

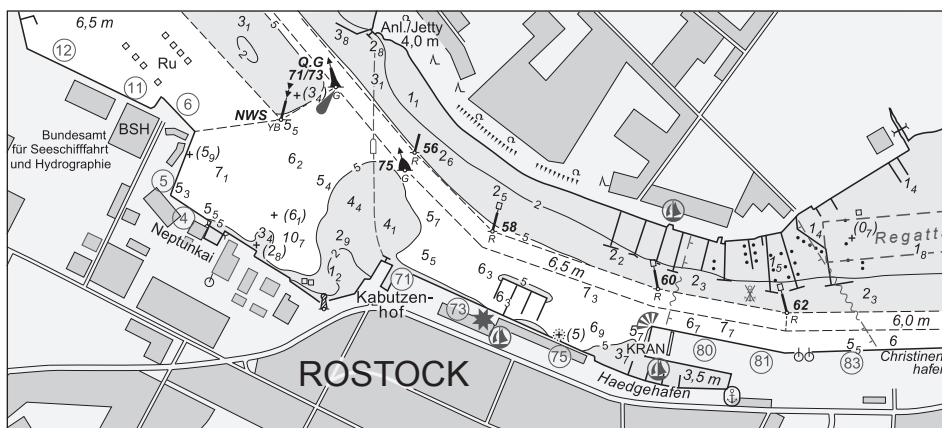


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

11. Oktober 2019 · 150. Jahrgang
11 October 2019 · Volume 150



Nfs 41/2019

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 40/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2017 to issue 40/2019

Neuerscheinungen des BSH/*New BSH publications*

Bücher/*Books*: –

Karten/*Charts*: 41, 162/INT 1342

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

2	46	103	1180	1400	1630
20	47	1000	1230	1610	1640
44	50	1170	1240	1620	1650

Ostsee/*Baltic Sea*

41	151	162	1621
----	-----	-----	------

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

4003 Leuchtfeuerverzeichnis, südöstliche Nordsee 2019

Teil 3 – Mitteilungen/*Part 3 – Notifications*

- DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Elbe. Mindertiefen/*DE. North Sea. German Bight. River Elbe. Less water*
- DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen/*DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations*
- DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 71/17/*DE. BSU. Investigation Report No. 71/17*

Beilagen/*Enclosures*

- DE. BSH. Deckblätter zum Lfv./*DE. BSH. Corrections to the List of Lights*

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

Gültige P- und T-Berichtigungen
vom 11. Oktober 2019

P and T Corrections in force
dated 11 October 2019

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2017 bis zum Heft 40/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2017 to issue 40/2019

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

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

* 2

Tegeler Plate

INT 1456

Letzte NfS: 40/19

Ersetze

Replace

Tegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16M

durch
by

Tegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16M

Sektoren/*sectors*

G: 123,0°–148,3°

W: 148,3°–150,3°

R: 150,3°–264,0°

53° 47,87' N 008° 11,47' E

Anmerkung: Übrige Sektoren unverändert

*Remark: Remaining sectors unchanged*Trage ein
Insert

Sektorenbegrenzung der Fahrwasserseite
Sector limit marking the side of the fairway

zwischen
between

53° 52,76' N 008° 06,35' E
53° 52,09' N 008° 07,04' E

zwischen
between

53° 52,85' N 008° 06,65' E
53° 52,16' N 008° 07,31' E

und streiche bisherige Sektorenbegrenzungen der Fahrwasserseiten dicht dabei

and delete former sector limits marking the sides of the fairway close by

(WSA Bremerhaven 113/19) 41/19

* 20

Tegeler Plate

INT 1424

Letzte NfS: 40/19

Ersetze

Replace

Tegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16M

durch
by

Tegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16M

Sektoren/*sectors*

G: 123,0°–148,3°

W: 148,3°–150,3°

R: 150,3°–264,0°

53° 47,87' N 008° 11,47' E

Anmerkung: Übrige Sektoren unverändert



Remark: Remaining sectors unchanged

(WSA Bremerhaven 113/19) 41/19

*** 44 NO-lich Otterndorf**

INT 1452

Letzte NfS: 39/19

Ersetze
Replace

 durch
by




53° 50,72' N 008° 55,95' E

(WSA Cuxhaven 103/19) 41/19

*** 46 NO-lich Otterndorf**

INT 1453

Letzte NfS: 40/19

Ersetze
Replace

 durch
by


53° 50,72' N 008° 55,95' E

(WSA Cuxhaven 103/19) 41/19

*** 47 Grauerort-Reede**

INT 1454

Letzte NfS:

30-31/19

Ersetze
Replace
 δ_5 durch
by δ_1

53° 40,31' N 009° 30,12' E

(WSA Hamburg, Peilplan 73035/19) 41/19

50 W-lich Horns Rev

INT 1045

Letzte NfS: 39/19

Trage ein
Insertzwischen
between

55° 55,50' N 007° 15,79' E

55° 49,47' N 007° 17,81' E

55° 37,25' N 007° 22,07' E

55° 33,81' N 007° 23,10' E

55° 09,38' N 007° 37,97' E

(DK 36/595/19) 41/19

103 W-lich Røde Klit Sand

INT 1412

Letzte NfS: 27/19

Trage ein
Insertzwischen
between

55° 13,00' N 007° 35,76' E

55° 09,38' N 007° 37,97' E

(DK 36/595/19) 41/19

1000**W-lich Røde Klit Sand**Letzte NfS:
28-29/19Trage ein
Insertzwischen
between55° 15,50' N 007° 34,24' E
55° 09,38' N 007° 37,97' E

(DK 36/595/19) 41/19

*** 1170****Accumer Ee**

Letzte NfS: 38/19

Trage ein
Insert

53° 46,21' N 007° 25,83' E

(WSA Emden, Peilplan 73553/19) 41/19

*** 1180****Accumer Ee**

Letzte NfS: 36/19

Trage ein
Insert

53° 46,21' N 007° 25,83' E

(WSA Emden, Peilplan 73553/19) 41/19

*** 1230****Tegeler Plate**

Letzte NfS: 40/19

Ersetze
ReplaceTegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16Mdurch
byTegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16M
Sektoren/sectorsG: 123,0°–148,3°
W: 148,3°–150,3°
R: 150,3°–264,0°

53° 47,87' N 008° 11,47' E

Anmerkung: Übrige Sektoren unverändert
*Remark: Remaining sectors unchanged*Trage ein
InsertSektorenbegrenzung der Fahrwasserseite
*Sector limit marking the side of the fairway*zwischen
between53° 52,76' N 008° 06,35' E
53° 52,09' N 008° 07,04' Ezwischen
between53° 52,85' N 008° 06,65' E
53° 52,16' N 008° 07,31' Eund streiche bisherige Sektorenbegrenzungen der Fahr-
wasserseiten dicht dabei
*and delete former sector limits marking the sides of the fair-
way close by*

(WSA Bremerhaven 113/19) 41/19

* 1240

Tegeler Plate

Letzte NfS: 40/19

Ersetze
ReplaceTegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16Mdurch
byTegeler Plate
Dir.Oc(3)WRG.12s21m21-16MSektoren/*sectors*

G: 123,0°–148,3°

W: 148,3°–150,3°

R: 150,3°–264,0°

53° 47,87' N 008° 11,47' E

Anmerkung: Übrige Sektoren unverändert

*Remark: Remaining sectors unchanged*Trage ein
InsertSektorenbegrenzung der Fahrwasserseite
*Sector limit marking the side of the fairway*zwischen
between

53° 52,76' N 008° 06,35' E

53° 52,09' N 008° 07,04' E

zwischen
between

53° 52,85' N 008° 06,65' E

53° 52,16' N 008° 07,31' E

und streiche bisherige Sektorenbegrenzungen der Fahrwasserseiten dicht dabei

and delete former sector limits marking the sides of the fairway close by

(WSA Bremerhaven 113/19) 41/19

1400

W-lich Rømø

Letzte NfS: 23/19

Trage ein
Insertzwischen
between

55° 10,20' N 007° 37,47' E

55° 09,38' N 007° 37,97' E

(DK 36/595/19) 41/19

* 1610

NO-lich Otterndorf

Letzte NfS: 39/19

Ersetze
Replace

Wk

durch
by

Wk

53° 50,72' N 008° 55,95' E

(WSA Cuxhaven 103/19) 41/19

* 1620

NO-lich Otterndorf

Letzte NfS: 37/19

Ersetze
Replace

Wk

durch
by

Wk

53° 50,72' N 008° 55,95' E

(WSA Cuxhaven 103/19) 41/19

* 1630

Wischhafener Süderelbe

Letzte NfS: 39/19

Ersetze
Replace 1_3 durch
by 1

53° 47,338' N 009° 21,293' E

(WSA Hamburg, Peilplan 73313/19) 41/19

* 1640

Wischhafener SüderelbeLetzte NfS:
30-31/19Ersetze
Replace 1_3 durch
by 1

53° 47,338' N 009° 21,293' E

(WSA Hamburg, Peilplan 73313/19) 41/19

* 1650

Grauerort-ReedeLetzte NfS:
30-31/19Ersetze
Replace 8_5 durch
by 8_1

53° 40,31' N 009° 30,12' E

(WSA Hamburg, Peilplan 73035/19) 41/19

Ostsee/Baltic Sea*** 41 Die Schlei von Schleimünde bis Schleswig**





Letzte NfS: 37/19

NEUE AUSGABE/NEW EDITION

(BSH N2/19) 41/19

*** 151 Tromper Wiek**

Letzte NfS: 33/19

Trage ein
InsertUnr. (Mun.) 
() Foul (Expl.)   

