

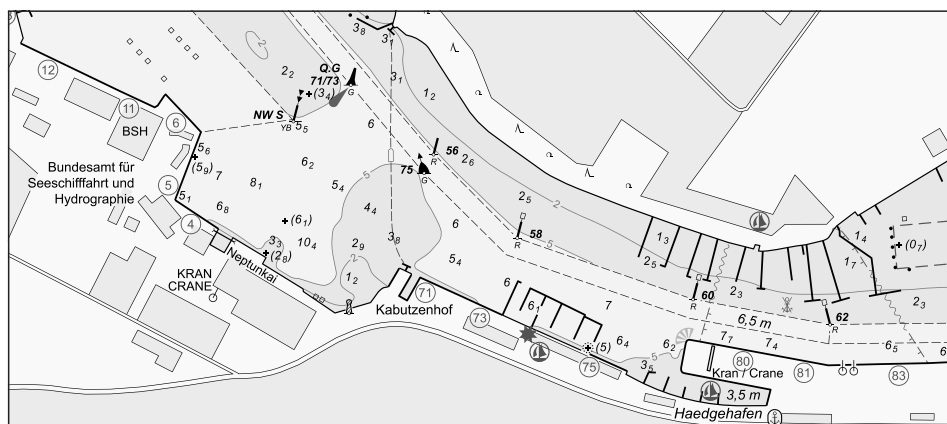
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer

Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

16. Juni 2023 · 154. Jahrgang
16 June 2023 · Volume 154



Nfs 24/2023

Karten, Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse 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 sind in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (NfS) sowie im „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“ enthalten.

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 € 14,00 inkl. MwSt., Einzelheft € 5,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

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

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg und Rostock 2023
www.bsh.de

ISSN-Nr. Druck 0027-7444
Digital 1437-4048

Charts, Sailing Directions and Lists of Lights 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 € 14.00 incl. VAT, single issue € 5.00 incl. VAT (plus postage)

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

© Federal Maritime and Hydrographic Agency
Hamburg and Rostock 2023
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 01/2021 bis zum Heft 23/2023

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2021 to issue 23/2023

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

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

1220 1711

Ostsee/Baltic Sea

40 151 162 1578 2170

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

keine/*nil*

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- DE. BSU. Jahresbericht 2022 veröffentlicht/DE. BSU. Annual report for 2022 issued
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 138/22 veröffentlicht/DE. BSU. Investigation report no. 138/22 issued
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 236/20 veröffentlicht/DE. BSU. Investigation report no. 236/20 issued
- DE. BSH. Stellenausschreibungen/DE. BSH. Job advertisements

Beilagen/Enclosures

keine/*nil*

P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections***Gültige P- und T-Berichtigungen**
vom 16. Juni 2023***P and T Corrections in force***
*dated 16 June 2023*Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2021 bis zum Heft 23/2023*According to the German Notices to Mariners (NfS)*
issue 01/2021 to issue 23/2023

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	2023: 23	T 36	2023: 23
		T 2210	2023: 23

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

★ 1220

N-lich Riffloch

Letzte NfS:

20/23

Trage ein

Insert

53° 58,79' N 008° 23,62' E

Ersetze

*Replace*11₅ durch
by 10₄

53° 58,69' N 008° 23,76' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 87060/23) 24/23

★ 1711

S-lich Südreede. Südreede

Letzte NfS:

18/23

Trage ein

*Insert*3₂

53° 52,441' N 009° 09,746' E

Ersetze

*Replace*8₂ durch
by 7₇

53° 52,575' N 009° 10,257' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 87030/23) 24/23

Ostsee/Baltic Sea

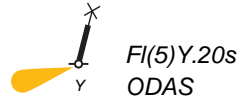
★ 40

INT 1201

Letzte NfS:

23/23

Trage ein

Insert

54° 39,51' N 013° 46,56' E
54° 33,00' N 013° 51,71' E

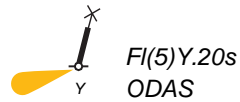
(WSA Ostsee 169/23) 24/23

★ 151

Letzte NfS:

23/23

Trage ein

Insert

54° 39,51' N 013° 46,56' E
54° 33,00' N 013° 51,71' E

(WSA Ostsee 169/23) 24/23

★ 162

INT 1342

Letzte NfS:

23/23

Trage ein

Insert

54° 39,51' N 013° 46,56' E
54° 33,00' N 013° 51,71' E

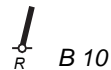
(WSA Ostsee 169/23) 24/23

★ 1578

Letzte NfS:

04/23

Trage ein

Insert

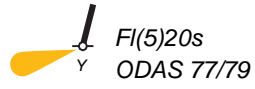
54° 20,894' N 013° 40,774' E

(WSA Ostsee 172/23) 24/23

★ 2170

Letzte NfS:
22/22Trage ein
Insert

Eckernförder Bucht



54° 31,04' N 010° 00,10' E



54° 27,29' N 009° 53,34' E



54° 31,61' N 010° 00,95' E

(WSA Ostsee 174/23) 24/23

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. BSU. Jahresbericht 2022 veröffentlicht

Der Jahresbericht der BSU für das Jahr 2022 wurde veröffentlicht. Er gibt einen Überblick über die Arbeit der Behörde im abgelaufenen Jahr. Der Bericht besteht aus sechs Teilen:

- Einführung in die Aufgaben der BSU
- Darstellung ausgesuchter laufender Untersuchungen
- Verwaltung und IT
- Öffentlichkeitsarbeit
- Internationale Arbeit der BSU
- Ausführliche Statistiken

Einen Schwerpunkt bildet die Darstellung von fünf ausgesuchten Unfällen, die in eine Hauptuntersuchung der BSU überführt wurden, die jeweils noch andauert. Die Unfälle und ihre Folgen werden hier vorgestellt ohne wesentliche Ergebnisse der Untersuchung vorwegzunehmen. Der Statistikeil bildet den zweiten Schwerpunkt dieses Jahresberichts. Anhand von ausführlichen Übersichten und Grafiken wird das Unfallgeschehen und seine Ursachen genauer betrachtet und erläutert.

Sie können den Jahresbericht im Internet einsehen und herunterladen unter

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

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

Ulf Kaspera
Direktor

★ DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 138/22 veröffentlicht

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 20/2023)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 138/22 am 1. Juni 2023 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Überbordgehen einer Person mit Todesfolge auf der gewerbsmäßig betriebenen Segelyacht SPEEDY GO auf der Flensburger Förde am 8. April 2022. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

★ DE. BSU. Annual report for 2022 issued

The BSU's annual report for 2022 was published. It provides an overview of the work of the bureau in the past year. The report comprises six parts:

- Introduction to the tasks of the BSU
- Presentation of selected ongoing investigations
- Administration and IT
- Public relations
- International work of the BSU
- Detailed statistics

One focus is the presentation of five selected accidents that have been transferred to a main investigation, each of which is still ongoing. The accidents and their consequences are presented here without prejudging results of the investigation. The statistical part is the second focus of this annual report. By means of detailed overviews and graphs, the accident and its causes are examined and explained.

You can view and download the annual report on the Internet at

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

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 09/23) 24/23

★ DE. BSU. Investigation report no. 138/22 issued

(Last report see NtM issue 20/2023)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report 138/22 on 1 June 2023. The report deals with a person falling overboard resulting in fatality on board the commercially operated sailing yacht SPEEDY GO on the Flensburg Firth on 8 April 2022 and is available for download at

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

Der Bootsführer (Skipper) der 13,50 m langen, gewerblich genutzten Segelyacht SPEEDY GO stürzte am 8. April 2022 um 12:19 Uhr (MESZ) nach einem misslungenen Segelmanöver über Bord und ertrank. Der Verunfallte war auf das Vorschiff gegangen, da sich dort bei einer Halse die Schoten des Vorsegels verfangen hatten. Nach der Klarierung der Leinen richtete er sich in dem Moment auf, als wieder Wind ins Segel kam, die Yacht krängte und Fahrt aufnahm. Der Skipper fiel rücklings über die Reling ins Wasser. Den Mitsegelnden gelang es nicht, den Verunfallten zurück an Bord der Yacht zu bringen, obwohl er sich kurz darauf wieder am Heck der Yacht befand. Einer der Mitsegler begab sich selbst zur Unterstützung ins Wasser, verlor den Kontakt zur Yacht und konnte von den übrigen Mitseglern unterkühlt gerettet werden. Ein Rettungshubschrauber barg den Skipper, jedoch blieben alle Wiederbelebungsversuche erfolglos.

