrO konkret aufgeführt.

**Schifffahrtsordnung Emsmündung**

Eine Sonderstellung nimmt die Emsmündung ein. Der Grenzverlauf in der Ems und der Emsmündung ist zwischen Deutschland und den Niederlanden streitig. Die beiden Staaten haben jedoch, unter Aufrechterhaltung ihrer Standpunkte über den Verlauf der Staatsgrenze, durch Vertrag gemeinsame Regelungen der Zusammenarbeit in der Emsmündung getroffen. Mit der deutsch-niederländischen Schifffahrtsordnung Emsmündung wurde ein gemeinsames Verkehrsrecht auf der Ems geschaffen. Sie entspricht inhaltlich weitgehend der SeeSchStrO. In Deutschland wurde dieses Verkehrsrecht durch die Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung umgesetzt (siehe Abschnitt N 3).

**Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)**

Das Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) regelt die Untersuchung von Seeunfällen. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat danach die Aufgabe, die Ursache eines Seeunfalls zu ermitteln und Sicherheitsempfehlungen herauszugeben, die helfen sollen, vergleichbare Unfälle zukünftig zu vermeiden. Fehlverhalten im Zusammenhang mit einem Seeunfall, das zur Patententziehung führen kann, wird von den Seeämtern untersucht und geahndet. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Aurich fungiert dabei als Vorprüfungsstelle, die entscheidet, welche Vorkommnisse den Seeämtern zur weiteren Untersuchung vorgelegt werden.



### **Aufgaben Deutschlands als Register- und Flaggenstaat**

Die Aufgaben Deutschlands als Register- und Flaggenstaat sind in der Schiffsregisterordnung (SchRegO), dem Flaggenrechtsgesetz (FIRG) und der Flaggenrechtsverordnung (FIRV) geregelt. Aus dem Schiffsregister ergibt sich das Eigentum am Schiff. Hier werden auch Schiffshypotheken und Nutzungsrechte eingetragen. Das Schiffsregister ist ein öffentliches Register, das von den Amtsgerichten geführt wird. Das Amtsgericht stellt eine Urkunde über die Eintragung des Schiffes aus (Schiffszertifikat, § 60 SchRegO). Das Schiffszertifikat dient nach § 3 Buchstabe a FIRG auch als Ausweis über die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge und bescheinigt damit die deutsche Staatsangehörigkeit des Schiffes. Der Flaggenstaat ist dafür verantwortlich, dass das Schiff alle Sicherheitsstandards erfüllt. Er lässt die Schiffsvermessung durchführen und stellt einen Messbrief aus (BSH). Außerdem ist er für die Anerkennung und Überwachung der Klassifikationsgesellschaften und für die Ausstellung der Schiffs- und Besatzungszeugnisse nach SOLAS, MARPOL und STCW zuständig (Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr und BSH). Der Flaggenstaat muss die Schiffe unter seiner Flagge regelmäßig untersuchen, um deren ordnungsgemäßen Zustand zu gewährleisten.

### **Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) und die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)**

Das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) (siehe auch Abschnitt H 3) und die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) (siehe auch Abschnitt H 4) enthalten Vorschriften, die den sicheren und umweltfreundlichen Zustand und Betrieb der Seeschiffe sicherstellen sollen. Sie setzen internationale und europäische Vorschriften um und gelten für Schiffe unter deutscher und unter ausländischer Flagge, letztere soweit diese sich in deutschen Gewässern befinden. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorschriften erfolgt für Schiffe unter deutscher Flagge durch die Flaggenstaatkontrolle und für Schiffe unter ausländischer Flagge durch die Hafenstaatkontrolle. Die Anlage zum SchSG listet die geltenden internationalen Sicherheits- und Umweltschutzstandards auf, die zum Teil durch Vorschriften der Europäischen Union (EU) ergänzt werden. Die Anlagen zur SchSV enthalten die darüber hinaus anzuwendenden Rechtsakte der EU und nationale Ergänzungen und Konkretisierungen. Alle Anlagen werden jährlich im Rahmen einer Schiffssicherheitsanpassungsverordnung aktualisiert.

### **Schiffsausrüstungsverordnung (SchAusrV)**

Die Schiffsausrüstungsverordnung (SchAusrV) (siehe auch Abschnitt H 5) regelt die Benennung von Zulassungsstellen für Schiffsausrüstung, deren Überwachung durch das BSH sowie die Marktüberwachung von auf dem Markt befindlichen Schiffsausrüstungsprodukten gemäß europäischer Richtlinie über Schiffsausrüstung.

## **H 2 Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG)**

### **Übersicht**

Das Grundgesetz gibt dem Bund die Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz für die Hochsee- und Küstenschifffahrt, die Seezeichen, die Binnenschifffahrt, den Wetterdienst, die Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen. Das Seeaufgabengesetz ist die allgemeine Rechtsgrundlage für den Bereich der Seeschifffahrt. Neben der Förderung der deutschen Handelsflotte und der Leistungsfähigkeit der Seehäfen ist Bundesaufgabe vor allem die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Verhütung der Gefahren, die von der Schifffahrt ausgehen und der Umweltschutz auf dem Meer. Im Zusammenhang mit den terroristischen Anschlägen der letzten Jahre ist als weitere Aufgabe die Abwehr äußerer Gefahren für die Schifffahrt hinzugekommen.

### Regelungsbereiche

Das SeeAufgG enthält im Wesentlichen folgende Regelungsbereiche:

- Auflistung der Bundesaufgaben (§ 1),
- Aufgabenzuweisung an Behörden und sonstige Stellen (§§ 2–8a),
- Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen und Bekanntmachungen (§§ 9–11),
- Ermächtigungen zur Erhebung von Kosten, Abgaben und Entgelten (§§ 12–14),
- Tatbestände für Ordnungswidrigkeiten (§ 15),
- Regelung der Freistellung von Ersatzansprüchen bei Gefahrenabwehrmaßnahmen (§17a),
- Schlussbestimmungen (§§ 19–23).

### § 1 SeeAufgG mit der Auflistung der einzelnen Bundeszuständigkeiten und mit erläuternden Anmerkungen

#### § 1 SeeAufgG

Dem Bund obliegen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

- 1. die Förderung der deutschen Handelsflotte im allgemeinen deutschen Interesse und neben den beteiligten Ländern die Vorsorge für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen;**

Anmerkung

Die Förderung der Handelsflotte findet deutlichen Ausdruck in dem „Maritimen Bündnis“, das die Bundesregierung mit den Verbänden (Reeder, Nautiker und Gewerkschaften) geschlossen hat. Dazu gehört die Tonnagesteuer und das Internationale Seeschiffregister, das beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt wird. Eine weitere Fördermaßnahme ist die Seekabotage, die in der Verordnung über die Küstenschifffahrt (KüSchV) geregelt ist und grundsätzlich den Schiffen unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates vorbehalten bleibt. Die Leistungsfähigkeit der Seehäfen wird insbesondere durch die Unterhaltung und den Ausbau der Hafenzufahrten auf der Grundlage des Bundeswasserstraßengesetzes sichergestellt.

Außerdem arbeiten die Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vertrauensvoll mit den Landeshafenbehörden zusammen.

- 2. die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren und schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Schifffahrtspolizei) auf den Seewasserstraßen und den nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 begrenzten Binnenwasserstraßen sowie in den an ihnen gelegenen bundeseigenen Häfen;**

Anmerkung

Für schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen und Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes auf See im deutschen Hoheitsgebiet sind die Behörden der WSV zuständig. Der polizeiliche Vollzug erfolgt durch die Wasserschutzpolizeien der Länder. Einschlägige Verkehrsvorschriften sind die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), die Schifffahrtsordnung Emsmündung (SchiffoEms) und die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (SeeStrOV). Für den Umweltschutz sind auch die Umweltschutzverordnungen-See von Bedeutung, die die Resolutionen des IMO-Ausschusses MEPC zu MARPOL umsetzen.



3. **seewärts der Grenze des deutschen des Küstenmeeres, wenn das Völkerrecht dies zulässt oder erfordert,**
- a) **die Schifffahrtspolizei,**
  - b) **die Abwehr von Gefahren sowie die Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit der Ordnung in sonstigen Fällen,**
  - c) **(weggefallen),**
  - d) **die Aufgaben der Behörden und Beamten des Polizeidienstes, soweit die Wahrnehmung der Aufgaben zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen oder zur Wahrnehmung völkerrechtlicher Befugnisse der Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe zwischenstaatlicher Abkommen erforderlich sind,**
    - aa) **nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in den Fällen der Buchstaben a und b,**
    - bb) **nach der Strafprozessordnung,**
  - e) **Maßnahmen zur Erfüllung von Aufgaben, die dem Bund auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auf Grund sonstiger Vorschriften obliegen;**

Anmerkung

Die Norm ermöglicht die Wahrnehmung von Verpflichtungen und Befugnissen des Bundes aufgrund von zwischenstaatlichen Abkommen, wie z. B. nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) oder dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität. Sie beschränkt insoweit die Befugnisse des Bundes zur Durchführung von Maßnahmen der Strafverfolgung oder zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer nach internationalem Seerecht.

Außerhalb des deutschen Hoheitsgebietes richten sich die Zuständigkeiten des Bundes nach den im SRÜ enthaltenen Vorgaben. Zuständig sind wieder die Behörden der WSV, für den polizeilichen Vollzug die Bundespolizei (früher Bundesgrenzschutz) und der Zoll („Küstenwache“). Wichtige Vorschriften sind die Kollisionsverhütungsregeln und die Anlaufbedingungsverordnung (AnIBV).

