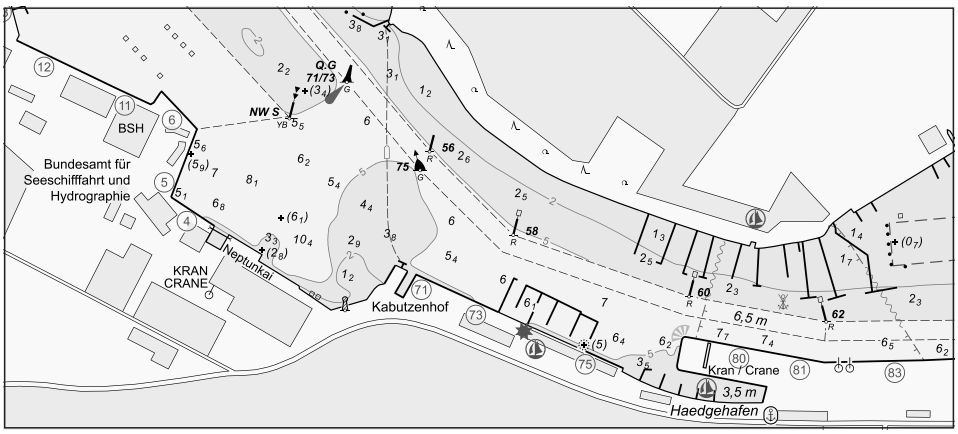
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer
Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

09. Januar 2026 · 157. Jahrgang
09 January 2026 · Volume 157



NfS 01-02/2026

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/webcode/281936

Oder adressiert an — *Or addressed to*

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5, 18057 Rostock
Telefon/*Telephone* +49 (0) 3 81 45 63-7 50 (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 2026
www.bsh.de

ISSN-Nr. digital 0027-7444

© *Federal Maritime and Hydrographic Agency*
Hamburg and Rostock 2026
www.bsh.de

ISSN-Nr. digital 0027-7444

Neujahrsgrüße

des Bundesministers für Verkehr an die Besatzungen deutscher Handelsschiffe

Liebe Seeleute,

viele von Ihnen haben Weihnachten und den Jahreswechsel an Bord verbracht – auf den Weltmeeren oder in Häfen rund um den Globus. Ihnen allen sende ich aus Deutschland meine herzlichen Grüße und guten Wünsche für das neue Jahr.

Liebe Frauen und Männer an Bord,

ich danke Ihnen sehr herzlich, dass Sie die Schiffe unserer deutschen Handelsflotte sicher, schnell und zuverlässig über die Weltmeere fahren. Sie sind mit Ihrem technischen und nautischen Fachwissen die Leistungsträger unserer deutschen Flagge. Ihr täglicher unermüdlicher Einsatz ist die Voraussetzung für den Erfolg unserer maritimen Wirtschaft als eine der weltweit größeren Schifffahrtsnationen.

Wir wollen diese Erfolgsgeschichte fortschreiben. Dafür brauchen wir Sie!

Nutzen wir unser gemeinsames maritimes Know-how, um Deutschlands Platz im globalen Seeverkehr zu festigen und auszubauen.

Liebe Seeleute, Ihnen und Ihren Familien wünsche ich von ganzem Herzen ein frohes und gesundes neues Jahr, allzeit sichere Fahrt und Gottes Segen!

Ihr

Patrick Schnieder
Bundesminister für Verkehr

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	1110	1230	1300	1400	1620
1100	1200				

Ostsee/*Baltic Sea*

2300	2400	2520

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

keine/*nil*

Teil 3 – Mitteilungen/*Part 3 – Notifications*

- DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie/*DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency*
- DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten/*DE. Baltic Sea. German Coast, eastern part. Mecklenburg-Western Pomerania. Bridge openings*
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Berichtigungen und Mitteilungen/*DE. BSH. Navigational Information Service. List of corrections and notifications*
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Seegebiete und der zugeordneten Seekarten/*DE. BSH. Navigational Information Service. List of sea areas and associated charts*

Beilagen/*Enclosures*

- DE. BSH. Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer 2026/*DE. BSH. Annual enclosure to the Notices to Mariners 2026*

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

Nordsee/*North Sea*

1000 **W-lich OWP Riffgat**
Letzte NfS:
51-52/25

Trage ein
Insert



zwischen
between 53° 41,05’ N 006° 21,57’ E
53° 40,53’ N 006° 22,29’ E
53° 40,37’ N 006° 24,76’ E
53° 41,03’ N 006° 26,26’ E
53° 41,46’ N 006° 29,00’ E

(Fa. ONE Dyas B.V. 04/11/25) 01-02/26

*** 1100** **Borkum bis Wangerooge**
Letzte NfS:
51-52/25

EINGEZOGEN/*WITHDRAWN*
Anmerkung: Ersetzt durch Karte DE87
Remark: Replaced by chart DE87

(BSH N2/25) 01-02/26

1110 **W-lich OWP Riffgat**
Letzte NfS:
33/25

Trage ein
Insert



zwischen
between 53° 41,05’ N 006° 21,57’ E
53° 40,53’ N 006° 22,29’ E
53° 40,37’ N 006° 24,76’ E
53° 41,03’ N 006° 26,26’ E
53° 41,46’ N 006° 29,00’ E

(Fa. ONE-Dyas B.V. 04/11/25) 01-02/26

*** 1200** **Norderney bis Neuwerk und Helgoland**
Letzte NfS:
51-52/25

EINGEZOGEN/*WITHDRAWN*
Anmerkung: Ersetzt durch Karte DE87
Remark: Replaced by chart DE87

(BSH N2/25) 01-02/26

*** 1230** **S-lich Wangerooger Plate**
Letzte NfS:
47/25

Trage ein *Insert* 10_8 und streiche *and delete* 14_4 dicht dabei *close by*

53° 48,88' N 007° 57,11' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee, Survey LP29529/25) 01-02/26

*** 1300** **Scharhörn bis Amrum und Helgoland**
Letzte NfS:
51-52/25

EINGEZOGEN/*WITHDRAWN*
Anmerkung: Ersetzt durch Karte DE103
Remark: Replaced by chart DE103

(BSH N2/25) 01-02/26

*** 1400** **Norderoogsand bis Rømø**
Letzte NfS:
43/25

EINGEZOGEN/*WITHDRAWN*
Anmerkung: Ersetzt durch Karte DE103
Remark: Replaced by chart DE103

(BSH N2/25) 01-02/26

*** 1620** **S-lich Neufeld-Reede West**
Letzte NfS:
51-52/25

Trage ein *Insert* 9 10 und streiche *and delete* 12_7 dicht dabei *close by*

53° 50,57' N 008° 56,87' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey LP29439/25) 01-02/26

Ostsee/*Baltic Sea*

⋆ 2300 **O-lich Kadetbank**
Letzte NfS:
45/25

Trage ein
Insert



54° 34,51’ N 012° 28,08’ E

(WSA Ostsee 378/25) 01-02/26

⋆ 2400 **W-lich Adlergrund**
Letzte NfS:
51-52/25

Füge hinzu
Add



bei
at



Fl(5)Y.20s
ODAS

54° 44,00’ N 014° 14,00’ E

(WSA Ostsee 372/25) 01-02/26

⋆ 2520 **O-lich Wampener Riff**
Letzte NfS:
05/25

Ersetze
Replace



durch
by



54° 07,46’ N 013° 28,33’ E

(WSA Ostsee 373/25) 01-02/26

Beilagen/*Enclosures*

DE. BSH. Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer 2026

DE. BSH. Annual enclosure to the Notices to Mariners 2026

(BSH N2 08/12/25) 01-02/26

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

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

keine/*nil*

Teil 3/*Part 3*
Mitteilungen/*Notifications*

⋆ DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

99. Jahrgang für die Eissaison 2025/2026 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

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

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

Eisinformation:
Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-31 20 0
Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
E-Mail: ice@bsh.de
Internet: www.bsh.de/DE/THEMEN/Meeresumwelt/Eis/eis_node.html und
www.bsis-ice.de

⋆ *DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency*

99th volume for the ice season 2025/2026 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

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

The ice report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues. The Ice Report is free of charge and is available on the internet, as well as other Ice Service products.

Ice Information:
Phone: +49 (0) 3 81 45 63-31 20 0
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49
e-mail: ice@bsh.de
Internet: www.bsh.de/EN/TOPICS/Marine_environment/Ice/ice_node.html and
www.bsis-ice.de

(BSH M1/25) 01-02/26

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

(Mitteilung in NfS-Heft 03/2025 aufgehoben)

Alle Brücken werden nur bei Bedarf für ca. 15 Minuten geöffnet.
Aufforderungssignal zum Öffnen sind zwei lange Töne (▬ ▬).
Sportboote müssen sich 10 Minuten vor den Zeiten in Leitwerksnähe aufhalten.
Ab sofort gelten bis auf Widerruf folgende Brückenöffnungszeiten.

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

(Notification in NfS issue 03/2025 cancelled)

All bridges will be opened only on demand and will stay open for about 15 minutes.
The signal to request bridge opening is two long blasts (▬ ▬).
Small craft must be near the bridge entrance 10 minutes before the bridge opens.
The schedule for bridge opening times is valid from now until cancellation.

