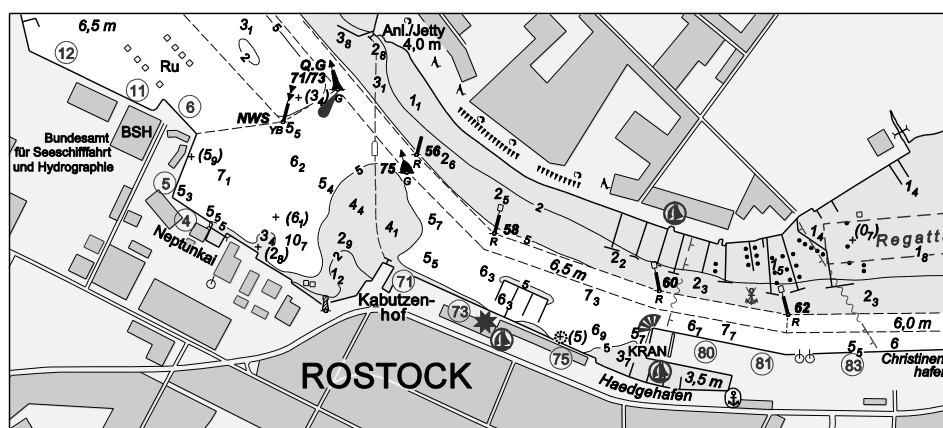


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

08. Januar 2021 · 152. Jahrgang
08 January 2021 · Volume 152



Nfs 01/2021

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 € 12,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 4,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

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

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Hamburg und Rostock 2021

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 € 12.50 incl. VAT, single issue € 4.00 incl. VAT (plus postage)

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

© Federal Maritime and Hydrographic Agency Hamburg and Rostock 2021

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 01/2019 bis zum Heft 52-53/2020

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2019 to issue 52-53/2020

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

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

50 1160 1170

Ostsee/Baltic Sea

T151 1515 T1515 1518 T1518 1519
T1514

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

keine/*nil*

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 152. Ausgabetermine 2021/DE. BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 152. Issue dates 2021
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Seebücher/DE. BSH. Navigational Information Service. Nautical Publications
- DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie/DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Seegebiete und der zugeordneten Seekarten/DE. BSH. Navigational Information Service. List of sea areas and associated charts
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Berichtigungen und Mitteilungen/DE. BSH. Navigational Information Service. List of corrections and notifications
- DE. BSU. Untersuchungsbericht 283/16 veröffentlicht/DE. BSU. Investigation Report No. 283/16 issued
- DE. BSU. Untersuchungsbericht 19/19 veröffentlicht/DE. BSU. Investigation Report No. 19/19 issued
- DE. BMVI. Richtlinien für die Ausbildung von technischen Offiziersassistenten/Offiziersassistentinnen in der Seeschifffahrt/DE. BMVI. Guidelines for the Training of Technical Officer's assistant in the Maritime Shipping

Beilagen/Enclosures

- DE. BMVI. Richtlinien für die Ausbildung von technischen Offiziersassistenten/Offiziersassistentinnen in der Seeschifffahrt/DE. BMVI. Guidelines for the Training of Technical Officer's assistant in the Maritime Shipping

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

Gültige P- und T-Berichtigungen
vom 08. Januar 2021

P and T Corrections in force
dated 08 January 2021

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2019 bis zum Heft 52-53/2020

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2019 to issue 52-53/2020

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	2020: 52–53	T 162	2019: 01
T 31	2020: 52–53	T 1220	2020: 08
T 36	2020: 52–53	T 1240	2020: 08
T 51	2020: 31–32	T 1310	2020: 17
T 151	2020: 04, 52–53	T 1514	2020: 18, 49
		T 2242	2020: 31–32

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

★ 50

TSS Vlieland North

INT 1045

Letzte NfS:

51/20

Ersetze
ReplaceL8-G
Racon (G)und Sektor Racon (G)
and sector Racon (G)durch
byL8-G
AIS

53° 34,87' N 004° 36,23' E

(NL 50-51/373/20) 01/21

★ 1160

N-lich Nordwestgründe

Letzte NfS:

52-53/20

Trage ein
InsertFI(5)Y.20s
ODAS

53° 45,17' N 007° 06,87' E

Ersetze
ReplaceFI(5)Y.20s
Mess-G.durch
byFI(5)Y.20s
ODAS
7 Lcht.-Tn.

53° 44,97' N 007° 07,12' E

Streiche
DeleteFI.Y.5s
Mess-G.

53° 45,2' N 007° 07,4' E

FI.Y.5s
Mess-G.
7 Lcht.-Tn.

53° 45,0' N 007° 07,6' E

(WSA Ems-Nordsee 231/20; WSA Ems-Nordsee 17/12/20) 01/21

★ 1170

N-lich Nordwestgründe

Letzte NfS:
52-53/20

Trage ein
Insert



Fl(5)Y.20s
ODAS

53° 45,17' N 007° 06,87' E

Ersetze
Replace



Fl(5)Y.20s
Mess-G.

durch
by



Fl(5)Y.20s
ODAS
7 Lcht.-Tn.

53° 44,97' N 007° 07,12' E

Streiche
Delete



Fl.Y.5s
Mess-G.

53° 45,2' N 007° 07,4' E



Fl.Y.5s
Mess-G.
7 Lcht.-Tn.

53° 45,0' N 007° 07,6' E

(WSA Ems-Nordsee 231/20; WSA Ems-Nordsee 17/12/20) 01/21

Ostsee/Baltic Sea**T 151****Świnoujście-Ansteuerung – Dźwirzyno**Letzte NfS:
52-53/20Trage ein
Insert⊙ *Mess-G.*

53° 58,97' N 014° 30,58' E
 54° 00,82' N 014° 29,52' E
 53° 57,83' N 014° 20,09' E
 54° 10,69' N 015° 24,13' E
 54° 08,20' N 015° 10,45' E
 54° 12,61' N 015° 23,14' E
 54° 10,04' N 015° 09,08' E
 54° 05,13' N 014° 57,10' E
 54° 02,42' N 014° 43,60' E
 54° 06,92' N 014° 55,69' E
 54° 04,30' N 014° 42,50' E

(PL 51-52/628(T)/20) 01/21

T 1514**Świnoujście-Ansteuerung**INT 1297
Letzte NfS:
49/20Trage ein
Insert⊙ *Mess-G.*

53° 56,00' N 014° 18,86' E

(PL 51-52/628(T)/20) 01/21

1515**Wyspa Ostrów Grabowski**INT 1298
Letzte NfS:
41/20Streiche
DeleteIso.WRG.2s8m5/3/3M
Q.3M

53° 26,51' N 014° 35,63' E

Trage ein
Insert

Iso.WRG.2s8m5/3/3M

53° 26,419' N 014° 35,600' E

(PL 51-52/632/20) 01/21

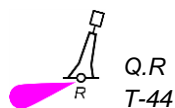
T 1515

INT 1298

Letzte NfS:

41/20

Trage ein

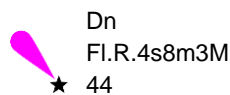
*Insert***O-lich Mnisi Ostrów**

53° 32,087' N 014° 37,936' E

Füge hinzu

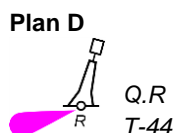
Add

eingezogen/withdrawn

bei
at

53° 32,07' N 014° 37,95' E

Trage ein

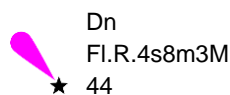
Insert

53° 32,087' N 014° 37,936' E

Füge hinzu

Add

eingezogen/withdrawn

bei
at

53° 32,07' N 014° 37,95' E

(PL 51-52/630(T)/20) 01/21

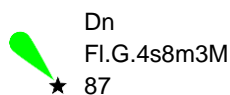
1518

INT 12991

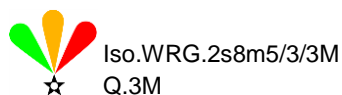
Letzte NfS:

41/20

Streiche

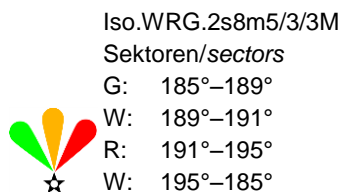
Delete

53° 26,45' N 014° 35,77' E



53° 26,51' N 014° 35,63' E

Trage ein

Insert

Iso.WRG.2s8m5/3/3M

Sektoren/*sectors*

G: 185°–189°

W: 189°–191°

R: 191°–195°

W: 195°–185°

53° 26,419' N 014° 35,600' E

Nebenkarte

Trage ein

Insert

53° 29,719' N 014° 37,317' E

(PL 51-52/631–633/20) 01/21

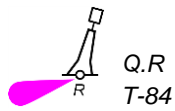
T 1518

INT 12991

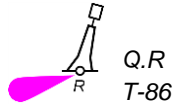
Letzte NfS:

41/20

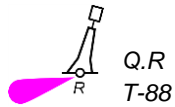
Trage ein

*Insert***Przekop Mieleński. Wyspa Dębina**Q.R.
T-84

53° 26,952' N 014° 35,810' E

Q.R.
T-86

53° 26,673' N 014° 35,796' E

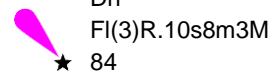
Q.R.
T-88

53° 26,448' N 014° 35,889' E

Füge hinzu

Add

eingezogen/withdrawn

bei
at

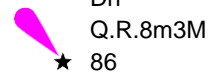
Dn

Fl(3)R.10s8m3M

★ 84

53° 26,93' N 014° 35,82' E

eingezogen/withdrawn

bei
at

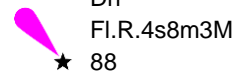
Dn

Q.R.8m3M

★ 86

53° 26,69' N 014° 35,79' E

eingezogen/withdrawn

bei
at

Dn

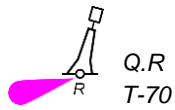
Fl.R.4s8m3M

★ 88

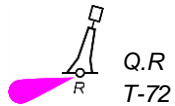
53° 26,47' N 014° 35,89' E

Nebenkarte

Trage ein

InsertQ.R.
T-70

53° 28,407' N 014° 36,479' E

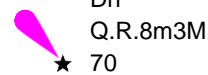
Q.R.
T-72

53° 28,216' N 014° 36,321' E

Füge hinzu

Add

eingezogen/withdrawn

bei
at

Dn

Q.R.8m3M

★ 70

53° 28,39' N 014° 36,47' E

eingezogen/withdrawn

bei
at

Dn

Fl.R.4s8m3M

★ 72

53° 28,20' N 014° 36,32' E

(PL 51-52/630(T)/20) 01/21

1519

INT 12992

Letzte NfS:

47/20

Świna**Nebenkarte**

Trage ein

Insert

#

53° 51,844' N 014° 17,040' E

(PL 51-52/634/20) 01/21

Beilagen/*Enclosures*

**DE. BMVI. Richtlinien für die Ausbildung von
technischen Offiziersassisten-
ten/Offiziersassistentinnen in der Seeschiff-
fahrt**

***DE. BMVI. Guidelines for the Training of
Technical Officer's assistant in the Maritime
Shipping***

(BMVI WS23/20) 01/21

Teil 2/Part 2

Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications*

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

(*Valid till next edition*)

keine/*nil*

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 152. Ausgabetermine 2021**

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) erscheinen 2021 wöchentlich. Für die Ausgaben der Wochen 26 bis 31 sind drei Doppelausgaben geplant.

Ausgabe 26-27 erscheint am 09. Juli.
Ausgabe 28-29 erscheint am 23. Juli.
Ausgabe 30-31 erscheint am 06. August.

★ **DE. BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 152. Issue dates 2021**

The German Notices to Mariner (NfS) will be issued weekly in 2021. For the period of the weeks 26 to 31 three double issues are planned.

*Issue 26-27 will be published on 9 July.
Issue 28-29 will be published on 23 July.
Issue 30-31 will be published on 6 August.*

(BSH N2/21) 01/21

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Seebücher**
(Siehe Mitteilung im Heft 40/2020)

Im Jahr 2020 erschienen folgende Neuauflagen von Seebüchern:

2011 VTS-Guide Germany 2020
2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2020
4001 Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee 2020
4003 Leuchtfeuerverzeichnis südöstliche Nordsee 2020
2115 Gezeitentafeln 2021
2117 Gezeitenkalender 2021
2165 Suche und Rettung 2020
20001 Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2020
20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2020

★ **DE. BSH. Navigational Information Service. Nautical Publications**
(See Notification in NfS issue 40/2020)

Following new editions of nautical books were published in 2020:

Beabsichtigte Neuauflagen von Seebüchern:

New editions of nautical books scheduled for publication:

2115 Gezeitentafeln 2022
2117 Gezeitenkalender 2022
2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2021
4001 Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee 2021
4003 Leuchtfeuerverzeichnis südöstliche Nordsee 2021
5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2021
20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2021
20005 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung 2021

(BSH N2/21) 01/21

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

94. Jahrgang für die Eissaison 2020/2021 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

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

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

Eisinformation:

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

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

E-Mail: ice@bsh.de

Internet: www.bsh.de/eis
und www.bsis-ice.de

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

94th volume for the ice season 2020/2021 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

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

The Ice Report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues.

The Ice Report is free of charge and is available on the internet, as well as other Ice Service products.

Ice Information:

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

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

e-mail: ice@bsh.de

Internet: www.bsh.de/ice
and www.bsis-ice.de

(BSH M1/21) 01/21

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst.**
Liste der Seegebiete und der zugeordneten
Seekarten

★ **DE. BSH. Navigational Information Service.**
List of sea areas and associated charts

Datiert vom 8. Januar 2021

Dated from 8 January 2021

Nordsee/North Sea

Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart
2	1130	1350	1562
DE4*	1140	1360	1610
5	1141	1370	1611
7	1150	1400	1620
20	1160	1410	1630
DE42*	1170	1420	1640
DE44*	1180	1430	1650
DE46*	1200	1440	1660
DE47*	1210	1450	1661
DE48*	1220	1510	1662
50	1230	1520	1663
87	1240	1521	1710
90	1300	1530	1711
91	1310	1540	1720
103	1311	1541	1730
1000	1320	1550	1740
1100	1330	1560	1820
1110	1340	1561	2910
1120			

* Diese Karte ist eine gemeinsam mit dem United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) produzierte Kooperationskarte/This chart is a cooperation chart produced by BSH and the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO)