Eine Besonderheit bildet die Strafverfolgung auf Hoher See. Diese darf grundsätzlich zunächst nur durch den Flaggenstaat des betroffenen und dessen Flagge führenden Schiffes erfolgen. Der Flaggenstaat kann aber einem ausländischen Staat gestatten, Strafverfolgungsmaßnahmen durchzuführen. Die Entscheidung darüber trifft das Bundesamt für Justiz im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt, dem Bundesministerium des Innern, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Bundesministerien, deren Geschäftsbereich betroffen ist. Die Kommunikation mit den ausländischen Stellen erfolgt in diesem Fall über das Bundeskriminalamt.

4. **die Überwachung der für die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Wasserfahrzeuge, zur Abwehr von Gefahren für die Meeresumwelt und zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionschutzgesetzes vorgeschriebenen Bauart, Einrichtung, Ausrüstung, Kennzeichnung und Maßnahmen einschließlich der in diesem Rahmen erforderlichen Anordnungen, die Bewilligung der in den Schiffssicherheitsvorschriften vorgesehenen Ausnahmen, die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Systemen, Anlagen – einschließlich Funkanlagen –, Instrumenten und Geräten auf ihre Eignung für den Schiffsbetrieb und ihre sichere Funktion an Bord einschließlich der funktechnischen Sicherheit, die Kompensierung der Peilfunkanlagen, die Festlegung des Freibords der Schiffe sowie die Erteilung und Einziehung der maßgeblichen Erlaubnisse, Zeugnisse und Bescheinigungen;**

Anmerkung

Diese Vorschrift legt die im Allgemeinen als Schiffssicherheitsaufgaben bezeichneten Aufgaben des Bundes fest und umfasst alle behördlichen Tätigkeiten, die der Beachtung und Durchsetzung der vorgeschriebenen Anforderungen dienen.

Für die Überwachung nautischer Ausrüstung und Funkanlagen ist das BSH zuständig. Die Überwachung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Wasserfahrzeuge und die Einhaltung der für Schiffe geltenden Umweltschutzvorschriften erfolgt durch die Dienststelle Schiffssicherheit (DS) der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr). Die DS kann sich dabei der Hilfe anerkannter Organisationen bedienen. In diesem Zusammenhang sind das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) und die Schiffssicherheitsverord-

nung (SchSV) von besonderer Bedeutung. Die Anlage zum SchSG gibt einen Überblick über alle geltenden internationalen Standards. Anlage 1 zur SchSV ergänzt dies durch die einschlägigen EU-Richtlinien zu Schiffsausrüstung, Stabilitätsvorschriften und sonstigen Sicherheitsvorschriften sowie weitergehende nationale Anforderungen. Die Zuständigkeiten für die Zeugniserteilung für Schiffe und die Zusammenarbeit mit den anerkannten Organisationen sind in der Anlage 2 zur SchSV geregelt. Die international durch die IMO oder europäisch durch die EU veranlassten Änderungen technischer Standards werden durch Freibord- und SOLAS-Änderungsverordnungen sowie Schiffssicherheitsanpassungsverordnungen (Änderung der Anlagen des SchSG und der SchSV) laufend nachvollzogen.

#### **4a. die Untersuchung der Seeunfälle;**

Anmerkung

Die Seeunfalluntersuchung richtet sich nach den Vorschriften des Seesicherheitsuntersuchungs-Gesetzes (SUG).

#### **4b. die Zulassung und Überwachung öffentlicher oder privater Stellen, die als benannte Stellen Konformitätsbewertungen für Anlagen, Instrumente und Geräte für den Schiffsbetrieb (Schiffsausrüstung) vornehmen und entsprechende Erklärungen für deren Inverkehrbringen ausstellen;**

Anmerkung

Gemäß Artikel 4 und 15 i. V. m. Anhang II der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates ist zu gewährleisten, dass die Sicherheitsanforderungen durch Verfahren der Konformitätsbewertung eingehalten werden. Die Konformitätsbewertung erfolgt durch benannte Stellen (Artikel 17 Richtlinie 2014/90/EU), deren Zulassung und Überwachung eine Bundesaufgabe darstellt.

#### **4c. die Überwachung des Inverkehrbringens, des Einbaus, der Instandhaltung und der Verwendung von Schiffsausrüstung im Hinblick auf die rechtlichen Anforderungen an diese (Marktüberwachung);**

Anmerkung

Mit der Überwachung soll, wie aus der Legaldefinition folgt, sichergestellt werden, dass Ausrüstungsgegenstände bei Inverkehrbringen, Einbau, Instandhaltung und Verwendung den geltenden Anforderung aus SOLAS entsprechen. Die Marktüberwachung umfasst alle auf dem Markt befindlichen, durch benannte Stellen zertifizierte und nach europäischem Recht gemäß der Richtlinie 2014/90/EU gekennzeichnete Ausrüstung.

#### **4d. die Abwehr und die Verhütung der vom Abwracken von Seeschiffen ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen im Hinblick auf an Bord befindliche Gefahrstoffe und im Hinblick auf Tätigkeiten vor der Außerdienststellung eines Schiffes und dem Beginn der Abwrackarbeiten;**

Anmerkung

Mit der Norm wird eine Grundlage für materielle Gefahrenabwehrvorschriften zur Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG und nach einer Ratifizierung des Hong Kong Übereinkommens über das sichere und umweltgerechte Abwracken von Schiffen geschaffen.

Die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 sowie das Hong Kong Übereinkommen zielen auf das umweltgerechte Recycling von Schiffen und die umweltgerechte Behandlung von gefährlichen Abfällen, die beim Schiffsrecycling anfallen, ohne die Sicherheit des Schiffs und seinen effizienten Betrieb zu beeinträchtigen.

Dem Bund obliegt damit die Abwehr von Gefahren aufgrund von Gefahrstoffen und Tätigkeiten vor der Außerdienststellung eines Schiffes und vor dem Beginn von Abwrackarbeiten, die von einem Abwrackvorgang eines (See)Schiffes bei dessen Betrieb (d. h. nicht an Land) möglicherweise ausgehen.

#### **5. die Schiffsvermessung und die Ausstellung entsprechender Bescheinigungen;**

Anmerkung

Für die Schiffsvermessung, die vermessungstechnische Beratung und die Ausstellung von Messbriefen ist das BSH zuständig. Maßgeblich ist das Internationale Schiffsvermessungs-

Übereinkommen, auf das die Anlage zum SchSG und die Schiffsvermessungsordnung (SchVmO) Bezug nimmt. Die Erteilung des Messbriefes ist in Anlage 2 zur SchSV geregelt. Die Durchführung der Schiffsvermessung richtet sich nach der Verwaltungsanordnung des BSH für Schiffsvermessung.

- 6. die Festsetzung und Überwachung der für die Verkehrssicherheit der Schiffe erforderlichen Mindestbesatzung, der Eignung und Befähigung des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder sowie auf Schiffen unter fremder Flagge zusätzlich die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute;**
- a. die Festlegung und Überprüfung der Eignung und Befähigung der Besatzungsmitglieder;**
  - b. die Bereitstellung eines seeärztlichen Dienstes für die Beratung, Bearbeitung und Steuerung schifffahrtsmedizinischer Angelegenheiten;**

Anmerkung

a) Der Bund regelt, mit wie viel Personal ein Schiff mindestens zu besetzen ist. Die entsprechenden Vorgaben erfolgen nach Maßgabe der Schiffsbesatzungsverordnung durch die DS der BG Verkehr.

Die Ausbildung der Seeleute gehört in die Zuständigkeit der Länder. Der Bund legt aber fest, welche Fertigkeiten und Kenntnisse zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses notwendig sind, wie ein Befähigungszeugnis erteilt oder verlängert und unter welchen Voraussetzungen es wieder entzogen werden kann. Wichtige Vorschriften sind in diesem Zusammenhang das Seemannsgesetz, die Verordnungen zum STCW-Übereinkommen und die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (SchOffzAusbV). Anlage 3 zur SchSV betrifft den Erwerb von Funkzeugnissen, die vom BSH erteilt werden. Das BSH führt ein Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis, z. B. um die Echtheit bestehender Befähigungsnachweise bestätigen oder verloren gegangene Befähigungszeugnisse ersetzen zu können.

Der Erwerb von Sportbootführerscheinen ist in der Sportbootführerscheinverordnung-See und in der Sportseeschifferscheinverordnung geregelt, die Durchführung obliegt den mit dieser Aufgabe vom Bund beliehenen Verbänden (DSV und DMVY).

b) Der seeärztliche Dienst bei der DS der BG Verkehr nimmt als zentrale Einrichtung für den Bund alle maritim-medizinischen Aufgaben in der Seeschifffahrt wahr.

- 7. die Vorsorge für den in Seenotfällen erforderlichen Such- und Rettungsdienst;**

Anmerkung

Suche und Rettung ist rein privat organisiert und erfolgt für den Bund durch die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die aber mit dem Havariekommando und den Behörden der WSV zusammen arbeitet. Die DGzRS nimmt auch die Seenotleitung durch das deutsche Maritime Rescue Co-ordination Center (MRCC Bremen) wahr. Das Verhalten in Seenotfällen ist in der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt geregelt.

- 7a. die Bereitstellung eines funk- oder satellitenfunkärztlichen Dienstes mit fachärztlicher Beratung;**

Anmerkung

Die Verpflichtung Deutschlands einen funk- oder satellitenfunkärztlichen Dienst mit fachärztlicher Beratung bereit zu stellen ergibt sich aus der Richtlinie 92/ 29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen und aufgrund des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Seit vielen Jahrzehnten wird dieser Dienst vom Krankenhaus in Cuxhaven durch qualifiziertes medizinisches Personal zu jeder Tages- und Nachtzeit und für die Seeleute unentgeltlich betrieben.

- 8. die Bereitstellung erforderlicher Einrichtungen zur Entmagnetisierung von Schiffen;**

Anmerkung

Die Entmagnetisierung dient dazu, Schiffe vor Minengefahren zu schützen. Die Bundesmarine hat daher mehrere Einrichtungen zur Entmagnetisierung ihrer Schiffe. Im Übrigen erfolgt eine Bereitstellung von Einrichtungen zur Entmagnetisierung nur dann, wenn dies erforderlich ist,

also die Sicherheit konkret gefährdet ist und keine ausreichenden Einrichtungen Privater vorhanden sind.

