

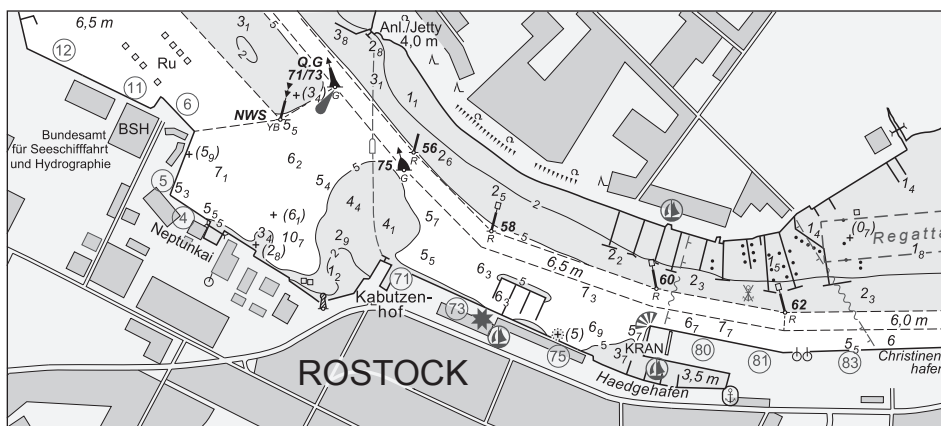


BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

## Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt  
*Official Maritime Publication*

27. September 2019 · 150. Jahrgang  
*27 September 2019 · Volume 150*



Nfs 39/2019

**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 in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (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)
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 € 12,00 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,50 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

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

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Hamburg und Rostock 2019  
www.bsh.de  
ISSN-Nr. Druck 0027-7444  
Digital 1437-4048

**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 enclosure to the "Annual enclosure to the Notices to Mariners" (NfS) and in the "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 month € 12.00 incl. VAT, single issue € 3.50 incl. VAT (plus postage)

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

© Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Hamburg and Rostock 2019  
www.bsh.de  
ISSN-Nr. Print 0027-7444  
Digital 1437-4048

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

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2017 bis zum Heft 38/2019

*According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2017 to issue 38/2019*

**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

**Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts****Nordsee/North Sea**

44	50	1360	1610	1611	1630
46	1220				

**Ostsee/Baltic Sea**

keine/nil

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

2011	VTS Guide Germany 2018
20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2018
20031	Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2019
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018

**Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications**

- DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen/DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Aktualitätsangaben auf BSH Seekarten/DE. BSH. Navigational Information Service. Indication of currentness of BSH charts

**Beilagen/Enclosures**

- DE. BSH. Austauschseiten zum Handbuch Brücke und Kartenhaus/DE. BSH. Replacement pages to Mariners' Handbook

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

**Gültige P- und T-Berichtigungen**  
vom 27. September 2019

***P and T Corrections in force***  
*dated 27 September 2019*

Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2017 bis zum Heft 38/2019

*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2017 to issue 38/2019*

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 30	2017: 38, 49 2019: 10	T 1110	2017: 50
T 31	2017: 20 2019: 01	T 1120	2018: 24, 35 2019: 22
T 32	2017: 38, 49 2019: 37	T 1160	2019: 22, 38
T 33	2019: 37	T 1170	2019: 38
T 40	2019: 06, 09, 11	T 1311	2018: 04
T 42	2019: 02	T 1340	2018: 29–30 2019: 30–31
T 43	2017: 20	T 1410	2017: 14 2018: 29–30 2019: 30–31
T 46	2018: 27 2019: 02	T 1420	2018: 29–30 2019: 30–31
T 48	2019: 32	T 1430	2017: 14
P 50	2018: 42	T 1513	2018: 34 2019: 24
T 50	2018: 34 2019: 20	T 1514	2019: 24
T 87	2019: 33	T 1579	2018: 47
T 90	2017: 14 2018: 35 2019: 22	T 1610	2019: 35
T 98	2019: 18	T 1620	2019: 35
T 151	2017: 47, 51–52 2018: 10, 50	T 1622	2018: 47
T 162	2019: 01, 06, 09, 19, 23	T 1661	2019: 32
T 163	2019: 19	T 1662	2018: 22 2019: 32
T 1000	2019: 20	T 1711	2018: 27 2019: 02
T 1100	2019: 33	T 2181	2019: 37

**Teil 1/Part 1****Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea****\* 44 Mittelrinne. Cuxhaven**

INT 1452

Letzte NfS: 38/19

Trage ein

*Insert*

#

53° 58,15' N 008° 34,49' E

*15<sub>s</sub>* und streiche  
*and delete**15<sub>g</sub>* dicht dabei  
*close by*

53° 52,01' N 008° 43,46' E

**Plan**

Trage ein

*Insert**15<sub>s</sub>* und streiche  
*and delete**15<sub>g</sub>* und *16<sub>g</sub>* dicht dabei  
*and close by*

53° 52,013' N 008° 43,463' E

*14* und streiche  
*and delete**15* dicht dabei  
*close by*

53° 51,808' N 008° 43,652' E

(WSA Cuxhaven 98/19; NPorts Cuxhaven, Peilplan EU190820/19) 39/19

**\* 46 N-lich Freiburg-Reede-West**

INT 1453

Letzte NfS: 37/19

Trage ein

*Insert*

-----

zwischen

*between*

53° 52,49' N 009° 16,46' E

53° 52,39' N 009° 16,54' E

53° 51,93' N 009° 18,17' E

53° 51,94' N 009° 18,53' E

53° 52,49' N 009° 16,46' E

*Schüttstelle in Bau*

in dem Gebiet

*Spoil Ground under construction**in the area*

und streiche alle Tiefenangaben in dem Gebiet

*and delete all hydrography in the area**4<sub>s</sub>*

53° 52,31' N 009° 16,83' E

53° 51,97' N 009° 18,03' E

(WSA Hamburg 71(T)/19) 39/19

**50 Cleaver Bank**

INT 1045

Letzte NfS: 36/19

Trage ein  
Insert
 *Obstn*

54° 02,01' N 003° 16,25' E

 *Wk*

54° 05,74' N 003° 25,38' E

54° 18,83' N 003° 15,07' E

42/18 – P 50 aufgehoben/*cancelled*

(NL 37/326/19) 39/19

**\* 1220 Mittelrinne**

Letzte NfS: 37/19

Trage ein  
Insert

#

53° 58,15' N 008° 34,49' E

(WSA Cuxhaven 98/19) 39/19

**\* 1360 Mittelrinne**

Letzte NfS: 37/19

Trage ein  
Insert

#

53° 58,15' N 008° 34,49' E

(WSA Cuxhaven 98/19) 39/19

**\* 1610 Mittelrinne. Cuxhaven**

Letzte NfS: 38/19

Trage ein  
Insert

#

53° 58,15' N 008° 34,49' E

<sup>15<sub>s</sub></sup> und streiche  
*and delete*
<sup>15<sub>g</sub></sup> dicht dabei  
*close by*

53° 52,01' N 008° 43,46' E

(WSA Cuxhaven 98/19; NPorts Cuxhaven, Peilplan EU190820/19) 39/19

**\* 1611 Cuxhaven**

Letzte NfS: 34/19

Trage ein  
Insert
<sup>15<sub>s</sub></sup> und streiche  
*and delete*
<sup>15<sub>g</sub></sup> und <sup>16<sub>e</sub></sup> dicht dabei  
*and close by*

53° 52,013' N 008° 43,463' E

<sup>14</sup> und streiche  
*and delete*
<sup>15</sup> dicht dabei  
*close by*

53° 51,808' N 008° 43,652' E

(NPorts Cuxhaven, Peilplan EU190820/19) 39/19

**\* 1630 N-lich Freiburg-Reede-West**

Letzte NfS: 37/19

Trage ein  
*Insert*

-----

zwischen

*between* 53° 52,486' N 009° 16,455' E  
53° 52,391' N 009° 16,539' E  
53° 51,934' N 009° 18,170' E  
53° 51,940' N 009° 18,528' E  
53° 52,486' N 009° 16,455' E*Schüttstelle in Bau*in dem Gebiet  
*in the area*und streiche alle Tiefenangaben in dem Gebiet  
*and delete all hydrography in the area**4<sub>5</sub>*53° 52,310' N 009° 16,830' E  
53° 51,970' N 009° 18,030' E

(WSA Hamburg 71(T)/19) 39/19

**Ostsee/Baltic Sea**

keine/*nil*

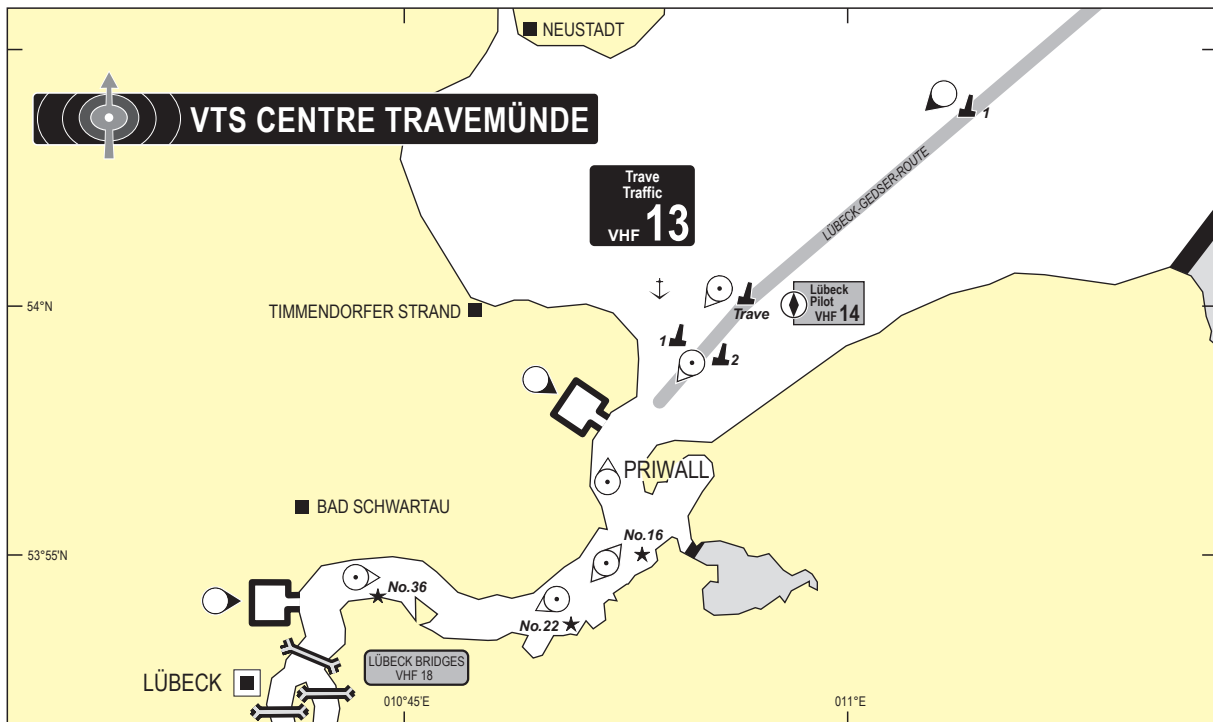


**Teil 2/Part 2****Berichtigungen zu den Seebüchern/Corrections to nautical publications**

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

**2011 VTS Guide Germany 2018**

**S. 82 Trave Traffic. Vessel traffic Service. Area**, ersetze die Abbildung durch:



(WSA Lübeck 180/19) 39/19

**S. 85 Pilotage. Contact Details**, ersetze alle Angaben durch:

**Contact Details****Travemünde Pilot Station**

Call	Lübeck Pilot
Frequency	VHF channel 14
Telephone	+49 (0) 45 02 7 11 17 1 71 4 06 71 68
Fax	+49 (0) 45 02 75 35 17
E-mail	etainfo@luebeckpilot.de
Internet	www.kielpilot.de