Ostsee/Baltic Sea

Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart
26	52	1518	2120
28	54	1519	2130
30	64	1578	2140
31	98	1579	2150
32	151	1621	2170
33	162	1622	2180
34	163	1623	2181
35	1511	1624	2182
36	1512	1641	2241
37	1513	1671	2242
40	1514	1672	2243
43	1515	1683	2610
51	1516	2110	2911

Südpolarmeer/Southern Ocean

Karte/Chart
1700
1701
1702

(BSH N2/21) 01/21

Liste der Berichtigungen und Mitteilungen

Von 29-30/2020 bis 52-53/2020

Nach den Nachrichten für Seefahrer

Laut SchSV müssen die für die jeweilige Reise notwendigen neuesten Ausgaben der amtlichen nautischen Veröffentlichungen beschafft, an Bord mitgeführt und berichtigt werden. Um veraltete Ausgaben an Bord weiter berichtigen zu können, werden NfS-Hefte mit Berichtigungen für diese eigentlich überholten Veröffentlichungen ebenfalls noch in der Liste aufgeführt. Für rückwirkende Berichtigungen über längere Zeiträume empfiehlt es sich, die Listen zu sammeln. Die Ausführung der Berichtigungen sollte dabei immer mit dem neuesten NfS-Heft begonnen werden.

Eine **halbfett** gedruckte Heft-Nr. zeigt an, dass in diesem Heft eine Neue Karte, Neue Ausgabe oder ein neues Seebuch veröffentlicht wurde.

List of corrections and notifications

Issue 29-30/2020 to 52-53/2020

According to the German notices to mariners

Under the Ship Safety Ordinance (SchSV), vessels have to carry the latest issues of the official nautical publications required for the intended voyage; the publications have to be kept corrected up-to-date. The list also includes NfS issues with corrections to old charts, so that old charts can still be updated if necessary. For corrections covering longer past periods, it is recommended to collect the lists. Nautical publications should be corrected immediately, beginning with the most recent NfS issue.

An issue number in **semibold** print indicates that a new chart, new issue or a new Sailing Directions has been published in this particular issue.

Kartenberichtigungen/Corrections to charts

Karten-Nr. Chart No.	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.	Karten-Nr. Chart No.	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.
2	33, 35, 38, 40, 47, 50, 51	1200	33, 35, 51
4	31–32, 40	1210	33, 38, 51
DE4	40	1220	33, 36 , 38, 48, 51
5	39	1230	29–30, 31–32, 33, 35, 38, 40, 42, 43, 47, 51 , 52–53
7	31–32, 40, 43, 48	1240	33, 34, 38, 39, 40, 43, 51 , 52–53
20	31–32, 33, 34, 38, 39, 40, 43, 45, 48, 50	1300	40, 48, 49, 50
26	(T) 37, (T) 45, (T) 48, 49	1320	31–32, 37, 45, 49 , 51
28	49	1330	31–32, 37, 45, 49 , 51
30	29–30, 31–32, 34, 39, (T) 40, 40, 41, 44, 47, 51, (T) 52–53	1340	34, 36, 37, 45, 47
31	29–30, 31–32, 34, 39, (T) 40, 40, 41, 44, 47, 51, (T) 52–53	1350	34, 49
32	39, 40, (T) 40, (T) 47, 47, 49	1360	34, 49 , 51
33	40, 47	1370	40, 48
34	37 , 51	1410	34, 42, 47, 49
35	(T) 40	1420	34, 36, 42, 47
36	29–30, 31–32, 34, 39, (T) 40, 40, 41, 44, 47, (T) 48, 49, 51, (T) 52–53	1430	42
37	39 , (T) 40	1510	31–32, 40, 43, 48
40	31–32, 34, 43, 47, 50	1511	(T) 34, (T) 47
41	29–30, 31–32, 36, 39	1513	29–30, 52–53
42	40	1514	(T) 31–32, (T) 41, (T) 45, 47, (T) 49
DE42	40	1515	31–32, 41
43	34, (T) 40, 40	1518	39, 41
44	29–30, 31–32, 33, 37, 40	1519	31–32, 47
DE44	40	1530	34, 38, 39, 45, 52–53
46	29–30, 31–32, 33, 35, 40	1540	31–32
DE46	40	1541	31–32, 34
47	29–30 , 33, 36, 40	1550	39
DE47	40	1560	39
48	39, 40, 41, 45, 51	1610	29–30, 31–32, 33, 35 , 37, 38, 42, 43, 45, 46, 48, 51
DE48	51	1611	29–30, 33, 35 , 37, 43, 45, 48, 49
50	33, 35, 37, 39, 40, 41, 44, 46, 48, 49, 50, 51	1620	29–30, 31–32 , 33, 35, 36, 38, 40, 45, 46, 48, 50
51	(T) 31–32	1624	45
54	39, 40, 51	1630	31–32 , 35, 40, 43, 46, 48, 50, 51, 52–53
64	29–30, 44, 49, 52–53	1640	29–30 , 33, 35, 40, 43, 50, 51,
87	33, 35, 40, 48, 50, 51		

90	29–30, 33, 36, 46, 47, 48, 50		52–53
91	29–30, 33, 36, 48, 49, 50, 52–53	1641 1650	37, 39 29–30 , 33, 39, 35, 50, 52–53
98	(T) 45	1660	39, 40, 41, 45, 46 , 51
100	(T) 37, (T) 48, 49	1661	41, 45, 46
103	33, 35, 40, 48, 49, 50, 51	1662	41, 46
151	31–32, (T) 52–53	1663	46
163	29–30, 31–32, 38, 41, 44, (T) 48, 49, 51	1671 1711	29–30, 41, (T) 48, 49 , 51 31–32 , 35, 40, 45, 46, 48, 50
1000	33, 35, 37, 40, 41, 44, 48, 49, 50, 51	1730 1820	48 50
1100	33, 35, 40, 50, 51	2110	40
1110	33, 34, 36, 46, 47, 48	2120	40
1120	29–30, 33, 34, 36, 46, 48, 50	2130	40
1130	29–30, 33, 36, 48, 49, 50	2140	39
1140	31–32, 52–53	2150	39
1141	31–32, 52–53	2170	47
1160	33, 34, 38, 47, 51, 52–53	2180	47
1170	29–30, 33, 35, 38, 50, 52–53	2181	51
1180	35, 38, 48, 50, 51	2242 2910 2911	(T) 31–32 42, 50 29–30

Seebuchberichtigungen/Corrections to nautical publications

Seebuch-Nr. <i>Publication No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Seebuch-Nr. <i>Publication No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
2011	37	4003	36, 41, 46, 48
2115	35	20031	35
4001	40, 41, 47	20061	52–53

Mitteilungen/Notifications

	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
DE. Anordnungen vom 6. August 2020 betreffend den Reiseverkehr nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag	35
DE. Anordnungen vom 29. September 2020 betreffend den Reiseverkehr nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag	44
DE. Anordnungen vom 5. November 2020 betreffend den Reiseverkehr nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag	47
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreiben 1598, „Richtlinien zu Fatigue“	49
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Entschließungen des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO	48
DE. BMVI. Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt. Ausweitung des Hafengebietes der Insel Helgoland	51
DE. BSH. Befähigung von Seeleuten. Neues Ausbildungsberichtsheft für technische Offiziersassistenten/-tinnen	51
DE. BSH. Bekanntmachung. Schiffsausrüstungsverordnung – vom BSH benannte Stellen zur Konformitätsbewertung von Schiffsausrüstung	52–53
DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie	45, 49
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Kooperationskarten	31–32
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. BSH-UKHO Kooperationskarten demnächst verfügbar	38
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Einstellung der Veröffentlichung „Nautisches Jahrbuch“	35
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Einstellung der Herausgabe des „Nautischen Jahrbuchs“	52–53