54° 39,5' N 013° 33,7' E

54° 39,3' N 013° 33,8' E

54° 39,5' N 013° 30,6' E

54° 39,7' N 013° 32,2' E

(WSA Stralsund 129/19) 41/19

*** 162 Gewässer zwischen Rügen und Møn**

INT 1342

Letzte NfS: 34/19


NEUE AUSGABE/NEW EDITION

(BSH N2/19) 41/19

*** 1621 Wieker Bodden**

3006

Letzte NfS: 40/19

Trage ein
Insert Q(3)10s
BYB

54° 36,611' N 013° 13,941' E

Streiche
Delete FI(5)Y.20s
ODAS

54° 36,6' N 013° 14,0' E

(WSA Stralsund 127/19) 41/19

Teil 2/Part 2

Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications*

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

(Valid till next edition)

4003 Leuchtuerverzeichnis, südöstliche Nordsee 2019

Berichtigung als Beilage in der Mitte des Heftes

(BSH N2/19) 41/19

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

* **DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Elbe. Mindertiefen**

Im Zuge der Fahrinnenanpassung der Elbe kann es im Hauptfahrwasser, außerhalb des Solltiefenbereichs und in den Nebenfahrwassern, zu umfangreichen Sedimentumlagerungen und daraus resultierenden Mindertiefen kommen.

Aktuelle Wassertiefeninformationen erteilen die zuständigen Verkehrszentralen.

* **DE. North Sea. German Bight. River Elbe. Less water**

Extensive sediment movements and consequently less water may occur in the main fairway outside the maintained depth area and in the adjacent fairways due to the fairway adjustment work of river Elbe.

Up-to-date water depths information will be provided by the responsible Vessel Traffic Service.

(BSH N2/19) 41/19

* **DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen**
(Siehe zuletzt NfS 39/2019)

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

* **DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations**
(See last NfS issue 39/2019)

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)

- 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 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)

- 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 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)

- 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

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

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.

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) 41/19

*** DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 71/17**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 18/2019)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 20. September 2019 den Untersuchungsbericht Nr. 71/17 veröffentlicht. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des Fischereifahrzeuges JAN MARIA mit einem Fischerboot vor Mauretanien mit anschließendem Untergang des Fischerbootes und dem Verlust von drei Menschenleben.

Am 21. März 2017 gegen 01:13 Uhr Ortszeit überfuhr das deutsche Fischfang- und Verarbeitungsschiff JAN MARIA in der mauretanischen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) während der Suche nach Fisch die Ankerleine eines kleinen, mit sechs Personen besetzten einheimischen Fischerbootes.

Die Ankerleine des Bootes verfang sich am Unterwasserschiff der JAN MARIA. Das Fischerboot wurde dadurch von der JAN MARIA erfasst, an deren Rumpf herangezogen und dort gefesselt.

Aus mindestens einer der beiden über dem Kontaktbereich der beiden Fahrzeuge befindlichen Öffnungen in der Außenhaut der JAN MARIA ergoss sich anschließend kontinuierlich ein dort regulär permanent austretender Kühlwasserstrahl in das offene Fischerboot. Die im Verhältnis zu den Abmessungen des Fischerbootes große Wassermenge ließ das Boot sehr schnell volllaufen. Dessen im Schlaf überraschter Besatzung gelang es in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht, die Ankerleine zu kappen und sich von der JAN MARIA bzw. dem Wasserstrahl wegzubewegen. Das Boot versank daher unweigerlich innerhalb kürzester Zeit im Meer.

An Bord der JAN MARIA wurde man erst durch die beim Kontakt mit dem Fischerboot entstehenden Schleifgeräusche und die kurz darauf einsetzenden Hilferufe der Fischer auf den Unfall aufmerksam. Im Zuge der sofort ausgelösten Rettungsaktivitäten konnten drei Fischer lebend geborgen werden. Die drei weiteren Besatzungsmitglieder des Fischerbootes blieben auch mit Hilfe des ausgesetzten Rettungsbootes der JAN MARIA nicht auffindbar.