Datum/ ***Date***	**Öffnungszeit/** ***Opening Time***	**Bemerkung**	***Remark***
Ziegelgrabenbrücke (54° 19' N 013° 07' E)			
	Täglich/*Daily* 05:20, 08:20, 12:20, 15:20, 17:20, 21:30		
Peenebrücke Wolgast (54° 03' N 013° 47' E)			
Bis zum/*up to* 15.03.2026 und vom/*and from* 16.10.2026	Täglich/*Daily* 05:45, 08:45, 12:45, 17:45, 20:45*	* nur für die Berufsschifffahrt und nur, wenn bis 17:30 Uhr eine Anmeldung erfolgt.	** only for commercial and only on request not later than 1730 hours.*
Vom/*from* 16.03.2026 bis zum/*up to* 15.10.2026	Täglich/*Daily* 05:45, 07:45, 12:45, 17:45, 20:45, 23:45**	** vom 1. Juni bis 30. September 2026 und nur für die Berufsschifffahrt, wenn am Vortag bis 20:30 Uhr eine Anmeldung erfolgt.	*** from 1 June until 30 September 2026 for commercial ships and only on request the day before not later than 2030 hours*
		Alle Anmeldungen unter Telefon +49 (0) 38 36 232 44 58 oder +49 (0) 1 75 57 73 610.	*For all requests call phone* *+49 (0) 38 36 232 44 58 or* *+49 (0) 1 75 57 73 610.*

Straßenbrücke Zecherin (53° 52' N 013° 50' E)			
	Täglich/*Daily* 05:45*, 08:45, 12:45, 16:45*, 20:45*	* 01.10.2026–31.03.2027: keine Öffnungen um 05:45 und 20:45 und Öffnung um 16:45 Uhr nur möglich, wenn bis 15:00 Uhr eine Anmeldung über Telefon +49 (0) 1 75 57 73 609 erfolgt.	** 01.10.2026–31.03.2027:* *no openings at 0545 and 2045 and the opening at 1645 is only on request to be made by phone +49 (0) 1 75 57 73 609 not later than 1500 hours.*
Meiningenbrücke bei/*near* Zingst (54° 25' N 012° 40' E)			
Bis zum/*up to* 15.03.2026 und vom/*and from* 02.11.2026 bis zum/*up to* 21.03.2027	Montag bis Freitag/ *Monday to Friday* 10:30	Keine Öffnungen zu Feiertagen	*No openings on public holidays*
Von/*from* 16.03.2026 bis zum/*up to* 01.11.2026	Täglich/*Daily* 09:45, 11:55, 17:45, 20:00		
Wiecker Klappbrücke (*Bascule bridge Wieck*) (54° 06' N 013° 27' E)			
Von/*from* 27.04.2026 bis zum/*up to* 11.10.2026	Täglich/*Daily* 09:00, 10:00, 11:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00, 20:00**	** nur bis 13.09.2026	** *only until 13.09.2026*
Von/*from* 23.03.2026 bis zum/*up to* 26.04.2026 und vom/and *from* 12.10.2026 bis zum/*up to* 25.10.2026	Täglich/*Daily* 09:00, 10:00*, 11:00, 13:00, 14:00*, 15:00, 16:00*, 17:00	* nur Samstag, Sonntag, Feiertag	* *only on Saturday, Sunday, Holiday*
Von/*from* 26.10.2026 bis zum/*up to* 08.11.2026	Täglich/*Daily* 09:00, 11:00, 13:00, 15:00		
Bis zum/*up to* 20.03.2026 und vom/and *from* 09.11.2026 bis zum/*up to* 18.12.2026	Montag bis Freitag/ *Monday to Friday* 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter: hafenamt@greifswald.de oder Telefon +49 (0) 38 34 85 36 29-33 oder -34 oder -35. Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	*only on request by: hafenamt@greifswald.de or phone +49 (0) 38 34 85 36 29-33 or -34 or -35.* *The request is to be made for Monday on the same day between 0700 and 0800, for all other days on the day before between 0800 and 1200.*
21.03.2026 und/*and 22*.03.2026 19.12.2026 bis zum/*up to* 31.12.2026		keine Brückenöffnung	*no bridge openings*

(WSA Ostsee 371/25) 01-02/26

⋆ DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Berichtigungen und Mitteilungen

Liste der Berichtigungen und Mitteilungen

Von 26/2025 bis 51-52/2025

Nach den Nachrichten für Seefahrer

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

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

⋆ *DE. BSH. Navigational Information Service. List of corrections and notifications*

List of corrections and notifications

Issue 26/2025 to 51-52/2025

According to the German notices to mariners

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

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

Kartenberichtigungen/*Corrections to charts*

Karten-Nr. *Chart No.*	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*	Karten-Nr. *Chart No.*	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*
107	**49**	1520	51–52
1000	26, 28, 29, 30, 31, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 51–52	1521	51–52
		1530	30, 34, 51–52
1100	26, 29, 36, 51–52	1540	32, 46, 47
1110	26, 27, 33	1541	32, 46, 47
1120	26, 27, 49	1610	28, 29, 31, 32, 34, 38
1130	31	1611	28, 34, 38
1150	41, 48	1620	29, 30, 32, 35, 38, 39, 41, 42, 51–52
1160	27, 30, 49		
1170	30, 50	1630	28, 30, 35, 38, 39, 42, 43, 45, 51–52
1180	30, 50		
1200	28, 51–52	1640	27, 28, 31, 35, 38
1210	28, 43	1650	28, 38
1220	26, 28, 31, 34, 38, 40, 42, 44, 51–52	1660	38, 43
		1662	31
1230	34, 37, 38, 47	1710	47
1240	30, 34, 43	1711	29, 30, 35, 38, 39, 41, 42, 48, 51–52
1300	28, 45, 51–52		
1310	51–52	1720	47
1311	32	1730	33
1320	34	2100	40, 41, 46
1330	34, 41	2110	41
1350	33, 34	2120	46
1360	28, 29, 34, 40, 44	2150	40
1400	43	2200	41
1410	37	2210	34, 41
1420	40, 41	2220	48
1430	37, 49	2230	34, 50
1440	37, 49	2241	**28**
1510	31, 37, 43, 51–52	2242	**28**

Karten-Nr. *Chart No.*	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No*.	Karten-Nr. *Chart No.*	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*
2243	**28**, 48	2370	39
2250	34, 37, 50	2400	28, 29, 30, 33, 34, 38, 39, 43,
2260	37		45, 46, 50, 51–52
2300	26, 34, 38, 42, 43, 45	2410	32, 33, 34, 37, 39, 41, 48
2310	31, 45	2500	32, 34, 36, 38, 42, 45, 46
2311	31	2510	32, 41, 44
2312	31	2540	33
2320	26	2590	30, 33, 40
2330	28	2910	29

Seebuchberichtigungen/*Corrections to nautical publications*

Seebuch-Nr. *Publication No.*	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*	Seebuch-Nr. *Publication No.*	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*
2011	34	20005	**43**, 51–52
4001	26, 34, 41, 46	20031	**29**, 32, 43, 49, 50
4003	29, 46	20061	38, 43, 45, 48
5000	46		

Mitteilungen/*Notifications*

	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*
Ostsee. Störungen der GNSS- und AIS-Signale	41
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Benachrichtigung über die Bekanntmachung der Entschließungen MEPC.381(80) und MEPC.382(80) des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt in deutscher Sprache	42
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien für die Verwendung elektronischer Tagebücher im Rahmen des Ballastwasser-Übereinkommens	38
DE. BMI. Bekanntmachungen. Gefährdungshinweis aufgrund der aktuellen Geschehnisse im Nahost-Konflikt	26, 27
DE. BMI. Bekanntmachungen. Gefährdungshinweis aufgrund von Drohungen des HOCC	34
DE. BMI. Bekanntmachungen. Gefährdungshinweise vom 13. und 25. Juni 2025	31
DE. BMI. Bekanntmachungen. SOLAS-Gefahrenstufe 2 für an Venezuela angrenzende Seegebiete	51–52
DE. BMV. Gesetze und Verordnungen. Fünfte Verordnung zur Änderung umweltgerechter Vorschriften in der Seeschifffahrt	32
DE. BMV. Richtlinien für die Ausbildung von nautischen Offiziersassistenten in der Seeschifffahrt	31
DE. BSH. Bekanntmachungen. Vorrang Digitalisierung. BSH strukturiert Angebot von Papierseekarten neu	29
DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie	48
DE. BSH. Marktüberwachung. Sicherheitshinweis zu Leinenwurfgerät NINGBO ZHENHUA JH7-230-91	45
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Berichtigungen und Mitteilungen	26
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Seegebiete und der zugeordneten Seekarten	26
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Seebücher	27, 40
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Winterbetonnung	42
DE. BSH. Neues Intra-Nordsee-Ballastwasser Ersatzmaßnahmengebiet	34
DE. BSH. Stellenausschreibungen	35
DE. BSH. Untersuchungsbericht Nr. 286/24 veröffentlicht	26
DE. BSU. Jahresbericht 2024 veröffentlicht	27

