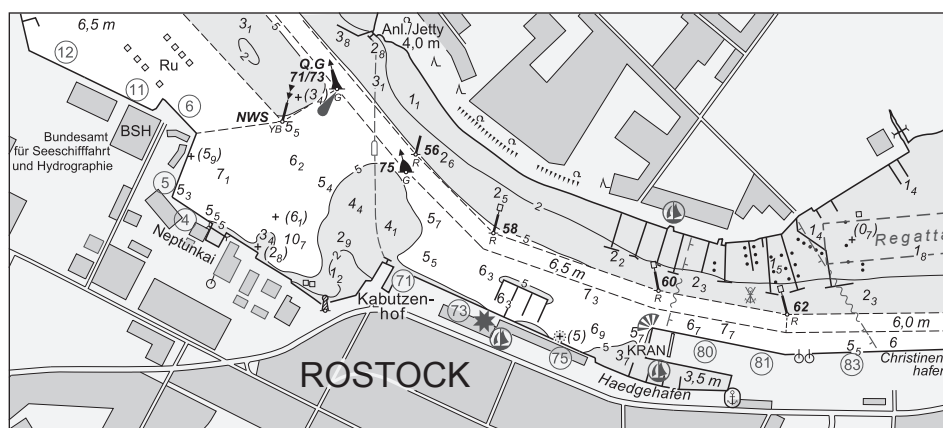


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

20. Dezember 2019 · 150. Jahrgang
20 December 2019 · Volume 150



Nfs 51-52/2019

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

Weihnachts- und Neujahrsgrüße

des Ministers für Verkehr und digitale Infrastruktur an die Besatzungen deutscher Handelsschiffe

Liebe Seeleute,

in der Weihnachtszeit ist er allgegenwärtig, für Sie spielt er das ganze Jahr über eine entscheidende Rolle: Der Heilige Nikolaus. Er gilt als Schutzpatron der Schiffer und Seefahrer. Der Legende nach soll er einst ein Schiff aus ärgster Seenot gerettet haben. Ich hoffe, dass Ihr Schutzpatron auch in diesem Jahr einen guten Job gemacht hat und Sie gesund und unversehrt ins neue Jahr starten können.

Liebe Frauen und Männer auf See: Während wir es uns zuhause gemütlich machen können, werden viele von Ihnen an den Festtagen zu Weihnachten und zum Jahreswechsel auf den Meeren oder in den Häfen dieser Welt für die deutsche Seeschifffahrt im Einsatz sein. Fernab von Familie und Freunden. Mit Ihrer hohen Leistungs- und Einsatzbereitschaft und Ihrem Fachwissen navigieren Sie die Schiffe unserer Handelsflotte auch in diesen Tagen sicher und zuverlässig durch alle Fahrwasser. Das ist nicht selbstverständlich. Dafür meinen Respekt und herzlichen Dank! Es ist auch Ihr Verdienst, dass wir ein so erfolgreicher, leistungsstarker und innovativer maritimer Standort sind und zu den weltgrößten Schifffahrtsnationen gehören. Machen Sie weiter so – wir brauchen Sie!

Ich hoffe, dass Sie auch auf den Weltmeeren heute in guter Gesellschaft etwas Zeit für friedvolle, ruhige und besinnliche Stunden finden.

Wo auch immer Sie sich gerade befinden: Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien von ganzem Herzen einen schönen Heiligabend, einen guten Start in das neue Jahr sowie allzeit gute Fahrt und Gottes Segen.

Passen Sie auf sich auf!

Ihr

Andreas Scheuer

P- und T-Berichtigungen/P and T corrections

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2017 bis zum Heft 50/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2017 to issue 50/2019

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: 46/INT 1453, 1620, 1630, 1711

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

2	48	T90	1220	1620	1711
42	50	1000	1340	1630	1720
44	P50	P1000	1410	1660	P2910
46	P87	P1100	1420		

Ostsee/Baltic Sea

1515 1518

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

2011	VTS Guide Germany 2018
2155	Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2019
5000	Handbuch Nautischer Funkdienst 2019
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten/DE. *Baltic Sea. German Coast, eastern part. Mecklenburg-Western Pomerania. Bridge openings*
- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Rundschreiben und Entschließungen des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO/DE. *BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of circulars and resolutions of the Marine Safety Committee (MSC) and the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO*
- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See/DE. *BG Verkehr, Ship Safety Division. Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme*
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 151. Ausgabetermine 2020/DE. *BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 151. Issue dates 2020*
- DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 20/17/DE. *BSU. Investigation Report No. 20/17*
- DE. BSH. Nautische Ephemeriden, Höhen und Azimut von Sonne und Fixsternen mit dem Taschenrechner: Werte für 2020/DE. *BSH. Nautical ephemerides, altitude and azimuth of the sun and stars using a pocket calculator: values for 2020*

Beilagen/Enclosures

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See/DE. *BG Verkehr, Ship Safety Division. Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme*

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

Gültige P- und T-Berichtigungen
vom 20. Dezember 2019

P and T Corrections in force
dated 20 December 2019

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2017 bis zum Heft 50/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2017 to issue 50/2019

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 1000	2019: 20
T 31	2017: 20 2019: 01	T 1110	2017: 50
T 32	2017: 38, 49	T 1120	2018: 24, 35 2019: 47
T 34	2019: 43	T 1130	2019: 47
T 43	2017: 20	T 1160	2019: 38
T 46	2018: 27 2019: 49	T 1170	2019: 38
T 50	2018: 34 2019: 20	T 1311	2018: 04
T 52	2019: 46	T 1410	2017: 14 2018: 29–30
T 90	2017: 14 2018: 35 2019: 47	T 1420	2018: 29–30
T 91	2019: 47	T 1430	2017: 14
T 98	2019: 18	T 1513	2018: 34 2019: 24
T 151	2018: 50	T 1514	2019: 24
T 162	2019: 01, 19, 23	T 1579	2018: 47
T 163	2019: 19	T 1610	2019: 49
		T 1620	2019: 49
		T 1622	2018: 47 2019: 44
		T 1711	2018: 27

Teil 1/Part 1**Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea***** 2 SW-lich Großer Vogelsand**

INT 1456

Letzte NfS:

48/19

Streiche

Delete

#

54° 00,8' N 008° 17,9' E

Siehe/see 48/19 – 2

(WSA Cuxhaven 135/19) 51-52/19

*** 42 Obereiderhafen**

INT 1366

Letzte NfS:

49/19

Plan E

Trage ein

Insert

6

und streiche

*and delete*6₇

dicht W-lich

close W

54° 18,630' N 009° 41,268' E

(Stadt Rendsburg, Peilplan 03/07/19) 51-52/19

*** 44 SW-lich Großer Vogelsand**

INT 1452

Letzte NfS:

50/19

Streiche

Delete

#

54° 00,8' N 008° 17,9' E

Siehe/see 48/19 – 44

(WSA Cuxhaven 135/19) 51-52/19

*** 46 Die Elbe von Belum bis Krautsand**

INT 1453

Letzte NfS:

49/19

NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*27/18 – T 46 aufgehoben/*cancelled*

(BSH N2/19) 51-52/19

* 48

N-lich Hanskalbsand

INT 1455

Letzte NfS:

45/19

Verlege
Relocate**Plan A**

nach

to 53° 33,812' N 009° 42,184' E



nach

to 53° 33,661' N 009° 43,921' E

(WSA Hamburg 101/19) 51-52/19

* 50

OWP Bard Offshore 1

INT 1045

Letzte NfS:

47/19

Verlege
Relocate

nach

to 54° 30,69' N 005° 49,27' E



nach

to 54° 20,44' N 005° 55,26' E

(WSA Cuxhaven 136/19) 51-52/19

* P 50

Borkumriffgrund

INT 1045

Letzte NfS:

47/19

Ersetze
Replacedurch
by53° 59,4' N 006° 19,0' E
53° 40,8' N 006° 11,9' Edurch
by

53° 55,4' N 006° 53,2' E

Ausführung: 01. Januar 2020

Completion: 01 January 2020



(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

*** P 87**

INT 1413

Letzte NfS:

49/19

Ersetze
Replace**Borkumriffgrund**
 *Ems Traffic*
VHF 18 durch
by  *Ems Traffic*
VHF 74

53° 59,7' N 006° 20,4' E
53° 55,7' N 006° 53,4' E
53° 40,8' N 006° 11,9' E

Ausführung: 01. Januar 2020

Completion: 01 January 2020

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19


T 90

INT 1461

Letzte NfS:

48/19

Streiche
Delete**Alte Ems**

eingezogen/withdrawn bei
at  *RW* *VR*

53° 30,3' N 006° 41,8' E

35/18 – T 90 aufgehoben/cancelled

(NL 44/P- & T-Liste/19) 51-52/19

*** 1000**

Letzte NfS:

