

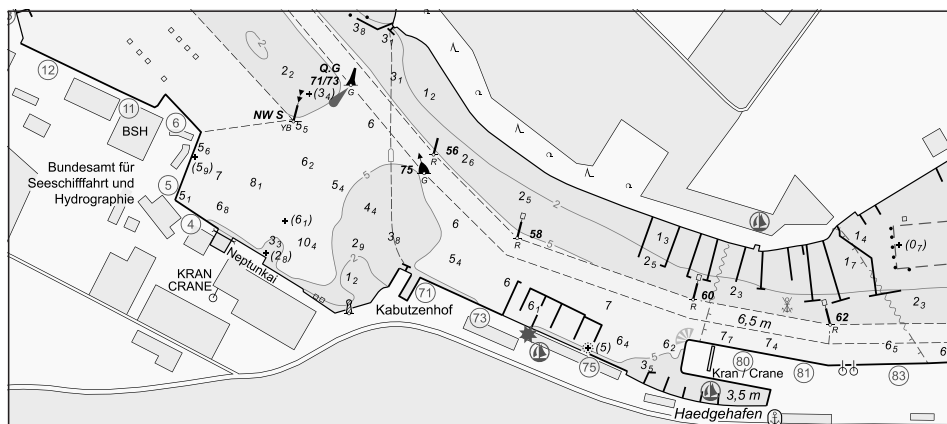
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer

Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

31. Mai 2024 · 155. Jahrgang
31 May 2024 · Volume 155



Nfs 22/2024

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 bitte über den BSH-Link:

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. For such reports following link can be used:



https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Nautische_Informationen/Meldungen_an_das_BSH/meldungen_an_das_bsh.htm

Oder adressiert an

Or addressed to
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 hydrodata@bsh.de
Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieser Veröffentlichung 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.

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.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg und Rostock 2024
www.bsh.de
ISSN-Nr. digital 0027-7444

© Federal Maritime and Hydrographic Agency
Hamburg and Rostock 2024
www.bsh.de
ISSN-Nr. digital 0027-7444

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

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

1000 1220 1510 1820

Ostsee/Baltic Sea

151 2300

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

2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2024

5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2023

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- Nordsee. NNO-lich Dogger Bank. Raketenstarts. Gefahren durch Raketen und Trümmerteile/North Sea. *NNE of Dogger Bank. Rocket launches. Hazards from rockets and debris*
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 286/20 veröffentlicht/DE. *BSU. Investigation Report No. 286/20 issued*
- DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung über die grenzüberschreitende Öffentlichkeitsbeteiligung für einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Erweiterung des Offshore-Windparks „Five Estuaries“ in der britischen ausschließlichen Wirtschaftszone/DE. *North Sea. BSH. Announcement on the transboundary environmental impact assessment for the application for development consent for the planned offshore wind farm “Five Estuaries” in UK’s exclusive economic zone*
- DE. Ostsee/Nordsee. Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung – AnIBV)/DE. *Baltic Sea/North Sea. Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance*

Beilagen/Enclosures

- DE. Ostsee/Nordsee. Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung – AnIBV)/DE. *Baltic Sea/North Sea. Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas sea-ward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters (Ordinance on the terms of calling at a German port)*

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

★ 1000

OWP DanTysk

Letzte NfS:

21/24

Trage ein

Insert

55° 05,48' N 007° 13,47' E

(WSA Elbe-Nordsee 127/24) 22/24

★ 1220

Robbenplate. NW-lich Scharhörn. Norderrinne

Letzte NfS:

20/24

Trage ein

Insert

53° 56,04' N 008° 21,97' E

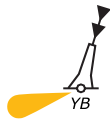
Streiche

Delete

Obstn

54° 00,0' N 008° 24,3' E

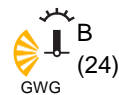
53° 59,3' N 008° 34,8' E



Q(6)+LFl. 15s

53° 59,9' N 008° 24,3' E

53° 59,2' N 008° 34,7' E



53° 58,5' N 008° 23,9' E

(WSA Elbe-Nordsee 114, 119/24) 22/24

★ 1510

Voslapper Groden

Letzte NfS:

17/24

Streiche

Delete

Fl.G.4s

41

53° 37,8' N 008° 08,3' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 88/24) 22/24

★ 1820Letzte NfS:
27/23Trage ein
*Insert***OWP DanTysk**

55° 05,480' N 007° 13,467' E

(WSA Elbe-Nordsee 127/24) 22/24

Ostsee/Baltic Sea

★ 151

Letzte NfS:
20/24Trage ein
InsertFI(5)Y.20s
BMS02
ODAS

54° 23,17' N 013° 47,85' E

FI(5)Y.20s
SGM04
ODAS

54° 07,72' N 013° 56,99' E



54° 17,21' N 015° 29,03' E

und streiche
and deletePA dicht dabei
close by

54° 16,11' N 015° 30,02' E

Ersetze
Replace++ durch
by

54° 26,70' N 015° 07,83' E

 durch
by

54° 30,82' N 014° 59,60' E

Streiche
Delete

54° 22,8' N 015° 24,7' E

(WSA Ostsee 179/24; PL 20/287–290/24) 22/24

★ 2300

Letzte NfS:
05/24Streiche
DeleteFI(5)Y.20s
ODAS

54° 19,0' N 012° 08,9' E

(WSA Ostsee 180/24) 22/24

Beilagen/Enclosures

DE. Ostsee/Nordsee. Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seawärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung – AnIBV)

DE. Baltic Sea/North Sea. Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas sea-ward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters (Ordinance on the terms of calling at a German port)

(BGBl. I Nr. 373/23) 22/24

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

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

2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2024

S. 40 Norddeutscher Rundfunk (NDR). A u s s t r a h l u n g. NDR Info Spezial.
Ersetze alle Angaben durch:

NDR Info Spezial

Digitalradio DAB+, Satellit DVB-S Radio sowie über die NDR Radio App und als Livestream im Internet

Sendezeit (GZ), Inhalt

0830¹ 2303

Seewetterbericht (Wetterlage, Vorhersage für 24 Stunden und Aussichten für weitere 24 Stunden mit Hinweisen auf Starkwind, Sturm, Orkan und Wellenhöhen), Stationsmeldungen und Nautische Warnnachrichten

¹ Montag bis Freitag

(NDR E-Mail vom 21.05.2024/24) 22/24

5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2023

S. 38 Norddeutscher Rundfunk (NDR). A u s s t r a h l u n g. NDR Info Spezial. Ersetze alle Angaben durch:

NDR Info Spezial

Digitalradio DAB+, Satellit DVB-S Radio sowie über die NDR Radio App und als Livestream im Internet

Sendezeit (GZ), Inhalt

0830¹ 2303

Seewetterbericht (Wetterlage, Vorhersage für 24 Stunden und Aussichten für weitere 24 Stunden mit Hinweisen auf Starkwind, Sturm, Orkan und Wellenhöhen), Stationsmeldungen und Nautische Warnnachrichten

¹ Montag bis Freitag

(NDR E-Mail vom 21.05.2024) 22/24

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

Nordsee. NNO-lich Dogger Bank. Raketenstarts. Gefahren durch Raketen und Trümmerteile

Mitteilung in NfS-Heft 19/2024 verlängert

1. Zwischen dem 15. Juni und 30. August 2024 werden vier Raketen von der Position 55° 46,0' N 003° 22,7' E gestartet.
2. Der Start der Höhenforschungsraketen wird als vertikaler Start von einem verankerten Schiff aus erfolgen.
3. Eine Rakete wird in westlicher Richtung auf einer ballistischen Flugbahn gestartet und wird voraussichtlich maximal 53,5 km weit fliegen.
4. Drei Raketen werden in westlicher Richtung gestartet und mit einem Fallschirmsystem landen; sie werden voraussichtlich eine maximale Reichweite von 38 km haben.
5. Es wird erwartet, dass die Raketen und Fallschirme sowie andere Weltraumtrümmer in einem vorübergehenden Aufprallgebiet niedergehen, das durch die folgenden Positionen begrenzt wird:
55° 24,00' N 002° 24,00' E
56° 08,00' N 002° 24,00' E
56° 08,00' N 004° 00,00' E
55° 24,00' N 004° 00,00' E
(WGS84 DATUM)
Das Gefahrengebiet liegt in deutschen, norwegischen, dänischen und niederländischen Gewässern.
6. Die Umgebung des Startplatzes und des Aufprallgebietes ist äußerst gefährlich, und allen Seeleuten wird empfohlen, diese Bereiche während der Startzeit zu meiden.
7. Genauere Daten und Einzelheiten der Starts werden über den MSI-Dienst, die Küstenwache über UKW und MF MSI Broadcast ab 5 Tage vor dem Start bekannt gegeben.
8. Es wird ein Wachschiff anwesend sein.
9. Der Range Safety Officer, Christopher Mieschendahl kann unter +49 421 51721 811 10 für weitere Informationen erreicht werden.