**9. die nautischen und hydrographischen Dienste, insbesondere**

- a) der Seevermessungsdienst,**
- b) der Gezeiten-, Wasserstands- und Sturmflutwarndienst,**
- c) der Eisnachrichtendienst,**
- d) der erdmagnetische Dienst;**

Anmerkung

Die nautischen und hydrographischen Dienste werden vom BSH wahrgenommen.

**10. die Herstellung und Herausgabe amtlicher Seekarten und amtlicher nautischer Veröffentlichungen sowie die Verbreitung nautischer Warnnachrichten und sonstiger Sicherheitsinformationen;**

Anmerkung

Die Herstellung der amtlichen Seekarten und die nautischen Warnnachrichten gehören zur Zuständigkeit des BSH.

**10a. die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen, einschließlich Bauwerke und künstlicher Inseln sowie für die Errichtung und den Betrieb erforderlicher Nebeneinrichtungen, seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres auf ihre Eignung im Hinblick auf den Verkehr, auf die Meeresumwelt, auf militärische Belange, auf die Erfordernisse der Raumordnung, auf sonstige öffentliche Belange und auf private Belange, soweit eine Zulassung nicht nach bergrechtlichen Vorschriften vorgeschrieben ist;**

Anmerkung

Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen (z. B. Windenergieanlagen) im Offshore-Bereich (AWZ und Hohe See) ist in der Seeanlagenverordnung (SeeAnIV) geregelt. Nach der SeeAnIV ist das BSH für die Genehmigung solcher Anlagen und ihre Netzanbindung zuständig. Mögliche Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden von den örtlich zuständigen Behörden der WSV geprüft. Aufgaben des Biotop- und Artenschutzes nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nimmt das Bundesamt für Naturschutz wahr. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat auf der Grundlage des Raumordnungsgesetzes (ROG) Raumordnungspläne für die AWZ in Nord- und Ostsee aufgestellt, die koordinierende Regelungen für einzelne Nutzungs- und Schutzinteressen vorsehen, um Konflikte auf dem Meer zu verhindern. Diese Pläne legen u. a. Vorranggebiete für die Energiegewinnung fest, in denen die Errichtung von Windenergieanlagen Priorität vor konkurrierenden Nutzungen genießt. Gleichzeitig sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt ausgewiesen worden, die im Interesse einer sicheren Navigation von Bebauung freigehalten werden. Auch in den Naturschutzgebieten (Natura 2000) in der AWZ dürfen keine Windenergieanlagen errichtet werden.

**11. meereskundliche Untersuchungen einschließlich der Überwachung der Veränderungen der Meeresumwelt;**

Anmerkung

Die meereskundlichen Untersuchungen obliegen dem BSH.

- 12. die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten über Seeschiffe einschließlich der Namen und Anschriften der Eigentümer und Betreiber und deren wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit, aller an Bord befindlichen Personen sowie der nach der in Abschnitt D Nummer 7 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz bezeichneten Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47) in ihrer jeweils geltenden Fassung für ein Schiff tätig gewordenen anerkannten Organisation, soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt erforderlich ist,**

Anmerkung

Die Norm weist dem Bund die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten für das vom BSH geführte Flaggenreister sowie für die Sammlung und Weiterverwendung von Daten, die sich auf das Schifffahrtsgeschäft beziehen, zu.

Aufgrund gesteigener Sicherheitsanforderungen können im Rahmen der Aufgabenerfüllung durch den Bund auch die Daten der an Bord befindlichen Personen und anerkannter Organisationen, insbesondere Klassifikationsgesellschaften, erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Zu den an Bord befindlichen Personen gehören die Besatzungsmitglieder einschließlich des Schiffsführers, Fahrgäste, mitreisende Familienmitglieder, bei Forschungsschiffen die mitreisenden Forscher, gegebenenfalls der Lotse und andere. Diese personenbezogenen Daten werden zur Durchführung von Rettungsmaßnahmen, zur Seeunfalluntersuchung und zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs benötigt.

- 13. die Einrichtung und Überwachung der zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs erforderlichen Sicherungssysteme, insbesondere im Sinne der Kapitel XI-1 und XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1997 II S. 141), das zuletzt nach Maßgabe des Gesetzes vom 22. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 2018) geändert worden ist, einschließlich der Festlegung der Anforderungen an Eignung und Befähigung des hierfür in den Bereichen Schiff und Unternehmen einzusetzenden Personals, sowie die Erteilung der mit diesen Sicherungssystemen verbundenen Genehmigungen, Zeugnissen und Beratungen;**

Anmerkung

In Kapitel XI SOLAS wurden besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt angefügt, außerdem ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) praktisch umzusetzen. EU-Verordnungen und EU-Richtlinien kommen ergänzend hinzu. Die Behörden der WSV sind für Alarmmeldungen zuständig und beratende Kontaktstelle bei Sicherheitsbedenken. Das BSH ist die für die Einrichtung und Überwachung der zur Abwehr äußerer Gefahren erforderlichen -Sicherungssysteme zuständige Behörde. Die Durchführung ist in der See-Eigensicherungsverordnung (SeeEigensichV) geregelt.

- 14. die zur Umsetzung des Kapitels XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erforderliche Festlegung der Gefahrenstufen für Schiffe,**

Anmerkung

Die Festlegung von Gefahrenstufen erfolgt durch das Bundesministerium des Innern (BMI), das sich dabei mit dem BMVI abstimmt.

Dabei bezeichnet Gefahrenstufe 1 den Normalzustand mit den stets einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen, bei Gefahrenstufe 2 sind zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen, während Gefahrenstufe 3 zu weiteren speziellen Schutzmaßnahmen führt.

- 15. die Mitwirkung an Inspektionen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften oder internationaler Organisationen, deren Mitgliedstaat die Bundesrepublik Deutschland ist, soweit diese zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland im Anwendungsbereich dieses Gesetzes erforderlich ist.**



#### Anmerkung

Die Verordnung (EG) Nr. 324/2008 zur Festlegung geänderter Verfahren für die Durchführung von Kommissionsinspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2016/462 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 324/2008 zur Festlegung geänderter Verfahren für die Durchführung von Kommissionsinspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt sieht die Durchführung von Inspektionen durch die Kommission vor. Die Inspektionen dienen der Überwachung der Aufgabenerfüllung der Mitgliedstaaten durch die Kommission. Das SeeAufgG gibt den Mitgliedern des Inspektionsteams das Recht Schiffe und Reedereien zur Durchführung der Kontrollen zu betreten.

Zukünftig sind weitere Kontrollbesuche von Vertretern internationaler Organisationen insbesondere im Zusammenhang mit dem IMO Member State Audit möglich. Durch das Audit soll kontrolliert werden, ob die staatlichen Verwaltungen ihre Flaggen-, Hafen- und Küstenstaatverantwortung hinreichen wahrnehmen.

#### **16. Maßnahmen zur Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe einschließlich der Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten sowie der erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen und internationalen Zulassungsverfahren.**

#### Anmerkung

Die Norm weist dem Bund die Zuständigkeit für die Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe sowie die Prüfung, Zulassung und Überwachung von Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten einschließlich internationaler Zulassungsverfahren zu. Damit erfolgt die weitere Umsetzung des Internationalen Übereinkommens zur Überwachung und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen - Bekanntmachung vom 23. Mai 2006, BAnz. S. 3994).

Das BSH nimmt die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Ballastwasser-Übereinkommen wahr. Dabei geht es u. a. um die Durchführung internationaler Verfahren zur vorläufigen Produktzulassung sowie um vorbereitende Maßnahmen beispielsweise zur Ausweisung von Ballastwasseraustauschgebieten.

## **H 3 Schiffssicherheitsgesetz (SchSG)**

### **Übersicht und Geltungsbereich**

Das Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 wurde als Artikel 1 des Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes (BGBl. I S. 2860) zum 1. Oktober 1998 in Kraft gesetzt. Die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz wird regelmäßig, in der Regel jährlich, durch eine Schiffssicherheitsanpassungsverordnung der technischen Weiterentwicklung angepasst und im Hinblick auf die internationalen und europäischen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland zur Weiterentwicklung der Sicherheit des Seeverkehrs und des Meeresumweltschutzes aktualisiert.

Das SchSG gilt für – fast – alle Schiffe, die die Bundesflagge oder eine deutsche Dienstflagge führen und für Schiffe mit ausländischer Flagge, die deutsche Gewässer befahren und deutsche Häfen anlaufen. Es enthält Regelungen zur technischen und betrieblichen Schiffssicherheit sowie Umweltschutzbestimmungen (siehe §§ 1 und 2). Seine Anlage listet mit Fundstellen alle internationalen und europäischen Vorschriften und technischen Standards auf, die nach deutschem Recht für die Seefahrt verbindlich sind.

### **Inhalte ausgewählter Paragraphen**

§ 3 formuliert den Grundsatz der Eigenverantwortung des Betreibers. Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, ist verpflichtet, für dessen sicheren Betrieb zu sorgen. Dazu gehört, dass Schiff und Zubehör in betriebssicherem Zustand gehalten werden, das Schiff eine kompetente Schiffsführung besitzt und der Betreiber die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz Dritter und der Meeresumwelt trifft. Personen, die solche Aufgaben in dem Schifffahrtsunternehmen und auf dem Schiff wahrnehmen, müssen wirksam ausgewählt, angeleitet, unterrichtet, beobachtet und unterstützt werden.