47/19

Verlege
Relocate**OWP Bard Offshore 1**

⊙ 4 Lcht.-Tn.

nach

to 54° 30,69' N 005° 49,27' E

⊙ 4 Lcht.-Tn.

nach



to 54° 20,44' N 005° 55,26' E

(WSA Cuxhaven 136/19) 51-52/19



*** P 1000**

Letzte NfS:

47/19

Ersetze
Replace**Borkumriffgrund**
 *VHF 18* durch
by  *Ems Traffic*
VHF 74

53° 59,4' N 006° 18,9' E
53° 40,8' N 006° 11,9' E

 *VHF 18*
nur Ems durch
by  *Ems Traffic*
VHF 74

53° 55,3' N 006° 53,3' E

Ausführung: 01. Januar 2020


Completion: 01 January 2020

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

*** P 1100****Borkumriffgrund**

Letzte NfS:
49/19

Ersetze
Replace

 *Ems Traffic*
VHF 18 durch *by*  *Ems Traffic*
VHF 74

53° 59,7' N 006° 20,4' E
53° 55,7' N 006° 53,4' E
53° 40,8' N 006° 11,9' E

Ausführung: 01. Januar 2020
Completion: 01 January 2020

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

*** 1220****SW-lich Großer Vogelsand**

Letzte NfS:
50/19

Streiche
Delete

#

54° 00,8' N 008° 17,9' E

Siehe/see 48/19 – 1220

(WSA Cuxhaven 135/19) 51-52/19

*** 1340****Schmaltief**

Letzte NfS:
45/19

Trage ein
Insert

#

54° 33,42' N 008° 24,68' E

29-30/18 – T 1340 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Tönning 154/19) 51-52/19

*** 1410****Schmaltief**

Letzte NfS:
45/19

Trage ein
Insert

#

54° 33,42' N 008° 24,68' E

29-30/18 – T 1410 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Tönning 154/19) 51-52/19

* 1420

SchmaltiefLetzte NfS:
44/19Trage ein
Insert

#

54° 33,42' N 008° 24,68' E

29-30/18 – T 1420 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Tönning 154/19) 51-52/19

* 1620

Die Elbe von der Oste bis BrunsbüttelLetzte NfS:
49/19NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2/19) 51-52/19

* 1630

Die Elbe von Brunsbüttel bis GlückstadtLetzte NfS:
49/19NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2/19) 51-52/19

* 1660

N-lich HanskalbsandLetzte NfS:
30-31/19Verlege
Relocate

nach

to 53° 33,812' N 009° 42,184' E



nach

to 53° 33,661' N 009° 43,921' E

(WSA Hamburg 101/19) 51-52/19

* 1711

BrunsbüttelLetzte NfS:
49/19NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*27/18 – T 1711 aufgehoben/*cancelled*

(BSH N2/19) 51-52/19

*** 1720**

Letzte NfS:
19/19

Obereiderhafen

Trage ein
Insert

Plan

6 und streiche *6₇* dicht W-lich
and delete *close W*

54° 18,630' N 009° 41,268' E



(Stadt Rendsburg, Peilplan vom 03/07/19) 51-52/19

*** P 2910**

INT 1410
Letzte NfS:
48/19

Borkumriffgrund

Ersetze
Replace

 *Ems Traffic*
VHF 18 durch
by  *Ems Traffic*
VHF 74

54° 00,0' N 006° 20,3' E
53° 55,7' N 006° 53,6' E
53° 41,0' N 006° 11,7' E

In Tabelle **5.3.1** unter **Information Service**
in Zeile „Ems“ VHF channel
In the table 5.3.1 under Information Service
in the row „Ems“ VHF channel

15, **18***, 20, 21 durch
by 15, **74**

Ausführung: 01. Januar 2020
Completion: 01 January 2020

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

Ostsee/Baltic Sea**1515**

INT 1298

3020

Letzte NfS:

48/19

TrzebieżTrage ein
*Insert***Plan A**

★ Q.G.5m1M

53° 39,722' N 014° 30,953' E
53° 39,655' N 014° 31,068' E

(PL 49/545/19) 51-52/19

1518

INT 12991

Letzte NfS:

30-31/19

SO-lich GoćławErsetze
*Replace***Nebenkarte**

★ F.G

durch
by

★ Iso.G.10s

53° 28,437' N 014° 36,327' E



★ F.R

durch
by

★ Iso.R.10s

53° 28,429' N 014° 36,319' E

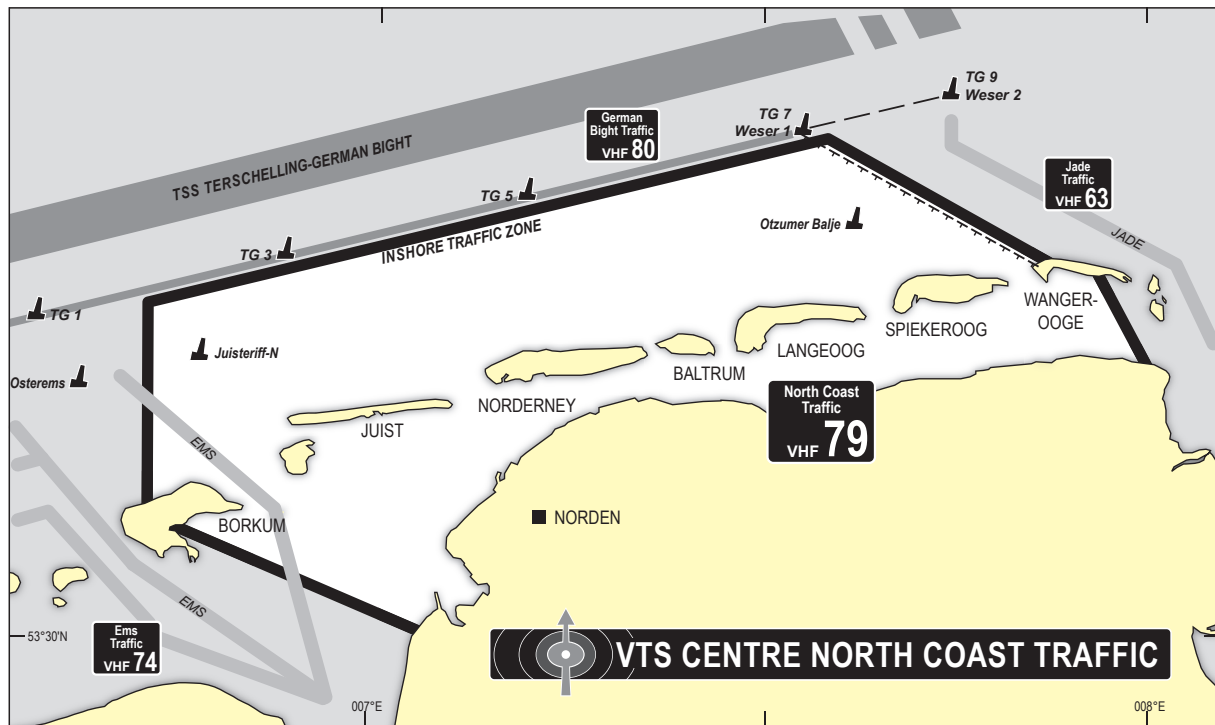
(PL 49/544/19) 51-52/19

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

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

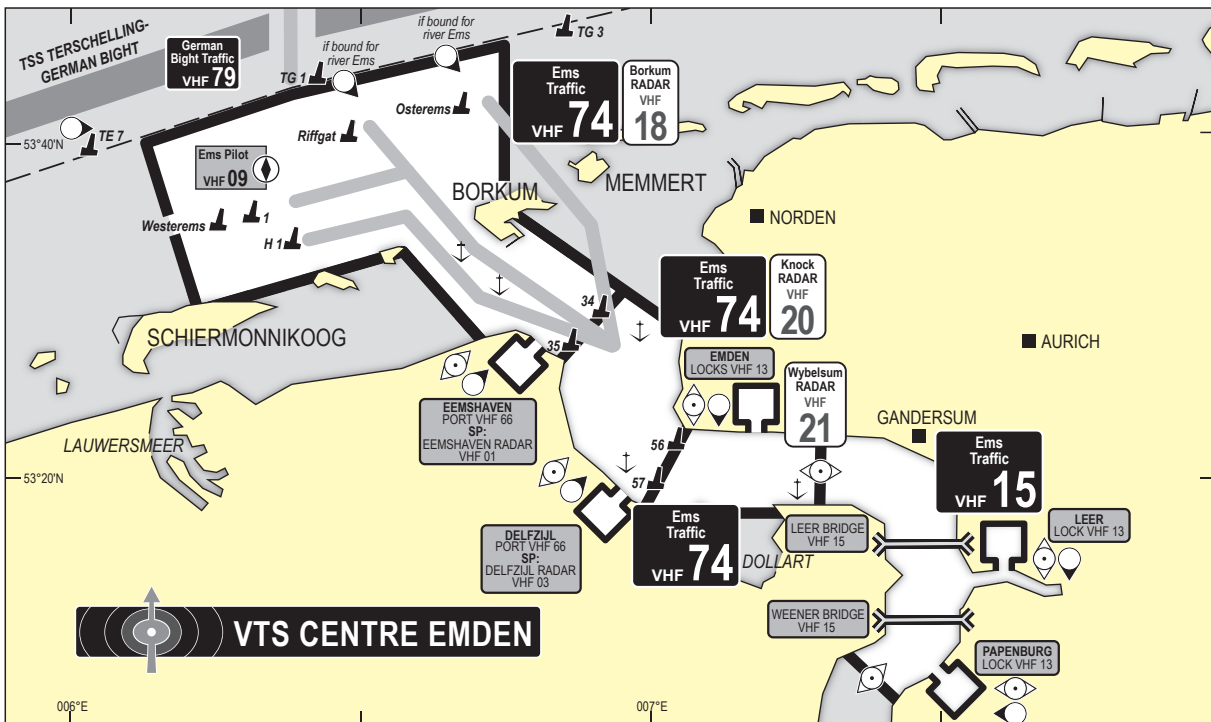
2011 VTS Guide Germany 2018

S. 25 North Coast Traffic. Vessel Traffic Service. Area, ersetze die Abbildung durch:



(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

S. 28 Ems Traffic. Vessel Traffic Service. A r e a , ersetze die Abbildung durch:



(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2019

S. 24 Wetterinformationen und Warnnachrichten im Rahmen des Revierfunkdienstes über UKW. Ersetze alle Angaben durch:

Wetterinformationen und Warnnachrichten im Rahmen des Revierfunkdienstes über UKW

Sturmwarnungen, Wetterinformationen, Sichtangaben und ggf. Eisinformationen werden in den Informationsdiensten wie folgt verbreitet:

- von der KüFuSt German Bight Traffic stündlich um h+00 auf UKW-Kanal 80
- von der KüFuSt Ems Traffic stündlich um h+50 auf den UKW-Kanälen 15 und 74 (Kanal 15 Papenburg bis Gandersum und die Leda)
- von der KüFuSt Jade Traffic stündlich um h+10 auf den UKW-Kanälen 63 und 20
- von der KüFuSt Bremerhaven Weser Traffic stündlich um h+20 auf den UKW-Kanälen 02, 04, 05, 07, 21, 22 und 82
- von der KüFuSt Bremen Weser Traffic stündlich um h+30 auf den UKW-Kanälen 19, 21, 78 und 81
- von der KüFuSt Hunte Traffic stündlich um h+30 auf UKW-Kanal 63
- von der KüFuSt Cuxhaven Elbe Traffic stündlich um h+35 auf UKW-Kanal 71 für den Bereich Außenelbe
- von der KüFuSt Brunsbüttel Elbe Traffic stündlich um h+05 auf UKW-Kanal 68 für den Bereich Untereelbe

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

S. 46 Rundfunksender. Sverige Radio P1. Ausstrahlung, ersetze alle Angaben durch:

Ausstrahlung

UKW

87,6–103,8 MHz

Sendezeit (GZ), Inhalt

In schwedischer Sprache

0555

Seewetterbericht mit Wind- und Wasserstandsangaben

0755 1250 (werktags 0855
1255)

Land- und Seewetterbericht

1555

Seewetterbericht mit Windangaben, Übersicht und Vorhersage für 48 Stunden, Wasserstandsangaben

2150

Land- und Seewetterbericht mit Windangaben, Übersicht und Vorhersage für 48 Stunden

(SE Winternavigation 2019 -2020) 51-52/19

S. 75 Gråsten. Ersetze alle Angaben durch:

Gråsten

Hafen

12, 14, 16

Tel. +45 74 42 27 65 (Sønderborg)
havnen@sonderborg.dk
0800–1400

Egernsund, Brücke

16

Tel. +45 74 65 18 23
April bis Oktober 0615–2215
November bis März 0615–1515

(DK GST 44/19) 51-52/19

S. 82 Ems. Schiffsverkehrsdienst (VTS), ersetze alle Angaben durch:

Ems

Schiffsverkehrsdienst (VTS)

Anruf und Sicherheit

15, 16, 74 Ruf Ems Traffic

Lagemeldungen stündlich um h+50 (auf UKW-Kanal 15 für den Bereich Papenburg – Gandersum und Leda)

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2019**S. 24 Wetterinformationen und Warnnachrichten im Rahmen des Revierfunkdienstes über UKW.**

Ersetze alle Angaben durch:

Wetterinformationen und Warnnachrichten im Rahmen des Revierfunkdienstes über UKW

Sturmwarnungen, Wetterinformationen, Sichtangaben und ggf. Eisinformationen werden in den Informationsdiensten wie folgt verbreitet:

- von der KüFuSt German Bight Traffic stündlich um h+00 auf UKW-Kanal 80
- von der KüFuSt Ems Traffic stündlich um h+50 auf den UKW-Kanälen 15 und 74 (Kanal 15 Papenburg bis Gandersum und die Leda)
- von der KüFuSt Jade Traffic stündlich um h+10 auf den UKW-Kanälen 63 und 20
- von der KüFuSt Bremerhaven Weser Traffic stündlich um h+20 auf den UKW-Kanälen 02, 04, 05, 07, 21, 22 und 82
- von der KüFuSt Bremen Weser Traffic stündlich um h+30 auf den UKW-Kanälen 19, 21, 78 und 81
- von der KüFuSt Hunte Traffic stündlich um h+30 auf UKW-Kanal 63
- von der KüFuSt Cuxhaven Elbe Traffic stündlich um h+35 auf UKW-Kanal 71 für den Bereich Außenelbe
- von der KüFuSt Brunsbüttel Elbe Traffic stündlich um h+05 auf UKW-Kanal 68 für den Bereich Unterelbe
- von der KüFuSt Kiel Kanal halbstündlich um h+15 und h+45 auf UKW-Kanal 02 (NOK-Weststrecke) und um h+20 und h+50 auf UKW-Kanal 03 (NOK-Oststrecke)
- von der KüFuSt Kiel Traffic stündlich um h+00 auf UKW-Kanal 67
- von der KüFuSt Fehmarnbelt Traffic stündlich um h+15 auf UKW-Kanal 68
- von der KüFuSt Trave Traffic stündlich um h+30 auf UKW-Kanal 13
- von der KüFuSt Wismar Traffic stündlich um h+45 auf UKW-Kanal 12
- von der KüFuSt Warnemünde Traffic stündlich um h+15 auf UKW-Kanal 73
- von der KüFuSt Kadetrenden Traffic stündlich um h+00 auf UKW-Kanal 71
- von der KüFuSt Stralsund Traffic stündlich um h+35 auf UKW-Kanal 67

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

S. 46 Rundfunksender. Sverige Radio P1. A u s s t r a h l u n g , ersetze alle Angaben durch:

A u s s t r a h l u n g

UKW

87,6–103,8 MHz

Sendezeit (GZ), Inhalt

In schwedischer Sprache

0555

Seewetterbericht mit Wind- und Wasserstandsangaben

0755 1250 (werktags 0855 1255)

Land- und Seewetterbericht

1555

Seewetterbericht mit Windangaben, Übersicht und Vorhersage für 48 Stunden, Wasserstandsangaben

2150

Land- und Seewetterbericht mit Windangaben, Übersicht und Vorhersage für 48 Stunden

(SE Winternavigation 2019 - 2020) 51-52/19

S. 65 WSA Emden. Verkehrszentrale Ems. K o n t a k t , ersetze alle Angaben durch:

K o n t a k t

Ruf

Ems Traffic

Frequenz

UKW-Kanal 15, 74

Telefon

+49 (0) 49 27 1 87 72 81, 1 87 72 82

Telefax

+49 (0) 49 27 1 87 72 87

E-Mail

vts-ems@wsv.bund.de

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

S. 66 WSA Brunsbüttel. Verkehrszentrale NOK. K o n t a k t , ersetze alle Angaben durch:

K o n t a k t

Ruf

siehe Frequenz

Frequenz

UKW-Kanal 02 (Ruf Kiel Kanal 2 für die Weststrecke)
03 (Ruf Kiel Kanal 3 für die Oststrecke)

Telefon

+49 (0) 48 52 88 53 69, 88 54 69

Telefax

+49 (0) 48 52 88 54 07

E-Mail

verkehrszentrale.nok@wsv.bund.de

(BSH N2/19) 51-52/19

20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018**S. 255 Fahrwasser. R a n d z e l g a t .** Vorschriften, streiche alle Angaben.

