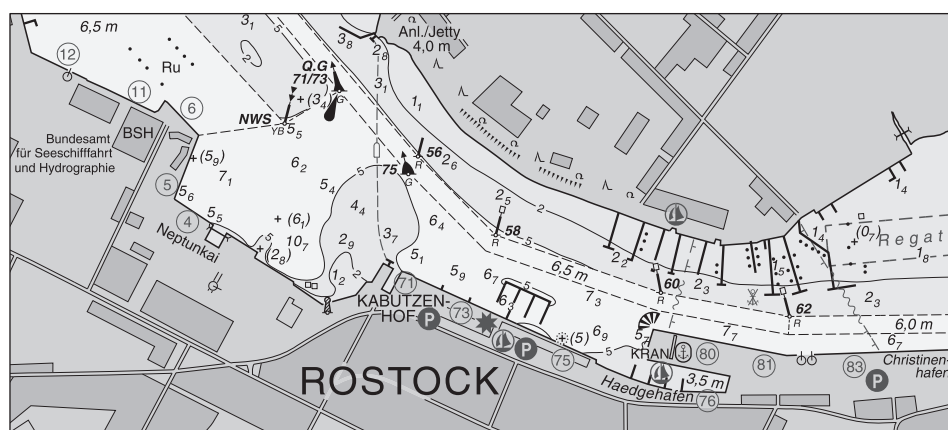


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

7. April 2017 · 148. Jahrgang
7 April 2017 · Volume 148



NfS 14/2017

Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw. bitte sofort berichtigen

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

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

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

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

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

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

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

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

Übersetzungen

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

Freiwillige Mitarbeit

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

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 63-9 48

(Vermittlung/operator)

-7 69

(Nautischer Informationsdienst/
Navigational Information Service)

E-Mail/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.

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

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

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Hamburg und Rostock 2017

www.bsh.de

ISSN-Nr. 1437-4048

BSH-Nr. 2119

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

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

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

Sector limits of lights from seaward.

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

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Other heights referred to chart specific height datum.

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

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

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

Translations

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

Voluntary cooperation

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

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.

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

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

P- und T-Berichtigungen/P and T corrections

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2015 bis zum Heft 13/2017
 According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2015 to issue 13/2017

Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts

(16) 36	(16) 162	(21) 1340	T (21) 1360	(21) 1430	(16) 1517
(16) 40	(16) 163	(21) 1350	(21) 1410	T (21) 1430	(16) 1671
(21) 44	(21) 1320	T (21) 1350	T (21) 1410	(21) 1440	
T (21) 90	(21) 1330	(21) 1360	(21) 1420	T (21) 1440	

Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/Part 2 – Corrections to nautical publications

keine/nil

Teil 3 – Berichtigungen und Informationen zum Katalog/Part 3 – Corrections and information to catalogue**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: (21) 1320, (21) 1330, (21) 1340, (21) 1350, (21) 1360, (21) 1410, (21) 1420, (21) 1430, (21) 1440

Teil 4 – Mitteilungen/Part 4 – Notifications

- DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten/DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises
- DE/RU. Ostsee. Bekanntmachung des BSH und des Bergamtes Stralsund zum Vorhaben Bau und Betrieb der Erdgashochdruckleitung Nord Stream 2 von der Narva Bucht (Russische Föderation) nach Lubmin (Bundesrepublik Deutschland)/DE/RU. Baltic Sea. Notice from the BSH and from the Stralsund Mining Authority regarding the construction and operation of the Nord Stream 2 natural gas high pressure pipeline from Narva Bay (Russian Federation) to Lubmin (Federal Republic of Germany)
- DE. BSU. Veröffentlichung Untersuchungsbericht Nr. 268/15/DE. BSU. Investigation Report No. 268/15
- IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen/IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port
- IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt/IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages
- DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie/DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)

Beilagen/Enclosures

- IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen/IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port
- IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt/IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages

P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections*

Gültige P- und T-Berichtigungen
vom 7. April 2017

P and T Corrections in force
dated 7 April 2017

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2015 bis zum Heft 13/2017

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2015 to issue 13/2017

Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T (16) 26	2017: 04	T (16) 163	2016: 43
T (16) 30	2016: 09, 23	T (16) 1511	2015: 31, 33
T (16) 31	2015: 36	T (16) 1515	2016: 50
	2016: 01	T (16) 1623	2017: 11
	2017: 05, 12	T (16) 1641	2015: 47
T (16) 32	2016: 09, 26		2016: 34–35
T (16) 33	2016: 09, 26	T (16) 1671	2015: 20
T (16) 34	2016: 27		2016: 40, 48
T (16) 35	2016: 24		2017: 13
T (16) 37	2016: 24	T (21) 6	2017: 05, 11
T (16) 43	2015: 36	T (21) 7	2016: 04
	2017: 12	T (21) 44	2015: 23
T (16) 52	2015: 47	T (21) 47	2017: 03
T (16) 54	2016: 32–33	P (21) 50	2016: 38
T (16) 100	2017: 04		2017: 05
T (16) 151	2015: 32, 34	T (21) 50	2016: 34–35
	2016: 29, 49	T (21) 105	2015: 01, 23
T (16) 162	2016: 01, 43	T (21) 107	2015: 40
		T (21) 108	2015: 44

Teil 1/Part 1**Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts****** (16) 36 Lübeck-Gedser-Weg**

INT 1352

Letzte NfS: 13/17

Ersetze
Replace *Wk*durch
by *Wk*

54° 17,34' N 011° 46,28' E

(WSA Stralsund 31/17) 14/17

(16) 40 Simrishamn

INT 1201

Letzte NfS: 13/17 **Plan C**Trage ein
Insert

< 4,4 m >

Anmerkung: Richtlinie unverändert

Remark: Leading line unchanged

55° 33,54' N 014° 21,71' E

(SE 643/11975/17) 14/17

*** (16) 162 N-lich Wittow**

INT 1342

3006

Letzte NfS: 43/16

Ersetze
Replace *Wk*durch
by *Wk*

54° 41,51' N 013° 16,71' E

(WSA Stralsund 32/17) 14/17

*** (16) 163 Lübeck-Gedser-Weg**

INT 1351

3005

Letzte NfS: 13/17

Ersetze
Replace *Wk*durch
by *Wk*

54° 17,34' N 011° 46,28' E

(WSA Stralsund 31/17) 14/17

(16) 1517 Kanał Dębicki

INT 1299

3020

Letzte NfS: 12/17 **Plan A**Trage ein
Insertund streiche
*and delete*5₅dicht dabei
close by

53° 25,729' N 014° 34,974' E

(PL 12/189/17) 14/17

* (16) 1671 Lübeck-Gedser-Weg

INT 1354

Letzte NfS: 13/17

Ersetze

Replace



Wk

durch
by

Wk

54° 17,34' N 011° 46,28' E

(WSA Stralsund 31/17) 14/17

* (21) 44 Cuxhaven

INT 1452

3010, 3014

Letzte NfS: 10/17

Trage ein

Insert



53° 52,30' N 008° 42,85' E

Plan

Trage ein

Insert



53° 52,303' N 008° 42,846' E

(WSA Cuxhaven 42/17) 14/17

* T (21) 90 Osterems

INT 1461

Letzte NfS: 13/17

Trage ein

Insert

Unr. (Mun.)
(↪) Foul (Expl.)und
and

mit 2,7 kbl Radius

with 2.7 cables radius

53° 42,98' N 006° 33,01' E

(WSA Emden 43(T)/17) 14/17

* (21) 1320

NEUE KARTE/NEW CHART

(BSH N2/17) 14/17

* (21) 1330

NEUE KARTE/NEW CHART

(BSH N2/17) 14/17

* (21) 1340

NEUE KARTE/NEW CHART

(BSH N2/17) 14/17

* (21) 1350

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/17) 14/17

* T (21) 1350 **Eider**

Trage ein
Insert



54° 13,12' N 008° 35,56' E

(WSA Tönning 25(T)/09) 14/17

* (21) 1360

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/17) 14/17

* T (21) 1360 **Friedrichskoog**

Trage ein
Insert



53° 59,97' N 008° 52,27' E

Streiche
Delete



54° 00,2' N 008° 53,1' E

(LKN 20(T)/15) 14/17

* (21) 1410

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/17) 14/17

* T (21) 1410 **Mittelloch**

Trage ein
Insert



54° 43,30' N 008° 21,46' E

(WSA Tönning 119(T)/15) 14/17

* (21) 1420

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/17) 14/17

* (21) 1430

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/17) 14/17

* T (21) 1430 **Mittelloch**Trage ein
Insert

54° 43,30' N 008° 21,46' E

(WSA Tönning 119(T)/15) 14/17

* (21) 1440

NEUE KARTE/*NEW CHART*

(BSH N2/17) 14/17

T (21) 1440 **Rømø Dyb**Trage ein
*Insert**Betonnung unzuverlässig*
Buyoage unreliable