**Pilot Vessel**

Call	Lübeck Pilot
Frequency	VHF channel 14

(WSA Lübeck 180/19) 39/19

**20001 Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2018****S. 25/26** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 31/32** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 33/34** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 35/36** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 37/38** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 99/100** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 101/102** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 123/124** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 181/182** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**S. 183/184** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2/19) 39/19

**20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2019**

**S. 31 Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung). § 13 Meldepflicht,**  
ersetze alle Angaben durch:

**§ 13 Meldepflicht**

(1) Von der Schiffsführung oder deren Bevollmächtigten sind der Hafenbehörde mindestens 24 Stunden vor Ankunft des Wasserfahrzeuges, spätestens nach Verlassen des letzten Hafens, zu melden:

1. die voraussichtliche Ankunfts- und Liegezeit,
2. der Ankunftstiefgang und der voraussichtliche Abgangstiefgang im Frischwasser,
3. die größte Länge und Breite des Wasserfahrzeuges,
4. Antriebsart und besondere Manövriereinrichtungen,
5. Eigenschaften des Wasserfahrzeuges, die für das Einlaufen oder Liegen Sondermaßnahmen erforderlich machen können,
6. Umschlagsbetrieb, Art und Menge der zu ladenden oder löschenden Ladung.

Die Angaben sind vor Ankunft des Wasserfahrzeuges zu berichtigen, wenn sich gegenüber der ersten Meldung Abweichungen ergeben. Die Fahrzeugführung oder deren Bevollmächtigte haben das Wasserfahrzeug rechtzeitig vor Verlassen des Hafens abzumelden.

(4) Schiffsführungen oder jede andere vom Betreiber eines Schiffes ordnungsgemäß ermächtigte Person, die Meldeverpflichtungen nach der Richtlinie 2010/65 erfüllen, müssen dies durch die Abgabe einer elektronischen Meldung an das NSW (National Single Window) tun. Die erforderlichen Angaben sind jeweils unter der Verwendung der vom NSW vergebenen Anlaufreferenznummer („Visit-ID“) und des UN/LOCODE des Anlaufhafens zu übermitteln. Die Meldepflichten gelten als erfüllt, wenn innerhalb der vorgegebenen Fristen die Angaben der vom NSW vorgegebenen Meldeklassen elektronisch an das NSW übermittelt wurden. Schiffsführungen und deren Beauftragte können sich dazu eines im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland) veröffentlichten Hafeninformativdienstes bedienen.

(LKN 60(T)/19) 39/19

**S. 152 Fahrwasser.** P a l m e r - O r t - R i n n e , ersetze alle Angaben durch:

P a l m e r - O r t - R i n n e

maximale Fahrzeugabmessungen

Tiefgang 6,3 m

5,8 m in der Nacht

Vorschriften

Geschwindigkeitsbegrenzung 5,4 kn

(WSA Stralsund 118(T)/19) 39/19

**S. 233 Trave.** L o t s e n , ersetze alle Angaben durch:

L o t s e n

Lotsenstation Travemünde

Kontakt

Ruf Lübeck Pilot

Frequenz UKW-Kanal 14

Telefon +49 (0) 45 02 7 11 17

1 71 4 06 71 68

Telefax +49 (0) 45 02 75 35 17

E-Mail [etainfo@luebeckpilot.de](mailto:etainfo@luebeckpilot.de)

Internet [www.kielpilot.de](http://www.kielpilot.de)

Melddaten

Fahrzeugname, IMO-Schiffsidentifikationsnummer

Länge, Breite, BRZ

etwaige Ladungsüberhänge

Tiefgang

Ort der Lotsenversetzung

ETD

ETA Lotsenversetzstelle

Bestimmungsort

(WSA Lübeck 180/19) 39/19

**20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018**

**S. 32 Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung).** § 13 Meldepflicht, ersetze alle Angaben durch:

## § 13 Meldepflicht

- (1) Von der Schiffsführung oder deren Bevollmächtigten sind der Hafenbehörde mindestens 24 Stunden vor Ankunft des Wasserfahrzeuges, spätestens nach Verlassen des letzten Hafens, zu melden:
1. die voraussichtliche Ankunfts- und Liegezeit,
  2. der Ankunftstiefgang und der voraussichtliche Abgangstiefgang im Frischwasser,
  3. die größte Länge und Breite des Wasserfahrzeuges,
  4. Antriebsart und besondere Manövriereinrichtungen,
  5. Eigenschaften des Wasserfahrzeuges, die für das Einlaufen oder Liegen Sondermaßnahmen erforderlich machen können,
  6. Umschlagsbetrieb, Art und Menge der zu ladenden oder löschenden Ladung.
- Die Angaben sind vor Ankunft des Wasserfahrzeuges zu berichtigen, wenn sich gegenüber der ersten Meldung Abweichungen ergeben. Die Fahrzeugführung oder deren Bevollmächtigte haben das Wasserfahrzeug rechtzeitig vor Verlassen des Hafens abzumelden.
- (4) Schiffsführungen oder jede andere vom Betreiber eines Schiffes ordnungsgemäß ermächtigte Person, die Meldeverpflichtungen nach der Richtlinie 2010/65 erfüllen, müssen dies durch die Abgabe einer elektronischen Meldung an das NSW (National Single Window) tun. Die erforderlichen Angaben sind jeweils unter der Verwendung der vom NSW vergebenen Anlaufreferenznummer („Visit-ID“) und des UN/LOCODE des Anlaufhafens zu übermitteln. Die Meldepflichten gelten als erfüllt, wenn innerhalb der vorgegebenen Fristen die Angaben der vom NSW vorgegebenen Meldeklassen elektronisch an das NSW übermittelt wurden. Schiffsführungen und deren Beauftragte können sich dazu eines im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland) veröffentlichten Hafeninformatiionsdienstes bedienen.

(LKN 60(T)/19) 39/19

### Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

\* **DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen**  
(Siehe zuletzt NfS 37/2019)

#### Area 1 (01.10. – 20.10. 2019)

- a) 54° 04,44' N 007° 08,59' E
- b) 54° 04,87' N 007° 12,36' E
- c) 54° 02,26' N 007° 13,24' E

#### Area 2 (01.10. – 20.10. 2019)

- a) 54° 04,46' N 006° 40,75' E
- b) 54° 04,52' N 006° 44,13' E
- c) 54° 01,50' N 006° 44,29' E

#### Area 3 (11.10. – 04.11. 2019)

- a) 54° 04,19' N 006° 44,69' E
- b) 54° 00,05' N 006° 44,68' E
- c) 54° 00,04' N 006° 42,56' E

#### Area 4 (11.10. – 04.11. 2019)

- a) 54° 16,27' N 006° 19,29' E
- b) 54° 14,73' N 006° 19,46' E
- c) 54° 13,54' N 006° 15,90' E

In den oben genannten Gebieten und Zeiträumen werden fischereibiologische Untersuchungen mit Baumkurren durch den FK „Heimdall“, Rufzeichen „DKBJ2“, durchgeführt.

Die Schifffahrt, besonders die Fischerei, wird um besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme gebeten.

\* **DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations**  
(See last NfS issue 37/2019)

#### Area 1 (01.10. – 20.10. 2019)

- d) 54° 01,83' N 007° 09,47' E
- e) 54° 04,44' N 007° 08,59' E

#### Area 2 (01.10. – 20.10. 2019)

- d) 54° 01,43' N 006° 40,91' E
- e) 54° 04,46' N 006° 40,75' E

#### Area 3 (11.10. – 04.11. 2019)

- d) 54° 00,86' N 006° 41,54' E
- e) 54° 04,09' N 006° 39,52' E
- f) 54° 04,19' N 006° 44,69' E

#### Area 4 (11.10. – 04.11. 2019)

- d) 54° 13,24' N 006° 07,66' E
- e) 54° 15,36' N 006° 07,57' E
- f) 54° 16,27' N 006° 19,29' E

*Fishing vessel "Heimdall", callsign "DKBJ2", will be carrying out fishery-biological investigations by a beam trawl in the aforementioned areas and periods of time.*

*The shipping, fishery in particular, should keep sharp look out and wide berth is requested.*

(IfAÖ/19) 39/19

\* **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Aktualitätsangaben auf BSH Seekarten**

Das BSH zeigt die zuletzt eingearbeitete NfS entweder durch das Berichtigungsdatum der Karte oder durch einen blauen Stempel zusätzlich zum Berichtigungsdatum an.

Dieses neue System wird allmählich für alle Karten wirksam und beginnt mit NfS 40/2019.

\* **DE. BSH. Navigational Information Service. Indication of currentness of BSH charts**

*The BSH will indicate the latest incorporated NtM by either a time stamp providing the issue date of the chart or by a blue stamp in addition to the time stamp.*

*This new system becomes gradually effective to all charts and starts with NtM 40/2019.*

(BSH N2/19) 39/19

**Beilagen/*Enclosures***

**DE. BSH. Austauschseiten zum Handbuch  
Brücke und Kartenhaus**

***DE. BSH. Replacement pages to Mariners'  
Handbook***

(BSH N2/19) 39/19

## AUSTAUSCHSEITEN zum Handbuch Brücke und Kartenhaus 2018 (Nr. 20001)

### Einordnungsanweisung

Herauszunehmende Blätter

**Anzahl**

Einzuordnende Blätter

**Anzahl**

**Seite**

25/26

1

**Seite**

25/26

1

(nach dem Innentitel)

31–38

4

31–38

4

99–102

2

99–102

2

123/124

1

123/124

1

181–184

2

181–184

2

Insgesamt herauszunehmen:

10

Insgesamt einzuordnen:

11

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



## B 4 Deutsche Seekarten

### Herausgeber

Amtliche deutsche Seekarten werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegeben und durch die deutschen Nachrichten für Seefahrer (NfS) berichtigt. Der Katalog „Seekarten und Bücher“ führt alle vom BSH herausgegebenen Seekarten auf.