(WSA Emden 236/19) 51-52/19

S. 285 Ems. Verkehrssicherung und -überwachung . Verkehrszentrale Ems. Kontakt, ersetze alle Angaben durch:

Kontakt

Ruf	Ems Traffic
Frequenz	UKW-Kanal 15, 16, 74
Telefon	+49 (0) 49 27 1 87 72 81, 1 87 72 82
Telefax	+49 (0) 49 27 1 87 72 87
E-Mail	vts-ems@wsv.bund.de
MMSI	00 211 3004

(WSA Emden 235(P)/19) 51-52/19

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

* **DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten**

(Siehe Mitteilung im NfS-Heft 11/2019)

* **DE. Baltic Sea. German Coast, eastern part. Mecklenburg-Western Pomerania. Bridge openings**

(See Notification in NfS issue 11/2019)

Datum/ Date	Öffnungszeit/ Opening Time	Bemerkung	Remark
Wiecker Klappbrücke (Bascule bridge Wieck) (54° 06' N 013° 27' E)			
Bis zum/up to 22.12.2019	Montag bis Freitag/ Monday to Friday 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter: Telefon +49 (0) 3834 853629-33 oder -34 oder -35 oder E-Mail an: hafenamt@greifswald.de. Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	only on request by: phone +49 (0) 3834 853629-33 or -34 or -35 or e-mail to: hafenamt@greifswald.de. The request is to be made for Monday on the same day be- tween 0700 and 0800, for all other days on the before day between 0800 and 1200.
23.12.2019 – 01.01.2020		keine Brückenöffnung	no bridge openings
02.01.–29.03.2020	Montag bis Freitag/ Monday to Friday 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter Telefon: +49 (0) 3834 853629-33 oder -34 oder -35 oder +49 (0) 170 9312019 oder E-Mail an: hafenamt@greifswald.de. Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	only on request by phone: +49 (0) 3834 853629-33 or -34 or -35 or +49 (0) 170 9312019 or e-mail to: hafenamt@greifswald.de. The request is to be made for Monday on the same day between 0700 and 0800, for all other days on the day be- fore between 0800 and 1200.

Die Brückenöffnungszeiten für die übrigen Brücken
gelten unverändert bis auf Widerruf.

The schedules for the other bridges remain un-
changed until cancellation.

(WSA Stralsund 166(T)/19) 51-52/19

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Rundschreiben und Entschließungen des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 43/2019)

Rundschreiben MSC.1/Circ.1593

Vorläufige Richtlinien für die Harmonisierte Anzeige Navigationsbezogener, über Kommunikationsanlagen empfangener Informationen, siehe VkB1. 22/2019 Nr. 156

Entschließung MSC.449(99)

Leistungsanforderungen für Schiffsseitige Empfangsanlagen des Indischen Regionalen Satellitennavigationssystem (IRNSS), siehe VkB1. 22/2019 Nr. 157

Entschließung MEPC.292(71)

Richtlinien von 2017 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an Ölhaltigem Brennstoff von Schiffen durch die Verwaltung, siehe VkB1. 22/2019 Nr. 158

Entschließung MEPC.293(71)

Richtlinien von 2017 für die Einrichtung und die Verwaltung der Datenbank der IMO über den Verbrauch an Ölhaltigem Brennstoff von Schiffen, siehe VkB1. 22/2019 Nr. 159

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 43/2019)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 22/2019 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1/Rundschreiben 1293/Rev.1, „Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See“, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of circulars and resolutions of the Marine Safety Committee (MSC) and the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO**

(See last NfS issue 43/2019)

Circular MSC.1/Circ.1593

Interim guidelines for the harmonized display of navigation information received via communication equipment, siehe VkB1. 22/2019 No. 156

Resolution MSC.449(99)

Performance standards for shipborne Indian Regional Navigation Satellite System (IRNSS) receiver equipment, see VkB1. 22/2019 No. 157

Resolution MEPC.292(71)

2017 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data,

see VkB1. 22/2019 No. 158

Resolution MEPC.293(71)

2017 Guidelines for the development and management of the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database,

see VkB1. 22/2019 No. 159

(VkB1. 22/156, 157, 158, 159/19) 51-52/19

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme**

(See last NfS issue 43/2019)

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication (BG Verkehr) has published in the Verkehrsblatt 22/2019 (Gazette of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) the circular MSC.1/Circ.1293/Rev.1, "Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme", in German language issued by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

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

(VkB1. 22/155/19) 51-52/19

*** DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 151. Ausgabetermine 2020**

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) erscheinen 2020 wöchentlich. Für die Ausgaben der Wochen 1 bis 2, 27 bis 32 und 52 bis 53 sind fünf Doppelausgaben geplant.

Ausgabe 1-2 erscheint am 10. Januar 2020.
Ausgabe 27-28 erscheint am 10. Juli.
Ausgabe 29-30 erscheint am 24. Juli.
Ausgabe 31-32 erscheint am 07. August.
Ausgabe 52-53 erscheint am 31. Dezember.

*** DE. BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 151. Issue dates 2020**

The German Notices to Mariner (NfS) will be issued weekly in 2020. For the period of the weeks 1 to 2, 27 to 32 and 52 to 53 five double issues are planned.

*Issue 1-2 will be issued 10 January 2020.
Issue 27-28 will be published on 10 July.
Issue 29-30 will be published on 24 July.
Issue 31-32 will be published on 07 August.
Issue 52-53 will be published on 31 December.*

(BSH N2/19) 51-52/19

*** DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 20/17**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 50/2019)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 20/17 am 06.11.2019 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Ausfall der Hauptmaschine des Bulkcarriers CAPE LEONIDAS und dem deshalb erforderlichen Notankermanöver auf der Elbe am 17.01.2017. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen> einzusehen und herunterzuladen.

Vorkommnis – Ausfall der Hauptmaschine und anschließendes Notankermanöver des Bulkcarriers CAPE LEONIDAS auf der Elbe

Am 17. Januar 2017 kam es auf dem auf der Elbe Richtung Hamburg fahrenden Bulkcarrier CAPE LEONIDAS ab ca. 03:30 Uhr MEZ zu Problemen mit der Hauptmaschine. Diese fiel gegen 04:14 Uhr endgültig aus. Das Schiff, das zu diesem Zeitpunkt mit ca. 12 Knoten gefahren war, verlor anschließend zwangsläufig langsam an Geschwindigkeit, ließ sich zunächst aber auch ohne Antrieb noch längere Zeit gut steuern. Gegen 05:01 Uhr hatte sich die Fahrt der CAPE LEONIDAS auf ca. 4 Knoten verlangsamt. Da die Steuerfähigkeit deutlich nachgelassen hatte, war nunmehr ein Notankermanöver unausweichlich. Dementsprechend wurde um 05:07 Uhr der Steuerbordanker mit seiner gesamten Länge ausgebracht.

Mit Hilfe von sechs zum Havaristen beorderten Schleppern gelang es dem äußerst umsichtig agierenden Lotsen des Schiffes in den folgenden Stunden, das Verholen des Schiffes in Richtung Süden zu einer ca. 0,8 Seemeilen entfernten tieferen Stelle in der Elbe zu organisieren, um dort vor Anker auf das nächste Hochwasser zu warten. Eine drohende Grundberührung konnte dadurch verhindert werden. Auf der Notankerposition gelang es der Schiffsbesatzung, die Hauptmaschine wieder einsatzklar zu machen. Die CAPE LEONIDAS konnte dadurch nach dem Einsetzen des Hochwassers ab dem späten Nachmittag mit vorsorglicher Schlepperassistenz aus eigener Kraft den vorgesehenen Liegeplatz in Hamburg ansteuern.

Anlässlich der Voruntersuchung des Vorkommnisses verdichteten sich die Hinweise darauf, dass die zwei Tage vor dem Maschinenausfall anlässlich der Einfahrt in eine Umweltschutzzone (SECA) in der Nordsee vorgeschriebene Umschaltung der Kraftstoffversorgung auf schwefelarmen Brennstoff zu Problemen im Kraftstoffsystem geführt hatte. Um dies näher zu prüfen und einen etwaigen Zusammenhang mit dem späteren Maschinenausfall zu identifizieren, beauftragte die BSU einen externen Sachverständigen. Dessen sehr aufschlussreiches Gutachten, das sich u. a. auf die labortechnischen Untersuchungen der verwendeten Treibstoffe und einer defekten Einspritzdüse stützt, bestätigte den o. g. Zusammenhang.

*** DE. BSU. Investigation Report No. 20/17**

(Last report see NfS issue 50/2019)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the summary investigation report No 20/17 on 6 November 2019. The report deals with the failure of the main engine of the bulk carrier CAPE LEONIDAS and the thus necessary emergency anchoring manoeuvre on 17 January 2017.

This report is available on https://www.bsu-bund.de/EN/Publications/Publications_node.html for download.