zwischen

between

55° 05,38' N 008° 18,27' E

55° 03,56' N 008° 28,90' E

55° 03,30' N 008° 31,96' E

55° 04,80' N 008° 34,63' E

(DK DMA 204(T)/17) 14/17

Teil 2/Part 2

Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications*

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

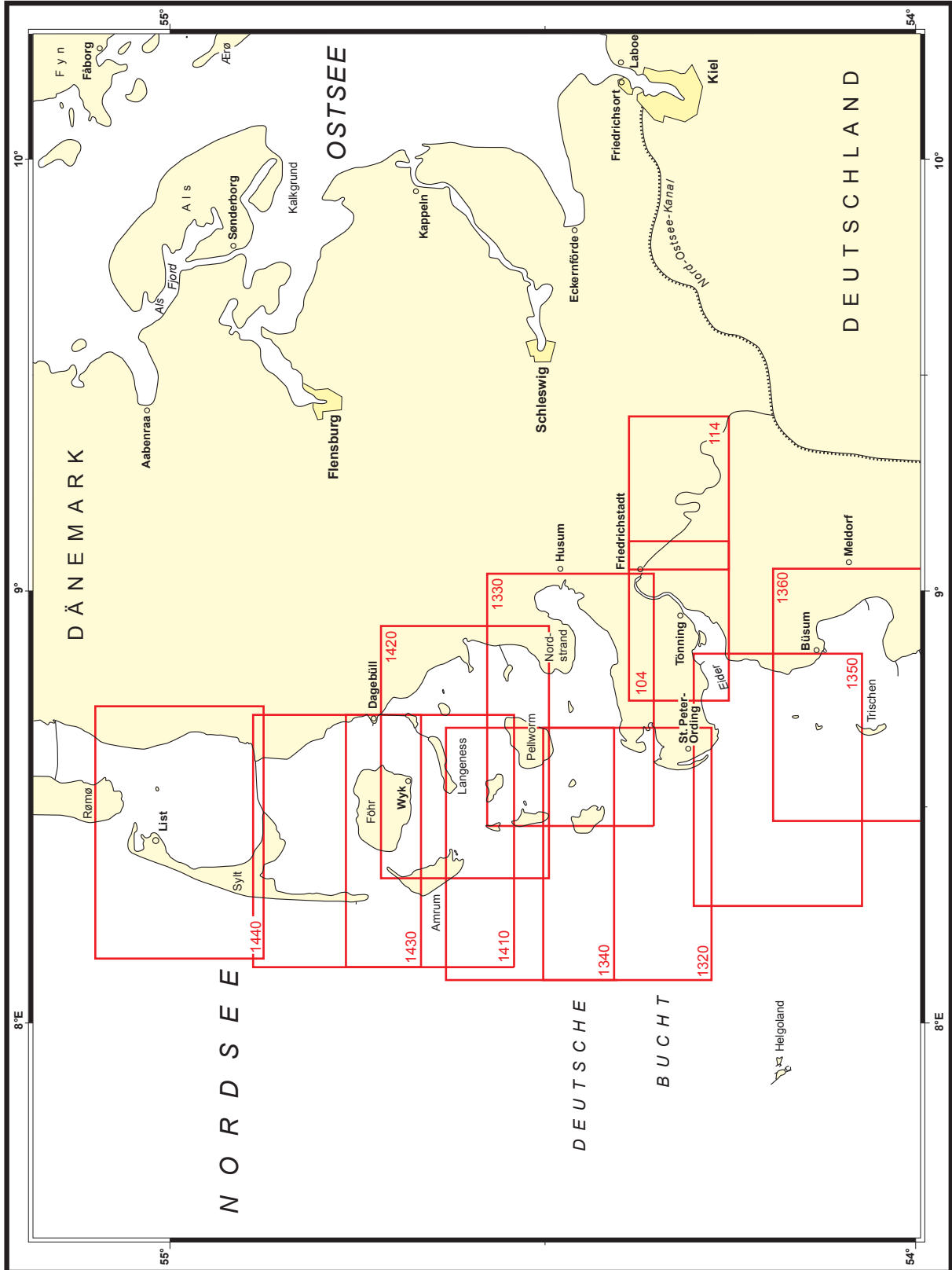
(Valid till next edition)

keine/*nil*

Teil 3/Part 3

Berichtigungen zum Katalog 2017/Corrections to catalogue 2017

S. 33 2.4.1 Nordsee. Ersetze die Abbildung durch:



S. 34 Papierseekarten im A1-Format. Trage ein:

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
1320		978-3-86987-806-5	Hever	50 000	2017, III.
1330		978-3-86987-807-2	Hever, innerer Teil Plan: A Einfahrt nach Husum B Hafen von Husum C Strucklahnungshörn D Hafen von Pellworm	50 000 12 500 12 500 12 500 12 500	2017, III.
1340		978-3-86987-808-9	Rütergat und Schmaltef Plan: Hafen von Amrum	50 000 30 000	2017, III.
1350		978-3-86987-809-6	Eider, Norderpiep und Süderpiep	50 000	2017, III.
1360		978-3-86987-810-2	Norderpiep und Süderpiep, Meldorfer Bucht Plan: A Hafen von Büsum B Hafen von Meldorf	50 000 12 500 12 500	2017, III.
1410		978-3-86987-811-9	Rütergat, Norderaue und Vortrapptief Plan: A Hafen von Dagebüll B Hafen von Wyk C Hafen von Amrum	50 000 30 000 6 000 30 000	2017, III.
1420		978-3-86987-812-6	Norderaue und Süderaue Plan: A Hafen von Schlüttsiel B Hafen von Pellworm	50 000 12 500 12 500	2017, III.
1430		978-3-86987-813-3	Vortrapptief und Hörnumtief Plan: Hafen von Hörnum	50 000 6 000	2017, III.
1440		978-3-86987-814-0	Lister Tief Plan: A Hafen von Rømø B Hafen von List	50 000 12 500 6 000	2017, III.

(BSH N2/17) 14/17

Informationen zum Katalog 2017/*Information to catalogue 2017*

Beabsichtigte Neue Ausgaben
Die Karten erscheinen innerhalb der nächsten
1–3 Wochen.

*New Editions scheduled for publications
The charts will be published within the next
1–3 weeks.*

S. 29

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
100		978-3-86987-716-7	Geltinger Bucht	25 000	–

(BSH N2/17) 14/17

Teil 4/Part 4 Mitteilungen/Notifications

* DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten

a)	Putlos 22.04.2017	Zeit/Schedule Kein Schießbetrieb No firing exercises	b)	Todendorf 22.04.2017	Zeit/Schedule 09:00–14:00
----	----------------------	--	----	-------------------------	------------------------------

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen. Das Warngebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete 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 Leuchtonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warngebiete 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 07:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 07:30 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.

* DE/RU. Ostsee. Bekanntmachung des BSH und des Bergamtes Stralsund zum Vorhaben Bau und Betrieb der Erdgashochdruckleitung Nord Stream 2 von der Narva Bucht (Russische Föderation) nach Lubmin (Bundesrepublik Deutschland)

Die Nord Stream 2 AG (nachfolgend Vorhabenträger) beabsichtigt die Errichtung und den Betrieb einer Erdgashochdruckleitung von der russischen Narva Bucht durch die Ostsee bis zum deutschen Anlandungspunkt bei Lubmin. Das Unternehmen plant, zwei Leitungen mit einem Durchmesser von ca. 1 200 mm und einer Gesamtlänge von ca. 1 225 km zu verlegen. Die Pipelinetrasse soll von Bornholm kommend, durch den deutschen Festlandsockel und dann in südwestlicher Richtung im deutschen Küstenmeer durch den Greifswalder Bodden bis zum Anlandepunkt Lubmin 2 verlaufen.

* DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. 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 25/17) 14/17

* DE/RU. Baltic Sea. Notice from the BSH and from the Stralsund Mining Authority regarding the construction and operation of the Nord Stream 2 natural gas high pressure pipeline from Narva Bay (Russian Federation) to Lubmin (Federal Republic of Germany)

Nord Stream 2 AG (hereinafter project developer) intends to construct and operate a high pressure natural gas pipeline from Narva Bay in Russia across the Baltic Sea up to the German landfall at Lubmin. The company plans to lay two pipelines with a diameter of approximately 1,200 mm and an overall length of approximately 1,225 km. The pipeline route is due to run from Bornholm to the Lubmin 2 landfall, continuing across the German continental shelf and then heading south west into German coastal waters via the Bay of Greifswald.