	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*
DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 600/22 veröffentlicht	42
DE. GDWS. Stellenausschreibungen	29, 31, 32, 36, 37, 38, 48
DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung über die öffentliche Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses für die Errichtung und den Betrieb des Netzanbindungssystems NOR-7-2 (BorWin6 und BorWin kappa) bestehend aus einem HVDC-Kabel und einer Konverterplattform im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee	46
DE. Nordsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens der Sicherheitszone um den Offshore-Windpark „Butendiek“ vom 30. September 2025	42
DE. Nordsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens der gemeinsamen Sicherheitszone um den Offshore-Windpark „DanTysk“ und der Konverterplattform „SylWin alpha“ vom 30. September 2025	42
DE. Nordsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens der gemeinsamen Sicherheitszone um die Offshore-Windparks „Meerwind Süd/Ost“ und „Nordsee Ost“ sowie der Konverterplattformen „HelWin alpha“ und „HelWin beta“ vom 30. September 2025	45
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Einrichtung einer Sicherheitszone im Bereich der Offshore-Windenergieparks „Wikinger“ und „Arkona-Becken Südost“ wegen Erweiterung im Bereich des Offshore-Windenergievorhabens „Windanker“ in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee	29
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie über die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung für vier geplante Offshore-Windparks im Bereich der polnischen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee	35
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachung über die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung für den geplanten Offshore-Windpark „Curonian Nord” in der litauischen ausschließlichen Wirtschaftszone	47
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, westlicher Teil. Bekanntmachung. Mitteilung an alle Tankschiffe	28
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Artillerie-, Flugkörper- und Torpedoschießübungen	51–52
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Flensburger Förde. Übung GETEX 2026	48
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Großer Jasmunder Bodden. Zeitweiliges Ankerverbot	28
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Bucht. Übung „GETEX 2026“	33
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Förde. Hörnbrücke. Öffnungszeiten	28, 33, 38, 46
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. O-lich Fehmarn. Übung GETEX 2026	45
DE. Ostsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens der Sicherheitszone um den Offshore-Windpark „EnBW Baltic 1“ vom 30. September 2025	42
DE. Ostsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens der Sicherheitszone um den Offshore-Windpark „EnBW Baltic 2“ vom 30. September 2025	42
DE. Ostsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens der gemeinsamen Sicherheitszone um die Offshore-Windparks „Wikinger“, „Arkona-Becken Südost“ und des geplanten Offshore-Windparks „Windanker“	30
DE. Ostsee. Westliche und südliche Ostsee. Internationale Militärübung „NORTHERN COAST 2025“	34
DE. WSV. Termine für Lehrgänge Schiffssicherungstraining 2026	46

Beilagen/*Enclosures*

	NfS-Heft-Nr. *NfS issue No.*
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien für die Verwendung elektronischer Tagebücher im Rahmen des Ballastwasser-Übereinkommens	38
DE. BMDV. Richtlinien für die Ausbildung von nautischen Offiziersassistenten in der Seeschifffahrt	31
DE. BMV. Gesetze und Verordnungen. Fünfte Verordnung zur Änderung umweltgerechter Vorschriften in der Seeschifffahrt	32
DE. BSH. Austauschseiten zum Nordsee-Handbuch 2024	38
DE. BSH. Austauschseiten zum VTS Guide Germany 2024	34
DE. BSH. Austauschseiten zur SeeSchStrO 2025	51–52
DE. BSH. Deckblätter zum Lfv.	26, 29, 34, 41, 46
DE. BSH. Marktüberwachung. Sicherheitshinweis zu dem Leinenwurfgerät NINGBO ZHENHUA JH7-230-91	45
DE. BSH. Vermerk zu Karte 2590	40
DE. Vermerk zu Karte 1000	45
DE. Vermerk zu Karte 1300	45
DE. Vermerk zu Karte 2300	45

(BSH N2/25) 01-02/26

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

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

Datiert vom 22. Dezember 2025

Dated from 22 December 2025

Nordsee/*North Sea*

Karte/*Chart*	Karte/*Chart*	Karte/*Chart*	Karte/*Chart*
DE2*	DE91*	1200	1550
3	DE103*	1220	1560
DE4*	106	1230	1561
DE5*	107	1300	1562
DE7*	1000	1310	1620
DE20*	1100	1311	1630
DE42*	1110	1320	1660
DE44*	1120	1330	1661
DE46*	1130	1340	1662
DE47*	1140	1350	1663
DE48*	1150	1360	1711
DE50*	1160	1400	1730
DE87*	1170	1410	1740
DE90*	1180	1420	2910

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

Ostsee/*Baltic Sea*

Karte/*Chart*	Karte/*Chart*	Karte/*Chart*	Karte/*Chart*
DE26*	DE1641*	2230	2350
DE28*	DE1671*	2240	2360
DE30*	DE1672*	2241	2370
DE31*	2100	2242	2400
DE32*	2110	2243	2410
DE33*	2120	2250	2500
DE34*	2130	2251	2510
DE36*	2140	2260	2520
DE37*	2150	2300	2530
DE43*	2170	2310	2540
DE51*	2180	2311	2560
DE52*	2181	2312	2580
DE151*	2182	2320	2590
DE162*	2190	2330	2911
DE163*	2200	2340	
DE164*	2210	2341	
DE1516*	2220	2342	

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

Südpolarmeer/*Southern Ocean*

Karte/*Chart*
1700
1701
1702

(BSH N2/25) 01-02/26

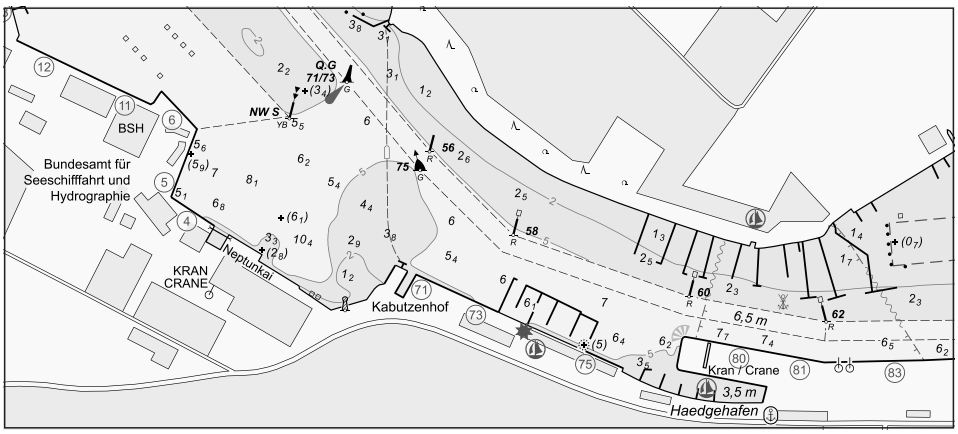
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer

Annual enclosure to the Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

9. Januar 2026 · 9. Jahrgang
9 January 2026 · Volume 9



2026

Dieses Heft ist eine jährliche Sonderveröffentlichung zu den Nachrichten für Seefahrer Ausgabe 01-02/2026.

This issue is an annual special publication to the Nachrichten für Seefahrer 01-02/2026.

Übersetzungen

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

Translations

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

Freiwillige Mitarbeit

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen des BSH dient der Seeschifffahrt. Beiträge bitte über den BSH-Link:

Voluntary cooperation

Any information provided to supplement or correct nautical publications of the BSH supports the safety of navigation. For such reports following link can be used:

https://www.bsh.de/webcode/281936

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5, 18057 Rostock
Telefon/*Telephone* +49 (0) 3 81 45 63-7 50 (Vermittlung/*operator*)

E-Mail/*e-mail* hydrodata@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.

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 2026
www.bsh.de
ISSN-Nr. Digital 0027-7444

© *Federal Maritime and Hydrographic Agency Hamburg and Rostock 2026*
www.bsh.de
ISSN-No. Digital 0027-7444

Inhaltsverzeichnis

1 Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland 5
1.1 Nachrichten für Seefahrer (NfS) 5
1.2 Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) 8
1.3 Nautische Warnnachrichten (NWN) 8
1.4 Havariekommando (HK) und Maritimes Lagezentrum (MLZ) 10
1.5 Seenotleitung (MRCC) Bremen – Unterstützung bei Unglücksfällen auf See 13

2 Nautische Veröffentlichungen und ihre gesetzlichen Grundlagen 14

3 Amtliche Seekarten und Seebücher 15

4 Stellen in Deutschland, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer Hydrographischer Dienste vorliegen 17
4.1 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 17
4.2 Andere Stellen 17

5 Abkürzungen 18
5.1 Länderzeichen 18
5.2 Quellenangaben 18
5.3 Sonstige Abkürzungen 19
5.4 Seebücher des BSH 21

6 Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen 22

7 Besondere Hinweise und Informationen für Seefahrer 37
7.1 DE. BMV. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) 37
7.2 DE. BMV. Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern 39
7.3 DE. BMDV. Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine 41
7.4 DE. BMV. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) 41
7.5 DE. BMDV. Gefahr durch parametrisches Rollen bei achterlicher See 47
7.6 DE. BSH. Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS) 53
7.7 DE. BSH. Mindestausrüstung nach SOLAS 74, Kap. 5, Regel 19 im Hinblick auf integrierte Navigationssysteme (INS) 54
7.8 DE. BSH. Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS) 54
7.9 DE. BSH. Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen 56
7.10 IMO. BSH. ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch 59
7.11 DE. BSH. ECDIS-Datendienst 60
7.12 DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems 61
7.13 DE. BSH. Marktüberwachung von Schiffsausrüstung 63
7.14 DE. BSH. Ballastwasser-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen 64
7.15 DE. BSH. MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen 65
7.16 DE. BSH. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen und Regelungen zum Befahren 67

Table of contents

1 Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany 5
1.1 Nachrichten für Seefahrer (NfS, Notices to Mariners) 5
1.2 Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS, Announcement for seafarers) 8
1.3 Nautische Warnnachrichten (NWN, Radio Navigational Warnings) 8
1.4 "Havariekommando – HK" (Central Command for Maritime Emergencies Germany – CCME) and "Maritimes Lagezentrum – MLZ" (Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre – MERAC) 10
1.5 Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Bremen – Assistance in Case of Marine Casualties at Sea 13

2 Nautical Publications and theit legal basis 14

3 Official Nautical Charts and Books 15

4 Agencies in Germany where Notices to Mariners of other Hydrographic Services are available for consultation 17
4.1 Federal Maritime and Hydrographic Agency 17
4.2 Other Agencies 17

5 Abbreviations 18
5.1 Countries 18
5.2 Sources of Information 18
5.3 Other Abbreviations 19
5.4 BSH Nautical Books 21

6 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 22

7 Special hint and information for seafarers 37
7.1 DE. BMV. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) 37
7.2 DE. BMV. Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces 39
7.3 DE. BMDV. Lights used by aircraft of the Federal German Navy 41
7.4 DE. BMV. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung – "SeeSchStrO") 41
7.5 DE. BMDV. Hazard by parametric rolling in following seas 47
7.6 DE. BSH. Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS) 53
7.7 DE. BSH. Minimum requirements according to SOLAS 74, Regulation V/19, regarding integrated navigation systems (INS) 54
7.8 DE. BSH. Automatic Identification System (AIS) 54
7.9 DE. BSH. Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels 56
7.10 IMO. BSH. ECDIS – Guidance for Good Practice 59
7.11 DE. BSH. ECDIS Data Service 60
7.12 DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems 61
7.13 DE. BSH. Market surveillance of marine equipment 63
7.14 DE. BSH. Ballast Water Management Convention – International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 64
7.15 DE. BSH. MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols 65
7.16 DE. BSH. Wind farms. Established safety zones and regulations concerning navigation in a safety zone 67

Überblick zum nautischen Informationsdienst in Deutschland

1 Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland

1.1 Nachrichten für Seefahrer (NfS)

Die NfS werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Rostock wöchentlich unter der Produktnummer 2119 herausgegeben. Die NfS erscheinen ausschließlich als digitale amtliche Veröffentlichung und sind auf den Internetseiten des BSH kostenfrei abrufbar.