- §§ 4 und 5 Neben einer hohen Eigenverantwortung ist in der Seefahrt insbesondere die Einhaltung internationaler und europäischer Vorschriften wichtig. § 4 verweist daher auf die in der Anlage zum SchSG aufgelisteten internationalen Schiffssicherheitsregelungen, während § 5 die ebenfalls in der Anlage genannten Schiffssicherheitsregelungen der EG innerstaatlich einführt.
- § 6 verweist ergänzend auf die Pflicht zur Schiffsvermessung, begründet die Berichtspflicht des Schiffsführers über Vorkommnisse von besonderer Bedeutung an Bord (z. B. in Seetagebüchern) und informiert über die Geltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik.
- § 7 betrifft die Organisation, die bauliche Beschaffenheit und die Ausrüstung der Schiffe. Der Schiffseigentümer ist verantwortlich für
- die Sicherheitsorganisation (ggf. nach den Regeln des ISM-Code),
  - die bauliche Sicherheit,
  - alle erforderlichen Zeugnisse und Bescheinigungen,
  - die nautische und technische Ausrüstung der Schiffe,
  - die an Bord erforderlichen amtlichen Seekarten, Seebücher und sonstige Veröffentlichungen.
- § 8 regelt das Verhalten beim Schiffsbetrieb. Für die Erfüllung von Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens beim Schiffsbetrieb an Bord ist der Schiffsführer verantwortlich. Dies betrifft:
- den Wachdienst,
  - das Mitführen, Stauen und Sichern von Ladung oder Ballast,
  - das Waschen von Tanks,
  - das Einleiten von Schadstoffen,
  - die Müllbeseitigung,
  - die Durchführung von Übungen,
  - die Notfallbekämpfung,
  - die Vornahme von Aufzeichnungen und Eintragungen,
  - das Veranlassen von Unterrichtungen und Meldungen über Vorgänge beim Bordbetrieb sowie
  - das Mitführen und Vorlegen von Zeugnissen, Bescheinigungen und einschlägigen Unterlagen.
- Im Übrigen sind Schiffsführer und Schiffseigentümer gemeinsam verantwortlich, insbesondere für
- die sichere Bemannung und Vorsorge für die Verständigung bei der Tätigkeit des Bordpersonals,
  - die Einhaltung des zulässigen Freibords,
  - die Notfallplanung und -vorsorge,
  - das Veranlassen von Besichtigungen und Kontrollen,
  - das Erhalten des Zustands des Schiffes sowie
  - die Anzeige und das Unterlassen bestimmter Veränderungen.
- § 9 Verantwortliche Personen  
Nach § 9 sind neben dem Schiffseigentümer, dem Schiffsführer und deren Vertretern weitere Personen für den Betrieb und die Sicherheit des Schiffes im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben und Befugnisse verantwortlich.
- § 10 verpflichtet Schiffseigentümer und Schiffsführer, die amtlichen Überwachungsmaßnahmen der zuständigen Behörden zu ermöglichen. Dabei geht es insbesondere um schiffahrtspolizeiliche Aufgaben und die Wahrnehmung der Flaggenstaataufgaben auf der Grundlage internationalen und nationalen Rechts.
- § 11 gilt ergänzend für behördliche Maßnahmen auf der Grundlage europäischen Rechts.
- § 12 danach müssen die deutschen Behörden bei Ermessenentscheidungen die einschlägigen Empfehlungen der IMO oder einer anderen zwischenstaatlichen Organisation beachten.
- § 13 stellt klar, dass Verstöße gegen internationale Schiffssicherheitsregeln entsprechend dem internationalen Recht, insbesondere dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, geahndet werden.
- § 14 gilt für die Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge und verweist insoweit auf das internationale Recht sowie die Richtlinie 95/21/EG zur Hafenstaatkontrolle.

§ 15 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Abwehr von Gefahren die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz durch Rechtsverordnungen zu ändern. Dies erfolgt regelmäßig durch die Schiffssicherheitsanpassungsverordnungen.

#### Anlagen

Die Anlage ist in Abschnitte A bis E unterteilt, die ihrerseits in einzelne Textziffern untergliedert sind.

##### Abschnitt A

Abschnitt A enthält die allgemein anerkannten völkerrechtlichen Normen SOLAS, MARPOL, Freibord-Übereinkommen, Schiffsvermessungs-Übereinkommen, Übereinkommen zur Eichung von Binnenschiffen, STCW-Übereinkommen, Konstitution der Internationalen Fernmeldeunion.

##### Abschnitt B

Abschnitt B enthält weitere, multilaterale völkerrechtliche Vereinbarungen, die nicht weltweit gelten: Bergungs-Übereinkommen, Umweltschutzprotokoll zum Antarktis-Vertrag, Helsinki-Übereinkommen, EWR-Übereinkommen, Stockholm-Übereinkommen, Regionale Vereinbarung Binnenschiffahrtfunk.

##### Abschnitt C

Abschnitt C enthält einzelne Richtlinien und Standards der in Abschnitt A aufgelisteten völkerrechtlichen Normen, insbesondere zu SOLAS, MARPOL und STCW.

##### Abschnitt D

Abschnitt D enthält die Rechtsakte (Richtlinien) der EG und verweist in umfangreichen Fußnoten auf die internationalen Standards, auf die insbesondere die Schiffsausrüstungs-Richtlinie, die Fahrgastschiffs-Richtlinie und die Richtlinie für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge der EG Bezug nehmen.

##### Abschnitt E

Abschnitt E schließlich enthält die internationalen Schiffssicherheitsnormen, die in Deutschland als anerkannte Regeln der Technik und als seemännische Praxis bekannt gemacht wurden.

## H 4 Schiffssicherheitsverordnung (SchSV)

### Inhaltsübersicht

Die Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 wurde als Artikel 2 der Ersten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (BGBl. I S. 3013, 3023) zum 1. Oktober 1998 in Kraft gesetzt. Die Schiffssicherheitsverordnung und ihre drei Anlagen werden, wie die Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz, ebenfalls regelmäßig durch eine Schiffssicherheitsanpassungsverordnung aktualisiert.

Inhalte ausgewählter Paragraphen

§§ 1–3 Die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) enthält nähere Vorschriften zu Gewährleistung von Sicherheit und Umweltschutz auf See (§ 1). Nach § 2 ist, wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hinsichtlich aller das Schiffe betreffenden Vorgänge zur Selbstkontrolle verpflichtet. Nach § 3 arbeitet die Bundesverkehrsverwaltung mit den Unternehmen und Verbänden der Schifffahrt zur Verbesserung der Schiffssicherheit zusammen. Zur besseren Information der Betroffenen werden die Fundstellen neuer Regelungen und Richtlinien für die Schiffssicherheit und den Umweltschutz vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Anfang jeden Jahres im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt veröffentlicht.

§§ 4–5 verweisen hinsichtlich der Regeln der Technik und der seemännischen Praxis sowie der besonderen Regelungen bei internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard auf die einzelnen Abschnitte der Anlage zum SchSG und der Anlage 1 zur SchSV.



- § 6 ist eine der zentralen Vorschriften der SchSV. Er gilt für Fahrzeuge, die nicht den internationalen Schiffssicherheitsregelungen des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen. Für diese Fahrzeuge (z. B. Seeschiffe in der nationalen Fahrt, Binnenschiffe, Traditionsschiffe, Sportfahrzeuge) werden vom BMVI oder der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr nationale Richtlinien erlassen, wie z. B. die nationale Fahrgastschiffsrichtlinie oder die Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe. Diese Richtlinien werden im Verkehrsblatt bekannt gemacht. Soweit für einzelne der in § 6 aufgelisteten Fahrzeugtypen noch keine eigene Richtlinie erlassen wurde, gelten für diese Fahrzeuge die Vorschriften der alten SchSV 86 weiter fort.
- § 6a betrifft die Sicherheit von Dampfkesselanlagen an Bord.
- § 7 enthält eine Reihe von Ausnahmen und Befreiungen, die vom BSH oder der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr für einzelne Fahrzeuge zugelassen werden können, falls dadurch weder die Sicherheit noch die Meeresumwelt gefährdet werden.
- §§ 8–12 befassen sich mit den Aufgaben des Bundes zur Überwachung, Besichtigung, Zeugniserteilung, seinen Vollzugsaufgaben sowie mit den Aufgaben der Hafenstaatkontrolle, die sich aus dem Schiffssicherheitsgesetz und der Schiffssicherheitsverordnung ergeben. Die zuständigen Behörden überwachen die Funktionsfähigkeit von Funkstellen und anderen Ausrüstungsgegenständen, führen die Besichtigung von Schiffen im Rahmen der Flaggen- und Hafenstaatkontrolle durch, bescheinigen die Übereinstimmung des Schiffes mit den geltenden Vorschriften und können ggf. das Auslaufen oder die Weiterfahrt eines Schiffes verbieten.
- § 13 enthält Verhaltenspflichten für Schiffseigentümer, Schiffsführer und Wachoffiziere, wie z. B.
- Instandsetzung von Schäden,
  - Ausstattung der Brücke mit amtlichen Seekarten, Seebüchern und den Nachrichten für Seefahrer,
  - Anbringung von Schautafeln mit Manöverinformationen und Lotsenversetzteinrichtungen,
  - Einhaltung des Mindestfreibords und der Mindeststabilität,
  - ordnungsgemäßer Verschluss der Ladeluken, Sicherung und Stauung der Decksladung,
  - Überprüfung der zulässigen Anzahl von Personen an Bord,
  - Vornahme der vorgeschriebenen Eintragungen,
  - Vorkehrungen für den Wachdienst, die Besetzung des Ruders und des Ausgucks.
- § 14 bestimmt, welche Verstöße gegen Vorschriften der SchSV von der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr oder der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standorte Kiel und Aurich als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können
- § 15 enthält einige Überleitungsregelungen
- § 16 regelt die Anwendung weiterer Vorschriften und Zuständigkeiten.