Incident – Failure of the main engine and subsequent emergency anchoring manoeuvre of the bulk carrier CAPE LEONIDAS on the river Elbe

From around 0330 a.m. CET onwards on 17 January 2017, the bulk carrier CAPE LEONIDAS, sailing of the river Elbe heading to Hamburg, experienced problems with the main engine. At about 0414 a.m., the main engine finally failed. The ship, sailing with about 12 knots at that time, inevitably lost speed gradually afterwards but could easily be steered for a longer period even without propulsion. At about 0501 a.m., CAPE LEONIDAS's speed had slowed down to approximately 4 knots. Since the steerability deteriorated significantly, an emergency anchoring manoeuvre was now unavoidable. Accordingly, the starboard anchor was dropped and the entire chain length deployed at 0507 a.m.

In the ensuing hours, the ship's pilot, acting extremely prudent, managed to shift the ship towards the south to a deeper position in the Elbe in a distance of about 0,8 nm with the assistance of six tugs ordered to proceed to the distressed ship, in order to anchor and wait for the next high tide. Thus, an imminent grounding could be avoided. On the emergency anchoring position, the ship's crew was able to make the main engine ready for operation again. After the onset of the high tide in the late afternoon, the CAPE LEONIDAS was thus able to head towards her designated berth in the port of Hamburg with precautionary tug assistance.

There was growing evidence in the preliminary investigation, suggesting that the changeover of the fuel supply to low Sulphur fuel, stipulated for entering a Sulphur Emission Control Area in the North Sea, two days before the engine failure led to problems of the fuel supply system. The BSU commissioned an external expert in order to examine this more closely and identify a possible connection with the subsequent engine failure. His very informative expertise, referring – inter alia – to laboratory examinations of the fuels used and a defective injection nozzle, confirmed the aforementioned connection.

Die Untersuchung des Maschinenausfalls an Bord der CAPE LEONIDAS hat einmal mehr die grundsätzliche Erkenntnis bestätigt, dass technische, den Schiffsbetrieb und/oder die Schiffskonstruktion betreffende Maßnahmen, die der Erhöhung des Umweltschutzes dienen und Ergebnis diesbezüglicher internationaler Vereinbarungen und Regelwerke sind, zu neuartigen Risiken im Hinblick auf einen sicheren Schiffsbetrieb führen, die dann ihrerseits große Gefahren für Schiffsbesatzungen und die Umwelt zur Folge haben können. Umso wichtiger ist es daher, im Rahmen der Organisation des sicheren Schiffsbetriebs und insbesondere auch anlässlich der Aus- und Fortbildung der Seeleute, den mit der Einführung neuartiger Technologien einhergehenden spezifischen und ggf. ebenfalls neuartigen Risiken und insoweit zu beachtenden Vorsichtsmaßnahmen unbedingt die erforderliche Beachtung zu schenken.

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

The investigation into the engine failure on board the CAPE LEONIDAS has once more confirmed the fundamental insight that technical measures relating to the operation and/or design of ships, which contribute to enhancing environmental protection and are the result of relevant international agreements and regulations, lead to new risks in terms of safe ship operation which in turn can result in major hazards for ship crews and the environment. This means it is all the more important that the specific and any possible new risks arising from the introduction of new technologies, as well as any associated precautionary measures requiring consideration, be given the requisite attention when organizing the safe operation of ships and, in particular, when educating and training seamen.

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

(BSU 11/19) 51-52/19

*** DE. BSH. Nautische Ephemeriden, Höhen und Azimut von Sonne und Fixsternen mit dem Taschenrechner: Werte für 2020**

Für das in SEEWART 37 (1976), Heft 4, unter der obigen Überschrift dargestellte Verfahren (Sonderdrucke sind beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – Referat N2 – erhältlich) werden bestimmte Werte benötigt, die man am besten zum Jahresbeginn einprogrammiert. Sie gelten für ein Jahr, können aber auch über diesen Zeitraum hinaus benutzt werden, ohne dass man sogleich eine krasse Erhöhung der Unsicherheit befürchten muss. Für 2020 lautet die Formel mit den neuen Absolutgliedern:

*** DE. BSH. Nautical ephemerides, altitude and azimuth of the sun and stars using a pocket calculator: values for 2020**

The method described in SEEWART 37 (1976), issue 4 (offprints are available at Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, division N2) requires the input of certain values, which are best programmed at the beginning of the year. They are valid for one year but may be used for a longer period of time without a sharp increase in the uncertainty having to be expected. The formula with the new constant terms for 2020 are as follows:

2020

L'_0	= 279.13191° + 0.9856473° d
g	= 355.85792° + 0.9856003° d
E	= 0.0167007
ε	= 23.43674°
Gr \checkmark	= 99.13141° + 0.9856473° d + (UT1)°

(BSH N2/19) 51-52/19

Beilagen/*Enclosures*

**DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit.
Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen
Wetterbeobachtung auf See**

***DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Partic-
ipation in the WMO Voluntary Observing
Ships Scheme***

(VkBl. 22/155/19) 51-52/19

Nr. 155 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1293/Rev.1, „Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 05. November 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1293/Rev.1, „Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Rundschreiben 1293/Rev.1
vom 25. Mai 2018

**Teilnahme Am WMO-Programm
zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) hat auf seiner neunundneunzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 2018) als Reaktion auf ein Ersuchen der Weltorganisation für Meteorologie (World Meteorological Organization – WMO), das MSC.1/Rundschreiben 1293 über die *Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See (Voluntary Observing Ships (VOS) Scheme)* zu aktualisieren, den Wortlaut von *Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See* überarbeitet und genehmigt, wie er in der Anlage wiedergegeben ist, wodurch das Anwerben von Schiffen zur Meldung von schiffsbasierten meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungen auf See wiedereingeführt wird.
- 2 Besonders die schiffsbasierten meteorologischen Daten liefern eine wichtige Rückmeldung in Echtzeit über die Wetterbedingungen auf See an die Meteorologen, welche die Daten zur Verbesserung der Qualität der Vorhersagen und Warnungen verwenden, die zum Beispiel über das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) für Seefahrer auf See ausgegeben werden. Die schiffsbasierten meteorologischen Daten bilden deshalb ein wesentliches Element zur Wahrung der Sicherheit der Schiffe, ihrer Ladungen und der Besatzungen. Außerdem sollte angemerkt werden, dass schiffsbasierte ozeanographische Messungen (z. B. Einweg-Bathythermographen (Expendable Bathythermographs – XBTs)) ebenfalls eine wertvolle Datenquelle für die Erforschung der Klimaveränderungen, die in den letzten Jahren ein globales Anliegen geworden sind, bilden.