Die Ursache für das Überbordgehen des Skippers war eine fehlende Eigensicherung mittels Sicherungsleine gegen das Überbordfallen beim Gang auf das Vorschiff in Verbindung mit dem Einnehmen eines unsicheren Stands auf der Leeseite der Yacht. Ursächlich für das Ertrinken des Skippers war insbesondere das Nichttragen einer Rettungsweste. Mehrere weitere Aspekte wurden als begünstigende Faktoren für das Unfallgeschehen erkannt.

Es wurde Optimierungspotential festgestellt in Bezug auf das Sicherheits- und Qualitätsmanagement des Schiffsbetreibers, die Törn Vorbereitung und (Sicherheits-) Einweisung, das Crew Management, ein sicheres Verhalten an Deck, die Schiffsausrüstung, das Notfallmanagement sowie die Inhalte der Prüfungen in der gewerblichen Sportschiffahrt. Sicherheitsempfehlungen wurden adressiert an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie den Schiffsbetreiber und die Bauwerft der SPEEDY GO.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor

The skipper of the commercially used sailing yacht SPEEDY GO, 13.50 m in length, fell overboard and drowned at 12:19 (CEST) on 8 April 2022 after an unsuccessful sailing manoeuvre. The casualty went to the foreship because the headsail's sheets had become entangled there during a gybe. After clearing the lines, he straightened up simultaneously with the wind blowing into the sail as well as the yacht heeling and picking up speed. The skipper fell backwards over the guardrail into the water. The fellow sailors did not manage to get the casualty back on board of the yacht, even though he was at the stern shortly after. One of the co-sailors went into the water to help, lost contact with the yacht and was rescued suffering from hypothermia by the other sailors. A rescue helicopter recovered the skipper but all attempts at resuscitation were unsuccessful.

The cause of the skipper falling overboard was a lack of self-protection against falling overboard with a life-line when he went onto the foreship in conjunction with adopting an unsafe position on the yacht's leeward side. The main reason for the skipper drowning was the fact that he was not wearing a lifejacket. Several other aspects were identified as contributing factors to the accident.

Potential for improvement was noted with regard to the vessel operator's safety and quality management, sailing trip preparation and (safety) familiarisation, crew management, safe conduct on deck, vessel equipment, emergency management and the content of the examinations for commercial recreational boating. Safety recommendations were addressed to the Federal Ministry for Digital and Transport, the German Maritime Search and Rescue Service, as well as the vessel operator and the shipyard of the SPEEDY GO.

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 08/23) 24/23

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 236/20 veröffentlicht**
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 20/2023)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 25. Mai 2023 der Untersuchungsbericht 236/20 über den Brand im Spülluftkanal der Hauptmaschine an Bord der EBBA MAERSK am 29. Juli 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht untersucht die Gründe für die Entstehung des Feuers und beleuchtet dabei u. a. Schiffsbrennstoffe im Allgemeinen sowie das Einspritzsystem dieses speziellen Motors.

Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzu sehen und herunterzuladen.

Am 29. Juli 2020 befand die EBBA MAERSK sich auf der Reise von Felixstowe (Großbritannien) nach Hamburg. Nach Umstellung von einem herkömmlichen Schweröl auf einen schwefelarmen, leichten Kraftstoff kam es zu einem Brand im Spülluftkanal der Hauptmaschine.