### Maßstabsforderungen

Es sind stets die Seekarten im größten Maßstab zu benutzen, da sie die meisten Einzelheiten enthalten. Der Übergang und Wechsel von deutschen auf ausländische Seekarten erfordert größte Aufmerksamkeit, da die Art der Darstellung, die Maßeinheiten und Bezugsflächen für die Angabe von Höhen und Tiefen, die Kartennetze, die Zeichen und Abkürzungen in den Kartenwerken der verschiedenen Länder voneinander abweichen können.

### Karte 1 (INT 1)

Die Karte 1 (INT 1) enthält sämtliche in internationalen und nationalen Seekarten des BSH verwendeten Zeichen, Abkürzungen und Begriffe gemäß der „Chart Specifications of the IHO“ in deutscher und in englischer Sprache.

### Internationales Seekartenwerk

Internationale (INT-) Seekarten werden unter Verwendung der internationalen Abkürzungen und Symbole der INT 1 (BSH Karte 1) von hydrographischen Diensten hergestellt. Die Gestaltungsprinzipien für das internationale Seekartenwerk sind in den „Chart Specifications of the IHO and Regulations for International (INT) Charts“ (Kartenrichtlinien und -vorschriften für internationale Seekarten) der IHO festgelegt. INT-Seekarten können von anderen hydrographischen Diensten übernommen und nachgedruckt werden. Jede INT-Seekarte, die nachgedruckt wird, hat neben der internationalen auch eine nationale Nummer.

Das BSH stellt eine Reihe von Seekarten für das Internationale Seekartenwerk her. Ebenso tritt das BSH als Nutzer dieses INT-Seekartenwerks auf.

Das BSH übernimmt für eigene Ausgaben auch nationale Karten anderer hydrographischer Dienste, die nicht zur INT-Kartenserie gehören, aber den IHO-Richtlinien entsprechen.

### Karten für Sonderzwecke

Das BSH ist Herausgeber von Topographischen Karten des Seegrundes (TKS), Seegrenzkarten, Übungskarten und Plotting Sheets.

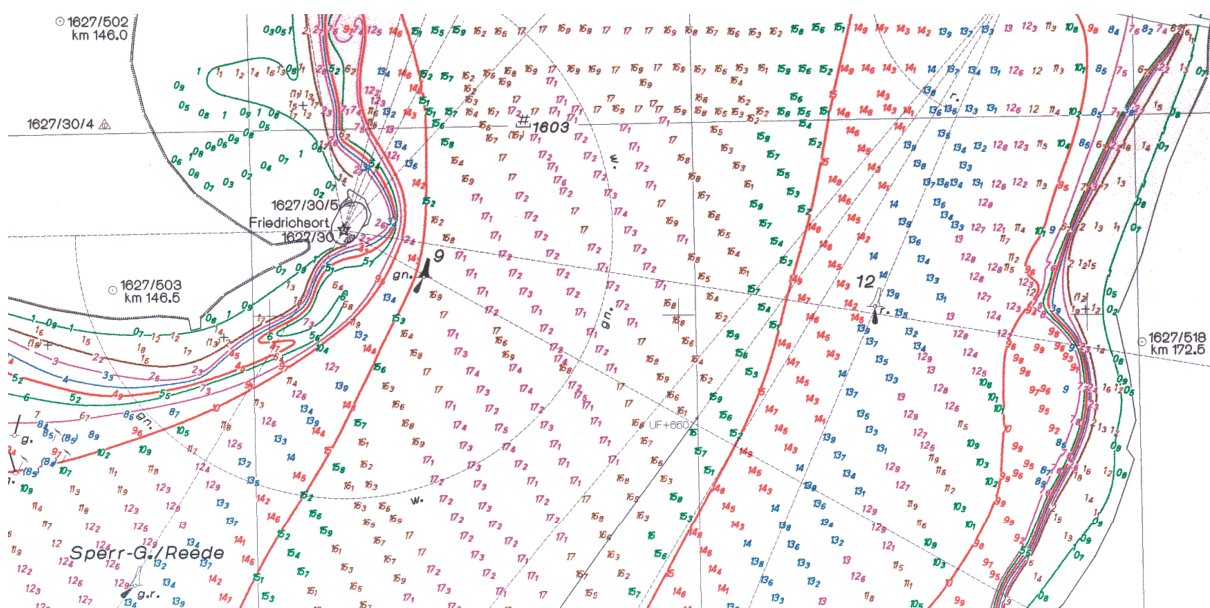


Abbildung TKS

### Karten für die Sportschifffahrt

Karten für die Sportschifffahrt gibt das BSH als Kartensätze für die deutschen Küstengewässer der Ostsee, Teile der angrenzenden dänischen sowie für die polnischen Gewässer heraus. Es handelt sich dabei überwiegend um Ausschnitte gleichen Maßstabs aus den von der Berufsschifffahrt benutzten deutschen Seekarten.

### Kartendarstellung und -inhalt

#### Projektion

Bis auf wenige Ausnahmen liegt den Seekarten die winkeltreue Mercator-Projektion zugrunde, in der die Loxodrome als gerade Linie erscheint und in der die Maßstabsangabe nur für die Bezugsbreite gültig ist.

#### Gradnetz

Das Gradnetz der Seekarten wird international schrittweise auf das Bezugssystem World Geodetic System (WGS 84) umgestellt. Durch die Verwendung unterschiedlicher Bezugssysteme können zwischen Seekarten Koordinatendifferenzen auftreten, die bei Übertragung von Positionen nach Breite und Länge zu Diskrepanzen führen. Korrekturwerte zwischen dem World Geodetic System (WGS 84), das als Bezugssystem für das Global Positioning System (GPS), siehe Abschnitt C 2, dient, und dem Bezugssystem der betreffenden Seekarte werden, wenn möglich, in der Karte angegeben.

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

Die Positionsangaben von Satelliten-Navigationsempfängern für GPS, GLONASS und zukünftig GALILEO sind auf das geodätische Bezugssystem „World Geodetic System WGS 84“ bezogen. WGS 84 weicht zum Teil nicht unerheblich von älteren regionalen geodätischen Bezugssystemen, die in einigen Seegebieten noch immer für Seekarten angewendet werden, ab. Lagedifferenzen zwischen WGS 84 und solchen Bezugssystemen können sowohl in der geographischen Breite als auch in der Länge bis zu 0,3' betragen. Hinzu kommt, dass aufgrund teilweise veralteter Kartengrundlagen die mit Hilfe von Satelliten-Navigationssystemen ermittelten Positionen genauer sein können als die kartierten Vermessungen z. B. für den Seegrund, schwimmende und feste Seezeichen, die bebaute Küstenlinie und andere Kartenelemente.

Die hydrographischen Dienste sind bemüht, durch entsprechende Vermerke in den Karten Abweichungen gegenüber dem WGS bekannt zu geben. In den elektronischen Rasterkarten (z. B. ARCS des britischen hydrographischen Dienstes) sind Korrekturdaten hinterlegt, die den Unterschied zwischen dem Bezugssystem des GNSS und den Kartendaten automatisch ausgleichen. Nicht immer ist für das auf Seekarten verwendete Bezugssystem eine Beschilderung zu WGS 84 ausgewiesen bzw. werden aufgrund des Alters der Kartengrundlagen keine Angaben zum geodätischen Bezugssystem gemacht. In diesen Fällen, also bei vagen oder fehlenden Angaben hinsichtlich des Bezugssystems in den Karten, ist immer von den ungünstigsten Verhältnissen auszugehen.

#### Positionsgenauigkeit in Seekarten

Während in deutschen Gewässern davon ausgegangen werden kann, dass die Positionsgenauigkeit der Kartendarstellung in Seekarten für die Navigation mit Satellitennavigationssystemen ausreichend ist, muss in ausländischen Gewässern, insbesondere in wenig befahrenen Seegebieten, ggf. mit Ungenauigkeiten in der Kartendarstellung gerechnet werden. Diese Ungenauigkeiten können aus veralteten Vermessungen, unzureichenden Angaben zum geodätischen Bezugssystem oder generell unsicherer Quellenlage resultieren. Es ist bei der Nutzung solcher Seekarten mit erheblichen Fehlern bei der Übertragung von satellitengestützten Positionsangaben auf die Seekarte oder beim Übertragen der Kartenposition auf Anschlusskarten zu rechnen. Auf solche Gebiete wird in Seekarten gesondert hingewiesen. Die Übertragung von Positionen von einer Seekarte in eine andere sollte daher nach Möglichkeit mittels Peilung und Abstand erfolgen. Zu Fragen der Übersicht über das Grundlagenmaterial einer Seekarte siehe **G r u n d - l a g e n ü b e r s i c h t e n**.

## Rasterkarten

Rasterdaten werden durch Scannen der Papierseekarte erzeugt und in einzelne Bildpunkte (Pixel) zerlegt. Sie sind sozusagen das digitale Abbild der Papierseekarte und können aufgrund ihrer Pixelstruktur nur flächenhafte Informationen liefern. Ein direkter Zugriff auf die einzelnen Elemente, wie bei Vektordaten, ist nicht möglich. Die thematischen Informationen an den Elementen fehlen gänzlich. Amtliche Rasterdaten, offiziell als RNC (Raster Nautical Chart) bezeichnet, sind georeferenziert, d. h. für jeden Punkt in der Karte kann die entsprechende Position abgelesen werden. RNCs bieten die gleiche Funktionalität wie Papierseekarten. Darüber hinaus können Positionsbestimmungen und Routenplanungen vorgenommen werden. Aufgrund der fehlenden zusätzlichen thematischen Informationen, können aber Gefahrensituationen mit Rasterdaten nicht automatisiert erkannt werden.

Eine weitere Charakteristik von Rasterdaten ist, dass sie im Darstellungsmaßstab weitgehend fixiert sind. Durch Hineinzoomen (vergrößern) in das Bild wird es nur zunehmend grobkörniger, so dass bald keine Details mehr erkannt werden können. Beim Hinauszoomen (verkleinern) verschmelzen die Bildpunkte miteinander und Details werden zunehmend unlesbar. Diese Umstände machen sich auch bei der Berichtigung bemerkbar: Während bei Vektordaten jedes Element einzeln berichtigt werden kann, müssen in Rasterdaten ganze Flächen mit einem entsprechend höheren Datenvolumen erneuert werden.