## Anlagen

### Anlage 1

- enthält besondere Regelungen bei internationalem schiffsbezogenen Sicherheitsstandard:
- In Abschnitt A Ergänzungen zu Rechtsakten der EG: Erläuterungen und Festlegungen zu der Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung, der Richtlinie 98/18/EG für Fahrgastschiffe, der Richtlinie 2003/25/EG für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, der Richtlinie 98/41/EG zur Registrierung von Personen an Bord und der Monitoring-Richtlinie 2002/59/EG,
  - In Abschnitt B ergänzende Anforderungen zu § 6 SchSG, amtliche Vermessung und Seetagebücher,
  - In Abschnitt C ergänzende Vorschriften zu SOLAS, Freibord- und STCW-Übereinkommen,
  - In Abschnitt D ergänzende Anforderungen für Schiffe unter ausländischer Flagge,
  - In Abschnitt E einen Hinweis auf die Verfügbarkeit von DIN-Normen.

### Anlage 2

Anlage 2 listet die von der Bundesverkehrsverwaltung ausgestellten Zeugnisse und Bescheinigungen auf, benennt die in diesem Zusammenhang zuständigen Stellen, konkretisiert die Zusammenarbeit mit den anerkannten Klassifikationsgesellschaften und regelt die Anerkennung ausländischer Bescheinigungen.

## Anlage 3

Anlage 3 enthält Regelungen zur Befähigung für den mobilen Seefunkdienst (Befähigungsnachweise, Prüfungsordnung, Zuständigkeit).

## H 5 Schiffsausrüstungsverordnung (SchAusrV)

### Inhaltsübersicht

Die Schiffsausrüstungsverordnung vom 1. Oktober 2008 wurde als Artikel 1 der Verordnung zur Einführung einer Schiffsausrüstungsverordnung und zur Änderung sonstiger seeverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I S. 1913) zum 2. Oktober 2008 in Kraft gesetzt und seither mehrfach (jedoch nur marginal) angepasst.

### Inhalte ausgewählter Paragraphen

- § 3 enthält Anforderungen an Zulassungsstellen („notifizierte Stellen“/„benannte Stellen“) für Schiffsausrüstung sowie eine Beschreibung deren Aufgaben.
- § 4 regelt die Überwachung der notifizierten Stellen durch das BSH.
- § 5 enthält Verpflichtungen der Hersteller von Schiffsausrüstung, insbesondere hinsichtlich der Zulassungspflicht vor Inverkehrbringung, sowie Dokumentations- und Kennzeichnungspflichten.
- § 6 regelt Anforderungen an die Ausrüstung und Befugnisse der Marktüberwachung des BSH.
- § 7 regelt zulässige Maßnahmen der Marktüberwachung des BSH bei festgestellten Mängeln an der Ausrüstung.
- § 8 bestimmt das BSH als zuständige Marktüberwachungsbehörde.
- § 8 regelt Ordnungswidrigkeiten und bestimmt das BSH als zuständige Ordnungswidrigkeitsbehörde.

## H 6 Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland

### Gesetz über die Konsularbeamten, ihre Aufgaben und Befugnisse (KonsularG)

#### Gesetzlicher Umfang

Das Gesetz regelt die Aufgaben und Befugnisse, die Konsularbeamten übertragen sind, um Deutschen in ihrem Konsularbezirk Hilfe und Unterstützung zu leisten.

#### Konsularische Aufgaben im Allgemeinen

bei der Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Empfangsstaat, namentlich auf den Gebieten außenwirtschaftlicher und entwicklungspolitischer Beziehungen, des Verkehrs, der Kultur und der Rechtspflege mitzuwirken, Deutschen sowie inländischen juristischen Personen nach pflichtgemäßem Ermessen Rat und Beistand zu gewähren.

#### Konsularische Aufgaben im Detail

- Staatsangehörigkeitsangelegenheiten,
- Pass- und Sichtvermerksangelegenheiten,
- Personenstandsangelegenheiten,
- Mitwirkung bei der Erledigung von Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und bei Nachlassangelegenheiten,
- Beurkundungen, Legalisation ausländischer und Echtheitsbestätigung inländischer öffentlicher Urkunden,
- Schifffahrtssachen und Seemannsangelegenheiten,
- Erledigung oder Übermittlung von Rechtshilfeersuchen,
- Zustellungen,
- Überwachung der Einhaltung von Verträgen.

**Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland**

Die aktuelle Liste der diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland steht im Internet unter <http://www.auswaertiges-amt.de> zur Verfügung.

Alle Vertretungen verfügen über moderne Kommunikationsmöglichkeiten. Es sollte mit den Vertretungen direkt geklärt werden, ob sie als Seemannsamt fungieren und Verklarungen aufnehmen können.

**H 7 Nautischer Warn- und Nachrichtendienst****Verantwortlichkeit****B e h ö r d e n**

Die Durchführung des Nautischen Warn- und Nachrichtendienstes obliegt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern des Küstenbereichs. Die Aufnahme der für die Schifffahrt bedeutsamen Ereignisse und die Zusammenstellung der kurzfristigen nautischen Warnnachrichten zur Verbreitung über NAVTEX erfolgt durch die Seewarndienstzentrale Emden.

**S c h i f f s f ü h r u n g e n**

Alle Schiffsführer von Schiffen unter der Bundesflagge sowie von Schiffen unter fremder Flagge, sofern sie sich im deutschen Küstenmeer befinden, sind aufgrund der seemännischen Sorgfaltspflicht verpflichtet, die durch diesen Dienst bekannt gemachten Informationen zu beachten.

Aufgrund der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt und SOLAS V Regel 2 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 den nächsterreichbaren Küstenplatz, bei Funkverbindung die Seewarndienstzentrale Emden (siehe Abschnitt A 2) oder die jeweils zuständige Verkehrszentrale unterrichten.

**Geographische Abdeckung****N a t i o n a l e   G e w ä s s e r**

Der nautische Warn- und Nachrichtendienst unterrichtet die Schifffahrt in den Gebieten, in welchen die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland und die zuständigen Behörden der angrenzenden Landeshäfen tätig werden über alle Umstände, die Einfluss auf eine sichere Schiffsführung und auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs haben können.

**I n t e r n a t i o n a l e   G e w ä s s e r**

Die Bundesregierung unterrichtet die Schifffahrt im Rahmen des nautischen Warn- und Nachrichtendienstes über Vorkommnisse in den Hoheitsgewässern anderer Staaten, sofern diese einen Einfluss auf die sichere Schiffsführung haben können.

**Informationsumfang**

Im nautischen Warn- und Nachrichtendienst werden herausgegeben:

- Nautische Warnnachrichten (NWN) (siehe Abschnitt B 7),
- Nachrichten für Seefahrer (NfS) (siehe Abschnitt B 8),
- Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) (siehe Abschnitt B 9),
- Warnnachrichten über NAVTEX auf der Frequenz 518 kHz in englischer und auf der Frequenz 490 kHz in deutscher Sprache.

## H 8 Seeunfalluntersuchung

### **Verantwortlichkeit**

Flaggen- und Küstenstaaten haben das völkerrechtlich begründete Recht und in bestimmten Fällen sogar die Pflicht, Seeunfälle unter dem Aspekt, Lehren aus dem Ereignis zu ziehen und damit die Sicherheit der Seefahrt insgesamt zu erhöhen, von unabhängigen Untersuchungsstellen untersuchen zu lassen. In Deutschland bzw. für Schiffe unter deutscher Flagge wird diese Aufgabe von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) wahrgenommen (vgl. insoweit und zu den diesbezüglichen Meldepflichten Kapitel A 6).

### **Untersuchungsbefugnisse**

Die Untersuchungsstellen verfügen über besondere Untersuchungsbefugnisse, die sich weitestgehend einheitlich durch Transformation des maßgeblichen IMO- (und ggf. EU-)Rechts aus dem jeweiligen nationalen Recht ergeben.

Diese Untersuchungsbefugnisse sind insbesondere dadurch gekennzeichnet, dass die Schiffsführungen Untersuchungstätigkeiten an Bord dulden müssen.

## I Meeresumweltschutz

### I 1 Überwachung des Meeres und Schadstoffunfallbekämpfung in deutschen Küstengewässern

#### Verantwortlichkeit und Durchführung

##### B S H

Zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Meeresumwelt in den deutschen Küstengewässern und der ausschließlichen Wirtschaftszone sind das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Sie bedienen sich bei schifffahrtspolizeilichen Ermittlungs- und Vollzugsaufgaben der Hilfe von Wasserschutzpolizei, Zoll und Bundespolizei.

Das BSH ist nach dem Seeaufgabengesetz verpflichtet, das Meerwasser auf schädliche Beimengungen und Radioaktivität zu überwachen. Dazu werden regelmäßig Wasser- und Sedimentproben entnommen und analysiert. Mit den entsprechenden ausländischen Überwachungsbehörden tauscht das BSH Messdaten aus. Daneben obliegt dem BSH auch die Überwachung der Ausbreitung von Meeresschadstoffen durch Strömungen sowie die Koordination der biologischen Überwachung.

Verantwortung des BSH nach dem Seeaufgabengesetz siehe Abschnitt H 2.

##### Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr überwacht im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle die Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Übereinkommens. Kontrolliert werden die betrieblichen Anforderungen und die Vertrautheit von Kapitän und Besatzung mit den in den Notfallplänen festgelegten Maßnahmen. Diese Kontrollen sind in das System der Hafenstaatenkontrollen nach dem Paris Memorandum eingebunden und werden zentral erfasst.

##### K ü s t e n w a c h e

Die Seegebiete innerhalb des deutschen Festlandssockels in der Nord- und Ostsee werden verstärkt auf Verschmutzungen durch Schadstoffe kontrolliert. Dabei kommen Flugzeuge, Hubschrauber und Fahrzeuge der Küstenwache zum Einsatz. Mit Hilfe elektronischer Fernerkennungsgeräte in Flugzeugen können Ölverschmutzungen weiträumig auch bei Nacht und schlechter Sicht festgestellt werden. Eine Erkennung ist auch dann möglich, wenn dem abgelassenen Öl Chemikalien beigefügt sind. Die zur Feststellung der Verursacher eingesetzten Hubschrauber und Schiffe sind mit Geräten ausgerüstet, um Wasserproben für die Untersuchung auf Schadstoffe zu entnehmen.