Bei der Hauptmaschine der EBBA MAERSK handelt es sich um einen Common-Rail-Motor. Das Schiff muss für Fahrten in Seegebieten mit Emissionsbeschränkungen für Schwefel (sulphur emission control areas, SECA) auf einen schwefelarmen Kraftstoff umstellen. Die Menge schweren, schwefelarmen Kraftstoffs, die sich an diesem Tag an Bord befand, war für den Fahrtabschnitt die Elbe hinauf bis an die Pier in Hamburg nicht ausreichend. Die Hauptmaschine wurde also (entgegen der sonstigen Praxis) auf einen leichten, schwefelarmen Kraftstoff umgestellt, der in ausreichender Menge vorhanden war.

Kurz nach beendeter Umstellung begannen die Abgastemperaturen von drei Zylindern nacheinander über den Normalwert anzusteigen, sodass ein Zylinder elektronisch ausgehängt werden musste. Obwohl dieser nun nicht mehr angesteuert wurde, stieg seine Abgastemperatur nach einer kurzen Abkühlungsphase weiter an.

Plötzlich liefen in den vorderen sechs der 14 Zylinder Alarme für „Feuer im Spülluftkanal“ auf. Dies wurde durch die Maschinenbesatzung schnell verifiziert. Sofort wurde mit der Brücke kommuniziert, dass die Maschine ohne Verzögerung heruntergefahren werden müsse. Es wurde umgehend geankert, zunächst östlich und kurz außerhalb des Verkehrstrennungsgebiets „Elbe Approach“.

Das Feuer im Spülluftkanal wurde mithilfe der dafür vorgesehenen Anlage gelöscht. Nach ausreichender Abkühlung des Motors wurde eine ausführliche Kontrolle des Spülluftkanals durchgeführt. Es wurden keine Schäden an den Zylindereinheiten festgestellt. Zwei der sogenannten „injection control units“ (ICUs) waren jedoch mit einer teerartigen Substanz verstopft. Sie wurden überholt und wieder eingebaut.

★ **DE. BSU. Investigation report no. 236/20 issued**
(Last report see NfM issue 20/2023)

The Federal Maritime Accident Investigation Bureau (BSU) hereby announces the publication on 25 May 2023 of the investigation report 236/20 on the fire in the scavenging air duct of the main engine on board the EBBA MAERSK on 29 July 2020. The report investigates the reasons for the fire, looking at marine fuels in general and the injection system of this particular engine, among other things.

The investigation report is available for download at <https://www.bsu-bund.de/EN/News>

On 29 July 2020, the EBBA MAERSK was en route from Felixstowe (UK) to Hamburg (Germany). After the changeover from a conventional heavy fuel oil to a low-sulphur light fuel oil, a fire broke out in the main engine's scavenge air duct.

The EBBA MAERSK has a common-rail engine as her main engine. The ship has to change to a low-sulphur fuel for sea voyages in areas with sulphur emission limits (sulphur emission control areas, SECA). The amount of heavy low-sulphur fuel on board that day was not sufficient for the voyage segment up the River Elbe to the pier in Hamburg. Accordingly, the main engine was changed over (contrary to usual practice) to a light low-sulphur fuel, which was available in sufficient quantity.

Shortly after the changeover was completed, the exhaust gas temperatures of three cylinders successively began to rise above the normal level. One cylinder had to be disengaged electronically. After a brief cooling period, this cylinder's exhaust gas temperature began rising again, even though the cylinder was no longer being actuated.

Shortly afterwards, "Fire in scavenge air duct" alarms sounded for the forward six of the 14 cylinders. The engine department quickly verified this. It was immediately communicated to the bridge that the engine had to be shut down without delay. They anchored immediately, initially to the east and just outside of the Elbe Approach traffic separation scheme.

The fire in the scavenge air duct was extinguished using the designated system. A thorough inspection of the scavenge air duct was carried out after the engine had cooled down. No damage to the cylinder units was found. However, two of the injection control units (ICUs) were clogged with a tar-like substance. They were overhauled and reinstalled.

Die BSU interessierte bei der Untersuchung dieses Unfalls vor allem die Frage, ob die Besonderheiten der relativ „jungen“ schwefelarmen schweren Kraftstoffe eine Rolle bei der Entstehung des Brandes gespielt haben könnte.