North Sea. NNE of Dogger Bank. Rocket launches. Hazards from rockets and debris

Notification in NfS issue 19/2024 prolonged

1. Four rockets are due to be launched from position 55° 46.0'N 003° 22.7' E between 15th June and 30th August 2024.
2. The launch type will be a vertical launch of sounding rockets from an anchored vessel.
3. One rocket will be launched westwards on a ballistic trajectory and is expected to travel a maximum of 53.5 km.
4. Three rockets will be launched westwards and will descend by a parachute system, they are expected to travel a maximum of 38 km.
5. The rockets and parachutes are expected to splash down, and there may be other space debris, within a temporary splash down area bounded by the following positions:
55° 24.00' N 002° 24.00' E
56° 08.00' N 002° 24.00' E
56° 08.00' N 004° 00.00' E
55° 24.00' N 004° 00.00' E
(WGS84 DATUM)
The hazard area falls inside German, Norwegian, Danish and Netherlands waters.
6. The area around the launch site and the splash down area are extremely hazardous and all mariners are advised to avoid these areas during the launch period.
7. More precise date's and details of the launch will be promulgated through the MSI service, and Coastguard VHF and MF MSI Broadcast from 5 days before the launch.
8. A guard vessel will be in attendance.
9. Contact Range Safety Officer, Christopher Mieschendahl on +49 421 51721 811 10 for further details.

(UKHO 15/05/24) 22/24

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 286/20 veröffentlicht**
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 01/2024)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 15. Mai 2024 der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 286/20 über das Vorkommnis an Bord des Vollcontainerschiffes MONTREAL EXPRESS, das sich am 29. August 2020 im Hafen Hamburg ereignet hat, veröffentlicht wurde. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

Am 29. August 2020 kam es an Bord des Containerschiffes MONTREAL EXPRESS zu einem Personenunfall. Das Schiff befand sich zum fraglichen Zeitpunkt anlässlich von Umschlagarbeiten am Liegeplatz im Hafen Hamburg.

Ein Hafenarbeiter wollte einen an Deck gestauten Kühlcontainer an die schiffsseitige Stromversorgung anschließen. Er begab sich zu diesem Zweck mit dem Stecker des wie üblich am Container montierten Stromkabels zum nächstgelegenen, unterhalb des Lukensüls befindlichen Anschluss-/Schaltkasten. Als der Hafenarbeiter dabei war, den Stecker des Kabels in die Steckdose einzuführen, kam es plötzlich zu einem Lichtblitz. Er verspürte einen leichten Stromschlag, war aber in der Lage, den Ort des Geschehens aus eigener Kraft zu verlassen und seinen Vorarbeiter über das Ereignis zu informieren. Bereits kurze Zeit später war die Besatzung eines Rettungswagens vor Ort und untersuchte den äußerlich unverletzten, jedoch unter Schock stehenden Hafenarbeiter. Vorsorglich wurde er zur weiteren Beobachtung ins Krankenhaus transportiert, konnte dieses aber wenig später wieder verlassen. Abgesehen von dem vorübergehenden leichten Schockzustand hatte das Ereignis keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zur Folge.

Wegen der Gefahren, die offenbar von einem technischen Fehler innerhalb des Anschluss-/Schaltkastens ausgegangen waren, beauftragte die BSU einen Sachverständigen mit der Klärung der Ursachen für das elektrotechnische Problem.

Die Begutachtung des Anschluss-/Schaltkastens ergab, dass dessen Abdichtung das Eindringen von Feuchtigkeit nur noch unzureichend verhinderte. In dem Kasten konnte es dadurch zu einer sogenannten Kriechstreckenbildung kommen. Hinzu kam, dass der sogenannte PE-Leiter (Erdungsanschluss) durch Korrosion und/oder Wackelkontakt in seiner Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt war. Der durch die Kriechstreckenbildung entstandene Fehlerstrom wurde daher nicht (ausschließlich) direkt über diesen Leiter in Richtung Schiffskörper abgeführt. Stattdessen floss der Fehlerstrom während der Berührung des Schaltkastengehäuses zumindest zum Teil durch den Körper des Hafenarbeiters, der dadurch einen Stromschlag erlitt.

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 286/20 issued**
(Last report see NfM issue 01/2024)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Summary Investigation Report No. 286/20 on 15 May 2024. The report deals with the incident that occurred on board the full containership MONTREAL EXPRESS, in the port of Hamburg on 29 August 2020.

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

On 29 August 2020, a personal accident occurred on board the container ship MONTREAL EXPRESS. At the time in question, the ship was carrying out cargo handling work at its berth in the port of Hamburg.

A dockworker wanted to connect a refrigerated container stowed on deck to the ship's power supply. For this purpose, he went to the nearest reefer container socket box, located below the hatch coaming with the plug of the power cable that was mounted on the container as usual. When the dockworker was about to insert the plug of the cable into the socket, there was a sudden flash of light. He felt a slight electric shock. However, he was able to leave the scene under his own power and report what had happened to his foreman. Shortly afterwards, the crew of an ambulance arrived at the scene and examined the dockworker, who was outwardly uninjured but in shock. As a precautionary measure, he was taken to the hospital for observation. However, he was able to leave the hospital later on. Apart from the temporary state of shock, the incident had not adverse health effects.

Due to the hazards that had apparently emanated from a technical fault within the reefer container socket box, the BSU commissioned an expert to clarify the cause for the electro-technical problem.

An inspection of the reefer container socket box revealed, that its seal was insufficiently preventing the ingress of moisture. This could lead to the formation of a so-called creepage distance formation. In addition, the functionality of the PE-conductor (earthing connection) was severely impaired by corrosion and/or loose contact. The false current caused by the formation of creepage was therefore not (exclusively) discharged via this conductor in the direction of the ship's hull. Instead, the fault current flowed at least partially through the body of the dockworker, who suffered an electric shock as a result, while touching the reefer container socket box housing.

Stichproben an Bord des Schiffes ergaben, dass weitere Anschluss-/Schaltkästen vergleichbare Mängel aufwiesen. Sämtliche Kästen wurden daraufhin kurzfristig inspiziert und ggf. repariert. Im Übrigen hat die Reederei zwischenzeitlich Maßnahmen ergriffen, um technische Probleme der genannten Art auf Schiffen ihrer Flotte rechtzeitig zu erkennen und zu beheben.

Im Verlauf der Untersuchung erhielt die BSU Kenntnis von weiteren Ereignissen, bei denen es allein im Hafen Hamburg auf fünf verschiedenen Containerschiffen anderer Reedereien anlässlich des Anschließens von Kühlcontainern zu vergleichbaren Gesundheitsgefährdungen von Hafenarbeitern gekommen war. Allen Fällen war glücklicherweise gemein, dass die betroffenen Personen keine schwerwiegenden Verletzungen erlitten.

Reedereien, Klassifikationsgesellschaften und die für Hafenstaatkontrollen zuständigen Stellen sollen mittels des vorliegenden Summarischen Untersuchungsberichtes für die in dem Bericht beschriebenen Gefahren sensibilisiert werden.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor

Random checks on board the ship revealed that other reefer container socket boxes had similar defects. All boxes were inspected at short notice and repaired if necessary. In the meantime, the shipping company took action in order to detect and remedy technical problems of this kind on the ships in its fleet in good time.

In the course of the investigation, the BSU received knowledge of further incidents resulting in health hazards of dockworkers connecting refrigerated containers on five different container ships of other shipping companies in the port of Hamburg. Fortunately, what all cases had in common was that the affected persons did not sustain serious injuries.

Shipping companies, classification societies and the bodies responsible for Port State Control should be sensitized for the hazards outlined in this Summary Investigation Report.

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 02/24) 22/24

- ★ **DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung über die grenzüberschreitende Öffentlichkeitsbeteiligung für einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Erweiterung des Offshore-Windparks „Five Estuaries“ in der britischen ausschließlichen Wirtschaftszone**

Siehe Anhang

- ★ **DE. North Sea. BSH. Announcement on the transboundary environmental impact assessment for the application for development consent for the planned offshore wind farm “Five Estuaries” in UK’s exclusive economic zone**

See annex

(BSH O1 22/05/24) 22/24

- ★ **DE. Ostsee/Nordsee. Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seawards der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung – AnlBV)**

Die Anlage zur Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) wurde per Verordnung vom 13. Dezember im BGBl. I Nr. 373 vom 19. Dezember 2023 geändert. Die aktualisierte AnlBV ist als Beilage in dieser Ausgabe enthalten.