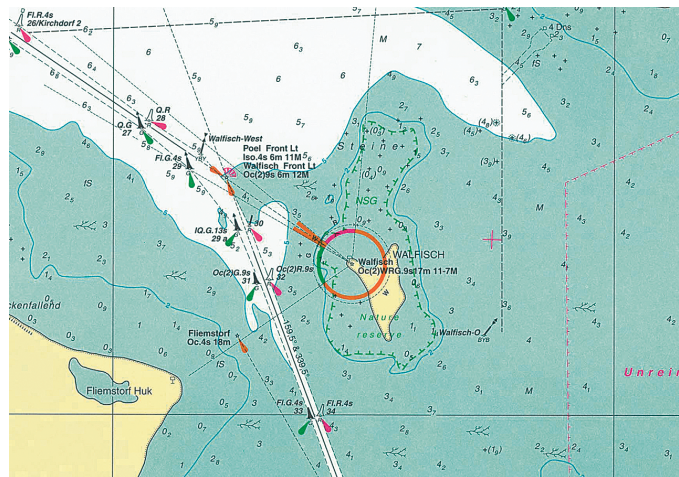


Abbildung Rasterkarte

## B 6 Deutsche Seebücher

### Herausgeber

Amtliche deutsche Seebücher werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegeben und durch die deutschen Nachrichten für Seefahrer (NfS) berichtigt. Der Online-Katalog „Seekarten und Bücher“ ([https://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf\\_version/2452.pdf](https://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf_version/2452.pdf)) führt alle vom BSH herausgegebenen Seebücher auf.

### Seebücher

#### Seehandbücher

Seehandbücher werden vom BSH alle zwei Jahre neu herausgegeben. Sie dienen der Küstennavigation und enthalten Angaben, die aus den Seekarten nicht oder nur unvollkommen zu ersehen sind. Sie sollten vor dem Befahren oder Ansteuern von Küstengewässern und Häfen stets zu Rate gezogen werden.

Das Seehandbuch besteht prinzipiell aus den vier Teilen A bis D. Teil B (Naturverhältnisse) wird als gesonderte Veröffentlichung, in der Informationen regional zusammengefasst sind, herausgegeben und ist daher nicht in den Seehandbüchern enthalten.

Der Teil A enthält Angaben über wichtige Schifffahrtsangelegenheiten, insbesondere Verkehrsvorschriften und Dienste für die Schifffahrt in den Ländern, deren Küsten das betreffende Seehandbuch beschreibt. Der Teil C enthält die Seekarte ergänzende und für das Ansteuern der Küste, der Fahrwasser, Ankerplätze und Häfen wichtige Informationen zur sicheren Schiffsführung. Hier finden sich auch Angaben über die örtlichen Naturverhältnisse sowie regionale Schifffahrts- und Hafenvorschriften.

#### Leuchtuerverzeichnisse

Leuchtuerverzeichnisse erscheinen in zwei Teilen für die Nord- und Ostsee. Neuauflagen erscheinen jährlich.

Das Leuchtuerverzeichnis enthält im Hauptteil die Beschreibung der befeuerten, festen Schifffahrtszeichen, der Feuerschiffe und befeuerten Großtonnen als Tagmarken sowie Kennungen, Sektoren und Tragweiten, außerdem Bemerkungen, wie z. B. über Betriebszeiten oder Nebelschallzeichen.

#### Nautischer Funkdienst

Der Nautische Funkdienst erscheint alle 2 Jahre. Er umfasst Angaben zu Wetter- und Warndiensten, Such- und Rettungsdiensten, Telekommunikationsdiensten sowie Funkortungsdiensten und die für die Kommunikation nötigen Verbindungswege.

#### VTS Guide Germany

Der VTS (Vessel Traffic Services) Guide Germany wird in englischer Sprache herausgegeben. Er enthält in Übersichtskarten und in tabellarischer Darstellung stichwortartig zusammengefasste Informationen über die deutschen Verkehrssicherungsdienste.

#### Gezeitentafeln

Die Gezeitentafeln für Europäische Gewässer erscheinen jährlich neu.

#### Nautisches Jahrbuch

Das Nautische Jahrbuch (Ephemeriden und Tafeln) zur Bestimmung der Zeit, Länge und Breite auf See nach astronomischen Beobachtungen erscheint jährlich.

#### Winterbetonung der deutschen Küstengewässer

Das Heft Winterbetonung der deutschen Küstengewässer erscheint jährlich online ([https://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf\\_version/2010.pdf](https://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf_version/2010.pdf)) und enthält Veränderungen der schwimmenden Schifffahrtszeichen bei Eintritt des Winters und bei Eisgefahr.

#### IMO - Standardwendungen

Das Seefahrtstandardvokabular der IMO (Standard Marine Navigational Vocabulary) ist eine Hilfe zur Anwendung der englischen Sprache als Standard-Verkehrssprache in der Schifffahrt.

#### Internationales Signalbuch

Das Internationale Signalbuch wurde von der IMO in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen entwickelt und wird vom BSH in deutscher Fassung herausgegeben.

#### Atlanten der Gezeitenströme

Die Atlanten der Gezeitenströme werden für den Bereich der Deutschen Bucht bis zum Ausgang Englischer Kanal herausgegeben. Sie stellen die vorherrschenden Gezeitenströme in Abhängigkeit von der Zeit eines bestimmten Bezugsorts graphisch dar.

#### Berichtigungen

Berichtigungen zu deutschen Seebüchern erscheinen als Deckblätter beziehungsweise als Austauschseiten in den deutschen Nachrichten für Seefahrer.

**Amtliche deutsche Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Nautischer Funkdienst sowie Revierfunkdienst****Seehandbücher**

- 20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil
- 20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil

**Leuchtfeuerverzeichnisse**

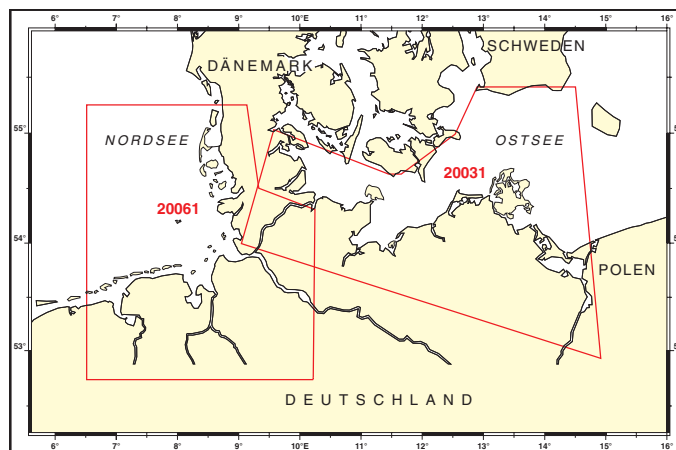
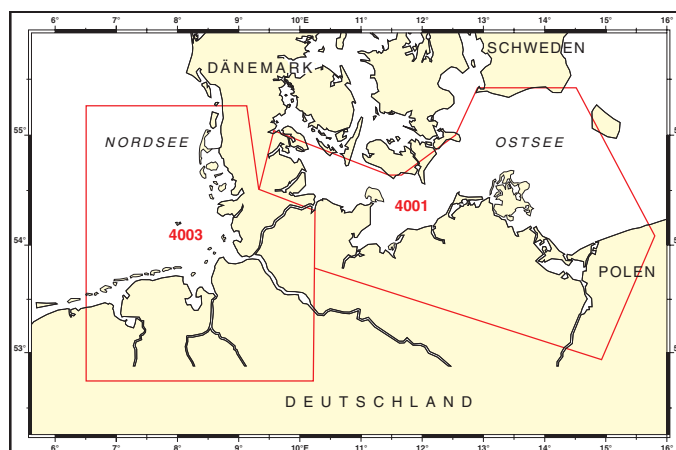
- 4001 Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee
- 4003 Leuchtfeuerverzeichnis südöstliche Nordsee

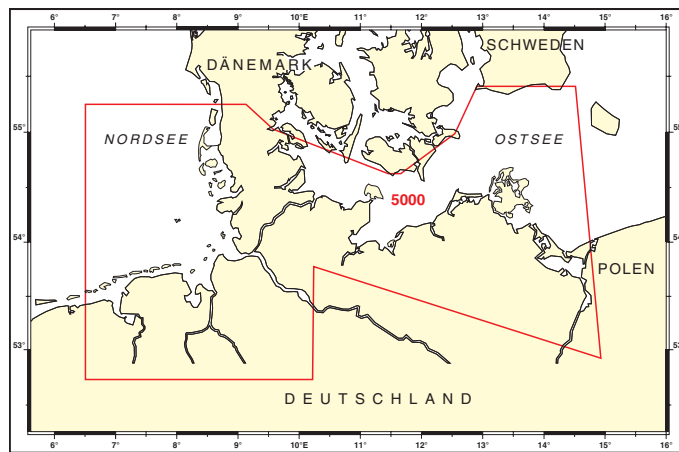
**Nautischer Funkdienst**

- 5000 Nautischer Funkdienst

**Englischsprachige amtliche Veröffentlichung**

- 2011 VTS Guide Germany

**Übersichtskarten****Seehandbücher****Leuchtfeuerverzeichnisse**



Nautischer Funkdienst

## B 7 Nautische Warnnachrichten

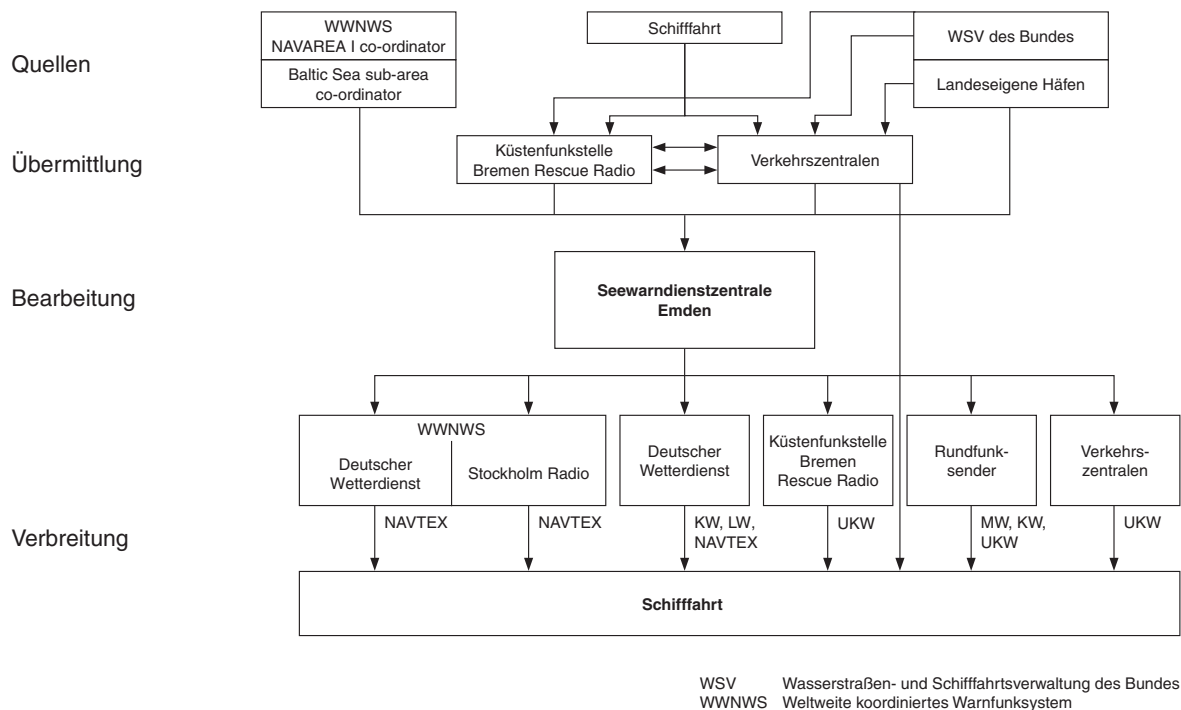
### Nautische Warnnachrichten

#### Verbreitung

Nautische Warnnachrichten (NWN) werden von den Küstenfunkstellen der Verkehrszentralen für deren Zuständigkeitsbereiche verbreitet.