Der Untersuchungsteil des Berichts beginnt mit jeweils einem Grundlagenkapitel zum Thema „Begrenzung von Schwefel in Schiffskraftstoffen“ und zu Schiffskraftstoffen im Allgemeinen. In den darauffolgenden Kapiteln wird zunächst das Schiff, danach der Motor beschrieben, vor allem die Funktionsweise der ICUs.

Weiterhin wird der Kraftstoff-Umstellvorgang eingehender betrachtet, ebenso wie verschiedene Laboranalysen. Auch Publikationen von Wärtsilä, die zu den beobachteten Problemen z. T. bereits Jahre vor dem Unfall veröffentlicht worden waren, wurden in die Untersuchung einbezogen.

Eine Bachelorarbeit, die diesen Schaden zum Thema hatte, lieferte wichtige Erkenntnisse für die Erstellung des Untersuchungsberichts.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor

During the investigation of this accident, the BSU was especially interested in whether the characteristics of the relatively “young” low-sulphur heavy fuel oils could have played a role in the development of the fire.

The investigation section of this report begins with two chapters providing fundamental knowledge, one on the subject of limiting sulphur in marine fuels, and one on marine fuels in general. The chapters that follow describe the ship and then the engine, in particular the technical functionality of the ICUs.

Furthermore, the fuel changeover process is considered in greater detail, as are various laboratory analyses. Publications from Wärtsilä (concerning the observed problems, some of them released years before the accident) were also included in the investigation.

A bachelor thesis on the subject of this damage delivered important findings for 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 07/23) 24/23

★ **DE. BSH. Stellenausschreibungen**

Siehe Anhänge

★ **DE. BSH. Job advertisements**

See annexes

(BSH Z2 02/06, 06/06/23) 24/23

2119

0027-7444



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

Das **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)** sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt für die Abteilung „Nautische Hydrographie“ (N), Referat „Schiffe und Geräte“ (N3), Sachgebiet „Einsatz der Schiffe“ (N32) auf dem Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff (VWFS) „Atair“, **befristet bis zum 30.09.2024** eine/einen

Schiffsmechanikerin/Schiffsmechaniker (m/w/d)

Der Dienstort ist Hamburg,

das Einsatzgebiet ist Nordsee und Ostsee sowie Nordatlantik.

Referenzcode der Ausschreibung 20231294_0002

Dafür brauchen wir Sie

- Instandsetzung, Wartung und Pflege des Schiffes und aller Einrichtungen
- Bedienung von Winden und Handhabung von Festmacherleinen
- Wahrnehmung des See- und Hafengewachtdienstes, Steuern des Schiffes oder Bootes nach Anweisung
- Arbeiten im Maschinenbereich nach Anweisung/Einteilung durch LTO
- Arbeiten an Deck im Rahmen von wissenschaftlichen Arbeiten bzw. beim Einholen oder Ausbringen von Auslegungen oder wissenschaftlichen Geräten

Ihr Profil

Das sollten Sie unbedingt mitbringen

- Abgeschlossene Berufsausbildung als Schiffsmechanikerin/Schiffsmechaniker oder einem verwandten Beruf (z.B. Matrosin/Matrose)
- Wachbefähigung Brücke nach A-II/4 des STCW-Codes
- Nachweis über die Befähigung nach VI/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen (Sicherheitsgrundausbildung)
- Nachweis über die Befähigung nach VI/2 der Anlage zum STCW-Übereinkommen (Rettungsbootsmann)
- Gültige Seediensttauglichkeit nach I/9 der Anlage zum STCW-Übereinkommen

Die o.g. Kriterien müssen spätestens zum Zeitpunkt der Besetzung erfüllt sein.

Das bieten wir Ihnen

Die Eingruppierung erfolgt in Entgeltgruppe 5 TVöD soweit die persönlichen und tariflichen Anforderungen erfüllt sind. Im Hinblick auf Personalgewinnung und Personalentwicklung wird die Stufenzuordnung im Einzelfall geprüft. Änderungen bleiben vorbehalten.