Die JAN MARIA stellte die Suchaktivitäten gegen 10:30 Uhr ein und brachte die geretteten Fischer im mauretanischen Hafen Nouadhibou an Land. Die sehr atypische Unfallkonstellation (= Sinken eines Bootes als Folge der Flutung mit dem aus einem anderen Fahrzeug austretenden Kühlwasser), der Fakt, dass die JAN MARIA zwischenzeitlich nicht mehr unter deutscher Flagge fährt und vor allem die Tatsache, dass die dem Unfallgeschehen zu Grunde liegenden grundsätzlichen, die traditionelle Fischerei in den Küstengewässern der Entwicklungsländer betreffenden Sicherheitsdefizite hinlänglich bekannt sowie globaler Natur sind, lässt Sicherheitsempfehlungen mangels bestimmbarer Adressatenkreises als nicht zielführend erscheinen. Daher verzichtet die BSU auf deren Herausgabe.

*** DE. BSU. Investigation Report No. 71/17**

(Last report see NfS 18/2019)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the Investigation Report 71/17 on 20 September 2019. The report deals with the collision involving the fishing vessel JAN MARIA and a fishing boat off Mauretania with subsequent foundering of the fishing boat and the loss of three lives.

At about 01:13 LT on 21 March 2017, the German flagged fishing- and processing vessel JAN MARIA sailed over the anchor line of a small local fishing boat manned by six people in the Mauritanian Exclusive Economic Zone while searching for fish.

The anchor line got entangled on the underwater hull of the JAN MARIA. Thus, the fishing boat was caught by the JAN MARIA, dragged to her hull and trapped there.

A continuous jet of cooling water, which was discharged permanently, from at least one of the two outlets in the JAN MARIA's shell plating above the area in which the two vessels collided, poured into the fishing boat. The large quantity of water in relation to the fishing boat's dimension caused her to fill up quickly. The crew awoken suddenly was unable to cut the anchor line within the short period of time available and move away from the JAN MARIA and her water jet, respectively. Therefore, the boat inevitably foundered in no time at all.

The accident was only noticed on board the JAN MARIA due to the grinding noises caused by the collision and the ensuing calls for help from the fishermen. Three fishermen could be rescued alive in the course of the immediately initiated rescue operation. It was not possible to locate the boat's other three crew members even after the JAN MARIA's life boat was deployed.

At about 1030, the JAN MARIA discontinued the search operation and took the rescued fishermen to the Mauritanian port of Nouadhibou.

The BSU dispenses with the publication of safety recommendations, since the very atypical accident constellation (= foundering of a boat as a consequence of the flooding with cooling water pouring out of another vessel), the fact that the JAN MARIA did not sail under German flag in the meantime and predominantly the fact, that the fundamental safety deficits with respect to the traditional fishery in the coastal waters of developing countries underlying this accident event, are of a global nature and are sufficiently known, safety recommendations are not deemed to be constructive, since the group of addressees could not be determined.

Die Lektüre des Untersuchungsberichtes sollte ausreichen, um sich die großen Gefahren, die Fischer auf kleinen Booten überall auf der Welt tagtäglich auf sich nehmen, ins Gedächtnis zu rufen und sich der besonderen Verantwortung, die den übrigen Verkehrsteilnehmern auf See zukommt, um Kollisionen mit ihren Kollegen zu vermeiden, bewusst zu werden.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Reading the investigation report should be sufficient to recall the great risks fisher on small boats expose themselves to all over the world, and to be aware of the special responsibility other vessels participating in maritime shipping do have in order to prevent collisions with their colleagues.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available on <https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

(BSU 71/17) 41/19

Beilagen/*Enclosures*

DE. BSH. Deckblätter zum Lfv.

DE. BSH. Corrections to the List of Lights

(BSH N2/19) 41/19

4003 Lfv. südöstliche Nordsee 2019

315200 B 1196	Tegeler Plate	53°47,87' N	Dir.Oc(3)WRG.12s	21 m	W 21 M	014,0° – 100,0°
	Lt-F.	008°11,46' E	(01,00)+02,00+		<i>Leitsektor</i>	
	Turm, rot (24 m), mit auskragendem		(01,00)+02,00+	21 m	G 17 M	100,0° – 116,0°
	Geschoss, rot-weißes Laternenhaus	am N-lichen	(01,00)+05,00	21 m	W 21 M	116,0° – 119,0°
		Ende der Plate		21 m	R 18 M	119,0° – 123,0°
				21 m	G 17 M	123,0° – 148,3°
				21 m	W 21 M	148,3° – 150,3°
				21 m	R 17 M	150,3° – 264,0°
				21 m	W 21 M	329,0° – 340,0°
				21 m	R 18 M	340,0° – 014,0°

(WSA Bremerhaven 113/2019) 2019-41