- ★ **DE. Baltic Sea/North Sea. Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters (Ordinance on the terms of calling at a German port)**

The Annex to the Entering Requirements was amended by ordinance of 13 December in Federal Law Gazette I No. 373 of 19 December 2023. The updated Ordinance on the terms of calling at a German port is included as a supplement in this issue.

(BGBl. I Nr. 373/23) 22/24

2119

0027-7444



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

- ★ **DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur grenzüberschreitenden Beteiligung nach § 59 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz über die grenzüberschreitende Öffentlichkeitsbeteiligung für einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Erweiterung des Offshore-Windpark „Five Estuaries“ in der britischen ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee**

Bekanntmachung

Die britische Regierung hat mit Schreiben vom 14. Mai 2024 Unterlagen für den Antrag auf Erteilung einer Entwicklungsgenehmigung für den geplanten Offshore-Windpark „Five Estuaries“ in der britischen ausschließlichen Wirtschaftszone übersandt, um Deutschland über die Planungen des Offshore-Windparks, der voraussichtlich erhebliche nachteilige grenzüberschreitende Auswirkungen hat, gemäß Artikel 3 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention) zur Aufnahme sachgemäßer und wirksamer Konsultation zu informieren. Die folgenden Unterlagen wurden übersandt:

- Notification for an order granting development consent for the offshore wind farm “Five Estuaries” in british exclusive economic zone, Stand: 14. May 2024 (keine deutsche Übersetzung vorhanden)
- transboundary screening document, Five Estuaries Offshore Wind Farm (keine deutsche Übersetzung vorhanden)

und stehen online auf der BSH-Webseite unter www.bsh.de (über den Reiter „Bekanntmachungen“) in der Zeit vom **31. Mai 2024 bis einschließlich 20. Juni 2024** zur Verfügung.

Weitere Informationen zur Planung finden Sie unter folgenden Links:

[Home-Five Estuaries](#)
[Five Estuaries Offshore Wind Farm-Project information](#)

Zusätzlich liegen die Unterlagen in den Bibliotheken des BSH in Hamburg und in Rostock an den unten angegebenen Adressen zur Einsichtnahme aus. Sollte eine Einsichtnahme gewünscht werden, wird um eine Anmeldung zur Terminvereinbarung unter der genannten Adresse oder per E-Mail an EingangOdM@bsh.de gebeten.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
– Bibliothek –
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Montag, Mittwoch und
Donnerstag 09:00–15:00 Uhr
Dienstag 09:00–16:00 Uhr
Freitag 09:00–14:30 Uhr

und im

- ★ **DE. North Sea. BSH. Announcement of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on transboundary participation according to Section 59 para. 1 Environmental Impact Assessment Act on the transboundary environmental impact assessment for the application for development consent for the planned offshore wind farm “Five Estuaries” in UK’s exclusive economic zone of the North Sea**

Announcement

By letter dated 14 May 2024 the british government sent documents for the application for development consent for the planned offshore wind farm “Five Estuaries” in the british exclusive economic zone which is likely to have a significant adverse transboundary impact in order to notify Germany in accordance with Article 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Framework (Espoo Convention) and to ensure adequate and effective consultations. The following documents:

- Notification for an order granting development consent for the offshore wind farm “Five Estuaries” in british exclusive economic zone, As at: 14 May 2024
- transboundary screening document, Five Estuaries Offshore Wind Farm

are available online on the BSH website at www.bsh.de (via the “Announcements” tab) in the period from **31 May 2024 to 20 June 2024** inclusive.

Further information on the planning can be found under the following links:

[Home-Five Estuaries](#)
[Five Estuaries Offshore Wind Farm-Project information](#)

In addition, the application documents are available for inspection in the BSH libraries in Hamburg and Rostock at the addresses given below. If you wish to inspect the documents, please register for an appointment at the above address or by e-mail to EingangOdM@bsh.de requested.

Bundesamt und Hydrographie
– Bibliothek –
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Monday, Wednesday and
Thursday 0900–1500
Tuesday 0900–1600
Friday 0900–1430

and at the

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
– Bibliothek –
Neptunallee 5
18057 Rostock

Montag, Mittwoch und
Donnerstag 08:30–11:30 Uhr und
13:00–15:00 Uhr
Freitag 08:30–11:30 Uhr und
13:00–14:00 Uhr
Dienstag geschlossen.

Stellungnahmen oder Widersprüche sind spätestens **bis einschließlich 20. Juni 2024** (maßgeblich ist der Tag des Eingangs) schriftlich oder elektronisch beim BSH, Dienstsitz Hamburg oder Rostock, zu erheben.

Elektronische Äußerungen sind an folgende E-Mail-Adressen zu übersenden:

EingangOdM@bsh.de
dajana.ruge@bsh.de

Die Stellungnahmen oder Widersprüche müssen Namen und Anschrift der stellungnehmenden Person/Organisation enthalten.

Im Auftrag
Dajana Ruge

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Hamburg, 31. Mai 2024

AZ.: BSH/5163/005/UK/GÜ

*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
– Bibliothek –
Neptunallee 5
18057 Rostock*

*Monday, Wednesday and
Thursday 0830–1130 and
1300–1500
Friday 0830–1130 and
1300–1400
Tuesday closed.*

Comments or objections may be submitted in writing or by e-mail to the Federal Maritime and Hydrographic Agency in Hamburg or Rostock **20 June 2024 by the latest.**

E-mails must be sent to the following e-mail addresses:

*EingangOdM@bsh.de
dajana.ruge@bsh.de*

The comments or objections have to include name and address of the commentator/organization.

*For the Federal Maritime and Hydrographic Agency
Dajana Ruge*

Hamburg, 31 May 2024

FR.: BSH/5163/005/UK/GÜ

Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen

(Anlaufbedingungsverordnung – AnIBV)¹

Vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 373 vom 19.12.2023)

Der aktuelle deutsche Text der Verordnung ist jederzeit abrufbar unter:

<https://www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze-Richtlinien/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze-Richtlinien-node.html>

§ 1

Geltungsbereich

- (1) Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren, haben zur Verhütung, Entdeckung, Überwachung und Verringerung von Verschmutzungen der Meeresumwelt durch Schiffe sowie zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und zur Verhütung von Unfällen die in der Anlage genannten Bedingungen für das An- und Auslaufen einzuhalten.
- (2) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Anlage nach ihrer Verkündung mindestens einmal jährlich in deutscher Sprache und einer englischen Übersetzung in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt zu machen.
- (3) Diese Verordnung gilt nicht
 1. für Schiffe, die zu hoheitlichen Zwecken eingesetzt sind und nicht Handelszwecken dienen, insbesondere Dienstschiffe und Forschungsschiffe, sowie Schiffe im Lotsenversetzdienst,
 2. mit Ausnahme der Nummern 3.1 und 8 der Anlage für Kriegsschiffe anderer Staaten und sonstige staatliche Schiffe, die nicht zu Handelszwecken eingesetzt werden,

Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters

(Ordinance on the terms of calling at a German port)¹

Of 18 February 2004 (BGBl. I p. 300), last amended by Art. 1 of the Ordinance of 13 December 2023 (BGBl. I No. 373 dated 19.12.2023)

(This is an unofficial English translation of the “Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen”; short title: “Anlaufbedingungsverordnung”; abbreviation: “AnIBV”)

Section 1

Scope of application

- (1) Any vessel en route from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and bound for, leaving, or operating in the internal waters of the Federal Republic of Germany shall comply with the requirements set out in the Annex to this Ordinance with a view to preventing, reducing, and controlling pollution of the marine environment by ships and in order to increase the safety and efficiency of maritime traffic and prevent accidents.
- (2) Following promulgation of the said Annex, the Federal Maritime and Hydrographic Agency shall make known by publication in the German “Notices to Mariners” (“Nachrichten für Seefahrer”), not less than once a year, both the German original and an English translation of the text of the said Annex.
- (3) The present Ordinance shall not apply to
 - .1 vessels employed for government purposes and serving other than commercial purposes, especially service vessels and research vessels, and to vessels engaged in pilot transfer services;
 - .2 warships of other States and to other Stateowned ships operated for other than commercial purposes – except for items 3.1 and 8 of the Annex hereto, which do apply;

¹ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) sowie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57).

This Ordinance is to implement Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Council Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101) and Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57).

3. für Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt,
 4. für Sportfahrzeuge, die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind und deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt.
- (4) Diese Verordnung gilt ferner nicht für Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ, Bordvorräte und Schiffsausrüstung.