	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Berichtigungen und Mitteilungen	29–30
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Seegebiete und der zugeordneten Seekarten	29–30
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Neuausgabe der Publikation „Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil“ 2020	52–53
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 151. Letzter Ausgabetermin 2020	51
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Seebücher	29–30, 40
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Winterbetonung	44
DE. BSH. Stellenausschreibung	36, 45, 47, 49
DE. BSU. Untersuchungsbericht 310/16 veröffentlicht	33
DE. BSU. Untersuchungsbericht 182/20 veröffentlicht	52–53
DE. GDWS. Stellenausschreibung	42
DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung über die Einleitung des Verfahrens zur Voruntersuchung von Flächen für Windenergie auf See in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone	49
DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachungen	41, 50, 51
DE. Nordsee. Deutsche Bucht. NW-lich von Helgoland. Artillerie-, Flugkörper- und Torpedoschießübungen	29–30
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachungen	33, 43, 50
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachungen. Grenzüberschreitende Beteiligung nach der Espoo-Konvention	29–30
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachungen. Verfahren zur Eignungsprüfung der Flächen N-3.7, N-3.8 und O-1.3	31–32
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten	51
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Bucht. Artillerie- und Torpedoschießübungen	29–30
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Förde. Hörnbrücke. Öffnungszeiten	39, 45
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Pommersche Bucht. Artillerie- und Torpedoschießübungen	29–30
DE. Regional, Nord- und Ostsee. BSH. Bekanntmachungen	36, 38, 51
DE. Regional, Nord- und Ostsee. BSH. Bekanntmachungen. Fortschreibung des Flächenentwicklungsplans 2019	29–30

Beilagen/Enclosures

	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung des Rundschreiben MSC.1/Rundschreiben 1598, „Richtlinien zu Fatigue“	49
DE. BSH. Deckblätter zu den Karten. 2910	42
DE. BSH. Deckblätter zu den Karten. 2911	29–30
DE. BSH. Deckblätter zum Lfv.	36, 40, 41, 46, 47, 48

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht 283/16 veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 52-53/2020)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 283/16 am 11. Dezember 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Wassereintritt in die Vorpiek auf der RoPax-Fähre BERLIN nach Kontakt mit der Fenderanlage im Hafen von Gedser (DK) am 30. Juli 2016. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Wassereintritt in die Vorpiek auf der RoPax-Fähre BERLIN nach Kontakt mit der Fenderanlage im Hafen von Gedser (DK)

Die RoPax-Fähre BERLIN hatte am 30.07.2016 einen Wassereintritt durch drei ca. 1 m lange Risse in der Vorpiek auf Höhe der Wasserlinie. Die Fähre war beim Anlegen in Gedser mit dem Wulstbug in die Fenderanlage gefahren. Der Wassereintritt selbst wurde erst auf der Rückfahrt nach Rostock bemerkt. Der Wulstbug war rund 2–3° in Richtung Steuerbord von der Längsachse aus gesehen verworfen, was aber nicht zu einer schweren Beschädigung der schiffbaulichen Verbände führte. Auch war keine Umweltverschmutzung eingetreten. Die BERLIN konnte die Fahrt ungehindert fortsetzen und ging nach ihrer Ankunft in Rostock an die Pier, wo sie am Folgetag repariert wurde.

Die Kollision ist maßgeblich auf nautische Fehler der Schiffsführung zurückzuführen. Es war auf der Brücke übersehen worden, dass noch ein Verstellpropeller auf „Fahrt voraus“ stand, während man versuchte, die Fähre auf zu stoppen. Eine von der Reederei zur Verfügung gestellte Checkliste hatte die Schiffsführung nicht genutzt.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 283/16 issued**

(Last report see NfS issue 52-53/2020)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Summary Investigation Report 283/16 on 11 December 2020. The report deals with the water ingress in the fore peak on the RoPax-ferry BERLIN after contact with the fendering system in the port of Gedser (Denmark) on 30 July 2016, and is available for download at

<https://www.bsu-bund.de/EN/News>.

Water ingress in the fore peak of the RoPax-ferry Berlin after contact with the fendering system in the port of Gedser (Denmark)

On 30 July 2016, the RoPax ferry BERLIN experienced a water ingress by three cracks with a length of about 1 m in the fore peak level with the waterline. While berthing in Gedser, the ferry sailed into the fendering system with her bulbous bow. The water ingress itself was only noticed on the return journey to Rostock. The bulbous bow was cracked by about 2–3° towards starboard, viewed from the longitudinal axis. However, this did not lead to a serious damage of the ship's structure. There was no environmental pollution. The BERLIN was able to continue her voyage unimpeded and after her arrival in Rostock moored at the pier, where she underwent repair works on the following day.

The collision is largely attributed to the ship command's nautical errors. On the bridge, they failed to notice that a controllable-pitch propeller was still set to "run ahead", while attempting to stop the ferry. The ship's command failed to use a checklist made available by the shipping company.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

Ulf Kaspera
Director

(BSU 18/20) 01/21

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht 19/19 veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 52-53/2020)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 17. Dezember 2020 der Untersuchungsbericht 19/19 über den Personenunfall vom 13. Januar 2019 auf dem Mehrzweckschiff MARFAAM an der Lotsenstation Rüterbergen (NOK) veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Absturz eines Kanalsteuers beim Zustieg auf das Mehrzweckschiff MARFAAM, der sich hierbei schwer verletzte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Weniger schwerer Seeunfall¹

Am frühen Morgen des 13. Januar 2019 befand sich das unter niederländischer Flagge fahrende Mehrzweckschiff MARFAAM westgehend im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) auf Höhe der Lotsenwechselstation Rüterbergen. Dort sollte der Wechsel des Kanalsteuers und des Lotsen stattfinden. Die ausgebrachte Lotsenleiter war ausgeleuchtet und der gesamte Lotsenzustieg machte von Bord des Lotsenbootes augenscheinlich einen guten Eindruck.

Der Kanalsteuerer bestieg als Erster die Lotsenleiter. Auf Höhe des Hauptdecks fand er an der Relingspforte keinen Halt und stürzte aus 3–4 m zunächst auf die Reling und von dort mit dem Kopf auf das Deck des Lotsenbootes. Das Versetzmanöver wurde sofort abgebrochen und Erste-Hilfe-Maßnahmen, vom sich an Bord des Lotsenbootes befindlichen Lotsen, durchgeführt. Es wurden Rettungskräfte alarmiert und die Lotsenstation wurde angelaufen.

Der Lotse sowie der Kanalsteuerer der Oststrecke verblieben an Bord der MARFAAM und fuhren bis Brunsbüttel durch.

Der Kanalsteuerer verletzte sich lebensgefährlich. Trotz Schädelbasisbruch, Rippenbrüchen, Lungenquetschung, Milzriss und weiterer Verletzungen wurde er nach mehreren Monaten wieder arbeitsfähig.