Die Seewarndienstzentrale Emden, siehe Abschnitt A 2, gibt NWN für das gesamte Warngebiet heraus und veranlasst deren Verbreitung auf den entsprechenden Informationswegen, siehe Abbildung.

Verbreitung der nautischen Warnnachrichten



#### Verbreitung nautischer Warnnachrichten

#### Inhalt

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

Die Informationen betreffen in der Regel

- Ausfall von Leuchttürmen, Nebelschallanlagen und Tonnen, soweit die Hauptschiffahrtswege betroffen sind,
- gefährliche Wracke auf oder an den Schifffahrtswegen und ggf. ihre Bezeichnung,
- Einrichtung wichtiger neuer oder Änderung bestehender Hilfen für die Navigation,
- die Anwesenheit großer, schwer manövrierender Schleppzüge in Gewässern mit dichtem Schiffsverkehr,
- treibende Minen,
- Gebiete, in denen Such- und Rettungs- sowie Öl- und Chemikalienbekämpfungsmaßnahmen stattfinden,
- im Auftrag der Seenotleitung (MRCC) Bremen die Bekanntgabe von Schiffen und Flugzeugen, die in oder über Seegebieten in Not befindlich, überfällig oder vermisst gemeldet sind,

- neu entdeckte Felsen, Untiefen, Riffe und Wracke, die eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen und ggf. ihre Bezeichnung,
- unvorhergesehene Änderung oder Aufhebung festgelegter Wegeführungsmaßnahmen,
- Kabel- oder Rohrlegearbeiten, das Schleppen von großen getauchten Gegenständen zu Forschungs- oder Untersuchungszwecken, der Betrieb von bemannten Unterwasserfahrzeugen oder andere Unterwasseraktivitäten, die eine mögliche Gefahr auf oder an Schifffahrtswegen darstellen,
- Errichtung von Meeresbauwerken auf oder an Schifffahrtswegen,
- erhebliche Funktionsstörungen von Funknavigationendiensten,
- Informationen über besondere Operationen, welche die Sicherheit der Schifffahrt unter Umständen großräumig beeinträchtigen können, wie militärische Übungen, Raketenstarts usw. Diese Meldungen enthalten, sofern bekannt, auch Angaben über den Grad der Beeinträchtigung. Sie werden, soweit möglich, mindestens fünf Tage vor Beginn der Operation herausgegeben und bleiben bis zu deren Beendigung in Kraft.

Nautische Warnnachrichten zur kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden besonderen Gefahren, durch die Menschenleben bedroht werden, erhalten den Zusatz „vital“ (NWN vital).

#### **Kennzeichnung**

NWN werden unter Einschluss der NWN vital jährlich durchlaufend nummeriert; beim Aufheben oder Ändern einer NWN wird deren Nummer genannt.

#### **Veröffentlichung auf andere Nachrichtenwege**

Soweit erforderlich, wird eine NWN auch als BfS (siehe Abschnitt B 9) und/oder in den NfS (siehe Abschnitt B 8) veröffentlicht. Die Funkverbreitung wird dann nach angemessener Zeit eingestellt.

## **B 8 Deutsche Nachrichten für Seefahrer**

### **Nachrichten für Seefahrer (NfS) (Druckversion)**

#### **Veröffentlichungsintervall**

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) dienen in erster Linie zur Berichtigung der amtlichen Seekarten und Seebücher. Sie werden wöchentlich herausgegeben.

#### **Aufbau**

Umfangreiche Informationen über den Aufbau der NfS enthält die „Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“.

#### **Berichtigungsumfang**

Durch die NfS werden nur die im Katalog „Seekarten und Bücher“ ([https://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf\\_version/2452.pdf](https://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf_version/2452.pdf)) aufgeführten neuesten Ausgaben der amtlichen deutschen Seekarten und Seebücher berichtigt.

In den NfS werden für die Schifffahrt wichtige Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen auf den Seeschiffahrtsstraßen Deutschlands, auf der Hohen See sowie in den Hoheitsgewässern anderer Staaten im europäischen und angrenzenden Bereich bekannt gegeben. Es werden Veränderungen in der Befeuerung und Betonung der Küstengewässer, Schifffahrtshindernisse und Gefahren im Küstengebiet und auf See sowie Mitteilungen und Vorschriften von Behörden, soweit sie für die Schiffsführung von Bedeutung sind, veröffentlicht.

#### **Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer**

Die jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer enthält einen Überblick zum nautischen Informationsdienst. Außerdem enthält diese Beilage wichtige Informationen und Mitteilungen, die jährlich fortgeführt werden.

#### **Nachrichten für Seefahrer (NfS) (Internetversion)**

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) auf den Internetseiten des BSH sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und wie die gedruckten NfS kostenpflichtig. Einzelheiten sind auf den Internetseiten des BSH bekannt gegeben, <http://www.bsh.de>



## **B 9 Bekanntmachungen für Seefahrer**

### **Bekanntmachungen für Seefahrer**

#### **Herausgeber**

Die Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) werden von den jeweils zuständigen Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. der Länder veröffentlicht.

#### **Inhalt**

Die BfS enthalten alle wichtigen Maßnahmen und Ereignisse auf den Seeschifffahrtsstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands.

#### **Bezugsquellen**

Die BfS werden im Internet unter <https://www.elwis.de> zur Kenntnis gebracht und können bei den zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern eingesehen werden.

## **B 10 Berichtigung deutscher Seekarten und Seebücher bis zur Abgabe an den Benutzer**

### **Seekarten**

#### **Berichtigungsumfang**

Seekarten werden vor dem Versand bzw. der Abgabe an den Benutzer berichtigt. Mit Ausnahme von P- und T-Berichtigungen werden durch das BSH alle Berichtigungen eingearbeitet. Die gültigen P- und T-Berichtigungen sind aus der letzten, wöchentlich in NfS-Heften erscheinenden P- und T-Liste, und den darauffolgenden NfS-Heften zu ersehen und vom Benutzer vor Gebrauch der Seekarte zu berücksichtigen.

#### **Berichtigung durch das BSH**

Das BSH berichtigt die Seekarten vor dem Versand anhand der Kartenberichtigungen in den NfS. Jede vom BSH berichtigte Seekarte wird mit einem Stempelaufdruck versehen, der die Nummer des letzten berücksichtigten NfS-Heftes enthält.

#### **Berichtigung durch den Buchhandel**

Über den Buchhandel erworbene Seekarten werden durch das BSH bis zum Versand an den Buchhandel berichtigt. Der Benutzer hat die Seekarten vor Benutzung selbst auf den Stand des neuesten NfS-Heftes zu berichtigen.

### **Seebücher**

#### **Berichtigungsumfang**

Seebücher werden in der Regel vor dem Versand bzw. Abgabe an den Nutzer nicht berichtigt.

#### **Berichtigung durch das BSH**

In Seebüchern werden beim BSH nach Abschluss des Drucks bis zur Abgabe keine Berichtigungen mehr eingearbeitet. Seebücher tragen auf der Titelseite einen Vermerk über Nummer und Datum des letzten NfS-Heftes, das bei der Bearbeitung noch berücksichtigt wurde. Der Benutzer hat Seebücher vor Benutzung selbst auf den Stand des neuesten NfS-Heftes zu berichtigen.

#### **Berichtigung durch den Buchhandel**

Eine Berichtigung durch den Buchhandel findet nicht statt. Der Benutzer hat Seebücher vor Benutzung selbst auf den Stand des neuesten NfS-Heftes zu berichtigen.

## **B 11 Berichtigung deutscher Seekarten und Seebücher durch den Benutzer**

### **Seekarten und Seebücher**

#### **Berichtigungsstand bei Erwerb**

Beim Kauf von Seekarten und Seebüchern gibt ein Stempeleindruck bzw. die Angabe der letzten eingearbeiteten Berichtigung Auskunft über den Berichtigungsstand. Alle späteren Berichtigungen müssen durch den Benutzer selbst eingearbeitet werden.

#### **Informationen über neue Ausgaben**

Auf neue Ausgaben von Seekarten, Seebüchern und Leuchtfeuerverzeichnissen wird in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) hingewiesen.

Neue Ausgaben enthalten zahlreiche, nicht durch die NfS veröffentlichte Änderungen. Die weitere Benutzung der alten Ausgaben birgt erhebliche Gefahren für die Schiffssicherheit.

### **Seekarten**

#### **Berichtigungsstand bei Erwerb**

P- und T-Berichtigungen werden wegen ihrer begrenzten Gültigkeit vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) nicht in die Karten eingearbeitet. Vor dem Gebrauch jeder Seekarte sind daher die in der neuesten Liste der noch gültigen P- und T-Berichtigungen aufgeführten und die später in den NfS veröffentlichten P- und T-Berichtigungen noch zu berücksichtigen.

#### **Fundstelle der Berichtigungen**

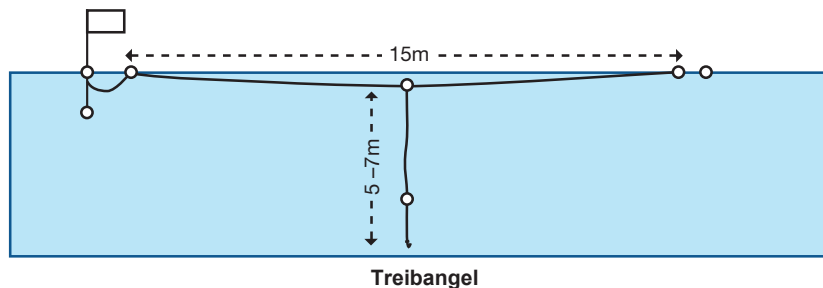
Zur laufenden Berichtigung der Seekarten dient der Teil Kartenberichtigungen der NfS-Hefte. Berichtigungen erscheinen für jede aufgeführte Seekarte stets nur an einer Stelle im NfS-Heft.