- 3 Die IMO und insbesondere ihr Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt geben der Arbeit in Bezug auf das Thema Klimawandel höchste Priorität. Meteorologische Beobachtungen von Schiffen werden nicht nur als notwendig für sicherheitsbezogene Dienste für Schiffe auf See anerkannt, sondern auch für die Schiffswegeführung, Suche und Rettung, Verhütung der Meeresverschmutzung und Studien zum Klimawandel (d. h. quantitative Bestimmung extremer Wetterereignisse, welche die Seeverkehrswirtschaft beeinträchtigen können). Außerdem ist zu beachten, dass manchmal die schiffsbasierten meteorologischen und ozeanographischen Meldungen die einzigen Daten sind, die von datenarmen Gebieten, wie beispielsweise den Polargebieten, verfügbar sind.
- 4 Obwohl die meteorologischen und ozeanographischen Echtzeitdaten, die an Bord der Schiffe ermittelt werden, für Vorhersagen, die Klimatologie und die Anwendung in der Forschung vorgesehen sind, haben einige Schiffseigner und Kapitäne Bedenken hinsichtlich der Veröffentlichung der Schiffsidentifizierungs- und Positionsdaten geäußert. Die WMO hat deshalb einen Dialog auf hoher Ebene unter Einbeziehung von betroffenen Mitgliedern, IMO, ICS, Reedereien, relevanten Organisationen und technischen Kommissionen begonnen, um eine generelle und allgemein annehmbare Lösung für das Problem vorzuschlagen. Dieser Dialog auf hoher Ebene führte zu dem Konzept, das Rufzeichen des Schiffes zu verschleiern. Diese Lösung betrachtet sowohl die Bedenken der Schiffseigner und Kapitäne als auch die der WMO-Gemeinschaft hinsichtlich der Anforderungen an die Datenüberwachung und erlaubt auch eine qualitative Informations-Rückmeldung. Die fortdauernde Teilnahme von Schiffen daran, meteorologische und ozeanographische Beobachtungen auf See zu melden, bleibt unverzichtbar.
- 5 Es ist notwendig, dass die von Schiffen zur Verfügung gestellte Datenmenge maximiert wird und als solches die Anzahl von Schiffen, die an den Programmen zur Beobachtung des Meeres der WMO/IOC¹ teilnehmen, erhöht wird, wo immer und wann immer es möglich ist. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Teilnahme an den Programmen zur schiffsbasierten Beobachtung der WMO/IOC vollkommen freiwillig ist und keine Kosten für das Schiff, den Schiffseigner oder Schiffsbetreiber entstehen, da die meteorologischen Instrumente und in den meisten Fällen die Kosten der Beobachtungsübertragung von den meteorologischen Diensten getragen werden. Zusätzliche freiwillige Beiträge von Schiffen, die schiffseigene Instrumente verwenden, werden von den schiffsbasierten Beobachtungsprogrammen gern entgegengenommen.
- 6 In Übereinstimmung mit den Vorschriften der Regel V/5 SOLAS werden die Mitgliedsstaaten aufgefordert, die relevanten Informationen in der Anlage, betreffend die schiffsbasierten meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungen auf See, den Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Schiffsmannagern, Kapitänen und Besatzungen, nichtstaatlichen Organisationen und sonstigen Betroffenen zur Kenntnis zu bringen; und sie anzuregen, die meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungen auf See der WMO/IOC und ihren nationalen Wetterdienst (National Meteorological Service – NMS) dadurch zu unterstützen, dass sie ihre Schiffe für die Teilnahme an den Programmen zur Beobachtung des Meeres der WMO/IOC anbieten. Mehr Informationen sind unter folgender Web-Adresse zu finden: <http://www.jcom-mops.org/sot/>.
- 7 Schiffe, die datenarme Gebiete durchfahren oder in diesen verkehren, wie beispielsweise die Polargebiete (und jene, die durch fehlende Punkte auf den beiliegenden Abdeckungskarten von auf Schiffen erfassten Daten (ship data coverage charts) ausgewiesen sind), werden nachdrücklich aufgefordert, sich für die schiffsbasierten Beobachtungsprogramme anzubieten und sich ihnen anzuschließen; auch wenn ihre Reise durch das datenarme Gebiet nur vorübergehend ist, sind die schiffsbasierten Beobachtungen, die für diesen kurzen Zeitabschnitt gemeldet werden, dennoch von großem Wert, und eine kurzzeitige Teilnahme ist auch wertvoll und sollte unterstützt werden.
- 8 Dieses Rundschreiben ersetzt das MSC.1/Rundschreiben 1293.

Anlage

Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See

1 Hintergrund

Die schiffsbasierten meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungsprogramme (Schiffsbeobachtungs-Team (Ship Observations Team – SOT)) arbeiten unter der Schirmherrschaft der Gemeinsamen Technischen WMO/IOC-Kommission für Ozeanographie und Meeresmeteorologie (Joint WMO/IOC Technical Commission for Oceanography and Marine Meteorology – JCOMM), die im Jahr 1999 durch eine Zusammenlegung der marinen Tätigkeiten der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) und der Zwischenstaatlichen Ozeanographischen Kommission (Intergovernmental Oceanographic Commission – IOC) der UNESCO gegründet wurde.

Die Arbeit des Schiffsbeobachtungs-Teams (SOT) besteht aus einer Sammlung der äußerst erfolgreichen und andauernden Datenerfassungs-Programme, die das Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See (Voluntary Observing Ships (VOS))

¹ IOC: Zwischenstaatliche Ozeanographische Kommission der UNESCO.

Scheme), das Automatisierte Schiffsbasierte Aerologie-Programm (Automated Shipboard Aerological Programme – ASAP) und das von Handelsschiffen ausgeführte meereskundliche Beobachtungsprogramm (Ships of Opportunity Programme – SOOP) umfassen, die mehrere Forschungs- und Einsatzanwendungen über viele Jahre unterstützt haben. Sie stehen für meteorologische Oberflächenbeobachtungen, aerologische Messungen unter Verwendung von Ballonen und ozeanographische Oberflächen- und Unterwasser-Messungen zur Verfügung.

Meteorologische Beobachtungen von Schiffen werden als notwendig für die Bereitstellung sicherheitsbezogener Dienste für Schiffe auf See und auch für die Schiffswegeföhrung, Suche und Rettung, Verringerung der Meeresverschmutzung und Studien zum Klimawandel (d. h. quantitative Bestimmung extremer Wetterereignisse, welche die Seeverkehrswirtschaft beeinträchtigen können) anerkannt. Deshalb hat der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) auf seiner vierundsechzigsten Tagung (5. bis 9. Dezember 1994) als Reaktion auf ein Unterstützungsersuchen der Weltorganisation für Meteorologie (WMO), die Anwerbung von Schiffen für die Meldung schiffsbasierter meteorologischer und ozeanographischer Beobachtungen auf See zu erhöhen, das MSC/Rundschreiben 674 genehmigt und in Umlauf gebracht, mit dem dazu aufgefordert wird, dass meteorologische und ozeanographische Beobachtungen auf See durch Schiffe auf freiwilliger Basis gemeldet werden.

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) hat auf seiner vierundsiebzigsten Tagung (30. Mai bis 8. Juni 2001) als Reaktion auf einen weiteren Vorschlag der WMO dieses Rundschreiben daraufhin aktualisiert und als MSC/Rundschreiben 1017 neu herausgegeben. Damals wurde festgestellt, dass der *Report of the Reopened Formal Investigation into the Loss of the MV Derbyshire* den potentiellen Wert schiffsbasierter Beobachtungen für die Schiffssicherheit verdeutlicht hatte und empfahl unter anderem, dass Überlegungen angestellt werden sollten, dieses MSC-Rundschreiben neu herauszugeben.

Leider hat es, trotz der Neuausgabe dieses Rundschreibens als MSC.1/Rundschreiben 1293, einen weiteren Rückgang der Anzahl der Schiffe gegeben, die meteorologische und ozeanographische Beobachtungen auf See melden. Im Jahr 2016 wurden etwa 2000 Schiffe ermittelt, die schiffsbasierte meteorologische und ozeanographische Beobachtungen auf See melden. Nur etwa ein Durchschnitt von 1200 Schiffen liefert tatsächlich Daten in Echtzeit. Dies wurde nach einer formellen Seeunfalluntersuchung zum Untergang des unter US-amerikanischer Flagge fahrenden Frachtschiffes **El Faro** festgestellt. Der Untergang der **El Faro** zählt zu einem der schlimmsten Schiffsunglücke in der Geschichte der Vereinigten Staaten. Bei dieser Katastrophe waren das Schiff, die Ladung und alle 33 Besatzungsmitglieder untergegangen, was die höchste Anzahl von Todesopfern auf einem gesunkenen Handelsschiff der Vereinigten Staaten in fast 40 Jahren darstellt.

Der Wert der schiffsbasierten meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungen auf See für die Schiffssicherheit kann nicht hoch genug angesetzt werden. Die Ausbildungs- und Kenntnisgrundlage, welche die Besatzungen bei der Vorbereitung für die Teilnahme an der Ermittlung von schiffsbasierten Beobachtungen erhalten, kann Erkenntnisse und übliche praktische Maßnahmen zur Vermeidung von vielen Situationen auf See, wie beispielsweise Tropenstürme und Hurrikane, verschaffen. Die aktive Unterstützung durch meteorologische Daten ist notwendig für die sicherheitsbezogenen Dienste für Schiffe auf See.

Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See (VOS)

Das internationale Programm, mit dem Schiffe, die verschiedenen Ozeane und Meere der Welt befahren, von nationalen Wetterdiensten (National Meteorological Services – NMS) angeworben werden, meteorologische Beobachtungen vorzunehmen und zu übermitteln, wird als das Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See (VOS) bezeichnet. (Für weitere Informationen siehe die folgende Web-Adresse: <http://sot.jcommops.org/vos/>)

Der Vorläufer des Programms reicht ins Jahr 1853 zurück, das Jahr, in dem auf Initiative von Matthew F. Maury, dem Direktor des Navy Hydrographic Office der Vereinigten Staaten, Delegationen aus zehn Seeschiffahrts-Ländern auf einer Konferenz in Brüssel zusammenkamen, um seinen Vorschlag zu erörtern, ein einheitliches System zum Sammeln meteorologischer und ozeanographischer Daten über die Meere und im Gegenzug die Verwendung dieser Daten zugunsten der Schifffahrt zu schaffen.

Die Konferenz stimmte dem Vorschlag Maurys zu und nahm ein Standardformat der Schiffstagebücher und eine Zusammenstellung mit Standardanleitungen für die erforderlichen Beobachtungen an.

Von Anfang an wurden meteorologische Beobachtungen von Schiffen als notwendig für sicherheitsbezogene meteorologische Dienste für Schiffe auf See und auch für klimatologische Zwecke anerkannt.