Für nautische Berichte und Anfragen können nachstehende Kontakte oder der QR-Code auf der Rückseite der Titelseite genutzt werden.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 50 (Vermittlung)
E-Mail: hydrodata@bsh.de (Nautische Berichte)
customer@bsh.de (Anfragen)
Internet: www.bsh.de

Die NfS ermöglichen die Berichtigung der vom BSH herausgegebenen Karten und Bücher und informieren somit die Schifffahrt über Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen auf den Seeschifffahrtsstraßen Deutschlands, in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) sowie in Teilen der angrenzenden fremdländischen Gewässern. Insbesondere werden Veränderungen in der Befeuerung und Betonnung der Küstengewässer, Schifffahrtshindernisse und Gefahren im Küstengebiet und auf See sowie Bekanntmachungen und Verordnungen von Behörden, soweit sie für die Schiffsführung von Bedeutung sind, veröffentlicht. All diese nautischen Informationen und Bekanntmachungen dienen dazu, die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und den Schutz der Meeresumwelt zu gewährleisten.

Seekarten und Bücher, die nicht im Nautischen Produktkatalog aufgeführt sind, können nach den deutschen NfS jedoch nicht oder nur unvollkommen berichtigt werden; insbesondere dann, wenn dem Schiffsführer evtl. bestehende Netzdifferenzen zwischen den Angaben in den NfS und solchen Karten nicht bekannt sind, kann die Berichtigung nach den NfS fehlerhaft sein.
Informationen zum Nautischen Produktkatalog sind im Abschnitt 3 dieser Beilage zu finden.

Overview of the German navigational information service

1 Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany

1.1 Nachrichten für Seefahrer (NfS, Notices to Mariners)

The NfS, *product number 2119, are issued weekly by the Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH, Federal Maritime and Hydrographic Agency) in Rostock. The German NtMs are published exclusively as an official digital publication and can be accessed free of charge on the BSH website.*

For questions and nautical reports please use the contact below or QR-code on the backsite of the front page:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 50 (operator)
E-mail: hydrodata@bsh.de (Nautical Reports)
customer@bsh.de (Support)
Web: www.bsh.de

The NfS make it possible to correct the charts and books published by the BSH and thus inform shipping about measures, events and changes in Germany's shipping lanes, in the German exclusive economic zone (EEZ) and in parts of the adjacent foreign waters. In particular, changes in the lighting and buoyage of coastal waters, obstruction to navigation and dangers in the coastal area and at sea, as well as announcements and ordinances of authorities, insofar as they are of importance for navigation, are published. All this nautical information and notices serve to ensure the safety and ease of maritime traffic and the protection of the marine environment.

However, navigational charts and books which are not included in the Catalogue of Nautical Products can be corrected only inadequately by the NfS, or not at all, especially if the Master is not aware of possible lattice differences between positions given in the NfS and such other charts.

Information to the Catalogue of Nautical Products is available under section 3 of this enclosure.

Kartenberichtigungen und Mitteilungen die deutsche Gewässer betreffen sind mit einem ★ bezeichnet, ebenso Kartenberichtigungen und Mitteilungen in Gebieten, die international zum ersten Mal veröffentlicht werden.

1.1.1 Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten

Die Anordnung der Berichtigungen zu den DIN-A0- und DIN-A1-Karten in den einzelnen NfS-Heften erfolgt nach Seegebieten; innerhalb der Seegebiete nach numerisch aufsteigenden Kartennummern.

SEEGEBIETE
Ostsee
Nordsee
Südpolarmeer

Jede Seekarte wird nur **an einer Stelle** im NfS-Heft aufgeführt und **vollständig berichtigt**.

Im Kartenberichtigungsteil wird auf die Herausgabe von Neuen Karten, Neuen Ausgaben, Berichtigten Nachdrucken und Eingezogenen Karten hingewiesen.

Am folgenden Beispiel werden die einzelnen Elemente einer typischen Kartenberichtigung erläutert:

Chart corrections and notices concerning German waters are marked by ★, as are chart corrections and notices relating to other areas which are published internationally for the first time.

1.1.1 Part 1 – Corrections to charts

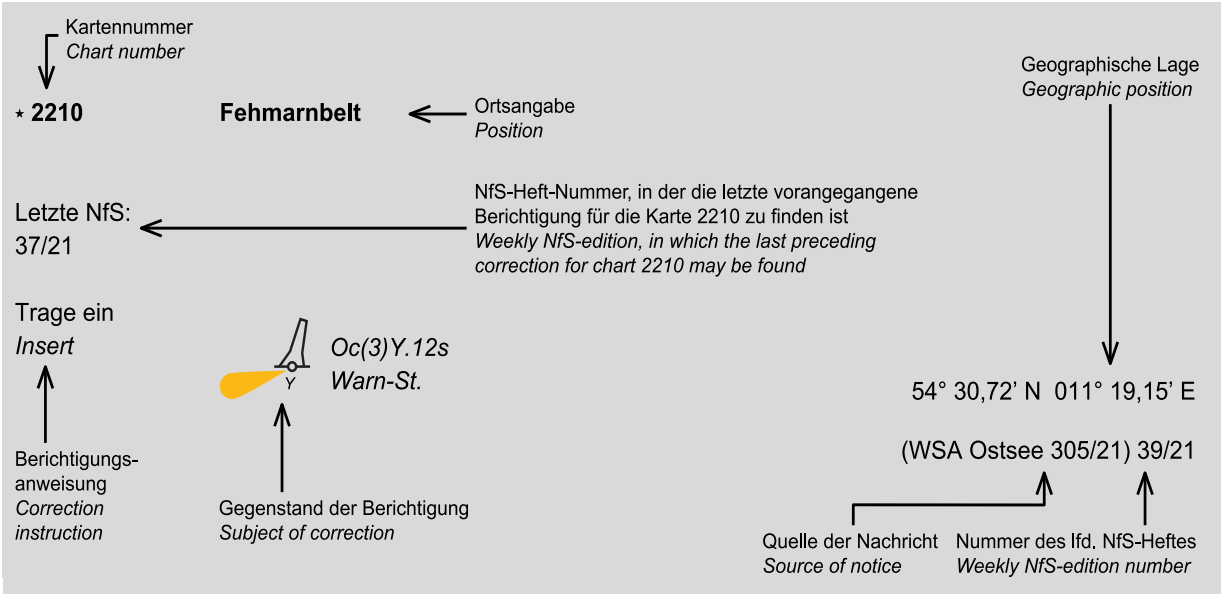
The corrections to the DIN A0 and DIN A1 charts in each weekly NfS issue are listed according to sea areas; within a particular sea area they are listed by chart numbers in ascending sequence.

SEA AREAS
Baltic Sea
North Sea
Southern Ocean

*Each chart is referred to **only once** in a particular NfS issue, with the **complete corrections**.*

The publication of New Charts, New Editions, Small Corrections and Withdrawn Charts is notified under Chart Corrections.

The different elements of a typical chart correction are explained in the example below:



1.1.2 Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern

Die Seebuchberichtigungen sind vom Nutzer einseitig auszudrucken, so dass sie ausgeschnitten und in dem jeweiligen Buch zur Berichtigung eingeklebt werden können. Umfangreichere Berichtigungen werden durch Ausstauschseiten abgedeckt. Auf neu erschienene und eingezogene Bücher wird hingewiesen.

1.1.2 Part 2 – Corrections to nautical publications

Corrections to the Nautical Publications are printed on one side of the paper in order that they may be cut out and pasted by the user on the page of the respectiv. Book for correction. Extensive Corrections will be covered by replacement pages. Newly published and withdrawn books are indicated.

1.1.3 Teil 3 – Mitteilungen

Als Mitteilungen werden Nachrichten und Bekanntmachungen veröffentlicht, die nicht der Berichtigung der Seekarten oder anderer nautischer Veröffentlichungen dienen, aber als Information von nautischem Interesse sind.

Schießzeiten. Die aktuellen Schießzeiten für die Ostsee im Bereich Todendorf/Putlos können unter www.bsh.de/webcode/282264 aufgerufen und die entsprechende BfS des WSA Ostsee eingesehen werden.

1.1.4 Anhänge und Beilagen

Die NfS können folgende Anhänge und Beilagen enthalten:

– Deckblätter zur Berichtigung des Leuchtfeuerverzeichnisses (bei Bedarf)
– Deckblätter zur Kartenberichtigung (bei Bedarf)
– Liste der Berichtigungen und Mitteilungen (halbjährlich)
– Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (halbjährlich)
– Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer als Bestandteil von NfS-Heft 01
– Austauschseiten zu den Seehandbüchern (bei Bedarf)
– sowie weitere Anhäge bei Bedarf.