§ 2

Folgen von Verstößen

- (1) Ein Schiff, dessen Schiffsführer, Betreiber oder Agent die in der Anlage festgelegten Bedingungen für das An- und Auslaufen nicht erfüllt hat, wird von der jeweils zuständigen Verkehrszentrale zunächst auf diesen Umstand hingewiesen. Werden die vorgeschriebenen Meldungen dennoch nicht abgegeben, können die zuständigen Behörden diesen Umstand als hinreichenden Verdacht eines Verstoßes gegen die anwendbaren Schiffssicherheitsvorschriften ansehen und eine Kontrolle des Schiffes im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse durchführen.
- (2) Jedes Schiff, dessen Betreiber, Agent oder Schiffsführer gegen die Meldepflicht nach Nummer 2.1.2 oder 2.2.2 der Anlage verstößt, wird im deutschen Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung im Sinne des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung unterzogen.

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 oder 2.2.2 der Anlage eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.
- (2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 wird auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen.

- .3 traditional ships with a hull length not exceeding 45 metres, which does apply;
 - .4 pleasure craft with a hull length not exceeding 45 metres and approved to carry not more than twelve passengers.
- (4) The present Ordinance shall not apply, either, to bunkers aboard ships of less than 1 000 GT, to ships' stores, and to the ships' equipment.

Section 2

Consequences of contraventions

- (1) Any vessel the master, operator or agent of which has failed to comply with the requirements for entering, respectively leaving, the internal waters of the Federal Republic of Germany as set out in the Annex hereto shall be notified of such non-compliance by the appropriate Vessel Traffic Services (VTS). If the required reports are not made despite such notification, the competent authorities may regard this as sufficient grounds for suspecting a contravention of applicable ship safety requirements and may conduct an inspection of the vessel in the area of jurisdiction of the Federal Republic of Germany.
- (2) Any vessel the operator, agent or master of which has failed to comply with the reporting requirement set out in item 2.1.2 or 2.2.2 of the Annex hereto shall, when in the German port of destination, be subject to an expanded inspection under the provisions of Article 14 of Council Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control (recast) (Official Journal of the European Union No L 131 of 28 May 2009, p. 57).

Section 3

Administrative Offences

- (1) An administrative offence under Section 15, para. 1, item 2, Seeaufgabengesetz, shall be deemed to have been committed by anyone who willfully or negligently, in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with items 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 or 2.2.2 of the Annex, fails to make a report or fails to make a report correctly, completely or in time.
- (2) Responsibility for the prosecution and punishment of administrative offences under para. 1 is assigned to the Federal Waterways and Shipping Agency.

Anlage
(zu § 1 Abs. 1)

- 1 Begriffsbestimmungen**
Im Sinne dieser Verordnung sind
- 1.1 „Betreiber“: Eigentümer, Reeder, Charterer oder Manager des Schiffes;
- 1.2 „Agent“: jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers alle Schiffs- und Ladungsinformationen zu übermitteln;
- 1.3 „gefährliche Güter“:
- Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweiligen Begriffsbestimmungen für die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Codes fallen,
 - Stoffe, die bei der Beförderung als Schüttladung im IMSBC-Code als gefährliche Güter klassifiziert sind, oder
 - Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und
 - a) denen eine UN-Nummer zugeordnet worden ist oder
 - b) die in Kapitel 17 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist und die in Kapitel 18 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist oder
 - c) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind,
 - die im INF-Code genannten radioaktiven Stoffe;
- 1.4 „umweltschädliche Güter“:
- Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anlage I des MARPOL-Übereinkommens,
 - flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage II des MARPOL-Übereinkommens,
 - Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage III des MARPOL-Übereinkommens;
- 1.5 „MARPOL-Übereinkommen“: das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.6 „Kollisionsverhütungsregeln“: die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1977 I S. 813), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.7 „IMDG-Code“: der International Maritime Dangerous Goods Code, in der amtlichen deutschen Übersetzung, bekannt gegeben durch die Bekanntmachung vom 28. Februar 2009 (VkB. 2009 S. 102);

Annex
(to Section 1 [1])

- 1 Definitions**
For the purposes of the present Ordinance, the terms given hereunder shall have the following meaning:
- 1.1 *The term “operator” means the owner, charterer or manager of a given ship;*
- 1.2 *the term “agent” means any person empowered, authorized or instructed to transmit any ship-related or cargo-related information on behalf of the ship’s operator;*
- 1.3 *the term “dangerous goods” includes*
- substances and objects falling within the pertinent definitions for Classes 1 to 9 of the IMDG Code;*
 - substances which in the IMSBC Code are classified as dangerous goods when carried as bulk cargo;*
 - substances to be carried in tankers and to which any one of the three conditions below applies:*
 - a) a UN Number has been assigned to them; or*
 - b) they are listed in Chapter 17 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; and they are listed in Chapter 18 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; or*
 - c) they are listed in Chapter 19 of the IGC Code;*
 - the radioactive substances specified in the INF Code;*
- 1.4 *the term “goods damaging to the environment” includes*
- crude oil and refined products as defined in Annex I of the MARPOL Convention;*
 - noxious liquid substances as defined in Annex II of the MARPOL Convention;*
 - harmful substances as defined in Annex III of the MARPOL Convention;*
- 1.5 *the term “MARPOL Convention” means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the Protocol of 1978 relating thereto (promulgated in the Federal Law Gazette 1982 II p. 2) as amended and valid under German law;*
- 1.6 *the term “Collision Regulations” means the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (promulgated in the Federal Law Gazette 1977 I p. 813) as amended and valid under German law;*
- 1.7 *the term “IMDG Code” means the International Maritime Dangerous Goods Code in its official German translation as made known to the public by Notice of 28 February 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009 p. 102);*

- | | | | |
|------|--|------|---|
| 1.8 | „IBC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung; | 1.8 | <i>the term “IBC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;</i> |
| 1.9 | „IGC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung; | 1.9 | <i>the term “IGC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;</i> |
| 1.10 | „IMSBC-Code“: der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkBli. 2009 S. 775); | 1.10 | <i>the term “IMSBC Code” means the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in the official German translation promulgated on 15 December 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009, p. 775);</i> |
| 1.11 | „INF-Code“: der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen (BAnz. 2000 S. 23 322) in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung; | 1.11 | <i>the term “INF Code” means the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (promulgated in the Bundesanzeiger 2000 p. 23 322) as amended and valid under German law;</i> |
| 1.12 | „Hafenbehörde“: Behörde oder sonstige Stelle, die für die Entgegennahme und Weitergabe von Hafenanlaufmeldungen zuständig ist; | 1.12 | <i>the term “port authority” means the authority or other organisation in charge of receiving and passing on the reports of vessels calling at a given port;</i> |
| 1.13 | „Maritime Verkehrssicherung“: die von der Verkehrszentrale zur Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen, zur Verkehrsablaufsteuerung oder zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren für die Meeresumwelt gegebenen Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen sowie erlassenen Verfügungen zur Verkehrsregelung und -lenkung; | 1.13 | <i>the term “maritime traffic control” means any traffic information and traffic assistance provided by the competent VTS Centre to prevent collisions and groundings, control the traffic flow, or prevent hazards to the marine environment as may arise from shipping; and any orders imposed to control and regulate traffic;</i> |
| 1.14 | „Verkehrsinformationen“: nautische Warnnachrichten sowie Mitteilungen der Verkehrszentrale über die Verkehrslage, Fahrwasser sowie Wetter- und Tideverhältnisse, die zu festgelegten Zeiten in regelmäßigen Abständen oder auf Anforderung einzelner Schiffe gegeben werden; | 1.14 | <i>the term “traffic information” means navigational warnings or other information provided by the competent VTS Centre, either at predetermined times and at regular intervals or upon the specific request of individual vessels;</i> |
| 1.15 | „Verkehrsunterstützungen“: Hinweise und Warnungen der Verkehrszentrale an die Schifffahrt und Empfehlungen im Rahmen einer Schiffsberatung von der Verkehrszentrale aus durch Seelotsen nach § 23 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen, die bei verminderter Sicht, auf Anforderung oder wenn die Verkehrszentrale es auf Grund der Verkehrsbeobachtung für erforderlich hält, gegeben werden und sich entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse auch auf Positionen, Passierzeiten, Kurse, Geschwindigkeiten oder Manöver bestimmter Schiffe erstrecken können; | 1.15 | <i>the term “traffic assistance” means advice and warnings to the shipping community provided by the competent VTS Centre as well as recommendations provided through the competent VTS Centre by sea pilots advising ships under the provisions of Section 23 (1) of the Sea Pilotage Act; such advice, warnings, and recommendations to be provided in restricted visibility, upon request, or when the competent VTS Centre, upon evaluation of the traffic situation, deems it necessary to provide them; they may cover such aspects as the positions of given vessels, their times of passage at given positions, their courses, speeds, and/or manoeuvres (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);</i> |