Von Handelsschiffen ausgeführtes meereskundliches Beobachtungsprogramm (SOOP)

Das von Handelsschiffen ausgeführte meereskundliche Beobachtungsprogramm (SOOP) nimmt Schiffe auf freiwilliger Basis in Anspruch, welche regelmäßig strategische Schifffahrtswege befahren. Die Schiffsoffiziere werden geschult, Einweg-Bathythermographen (Expendable Bathythermographs – XBTs) an festgelegten Stichprobenabständen einzusetzen, um Temperaturprofile im offenen Meer zu erfassen. Entlang der Schifffahrtswege, auf denen eine hohe Einsatzdichte erforderlich ist, wird ein wissenschaftlicher Mitfahrer an Bord sein, um die XBTs einzusetzen. Ausgewählte Daten, die das gesamte Datenprofil genau darstellen, werden über Satelliten an Küsten-Zentren zum Einfügen und Austausch in das Globale Telekommunikationssystem der WMO (Global Tele-

communication System – GTS) und für die Aufnahme in die operativen Ozean-Vorhersagemodelle übermittelt. Die SOOP-Daten sind vor allem für die jahreszeitlichen Wetter- und Klimavorhersagen wichtig. Weitere Informationen über das SOOP-Programm sind verfügbar auf:

<http://www.jcommops.org/sot/programmes.html#SOOP> oder

<http://www.aoml.noaa.gov/phod/goos/xbtscience/index.php>.

Automatisiertes schiffsbasiertes Aerologie-Programm (ASAP)

ASAP besteht derzeit aus einem kleinen Netzwerk von Schiffen, die verlässliche Grunddaten der oberen Luftschicht aus entlegenen Meeresgebieten sammeln. Die meisten stammen derzeit vom Nordatlantik und dem Nordwestpazifik. Es hat sich gezeigt, dass diese begrenzten atmosphärischen Profile von Schiffen einen starken Einfluss auf die Wettervorhersage und die Seedienste in den Regionen haben, in denen sie verfügbar sind.

2 Die heutige Situation

Der derzeitige Beitrag, den meteorologische VOS-Berichte und ozeanographische SOOP-Berichte für die operative Meteorologie, meeresmeteorologische Dienste, Wetterdienste für Schifffahrtswege und globale Klimastudien leisten, ist einmalig und unersetzlich. Während der letzten Jahrzehnte hat durch die zunehmende Anerkennung der Rolle der Meere im globalen Klimasystem die Wichtigkeit der meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungssysteme einen noch größeren Stellenwert eingenommen.

Eines der fortbestehenden Hauptprobleme in Bezug auf die Meteorologie und die Ozeanographie ist der Mangel an Daten aus weiten Gebieten der Weltmeere (sogenannte datenarme Gebiete, d. h. die polaren Regionen) zur Unterstützung der grundlegenden Wettervorhersage, der Bereitstellung meeresmeteorologischer und ozeanographischer Dienste und der Klimauntersuchung und -forschung.

Obwohl Wettersatelliten erheblich dazu beitragen, diese Probleme zu beheben, werden Daten von konventionellen Stationen (insbesondere schiffsbasierte Daten) für die absehbare Zukunft essentiell wichtig bleiben, um mit Bodenmessungen (ground-truthing) die Satellitenbeobachtungen zu unterstützen und um wichtige Informationen zur Verfügung zu stellen, die Satelliten nicht ohne Weiteres erfassen können (insbesondere Atmosphärendruck und ozeanographische Unterwasser-Messungen). Außerdem liefert das VOS-Programm einen wesentlichen Beitrag zum Dateninput für numerische Wettervorhersage-Modelle (numerical weather prediction (NWP) models), welche die Basis der meisten heutigen Vorhersagen und Warnungen sind, und stellt Meldungen in Echtzeit bereit, die in den Diensten für die Seefahrer sofort verwendet werden können. Die Meldungen von den

Schiffen auf See werden auch für die Ausarbeitung und Bekanntmachung von Vorhersagen und Warnungen vor stürmischen Winden sowie Stürmen, wie es vom Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS) vorgegeben ist (z. B. SafetyNET und NAVTEX), in den Nachrichten für die Sicherheit der Seeschifffahrt (Maritime Safety Information (MSI)) eingesetzt und werden für Seefahrer entsprechend den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens ausgegeben. Daher könnten verlässliche und rechtzeitige Wettervorhersagen für Seefahrer ohne VOS-Meldungen nicht zur Verfügung gestellt werden.

3 Die VOS- und SOOP-Flottengröße

Wie zu erwarten war, sind Meldungen in Echtzeit vom freiwilligen Beobachtungsdienst von Schiffen (VOS) entlang der hauptsächlichen Schifffahrtswege, überwiegend im Nordatlantik und im Nordpazifik, stark konzentriert. Die beigelegte Karte zeigt Einzelheiten der geographischen Verteilung von Wettermeldungen der Schiffe für das Jahr 2016. Das auffallendste Merkmal sind die großen datenleeren Gebiete in allen Meeren der südlichen Hemisphäre und den Polarregionen. Obwohl dieser Tatbestand zweifellos die relativ kleine Anzahl von Schiffen, die in diesen Gewässern fahren, widerspiegelt, macht er es aber umso wichtiger, dass in diesen Gebieten fahrende Schiffe an den freiwilligen Wetterbeobachtungen auf See (VOS) aktiv teilnehmen und dadurch zum globalen Beobachtungsprogramm und zur konsequenten Verbesserung der Vorhersage- und Warnungsdienste für die Seefahrer beitragen.

Da die VOS-Meldungen ein Teil eines globalen Datenerfassungs-Programms sind, sind diese Meldungen selbstverständlich von allen Ozeanen und Meeren der Welt von Nutzen, und sogar der relativ gut frequentierte Nordatlantik und Nordpazifik erfordern mehr Beobachtungsdaten.

In der zweiten Abbildung werden SOOP-Linien angegeben; sie zeigen die Datenerfassung für das Jahr 2016 sowie Routen, die derzeit unbesetzt sind. Das SOOP-Programm begrüßt das Interesse von Schiffen auf allen Routen, die auf der Karte dargestellt sind, besonders dort wo derzeit keine Daten erhoben werden.

4 Was sind die Kosten für die Teilnahme am VOS-Programm?

Es entstehen keine Kosten für das Schiff oder für den Schiffsbetreiber

Die Vorschriften der Regel V/5 SOLAS schreiben vor: „Die Vertragsregierungen verpflichten sich, die Sammlung meteorologischer Daten durch Schiffe auf See zu fördern und [...] zu veranlassen, dass ausgewählte Schiffe mit geprüften Instrumenten für den Seewetterdienst (wie Barometer, Barograph, Psychrometer und geeignetem Gerät zum Messen der Wassertemperatur) [...] ausgerüstet werden“.

Die kalibrierten Instrumente für den Seewetterdienst, die erforderlich sind, um Wetterbeobachtungen auf See vorzunehmen, werden kostenfrei für das Schiff von den nationalen Wetterdiensten (National Meteorological Services – NMS) zur Verfügung gestellt. Die Installation der Ausrüstung wird generell von einem durch den NMS ernannten und geschulten meteorologischen Beauftragten im Hafen (Port Meteorological Officer – PMO) vorgenommen, der über die Beobachtung der verschiedenen meteorologischen Elemente auf See berät. Der ernannte PMO wird auch die Wege für die Meldung der Beobachtung erklären und eine Beratung über die Übermittlung der Beobachtungen vom Schiff an Land unter Verwendung der verfügbaren Kommunikationsausrüstung anbieten.

Es Entstehen keine Kosten für das Schiff für die Übermittlung von Wettermeldungen des freiwilligen Beobachtungsdienstes von Schiffen

Bei Schiffen, die Meldungen über Land-Erdfunkstellen (Land Earth Stations – LESS) unter Verwendung des speziellen Zugangscodes 41 senden, fallen keinerlei Übertragungsgebühren an.

Nach dem Anwerben in eine nationale VOS-Flotte werden die meteorologischen Instrumente regelmäßig ohne Kosten für das Schiff oder den Schiffseigner gewartet, im Allgemeinen durch einen PMO des NMS, über den die Anwerbung erfolgt ist, oder durch einen PMO des internationalen Netzwerkes.

5 Wie kann man sich beteiligen?

Wenn eine Verwaltung

- .1 erkennt, dass meteorologische und ozeanographische Meldungen eines Schiffes einen wesentlichen Beitrag zum Schutz des menschlichen

Lebens und zur Navigation durch eine höhere Qualität der Vorhersagen und Warnungen leisten können,

- .2 gewährleistet, dass die entsprechenden Schiffsbetreiber über das VOS-Programm, SOOP und ASAP Kenntnis haben, und ihre aktive Beteiligung unterstützt.