1.1.5 Digitaler Berichtigungsservice für BSH-Produkte

Der **Berichtigungsservice** (Sammelberichtigungen) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten und nautischen Veröffentlichungen kann kostenfrei genutzt werden. Die zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen jedoch nicht die amtlichen NfS.
Die Sammelberichtigungen für Bücher und für Seekarten (einschließlich Deckblätter und Austauschseiten) können über die Produktangaben im Nautischen Produktkatalog eingesehen und heruntergeladen werden, siehe Abschnitt 3, Der Nautische Produktkatalog.

1.1.6 Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste

Die Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste, die nicht durch den Berichtigungsdienst des BSH berücksichtigt werden, sind auf den Internetseiten der jeweiligen Dienste abrufbar.
Die aktuellen Links dazu sind einsehbar auf der Internetseite der International Hydrographic Organization (IHO) unter:

https://iho.int/en/map-of-member-states

1.1.3 Part 3 – Notifications

Information of common nautical interest that is not to be used for the correction of nautical charts or other nautical publications is published under Notifications (general).

***Firing exercises.** The actual schedule of the firing exercises is available under www.bsh.de/webcode/282264 and the corresponding BfS of the WSA Ostsee can be consulted.*

1.1.4 Annexes and Enclosures

NfS may contain the following annexes and enclosures:

– *Corrections to the List of Lights (as required)*
– *Blocks for chart corrections (as required)*
– *List of corrections and notifications (semiannual)*
– *List of sea areas and charts relating to them (semiannual)*
– *Annual enclosure to the Notices to Mariners is as part of NtM No. 01*
– *Replacement pages for the Sailing Directions (as required)*
– *and further annexes as required.*

1.1.5 Digitised correction service for BSH-Publications

***Summaries of corrections** to the navigational charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website. The summaries of corrections, which are free of charge, do not replace the official NfS.*

The summaries of corrections for books and for charts (including blocks and replacement pages) can be accessed from the Catalogue of Nautical Products via the product information, see chapter 3, Catalogue of Nautical Products.

1.1.6 Notices to Mariners issued by other hydrographic services

The Notices to Mariners of other hydrographic services which are not taken into account by the BSH's correction service can be accessed on the websites of the hydrographic services concerned. Actual links to those hydrographic services are provided on the IHO website:

1.2 Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS)

Die **BfS** werden von den jeweils zuständigen Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. der Länder veröffentlicht. Sie enthalten alle wichtigen Maßnahmen und Ereignisse auf den Seeschifffahrtsstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands. Die BfS sollten insbesondere vor dem Befahren der deutschen Wattengebiete und Seegatten konsultiert werden.
Maßnahmen, Festlegungen oder Ereigniss, die der Berichtigung von BSH-Publikationen dienen oder für die Schifffahrt von Interesse sein können oder von überörtlicher Bedeutung sind, werden in den NfS veröffentlicht.
Die aktuellen BfS der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sind abrufbar unter www.elwis.de.

1.3 Nautische Warnnachrichten (NWN)

NWN werden von den Verkehrszentralen für deren Zuständigkeitsbereiche und von dem ständig besetzten Seewarndienst Emden für das gesamte deutsche Warngebiet zur Verbreitung über Funk herausgegeben. In besonderen Fällen informiert der Seewarndienst auch über außerhalb des Warngebiets liegende Gefahren (z. B. über gefährliche Wracke auf den Hauptschifffahrtswegen).
NWN dienen der kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden Gefahren, wenn deren sofortige Kenntnis für eine sichere Schiffsführung oder für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs erforderlich ist.
Den Zusatz „vital“ erhält eine NWN zur kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor einer eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden besonderen Gefahr, wenn durch das Ereignis Menschenleben bedroht werden.

1.2 Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS, Announcement for seafarers)

***BfS** are published by the responsible authorities of the Federal or State Waterways and Shipping Administration. They include all important measures and incidents on the national waterways and in the Exclusive Economic Zone of Germany. The BfS should be consulted in particular before sailing in the German Wadden seas and gullies.*

Measures, determinations or events which are useful to correct BSH publications or may be of interest to shipping and are of supra-local importance are published in the NfS.

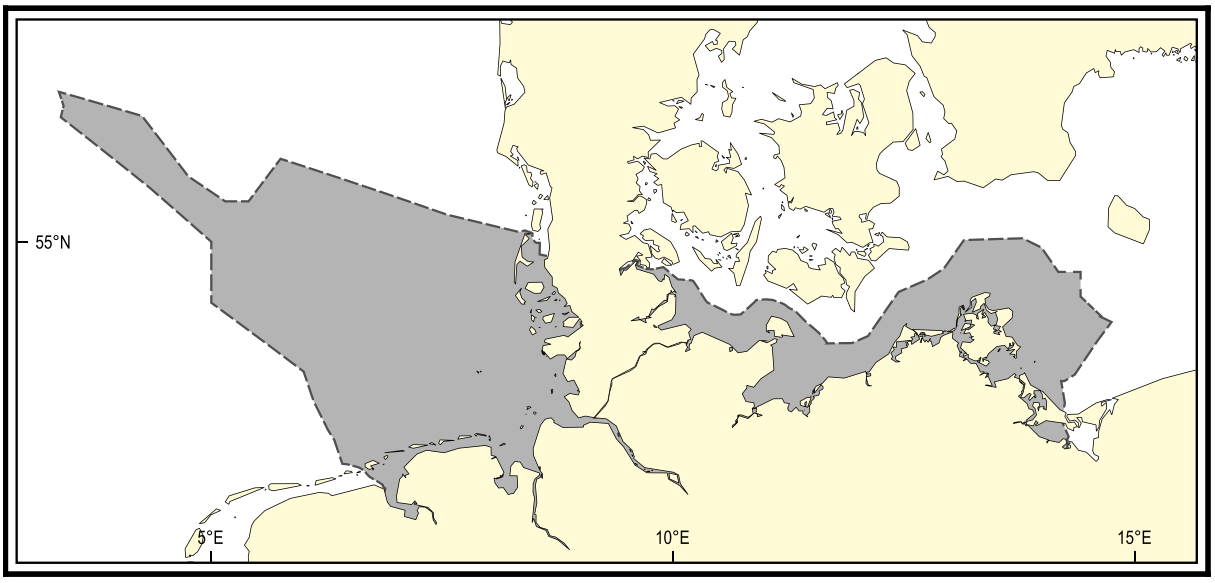
Actual BfS are available on www.elwis.de.

1.3 Nautische Warnnachrichten (NWN, Radio Navigational Warnings)

***NWN** are issued by the VTS centres for their areas of responsibility, and by the 24-h maritime warning service in Emden for the entire German warning area, and are broadcast as radio messages. In special cases, the maritime warning service also informs about dangers outside its area of responsibility (e. g. dangerous wrecks in the main shipping lanes).*

NWN pass on immediate warnings to shipping against existing or imminent dangers, if immediate knowledge of such dangers is necessary to ensure the safety and efficiency of maritime traffic.

NWN which are marked “vital” characterize a message of unusual importance and urgency to shipping concerning an existing or imminent danger involving risks to human lives.



Seewarngebiet der Bundesrepublik Deutschland/*German warning area*

Aufgrund von § 4 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt und Kapitel V, Regel 31 SOLAS 74/78 muss jeder Fahrzeugführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche, wenn er auf See oder auf mit der See zusammenhängenden schiffbaren Gewässern eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt feststellt, hiervon unverzüglich und mit allen zur Verfügung stehenden Nachrichtenmitteln die in der Nähe befindlichen Schiffe und die nächsterreichbare zuständige Stelle an Land unterrichten, in den deutschen Gewässern den

Seewarndienst Emden
Telefon: +49 (0) 49 27 1 87 72 83 (24 h)
Fax: +49 (0) 49 27 1 87 72 88
E-Mail: seewarndienst.wsa-emd@t-online.de,
Bremen Rescue Radio oder die jeweils zuständige Verkehrszentrale.

NWN aus dem Zuständigkeitsbereich der Bundesrepublik Deutschland werden auf 518 kHz (internationaler NAVTEX-Dienst) in der Ostsee von der schwedischen Station Gislövshammar (Kennung J) und in der Nordsee von der Sendestation Pinneberg des Deutschen Wetterdienstes (DWD) (Kennung S) in englischer Sprache ausgestrahlt.

Ein nationaler NAVTEX-Dienst in deutscher Sprache wird auf 490 kHz von der Sendestation Pinneberg (Kennung L) für das gesamte deutsche Seewarngebiet der Nord- und Ostsee ausgestrahlt.
Gültige NWN vom Seewarndienst Emden für das deutsche Seewarngebiet, die älter als 42 Tage sind, werden nicht mehr als Textnachricht per NAVTEX ausgestrahlt, sondern können über die Internetseiten des BSH abgefragt werden.
Ausführliche Informationen sind verfügbar im BSH-Handbuch Nautischer Funkdienst, Abschnitt 5, Wetter und Warndienste.

Vitale NWN werden von Bremen Rescue Radio auf UKW-Kanal 16 verbreitet.

According to Art. 4 of the Ordinance for the Safety of Navigation and Chapter V, Regulation 31, of SOLAS 74/78, the master or other person responsible for ship's safety on board a ship meeting with a direct danger to navigation at sea or in navigable waters adjoining the sea is bound to communicate the information without delay by all the means at his disposal to all vessels in the vicinity and to the nearest competent authority, which in German territorial waters is the

Seewarndienst Emden
Phone: +49 (0) 49 27 1 87 72 83 (24 h)
Fax: +49 (0) 49 27 1 87 72 88
E-mail: seewarndienst.wsa-emd@t-online.de
Bremen Rescue Radio or the responsible VTS centre.