Anlässlich dieses Unfalls wurden der BSU bis Mitte März 2019 zwei weitere vergleichbare Ereignisse beim Personentransfer an der Lotsenwechselstation Rüterbergen mit der MARFAAM bekannt. Diese ereigneten sich bereits im Dezember 2018. In beiden Fällen fanden Lotsen ebenfalls keinen Halt beim Überstieg von der Lotsenleiter durch die Relingspforte auf das Hauptdeck. Aus unterschiedlichen Gründen kamen diese Personen aber mit dem Schrecken davon und konnten das Hauptdeck körperlich unverletzt erreichen.

Fehlende – international vorgeschriebene – geeignete Handgriffe an der Relingspforte der MARFAAM waren der Anlass für den Unfall des Kanalsteuers

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 19/19 issued**

(Last report see NfS issue 52-53/2020)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report No. 19/19 on 17 December 2020. The report deals with the fall of a canal helmsman embarking on the multi-purpose vessel MARFAAM resulting in serious injuries and is available for download at

<https://www.bsu-bund.de/EN/News>.

Less Serious Marine Casualty¹

Early morning on 13 January 2019, the Dutch-flagged multi-purpose vessel MARFAAM was sailing westbound on the NOK level of the Rüterbergen pilot transfer station, where the canal helmsman and the pilot were to be transferred. The lowered pilot ladder was illuminated and the overall impression of the pilot embarkation point from on board the pilot vessel was apparently good.

The canal helmsman was the first to climb the pilot ladder. He was unable to find a handhold when he was level with the main deck at the gateway and fell from a height of 3–4 m first upon the rails and from there head first upon the deck of the pilot vessel. The transfer manoeuvre was immediately aborted and the pilot on board the pilot vessel administered first aid. The emergency services were alerted and the pilot vessel sailed to the pilot station.

The pilot and the canal helmsman from the eastern section stayed on board the MARFAAM and sailed on to Brunsbüttel.

The canal helmsman suffered life-threatening injuries. Despite a basilar skull fracture, rib fractures, lung contusions, rupture of the spleen and further injuries, he was fit for work again after several months.

In the wake of this accident, the BSU became aware of two similar incidents involving the MARFAAM during the transfer of personnel at the Rüterbergen pilot transfer station prior to mid-March 2019. They both occurred in December 2018. The two cases also involved pilots being unable to find a handhold while crossing from the pilot ladder to the main deck via the gateway. However, for various reasons these individuals escaped with nothing more than just a fright and were able to reach the main deck physically unharmed.

The lack of – internationally binding – adequate handholds at the MARFAAM's gateway was the reason for the accident involving the canal helmsman

¹ Kategorisierung entsprechend/Categorisation according to § 1a Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)

und die Beinahe-Abstürze der Lotsen. Begünstigt wurden dieser Unfall sowie die anderen bekanntgewordenen Unfallereignisse insbesondere dadurch, dass

- die fehlenden Handgriffe durch die Klassifikationsgesellschaft nicht erkannt, sondern der Zustieg als korrekt bescheinigt wurde,
- dieser Sachverhalt auch bei Hafenstaatkontrollen nicht aufgefallen ist,
- Lotsen sowie Kanalsteuerer diesen Mangel nicht als Gefährdung einstufen und daher nicht den Verkehrszentralen meldeten, um den Sachverhalt im Rahmen einer Hafenstaatkontrolle gezielt zu überprüfen.

Auf der MARFAAM wurden zwischenzeitlich – aus Sicht der BSU – geeignete Handgriffe angebracht und so die wesentliche Unfallursache beseitigt.

Die Untersuchung hat jedoch vielfältige weitere Gefährdungen grundsätzlicher Art bei der Nutzung von Lotsenzustiegen aufgedeckt, die bei Beachtung der Sicherheitsempfehlungen reduziert werden können. Hierzu zählen insbesondere:

- fehlende Arbeitsschutzstandards für Kanalsteuerer und Lotsen bzw. unklare Verantwortlichkeiten,
- fehlende konkrete internationale Anforderungen an die Eignung von Handgriffen bei Lotsenzustiegen durch Relingspforten,
- eine fehlende Kultur zur Meldung gefahrgeneigter Lotsenzugänge an die Verkehrszentralen und
- eine unzureichende Um- und Durchsetzung vorhandener international verbindlicher Regelungen für Lotsenversetzteinrichtungen.

Weitere Aspekte und Details sind dem Untersuchungsbericht zu entnehmen.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor

and the two pilots nearly falling from a height. In particular, both this and the other accidents that have come to light were caused by the fact that

- *lacking handholds were not identified but the pilot embarkation point certified as appropriate by the classification society;*
- *this situation was not identified subsequently during a port State control inspection;*
- *neither pilots nor canal helmsmen rated this deficiency as a threat and therefore failed to report it to a vessel traffic service (VTS) for specific scrutiny during a port State control inspection.*

From the BSU's perspective, adequate handholds have now been installed on the MARFAAM to eliminate the primary cause of the accident.

The investigation revealed many other hazards of a fundamental nature associated with the use of pilot embarkation points, which can be reduced if the safety recommendations are observed. In particular, they include an

- *absence of occupational health and safety standards for canal helmsmen and pilots and unclear responsibilities, respectively*
- *absence of specific international requirements for the adequacy of handholds at pilot embarkation points with a gateway;*
- *absence of a culture of reporting dangerous pilot embarkation points to VTSs, and*
- *absence of sufficient implementation and enforcement of existing internationally binding rules for pilot transfer arrangements*

Further aspects and details can be found in the investigation report.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publikationen>.

*Ulf Kaspera
Director*

(BSU 19/20) 01/21

- ★ **DE. BMVI. Richtlinien für die Ausbildung von technischen Offiziersassistenten/Offiziersassistentinnen in der Seeschifffahrt**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat neue Richtlinien für die Zulassung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer Offiziersassistent/technische Offiziersassistentin bekannt gemacht. Die Richtlinien sind als Beilage in der Mitte dieser Ausgabe abgedruckt.

- ★ ***DE. BMVI. Guidelines for the Training of Technical Officer's assistant in the Maritime Shipping***

The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure has published new guidelines for the approval of practical training and seagoing service as a technical officer's assistant.

The guidelines are included as an insert in the centre of this issue.

(BMVI WS23/20) 01/21

2119

0027-7444



**HALTET DIE MEERE SAUBER
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN**

Nr. 186 Richtlinien für die Ausbildung von technischen Offiziersassistenten/ Offiziersassistentinnen in der Seeschifffahrt

Für die Zulassung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in nach § 39 der Seeleute-Befähigungsverordnung vom 8. Mai 2014 (BGBl. I S. 460) werden nachstehende Richtlinien bekannt gemacht.¹

Gleichzeitig wird bekannt gegeben, dass die Richtlinien Nr. 14 vom 8. Januar 2009 (VkB1. 2009 S. 48), soweit sie die praktische Ausbildung und Seefahrtzeiten der technischen Offiziersassistenten betreffen, nicht mehr angewendet werden.

Bonn, den 17. November 2020

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Laura Bopp

Richtlinien für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Technischer Offiziersassistent

I

Dauer und Zweck der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit

1) Die in § 39 der Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) genannte praktische Ausbildung und Seefahrtzeit (*im Folgenden: Ausbildung*) als technischer Offiziersassistent (TOA) dauert

1. mindestens 18 Monate, davon mindestens 12 Monate vor dem Besuch der nach Landesrecht eingerichteten Ausbildungsstätte (Hochschule, Fachrichtung Schiffsbetriebstechnik) oder
2. mit Nachweis des Zeugnisses über die Abschlussprüfung in einem Ausbildungsberuf der Metall- oder Elektrotechnik gemäß § 39 See-BV (es gilt die von der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. veröffentlichte Liste) oder der Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent – Technik (SBTA-Technik), mindestens 12 Monate.