Das Vorhaben führt an Land zu Grundinanspruchnahmen westlich des Auslaufkanals des ehemaligen Kernkraftwerkes Lubmin im Gebiet des Bebauungsplans Nr. 1 „Industrie- und Gewerbegebiet Lubminer Heide“, Gemeinde Lubmin, Amt Lubmin. Zudem erfolgen an Land auch Grundinanspruchnahmen für die Kompensationsmaßnahme 1 „Wreecher See“ auf dem Gebiet der Stadt Garz/Rügen im Amt Bergen auf Rügen und der Stadt Putbus, für die Kompensationsmaßnahme 2 „Ossen“ auf dem Gebiet der Gemeinden Bergen auf Rügen, Buschvitz und Ralswiek im Amt Bergen auf Rügen, für die Kompensationsmaßnahme 3 „Mellnitz-Üselitzer Wiek“ auf dem Gebiet der Gemeinde Poseritz im Amt Bergen auf Rügen, für die Kompensationsmaßnahme 4 „Insel Schadefähre“ auf dem Gebiet der Gemeinde Bargischo im Amt Anklam-Land und für die Kompensationsmaßnahme 7 „Lobber See“ auf dem Gebiet der Gemeinden Göhren und Middelhagen im Amt Mönchgut-Granitz.

Das Bergamt Stralsund und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie haben jeweils festgestellt, dass aufgrund der geplanten Länge und des geplanten Durchmessers der Leitungsstränge des Vorhabens im Küstenmeer und im Festlandsockel Deutschlands gemäß § 43 Satz 1 Nr. 2 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) und gemäß § 133 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 2a Bundesberggesetz (BBergG) jeweils in Verbindung mit § 3b Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 1, Nr. 19.2.1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sowohl für den im deutschen Küstenmeer als auch für den im deutschen Festlandsockel gelegenen Abschnitt der Erdgashochdruckleitung jeweils die Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit besteht.

Genehmigungsverfahren in Deutschland

Mit Schreiben vom 22. März 2013 hat die Firma Nord Stream AG (nach Wechsel des Vorhabenträgers nunmehr Nord Stream 2 AG, Baarerstraße 52, 6300 Zug, Schweiz) beim Bergamt Stralsund

1. die Planfeststellung des vorgenannten Vorhabens nach § 43 Satz 1 Nr. 2 EnWG im deutschen Küstenmeer,
2. die Genehmigung des vorgenannten Vorhabens nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BBergG für den deutschen Festlandsockel,

und beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

3. die Genehmigung des vorgenannten Vorhabens nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BBergG über dem deutschen Festlandsockel, beantragt.

Das Bergamt Stralsund und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie haben vereinbart, das Planfeststellungs- und das Genehmigungsverfahren (zu 1, 3) in enger Kooperation durchzuführen und weitest möglich zu koordinieren. Das Verfahren zu 2 unterliegt keiner Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht und ist ein nichtöffentliches Verfahren.

The project will come ashore and will lead to land use west of the outfall channel of the former Lubmin nuclear power station in the area of Development Plan No. 1 "Industrial and Commercial Area Lubminer Heide", Municipality of Lubmin, Lubmin Administrative District. Furthermore, land use activities onshore will be carried out for Compensation Measure 1 "Wreecher See" in the territory of the town of Garz/Rügen in the administrative district of Bergen auf Rügen and the town of Putbus, for Compensation Measure 2 "Ossen" in the territory of the municipalities of Bergen auf Rügen, Buschvitz and Ralswiek in the administrative district of Bergen auf Rügen, for Compensation Measure 3 "Mellnitz-Üselitzer Wiek" in the territory of the municipality of Poseritz in the administrative district of Bergen auf Rügen, for Compensation Measure 4 "Insel Schadefähre" in the territory of the municipality of Bargischo in the administrative district of Anklam-Land and for Compensation Measure 7 "Lobber See" in the territory of the municipalities of Göhren and Middelhagen in the administrative district of Mönchgut-Granitz.

The Stralsund Mining Authority and the Federal Maritime and Hydrographic Agency have respectively established that there is an obligation to assess the environmental impact of the high pressure natural gas pipeline sections in both the German coastal waters and the German continental shelf due to the planned length and diameter of the proposed pipeline sections, pursuant to § 43, clause 1 No. 2, of the Energy Industry Act (EnWG) and pursuant to § 133, para. 1 clause 1 No. 2, para. 2a of the Federal Mining Act (BBergG), in each case in conjunction with § 3b, para. 1, clause 1 in conjunction with Annex 1, No. 19.2.1 of the Law on Environmental Impact Assessments (UVPG).

Permitting procedure in Germany

In its letter of 22 March 2013, the company Nord Stream AG (following a change of the project developer, now Nord Stream 2 AG, Baarerstraße 52, 6300 Zug, Switzerland), applied to the Stralsund Mining Authority for

1. *planning approval for the aforementioned project in accordance with § 43, clause 1, No. 2, EnWG, in German coastal waters,*
2. *a permit for the aforementioned project in accordance with § 133, para. 1, clause 1, No. 1, BBergG, for the German continental shelf,*

and to the Federal Maritime and Hydrographic Agency for

3. *a permit for the aforementioned project in accordance with § 133, para. 1, clause 1, No. 2, BBergG, for the German continental shelf.*

The Stralsund Mining Authority and the Federal Maritime and Hydrographic Agency agreed to undertake the planning approval and permitting procedure (referred to in 1, 3) in close cooperation and to coordinate this as far as possible. The procedure referred to in 2 is not subject to any environmental impact assessment and is a non-public procedure.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt für den im deutschen Küstenmeer gelegenen Abschnitt der Erdgashochdruckleitung gemäß § 43a EnWG und für den in oder auf dem deutschen Festlandssockel gelegenen Abschnitt der Erdgashochdruckleitung nach § 133 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 2a BBergG jeweils in Verbindung mit § 9 Abs. 1 UVPG. Darüber hinaus erfolgt eine grenzüberschreitende Beteiligung nach den §§ 8 und 9a UVPG. Folgende Unterlagen insbesondere über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden vom Vorhabenträger vorgelegt:

- Band A: Vorhaben und Zulassungen (= Erläuterungsbericht, u. a. mit Beschreibung des Vorhabens, seinem energiewirtschaftlichen Bedarf und einer Zusammenfassung der wesentlichen Umweltunterlagen)
 - Band B: Alternativenprüfung
 - Band C: Technischer Erläuterungsbericht, u. a. Beschreibung des Vorhabens mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden, einschließlich Immissionsprognosen z. B. zu Lärm, Erschütterungen, Licht, Luftschadstoffen
 - Band D: Umweltverträglichkeitsstudie, vor allem mit einer Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkung – auch grenzüberschreitend, und einer allgemein verständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung
 - Band E: Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchungen
 - Band F: Biotopschutzrechtliche Prüfung, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
 - Band G: Landschaftspflegerischer Begleitplan für den Trassenabschnitt deutsches Küstenmeer, Landschaftspflegerischer Begleitplan für den Trassenabschnitt deutscher Festlandssockel
 - Band H: Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, Fachbeitrag zur Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie
 - Band I1–I3: Materialbände und Anträge, insbesondere Bauantrag, Wasserrechtsantrag
 - Band J: Espoo-Bericht (= Unterlagen nach dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen – Espoo-Vertragsgesetz) und Espoo-Atlas
- Public participation shall be in accordance with § 43a EnWG for the section of the high pressure natural gas pipeline located in German coastal waters and in accordance with § 133 para. 1, clause 1, No. 2, para. 2a BBergG for the section of the high pressure natural gas pipeline located in or on the German continental shelf, in each case in conjunction with § 9 para. 1 UVPG. Furthermore, transboundary participation shall be in accordance with §§ 8 and 9a UVPG. The following documents with particular focus on the project's environmental impact were submitted by the project developer:*
- *Volume A: Project and approvals (= explanatory report, including i. a. description of the project, its energy industry need and a summary of essential environmental documents)*
 - *Volume B: Assessment of alternatives*
 - *Volume C: Technical explanatory report, i. a. description of the project including details on the location, nature, scope and need for land use, and including immission prognosis e. g. on noise, vibration, light, air pollution*
 - *Volume D: Environmental impact study, most notably including a description of estimated significantly adverse environmental impacts – including transboundary impacts and a generally understandable non-technical summary*
 - *Volume E: Flora, fauna, and habitat compatibility studies*
 - *Volume F: Documents on biotope protection assessment and species protection assessment*
 - *Volume G: Accompanying landscape conservation plan for the German coastal waters route section, Accompanying landscape conservation plan for the German continental shelf route section*
 - *Volume H: Technical papers on the Water Framework Directive and the Marine Strategy Framework Directive*
 - *Volume I1-I3: Volume of materials and applications, notably building application, application under the law governing water rights*
 - *Volume J: Espoo report (= documentation pursuant to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context – Espoo Convention) and Espoo atlas*

Diese vollständigen Planunterlagen einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens liegen im Zeitraum **vom 18. April bis 17. Mai 2017** an folgenden Orten und während der genannten Öffnungszeiten, sowie nach Vereinbarung auch außerhalb dieser Zeiten, zu jedermanns Einsichtnahme aus:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bibliothek,
Bernhard-Nocht-Straße 78,
20359 Hamburg
Montag bis Donnerstag 09:00 bis 15:00 Uhr
Freitag 09:00 bis 14:30 Uhr

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bibliothek,
Neptunallee 5,
18057 Rostock
Montag bis Freitag 09:00 bis 14:00 Uhr