Navigational warnings in English language relating to the area of responsibility of the Federal Republic of Germany are broadcast on 518 kHz (international NAVTEX service) by the Swedish coastal radio station Gislövshammar Radio, identification character J, for the Baltic Sea, and by the Pinneberg radio station of the German Meteorological Service (DWD), identification character S, for the North Sea.
A national NAVTEX service in German language is broadcast on 490 kHz by the Pinneberg radio station (identification character L) for the entire navigational warnings area of the North and Baltic Seas.
Navigational warnings in force promulgated by Maritime Warning Service Emden for the German warning area, which are not older than 42 days will not be broadcast as a text message via NAVTEX, but are available on the website of the Federal Maritime Hydrographic Agency (BSH). Detailed information is available in the BSH Manual Handbuch Nautischer Funkdienst, Section 5, Wetter- und Warndienste.

***Vital NWN** will be published by Bremen Rescue Radio on VHF channel 16.*

Die NWN werden außerdem von den Verkehrszentralen für ihren Zuständigkeitsbereich auf UKW verbreitet. Zusätzlich werden täglich NWN im Telex-Dienst des Deutschen Wetterdienstes ausgestrahlt.
Bestimmte Rundfunksender verbreiten in deutscher Sprache sowohl alle über NAVTEX abgegebenen NWN als auch weitere NWN, die nur begrenzte örtliche Bedeutung haben, aber insbesondere für die Klein- und Sportschifffahrt von Wichtigkeit sein können.
Die Ausstrahlung der NWN erfolgt so lange, wie es für nötig gehalten wird. NWN über gemeldete treibende Hindernisse verlieren wegen der veränderlichen Positionen im Allgemeinen nach 12 Stunden ihre Gültigkeit.
Zur Verbreitung von **Sturmflutwarnungen** und Warnungen vor ungewöhnlich niedrigen Wasserständen betreibt das BSH den Wasserstandsvorhersage- und Sturmflutwarndienst für die deutschen Küsten. Dafür berücksichtigt das diensthabende Team Pegelbeobachtungen, Gezeitenvorausberechnungen, Windmessungen und -vorhersagen sowie Prognosen des operationellen Modellsystems. Die Warnungen des BSH sind beispielsweise über die Warn-Apps NINA und KATWARN sowie die Warnwetter-App des Deutschen Wetterdienstes (DWD) verfügbar. Weitere Informationen sind unter www.bsh.de abrufbar.
Verkehrsinformationen werden zu festen Zeiten von den Verkehrszentralen **auf UKW** in deutscher und in englischer Sprache verbreitet. Die Meldungen enthalten für den jeweiligen Bereich nautische Warnnachrichten sowie Angaben über Verkehrs-, Sicht-, ggf. Eisverhältnisse, Wasserstand, Störungen an Schifffahrtszeichen, Schifffahrtshindernisse und besondere Vorkommnisse.

1.4 Havariekommando (HK) und Maritimes Lagezentrum (MLZ)

Zum Aufbau und zur Durchführung eines gemeinsamen Unfallmanagements für Nord- und Ostsee haben der Bund und die Küstenländer im Januar 2003 das „Havariekommando als Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer“ mit Sitz in Cuxhaven gegründet.

Das **Havariekommando (HK)** mit dem Maritimen Lagezentrum ist bei komplexen Schadenslagen vor deutschen Küsten verantwortlich für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur technischen Hilfeleistung sowie zur gefahrenabwehrbezogenen Bergung verbunden mit einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Besides, NWN are broadcast on VHF by the VTS centres for their areas of responsibility. NWN are also broadcast daily via telex by the German Weather Service.
Certain radio stations broadcast in German language all NWN which are promulgated via NAVTEX and other navigational warnings of local importance, which may be important especially to small craft.

NWN broadcasts are continued as long as is deemed necessary. NWN concerning drifting objects generally lose their validity after 12 hours because of the continually changing position of such objects.

*For the broadcast of **Storm surge warnings** and warnings of unusually low water levels (negative surges) the BSH operates the water level forecast and storm surge warning service for the German coasts. To do this, the team on duty takes into account water level observations, tidal predictions, wind measurements and forecasts as well as forecasts from the operational model system. The BSH warnings are available, for example, via the NINA and KATWARN warning apps and the warning weather app of the German Weather Service (DWD). Further information is available at www.bsh.de.*
***Traffic information on VHF** is broadcast at routine times by VTS centres in German and in English language. These broadcasts contain navigational warnings for the particular area as well as information on traffic, waterlevel, visibility, ice conditions, casualties to seamarks, shipping obstructions and special incidents.*

1.4 “Havariekommando – HK” (Central Command for Maritime Emergencies Germany – CCME) and “Maritimes Lagezentrum – MLZ” (Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre – MERAC)

In January 2003, the federal government and the German coastal states jointly established the “Havariekommando” (Central Command for Maritime Emergencies – CCME) in Cuxhaven, whose task was to develop and implement a jointly operated marine casualty management system for the North Sea and Baltic Sea.
***The Central Command for Maritime Emergencies (CCME)** with the Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre (MERAC) deals with complex marine casualties off the German coast and is responsible for planning, preparing, and implementing measures to save injured persons, combat pollution, fight fires, provide technical assistance, and carry out salvage operations in order to combat hazards.*

Das Havariekommando ist die zuständige Behörde gemäß § 4 Absatz 1 des Seeschifffahrts-Meldeportal-Gesetzes[1]. Es betreibt das zentrale Meldeportal des Bundes zur Annahme der erforderlichen Meldungen in elektronischer Form über den Meldeclient des Bundes.

The Central Command for Maritime Emergencies (CCME) is according Section 4 para. 1 the responsable authority of the Seeschifffahrts-Meldeportal-Gesetz[1] (law to the maritime navigation portal). It is the operator of the central reporting portal of the Federal Republic of Germany for the acceptance of the required ships electronical reports addressed to the federal reporting client.

Das **Maritime Lagezentrum (MLZ)** ist die nationale und internationale Meldestelle der Bundesrepublik Deutschland für Unfälle auf See.
Dem MLZ obliegen u. a. das

- Betreiben der Meldestelle für Seeunfälle und Meeresverschmutzungen als für Deutschland benannter National Point of Contact,
- operationelle Betreiben des Meldeclients des Bundes im Auftrag des BMV in Verbindung mit dem gemeinschaftlichen europäischen Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet,
- ständige Führen eines IT-unterstützten Maritimen Lagebildes.

***MERAC** is Germany's national and international reporting centre for marine casualties.*

Its tasks include

- *operation of the reporting centre for marine casualties and marine pollution in its capacity as the notified National Point of Contact in Germany;*
- *operation of the federal reporting client of the Federal Republic of Germany (National Single Window) on behalf of the Federal Ministry of Transport in connection with the European Community vessel traffic monitoring and infomation system SafeSeaNet;*
- *permanent IT-supported monitoring of the maritime situation.*

Erkennt das MLZ bei einer Unfallmeldung, dass es sich um einen schweren Schiffsunfall oder eine schwerwiegende Meeresverschmutzung handelt, die einen koordinierten Einsatz aller Einsatzmittel verlangt, so veranlasst es die Einberufung des Havariestabes.
Der Havariestab koordiniert dann alle notwendigen Hilfs- und Rettungsmaßnahmen.

If MERAC receives a report on a casualty which it considers to be a major marine casualty or major marine pollution requiring coordinated deployment of all available equipment, it will summon the "Havariestab" coordinating unit.

The "Havariestab" is in charge of coordinating the required rescue and salvage operations.

Das MLZ ist Tag und Nacht erreichbar:
Telefon: +49 (0) 30 185 420-1400
Fax: +49 (0) 30 185 420-2009
E-Mail: mlz@Havariekommando.de

MERAC is on duty 24 hours a day:
Phone: +49 (0) 30 185 420-1400
Fax: +49 (0) 30 185 420-2009
E-mail: mlz@Havariekommando.de

National Single Window (NSW)-Fachadministration:
Telefon: +49 (0) 30 185 420-2412/-2413
Fax: +49 (0) 30 185 420-2009
E-Mail: nsw@havariekommando.de

National Single Window (NSW)-Support:
Phone: +49 (0) 30 185 420-2412/-2413
Fax: +49 (0) 30 185 420-2009
E-mail: nsw@havariekommando.de

Die Schifffahrt wird gebeten, das MLZ über Meeresverschmutzungen zu unterrichten. Für eine solche Meldung soll das MARPOL-Meldeschema verwendet werden. Es dient der schnellen Erfassung, Auswertung und Weitergabe der Meldung. Die Angaben zur Sache sollen in der vorgegebenen Reihenfolge möglichst vollständig und unbedingt unter Verwendung der jeweiligen Buchstaben erfolgen. Auch bei Meldungen über Funk an eine Verkehrszentrale soll dies möglichst berücksichtigt werden.
MARPOL-Meldeschema bei Gewässerverunreinigungen durch Öl oder andere Schadstoffe siehe Handbuch für Brücke und Kartenhaus (Abschnitt I 5).

Shipping is requested to inform MERAC of any marine pollution observed. Such observations should be reported using the MARPOL reporting format. It ensures quick recording, evaluation, and transmission of the report. The information should be provided in the same sequence and under the letters given in the schedule and should be as complete as possible. Also radio reports to a VTS-Centre should follow this pattern.