Auf den als mögliche Verursacher in Frage kommenden Schiffen werden schnellstmöglich Vergleichsproben entnommen, die im Labor des BSH mit den Wasserproben verglichen werden können. Aufgrund der Ermittlungsergebnisse werden Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet.

#### Schadstoffunfallbekämpfung

##### H a v a r i e k o m m a n d o

Die Schadstoffunfallbekämpfung wird in deutschen Gewässern vom Bund und den Küstenländern wahrgenommen. Die zentrale Kontaktstelle für Schadstoffbekämpfung in deutschen Küstengewässern ist das Maritime Lagezentrum im Havariekommando (siehe Abschnitt A 2). Das Havariekommando organisiert die Schadstoffbekämpfung sowohl auf See als auch im Küstenbereich.

Im Schadensfall stehen dem Havariekommando Mehrzweckfahrzeuge, Schadstoffbekämpfungsfahrzeuge sowie spezielle Einsatzgeräte wie z. B. Leichterungssysteme, Ölsperren, Abschöpfgeräte und Container mit Arbeitsgerät und Chemikalien zur Verfügung.

## L 2 Universal Time Co-ordinated

Universal Time Co-ordinated (UTC) bedeutet Koordinierte Weltzeit und ersetzt bei Uhrzeitangaben sowie als Grundlage für die Ermittlung der Gesetzlichen Zeit und für die Abgabe von Zeitsignalen die Mittlere Greenwich-Zeit (MGZ), englisch Greenwich Mean Time (GMT). Die UTC wird durch die Schwingung von Caesium-Atomen ermittelt und der im Nautischen Jahrbuch verwendeten und auf astronomischen Beobachtungen basierenden Astronomischen Weltzeit (Universal Time 1 – UT1) bei Bedarf angepasst.

Die maximale Abweichung der UTC von der UT1 wird auf 0,9 s begrenzt, sie wird daher bei Bedarf um eine Schaltsekunde zurückgestellt. Der Zeitpunkt dafür wird in den NfS mitgeteilt.

## L 3 Gesetzliche Zeit

### Grundlagen

Die Gesetzliche Zeit (GZ) wird in den meisten Ländern von der Zonenzeit abgeleitet.

Beispiel: UTC = Mitteleuropäische Zeit (MEZ) –1 h oder UTC = Atlantic Standard Time (AST) +4 h.

In Ländern mit großer Ost-West-Ausdehnung können die gesetzlichen Zeiten politisch oder geographisch begrenzter Landesteile voneinander abweichen oder auch angeglichen sein.

### Abweichung der Gesetzlichen Zeit in Stunden von UTC

Staat	Differenz zwischen Winterzeit und UTC in Stunden	Differenz zwischen Sommerzeit und UTC in Stunden	Beginn der Sommerzeit bezogen auf UTC	Ende der Sommerzeit bezogen auf UTC
Belgien	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Dänemark	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Deutschland	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Estland	-2	-3	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Finnland	-2	-3	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Frankreich	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Großbritannien	-	-1	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Lettland	-2	-3	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Litauen	-2	-3	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Niederlande	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Norwegen	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Polen	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr
Russland/Kaliningrad	-2	-2	-	-
Russland/St. Petersburg	-3	-3	-	-
Schweden	-1	-2	letzter So. im März 0100 Uhr	letzter So. im Oktober 0100 Uhr

## M Abkürzungen, Umrechnungen und Zeichen

### M 1 Abkürzungen

#### Abkürzungen in den Nachrichten für Seefahrer

Abkürzungen in den Nachrichten für Seefahrer für Quellenangaben und für die Titel der Seebücher enthält das jährliche Heft 1 der NfS.

#### Abkürzungen in Seekarten sowie im Leuchtfeuerverzeichnis und Nautischen Funkdienst

Abkürzungen in Seekarten sowie im Leuchtfeuerverzeichnis und Nautischen Funkdienst enthalten die Karte 1/INT 1 (Zeichen, Abkürzungen, Begriffe in deutschen Seekarten) bzw. die Vorworte der entsprechenden Publikationen.

#### Abkürzungen in BSH-Seehandbüchern

Nachfolgend sind die im Text der BSH-Seehandbücher üblicherweise verwendeten Abkürzungen zusammengestellt.

Abkürzung	Bedeutung
BAnz.	Bundesanzeiger
Bb.	Backbord
Bek.	Bekanntmachung(en)
Bem.	Bemerkung(en)
Bft	Beaufort (Windstärke)
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BRZ	Bruttoraumzahl
B.ü.a.	Breite über alles
°C	Grad Celsius
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DWD	Deutscher Wetterdienst
E	Ost (geogr. Länge)
ETA	Estimated Time of Arrival/Voraussichtliche Ankunftszeit
ETD	Estimated Time of Departure/Voraussichtliche Abfahrtszeit
fath	Fathom/Faden
Forts.	Fortsetzung
ft	foot/Fuß
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System/Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem
GPS	Global Positioning System/Weltweites Ortungssystem
GZ	Gesetzliche Zeit
h	Stunde
Hb.	Handbuch
hPa	Hektopascal
HSC	High Speed Craft/Hochgeschwindigkeitsfahrzeug
HW	Hochwasser
Hz	Hertz
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities/Internationaler Verband für das Seezeichenwesen
IHO	International Hydrographic Organization/Internationale Hydrographische Organisation
IMO	International Maritime Organization/Internationale Seeschifffahrts-Organisation
INMARSAT	International Mobile Satellite Organization
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre/Seenotleitstelle
in	inch/Zoll
kbl	Kabellänge(n)

Abkürzung	Bedeutung
kHz	Kilohertz
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KN	Kartennull
kn	Knoten
Krt.	Karte(n)
KüFuSt	Küstenfunkstelle
KVR	Kollisionsverhütungsregeln/Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See
LAT	Lowest Astronomical Tide/Niedrigstmöglicher Gezeitenwasserstand
Lfv.	Leuchtfeuerverzeichnis
L. ü. a.	Länge über alles
m	Meter
MARPOL	Marine Pollution Convention/Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MEZ	Mitteuropäische Zeit
MESZ	Mitteuropäische Sommerzeit
MHz	Megahertz
min	Minuten
MNpHW	Mittleres Nipphochwasser
MNpNW	Mittleres Nippniedrigwasser
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre/Seenotleitstelle
MRSC	Maritime Rescue Coordination Sub-Centre/Rettungsleitstelle
MS	Motorschiff
m/s	Meter pro Sekunde
MSpHW	Mittleres Springhochwasser
MSpNW	Mittleres Springniedrigwasser
N, N-lich	Nord, nördlich
NAP	Normal Amsterdamer Pegel
NAVAREA	Warnnachrichtengebiet aus dem weltweit koordinierten Warnfunksystem
NF	Nautischer Funkdienst
NfS	Nachrichten für Seefahrer
NN	Normalnull
NpHW	Nipphochwasser
NpNW	Nippniedrigwasser
NRZ	Nettoraumzahl
NW	Niedrigwasser
NW	Nordwest
O, O-lich	Osten, östlich
s	Sekunde (Zeit)
S, S-lich	Süd, südlich
Shb.	Seehandbuch
SchSV	Schiffssicherheitsverordnung
SeeFuSt	Seefunkstelle
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung
sm	Seemeile(n)
sm/h	Seemeilen pro Stunde
SpHW	Springhochwasser
SpNW	Springniedrigwasser
Stb.	Steuerbord
t	Tonne zu 1000 kg
tdw	tons deadweight/Tragfähigkeit



Abkürzung	Bedeutung
TSS	Traffic Separation Scheme/Verkehrstrennungsgebiet
UKW	Ultrakurzwellen
ULCC	Ultra Large Cruide Carrier
UTC	Universal Time Co-ordinated/Koordinierte Weltzeit
UWV-See	Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt
VkBl.	Verkehrsblatt
VLCC	Very Large Cruide Carrier
VTS	Vessel Traffic Services/Verkehrssicherungsdienste
W, W-lich	West, westlich
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSP	Wasserschutzpolizei
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

## M 2 Maßeinheiten und Umrechnungen

### SI-Einheiten

#### Rechtliche Grundlagen

SI-Einheiten sind die sieben Basiseinheiten und die aus ihnen kohärent, d. h. mit dem Zahlenfaktor 1 abgeleiteten Einheiten. Der Name „Système International d’Unités“ (Internationales Einheitszeichen) und das Kurzzeichen „SI“ wurden durch die 11. Generalkonferenz für Maß und Gewicht 1960 angenommen und durch das Gesetz über die Einheiten im Messwesen in Deutschland verbindlich eingeführt.

#### Basiseinheiten

Die sieben Basiseinheiten sind in der Tabelle zusammen mit den dazugehörigen Basisgrößen aufgeführt.

Basisgröße	SI-Basiseinheit	
	Name	Zeichen
Länge	Meter	m
Masse	Kilogramm	Kg
Zeit	Sekunde	S
elektrische Stromstärke	Ampere	A
thermodynamische Temperatur	Kelvin	K
Stoffmenge	Mol	Mol
Lichtstärke	Candela	cd

(2) Der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche hat die Vorschriften für von der IMO angenommene Schiffsmeldesysteme, die für die Art oder Ladung seines Schiffes als verbindlich vorgeschrieben sind, einzuhalten und der zuständigen Behörde auf Anforderung alle entsprechend dem jeweiligen Schiffsmeldesystem vorgeschriebenen Angaben unverzüglich zu melden.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht die in Absatz 1 genannten Systeme der Schiffswegeführung und die in Absatz 2 genannten Schiffsmeldesysteme in den Nachrichten für Seefahrer (Amtliche Veröffentlichung für die Schifffahrt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie) nachrichtlich bekannt.