Tarifbeschäftigte des Bundes werden darauf hingewiesen, dass der Dienstposten während der Erprobung nur vorübergehend übertragen wird und während der Erprobungszeit keine Höhergruppierung erfolgt, sondern – wenn die Voraussetzungen erfüllt sind – eine Zulage nach § 14 Abs. 3 TVöD bezahlt wird.

Zusätzlich bieten wir

- einen sicheren Arbeitsplatz und transparente Bezüge
- größtmögliche Planungssicherheit durch das Aufstellen von Dienstplänen
- eine strukturierte Einarbeitung sowie individuelle berufliche Personalentwicklung
- regulär 30 Tage Jahresurlaub (bei einer fünf Tage Woche)
- zusätzliche arbeitsfreie Tage am 24.12. und 31.12.
- umfangreiche, individuell zugeschnittene Fortbildungsangebote
- Jahressonderzahlung
- zusätzliche betriebliche Altersvorsorge (VBL) für ein angemessenes Rentenniveau
- Zahlung eines Zuschusses zum Job-/Deutschlandticket in Höhe von ca. 23,00 Euro

Die Einsätze der Schiffe dauern in der Regel 10 Tage, dazwischen liegen üblicherweise vier Tage Hafengewache. Eine Ablösung erfolgt unter normalen Umständen nach zwei Törns an Bord gefolgt von einem Freitörn. Die Hafengewachen werden gleichmäßig verteilt.

Besondere Hinweise



Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie versteht sich als familienfreundlicher Arbeitgeber und wurde entsprechend zertifiziert. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.beruf-und-familie.de

Bewerbungen von Frauen sind ausdrücklich erwünscht. Bei gleicher Qualifikation werden Frauen nach Maßgabe des § 8 BGlG bevorzugt berücksichtigt.

Schwerbehinderte Menschen werden bei gleicher fachlicher Eignung bevorzugt eingestellt. Es wird nur ein Mindestmaß an körperlicher Eignung verlangt.

Wir begrüßen die Bewerbung von Menschen aller Nationalitäten.

Die Auswahl erfolgt durch eine Kommission. Auswahlgespräche werden gegebenenfalls als Videokonferenz durchgeführt.

Fühlen Sie sich angesprochen?

Dann bewerben Sie sich bitte **bis zum 23.06.2023** über das Elektronische Bewerbungsverfahren (EBV) auf der Einstiegsseite: www.bav.bund.de/Einstieg-EBV

Hier geben Sie bitte den oben genannten **Referenzcode** ein.

Bitte laden Sie im weiteren Verlauf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen (**Motivationsschreiben, Lebenslauf, Berufsabschlusszeugnisse und -urkunden bzw. Studienabschlusszeugnisse und -urkunden sowie qualifizierte Arbeitszeugnisse/Beurteilungen, Befähigungsnachweise Seediensttauglichkeitszeugnis**) als Anlage in Ihrem Kandidatenprofil hoch. Arbeitszeugnisse sind lückenlos vorzulegen, einschließlich eines aktuellen Zeugnisses, das nicht älter als 2 Jahre ist.

Zusätzlich pflegen Sie bitte in Ihrem Kandidatenprofil unter „**Ausbildung/Abschlüsse**“ Ihren entsprechenden Berufs-/Studienabschluss mit Ausprägung.

Bei ausländischen Bildungsabschlüssen ist eine Bescheinigung der **Datenbank anabin** über die Vergleichbarkeit mit einem deutschen Abschluss vorzulegen. Nähere Informationen hierzu entnehmen Sie bitte der Internetseite http://anabin.kmk.org/no_cache/filter/hochschulabschluesse.html

Für Fragen im Zusammenhang mit dem Elektronischen Bewerbungsverfahren steht Ihnen die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen unter der Rufnummer +49 (0) 4941 602-240 zur Verfügung.