Bergamt Stralsund
Raum A328,
Frankendamm 17,
18439 Stralsund
Montag bis Donnerstag 08:00 bis 15:30 Uhr
Freitag 08:00 bis 12:00 Uhr

Amt Bergen auf Rügen
Bauamt,
Markt 5–6,
18528 Bergen
Dienstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
13:30 bis 17:30 Uhr
Donnerstag 13:30 bis 17:30 Uhr

Amt Lubmin
Bauamt,
Geschwister-Scholl-Weg 15,
17509 Lubmin
Dienstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
13:00 bis 18:00 Uhr
Mittwoch 09:00 bis 12:00 Uhr
Donnerstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
13:00 bis 16:00 Uhr
Freitag 09:00 bis 12:00 Uhr

Amt Mönchgut-Granitz
Bauamt,
Göhrener Weg 1,
18586 Ostseebad Baabe
Dienstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
13:00 bis 18:00 Uhr
Donnerstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
13:00 bis 18:00 Uhr

*These comprehensive planning documents, including the documents on the project's environmental impact, are available for public review during the period **from 18 April to 17 May 2017** at the following places and during the opening hours stated and, by agreement, outside these times:*

*Federal Maritime and Hydrographic Agency
Library,
Bernhard-Nocht-Straße 78,
20359 Hamburg,
Monday to Thursday 09:00 to 15:00 hours
Friday 09:00 to 14:30 hours*

*Federal Maritime and Hydrographic Agency
Library,
Neptunallee 5,
18057 Rostock
Monday to Friday 09:00 to 14:00 hours*

*Stralsund Mining Authority
Room A328,
Frankendamm 17,
18439 Stralsund
Monday to Thursday 08:00 to 15:30 hours
Friday 08:00 to 12:00 hours*

*Bergen auf Rügen Administrative District
Department of Planning and Building Inspection,
Markt 5-6,
18528 Bergen
Tuesday 09:00 to 12:00 hours and
13:30 to 17:30 hours
Thursday 13:30 to 17:30 hours*

*Lubmin Administrative District
Department of Planning and Building Inspection,
Geschwister-Scholl-Weg 15,
17509 Lubmin
Tuesday 09:00 to 12:00 hours and
13:00 to 18:00 hours
Wednesday 09:00 to 12:00 hours
Thursday 09:00 to 12:00 hours and
13:00 to 16:00 hours
Friday 09:00 to 12:00 hours*

*Mönchgut-Granitz Administrative District
Department of Planning and Building Inspection,
Göhrener Weg 1,
18586 Ostseebad Baabe
Tuesday 09:00 to 12:00 hours and
13:00 to 18:00 hours
Thursday 09:00 to 12:00 hours and
13:00 to 18:00 hours*

Amt Usedom-Nord

Bauamt,
Möwenstraße 1,
17454 Zinnowitz

Montag 09:00 bis 12:00 Uhr
Dienstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
14:00 bis 16:00 Uhr
Mittwoch 09:00 bis 12:00 Uhr
Donnerstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
14:00 bis 18:00 Uhr

Stadt Putbus

Bauamt,
Markt 8,
18581 Putbus

Dienstag, Donnerstag 09:00 bis 12:00 Uhr und
13:00 bis 16:00 Uhr
Freitag 09:00 bis 12:00 Uhr

Amt Anklam-Land

Beratungsraum,
Rebeler Damm 2,
17392 Spantekow

Dienstag 09:00 bis 11:30 Uhr und
12:30 bis 18:00 Uhr
Donnerstag 09:00 bis 11:30 Uhr und
12:30 bis 15:00 Uhr

Die Planunterlagen werden ab Beginn der Auslegung am 18. April 2017 auch über die Internetseiten des Bergamtes Stralsund (www.bergamt-mv.de, Service, Genehmigungsverfahren) und des Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (www.bsh.de, Rubrik „Öffentliche Bekanntmachung“) zugänglich gemacht; maßgeblich ist jedoch der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen.

Für das energiewirtschaftsrechtliche Planfeststellungsverfahren für den im deutschen Küstenmeer gelegenen Abschnitt der Erdgashochdruckleitung sowie für die abschließende Planungsentscheidung einschließlich der Erteilung beantragter wasserrechtlicher Gestattungen und weiterer öffentlich-rechtlicher Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen ist das Bergamt Stralsund zuständig. Für das Verfahren sowie für die abschließende Genehmigungsentscheidung hinsichtlich der Ordnung der Nutzung und Benutzung der Gewässer und des Luftraumes über diesen Gewässern im Bereich des deutschen Festlandsockels ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuständig.

Usedom-Nord Administrative District

Department of Planning and Building Inspection,
Möwenstraße 1,
17454 Zinnowitz

Monday 09:00 to 12:00 hours
Tuesday 09:00 to 12:00 hours and
14:00 to 16:00 hours
Wednesday 09:00 to 12:00 hours
Thursday 09:00 to 12:00 hours and
14:00 to 18:00 hours

Town of Putbus

Department of Planning and Building Inspection,
Markt 8,
18581 Putbus

Tuesday, Thursday 09:00 to 12:00 hours and
13:00 to 16:00 hours
Friday 09:00 to 12:00

Anklam-Land Administrative District

Consultation Room,
Rebeler Damm 2,
17392 Spantekow

Tuesday 09:00 to 11:30 hours and
12:30 to 18:00 hours
Thursday 09:00 to 11:30 hours and
12:30 to 15:00 hours

From commencement of public display, as of 18 April 2017, the planning documents will also be made accessible on the webpages of the Stralsund Mining Authority (www.bergamt-mv.de, Service, Permitting Procedure) and of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (www.bsh.de, in the "Public Notice" section) as well; the content of the documents made available for inspection is however authoritative.

The Stralsund Mining Authority is responsible for the planning approval procedure under the Energy Industry Act in relation to the section of the high pressure natural gas pipeline located in German coastal waters and for the final planning decision, including the issue of permits applied for under the law governing water rights and additional permits under public law, concessions, permissions, approvals, consents and plan approvals. The Federal Maritime and Hydrographic Agency is responsible for the procedure and for the final decision on permitting in relation to the Order for the Utilisation and Use of Waters and of the Airspace over such Waters in the area of the German continental shelf.

Als mögliche Entscheidungen kommen die jeweilige Zulassung des Vorhabens – gegebenenfalls verbunden mit Schutzanordnungen und sonstigen Nebenbestimmungen – durch Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses oder durch Erteilung einer Genehmigung hinsichtlich der Ordnung der Nutzung und Benutzung der Gewässer und des Luftraumes über diesen Gewässern oder die Ablehnung des jeweiligen Antrags in Betracht. Das Bergamt Stralsund und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sind auch für weitere Fragen betreffend relevanter Informationen über das Vorhaben zuständig.

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist – und damit **bis einschließlich zum 31. Mai 2017** – schriftlich oder zur Niederschrift beim Bergamt Stralsund, beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder bei einer der weiteren vorgenannten Auslegungsstellen Einwendungen gegen den Plan bzw. das Vorhaben erheben (Einwendungsfrist). Für die Fristwahrung ist der Eingang der Einwendung maßgeblich. Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang und das Maß der Beeinträchtigung erkennen lassen.

Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist in jedem Verfahrensstadium möglich. Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten des Bergamtes Stralsund und/ oder des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie als Anhörungsbehörden zu geben ist.

In Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vielfältiger gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ist ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner für das Verfahren zu bezeichnen, soweit er nicht von ihnen als Bevollmächtigter bestellt ist (§ 17 Verwaltungsverfahrensgesetz – VwVfG [Bund und M-V]). Diese Angaben müssen deutlich sichtbar auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite enthalten sein, andernfalls können diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben (§ 17 Abs. 2 VwVfG [Bund und M-V]). Dies gilt auch für Einwendungen, die nicht dem Gebot der Schriftform genügen. Die Schriftform wird durch ein eigenhändig unterzeichnetes Schriftstück gewahrt.

Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) gegen die Entscheidungen einzulegen, werden hiermit entsprechend von der Auslegung des vollständigen Plans bzw. der Antragsunterlagen benachrichtigt. Es wird ihnen Gelegenheit gegeben, innerhalb der oben genannten Einwendungsfrist beim Bergamt Stralsund, beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder bei einer der weiteren vorgenannten Auslegungsstellen Stellungnahmen schriftlich oder zur Niederschrift abzugeben.

Einwendungen und Stellungnahmen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Die gerichtliche Geltendmachung dieser Belange bleibt unbenommen.

Among the possible decisions which may be made are the respective approval of the project – accompanied where necessary by protective orders and other incidental provisions – through the pronouncement of a decision in favour of planning approval or through the issue of the permit in relation to the Order for the Utilisation and Use of Waters and of the Airspace over such Waters, or the rejection of the respective application. The Stralsund Mining Authority and the Federal Maritime and Hydrographic Agency are also responsible for responding to any additional enquiries regarding relevant information on the project.