Der Ausdruck „Monat“ bedeutet einen Kalendermonat oder, soweit es sich um mehrere Zeiträume von jeweils weniger als einem Kalendermonat handelt, ein zusammengesetzter Zeitraum von 30 Tagen. Urlaub, Krankheit oder andere Ausfallzeiten können auf die festgelegten Zeiträume nicht angerechnet werden.

2) Die Ausbildung dient der Vermittlung und dem Erwerb von Fertigkeiten und Kenntnissen gemäß Regel III/4

¹ Um den Textfluss nicht zu beeinflussen, wird auf die Verwendung der weiblichen und männlichen Form bei Personenbezeichnungen verzichtet. Alle Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

(Unterstützungsebene) und Regel III/1 (Betriebsebene) der Anlage zum STCW-Übereinkommen:

1. Metallbearbeitung und Elektrofertigung (ME)
 2. Schiffstechnischer Dienst auf Unterstützungsebene (US)
 3. Schiffstechnischer Dienst auf Betriebsebene (BS)
 4. Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen auf Betriebsebene (BE)
 5. Wartung und Instandsetzung auf Betriebsebene (BI)
 6. Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord auf Betriebsebene (BK)
- 3) Mit dem Nachweis der ordnungsgemäß durchgeführten Ausbildung als TOA ist gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 1 der See-BV eine der Voraussetzungen für die Zulassung an einer Berufseingangsprüfung für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum technischen Schiffsoffizier nach § 38 Abs. 1 See-BV erbracht.

II

Durchführung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit

- 1) Die Ausbildung ist gemäß der Übersicht (**Anlage 1a-1c**) durchzuführen. Verantwortlich für die Planung und Durchführung der Ausbildung sind die Reederei, der Leiter der Maschinenanlage und ein mit der Ausbildung beauftragter technischer Schiffsoffizier.
- 2) Die Reederei stellt sicher, dass die Ausbildung auf Schiffen stattfindet, die für die Vermittlung und den Erwerb der in Anlage 1 aufgeführten Fertigkeiten und Kenntnisse geeignet sind.
- 3) Der mit der Ausbildung beauftragte technische Schiffsoffizier muss mindestens ein Befähigungszeugnis zum technischen Wachoffizier besitzen und über angemessene berufs- und arbeitspädagogische Kenntnisse verfügen.

III

Überbetriebliche Ausbildungen

- 1) Die Teilnahme an einer Sicherheitsgrundausbildung nach §§ 44 See-BV und in der Grundausbildung in der Gefahrenabwehr § 48 See-BV ist grundsätzlich vor der Seefahrtzeit nachzuweisen.
- 2) Die überbetriebliche Ausbildung in der Metallbearbeitung umfasst mindestens 7 Wochen und ist Teil der Ausbildung zum technischen Offiziersassistenten. Sie findet zu Beginn der Ausbildung statt.
- 3) Für den Fall, dass die Metallbearbeitung in vollem Umfang in einer überbetrieblichen Ausbildungsstätte durchgeführt werden muss, beträgt die Ausbildungsdauer mindestens 11 Wochen.
- 4) Für die Metallbearbeitung gelten die Regelungen der überbetrieblichen Ausbildung in der Metallbearbeitung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS).
- 5) Die Kosten für die Ausbildung und die Befähigungsnachweise nach Absatz 1 und 2 trägt die Reederei.

IV**Ausbildungsberichtsheft (TRB)**

- 1) Der TOA hat das vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) veröffentlichte TRB als Ausbildungsleitfaden mitzuführen.
- 2) Das TRB beinhaltet den Ausbildungsplan und einen Tätigkeitsnachweis.
- 3) Im Ausbildungsplan wird vom verantwortlichen Schiffsoffizier oder vom Leiter der Maschinenanlage bestätigt, dass der TOA, die hier aufgeführten Fertigkeiten und Kenntnisse in ausreichendem Umfang besitzt.
- 4) Der TOA hat den Tätigkeitsnachweis, in dem die täglich ausgeführten Arbeiten nach Art und Dauer zu dokumentieren sind, zu führen. Der Tätigkeitsnachweis ist von dem mit der Ausbildung beauftragten technischen Schiffsoffizier und vom Leiter der Maschinenanlage wöchentlich gegenzuzeichnen.
- 5) Die Kosten zum Erwerb des TRB trägt die Reederei.

V**Ausbildungsbescheinigung als technischer Offiziersassistent**

- 1) Für die Ausbildung als TOA ist die Vorlage einer Ausbildungsbescheinigung (**Anlage 2**) erforderlich.
- 2) Die Ausbildungsbescheinigung wird von der BBS ausgestellt, wenn der Bewerber nachweist:
 1. a) den Besitz des Zeugnisses der Hochschulreife oder der Fachhochschulreife, oder ein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis oder
 - b) die erfolgreiche Abschlussprüfung der Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent – Technik oder
 - c) ein Zeugnis über die Abschlussprüfung in einem Ausbildungsberuf der Metall- oder Elektrotechnik
2. Die Seediensttauglichkeit für den technischen Dienst nach § 12 des Seearbeitsgesetzes,
3. einen Identitätsnachweis (gültigen Personalausweis oder Reisepass)

VI**Voraussetzung für den Erwerb des Befähigungsnachweises Wachbefähigung Maschine TWB**

- 1) Mit dem Nachweis der ordnungsgemäß durchgeführten Ausbildung von mindestens 26 Wochen im schiffstechnischen Dienst auf Unterstützungsebene nach Anlage 1 und der überbetrieblichen Ausbildung in der Metallbearbeitung nach Abschnitt III Abs. 2 dieser Richtlinien werden die Voraussetzungen nach § 40 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 See-BV erfüllt.

- 2) Die Feststellung und Bestätigung der ordnungsgemäß durchgeführten Ausbildung erfolgt über die BBS entsprechend Abschnitt VII.

VII**Ordnungsgemäße Durchführung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit**

- 1) Für die Ausstellung der Bescheinigung (**Anlage 3 und 4**) sind der BBS folgende Unterlagen vorzulegen:
 1. der glaubhafte Nachweis einer Seefahrtzeit nach Abschnitt II Abs. 1 dieser Richtlinien,
 2. die Befähigungsnachweise nach Abschnitt III Abs. 1 dieser Richtlinien,
 3. der Nachweis der überbetrieblichen Ausbildung Metallbearbeitung nach Abschnitt III Abs. 2 dieser Richtlinien,
 4. die Ausbildungsbescheinigung nach Abschnitt V Abs. 1 dieser Richtlinien (**Anlage 2**),
 5. das ordnungsgemäß geführte Ausbildungsberichtsheft nach Abschnitt IV dieser Richtlinien.
- 2) Stellt die BBS fest, dass die Ausbildung des technischen Offiziersassistenten nicht entsprechend der Anlage 1 durchgeführt wurde, hat die BBS die Bescheinigung nach Absatz 1 abzulehnen und dem Offiziersassistenten schriftlich mitzuteilen, durch welche zusätzlichen Ausbildungsmaßnahmen die festgestellten Mängel beseitigt werden können.
- 3) Vom BSH gemäß § 24 See-BV als gleichwertig anerkannte Kenntnisse und Fertigkeiten können ganz oder teilweise angerechnet werden.