Ansprechperson

Für fachliche Auskünfte steht Ihnen

Frau Ann-Christin Bräuer (Tel.: +49 (0) 40 3190-4320, E-Mail: ann-christin.braeuer@bsh.de) zur Verfügung.

Bei allgemeinen Fragen wenden Sie sich bitte an

Frau Ines Erler (Tel.: +49 (0) 381 4563-734, E-Mail: ines.erler@bsh.de).

Schwerbehinderte oder gleichgestellte Bewerberinnen oder Bewerber können sich bei Bedarf an die Vertrauensperson der schwerbehinderten Menschen

Herrn Jörg Reimers, Tel.: +49 (0) 40 3190-3430, E-Mail: schwerbehindertenvertreter@bsh.de

Herrn Dennes Brun, Tel.: +49 (0) 381 4563-615, E-Mail: gesamtschwerbehindertenvertretung@bsh.de) wenden.

Den vollständigen Stellenausschreibungstext mit ausführlichen Informationen finden Sie im Internet unter:

<http://www.bsh.de>

<http://www.bav.bund.de>

Das **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)** sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt für die Abteilung „Nautische Hydrographie“ (N), Referat „Schiffe und Geräte“ (N3), Sachgebiet „Einsatz der Schiffe“ (N32) auf dem Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff (VWFS) „Wega“, **unbefristet** eine/einen

Technische Wachoffizierin/Technischen Wachoffizier (m/w/d)

das Einsatzgebiet ist Nordsee und Ostsee

Der Dienstort ist Hamburg.

Referenzcode der Ausschreibung 20231296_0002

Den vollständigen Ausschreibungstext mit weiteren Informationen u.a. zum Aufgabengebiet erhalten Sie über das Internet unter www.bsh.de oder www.bav.bund.de

Dafür brauchen wir Sie

- Bedienung und Überwachung der maschinentechnischen Anlagen und Geräte
- Wahrnehmung des Maschinenwachdienstes im See- und Hafenbetrieb
- Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten im Schiffs- und Maschinenbetrieb einschließlich der technischen Forschungs- und Vermessungseinrichtungen

Ihr Profil

Das sollten Sie unbedingt mitbringen

- Gültiges Befähigungszeugnis als Technische Wachoffizierin/Technischer Wachoffizier STCW Regel III/1
- Gültige Seediensttauglichkeit nach I/9 der Anlage zum STCW-Übereinkommen
- Nachweis über die Befähigung nach VI/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen (Sicherheitsgrundausbildung SGA)
- Nachweis über die Befähigung nach VI/2 der Anlage zum STCW-Übereinkommen (Führen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten SÜB)
- Nachweis über die Befähigung nach VI/3 der Anlage zum STCW-Übereinkommen zur Leitung von Brandbekämpfungsmaßnahmen SLB)

Die o.g. Kriterien müssen spätestens zum Zeitpunkt der Besetzung erfüllt sein.

Das wäre wünschenswert

- Im Rahmen der Fachkenntnisse sind wichtig:
 - Kenntnisse im Umgang mit diesel-elektrischen Antrieben und hydraulischen Anlagen
- Qualität und Verwertbarkeit der Arbeitsergebnisse
- Zeitmanagement und Arbeitsquantität
- Kommunikations- und Informationsfähigkeit
- Auffassungsgabe
- Leistungsmotivation
- Deutsche Sprachkenntnisse der Niveaustufe B1 (GER)
(werden im Auswahlgespräch geprüft)

Bitte gehen Sie in Ihrem Motivationsschreiben auf die genannten Fähigkeiten und Kenntnisse ein.

Das bieten wir Ihnen

Die Eingruppierung erfolgt in Entgeltgruppe 8 TVöD soweit die persönlichen und tariflichen Anforderungen erfüllt sind. Im Hinblick auf Personalgewinnung und Personalentwicklung wird die Stufenzuordnung im Einzelfall geprüft. Änderungen bleiben vorbehalten.

Tarifbeschäftigte des Bundes werden darauf hingewiesen, dass der Dienstposten während der Erprobung nur vorübergehend übertragen wird und während der Erprobungszeit keine Höhergruppierung erfolgt, sondern – wenn die Voraussetzungen erfüllt sind – eine Zulage nach § 14 Abs. 3 TVöD bezahlt wird.