- | | |
|---|---|
| <p>1.16 „Verkehrsregelungen“: schiffahrtspolizeiliche Verfügungen der Verkehrszentrale im Einzelfall, die entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse Regelungen über Vorfahrt, Überholen, Begegnen, Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten oder über das Befahren einer Seeschiffahrtsstraße umfassen können;</p> <p>1.17 „Innere Deutsche Bucht“ (German Bight): das Seegebiet ergibt sich aus dem Anhang zu dieser Anlage;</p> <p>1.18 „UN-Nummer“: die zum Stoff gehörende Nummer gemäß den Empfehlungen, die vom Ausschuss der Sachverständigen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschlagen wurde und in den in den Nummern 1.7 bis 1.10 dieser Anlage genannten Codes aufgeführt ist;</p> <p>1.19 „AIS“: Automatisches Schiffsidentifizierungssystem der Regel V/19.2.4 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung.</p> <p>2 Meldungen an die Zentrale Meldestelle</p> <p>2.1 Allgemeine Meldungen</p> <p>2.1.1 Meldung vor Einlaufen nach der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5. August 2002, S. 10) in der jeweils geltenden Fassung.</p> <p>Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das im Geltungsbereich dieser Verordnung verkehrt, ist verpflichtet,</p> <p>a) mindestens 24 Stunden im Voraus oder</p> <p>b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder</p> <p>c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt,</p> <p>die in Satz 2 bezeichneten Angaben der Zentralen Meldestelle zu übermitteln. Angaben im Sinne des Satzes 1 sind:</p> <p>a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer),</p> <p>b) Identifizierungsmerkmal des Bestimmungshafens,</p> <p>c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen und</p> <p>d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.</p> | <p>1.16 <i>the term “traffic instructions” means restraints imposed, on a case-by-case basis, by the competent VTS Centre acting as shipping police authority; traffic instructions may cover aspects such as right-of-way, overtaking and head-on situations, minimum and maximum speeds, or any other details to be observed by vessels proceeding on a given navigable waterway (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);</i></p> <p>1.17 <i>the term “Inner German Bight” denotes the sea area as depicted in the Appendix to the present Annex;</i></p> <p>1.18 <i>the term “UN Number” means the identification number assigned to a given substance pursuant to the recommendations of the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and specified in one or more of the Codes referred to in items 1.7 to 1.10 of this Annex;</i></p> <p>1.19 <i>the term “AIS” means the Automatic Identification System referred to in Regulation V/19.2.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (promulgated in the Federal Law Gazette 1979 II p. 141) as amended and valid under German law.</i></p> <p>2 Reports to be made to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle)</p> <p>2.1 <i>General notification</i></p> <p>2.1.1 <i>Notification prior to entry according to Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 208 of 5 August 2002, p. 10) as amended.</i></p> <p><i>The operator, agent or master of a ship operating in the area of this Ordinance is required to notify the information referred to in sentence 2 to the Competent Authority:</i></p> <p>a) <i>at least 24 hours in advance; or</i></p> <p>b) <i>at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours; or</i></p> <p>c) <i>if the port of call is not known or is changed during the voyage, as soon as this information is available.</i></p> <p><i>Information within the meaning of sentence 1 shall be:</i></p> <p>a) <i>ship identification (name, call sign, IMO identification number);</i></p> <p>b) <i>identification code of the port of call;</i></p> <p>c) <i>estimated time of arrival at the port of call or pilot station and estimated time of departure from that port; and</i></p> <p>d) <i>total number of persons on board.</i></p> |
|---|---|

- 2.1.2 Meldungen nach Ein- und Auslaufen nach der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung

Ergänzend zur Meldung nach Nummer 2.1.1 ist der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das einen deutschen Hafen oder ein anderes Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens anläuft oder ihn verlässt, verpflichtet,

- nach dem Einlaufen den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und
- nach dem Auslaufen den genauen Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes

sowie jeweils das Identifizierungsmerkmal des Hafens unverzüglich der Zentralen Meldestelle zu übermitteln.

2.2 Besondere Meldungen

- 2.2.1 Meldung vor Einlaufen und vor Auslaufen für Gefahrguttransporte nach der Richtlinie 2002/59/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert, hat, wenn der nächste Anlaufhafen, Auslaufhafen, Liege- oder Ankerplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt oder eine Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal beabsichtigt ist, spätestens beim Verlassen des letzten Auslaufhafens der Zentralen Meldestelle folgende Angaben zu übermitteln:

- Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- letzter Auslaufhafen und Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
- nächster Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz;
- voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz oder an der Lotsenstation;
- Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;
- gefährliche oder umweltschädliche Güter mit dem Richtigen Technischen Namen beziehungsweise dem Stoff- oder Produktnamen und bei brennbaren Flüssigkeiten nach dem IMDG-Code dem Flammpunkt;
- die Gefahr auslösenden Stoffe und die von den Vereinten Nationen zugeteilten UN-Nummern;
- die nach IMDG-Code bestimmte Gefahrgutklasse und Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes;

- 2.1.2 *Notification to be made after entering or leaving, according to Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57), as amended*

Supplementing the report under 2.1.1 above, the operator, agent or master of a ship under foreign flag entering or leaving a German port or other area in a German port's area of responsibility is required to report immediately to the Competent Authority

- after arrival, the exact time of arrival of the ship*
 - after departure, the exact time of departure of the ship*
- and identification code of the port.*

2.2 Special notification

- 2.2.1 *Notification prior to entry and before departure of ships carrying dangerous or polluting goods in accordance with Directive 2002/59/EC*

If the next port of call, port of departure or anchorage of a ship carrying dangerous or polluting goods is located in the area covered by this ordinance or such ship is planning to pass through Kiel Canal, her operator, agent or master is required to notify the following information to the Competent Authority, at the latest at the moment of departure from the last port of call:

- ship identification (name, call sign, IMO identification number);*
- last port of call and time of departure from that port;*
- next port of call or anchorage*
- estimated time of arrival at the next port of call or anchorage or at the pilot station;*
- total number of persons on board;*
- dangerous or polluting goods carried, stating their correct technical names and/or substance or product names and, in the case of flammable liquids according to the IMDG Code, their flash point;*
- hazardous substances carried, and UN numbers assigned to them by the United Nations*
- IMDG dangerous goods class and ship category according to the INF Code;*

- i) die Mengen der in Buchstabe g genannten Güter und ihr Aufbewahrungsort an Bord, Verpackungsart und Verpackungsgruppe sowie, soweit sie in anderen Beförderungseinheiten als festen Tanks befördert werden, die Art der Beförderungseinheit und deren Identifikationsnummer;
- j) Lade- und Löschhafen der Ladung;
- k) Bestätigung, dass eine Aufstellung, ein Verzeichnis oder ein Lageplan in geeigneter Form zur Angabe der an Bord des Schiffes geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter und ihrer jeweiligen Lage im Schiff beziehungsweise ein entsprechender Stauplan auf der Brücke oder in der Schiffsführungszentrale vorgehalten wird;
- l) eine Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind, sowie die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist;
- m) die Menge der als vorhergehende Ladung beförderten Massengüter im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, soweit die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind;
- n) Merkmale und geschätzte Menge des mitgeführten Bunkertreibstoffs.

Soweit die Angaben nach den Buchstaben c, d und j beim Verlassen des letzten Auslaufhafens nicht verfügbar sind, ist die vollständige Meldung erneut zu machen, sobald der nächste Anlaufhafen, Liege oder Ankerplatz bekannt ist.

2.2.2 Meldung vor Einlaufen für erweiterte Überprüfung nach der Richtlinie 2009/16/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das nach Artikel 14 der Richtlinie 2009/16/EG für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt, hat der Zentralen Meldestelle 72 Stunden vor der erwarteten Ankunft in einem deutschen Hafen oder einem anderen Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens folgende Angaben zu melden:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- b) Identifizierungsmerkmal des Hafens, der angelaufen werden soll;
- c) vorgesehene Dauer der Liegezeit, einschließlich des voraussichtlichen Zeitpunkts der Ankunft und des Auslaufens;
- d) für Tankschiffe:
 - aa) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle;

- i) quantities of the goods referred to in item (g) above and their locations on board the vessel, the type of package used and the packaging group and, when carried in transport units other than fixed tanks, the type of each transport unit and its identification number;

- j) loading and unloading ports of the cargo;
- k) a confirmation that a list, manifest or appropriate location plan giving details of the dangerous goods or goods damaging to the environment carried on board the vessel, including their location on the vessel, or an appropriate stowage plan, is kept readily available on the navigating bridge or in the operations control room;

- l) an address where detailed information on the cargo may be obtained, and emergency contact data of the shipper or any other person who has information about the physical and chemical properties of the products and about measures to be taken in an emergency;

- m) the quantity of preceding bulk cargo that has been carried, within the meaning of Section 30 (1), item 1, German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, unless the tanks have been cleaned and degassed or fully inerted;

- n) characteristics and estimated quantity of bunker fuel carried.