Anlage 1a: Übersicht über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer Offiziersassistent;

Anlage 1b: Übersicht der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit mit Nachweis des Zeugnisses über die Abschlussprüfung der Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent – Technik;

Anlage 1c: Übersicht der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit mit Nachweis des Zeugnisses über die Abschlussprüfung in einem Ausbildungsberuf der Metall- oder Elektrotechnik;

Anlage 2: Ausbildungsbescheinigung 18 Monate

Anlage 3: Ausbildungsbescheinigung 12 Monate

Anlage 4: Bescheinigung über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in 18 Monate

Anlage 5: Bescheinigung über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in 12 Monate

**Übersicht über die
praktische Ausbildung und Seefahrtzeit
als technischer Offiziersassistent**

	Ausbildungsinhalte und zu erwerbende Befähigungen	Zeitrict-werte
ME	Metallbearbeitung und Elektrofertigung	14 Wochen
ME 1	Metallbearbeitung in einer Lehrwerkstatt bzw. überbetrieblichen Ausbildungsstätte	7 Wochen
ME 2	Improvisationsarbeiten im laufenden Schiffsbetrieb	1 Woche
ME 3	Metallbearbeitung im laufenden Schiffsbetrieb	4 Wochen ²
ME 4	Elektrofertigung im laufenden Schiffsbetrieb	2 Wochen ²
US	Schiffstechnischer Dienst auf Unterstützungsebene	26 Wochen
US 1	Gehen einer Maschinenwache	18 Wochen
US 2	Betrieb von Dampferzeuger-/Wärmeübertragungsanlagen (bzw. Thermalölkesseln)	2 Wochen
US 3	Betrieb der Noteinrichtungen und Anwendungen von Notfallverfahren	6 Wochen
BS	Schiffstechnischer Dienst auf Betriebsebene	11 Wochen
BS 1	Aufrechterhaltung einer sicheren Maschinenwache	4 Wochen
BS 2	Anwendung der englischen Sprache in Wort und Schrift	ständig
BS 3	Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	ständig
BS 4	Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinen und der damit verbundenen Kontrollsysteme	3 Wochen
BS 5	Bedienung der Kraftstoff-, Schmierstoff-, Ballast- und sonstigen Pumpsysteme und der dazugehörigen Steuer und Regeleinrichtungen	3 Wochen
	Zur freien Verfügung und Vertiefung für Ausbildungsinhalte BS 1–BS 5	1 Woche
BE	Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen auf Betriebsebene	7 Wochen
BE 1	Betrieb von elektrischen-, elektronischen- und Steuerungsvorrichtungen	4 Wochen
BE 2	Wartung und Instandsetzung elektrischer und elektronischer Geräte	2 Wochen
	Zur freien Verfügung und Vertiefung für Ausbildungsinhalte BE 1–BE 2	1 Woche
BI	Wartung und Instandsetzung auf Betriebsebene	9 Wochen
BI 1	Richtige Verwendung von Werkzeugen, Werkzeugmaschinen sowie von Messinstrumenten zur Herstellung und Instandsetzung von Ausrüstungsgegenständen an Bord	ständig

² Können ME 3 und/oder ME 4 an Bord nicht umgesetzt werden, erhöht sich der Zeitrictwert bei ME 1 auf mindestens 11 Wochen, zur Festigung der Kenntnisse und Fertigkeiten in der Metallbearbeitung und erweitert sich gegebenenfalls um die Kenntnisse und Fertigkeiten in der Elektrofertigung.

	Ausbildungsinhalte und zu erwerbende Befähigungen	Zeitrict-werte
BI 2	Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Geräten an Bord	8 Wochen
	Zur freien Verfügung und Vertiefung für Ausbildungsinhalte BI 1–BI 2	1 Woche
BK	Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord auf Betriebsebene	8 Wochen
BK 1	Einhalten der Umweltschutzvorschriften	ständig
BK 2	Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes	ständig
BK 3	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord Verhüten, Eindämmen der Ausbreitung und Bekämpfen von Bränden an Bord	2 Wochen
BK 4	Einsatz von Rettungsmitteln	2 Wochen
BK 5	Anwendung von medizinischer Erster Hilfe an Bord	0,5 Wochen
BK 6	Einhalten von Rechts- und Verwaltungsvorschriften	ständig
BK 7	Gefahrenabwehr	0,5 Wochen
BK 8	Anwenden von Führungskompetenz und Teamfähigkeit	ständig
	Zur freien Verfügung Ausbildung gemäß Regel VI/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen [Sicherheitsgrundausbildung] und Vertiefung für Ausbildungsinhalte BK 1–BK 8	3 Wochen
	Zur freien Verfügung Festigung der Kenntnisse und Fertigkeiten in den einzelnen Ausbildungs- und Tätigkeitsbereichen	3 Wochen
	Gesamtdauer	78 Wochen

Übersicht der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit mit Nachweis des Zeugnisses über die Abschlussprüfung der Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent – Technik

	Ausbildungsinhalte und zu erwerbende Befähigungen	Zeitrict-werte
ME	Metallbearbeitung und Elektrofertigung	2 Wochen
ME 4	Elektrofertigung im laufenden Schiffsbetrieb	2 Wochen
US	Schiffstechnischer Dienst auf Unterstützungsebene	16 Wochen
US 1	Gehen einer Maschinenwache	10 Wochen
US 2	Betrieb von Dampferzeuger-/Wärmeübertragungsanlagen (bzw. Thermalölkesseln)	1 Woche
US 3	Betrieb der Noteinrichtungen und Anwendungen von Notfallverfahren	3 Wochen
	Zur freien Verfügung und Vertiefung für Ausbildungsinhalte US 1–US 3	2 Wochen
BS	Schiffstechnischer Dienst auf Betriebsebene	11 Wochen
BS 1	Aufrechterhaltung einer sicheren Maschinenwache	4 Wochen

	Ausbildungsinhalte und zu erwerbende Befähigungen	Zeitrichtwerte
BS 2	Anwendung der englischen Sprache in Wort und Schrift	ständig
BS 3	Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	ständig
BS 4	Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinen und der damit verbundenen Kontrollsysteme	3 Wochen
BS 5	Bedienung der Kraftstoff-, Schmierstoff-, Ballast- und sonstigen Pumpsysteme und der dazugehörigen Steuer und Regeleinrichtungen	3 Wochen
	Zu freien Verfügung und Vertiefung der Ausbildungsinhalte BS 1–BS 5	1 Woche
BE	Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen auf Betriebsebene	7 Wochen
BE 1	Betrieb von elektrischen-, elektronischen- und Steuerungsvorrichtungen	4 Wochen
BE 2	Wartung und Instandsetzung elektrischer und elektronischer Geräte	2 Wochen
	Zu freien Verfügung und Vertiefung der Ausbildungsinhalte BE 1–BE 2	1 Woche
BI	Wartung und Instandsetzung auf Betriebsebene	9 Wochen
BI 1	Richtige Verwendung von Werkzeugen, Werkzeugmaschinen sowie von Messinstrumenten zur Herstellung und Instandsetzung von Ausrüstungsgegenständen an Bord	ständig
BI 2	Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Geräten an Bord	8 Wochen
	Zu freien Verfügung und Vertiefung der Ausbildungsinhalte BI 1–BI 2	1 Woche
BK	Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord auf Betriebsebene	5 Wochen
BK 1	Einhalten der Umweltschutzvorschriften	ständig
BK 2	Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes	ständig
BK 3	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord Verhüten, Eindämmen der Ausbreitung und Bekämpfen von Bränden an Bord	2 Wochen
BK 4	Einsatz von Rettungsmitteln	2 Wochen
BK 5	Anwendung von medizinischer Erster Hilfe an Bord	0,5 Wochen
BK 6	Einhaltung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften	ständig
BK 7	Gefahrenabwehr	0,5 Wochen
BK 8	Anwenden von Führungskompetenz und Teamfähigkeit	ständig
	Zur freien Verfügung Festigung der Kenntnisse und Fertigkeiten in den einzelnen Ausbildungs- und Tätigkeitsbereichen	2 Wochen
	Gesamtdauer	52 Wochen