#### **§ 8a Befahren des Panamakanals**

Der Betreiber eines Seeschiffes unter Bundesflagge, das den Panamakanal befahren will, hat 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 mitgeführt werden und
2. die für die Durchfahrt allgemein anerkannten Regeln der Technik und der seemännischen Praxis eingehalten werden.

#### **§ 9 Entscheidungsfreiheit des Schiffsführers im Interesse einer sicheren Schiffführung**

Der Schiffsführer darf nicht durch den Reeder, den Charterer oder irgendeine andere Person daran gehindert werden, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem fachlichen Urteil des Schiffsführers für eine sichere Schiffführung erforderlich ist, insbesondere bei schwerem Wetter und grober See.

#### **§ 10 Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

1. § 2 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 3 Satz 2 einer dort genannten Anordnung nicht Folge leistet oder einer dort genannten Anforderung nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise nachkommt,
2. § 2 Abs. 2 eine Eintragung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder den Such- und Rettungsdienst nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig unterrichtet,
3. § 6 Abs. 1, auch in Verbindung mit Abs. 3, einem Unfallbetroffenen nicht Beistand leistet,
4. § 6 Abs. 2, auch in Verbindung mit Abs. 3, nach einem Unfall sich nicht in der vorgeschriebenen Weise verhält, die erforderlichen Angaben in das Schiffstagebuch nicht einträgt oder die Hafenverwaltung nicht unterrichtet,
5. entgegen § 7 Absatz 1 oder § 7 Absatz 2a Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 eine Meldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,
- 5a. entgegen § 7b Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1, eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
- 5b. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7c zuwiderhandelt,
6. § 8 Abs. 1 Satz 1 oder 3 eine dort genannte Vorschrift nicht anwendet oder eine Eintragung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt oder
7. § 8 Abs. 2 eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.

(1a) Ordnungswidrig im Sinne des § 53 Absatz 1 Nummer 1 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 7a nicht dafür Sorge trägt, dass die dort genannten Daten gesichert, ihr Überschreiben oder sonstiges Verändern verhindert, Geräte geschützt oder Beweise eingeholt oder gesichert werden.

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach den Absätzen 1 und 1a wird auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen.

**§ 11 Übergangsregelung**

- (1) Die §§ 7b, 7c und 10 Absatz 1 Nummer 5a und 5b sind erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Wrackbeseitigungsübereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.
- (2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt

**Anlage 1**

(weggefallen)

**Anlage 2**

(weggefallen)

**N 2 Kollisionsverhütungsregeln****N 2.1 Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See**

Vom 13. Juni 1977 (BGBl. 1977 I S. 813)

zuletzt geändert durch Artikel 62 der Verordnung vom 3. Juni 2016 (BGBl. I S. 1273).

Auf Grund des §9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 und 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 29. Juni 1976 (BGBl. II S. 1017), und des §36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, wird verordnet:

**§ 1 Inkraftsetzung der Internationalen Regeln**

Die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, die dem Übereinkommen von 1972 (BGBl. 1976 II. S. 1023) beigelegt und zuletzt durch Beschluss der 25. Vollversammlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in London vom 25. November 2007 geändert worden sind, im Folgenden als „Internationale Regeln“ bezeichnet, sind in der aus der Anlage ersichtlichen deutschen Übersetzung nach Maßgabe der folgenden Vorschriften anzuwenden.

**§ 2 Geltungsbereich**

(1) Diese Verordnung gilt

1. auf den Seeschiffahrtsstraßen und in den an ihnen gelegenen öffentlichen bundeseigenen Häfen sowie im übrigen deutschen Küstenmeer.
2. für Schiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, seawärts der Begrenzung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland, soweit nicht in Hoheitsgewässern anderer Staaten abweichende Regelungen gelten.

(2) Im Geltungsbereich der Verordnung nach Absatz 1 Nr. 1 gelten auch die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209, 1999 I S. 193), zuletzt geändert durch die Achte Schiffssicherheitsanpassung vom 28. Juni 2006 (BGBl. 2006 I S. 1417), und die Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 08. August 1989 (BGBl. I S. 1583), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. Juni 2006 (BGBl. I S. 1417), in ihrer jeweils geltenden Fassung sowie die Schifffahrtsordnung Emsmündung (Anlage A zu dem deutsch niederländischen Abkommen vom 22. Dezember 1986 über die Schifffahrtsordnung in der Emsmündung, BGBl. 2001 II S. 1049) in der jeweils für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung. Soweit diese abweichende Vorschriften enthalten, gehen diese den Internationalen Regeln als Sondervorschriften im Sinne der Regel 1 Buchstabe b der Internationalen Regeln vor.

(3) Abweichend von Absatz 1 gilt § 7 dieser Verordnung in den nach § 11 der Seeanlagenverordnung in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone von der zuständigen Genehmigungsbehörde eingerichteten Sicherheitszonen auch für Schiffe unter ausländischer Flagge.

### § 3 Grundregeln für das Verhalten im Verkehr

(1) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist und dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.

(2) Zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände auch dann alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese ein Abweichen von den Vorschriften dieser Verordnung notwendig machen.

(3) Wer infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung eines Fahrzeuges oder in der sicheren Ausübung einer anderen Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes behindert ist, darf ein Fahrzeug nicht führen oder als Mitglied der Schiffsbesatzung eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes nicht ausüben.

(4) Wer 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, darf ein Fahrzeug nicht führen oder als Mitglied der Schiffsbesatzung eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes nicht ausüben.

(5) Der Schiffsführer eines Fahrgastschiffes oder eines Fahrbeschränkungen und Fahrverboten nach § 30 Abs. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung unterliegenden Fahrzeuges darf in der Dienstzeit während der Fahrt alkoholische Getränke nicht zu sich nehmen oder bei Dienstantritt nicht unter der Wirkung solcher Getränke stehen. In Ruhezeiten und sonstigen Erholungszeiten an Bord darf der Schiffsführer alkoholische Getränke zu sich nehmen, wenn sichergestellt ist, dass er bei der Übernahme sicherheitsrelevanter Aufgaben nicht mehr unter der Wirkung solcher Getränke steht. Satz 1 gilt für die im Brückendienst eingesetzten Mitglieder der Schiffsbesatzung entsprechend.

### § 4 Verantwortlichkeit

(1) Der Fahrzeugführer und jeder sonst für die Sicherheit Verantwortliche haben die Vorschriften dieser Verordnung über das Verhalten im Verkehr und über die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Einrichtungen für das Führen und Zeigen von Lichtern und Signalkörpern und das Geben von Schallsignalen zu befolgen. Auf Binnenschiffen ist neben dem Fahrzeugführer hierfür auch jedes Mitglied der Besatzung verantwortlich, das vorübergehend selbstständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmt.

(2) Verantwortlich ist auch der Seelotse; er hat den Fahrzeugführer oder dessen Vertreter so zu beraten, dass sie die Vorschriften dieser Verordnung befolgen können.

(3) Bei Schub- und Schleppverbänden ist unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 1 der Führer des Verbandes für dessen sichere Führung verantwortlich. Führer des Verbandes ist der Führer des Schleppers oder des Schubschiffes; die Führer der beteiligten Fahrzeuge können vor Antritt der Fahrt auch einen anderen Fahrzeugführer als Führer des Verbandes bestimmen.

(4) Steht der Fahrzeugführer nicht fest und sind mehrere Personen zur Führung eines Fahrzeuges berechtigt, so haben sie vor Antritt der Fahrt zu bestimmen, wer verantwortlicher Fahrzeugführer ist.

(5) Die Verantwortlichkeit anderer Personen, die sich aus dieser Verordnung oder sonstigen Vorschriften ergibt, bleibt unberührt.

### § 5 Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes

Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist. Satz 1 gilt für Fahrzeuge der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, soweit diese Maßnahmen des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen nach § 1 Nr. 7 des Seeaufgabengesetzes durchführen, entsprechend.

### § 6 Verkehrstrennungsgebiete

(1) Verkehrstrennungsgebiete sind Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen oder anderweitig in Einbahnwege geteilt sind, auf denen jeweils nur in Fahrtrichtung rechts der Trennlinie oder Trennzone gefahren werden darf.

(2) Regel 10 der Internationalen Regeln gilt für die Verkehrstrennungsgebiete, die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen und in den Nachrichten für Seefahrer (Amtliche Veröffentlichung für die Seeschiffahrt des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie) bekannt gemacht worden sind.

### **§ 7 Sicherheitszonen**

(1) Sicherheitszonen sind Wasserflächen, die sich in einem Abstand von 500 m, gemessen von jedem Punkt des äußeren Randes, um Anlagen oder sonstige Vorrichtungen zur wissenschaftlichen Meeresforschung oder Erforschung oder Ausbeutung von Naturschätzen erstrecken. Die nach § 11 der Seeanlagenverordnung von der zuständigen Genehmigungsbehörde eingerichteten Sicherheitszonen gelten als Sicherheitszonen im Sinne dieser Verordnung.

(2) Sicherheitszonen dürfen nicht befahren werden; dies gilt nicht für Fahrzeuge, die für die Versorgung der Anlagen oder Vorrichtungen eingesetzt sind sowie vorbehaltlich des Absatzes 3 für Fahrzeuge deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt oder die vom Befahrensverbot befreit sind.

(3) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann durch Allgemeinverfügung nach § 35 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder im Einzelfall Einzelheiten des Befahrensverbotes regeln und Befreiungen vom Befahrensverbot auch mit Auflagen oder Bedingungen, bei Sicherheitszonen nach § 11 der Seeanlagenverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie, zulassen, soweit dies mit den Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vereinbar ist. Sie legt ferner nach den in Satz 1 genannten Voraussetzungen und Verfahren die Bedingungen für die Befreiung vom Befahrensverbot für Fahrzeuge, deren Rumpflänge 24 Meter nicht übersteigt, fest. Die insoweit erlassenen Allgemeinverfügungen werden nach Maßgabe von § 60 Abs. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und von § 12 der Seeanlagenverordnung bekannt gemacht.