Where the information under c, d and j above is not available when leaving the previous port of departure, the complete information must be notified once more as soon as the port of destination or anchorage is known.

2.2.2 Notification prior to entry in case of expanded inspection in accordance with Directive 2009/16/EC

The operator, agent or master of a foreign-flagged ship which, under Section 14 of Directive 2009/16/EC, is eligible for an expanded inspection must notify the following information to the Competent Authority 72 hours before the estimated time of arrival in a German port or other area in the responsibility of a German port:

- a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
- b) identification of the next port of call
- c) planned duration of stay including expected times of arrival and departure;
- d) with respect to tankers:
 - aa) type of construction: single hull, single hull with separate ballast tank (SBT), double hull;

- | | |
|---|--|
| <p>bb) Zustand der Lade- und Ballasttanks:
voll, leer, inertisiert;
cc) Ladungsart und -volumen;</p> <p>e) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);</p> <p>f) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;</p> <p>g) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.</p> | <p><i>bb) status of cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;</i>
<i>cc) type and volume of cargo;</i></p> <p><i>e) planned activities in the port of destination or anchorage (loading, unloading, other);</i></p> <p><i>f) planned mandatory inspections and major maintenance and repair measures planned to be carried out during the ship's stay in the port of destination;</i></p> <p><i>g) date of the previous expanded inspection in the region covered by the Paris Agreement.</i></p> |
| 2.3 Zentrale Meldestelle und Meldeverfahren | 2.3 <i>Competent Authority and reporting procedures</i> |
| 2.3.1 Zentrale Meldestelle | 2.3.1 <i>Competent Authority</i> |
| Zentrale Meldestelle im Sinne dieser Verordnung ist das Havariekommando (Zentrale Meldestelle), | <i>The Competent Authority referred to in this Ordinance is the Havariekommando (HK, Central Command for Maritime Emergencies Germany) located at</i> |
| Am Alten Hafen 2, in 27472 Cuxhaven,
Tel.: + 49 (0) 30 18 54 20 1400,
Fax: + 49 (0) 30 18 54 20 2408. | <i>Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Phone: + 49 (0) 30 18 54 20 1400,
Fax: + 49 (0) 30 18 54 20 2408.</i> |
| Das Havariekommando betreibt im Sinne des § 2 Nummer 4 des Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetzes das Zentrale Meldeportal des Bundes. | <i>The Havariekommando operates the Federal Central Reporting Portal within the meaning of Section 2(4) of the Maritime Shipping Reporting Portal Act.</i> |
| 2.3.2 Ersatzmeldestelle bei erweiterten Überprüfungen | 2.3.2 <i>Designated replacement coastal station for expanded inspections</i> |
| Ist dem Betreiber, Agent oder Schiffsführer eine Meldung nach Nummer 2.2.2 an die Zentrale Meldestelle nicht möglich, müssen die Angaben als elektronisches Dokument an die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg (E-Mail: psc-germany@bg-verkehr.de) gemeldet werden. | <i>If the operator, agent or master of a ship is unable to notify the information required under 2.2.2 above to the Competent Authority, the information has to be sent as an electronic document to German Social Accident Insurance Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg (E-mail: psc-germany@bg-verkehr.de).</i> |
| 2.3.3 Meldeverfahren | 2.3.3 <i>Reporting procedure</i> |
| Der Betreiber, der Agent oder der Schiffsführer hat die nach den Nummern 2.1 und 2.2 erforderlichen Meldungen über das Internet unter www.national-single-window.de im Zentralen Meldeportal des Bundes oder über die im Bundesanzeiger bekannt gemachten Hafenbehörden und Hafeninformationssysteme vorzunehmen. Die Meldung muss Namen, Anschrift, Ruf- und Telefax-Nummer des Meldenden enthalten. Der meldende Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die erforderlichen Meldungen je Schiffsreise nur einmal abgegeben werden. | <i>The operator, agent or master of a ship is required to notify the information under 2.1 and 2.2 via Internet at www.national-single-window.de. The report must include the name, address, telephone and fax numbers of the person making the report. The operator, agent, or master of the ship must ensure that the required information is notified only once for each voyage.</i> |

2.4 Möglichkeit der befreienden Meldung an eine Hafenbehörde

Der Betreiber, der Agent oder der Schiffsführer eines Schiffes ist von der Meldung der Angaben nach den Nummern 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 an die Zentrale Meldestelle befreit, wenn er diese Angaben einer Hafenbehörde gemeldet hat und die Hafenbehörde in der Lage ist, die Angaben der Zentralen Meldestelle auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Die Hafenbehörden, die diese Voraussetzung erfüllen, werden vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Verkehrsblatt und nachrichtlich auf der Internetseite der Zentralen Meldestelle unter www.national-single-window.de bekannt gemacht.

2.5 Ausnahmeregelung für Liniendienste

2.5.1 Nationale Liniendienste

2.5.1.1 Befreiung von der Gefahrgutmeldung

Schiffe eines Liniendienstes zwischen deutschen Häfen, der mindestens einen Monat lang betrieben werden soll, sind auf Fahrten von bis zu 12 Stunden planmäßiger Dauer von der Pflicht zur Abgabe der Meldung nach Nummer 2.2.1 befreit, soweit der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes eine Liste der betreffenden Schiffe erstellt und laufend aktualisiert sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle nach Nummer 2.3.1 (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermittelt hat.

Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass für jede Fahrt die Angaben nach Nummer 2.2.1 24 Stunden am Tag auf Anforderung der Zentralen Meldestelle unverzüglich übermittelt werden können. Jede Abweichung von drei oder mehr Stunden von der voraussichtlichen Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen ist an die Zentrale Meldestelle (E-Mail: MLZ@havariekommando.de oder telefonisch: 030 18 54 20 1400) zu melden.

2.5.1.2 Befreiung von der Personenmeldung vor Einlaufen

Fahrgastschiffe im Liniendienst zwischen deutschen Häfen, der mindestens einen Monat lang betrieben werden soll, sind von der Verpflichtung nach Nummer 2.1.1 Satz 1 und Satz 2 Buchstabe d, die Zahl der an Bord befindlichen Personen vor Einlaufen an die Zentrale Meldestelle zu melden, befreit,

2.4 Exonerating option to make reports to a port authority

The operator, agent or master of a ship shall be exempted from notifying the information under 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1 to the Competent Authority if he has notified the information to a port authority and provided that such port authority is in a position to forward the information to the Competent Authority upon the latter's request, 24 hours a day, without delay via remote data transmission. The names of port authorities meeting these requirements will be published by the Federal Ministry for Digital and Transport by promulgation in the Verkehrsblatt and will be notified on the homepage of the Competent Authority at www.national-single-window.de.

2.5 Exemptions for scheduled services

2.5.1 National scheduled services

2.5.1.1 Exemption from the dangerous goods declaration

Ships of a liner service between German ports, which is to be operated for at least one month, are exempted from the obligation to submit the notification according to number 2.2.1 for voyages of up to 12 hours scheduled duration, provided that the operator of the respective liner service has drawn up and continuously updated a list of the ships concerned and transmitted it as an electronic document to the Central Reporting Office according to number 2.3.1 (e-mail: MLZ@havariekommando.de).

The operator of the respective liner service must ensure that for each voyage the information according to number 2.2.1 can be transmitted immediately 24 hours a day upon request of the Central Reporting Office. Any deviation of three or more hours from the estimated time of arrival at the port of destination must be reported to the Central Reporting Office (e-mail: MLZ@havariekommando.de or by telephone: 030 18 54 20 1400).

2.5.1.2 Exemption from personal registration before entry

Passenger ships operating a liner service between German ports for at least one month are exempt from the obligation under number 2.1.1 sentence 1 and sentence 2 letter d to report the number of persons on board to the Central Reporting Office prior to arrival,

- a) wenn die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation nach Abschnitt A.III.a. Nummer 1.2 Buchstabe c der Anlage 1 zur Schiffs-sicherheitsverordnung eine Befreiung für die Meldung der Personenanzahl vor Abfahrt nach Artikel 9 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35) in der jeweils geltenden Fassung erteilt hat und
- b) der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes eine Liste der betreffenden Schiffe erstellt und laufend aktualisiert sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle nach Nummer 2.3.1 (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermittelt hat.

Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass für jede Fahrt die Angabe nach Nummer 2.1.1 Satz 2 Buchstabe d 24 Stunden am Tag auf Anforderung der zuständigen Behörde unverzüglich übermittelt werden kann.

2.5.1.3 Vereinfachte Personenmeldung

Fahrgastschiffe im Liniendienst zwischen deutschen Häfen, der mindestens einen Monat lang betrieben werden soll, sind von der Pflicht zur Meldung der Angaben nach Nummer 2.1.1 Satz 2 Buchstabe c und d vor Einlaufen befreit, wenn vor Abfahrt eine Meldung der Zahl der Personen an Bord nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 98/41/EG erfolgt. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes muss eine Liste der betreffenden Schiffe erstellen und laufend aktualisieren sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle nach Nummer 2.3.1 (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermitteln. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass für jede Fahrt die Angabe nach Nummer 2.1.1 Satz 2 Buchstabe c und d 24 Stunden am Tag auf Anforderung der zuständigen Behörde unverzüglich übermittelt werden kann.

- a) *if the Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation has granted an exemption in accordance with Section A.III.a. Number 1.2 letter c of Annex 1 to the Ship Safety Ordinance for reporting the number of persons before departure in accordance with Article 9 (2) sentence 1 of Council Directive 98/41/EC of June 18, 1998 on the registration of persons sailing on board passenger ships operating to or from ports of the Member States of the Community (OJ L 188, 2.7.1998, p. 35), as amended, and*
- b) *the operator of the respective liner service has drawn up and continuously updated a list of the ships concerned and transmitted it as an electronic document to the Central Reporting Office in accordance with point 2.3.1 (e-mail: MLZ@havariekommando.de).*

The operator of the respective liner service must ensure that the information referred to in the second sentence of point 2.1.1(d) can be transmitted immediately 24 hours a day for each voyage at the request of the competent authority.

2.5.1.3 Simplified passenger reporting

Passenger ships operating a liner service between German ports for at least one month are exempt from the obligation to report the information specified in number 2.1.1 sentence 2 letters c and d prior to arrival if the number of persons on board is reported prior to departure in accordance with Article 4(2) of Directive 98/41/EC. The operator of the respective liner service must compile and continuously update a list of the ships concerned and transmit it as an electronic document to the Central Reporting Office in accordance with number 2.3.1 (e-mail: MLZ@havariekommando.de). The operator of the respective liner service must ensure that for each voyage the information according to number 2.1.1 sentence 2 letters c and d can be transmitted immediately 24 hours a day at the request of the competent authority.

2.5.1.4 Befreiung von der Meldung vor Einlaufen

Schiffe im Liniendienst zwischen deutschen Häfen, der mindestens einen Monat lang betrieben werden soll, sind von der Pflicht zur Meldung vor Einlaufen nach der Nummer 2.1.1 befreit, wenn

- a) das jeweilige Schiff keine gefährlichen oder umweltschädlichen Güter befördert oder wenn es nach Nummer 2.5.1.1 von der Meldung für Gefahrguttransporte befreit ist,
- b) eine Befreiung nach Nummer 2.5.1.2 Buchstabe a vorliegt,
- c) es sich nicht um ein Schiff im Sinne der Regel 2 Absatz 1.1 des Kapitels XI-2 der Anlage des SOLAS-Übereinkommens handelt oder eine Befreiung nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6) in der jeweils geltenden Fassung vorliegt und
- d) im Falle eines Fahrgastschiffes die zuständigen Behörden der vom Liniendienst bedienten Häfen eine Befreiung nach Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116) erteilt haben.

Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes muss eine Liste der betreffenden Schiffe erstellen und laufend aktualisieren sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle nach Nummer 2.3.1 (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermitteln. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass für jede Fahrt 24 Stunden am Tag auf Anforderung der zuständigen Behörde unverzüglich

- a) die Angaben nach Nummer 2.1.1 Satz 2 Buchstabe c und d sowie
- b) der Nachweis über das Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 übermittelt werden können.

2.5.2 Internationale Liniendienste

Einem internationalen Liniendienst kann auf schriftlichen Antrag bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt eine Ausnahme genehmigt werden, soweit die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugestimmt haben. Nach Erteilung der Genehmigung gilt Nummer 2.5.1 entsprechend.

2.5.1.4 Exemption from reporting before entry

Ships on a liner service between German ports that is to be operated for at least one month are exempt from the obligation to notify prior to entry in accordance with 2.1.1 if

- a) *the ship in question does not carry any dangerous or polluting goods or if it does not comply with 2.5.1.1 is exempted from the notification for the transportation of dangerous goods,*
- b) *an exemption according to number 2.5.1.2 letter a applies,*
- c) *it is not a ship as defined in regulation 2, paragraph 1.1 of chapter XI-2 of the Annex to the SOLAS Convention or an exemption in accordance with Article 7(1) of Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of March 31, 2004 on enhancing on enhancing ship and port facility security (OJ L 129, 29.4.2004, p. 6), as amended, and*
- d) *in the case of a passenger ship, the competent authorities of the ports served by the liner service have granted an exemption in accordance with Article 9 of Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on port reception facilities for the unloading of waste from ships, amending Directive 2010/65/ EU and repealing Directive 2000/59/EC (OJ L 151, 7.6.2019, p. 116).*

The operator of the respective liner service must draw up and continuously update a list of the ships concerned and continuously updated and send it as an electronic document to the Central Reporting Office in accordance with point 2.3.1 (e-mail: MLZ@havariekommando.de). The operator of the respective liner service operator must ensure that for each voyage 24 hours a day at the request of the competent authority without delay

- a) *the information in accordance with number 2.1.1 sentence 2 letters c and d and*
- b) *proof of the existence of the requirements in accordance with sentence 1 can be transmitted.*

2.5.2 International scheduled services

An exemption may be granted to an international scheduled service, upon application, by the Federal Waterways and Shipping Agency, provided that the other Member States of the European Union have agreed. After an exemption has been granted, 2.5.1 above shall apply accordingly.

- 2.6 Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 (ABl. L 283 vom 29. Oktober 2010, S. 1)

Meldungen, die nach der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG abzugeben sind und den verschiedenen zuständigen Behörden und den Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen sind, können über die Zentrale Meldestelle abgegeben werden.

Für Sicherheitsmeldungen nach § 10 Absatz 3 der See-Eigensicherungsverordnung ist die elektronische Übermittlung im Sinne des Abschnitt A Nummer 5 des Anhangs der Richtlinie 2010/65/EU über das Zentrale Meldeportal des Bundes im Internet unter www.national-single-window.de vorzunehmen.

- 2.6 *Reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States according to Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 (Official Journal of the European Union No. L 283 of 29 October 2010, p. 1)*

Reports to be made to the various competent authorities and made available to the Member States according to Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States and repealing Directive 2002/6/EC can be submitted to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle).

For safety messages in accordance with Section 10(3) of the Maritime Safety Regulation, electronic transmission within the meaning of Section A(5) of the Annex to Directive 2010/65/EU via the federal Reporting Portal of the Federal Government on the Internet at www.national-single-window.de.

3 Meldungen bei Anlaufen bestimmter Seegebiete

3.1 Meldung bei Ansteuerung der Inneren Deutschen Bucht

Der Schiffsführer eines aus westlicher oder nördlicher Richtung die Innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 300 hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10' E oder, aus nördlicher oder nordwestlicher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20' N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder über ein vorhandenes AIS zu melden:

- a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer und Art des Schiffes;
- b) Position des Schiffes;
- c) Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Schiffes in Metern;
- d) Bruttoreaumzahl des Schiffes;
- e) letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen des Schiffes;
- f) Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl und Erdölprodukte als Massengut befördert werden, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert worden sind;
- g) Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden;
- h) Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen;
- i) Betreiber oder Agent oder deren Bevollmächtigte;
- j) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

Nach Abgabe der Meldung muss das Schiff ständig auf UKW-Kanal 70, 79, 80 oder 16 empfangsbereit sein.