#### **Berichtigungsumfang und -methoden**

Die im NfS-Heft aufgeführten Berichtigungen sind in die Karten des Kartenbestands einzuarbeiten, die für die sichere Reisedurchführung notwendig sind.

Zur Erleichterung schwieriger und umfangreicher Kartenberichtigungen nach den NfS sowie bei Veränderungen, die nicht vollständig in den NfS veröffentlicht werden können, gibt das BSH Deckblätter heraus, die den NfS beigelegt werden und vom Benutzer in die Seekarte einzukleben sind.

Treibangeln können wegen ihrer Aufhängung an Schwimmern und Bojen bis zu 250 m tief ins Wasser reichen (Thunfischangeln). Bei der in der Ostsee benutzten Lachsangel hat die Hauptschnur bis zu etwa 2 000 Haken und besteht aus vielen Einzelangeln mit wenigen Haken. Schwimmer halten die Hauptschnur dicht unter der Wasseroberfläche. Die 5 bis 7 m langen Einzelangeln sind mit Blei beschwert. Die Enden der Hauptschnur werden mit Bojen mit Flaggen bzw. mit Leuchten bezeichnet. In Abständen von 50 bis 60 Einzelangeln werden Bojen mit einer Flagge ausgelegt.



## E 9 Verhalten bei Piraterie oder bewaffneten Überfällen

### Empfehlungen des IMO Schiffssicherheitsausschusses

#### Übersicht

Das IMO-Rundschreiben „Revised Industry Counter Piracy Guidance“ (MSC.1/Circ. 1601 vom 08.12.2018 enthält Richtlinien für die Schiffsführung mit Maßnahmen zur Vorbeugung und Verhinderung von Piraterie und bewaffneten Überfällen auf Schiffe. Das IMO-Rundschreiben „Piracy and Armed Robbery Against Ships – Review of the High-Risk Area for piracy in the Indian Ocean“ vom 11.03.2019 aktualisiert die bisherige Festlegung des Hochrisikogebiets (High Risk Area, HRA) am Horn von Afrika/Golf von Aden. Die Grenzen der HRA können der British Admiralty Chart Q6099 (Quelle: [www.ukho.gov.uk](http://www.ukho.gov.uk)) entnommen werden.

In den Leitfäden empfiehlt der Schiffssicherheitsausschuss der IMO auf der Grundlage von Berichten über Piratenüberfälle Reedern, Kapitänen und Besatzungen der Schiffe Maßnahmen und Verhaltensweisen, wie Überfälle auf Schiffe vermieden werden können und wie Kapitäne und Besatzungen sich im Falle eines Angriffes auf ihr Schiff verhalten sollen.

Des Weiteren wird auf die besondere Notwendigkeit der Berichterstattung bei Überfällen auf Schiffe hingewiesen, für welche die im Anhang des Leitfadens beschriebenen Formate empfohlen werden.

#### IMO - Meldformat

##### SHIPS' MESSAGE FORMATS

##### Report 1 – Initial message – Piracy/armed robbery attack alert

- 1 Ship's name, call sign, IMO number, INMARSAT IDs (plus ocean region code) and MMSI  
MAYDAY/DISTRESS ALERT (see note)  
URGENCY SIGNAL  
PIRACY/ARMED ROBBERY ATTACK
- 2 Ship's position (and time of position UTC)  
Latitude, Longitude  
Course, Speed (KTS)
- 3 Nature of event

Note: It is expected that this message will be a Distress Message because the ship or persons will be in grave or imminent danger when under attack. Where this is not the case, the word MAYDAY/DISTRESS ALERT is to be omitted.

Use of distress priority (3) in the INMARSAT system will not require MAYDAY/DISTRESS ALERT to be included.

**Report 2 – Follow-up report – Piracy/armed robbery attack alert**

- 1 Ship's name, call sign, IMO number
- 2 Reference initial PIRACY/ARMED ROBBERY ALERT
- 3 Position of incident  
Latitude, Longitude  
Name of the area
- 4 Details of incident, e.g.:  
While sailing, at anchor or at berth?  
Method of attack  
Description/number of suspect craft  
Number and brief description of pirates/robbers  
What kind of weapons did the pirates/robbers carry?  
Any other information (e.g. language spoken)  
Injuries to crew and passengers  
Damage to ship (Which part of the ship was attacked?)  
Brief details of stolen property/cargo  
Action taken by the master and crew  
Was incident reported to the coastal authority and to whom?  
Action taken by the Coastal State
- 5 Last observed movements of pirate/suspect craft, e.g.:  
Date, time, course, position, speed
- 6 Assistance required
- 7 Preferred communications with reporting ship, e.g.:  
Appropriate Coast Radio Station  
HF/MF/VHF  
INMARSAT IDs (plus ocean region code)  
MMSI
- 8 Date/time of report (UTC)

**Hinweise des BSH****Aktuelle Informationen der Sicherheitsbehörden**

Wichtige aktuelle Informationen der Sicherheitsbehörden werden vom BSH regelmäßig auf der Internetseite der Bundespolizei See über den Link [www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/piraterie/warnhinweise](http://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/piraterie/warnhinweise) sowie [www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/isps/warnhinweise](http://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/isps/warnhinweise) veröffentlicht.

**Hinweise für Schiffe unter deutscher Flagge am Horn von Afrika/Golf von Aden**

Das Bundesministerium des Innern (BMI) hat für deutschflaggige Seeschiffe das Seegebiet am Horn von Afrika/Golf von Aden/Arabische See mit der Gefahrenstufe 2 eingestuft. Schiffe unter deutscher Flagge, die das vorgenannte Seegebiet befahren, sind gemäß § 7 Abs. 1a See-Eigensicherungsverordnung (SeeEigensichV) verpflichtet, sich bei der hierfür vorgesehenen Einrichtung der Atalanta-Mission (MSCHOA), vor Einfahrt in das gefährdete Gebiet, über den Internet-Link [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) zu registrieren. Ferner besteht für deutschflaggige Seeschiffe die Verpflichtung, sich während des Transits bei der United Kingdom Maritime Trade Organisation UKMTO Dubai ([ukmto@eim.ae](mailto:ukmto@eim.ae)) regelmäßig zu melden. Die vom Hauptquartier der Operation ATALANTA herausgegebenen Warnhinweise sind zu beachten und die Verhaltensmaßnahmen durchzuführen.

### Hinweise für Schiffe unter deutscher Flagge im Golf von Guinea/Westafrika

Die aktuellen Richtlinien für die Piraterieabwehr im Golf von Guinea („Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region, Oktober 2014“, [www.imo.org](http://www.imo.org)) sehen für Schiffe, die in das Seegebiet vor Westafrika einfahren, ein freiwilliges Meldegebiet (Voluntary Reporting Area, VRA) vor.

Die Grenzen der VRA können der British Admiralty Chart Q6114 (Quelle: [www.ukho.gov.uk](http://www.ukho.gov.uk)) entnommen werden.

In dem gesamten Golf von Guinea gilt die Gefahrstufe 2 für Schiffe unter deutscher Flagge, entsprechend der Festlegung durch das Bundesministerium des Innern (BMI). Das dortige Warn- und Meldesystem „Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea (MDAT-GOG)“ wird vom BMI als internationale Meldestelle i.S. des § 7 Abs 1a SeeEigenschV anerkannt, weshalb Meldepflicht besteht.

(E-Mail: [watchkeepers@mdat-gog.org](mailto:watchkeepers@mdat-gog.org), Telefon: +33 (0) 2 98 22 88 88).

### Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal

Für den Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord eines Schiffes unter deutscher Flagge benötigt eine Reederei oder ein anderes Unternehmen nach § 7 Abs. 2a SeeEigenschV einen genehmigten Zusatz zum Gefahrenabwehrplan auf dem Schiff. Die Genehmigung erteilt das BSH; sie soll längstens zwei Jahre gültig sein und insbesondere sicherstellen, dass nur privates bewaffnetes Wachpersonal der vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zugelassenen Bewachungsunternehmen an Bord eingesetzt wird und die „Vorläufigen Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet“ (MSC.1/Circ. 1405/Rev.2) beachtet werden.

Die Genehmigung des Einsatzes von bewaffnetem privaten Wachpersonal ist mit einer Meldepflicht gegenüber dem deutschen Point of Contact (PoC) in Cuxhaven verbunden. Dies gilt bei Einfahrt in alle Seegebiete, die mit Gefahrstufe 2 oder 3 belegt sind.

### IMB Piracy Reporting Centre

Nähere Informationen siehe „Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“.

## E 10 Verhalten bei Munitionsfunden auf See

### Maßnahmen beim Fischen von Minen und Munition

Fischereifahrzeuge, in deren Fanggeschirr Minen oder Munition geraten sind, sollten diese nicht an Bord nehmen, sondern notfalls lieber das Fanggeschirr kappen. In das Fanggeschirr geratene und mitgeschleppte Munition ist abzusetzen und die Position mit einer Boje zu bezeichnen. Für die Munitionsräumungs- und Sprengkommandos ist es wichtig, dass die gefundene Munition nach Form und Aussehen grob klassifiziert wird. Das Unschädlichmachen von Minen oder Munition ist Angelegenheit sachkundiger Munitionsräumungs- und Sprengkommandos.

### Maßnahmen bei Sichten von Minen

Werden Minen oder Munition aufgefischt oder treibende Minen gesichtet und erkannt, ist hiervon unverzüglich eine Gefahrmeldung mit Positionsangabe an die nächste Küstenfunkstelle zu geben. In der Nähe befindliche Fahrzeuge sind über UKW-Kanal 16 zu warnen. Bei den meisten Minenfunden handelt es sich um verlorengegangenen Übungsminen, die aber in der Hand von Unkundigen gefährlich sind.

Für den Umgang mit Minen, Sprengkörpern oder Munition gilt grundsätzlich:

- nicht bergen und an Deck nehmen oder reinigen.

### Maßnahmen beim Auffischen von Munition:

Das Objekt so vorsichtig wie möglich – ohne Stöße – an Bord holen und befestigen. Manipulationen am Objekt wie unnötiges Bewegen und Umlagern und das Entfernen von Teilen sind zu unterlassen.