*Anyone whose interests are affected by the project may raise objections to the plan and/or the project in writing for up to two weeks after expiry of the display deadline – and therefore up **until 31 May 2017** inclusive – or declare their objection for the record at the Stralsund Mining Authority, at the Federal Maritime and Hydrographic Agency or at one of the other aforementioned display locations (deadline for objections). The receipt of the objection is relevant for the purposes of compliance with the deadline. The objection must clearly show the interest claimed and the extent of the interference.*

Representation by an authorised representative is possible at all stages of the procedure. The authorisation must be evidenced by a written power of attorney, a copy of which must be handed over to be kept on file by the Stralsund Mining Authority and/or by the Federal Maritime and Hydrographic Agency.

In objections signed by more than 50 persons on a list of signatures or submitted as a reproduced identical text (uniform submissions), one undersigned person must be designated with name, occupation and address, as a representative for the remaining undersigned persons, provided the representative has not been appointed by them to be their authorised representative (§ 17 Administrative Procedures Act – VwVfG [Federal Government and M-V]). This information must be included in a clearly visible manner on each page on which there is a signature, otherwise these objections may fail to be taken into consideration (§ 17 para. 2 VwVfG [Federal Government and M-V]). This also applies to objections which do not meet the requirement of being in writing. To be in writing, the objection must be contained in a document signed in the person's own hand.

Organisations which are authorised on the basis of recognitions under other legal provisions to lodge appeals against the decisions pursuant to the Code of Administrative Procedure (VwGO) are hereby notified accordingly of the display of the complete plan and respectively, the application documents. They are given the opportunity to submit comments in writing or for the record, within the deadline for objections referred to above, at the Stralsund Mining Authority, the Federal Maritime and Hydrographic Agency or at one of the other aforementioned display locations.

Objections and comments which are not based on specific instruments under private law are ruled out following expiry of the deadline for the administrative procedure. It shall still be possible to claim such interests through the courts.

Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen werden mit dem Vorhabenträger, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, grundsätzlich in einem Termin erörtert, der noch ortsüblich bekannt gemacht wird (Erörterungstermin).

Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich. Personen, die Einwendungen erhoben haben, oder die Vereinigungen, die Stellungnahmen abgegeben haben, bzw. bei gleichförmigen Eingaben der Vertreter, werden von dem Termin gesondert benachrichtigt. Sind mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so können sie durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden.

Kosten, die durch Einsichtnahme in die Plan- bzw. Antragsunterlagen, Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen, Teilnahme am Erörterungstermin oder der Vertreterbestellung entstehen, werden nicht erstattet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend gemachte Entschädigungsansprüche werden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungs- und die Genehmigungsbehörde den Vorhabenträger zur sachgerechten Entscheidungsfindung über die Einwendungen und Stellungnahmen unterrichten. Über die Einwendungen wird nach Abschluss der Anhörungsverfahren durch die Planfeststellungsbehörde (Bergamt Stralsund, Frankendamm 17, 18439 Stralsund) in der das Verwaltungsverfahren abschließenden Planungsentscheidung entschieden. Die Zustellung dieser Entscheidung an die Einwender oder die Vereinigungen, die Stellungnahmen abgegeben haben, kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn jeweils mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind. Die Genehmigungsbehörde (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg) erarbeitet unter anderem auf der Grundlage der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge.

Any objections and comments submitted in due time shall be discussed at a hearing with the project developer, the authorities, those concerned and those that raised objections or who have submitted comments at a date to be announced in accordance with local practices (official hearing).

The official hearing is not public. Persons who have raised objections organizations who have submitted comments, and/or representatives in case of uniform submissions, shall be notified individually of the date for the hearing. Where more than 50 notifications are to be made, such notifications may be replaced by a public notice. Should any party concerned fail to attend the official hearing, negotiations may still be conducted in their absence.

Costs incurred as the result of the inspection of the planning and/or application documents, the filing of objections and comments, attendance at the hearing for the purposes of discussion or the appointment of a representative shall not be reimbursed. Claims for compensation made in the context of the planning approval procedure are dealt with in a separate compensation procedure, unless a decision is to be made on them in principle in the course of the planning approval.

It is to be noted that the planning approval and permitting authorities will inform the project developer of the objections and comments to facilitate appropriate decisions making. On conclusion of the official hearing, the planning approval authority (Stralsund Mining Authority, Frankendamm 17, 18439 Stralsund) shall decide on the objections in the planning decision finalising the administrative procedure. Service of this decision to those who have raised objections or to the organisations who have submitted comments may be replaced by a public notice if in each case the decision has to be served on more than 50 persons. The permitting authority (Federal Maritime and Hydrographic Agency, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg) will prepare a summary outline, based among other items on the statements made by the public concerned, of the project's impacts on the environment and takes this assessment into account when deciding on the project's permissibility in terms of effective anticipatory environmental protection.

Vom Beginn der Auslegung des Plans an tritt im der Planfeststellung unterliegenden Gebiet des deutschen Küstenmeers und des deutschen Festlandes eine Veränderungssperre in Kraft (§ 44a Abs. 1 EnWG). Ab diesem Zeitpunkt dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigende oder die geplanten Baumaßnahmen erhebliche erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher zulässig ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Darüber hinaus steht ab diesem Zeitpunkt dem Träger des Vorhabens ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zu (§ 44a Abs. 3 EnWG). Die Veränderungssperre und das Vorkaufsrecht gelten nicht für das dem bergrechtlichen Genehmigungsverfahren unterliegenden Gebiet des deutschen Festlandssockels.

Verfahren nach dem UNECE-Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen („Espoo-Konvention“)

Die Gesamttrasse der geplanten Erdgashochdruckleitung von der Narva Bucht nach Lubmin soll in Bereichen außerhalb deutscher Jurisdiktion durch die ausschließlichen Wirtschaftszonen der Länder Russland, Finnland, Schweden und Dänemark sowie durch russische Territorialgewässer in der Ostsee verlaufen. In diesen Ländern werden Genehmigungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen für das Vorhaben durchgeführt. Da als Folge der Realisierung des gesamten Vorhabens grenzüberschreitende Auswirkungen auf sämtliche Ostseerainerstaaten möglich sind, ist entsprechend der Espoo-Konvention eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Espoo-Konvention sieht vor, dass jeder Staat, in dem ein Projekt mit grenzüberschreitenden Auswirkungen geplant ist („Ursprungspartei“), den hiervon „betroffenen Vertragsparteien“ die Dokumentation zur Umweltverträglichkeitsprüfung zur Verfügung stellt. Die jeweiligen Vertragsparteien veranlassen dann die Verteilung der Dokumentation an die Behörden und Öffentlichkeit der jeweils betroffenen Vertragsparteien in den voraussichtlich betroffenen Gebieten. Der Öffentlichkeit dieser Staaten soll Gelegenheit zur Beteiligung durch Unterrichtung über das Vorhaben und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben werden. Die etwaigen Stellungnahmen werden im Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren berücksichtigt.

Die Unterlagen, die Deutschland nach der Espoo-Konvention von anderen Staaten zu den grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen des Vorhabens erhalten hat, liegen ebenfalls an den oben genannten Orten im genannten Zeitraum öffentlich aus und werden über das Internet einsehbar (www.bergamt-mv.de, Service, Genehmigungsverfahren bzw. www.bsh.de, Rubrik „Öffentliche Bekanntmachung“). Zu diesen Unterlagen können Stellungnahmen an den oben genannten Orten schriftlich oder zur Niederschrift bis einschließlich 31. Mai 2017 abgegeben werden.

As of the date on which the plan is first displayed, a development freeze shall come into effect in the German coastal waters and German land territory subject to the planning approval (§ 44a para. 1 EnWG). As of this date and up until the date of the land use, no changes may be made to the areas affected by the plan which might considerably increase their value or might seriously impede the planned building activities. Changes which were lawfully commenced beforehand, maintenance work and continued use as previously permitted shall not be affected by this. In addition to this, as of this date the developer of the project shall have a pre-emptive right to the areas affected by the plan (§ 44a para. 3 EnWG). The development freeze and the pre-emptive right do not apply to the territory of the German continental shelf subject to the permitting procedure under mining law.

Procedures in accordance with the UNECE Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (“Espoo Convention”)

In areas outside German jurisdiction, the proposed route of the planned high pressure natural gas pipeline from Narva Bay to Lubmin runs, through the exclusive economic zones of the countries of Russia, Finland, Sweden and Denmark, and through Russian territorial waters in the Baltic Sea. Permitting procedures and environmental impact assessments for the project will be conducted in these countries. Since there might possibly be cross-border effects on all the Baltic region states as a result of the implementation of the overall project, a cross-border environmental impact assessment must be conducted in accordance with the Espoo Convention.

The Espoo Convention requires that every state under the Convention in which a project with transboundary effects is planned (“party of origin”), shall provide the documentation on the environmental impact assessment to the “affected parties”. The parties will arrange the distribution of the documentation to the respective authorities and public of the affected parties in the presumably affected areas. Through the provision of relevant project information, the public in these states shall be given the opportunity to participate and submit comments. Any comments made shall be taken into consideration in the planning approval and/or permitting procedure.