### **§ 7a Auskunft auf Ersuchen**

(1) Wird der Fahrzeugführer eines Schiffes, das sich in der Ausschließlichen Wirtschaftszone oder dem Küstenmeer eines anderen Staates befindet, von den Behörden dieses Staates mit der Begründung, dass er gegen anwendbare internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe verstoßen habe, ersucht, Angaben über die Identität und den Registerhafen, den letzten oder nächsten Anlaufhafen seines Schiffes und andere sachdienliche Angaben zu machen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob ein Verstoß erfolgt ist, so hat er diesem Ersuchen nachzukommen.

(2) Wird der Fahrzeugführer eines Schiffes im Küstenmeer anderer Staaten, die mit einem oder mehreren anderen Staaten für das Einlaufen in ihre Häfen oder inneren Gewässer oder für das Anlegen an ihren vor der Küste liegenden Umschlagplätzen gemeinsame Bedingungen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt erlassen haben, von den Behörden des Küstenstaates ersucht, Auskunft darüber zu geben, ob das Schiff zu einem Staat derselben Region, der an der gemeinsamen Regelung beteiligt ist, weiterfährt und gegebenenfalls die von diesem Staat für das Anlaufen in seine Häfen festgelegten Bedingungen erfüllt, so hat er diesem Ersuchen nachzukommen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht die in Absatz 2 genannten Staaten in den Nachrichten für Seefahrer (Amtliche Veröffentlichung für die Seeschiffahrt des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie) bekannt.

### **§ 8 Überwachung, Befreiung**

(1) Für die Überwachung der Vorschriften dieser Verordnung sind die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden nach Maßgabe des § 55 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung zuständig; § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 und § 6 Abs. 1 des Seeaufgabengesetzes bleiben unberührt.

(2) Die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden können von den Vorschriften dieser Verordnung im Einzelfall befreien, soweit dies nach den Internationalen Regeln zulässig ist.

### **§ 8a Verweisungen**

Soweit in anderen Vorschriften auf die „Seestraßenordnung“ verwiesen wird, treten an deren Stelle die „Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“.



**§ 8b Verwendung von Lichtern, Signalkörpern und Schallsignalanlagen**

(1) Fahrzeuge, die zur Führung der Bundesflagge berechtigt sind, dürfen

1. zur Führung von Lichtern und Signalkörpern nach den Kollisionsverhütungsregeln nur solche verwenden, deren Konstruktion und Anbringung den Anforderungen der Anlage I zu den Kollisionsverhütungsregeln entspricht und die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen sind,
2. zum Geben von Schallsignalen nach den Kollisionsverhütungsregeln nur solche Schallsignalanlagen verwenden, deren Konstruktion, Ausführung und Anbringung den Anforderungen der Anlage III zu den Kollisionsverhütungsregeln entspricht und die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zugelassen sind.
3. § 6 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung gilt entsprechend.

(2) Hat ein Fahrzeug vor dem Erwerb des Rechts zur Führung der Bundesflagge eine andere Nationalflagge geführt, so dürfen abweichend vom Absatz 1 auch von einem anderen Vertragsstaat der Internationalen Regeln nach diesen Regeln zugelassene Lichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen geführt werden, sofern die Anforderungen der Anlagen I und III der Internationalen Regeln erfüllt sind. Satz 1 gilt nicht für Sportboote im Sinne des § 2 Nr. 1 Seesportbootverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457).

(3) Für die Baumusterzulassung, die Wirksamkeit und die Instandsetzung der Lichter, Signalkörper und Schallsignalanlagen gilt Abschnitt D Nr. 10 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz in der jeweils geltenden Fassung.

**§ 9 Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 1 sich nicht so verhält, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird,
2. entgegen § 3 Abs. 3 ein Fahrzeug führt oder eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes ausübt, obwohl er infolge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der sicheren Führung des Fahrzeuges oder in der sicheren Ausübung der Tätigkeiten des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes behindert ist,
- 2a. entgegen § 3 Abs. 4 ein Fahrzeug führt oder eine andere Tätigkeit des Brücken-, Decks- oder Maschinendienstes ausübt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt,
- 2b. entgegen § 3 Abs. 5 während der Fahrt alkoholische Getränke zu sich nimmt oder bei Dienstantritt unter der Wirkung solcher Getränke steht,
3. als Seelotse entgegen § 4 Abs. 2 den Fahrzeugführer oder dessen Vertreter nicht oder nicht ausreichend berät,
4. entgegen § 4 Abs. 4 den verantwortlichen Fahrzeugführer nicht bestimmt,
5. entgegen § 7 Abs. 2 Sicherheitszonen befährt,
6. entgegen Regel 5 der Internationalen Regeln nicht für gehörigen Ausguck sorgt,
7. entgegen Regel 6 nicht mit einer sicheren Geschwindigkeit fährt,
8. gegen eine Vorschrift der Regel 7 über die Feststellung der Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes verstößt, insbesondere eine vorhandene und betriebsfähige Radaranlage nicht gehörig gebraucht,
9. einer Vorschrift der Regel 8 über Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen zuwiderhandelt,
10. gegen eine Vorschrift der Regel 9 über das Verhalten in engen Fahrwassern verstößt,
11. einer Vorschrift der Regel 10 in Verbindung mit § 6 über das Verhalten im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten und über das Befahren von Küstenverkehrszonen zuwiderhandelt,
12. einer Vorschrift der Regel 12 über das Ausweichen von Segelfahrzeugen untereinander zuwiderhandelt,
13. gegen eine Vorschrift der Regel 13 über das Ausweichen beim Überholen verstößt,

14. entgegen Regel 14 bei entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen nicht seinen Kurs nach Steuerbord so ändert, dass die Fahrzeuge einander an Backbordseite passieren,
15. entgegen Regel 15 bei kreuzenden Kursen nicht ausweicht,
16. entgegen Regel 16 als Ausweichpflichtiger nicht frühzeitig und durchgreifend handelt, um sich gut klar zu halten,
17. gegen eine Vorschrift der Regel 17 über das Verhalten als Kurshalter verstößt,
18. einer Vorschrift der Regel 18 über das Ausweichen oder die Pflicht, nicht die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs zu behindern oder als tiefgangbehindertes Fahrzeug mit besonderer Vorsicht zu navigieren, zuwiderhandelt,
19. gegen eine Vorschrift der Regel 19 über das Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht verstößt,
20. einer Vorschrift der Regel 20 Buchstaben a bis d, der Regeln 23 bis 27 oder der Regeln 29 bis 31 über das Führen oder Zeigen von Lichtern oder Signalkörpern oder das Zurhandhalten und Zeigen von elektrischen Lampen oder Laternen zuwiderhandelt,
21. entgegen Regel 20 Buchstabe e Lichter oder Signalkörper führt oder zeigt, die nicht den Bestimmungen der Anlage I entsprechen,
22. gegen eine Vorschrift der Regel 22 über die Verwendung von Lichtern mit den vorgeschriebenen Mindesttragweiten verstößt,
23. entgegen Regel 33 nicht die vorgeschriebenen Schallsignalanlagen oder anderen Geräte zur Abgabe eines Schallsignals mitführt oder Schallsignalanlagen mitführt, die nicht den Bestimmungen der Anlage III entsprechen,
24. einer Vorschrift der Regel 34 oder 35 über die Abgabe von Schall- oder Lichtsignalen zuwiderhandelt,
25. entgegen Regel 36 Aufmerksamkeitssignale abgibt, die mit anderen Signalen oder Schifffahrtszeichen verwechselt werden können, oder den Scheinwerfer auf eine Gefahr richtet, wenn dadurch andere Fahrzeuge verwirrt werden,
26. entgegen Regel 37 bei Hilfeanforderungen im Notfall nicht die in der Anlage IV beschriebenen Notzeichen benutzt oder zeigt oder
27. entgegen Anlage IV Nr. 2 der Internationalen Regeln Notzeichen verwendet oder zeigt, obwohl ein Notfall nicht vorliegt, oder Signale verwendet, die mit den Notzeichen verwechselt werden können.

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen.

## § 10 Inkrafttreten, Aufhebung von Vorschriften

Die Verordnung tritt am 15. Juli 1977 in Kraft.

## N 2.2 Kollisionsverhütungsregeln

### Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR)

Vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 816) zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 2 Verordnung vom 18. März 2009 (BGBl. I S. 647)

#### Teil A – Allgemeines

##### Regel 1 Anwendung

- a) Diese Regeln gelten für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern.
- b) Diese Regeln berühren nicht die von einer zuständigen Behörde erlassenen Sondervorschriften für Reeden, Häfen, Flüsse, Seen oder Binnengewässer, die mit der Hohen See zusammenhängen und von Seeschiffen befahrbar sind. Solche Sondervorschriften müssen mit diesen Regeln soweit wie möglich übereinstimmen.

## 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](http://www.bsh.de)) zur Verfügung gestellt.

Die digitalen NfS können online zum gleichen Preis wie das gedruckte NfS-Heft bezogen werden.

### Information für die Klein- und Sportschifffahrt

Die Klein- und Sportschifffahrt kann 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 small craft and leisure 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		
<a href="http://www.bsh.de">www.bsh.de</a>			Berichtigungsservice Klein- und Sportschifffahrtkarten		
			Berichtigungsservice Bücher		
			Zeitweilige Mindertiefen deutsche Ostseeküste		
			Führerscheinfreie Sportbootmotoren		
			Navigationslichter		

Die kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

*The summaries of corrections, which are available free of charge, do not replace the official 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.

### General information

*The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) in PDF format can be ordered completely or as:*

- parts 1 to 4
- enclosures
- 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 the IMO.*