### **Verhalten bei an Deck befindlichen Sprengkörpern**

Entscheidet die Schiffsführung, bereits an Deck befindliche Sprengkörper an Bord zu behalten, müssen diese vor Erschütterungen und Vibrationen geschützt sowie kühl und feucht gehalten werden. Die Sprengkörper sind mit Tau abzudecken. Offenes Feuer ist ebenso wie das Rauchen zu vermeiden.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat im Merkblatt I 5 Verhaltensregeln für das Verhalten bei Kampfstoffvergiftungen auf Fischereifahrzeugen veröffentlicht;

<http://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/seeschiffahrt/merkmale-und-richtlinien>

Es ist strengstens verboten, ohne Genehmigung der zuständigen Behörden mit aufgenommener Munition in einen Hafen einzulaufen.

### **Munitionsversenkungsgebiete**

Munitionsversenkungsgebiete stellen für die Überwasserfahrzeuge keine Gefahr dar. Jedoch sind das Ankern und das Fischen sowie Unterwasseraktivitäten in solchen Gebieten gefährlich.

### **Meldungen an die zuständigen deutschen Behörden**

Bei Munitionsfunden in deutschen Gewässern sind Meldungen an das Maritime Sicherheitszentrum (WSP-Leitstelle) abzusetzen. Die WSP-Leitstelle ist unter folgenden Kontakten zu erreichen:

Telefon: +49 47 21 56 73 89

Telefax: +49 47 21 55 47 44

E-Mail: [wsp@msz-cuxhaven.de](mailto:wsp@msz-cuxhaven.de)

Die Meldungen sollten Folgendes enthalten:

- Schiffsnamen, Fischereizeichen und Rufzeichen
- Geographische Position
- Beschreibung des Objekts (Form, Maße, andere Kennzeichen oder Besonderheiten)

## **E 11 Verhalten in ehemals minengefährdeten Gebieten**

### **Verhalten in ehemals minengefährdeten Gebieten**

In Gebieten, in denen die Gefahr durch Minen für die Überwasserfahrzeuge nicht größer angesehen wird als durch andere Gefahren für die Schifffahrt, ist die Beseitigung der Minen eingestellt worden. Jedoch können in diesen Gebieten Wracke und Schifffahrtshindernisse sowie Explosivstoffe auf und unter dem Meeresgrund das Fischen und Ankern sowie alle anderen Unterwasserarbeiten gefährden.

In Seegebieten, in denen Minen nach dem 2. Weltkrieg bei kriegerischen Handlungen eingesetzt worden sind, sollte man sich an bezeichnete Fahrwasser und ausgewiesene Ankerplätze halten.

## **E 12 Militärische Übungen und Kriegsschiffe**

### **Militärische Übungen**

#### **Darstellung in nautischen Publikationen**

Militärische Übungen finden weltweit in Küstennähe und auf See statt. Die Grenzen von Übungs-, Sperr- und Warngebieten werden, soweit bekannt, in die Seekarten aufgenommen; Hinweise auf Übungen und Warnsignale werden in den Seehandbüchern gegeben. Warnnachrichten über militärische Übungen werden über die Wetter- und Warndienste (siehe Handbuch Nautischer Funkdienst), über lokale nautische Warnnachrichten ausgestrahlt sowie durch Mitteilungen in den Nachrichten für Seefahrer verbreitet und sind zu beachten.

## G 3 Verkehrssicherung und -überwachung

**Schiffsmeldesysteme** siehe Abschnitt G 2

### Schiffsverkehrsdienst

#### Aufgaben

Schiffsverkehrsdienste (Vessel Traffic Services – VTS) dienen der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in schwierigen, stark befahrenen Gewässern sowie in Verkehrstrennungsgebieten oder anderen Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen.

Schiffsverkehrsdienste verbessern den Informationsaustausch zwischen Schiffsführungen, Lotsen, Schifffahrtspolizeibehörden, Rettungsdiensten, Hafenverwaltungen und anderen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs zuständigen Stellen.

#### Angeschlossene Organisationen

Lotsendienste sind entweder angegliedert oder arbeiten eng mit den Schiffsverkehrsdiensten zusammen.

#### Verfügbare Übersichten

VTS-Guides und Mariners' Routeing Guides erleichtern die Schiffsführung und die Nutzung von Schiffsverkehrsdiensten durch Zusammenfassung der wichtigsten Informationen und Verkehrsregeln.

Vollständige Angaben enthalten Seekarten (Meldepunkte, Verantwortungsbereich), Seehandbücher (Meldeschema) und Revierfunkdienste (Meldedaten, Kommunikationswege).

#### Hörbereitschaft

Innerhalb des Überwachungsgebietes, in seltenen Fällen auch schon vor Einlaufen in das Überwachungsgebiet, ist eine Hörbereitschaft auf den UKW-Kanälen des Schiffsverkehrsdienstes sicherzustellen.

#### Meldepflicht

Es kann davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung in jedem Fall zur Meldung verpflichtet sind. Für alle anderen Fahrzeugtypen ist die Meldepflicht entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen geregelt.

#### Meldungen und Meldedaten

Genaue Angaben über Meldungen enthält das entsprechende Seehandbuch. Informationen über Meldedaten befinden sich im Revierfunkdienst.

#### Dienste

Wichtige Nachrichten für die Schifffahrt im Überwachungsbereich werden ausgestrahlt. Ein Teil der Ausstrahlungen erfolgt auf Anforderung. Es stehen prinzipiell folgende Dienstleistungen zur Verfügung:

- Informationsservice  
Verbreitung von Informationen über Schiffsbewegungen und Verkehrsdichte, Radarberatung, Fahrwasserbedingungen, Wetter, Gefahren für die Schifffahrt und andere die Schifffahrt betreffende Nachrichten,
- Navigationsassistenz  
Durchführung von Verkehrsüberwachung und Verkehrslenkung,
- Verkehrsorganisation  
Einleitung von Maßnahmen zur Verhinderung gefährlicher Verkehrssituationen, Erstellung von Reiseplänen für besonders gefährdete Fahrzeugtypen und -größen.

### Verkehrsüberwachung

#### Aufgaben

Über die Verkehrsüberwachung erhalten Hafenbehörden eine Kontrolle über gegenwärtige und zu erwartende Schiffsbewegungen.

**Angeschlossene Organisationen**

Lotsendienste sind entweder angegliedert oder arbeiten eng mit den Dienststellen der Verkehrsüberwachung zusammen.

**Meldspflicht**

Es kann davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung in jedem Fall zur Meldung verpflichtet sind. Für alle anderen Fahrzeugtypen ist die Meldepflicht entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen geregelt.

**Meldungen und Meldedaten**

Genauere Angaben über Meldungen und Meldedaten enthält das entsprechende Seehandbuch.

**Dienste**

Die Verkehrsüberwachung organisiert die Liegeplatzzuweisung. Durch die Zusammenarbeit mit Lotsen und Schiffsverkehrsdienste nimmt die Verkehrsüberwachung auch Einfluss auf die von diesen Stellen angebotenen Dienste.

**Sicherheitsmeldungen****Aufgaben**

Sicherheitsmeldungen dienen der Information der Schifffahrt über Fahrzeugbewegungen, ohne dass dabei auf Schiffsverkehrsdienste oder Verkehrsüberwachungen zurückgegriffen wird.

**Meldspflicht**

Es kann davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung in jedem Fall zur Meldung verpflichtet sind. Für alle anderen Fahrzeugtypen ist die Meldepflicht entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen geregelt.

**Meldungen und Meldedaten**

Genauere Angaben über abzusetzende Meldungen enthält das entsprechende Seehandbuch. Informationen über die zu übermittelnden Meldedaten befinden sich im entsprechenden Seehandbuch.

**SafeSeaNet**

SafeSeaNet ist ein von der Europäischen Gemeinschaft betriebenes System für den Seeverkehrsinformationsaustausch. Grundlage ist eine Infrastruktur die zur

- Verbesserung des Aufspürens von Gefahrenpotentialen,
- Verbesserung der Reaktion auf Bedrohungen der maritimen Sicherheit und der maritimen Umwelt,
- Verkürzung der Reaktionszeiten des Notfallmanagements bei Unfällen auf See bzw. bei Umweltverschmutzungen auf See,
- Verbesserung der Schiffskontrollen in Häfen,
- Verbesserung der Effizienz der Hafenlogistik,
- Unterstützung der Mitgliedsstaaten, der Kommission und der European Maritime Safety Agency (EMSA) bei statistischen Aufgaben dient.

Im SafeSeaNet-System werden vor allem Fahrzeug- und Ladungsinformationen für den Verkehr innerhalb der EU gesammelt und bereitgestellt. Die Datenübermittlung an SafeSeaNet wird in der Regel über die Reederei, die Agentur oder den Befrachter organisiert.

**Long-Range Identification and Tracking, LRIT**

Die IMO hat mit Entschließen MSC 202(81) in Ergänzung von SOLAS Kap. V Regel 19 die Einführung eines Systems zur „weltweiten Identifizierung und Verfolgung von Schiffen über große Entfernungen“ (Long-Range Identification and Tracking, LRIT) beschlossen (siehe auch Abschnitt C 8).



### Zuständige Dienststelle in Deutschland

In Deutschland ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr die mit dem Vollzug beauftragte Überwachungsbehörde. Sie stellt etwaige Mängel fest, erteilt die notwendigen Auflagen und verhängt ggf. Auslaufverbote. Wasserschutzpolizei, Zollverwaltung und Bundespolizei leisten im Bereich des deutschen Küstenvorfelds bzw. des Festlandssockels Vollzugshilfe, um die Einhaltung der nationalen und internationalen Sicherheitsbestimmungen zu gewährleisten.

## J 5 Abwehr äußerer Gefahren auf See

### SOLAS Kapitel XI-2 und ISPS-Code

#### Zielsetzung

Basierend auf der Einführung des neuen Unterkapitels XI-2 „Besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ im SOLAS-Übereinkommen wurde ein „Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen“ (ISPS-Code) entworfen, welcher zusammen mit dem Kapitel XI-2 im Dezember 2002 von den Vertragsstaaten der IMO angenommen wurde. Ziel der Regelungen ist es, äußere Bedrohungen wie Terrorismus und Piraterie gegen die Seeschifffahrt frühzeitig zu erkennen und national wie international präventive Abwehrmaßnahmen zu ergreifen.

#### Inhaltsübersicht

Die Änderungen und Erweiterungen des SOLAS-Übereinkommens sowie der Teil A des ISPS-Codes enthalten verbindliche Bestimmungen, die von den Vertragsstaaten zwingend umgesetzt werden müssen. Der Teil B des ISPS-Codes enthält hierzu konkretisierende Empfehlungen. So sind beispielsweise alle Schiffe mit einer unabänderlichen Identifikationsnummer (SIN), einem automatischen Identifizierungssystem (AIS) und einem Alarmsystem für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff (SSAS) auszustatten. Über SOLAS XI-1 wird darüber hinaus für jedes Schiff eine sogenannte Stammdatendokumentation (CSR) zur Pflicht, ein Identifikationspapier, anhand dessen sich die Eigentums- und Besitzverhältnisse des Schiffes lückenlos zurückverfolgen lassen.