Documents related to the transboundary environmental impact of the project which Germany has received from other states under the Espoo Convention shall also be publicly displayed at the aforementioned locations during the aforementioned period and are moreover accessible online (www.bergamt-mv.de, Service, Permitting Procedure, and/or www.bsh.de, “Public Notification” Section). Comments on these documents may be submitted in writing or declared for the record at the aforementioned locations up until 31 May 2017 inclusive.

Die zu den Unterlagen über die grenzüberschreitenden Auswirkungen des Vorhabens beim Bergamt Stralsund, beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie oder bei einer der weiteren vorgenannten deutschen Auslegungsstellen eingehenden Stellungnahmen werden der zuständigen Behörde des jeweiligen Staates übersandt. Möglich ist darüber hinaus, die Stellungnahmen innerhalb der angegebenen Frist an folgende Behörden der anderen Staaten abzugeben:

Russland: Ministry of Natural Resources and Environment of the Russian Federation, Department of International Cooperation, 4/6, B. Gruzinskayastreet, D-242 GSP-5, RU-123995 Moscow;

Finnland: Ministry of the Environment, Aleksanterinkatu 7 / P.O. Box 35, FI-00023 Government;

Schweden: Swedish Environmental Protection Agency, Policy Implementation Department, Tegelbacken 2, SE-10648 Stockholm;

Dänemark: Ministry of the Environment and Food of Denmark, The Danish Environmental Protection Agency, Haraldsgade 53 DK-2100 Copenhagen.

Comments received by the Stralsund Mining Authority, the Federal Maritime and Hydrographic Agency or by one of the aforementioned German display locations on the documents related to the transboundary effects of the project shall be sent to the responsible authority of the respective state. Furthermore, it is possible to submit the comments until the aforementioned display deadline to the following authorities of the other states:

Russia: Ministry of Natural Resources and Environment of the Russian Federation, Department of International Cooperation, 4/6, B. Gruzinskayastreet, D-242 GSP-5, RU-123995 Moscow;

Finland: Ministry of the Environment, Aleksanterinkatu 7 / P.O. Box 35, FI-00023 Government;

Sweden: Swedish Environmental Protection Agency, Policy Implementation Department, Tegelbacken 2, SE-10648 Stockholm;

Denmark: Danish Environmental Protection Agency, Haraldsgade 53, DK-2100 Copenhagen.

Im Auftrag

by order

Thomas Triller
Bergamtsleiter

Dr. Nico Nolte
Referatsleiter

Thomas Triller
Head of the Mining Authority

Dr. Nico Nolte
Head of Division

Az: BSH Bergamt 663/Nord Stream 2/02
BSH/522/Nord Stream 2/17M5

FR: Bergamt 663/Nord Stream 2/02
BSH/522/Nord Stream 2/17M5

(BSH M5/17) 14/17

*** DE. BSU. Veröffentlichung Untersuchungsbericht Nr. 268/15**

(Letzter Bericht siehe NfS issue 13/2017)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 1. März 2017 den Untersuchungsbericht Nr. 268/15 veröffentlicht. Die Untersuchung befasst sich mit dem tödlichen Arbeitsunfall eines Seemanns an Bord der DUBLIN EXPRESS. Das deutsche Vollcontainerschiff befand sich zum Unfallzeitpunkt (14.07.2015) auf der Reise von Caucedo (Dominikanische Republik) nach Rotterdam.

Bei Reparaturarbeiten im Maschinenraum des Schiffes stürzte das Besatzungsmitglied von einer Aluminiumsteileiter. Der Seemann hatte höchstwahrscheinlich auf dem in ca. 1,40 Meter Höhe befindlichen Standpodest der Leiter gestanden und war nach vorangegangenen Rohreinigungsarbeiten vermutlich damit beschäftigt gewesen, die ordnungsgemäße Verschraubung einer über seinem Kopf verlaufenden Rohrverbindung zu kontrollieren. Aus ungeklärter Ursache verlor der Schweißer den Halt, stürzte rücklings zu Boden und begann aus Nase und Mund zu bluten. An Bord wurden sofort alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen, um dem schwerverletzten und bewusstlosen Seemann zu helfen. Trotz der sehr vielfältigen Aktivitäten verstarb er wenige Stunden nach dem Unfall.

Im Rahmen der Analyse des Unfallgeschehens ist die BSU insbesondere ausführlich der Frage nachgegangen, ob es notwendig ist, die existierenden und an Bord auch vollumfänglich beachteten, den

*** DE. BSU. Investigation Report No. 268/15**

(Last report see NfS issue 13/2017)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report 268/15 on 1 March 2017. The report deals with the fatal occupational accident of a seaman on board the DUBLIN EXPRESS. At the time of the accident (14 July 2015), the German full-container vessel was en route from Caucedo (Dominican Republic) to Rotterdam.

While carrying out repair works in the ship's engine room, a welder fell from an aluminum ladder. The seaman had probably been standing at a height of about 1.40 metres on the platform of an aluminium stepladder. He is likely to have been inspecting the proper bolting of a pipe connection that ran above his head after pipe cleaning works. It is unclear why the welder lost his footing, fell backwards on the floor and started to bleed out of the nose and mouth. Any action necessary to help the severely injured and unconscious welder was taken on board immediately. Despite these various measures, the casualty succumbed to his injuries after a few hours.

Within the scope of the analysis of the accident, the BSU dealt extensively with the question as to whether it is necessary to revise the existing rules for occupational health with respect to the handling of

Umgang mit Leitern betreffenden Regeln des Arbeitsschutzes zu überarbeiten. Die BSU kommt zu dem Ergebnis, dass insoweit tatsächlich Handlungsbedarf besteht. Der Untersuchungsbericht endet daher mit diesbezüglichen Sicherheitsempfehlungen an die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV; Spitzenverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand) sowie insbesondere an die BG Verkehr.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

ladders which were available on board and were completely complied with on board. The BSU arrives at the conclusion that there is actually need for action. The investigation report is therefore concluded with appropriate safety recommendations addressed to the Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V., DGUV (German Social Accident Insurance, the umbrella organization of the institutions for statutory accident insurance and prevention) and in particular to the Ship Safety Division.

Upon request the report will be forwarded. Alternatively this report – as well as all previous reports – is available on the website www.bsu-bund.de and can be downloaded.

(BSU 268/15) 14/17

* **IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 08/2017)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 5/2017 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1/Circ.1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

* **IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port**

(See last NfS issue 08/2017)

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication (BG Verkehr) has published in the Verkehrsblatt 5/2017 (Gazette of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) the circular MSC.1/Circ.1532, “Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port”, in German language issued by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

The notification is accompanied as an insert in the centre of this issue.

(VkBl. 5/37/17) 14/17

* **IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 08/2017)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 5/2017 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.418(97), „Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt“, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

* **IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages**

(See last NfS issue 08/2017)

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication (BG Verkehr) has published in the Verkehrsblatt 5/2017 (Gazette of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) the circular MSC.418(97), “Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages”, in German language issued by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

The notification is accompanied as an insert in the centre of this issue.

(VkBl. 5/38/17) 14/17

* **DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie**

90. Jahrgang für die Eissaison 2016/2017 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

Der **Eisbericht** informiert täglich montags bis freitags über die aktuellen Eis- und Schifffahrtsverhältnisse im gesamten Ostseeraum und im Nordseeküstengebiet durch **Stationsmeldungen**, regionale **Übersichten** und **Vorhersagen** für vier bis fünf Tage. Ferner sind **Bekanntmachungen über Schifffahrtsbeschränkungen** sowie **über Einsatzgebiete und Unterstützung** der staatlichen Eisbrecher enthalten. Jede Woche ist eine **Referenz-Eiskarte** des gesamten Ostseeraumes beigelegt. Für die Eisbedeckung des westlichen Ostseeraumes und der Nordseeküste wird bei Eisvorkommen täglich eine Eiskarte herausgegeben. Die Karten sind sowohl im PDF- als auch im S-411-Format zur Verwendung in geeigneten ECDIS verfügbar.

Der Eisbericht erscheint in der Regel von Ende November/Anfang Dezember bis Ende Mai/Anfang Juni in durchschnittlich 120 Ausgabennummern. Der Eisbericht ist kostenfrei und wie alle weiteren Eisdienstprodukte über das INTERNET abrufbar.

Eisinformation:

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87

Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49

E-Mail: ice@bsh.de

INTERNET: www.bsh.de/de/Meeresdaten/Beobachtungen/Eis/index.jsp
und www.bsis-ice.de

* **DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)**

90th volume for the ice season 2016/2017 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

The **Ice Report** is issued daily from Monday to Friday. It provides latest information on the ice and navigational conditions in the entire Baltic Sea and coastal area of the North Sea and includes **station reports**, regional **overviews**, and **forecasts** for about four to five days. Furthermore, it includes the **announcements** of restrictions to navigation as well as the operational areas and possible assistance of icebreakers. Once a week a **reference ice chart** covering the whole region of the Baltic Sea is attached. An ice chart showing the ice cover of the western region of the Baltic Sea and the North Sea coast is issued daily, if ice is present. The ice charts are available in PDF as well as in S-411 format for the use in a suitable ECDIS.