3.2 Meldung bei Anlaufen des bundeseigenen Hafens Helgoland

Der Betreiber, der Agent oder der Schiffsführer eines Schiffes, dessen nächster Anlaufhafen der bundeseigene Hafen Helgoland ist, muss 24 Stunden im Voraus, spätestens jedoch beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen oder sobald bekannt ist, dass Helgoland angelaufen wird, der zuständigen Hafenbehörde folgende Angaben melden:

- a) Name und Adresse des Meldenden;
- b) Identifikation des Schiffes (Name, Unterscheidungssignal, IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- c) voraussichtliche Ankunftszeit;
- d) voraussichtliche Zeit des Wiederauslaufens;

3 Reports to be made when approaching certain sea areas

3.1 Reports to be made when approaching the Inner German Bight

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 and, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme "German Bight Western Approach", approaching the Inner German Bight shall, upon passing longitude 007° 10' E when approaching from a westerly or northerly direction, or upon passing latitude 54° 20' N when approaching from a northerly or north-westerly direction, transmit the following information to the VTS Centre "German Bight Traffic" via VHF radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted:

- a) the vessel's name, distinctive number or letters, IMO identification number as required, and type of vessel;*
- b) the vessel's current position;*
- c) the vessel's length, beam, and current fresh-water draught (in metres);*
- d) the vessel's gross tonnage;*
- e) the vessel's last port of call and her next port of call;*
- f) information on whether liquefied gases, liquefied chemicals, petroleum or petroleum products are carried in bulk, or whether any such goods had been carried and the tanks have not been cleaned and degassed or completely inerted thereafter;*
- g) information on whether any dangerous goods or goods damaging to the environment are carried on board;*
- h) declaration of whether there are any deficiencies as to the vessel or her cargo;*
- i) name of the vessel's operator or agent or of their authorized representatives;*
- j) total number of persons on board.*

After having made the above report, the ship shall at all times be ready to receive messages on VHF channel 70, 79, 80 or 16.

3.2 Reports to be made when calling at the state-owned harbour of Helgoland

The operator, agent, or master of a vessel whose next port of call is the state-owned harbour of Helgoland shall notify to the competent port authority the following information 24 hours in advance, but in no case later than upon leaving the last port of call or as soon as it is certain that the next port of call is the state-owned harbour of Helgoland:

- a) name and address of the person making the report;*
- b) the vessel's identification details (name; distinctive number or letters; IMO identification number);*
- c) estimated time of arrival;*
- d) estimated time of departure;*

e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

e) *total number of persons on board.*

5 Maritime Verkehrssicherung

5 Maritime traffic control

5.1 Der Schiffsverkehr wird im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung überwacht

5.1 *Shipping traffic shall be monitored in the framework of maritime traffic control.*

5.2 Zur Gewährleistung einer sicheren Schiffsführung hat der Schiffsführer im Rahmen seiner seemännischen Sorgfaltspflicht gemäß Regel 2 der Kollisionsverhütungsregeln beim An- und Auslaufen die in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen unverzüglich entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen und den getroffenen Verkehrsregelungen nachzukommen.

5.2 *To ensure the safety of navigation, the ship's master shall, as part of his duty to take any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, as provided for in Rule 2 of the Collision Regulations, take account, without delay and in the light of the traffic situation prevailing, of the traffic information provided to him in German or, upon request, in English, and shall comply with the traffic regulations imposed.*

5.3 Die Tätigkeit der maritimen Verkehrssicherung entbindet den Schiffsführer nicht von der Pflicht, eigenverantwortlich die Kollisionsverhütungsregeln und im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse die ergänzenden nationalen Sondervorschriften zu befolgen.

5.3 *The activities of maritime traffic control shall not relieve the master of his obligation to comply in his own responsibility with the Collision Regulations as well as with the specific national requirements supplementing them.*

6 Verpflichtung zur Benutzung des Verkehrstrennungsgebietes „German Bight Western Approach“ (Tiefwasserweg)

6 Compulsory use of traffic separation scheme "German Bight Western Approach" (deep-water route)

Von Westen die Innere Deutsche Bucht ansteuernde oder sie verlassende

The traffic separation scheme "German Bight Western Approach" shall be used by

a) Tankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 10 000, die Öle nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens befördern,

a) *tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry oil as defined in Annex I of the MARPOL Convention*

b) Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 10 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe Z nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;

b) *tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry noxious liquid substances of category Z according to Annex II of the MARPOL Convention*

c) Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 5 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe X oder Y nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;

c) *tankers with a gross tonnage exceeding 5 000 which carry noxious liquid substances of Category X or Y according to Annex II of the MARPOL Convention*

d) Gastankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 10 000, die Flüssiggase befördern,

d) *gas tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry liquefied gases*

haben das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ zu befahren.

and enter the Inner German Bight from, or leaving it in, a westerly direction.

7 Wegerechtschiffe

7 Right-of-way vessels

7.1 Schiffe, die die Innere Deutsche Bucht anlaufen, gelten als Wegerechtschiffe, wenn sie auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff „GB“ oder von der Tiefwasserreederei zur Jade, Weser oder Elbe auf Grund ihres Tiefgangs in den voraus liegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen. Sie haben dies der zuständigen Verkehrszentrale zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Schiffe im Sinne der Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln und haben die Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b der Kollisionsverhütungsregeln zu führen.

7.1 *Vessels entering the Inner German Bight en route from light-vessel "GB" or from the deep-water roadstead to River Jade, River Weser, or River Elbe shall be deemed to be right-of-way vessels when they are forced by their draught to ride the tide along their way and thus have to claim the right of way. Such vessels shall report this fact to the competent VTS Centre. They shall be deemed to be vessels restricted in their ability to manoeuvre as defined in Rule 3 (g) of the Collision Regulations and shall exhibit the lights and shapes specified in Rule 27 (b) of the Collision Regulations.*

7.2 Die Revierfahrt darf nur dann angetreten werden, wenn in Absprache mit der zuständigen Verkehrszentrale der Tidefahrplan des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes eingehalten werden kann.

8 Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen

Soweit in den Lotsverordnungen Elbe vom 8. April 2003 (BAnz. S. 9989), Weser/Jade vom 25. Februar 2003 (BAnz. S. 3702) und Ems vom 25. Februar 2003 (BAnz. S. 3703) in der jeweils geltenden Fassung nichts anderes bestimmt ist, haben in der Inneren Deutschen Bucht außerhalb des deutschen Küstenmeeres einen Seelotsen anzunehmen:

- a) auf den Fahrtstrecken zu einem deutschen Hafen ab der Lotsenversetzposition bei Tonne „GW/TG“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Emsmündung: Tankschiffe im Sinne des Artikels 21 Abs. 1 der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 22. Dezember 1986 (BGBl. 1987 II S. 141) in der jeweils geltenden Fassung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr;
- b) auf den Fahrtstrecken ab der Lotsenversetzposition im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ einkommend 5 Seemeilen nördlich der Tonne „TG 18“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Wesermündung:
 - aa) Tankschiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr; mit einer Länge ab 300 m oder einem Tiefgang von 16,50 m und mehr sind zwei Seelotsen anzunehmen;
 - bb) andere Massengutschiffe mit einer Länge über alles von 250 m oder einer größten Breite von 40 m oder einem Tiefgang von 13,50 m und mehr;
 - cc) andere Seeschiffe mit einer Länge über alles von 350 m oder einer größten Breite von 45 m und mehr.

Die in den jeweiligen Lotsverordnungen vorgesehenen Interpolationsmöglichkeiten hinsichtlich der Länge und Breite bleiben unberührt.

7.2 *No such vessel shall navigate in the approaches to the rivers above unless agreement has been reached with the competent VTS Centre that the tidal navigating schedule of the competent Waterways and Shipping Office can be complied with.*

8 Compulsory pilotage

Unless otherwise provided for in the Pilotage Ordinances for the Elbe Pilotage District of 8 April 2003 (Bundesanzeiger p. 9989), the Weser/Jade Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3702), or the Ems Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3703), as amended, the following categories of vessels shall be required to take a sea pilot when navigating in the Inner German Bight outside the German territorial sea:

- a) *tankers as referred to in Article 21 (1) of the Shipping Ordinance for the Ems Estuary of 22 December 1986 (Federal Law Gazette 1987 II p. 141), as amended, and with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more when heading for a German port, from the pilot transfer position near light-buoy “GW/TG” towards the seaward position of the pilot cutter off the Ems Estuary;*
- b) *the following categories of vessels when inbound from the pilot transfer position in the traffic separation scheme “Jade Approach” 5 nautical miles north of light-buoy “TG 18” towards the seaward position of the pilot cutter off the Weser Estuary:*
 - aa) *tankers as referred to in Section 30 (1) of the Traffic Regulations for Navigable Waterways with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more – with the additional requirement applying that tankers with a length overall of 300 metres and more or with a draught of 16.50 metres and more must take two sea pilots;*
 - bb) *other bulk carriers with a length overall of 250 metres and more or with a maximum width of 40 metres and more or with a draught of 13.50 metres and more;*
 - cc) *other sea-going vessels with a length overall of 350 metres and more or with a maximum width of 45 metres and more.*

The above requirements shall be without prejudice to the interpolation options relating to a vessel's length and width provided for in the applicable Pilotage Ordinance.