Wenn ein Schiffsbetreiber

- .1 mit den nationalen Wetterdiensten (NMS) oder mit einem örtlichen meteorologischen Beauftragten im Hafen (PMO) Kontakt aufnimmt und sein Schiff bzw. seine Schiffe für eine Anwerbung in das VOS-Programm benennt. Um sich am SOOP-Programm zu beteiligen, ist mit dem Schiffskoordinator (Ship Coordinator) bei JCOMMOPS Kontakt aufzunehmen.

Für weitere Informationen ist Kontakt aufzunehmen mit:

Ship Coordinator
JCOMMOPS
Technopole Brest Iroise,
1625 Route de Sainte Anne
29280 Plouzane
Frankreich

Telefon-Nr.: +33-22 900 85 87

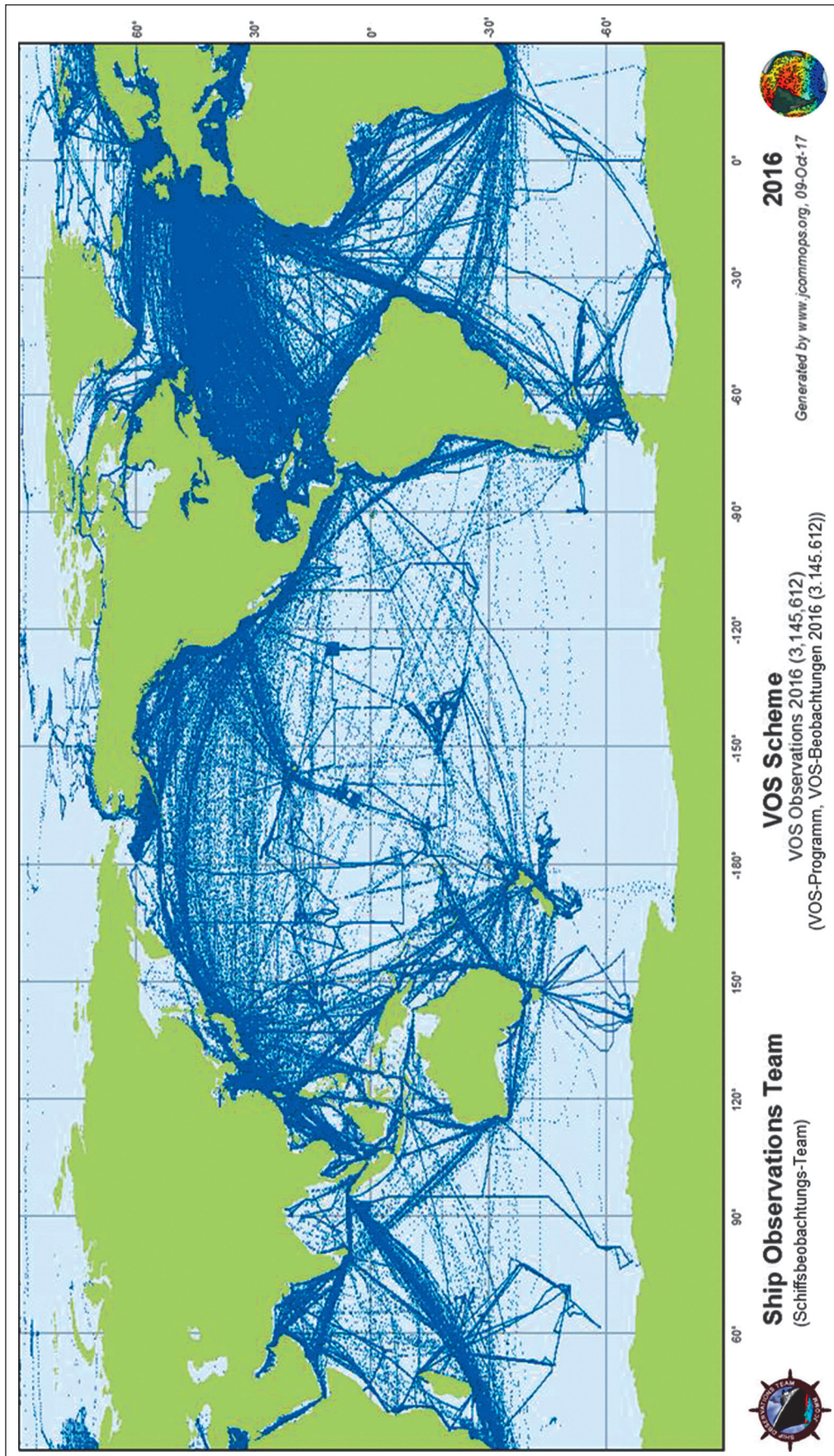
Fax-Nr.: +33-29 822 45 46

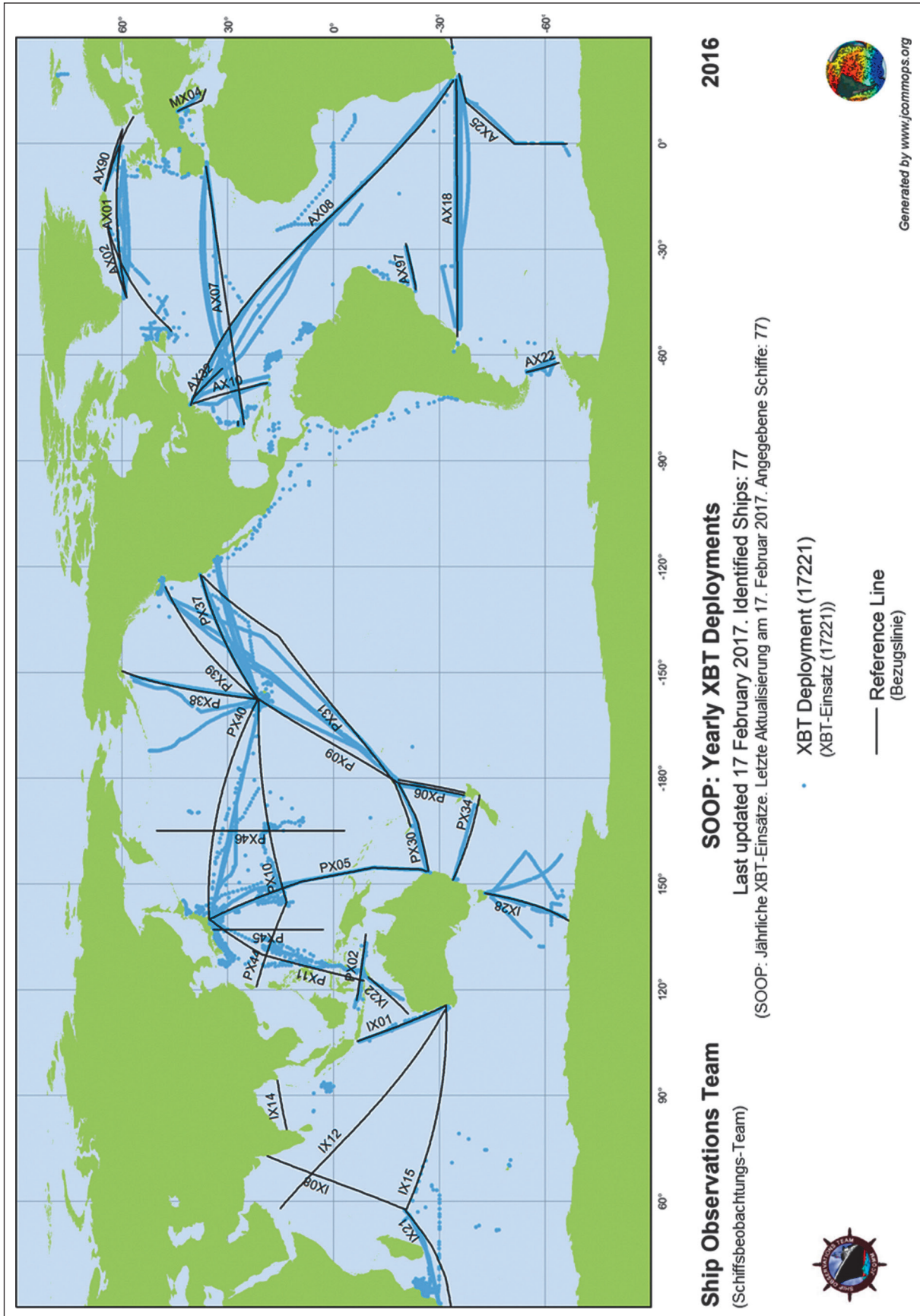
E-Mail: support@jcommops.org

Bedenken Sie:

Mit der Teilnahme an den schiffsbasierten meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungsprogrammen der WMO/IOC helfen Sie mit, die Qualität von Vorhersagen und Warnungen zu verbessern, und tragen zur Verbesserung der Sicherheit auf See bei.

Mapping position plot chart of data received
 (Geographische Darstellung von Daten, die von Schiffen empfangen wurden)





(Vkl. 2019 S. 777)