The ice report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues. The Ice Report is free of charge and is available on the INTERNET, as well as other Ice Service products.

Ice Information:

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87

Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49

e-mail: ice@bsh.de

INTERNET: www.bsh.de/en/Marine_data/Observations/Ice/index.jsp
and www.bsis-ice.de

(BSH M1/17) 14/17

Beilagen/Enclosures

IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port

(VkBl. 5/37/17) 14/17

IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt

IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages

(VkBl. 5/38/17) 14/17

(VkBl. 5/37/2017)

Nr. 37 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 16. Februar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Dienststelle Schiffssicherheit
i. V.
K. Krüger

MSC.1/Circ.1532
6. Juni 2016

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner sechszehnten Tagung (11. bis 20. Mai 2016), nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses für Schiffsentwurf und -konstruktion bei seiner dritten Tagung, die in der Anlage wiedergegebenen „Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“ angenommen, um zusätzliche Anleitung für die einheitliche Umsetzung der Regel II-1/8-1.3 SOLAS zu geben.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegenden Überarbeiteten Richtlinien auf am oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Fahrgastschiffe anzuwenden und die Eigner von Fahrgastschiffen, Betreiber und alle anderen beteiligten Parteien auf sie aufmerksam zu machen.

Anlage

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

Allgemeines

- 1 Sofern ein bordeigener Stabilitätsrechner gemäß Regel II-1/8-1.3.1 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System einen bordeigenen Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereintritt verbleibenden Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Auch müssen Verbindungen für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung mit landseitiger Unterstützung verfügbar sein, um dem Kapitän Informationen zur nach einer Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.

- 2 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System Verbindungen für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung mit der landseitigen Unterstützung mit einem Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereintrich verbleibenden Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Zusätzlich muss die landseitige Unterstützung auch in der Lage sein, dem Kapitän Informationen zur nach der Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.
- 3 Die Stabilitätsrechner müssen Software verwenden, die über folgende Fähigkeiten verfügt:

Verwendung des Beladungszustands vor der Beschädigung, Software zur Berechnung der nach einem beliebigen Wassereintrich verbleibenden Leckstabilität durch die Verarbeitung sowohl von manuell eingegebenen Daten als auch von solchen aus Sensormessungen, um die vom Kapitän benötigten Betriebsinformationen unter Verwendung eines präzisen und detaillierten Rechenmodells des gesamten Schiffskörpers einschließlich Aufbauten und Anhängen, allen innen gelegenen Abteilungen und Tanks usw., zusammen mit nach oben bzw. nach unten führenden Durchströmöffnungen, Querflutungseinrichtungen, Fluchtwege, Schiffsprofil und dem Status wasserdichter Türen (d. h. offen oder geschlossen) zu errechnen.

Systemübersicht

- 4 Es müssen jederzeit mindestens zwei eigenständige Stabilitätsrechner verfügbar sein (entweder zwei bordeigene oder zwei über die landseitige Unterstützung oder jeweils ein bordeigener und landseitiger), die zum Empfangen und Verarbeiten der zur Lieferung von Betriebsinformationen an den Kapitän notwendigen Daten in der Lage sind.
- 5 Das bordeigene System muss über eine unterbrechungsfreie Energieversorgung (USV) verfügen, die sowohl an die Hauptschalttafel als auch an die Not-schalttafel angeschlossen ist.

Dateneingabe

- 6 Dem System muss vorab ein detailliertes Rechenmodell des gesamten Schiffskörpers einschließlich der Anhänge, aller Abteilungen, Tanks und der relevanten, in der Leckrechnung berücksichtigten Teile der Aufbauten, Windprofil, der nach unten und nach oben führenden Durchströmöffnungen, der Querflutungseinrichtungen und der Fluchtwege gespeichert werden. Jedem Innenraum muss seine Standardflutbarkeit gemäß Regel II-1/7-3 zugeordnet werden, sofern nicht ein präziserer Wert für die Flutbarkeit errechnet wurde.
- 7 Das System muss die aktuellsten genehmigten Angaben zum Leerschiffsgewicht und zum Gewichtsschwerpunkt verwenden.
- 8 Einzelheiten der Leckstelle(n) und -ausdehnung(en) oder der beschädigten Abteilungen müssen von der Besatzung des Schiffes manuell eingegeben werden und mit Daten von elektronischen Sensoren wie z. B.

Tiefgangsmessern, Tankfüllstandsvorrichtungen, Anzeigen für wasserdichte Türen und Flutungsniveausensoren kombiniert werden.

- 9 Wenn davon auszugehen ist, dass ein Sensor oder mehrere Sensoren fehlerhaft ist bzw. sind oder beschädigt wurde(n), muss die Schiffsbesatzung in der Lage sein, die Sensordaten mit manuellen Daten zu überschreiben. Das System muss der Bedienperson klar anzeigen, ob ein Sensor, der verfügbar sein sollte, manuell überschrieben wurde.
- 10 Das System muss immer auf den aktuellen Beladungszustand aktualisiert werden, der die Grundlage jeglicher Leckstabilitätsberechnung bildet.

Berechnungsmethoden

Das System muss:

- 11 Software (siehe Absatz 3) verwenden, die zum Analysieren der Leckstabilität in der Folge eines jeden tatsächlichen Wassereintrichs in der Lage ist, einschließlich solcher mit unzusammenhängenden Lecks in mehreren Abteilungen,
- 12 den tatsächlichen Beladungszustand vor der Beschädigung verwenden, wie er im Modus für den Routinebetrieb ermittelt wurde,
- 13 zur Berücksichtigung der auf das Schiff wirkenden Momente in der Lage sein, wie z. B. solcher durch Wind, das Zuwasserlassen von Rettungsbooten, die Verschiebung von Ladung und die Umplatzierung von Fahrgästen,
- 14 die Auswirkung von Wind standardmäßig unter Verwendung der in Regel II-1/7-2.4.1.2 angegebenen Methode berücksichtigen, aber die manuelle Eingabe der Windgeschwindigkeit bzw. des Winddrucks zulassen, falls der Druck vor Ort wesentlich davon abweicht ($P = 120 \text{ N/m}^2$ entspricht Beaufort 6; ungefähr 13,8 m/s oder 27 Knoten),
- 15 zur Abschätzung der Auswirkung offener wasserdichter Türen in Hauptschotten auf die Stabilität in der Lage sein,
- 16 die Fähigkeit haben, dasselbe detaillierte Modell des Schiffskörpers für Übungen zur Lecksicherung oder für die Beurteilung von während eines Wassereintrichs möglichen Schadens- und Stabilitätsszenarien zu verwenden. Dies darf nicht die Fähigkeit des bordeigenen Rechners oder der landseitigen Unterstützung beeinträchtigen, die tatsächliche Lage zu überwachen und Betriebsinformationen an den Kapitän zu liefern.

Datenausgabe

- 17 Das System muss die Rest-Hebelarmkurve (GZ-Kurve) sowohl grafisch als auch numerisch darstellen. Es muss auch die folgenden Informationen liefern: Tiefgang (vorne, mittschiffs und achtern), Trimm, Krängungswinkel, den maximalen aufrichtenden Hebelarm, den Umfang der Hebelarmkurve, den Winkel, bei dem die Stabilität endet, die Winkel, bei denen Öffnungen, durch die Wasser einströmt, eintauchen und die Winkel, bei denen Fluchtwege eintauchen.

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen – Seite 2 von 3

- 18 Das Ausgabeformat und die Maßeinheiten der von der Schiffsbesatzung oder der landseitigen Unterstützungsgruppe gelieferten Informationen muss mit dem Format und den Maßeinheiten des genehmigten Stabilitätshandbuchs übereinstimmen, um einen einfachen Vergleich zu ermöglichen. Die Ausgabedaten müssen innerhalb der Toleranzen liegen, die in den „Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern“ (Rundschreiben MSC.1/Circ.1229) festgelegt sind.
- 19 Das System muss eine Seitenansicht, Decksdraufsichten und Querschnitte des Schiffes zeigen, in denen die flutungsbedingte Wasserlinienebene und die beschädigten Abteilungen dargestellt werden.