***MARPOL reporting format** for marine pollution by oil and other harmful substances, see "Handbuch für Brücke und Kartenhaus" (section I 5).*

[1] Gesetz über das Verfahren für die elektronische Abgabe von Meldungen für Schiffe im Seeverkehr über als Zentrale Meldeportal des Bundes zur Änderung des IGV-Durchführungsgesetzes und des Seeaufgabengesetzes vom 30. Juni 2017 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017 Teil I Nr. 44 vom 6. Juli 2017/*Law about the procedure for the required electronical report by ships adressed to the Federal Reporting client (Federal Law Gazette part I 2017 No. 44 dated from 6. July 2017)*

Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos

Die Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos betreibt operationell zur Annahme der erforderlichen Meldungen in elektronischer Form[2] u.a. nach Anlaufbedingungsverordnung[3] (AnlBV) den Meldeclient des Bundes.

Alternativ besteht für die Verpflichteten auch die Möglichkeit der Meldung mit befreiender Wirkung über die nachfolgend bekannt gemachten Hafenbehörden bzw. Hafeninformationssysteme.
Die Meldepflicht gemäß Nummer 2 der Anlage zu § 1 Absatz 1 AnlBV wird mit einer Meldung an eines der folgenden Systeme erfüllt[4]:

Meldeclient des Bundes

www.national-single-window.de

Hafeninformationssysteme

DAKOSY Datenkommunikationssystem AG
Mattentwiete 2
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40 3 70 03-0
Fax: +49 (0) 40 3 70 03-3 70
E-Mail: info@dakosy.de
www.dakosy.de

DATEN + Dienste GmbH Rostock
Lange Straße 1a
18055 Rostock
Telefon: +49 (0) 3 81 81 70-48 00
Fax: +49 (0) 3 81 81 70-48 03
E-Mail: info@nordwind.de
www.nordwind.de

dbh Logistics IT AG
Martinistraße 47–49
28195 Bremen
Telefon: +49 (0) 4 21 3 09 02-0
Fax: +49 (0) 4 21 3 09 02-57
E-Mail: info@dbh.de
www.dbh.de

Weitere Informationen über den Zugang zum Meldeclient des Bundes erhalten Sie durch das:

Havariekommando
Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer
Am Alten Hafen 2
27472 Cuxhaven
Telefon: +49 (0) 30 1 85 4 20-14 00 (24/7)
Fax: +49 (0) 30 1 85 4 20-20 09
E-Mail: nsw@havariekommando.de
Internet: www.havariekommando.de

Competent Authority at MERAC

The Competent Authority (Zentrale Meldestelle) at MERAC operates the federal reporting client of the Federal Republic of Germany (National Single Window) which is the address for ships' electronical reports[2] required under the "Anlaufbedingungsverordnung[3]" (AnlBV).
Alternatively, required reports can be transmitted to the following port authorities and port information systems.

Reporting obligation under item 2 of the Annex to Section 1 (1), AnlBV can be fulfilled by reporting to one of the following systems[4]:

Federal reporting client

www.national-single-window.de

Port Information Systems

Additional information regarding the access to the reporting system of the Federal Republic of Germany (National Single Window) is available at:

---

[2] Bekanntmachung des Verfahrens zur Vergabe und Nutzung einer Anlaufreferenznummer zur Abgabe von Meldungen über das Bundesportal ZMGS (gemäß Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 2.6 AnlBV) vom 15. April 2015 (VkBl. 9/2015 S. 328 Nr. 73)/*Notification of the procedure for the assignment and use of an entry reference number when submitting reports through the federal portal ZMGS (according to the annex to Section 1(1) No. 2.6 of the Entering Requirements Ordinance (AnlBV)) dated from 15 April 2015 (Gazette of the Federal Ministry of Transport (VkBl.) 9/2015 p. 328 No. 73)*

[3] Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeers und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV)) vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Ersten Verordnung zur Änderung der AnlBV vom 13. Dezember 2023 (BGBl. Nr. 373)/*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, 18 February 2004 (Federal Law Gazette (BGBl. I, p. 300), last amended by Art. 1 of the First Ordinance to amend the AnlBV dated from 13 Dezember 2023 (BGBl. No. 373)*

[4] Bekanntmachung der Hafenbehörden bzw. Hafeninformationssysteme gemäß Nummer 2.4 und 2.6 der Anlage zu § 1 Absatz 1 Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) vom 27. Juni 2017 (VkBl. 14/2017 Nr. 113 S. 646)/*Notification of the port authorities and port information systems according to item 2.4 and 2.6 of the Annex to Art. 1, para. 1, (AnlBV) dated from 27 June 2017 (VkBl. 14/2017 No. 113 p. 646)*

1.5 Seenotleitung (MRCC) Bremen – Unterstützung bei Unglücksfällen auf See

Das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See soll sicherstellen, dass bei Unglücksfällen auf See Rettung, Unterstützung und eine entsprechende Koordinierung durch ein RCC (Rescue Coordination Centre) gewährleistet sind. Für das deutsche Such- und Rettungsgebiet wurden diese Aufgaben der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) übertragen.
Falls bei einem Notfall auf See außerhalb des deutschen Such- und Rettungsgebietes eine Verbindung mit dem dort zuständigen MRCC/RCC nicht zustande kommt, kann die Seenotleitung (MRCC) Bremen um Hilfe gebeten werden, die dann ihrerseits versucht, mit dem zuständigen MRCC/RCC Verbindung aufzunehmen.
Außerdem gewährt die Seenotleitung (MRCC) Bremen auf Anforderung auch Unterstützung für ausländische MRCC/RCC bei deren Koordinierung von SAR-Maßnahmen für deutsche Schiffe in fremden Seegebieten.
Die Seenotleitung (MRCC) Bremen ist ständig erreichbar.

Telefon:	+49 (0) 4 21 5 36 87-0
Fax:	+49 (0) 4 21 5 36 87-14
Mobiltelefon:	124 124 (Direktwahl im Abdeckungsbereich der deutschen Netzbetreiber)
UKW:	Kanal 16, Kanal 70 (DSC)
GW:	2187,5 kHz (DSC)
Ruf:	Bremen Rescue Radio)
MMSI:	00 211 1240
Telex:	+41 246 466 MRCC D
E-Mail:	mail@mrcc-bremen.de (nicht zur Alarmierung)

Auf das Handbuch Nautischer Funkdienst und das Internationale Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities, wird hingewiesen.

1.5 Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Bremen – Assistance in Case of Marine Casualties at Sea

The purpose of the International Convention on Maritime Search and Rescue is to ensure that in case of marine casualties the responsible RCC (Rescue Coordination Centre) provides support and assistance and assumes a coordinating function. For the German search and rescue region, this task has been assigned to Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS, German Sea-Rescue Service).

In cases of marine casualties outside the German search and rescue region where it proves impossible to contact the responsible local MRCC/RCC, MRCC Bremen may be contacted who will then in assisting the vessel in distress try to get in touch with the responsible MRCC/RCC.

MRCC Bremen will, upon request, also assist foreign MRCCs/RCCs in their efforts to coordinate SAR-measures for German vessels in distress in foreign sea areas.

MRCC Bremen is constantly manned.

Phone:	*+49 (0) 4 21 5 36 87-0*
Fax:	*+49 (0) 4 21 5 36 87-14*
Cellular phone:	*124 124 (direct call within the coverage of German providers)*
VHF:	*channel 16, channel 70 and*
MF:	*2187.5 kHz (DSC)*
Call:	*Bremen Rescue Radio)*
MMSI:	*00 211 1240*
Telex:	*+41 246 466 MRCC D*
E-mail:	*mail@mrcc-bremen.de (not for distress alerting)*

Please refer to Handbuch Nautischer Funkdienst and International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities.

2 Nautische Veröffentlichungen und ihre gesetzlichen Grundlagen

Das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860); zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 10. September 2025 (BGBl. I Nr. 208 vom 15.09.2025) dient der einheitlichen und wirksamen Durchführung der geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen zur Gewährleistung der Sicherheit auf See (einschließlich des damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen) und des Umweltschutzes auf See. Es gilt für die gesamte Seefahrt mit Ausnahme der Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sowie der Schiffe unter ausländischer Flagge, die im Dienst ausländischer Staaten ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.
Die Vorschriften des SchSG sind auf Schiffe anzuwenden, die die Bundesflagge führen oder als Binnenschiffe in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.
Sie sind auch auf Schiffe unter ausländischer Flagge und ausländische Binnenschiffe anzuwenden, mit denen Küstenschifffahrt im Sinne der Verordnung über die Küstenschifffahrt vom 5. Juli 2002 (BGBl. I S. 2555) in ihrer jeweils geltenden Fassung betrieben wird oder die auf Seeschifffahrtsstraßen oder im seewärts angrenzenden Bereich des deutschen Küstenmeeres gewerblich eingesetzt sind.

Nach § 7 SchSG ist der Schiffseigentümer für die Ausrüstung des Schiffes mit den erforderlichen amtlichen Seekarten, Seebüchern und sonstigen Veröffentlichungen verantwortlich. Neben dem Schiffseigentümer sind nach § 9 SchSG sowohl der Schiffsführer als auch Personen, die mit den Aufgaben der Sicherheit des Schiffes beauftragt sind, verantwortlich.
Die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. I Nr. 100), regelt im § 2 den Grundsatz der Selbstkontrolle.

„Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrenvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden."

2 Nautical Publications and theit legal basis

The purpose of the Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act) of 9 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 2860), last amended by Art.2 of the Ordinance of 10 September 2025 (Federal Law Gazette I, No. 208 dated from 15.09.2025) is to achieve uniform and effective implementation of the valid international regulations aimed at ensuring the safety of seagoing vessels (including protection of the safety and health of persons employed on board seagoing vessels) and protecting the marine environment. It applies to all seagoing vessels with the exception of ships of the German armed forces and the German Maritime SAR-Service as well as ships which fly foreign flags and which are used exclusively in the service of foreign states for purposes other than commercial shipping.