Zusätzlich bieten wir

- einen sicheren Arbeitsplatz und transparente Bezüge
- größtmögliche Planungssicherheit durch das Aufstellen von Dienstplänen
- eine strukturierte Einarbeitung sowie individuelle berufliche Personalentwicklung
- regulär 30 Tage Jahresurlaub (bei einer fünf Tage Woche)
- zusätzliche arbeitsfreie Tage am 24.12. und 31.12.
- umfangreiche, individuell zugeschnittene Fortbildungsangebote
- Jahressonderzahlung
- zusätzliche betriebliche Altersvorsorge (VBL) für ein angemessenes Rentenniveau
- Zahlung eines Zuschusses zum Job-/Deutschlandticket von derzeit ca. 23 Euro monatlich

Die Einsätze der Schiffe dauern in der Regel 10 Tage, dazwischen liegen üblicherweise vier Tage Hafengewache. Eine Ablösung erfolgt unter normalen Umständen nach zwei Törns an Bord gefolgt von einem Freitörn. Die Hafengewachen werden gleichmäßig verteilt.

Besondere Hinweise



Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie versteht sich als familienfreundlicher Arbeitgeber und wurde entsprechend zertifiziert. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.beruf-und-familie.de

Bewerbungen von Frauen sind ausdrücklich erwünscht. Bei gleicher Qualifikation werden Frauen nach Maßgabe des § 8 BGlG bevorzugt berücksichtigt.

Schwerbehinderte Menschen werden bei gleicher fachlicher Eignung bevorzugt eingestellt. Es wird nur ein Mindestmaß an körperlicher Eignung verlangt.

Wir begrüßen die Bewerbung von Menschen aller Nationalitäten.

Die Auswahl erfolgt durch eine Kommission.

Die Auswahlgespräche werden gegebenenfalls als Videokonferenz durchgeführt.

Fühlen Sie sich angesprochen?

Dann bewerben Sie sich bitte **bis zum 03.07.2023** über das Elektronische Bewerbungsverfahren (EBV) auf der Einstiegsseite www.bav.bund.de/Einstieg-EBV

Hier geben Sie bitte den oben genannten **Referenzcode** ein.

Bitte laden Sie im weiteren Verlauf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen (**Motivationsschreiben, Lebenslauf, Berufsabschlusszeugnisse und -urkunden bzw. Studienabschlusszeugnisse und -urkunden sowie qualifizierte Arbeitszeugnisse/Beurteilungen, gültige Befähigungszeugnisse**) als Anlage in Ihrem Kandidatenprofil hoch. Arbeitszeugnisse sind lückenlos vorzulegen, einschließlich eines aktuellen Zeugnisses, das nicht älter als 2 Jahre ist.

Zusätzlich pflegen Sie bitte in Ihrem Kandidatenprofil unter „**Ausbildung/Abschlüsse**“ Ihren entsprechenden Berufs-/Studienabschluss mit Ausprägung.

Bei ausländischen Bildungsabschlüssen ist eine Bescheinigung der **Datenbank anabin** über die Vergleichbarkeit mit einem deutschen Abschluss vorzulegen. Nähere Informationen hierzu entnehmen Sie bitte der Internetseite http://anabin.kmk.org/no_cache/filter/hochschulabschluesse.html

Für Fragen im Zusammenhang mit dem Elektronischen Bewerbungsverfahren steht Ihnen die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen unter der Rufnummer +49 (0) 4941 602-240 zur Verfügung.

Ansprechpersonen

Für fachliche Auskünfte steht Ihnen

Frau Ann-Christin Bräuer (Tel.: +49 (0) 40 3190-4320,
E-Mail: ann-christin.braeuer@bsh.de) zur Verfügung.

Bei allgemeinen Fragen wenden Sie sich bitte an

Frau Ines Erler (Tel.: +49 (0) 381 4563-734,
E-Mail: ines.erler@bsh.de).