Weiter ist eine systematische Bewertung der potentiellen Risiken (SSA) für Schiffe und Hafenanlagen gefordert, auf deren Grundlage Gefahrenabwehrpläne (SSP) zu erstellen sind. Die Pläne sind durch die Flaggenstaatsverwaltung zu prüfen und zu genehmigen. Die in den Plänen bezeichneten Maßnahmen sollen im Rahmen festgelegter Gefahrenstufen rechtswidrige Übergriffe verhindern oder zumindest erschweren sowie Notfallpläne vorhalten. Das Schiff erhält nach erfolgreicher Umsetzung des Planes an Bord ein Zertifikat (ISSC) über die Gefahrenabwehr. Von den Schiffen und Unternehmen sowie von den Hafenanlagen sind entsprechende Beauftragte zur Gefahrenabwehr zu benennen, welchen die Überwachung und Einhaltung der Pläne obliegt. SOLAS XI-2 fordert weiter unter anderem die Einrichtung eines Kommunikationsnetzwerkes (PoC) sowie ständige Übungen und Kontrollmaßnahmen, welche die Effizienz der Gefahrenabwehr auf dem notwendigen qualitativen Niveau sicherstellen. Die Einhaltung der Bestimmungen obliegt dem jeweiligen Vertragsstaat.

#### Anwendungsbereich

Anwendung finden diese Regelungen auf Schiffe in der internationalen Fahrt für:

- Fahrgastschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrgastschiffe,
- Frachtschiffe ab 500 BRZ,
- mobile Bohreinheiten (Offshore).

## Umsetzung der Bestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland

### Rechtliche Grundlage

Für die Bundesrepublik Deutschland sind Bestimmungen auf nationaler Basis in Gesetze und Verordnungen umzusetzen. Ein entsprechendes Vertragsgesetz der Bundesrepublik ist am 31.12.2003 in Kraft getreten. Die Besonderheit hierbei ist, dass aus verfassungsrechtlichen Gründen für die Gefahrenabwehr auf Schiffen der Bund und für die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen die jeweiligen Bundesländer zuständig sind. Im Juni 2004 wurde durch den Bund das zugehörige Ausführungsgesetz für die Schifffahrt erlassen. Die Kompetenzen sind zweigeteilt: Während das Bundesministerium des Innern für die mehr polizeirechtliche Frage der Festlegung der Gefahrenstufen zuständig ist, liegt die gesamte administrative Umsetzung beim BMVI. Diese wurde durch o. g. Gesetz dem BSH übertragen. Als Ausführungsbestimmung hierzu hat die Bundesregierung die See-Eigensicherungsverordnung (SeeEigensichV) erlassen. In den Bundesländern gelten jeweils eigene gesetzliche Grundlagen.

Zur Harmonisierung des Sachverhaltes hat die Kommission der Europäischen Union am 31.03.2004 die „Verordnung 725/04 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und Hafenanlagen“ erlassen, welche ebenfalls im Juli 2004 in Kraft getreten ist. Diese verpflichtet alle Mitgliedstaaten zur Umsetzung und schreibt unter anderem einige Empfehlungen aus Teil B des ISPS-Codes verbindlich vor. Darüber hinaus räumt sie der EU Kommission das Recht ein Inspektionen zur Überprüfung der Umsetzung und Einhaltung der Verordnung in den Mitgliedsstaaten durchzuführen, das durch die Verordnung 324/2008 konkretisiert wird. Diese Inspektionen umfassen u. a. Kontrollen in den Häfen der EU-Mitgliedsstaaten einschließlich der EU-Überseegebiete.

### Zuständigkeit

Das BSH ist unter anderem zuständig für die Genehmigung der Pläne zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, die Ausstellung der zugehörigen Zeugnisse, die Anerkennung von Fortbildungskursen im Bereich der Gefahrenabwehr auf See sowie die Meldungen an die IMO und die Europäische Union. Darüber hinaus nimmt das BSH die Aufgabe der Pflege der Stammdatendokumentation wahr, stellt die entsprechenden Dokumente aus, überprüft und anerkennt Stellen zur Gefahrenabwehr (Klassifikationsgesellschaften), prüft die Einrichtung von Alarmsystemen und führt bei festgestellten Verstößen gegen den ISPS-Bestimmungen entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren durch.

### Sicherung der Qualitätsstandards

Zur Sicherung eines Qualitätsstandards ist ein „Beauftragter für die Gefahrenabwehr“ in jedem Unternehmen (Company Security Officer/CSO) und auf jedem Schiff (Ship Security Officer/SSO) einzusetzen. Die betreffenden Personen müssen vor Aufnahme ihrer Tätigkeiten an vom BSH zugelassenen Lehrgängen teilnehmen. Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff (SSO) benötigt darüber hinaus einen vom BSH erteilten Befähigungsnachweis gemäß der Regel VI/5 der Anlage zum STCW-Übereinkommen.

Alle Besatzungsmitglieder benötigen mindestens einen Befähigungsnachweis, mit dem die Anforderungen der Tabelle A-VI/6-1 des STCW-Codes (Befähigung für Besatzungsmitglieder ohne zugewiesene Aufgaben in der Gefahrenabwehr auf dem Schiff) bestätigt werden. Besatzungsmitgliedern, denen Aufgaben in der Gefahrenabwehr auf dem Schiff zugewiesen werden, benötigen einen Befähigungsnachweis, mit dem die Anforderungen der Tabelle A-VI/6-2 des STCW-Codes bestätigt werden. Das BSH hat Lehrgänge zugelassen, mit denen sowohl die Anforderungen an die Tabelle A-VI/6-1 als auch an Tabelle A-VI/6-2 des STCW-Codes erfüllt werden und erteilt hierfür einen Befähigungsnachweis „Grundausbildung für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff“ gemäß Regel VI/6 der Anlage zum STCW-Übereinkommen. Der Flaggenstaat Deutschland akzeptiert grundsätzlich alle Befähigungsnachweise gemäß Regel VI/5 und VI/6 der Anlage zum STCW-Übereinkommen, die von oder im Auftrag eines Vertragsstaates ausgestellt worden sind, der durch das Maritime Safety Committee bestätigt wurde und nachgewiesen hat, dass die relevanten Bestimmungen des Übereinkommens eingehalten werden. Die Staaten werden von der IMO auf der sogenannten „Weißen Liste“ veröffentlicht (siehe:

<http://www.deutsche-flagge.de/de/befaehtigung/bescheinigungen/aner kennungsvermerke>).

Eines zusätzlichen Anerkennungsvermerkes bedarf es nicht.

Bei seiner Arbeit bedient sich das BSH für die Aufgaben der Prüfung der Gefahrenabwehrpläne und der anschließenden Verifikation der Umsetzung der Maßnahmen an Bord der Anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr (recognised security organisations, RSO). Gegenwärtig (August 2019) sind sieben für die Bundesrepublik Deutschland tätige Klassifikationsgesellschaften als Anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr zugelassen (<https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/flaggenstaat/klassifikationsgesellschaften/klassen#uebersicht>).

## K Sonstige Seerechtsvorschriften

### K 1 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen

#### Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen

##### Inhaltsübersicht

Das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen bildet den internationalen Rahmen für die Nutzung und Erforschung der Meere unter besonderer Berücksichtigung des Meeresumweltschutzes.

##### Regelungen für die Ansprüche der Küstenstaaten

Von besonderem Interesse für die Schifffahrt sind die Regelungen für die Ansprüche der Küstenstaaten auf Meereszonen und die damit in Verbindung stehenden rechtlichen und administrativen Regelungen. Detaillierte Informationen zum SRÜ und den von Küstenstaaten erhobenen Ansprüchen findet man im Internet unter <http://www.un.org/Depts/los>.

##### Basislinien

Basislinien markieren die Grenzen zwischen den inneren Gewässern und dem Küstenmeer und dienen als Ausgangslinie für die Festlegung der Breite des Küstenmeeres und der sich daran anschließenden Zonen. Normalerweise wird die Basislinie durch die Niedrigwasserlinie definiert. Bei eingebuchteten Küsten, Inseln entlang der Küste, Buchten, in Flussmündungen, und im Falle von Archipelstaaten finden auch gerade Basislinien Verwendung.

##### Innere Gewässer

Innere Gewässer sind die Gewässer landwärts der Basislinien.

##### Küstenmeer

Das Küstenmeer, das die Hoheits- oder Territorialgewässer beinhaltet, kann vom Küstenstaat bis zu einer Breite von 12 sm beansprucht werden.

Reeden, die üblicherweise zum Laden, Löschen oder Ankeren von Schiffen dienen, werden in das Küstenmeer einbezogen, auch wenn sie ganz oder teilweise außerhalb der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres gelegen sind.

Die Souveränität eines Staates erstreckt sich auf das Küstenmeer, den Meeresgrund und Meeresuntergrund, und den darüber liegenden Luftraum.

##### Anschlusszone

In der Anschlusszone, die an das Küstenmeer angrenzt und die bis zu einer Breite von 24 sm beansprucht werden kann, darf der Küstenstaat Kontrollen ausüben, um Verstöße gegen seine Zoll-, Finanz-, Einwanderungs- oder Gesundheitsvorschriften zu verhindern und zu ahnden.

##### Ausschließliche Wirtschaftszone

In der ausschließlichen Wirtschaftszone, die bis zu einer Breite von 200 sm beansprucht werden kann, hat ein Küstenstaat bestimmte Befugnisse, u. a. zum Meeresbergbau, zur Meeresforschung und zum Schutz der Meeresumwelt. Unter bestimmten Voraussetzungen dürfen Meeresbergbau und Meeresforschung im Bereich des Festlandssockels ausgeübt werden, auch wenn dieser über die Ausschließliche Wirtschaftszone hinausgeht.

##### Recht der friedlichen Durchfahrt

Schiffe aller Staaten genießen das Recht auf friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer anderer Mitgliedstaaten zu dem Zweck:

- das Küstenmeer ohne Einlaufen in die inneren Gewässer oder Anlaufen einer Reede oder Hafenanlage außerhalb der inneren Gewässer zu durchqueren oder
- in die inneren Gewässer einzulaufen oder sie zu verlassen oder eine Reede oder Hafenanlage anzulaufen oder zu verlassen.

Die Durchfahrt muss ohne Unterbrechung und zügig erfolgen. Die Durchfahrt schließt jedoch das Anhalten und Ankeren ein, aber nur insoweit, als dies beispielsweise zur Sicherheit, infolge höherer Gewalt oder eines Notfalls oder zur Hilfeleistung für Personen, Schiffe oder Luftfahrzeuge in Gefahr oder Not erforderlich wird.