Weitere Gesichtspunkte

- 20 Für die Systemsoftware muss ein Betriebshandbuch bereitgestellt werden, das in einer Sprache gedruckt ist, mit der die Schiffsbesatzung vollkommen vertraut ist. Das Handbuch muss auch die Beschränkungen des Systems angeben.
- 21 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen in der Bedienung des Systems, einschließlich der Verbindungen für die Verständigung mit der landseitigen Unterstützung, sachkundig sein. Sie müssen zur Auswertung der Ausgabedaten des Systems in der Lage sein, um dem Kapitän die benötigten Betriebsinformationen zu liefern.
- 22 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss ein Vertrag über die Bereitstellung der landseitigen Unterstützung zu jeder Zeit während der Geltungsdauer des Zeugnisses des Schiffes bestehen.
- 23 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung mit Personen besetzt sein, die in den Bereichen Stabilität und Schiffsfestigkeit angemessen qualifiziert sind; mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein.
- 24 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein (d.h., dass eine Eingabe von Einzelheiten zum Zustand des Schiffes, einschließlich des Schadens an Schiffsverbänden, wie angewiesen möglich ist).

Festigkeit

- 25 Das System muss zu einer in beiden Richtungen wirksamen Verständigung mit der landseitigen Gruppe mit einer vereinbarten Methode zur Beschreibung und Übermittlung von Einzelheiten zum Versagen und/oder zur Schwächung von Schiffsverbänden in der Lage sein.
- 26 Die Festigkeitsgesichtspunkte des landseitigen Rechners müssen den Anforderungen einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

Ro-Ro Fahrgastschiffe

- 27 Die Software muss über Algorithmen zur Abschätzung der Auswirkung einer Wasseransammlung an Deck (water accumulation on deck (WOD)) verfügen.

Zulassung und Prüfung

- 28 Die Stabilitätsaspekte des Systems müssen zu Beginn genehmigt und regelmäßig anhand validierter, auf einer Anzahl von Beladungs-/Beschädigungsszenarien aus dem genehmigten Stabilitätshandbuch beruhenden Prüfbedingungen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das System ordnungsgemäß arbeitet und dass die gespeicherten Daten nicht unautorisiert geändert wurden.

Beschränkungen des Systems

- 29 Das System ist nicht dafür vorgesehen, Zwischenzustände asymmetrischer Flutung zu berechnen, bei denen das Schiff durch das plötzliche Eindringen von Leckwasser kentern könnte, bevor die Zeit für die Entfaltung der Wirkung von Maßnahmen zum Flutungsausgleich ausreicht.
- 30 Das System ist nicht dafür vorgesehen, die Schiffsbewegungen im Seegang, einschließlich der Auswirkungen von Tide, Strömung oder Wellenschlag, zu berücksichtigen.

Gleichwertiger Ersatz

- 31 Es dürfen gleichwertige Vorkehrungen für die Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän nach einem Wassereintritt getroffen werden, wenn sie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(VkBli. 2017 S. 206)

(VkBl. 5/37/2017)

Nr. 38 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.418(97), „Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 16. Februar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.418(97), „Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Dienststelle Schiffssicherheit
i. V.
K. Krüger

**Entschließung MSC.418(97)
(angenommen am 25. November 2016)**

Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt

Der Schiffssicherheitsausschuss,

gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

in der Erkenntnis, dass steigende Zahlen von Offshore-Projekten und Neuerungen eine neue und wachsende Nachfrage nach der Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu und von Offshore-Einrichtungen und/oder anderen Schiffen erzeugen,

auch in der Erkenntnis, dass im Hinblick auf Service-Schiffe für Offshore-Windparks für die Beförderung von Personal für die Errichtung und Wartung Schwierigkeiten berichtet werden, hervorgerufen durch den Mangel einer klaren Definition von Offshore-Servicepersonal und dem Mangel an rechtlich bindenden internationalen Sicherheitsvorschriften für die Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord in den bestehenden Regelwerken,

ferner in der Erkenntnis, dass das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), in der jeweils geltenden Fassung, derzeit Offshore-Servicepersonal nicht definiert und dass dringend eine vorläufige Lösung benötigt wird,

im Hinblick darauf, dass der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner sechshundneunzigsten Sitzung beschlossen hat, eine verbindliche Vorschrift für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu entwickeln, sodass solches Personal nicht als Fahrgäste gemäß SOLAS Regel I/2(e) zu betrachten oder zu behandeln ist,

in der Erkenntnis der dringenden Notwendigkeit für die Mitgliedsstaaten, die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt sicherzustellen, während die verbindliche Vorschrift von der Organisation entwickelt wird,

nach erfolgter Prüfung der *Vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt* bei seiner siebenundneunzigsten Sitzung,

- 1 nimmt die *Vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt* an, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
- 2 fordert die Mitgliedsstaaten auf, bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der verbindlichen Vorschrift für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal
 - .1 zu beachten, dass Offshore-Servicepersonal nicht als Fahrgäste gemäß SOLAS Regel I/2(e) zu betrachten oder zu behandeln ist; und
 - .2 die beigefügten Vorläufigen Empfehlungen anzuwenden, wenn sie, unabhängig von ihrer Größe, Schiffe, die mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal befördern, regulieren.
- 3 fordert die Mitgliedsstaaten auch auf, dieses allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt

- 1 Für die Zwecke dieser Vorläufigen Empfehlungen bedeutet Offshore-Servicepersonal alle Personen, die an Bord befördert oder untergebracht werden, für den Zweck von Offshore-Serviceaktivitäten, die an Bord anderer Schiffe und/oder anderer Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, und die die unten aufgeführten Kriterien erfüllen.
- 2 Solches Offshore-Servicepersonal ist nicht als Fahrgäste gemäß SOLAS Regel I/2(e) zu betrachten oder zu behandeln.

Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt – Seite 1 von 2

Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages – page 1 of 2

- 3 *Offshore-Service-tätigkeiten* sind die Errichtung, die Instandhaltung, der Betrieb oder die Wartung von Offshore-Einrichtungen in Bezug auf, aber nicht beschränkt auf, Forschung, die erneuerbaren oder Kohlenwasserstoff-Energiesektoren, Aquakultur, Ozeanbergbau oder ähnliche Tätigkeiten.
- 4 Für den Zweck dieser Vorläufigen Empfehlungen muss das gesamte Offshore-Servicepersonal
- .1 mindestens 16 Jahre alt sein;
 - .2 vor dem Betreten des Schiffes eine angemessene Sicherheitsausbildung erhalten, die den Standard in Absatz 2.1 von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes erfüllt. Verwaltungen dürfen andere Industrie-Ausbildungsstandards anerkennen, wenn sie diese als angemessene Alternativen ansehen, wie diejenigen der Global Wind Organisation (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO), Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (OPITO-anerkannt);
 - .3 an Bord eine schiffsspezifische Einführungsausbildung in Sicherheitsangelegenheiten erhalten, die beinhaltet, aber nicht beschränkt ist auf, den Aufbau des Schiffes und die Handhabung der Sicherheitsausrüstung, wie jeweils anwendbar. Der Standard in Absatz 1 von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes, oder Gleichwertiges, muss als Standard benutzt werden;
 - .4 mit spezifischen Verfahren vertraut gemacht werden, z. B. Umsteigeverfahren auf das und von dem Schiff auf See, wie jeweils anwendbar;
- .5.1 in der Rettungsausrüstung des Schiffes berücksichtigt werden; und
 - .5.2 mit persönlicher Schutzkleidung und -ausrüstung ausgestattet werden, die für die Sicherheitsrisiken geeignet ist, die sowohl an Bord wie auch beim Umsteigen auf See angetroffen werden; und
 - .6 angemessene medizinische Standards erfüllen. Der Standard in Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes, der auf Technische Schiffsoffiziere anwendbar ist, oder Gleichwertiges, darf als Standard benutzt werden.
- 5 Die IMO-Anleitung (MSC-MEPC.7/Circ.10) oder einschlägige Industrie-Standards müssen soweit wie möglich beim Umstieg von Offshore-Servicepersonal auf See berücksichtigt werden.
- 6 Offshore-Servicepersonal darf auf Schiffen befördert werden, die die Bestimmungen des Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008 (2008 SPS Code) oder anderer Vorschriften erfüllen, vorausgesetzt, sie erfüllen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau, das für die Verwaltung akzeptabel ist, unter Berücksichtigung der Anzahl von Personen an Bord.

(VkBl. 2017 S. 208)

Nachrichten für Seefahrer (NfS) – online

Information für die Berufsschifffahrt

Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegebenen, digitalen NfS sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und werden deshalb nicht mehr kostenlos auf den Internetseiten des BSH (www.bsh.de) zur Verfügung gestellt.

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

Information für die 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		
www.bsh.de			Berichtigungsservice Klein- und Sportschifffahrtskarten		
			Berichtigungsservice Bücher		
			Zeitweilige Mindertiefen deutsche Ostseeküste		
			Führerscheinfreie Sportbootmotoren		
			Navigationslichter		

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

Allgemeine Information

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer werden online als eine gesamte NfS-Datei und in einzelnen Dateien angeboten (alle im PDF-Format):

- Teile 1–4 der NfS
- Beilagen zu den NfS
- Seekarten-Deckblätter in den NfS

Innerhalb der gesamten NfS-Datei und in der Datei Teile 1–4 sind im Navigationsfenster der Software von Adobe Acrobat Lesezeichen eingerichtet, die das gezielte Aufsuchen von Informationen erleichtern.

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

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

General information

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

- parts 1 to 4
- 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.