Übersicht der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit mit Nachweis des Zeugnisses über die Abschlussprüfung in einem Ausbildungsberuf der Metall- oder Elektrotechnik

	Ausbildungsinhalte und zu erwerbende Befähigungen	Zeitrichtwerte
ME	Metallbearbeitung und Elektrofertigung	2 Wochen
ME 4	Elektrofertigung im laufenden Schiffsbetrieb	2 Wochen
US	Schiffstechnischer Dienst auf Unterstützungsebene	26 Wochen
US 1	Gehen einer Maschinenwache	18 Wochen
US 2	Betrieb von Dampferzeuger-/Wärmeübertragungsanlagen (bzw. Thermalölkesseln)	2 Wochen
US 3	Betrieb der Noteinrichtungen und Anwendungen von Notfallverfahren	6 Wochen
BS	Schiffstechnischer Dienst auf Betriebsebene	7 Wochen
BS 1	Aufrechterhaltung einer sicheren Maschinenwache	3 Wochen
BS 2	Anwendung der englischen Sprache in Wort und Schrift	ständig
BS 3	Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	ständig
BS 4	Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinen und der damit verbundenen Kontrollsysteme	2 Wochen
BS 5	Bedienung der Kraftstoff-, Schmierstoff-, Ballast- und sonstigen Pumpsysteme und der dazugehörigen Steuer und Regeleinrichtungen	2 Wochen
BE	Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen auf Betriebsebene	5 Wochen
BE 1	Betrieb von elektrischen, elektronischen und Steuerungsvorrichtungen	3 Wochen
BE 2	Wartung und Instandsetzung elektrischer und elektronischer Geräte	2 Wochen
BI	Wartung und Instandsetzung auf Betriebsebene	6 Wochen
BI 1	Richtige Verwendung von Werkzeugen, Werkzeugmaschinen sowie von Messinstrumenten zur Herstellung und Instandsetzung von Ausrüstungsgegenständen an Bord	ständig
BI 2	Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Geräten an Bord	6 Wochen
BK	Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord auf Betriebsebene	5 Wochen
BK 1	Einhalten der Umweltschutzvorschriften	ständig
BK 2	Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes	ständig
BK 3	Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord Verhüten, Eindämmen der Ausbreitung und Bekämpfen von Bränden an Bord	2 Wochen
BK 4	Einsatz von Rettungsmitteln	2 Wochen
BK 5	Anwendung von medizinischer Erster Hilfe an Bord	0,5 Wochen
BK 6	Einhaltung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften	ständig

	Ausbildungsinhalte und zu erwerbende Befähigungen	Zeitrichtwerte
BK 7	Gefahrenabwehr	0,5 Wochen
BK 8	Anwenden von Führungskompetenz und Teamfähigkeit	ständig
	Zur freien Verfügung Festigung der Kenntnisse und Fertigkeiten in den einzelnen Ausbildungs- und Tätigkeitsbereichen	1 Woche
	Gesamtdauer	52 Wochen

**Ausbildungsbescheinigung
für den Dienstantritt
als**

technischer/technische Offiziersassistent/-in

Es wird bescheinigt, dass

Herr/Frau _____

geboren am _____ in _____

alle Voraussetzungen erfüllt für eine

**Ausbildung
als**

technischer/technische Offiziersassistent/-in

Bremen, den _____

Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

Hinweise zur praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit:

Die Dauer der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer Offiziersassistent beträgt mindestens 18 Monate und ist eine Voraussetzung zur Teilnahme an einer Berufseingangsprüfung und dem Erwerb des Befähigungszeugnisses als Technischer Wachoffizier (TWO).

**Ausbildungsbescheinigung
für den Dienstantritt
als**

technischer/technische Offiziersassistenten/-in

Es wird bescheinigt, dass

Herr/Frau _____

geboren am _____ in _____

alle Voraussetzungen erfüllt für eine

**Ausbildung
als**

technischer/technische Offiziersassistent/-in

Bremen, den _____

Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

Hinweise zur praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit:

Die Dauer der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer Offiziersassistent beträgt für Bewerber mit anerkanntem Abschlusszeugnis in einem Metall-/Elektroberuf und für Bewerber mit einem Abschlusszeugnis SBTA-Technik mindestens 12 Monate und ist eine Voraussetzung zur Teilnahme an einer Berufseingangsprüfung und dem Erwerb des Befähigungszeugnisses als Technischer Wachoffizier (TWO).

**Bescheinigung über die praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als technischer/technische
Offiziersassistent/-in**

Nach Überprüfung der vorgelegten Nachweise und Unterlagen wird hiermit bescheinigt, dass

Herr/Frau _____

geboren am _____ in _____

XX Monate und XX Tage als technischer/technische Offiziersassistent/-in absolviert hat.

die für den Erwerb eines Befähigungsnachweises Wachbefähigung Maschine erforderlichen Voraussetzungen nach § 40 See-BV nachgewiesen hat.

die vor dem Besuch der Fachhochschule oder Fachschule (Seefahrt/Technik) mindestens nachzuweisende praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in von 12 Monaten absolviert hat.

die für den Besuch der Fachhochschule oder Fachschule (Seefahrt/Technik) und den Erwerb des Befähigungszeugnisses zum technischen Wachoffizier vorgeschriebene praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in von insgesamt mindestens 18 Monaten am **TT.MM.JJJJ ordnungsgemäß beendet hat.**

Bremen, den _____

Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

**Bescheinigung über die praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als technischer/technische
Offiziersassistent/-in**

Nach Überprüfung der vorgelegten Nachweise und Unterlagen wird hiermit bescheinigt, dass

Herr/Frau _____

geboren am _____ in _____

XX Monate und XX Tage als technischer/technische Offiziersassistent/-in absolviert hat.

die für den Erwerb eines Befähigungsnachweises Wachbefähigung Maschine erforderlichen Voraussetzungen nach § 40 See-BV nachgewiesen hat.

die vor dem Besuch der Fachhochschule oder Fachschule (Seefahrt/Technik) mindestens nachzuweisende praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in von 6 Monaten absolviert hat.

die für den Besuch der Fachhochschule oder Fachschule (Seefahrt/Technik) und den Erwerb des Befähigungszeugnisses zum technischen Wachoffizier vorgeschriebene praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer/technische Offiziersassistent/-in von insgesamt mindestens 12 Monaten am **TT.MM.JJJJ ordnungsgemäß beendet hat.**

Bremen, den _____

Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

(VkB1. 2020 S. 802)