The regulations of SchSG apply to vessels flying the German flag and to inland waterway vessels listed in a German Ship's Register.

They also apply to foreign flag vessels and foreign inland waterway vessels engaged in coastal shipping as defined in the Ordinance on coastal shipping (Verordnung über die Küstenschifffahrt) of 5 July 2002 (Federal Law Gazette I, p. 2555) in the version currently in force or which are used commercially on navigable waterways or in the part of the German territorial sea seawards thereof.

According to Art. 7, SchSG, it is the vessel owner's responsibility that the vessel carries the required official nautical charts and books as well as other publications. Under Art. 9, SchSG, not only the vessel's owner is reponsible but also her master and other persons in charge of the vessel's safety.

Art. 2 of the Schiffssicherheitsverordnung (SchSV, Ordinance for the Safety of Seagoing Ships) of 18 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 3013, 3023), last amended by Art. 6 of the Ordinance of 25 March 2025 (Federal Law Gazette I, No. 100) deals with the principle of self-monitoring as follows:

"Whoever operates a vessel in maritime service shall ensure that any hazards identified during her operation are investigated, and that any information gained during the vessel's operation as well as any other relevant information and documents, including records kept by the persons in charge of navigating the vessel, are evaluated as a precautionary safety measure and that all measures required for risk avoidance or minimization are taken."

Außerdem sieht der Katalog der Verhaltenspflichten in § 13 Abs. 1 Nr. 2 der SchSV u. a. vor, dass auf der Brücke stets die für die jeweilige Seereise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern sowie die vom BSH herausgegebenen NfS bei Reiseantritt vorhanden sein müssen.
In Abschnitt C.I.4. Nr. 3 der Anlage 1 zu § 5 SchSV sind zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS 74/78 (Regel 2 Abs. 2, Regel 19 Abs. 2.1.4, Regel 27) amtliche Veröffentlichungen wie folgt definiert:

Bei Schiffen, die nicht Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sind, müssen hinsichtlich der Seekarten und anderen nautischen Veröffentlichungen jeweils die neuesten amtlichen Ausgaben des BSH in digitaler oder gedruckter Form oder eine entsprechende Ausgabe eines hydrographischen Dienstes eines anderen Staates oder der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation mitgeführt werden.
Für **Sportboote** gelten nach § 2 SchSG die in § 3 SchSG und § 2 SchSV normierten Grundregeln. In Ausfüllung dieser Grundregeln ist der Eigentümer eines Sportbootes dafür verantwortlich, dass angemessene und auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten, Seehandbücher und alle sonstigen für die beabsichtigte Reise erforderlichen nautischen Veröffentlichungen an Bord mitgeführt werden (§ 7 Nr. 3 SchSG in Verbindung mit Kapitel V Regel 27 SOLAS).

Wer als Eigentümer vorsätzlich oder fahrlässig nicht dafür sorgt, dass sich die vorgeschriebenen nautischen Unterlagen auf der Brücke befinden, begeht eine Ordnungswidrigkeit nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) SchSV in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Nr. 2 SchSV.

3 Amtliche Seekarten und Seebücher

Amtliche Seekarten und Seebücher der Bundesrepublik Deutschland werden gemäß § 1 Abs. 10 SeeAufgG vom BSH herausgegeben. Sie werden durch die NfS auf dem neuesten Stand gehalten.

Neueste Ausgaben der amtlichen Seekarten des BSH sind die in den NfS veröffentlichten und im Nautischen Produktkatalog aufgeführten digitalen und gedruckten Publikationen, für die in den NfS Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht und die zu dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks oder einer elektronischen Signatur als auf den letzten Stand berichtigt ausgewiesen sind.
Die Internationalen Seekarten des BSH (INT-Karten) wurden schrittweise durch sogenannte Kooperationskarten ersetzt. Diese Papierseekarten im A0-Format entstehen in Zusammenarbeit des BSH mit dem britischen United Kingdom Hydrographic Office (UKHO). Den Kartennummern dieser Karten ist ein „DE“ vorangestellt, siehe Produktkatalog des BSH. Der Vertrieb und die Berichtigung dieser Kooperationskarten erfolgt ausschließlich durch das UKHO. In dem Produktkatalog sind unter den Angaben zu den jeweiligen Karten Links eingerichtet, die einen Zugang zu den UKHO-Sammelberichtigungen und dem UKHO-Vertrieb ermöglichen.

The catalogue of duties, under Art. 13, para. 1, no. 2 SchSV, also provides that the official nautical charts and books required for a particular voyage as well as the NfS issued by the BSH must be available on the bridge upon the vessel's departure.

In part C.I.4. no. 3 of Annex 1 to Art. 5 SchSV, which refers to chapter V of the Annex to SOLAS 74/78 (Regulation 2 para. 2, Regulation 19 para 2.1.4 and Regulation 27), defines official nautical publications as follows:
Vessels not defined as small craft according to Sportbootführerscheinverordnung-See (ordinance on small craft licenses, offshore) are required to carry the nautical charts, books, and other publications in printed or digital format officially issued by the BSH or by a official foreign hydrographic service.

Under Art. 2, Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act), ***leisure craft*** *shall meet the basic requirements set out in Art. 3, SchSG, and Art. 2, SchSV, according to which the leisure craft owner is responsible for the carriage of up-to-date nautical charts and books as well as any other nautical publications required for the intended voyage (Art. 7, item 3, SchSG in conjunction with Chapter V, Regulation 27, SOLAS).*

The owner of a vessel whoeither willfully or by negligence, fails to ensure that the required nautical documents are available on the vessel's bridge commits an administrative offence according to Art. 14 para. 1 no. 1 lit. b) SchSV in conjunction with Art. 13 para. 1 no. 2 SchSV.

3 Official Nautical Charts and Books

The official nautical charts and books of the Federal Republic of Germany *are issued by the BSH under Art. 1 para. 10 of the Federal Maritime Responsibilities Act (Seeaufgabengesetz, SeeAufgG). They are kept corrected by the German NfS.*

Up-to-date official nautical charts in printed or digital format are those listed in the Catalogue of Nautical Products of BSH which are kept corrected by the German NfS or by an official digital correction service and which, upon publication, carry a note in printed or digital format confirming that they have been fully corrected. The BSH's international nautical charts (INT charts) have been gradually replaced by so-called coopera-tion charts. These paper charts in A0 format are produced in collaboration between the BSH and the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO). The chart numbers of these charts are preceded by "DE"; see the BSH online catalog. The distribution and correction of these cooperative charts is carried out exclusively by the UKHO. Access by is available via the Catalogue of Nautical Products and the information on the respective charts.

Amtliche Seebücher sind die im Nautischen Produktkatalog des BSH aufgeführten gedruckten und digitalen Bücher, für die vom BSH Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht, wie Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Handbuch Nautischer Funkdienst, VTS Guide Germany, IMO-Standardredewendungen, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) Volume III, Internationales Signalbuch, Gezeitentafeln, Handbuch Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung und das Handbuch für Brücke und Kartenhaus. Amtliche Seebücher sind ferner sonstige vom Bundesministerium für Verkehr benannte Bücher (Schiffssicherheitsvorschriften, Schiffssicherheitshandbuch) sowie Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.

Official nautical books *in printed or digital format are those which are listed in the Catalogue of Nautical Products of BSH and are kept corrected by the BSH or by an official digital correction service, e. g. Sailing Directions, List of Lights, List of Radio Signals, VTS-Guide Germany, Standard Marine Navigational Vocabulary, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) Volume III, International Code of Signals, Tide Tables, German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways and Handbuch für Brücke und Kartenhaus (bridge and charthouse manual). The official nautical publications also include other books officially designated as such by the Federal Ministry of Transport (ship safety requirements and handbook), as well as nautical publications issued by foreign hydrographic services.*

Nachrichten gehen beim BSH manchmal verspätet oder gar nicht ein bzw. können unvollständig oder fehlerhaft sein. **Eine Gewähr für die Richtigkeit aller Angaben kann deshalb nicht übernommen werden;** vielmehr muss bei der Navigation stets mit der Möglichkeit von unzutreffenden Angaben gerechnet werden. Das gilt auch für die auszugsweise in den Seehandbüchern enthaltenen Vorschriften und Bestimmungen. Falls verschiedene Veröffentlichungen inhaltlich einander widersprechen, sind zunächst die für die Schiffsführung ungünstigsten Angaben anzunehmen.

However, information might be provided to the BSH late, incomplete, or faulty, or no information may be available at all. ***Therefore, the BSH does not accept liability for the correctness of all data*****;** *rather, the possibility that data may be incorrect should always be taken into acount in navigation. That applies also to rules and regulations quoted in the nautical books. In the event that contradictory information is provided in different publications, navigation should be based on the least favourable data.*

Amtliche Seekarten und Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.

Das BSH kommt seinem gesetzlichen Auftrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und der Abwehr von Gefahren für die Schifffahrt beizutragen, durch die Herausgabe eines für die deutschen Hafenzufahrten an der Nordsee sowie in der Ostsee umfassendes Informationssystem aus Seekarten und Seebüchern nach. Für Seegebiete außerhalb dieses Informationssystems oder solche, für die deutsche Seekarten in ausreichendem Maßstab nicht zur Verfügung stehen, müssen amtliche Seekarten anderer hydrographischer Dienste benutzt werden. Ebenso müssen in Gebieten, die nicht von deutschen Seebüchern abgedeckt sind, entsprechende amtliche Seebücher anderer hydrographischer Dienste benutzt werden.

Official nautical charts and books issued by foreign Hydrographic Offices.

The BSH fulfills its legal obligation concerning the safety and efficiency of navigation and prevention of hazards to shipping by issuing a comprehensive information system which comprises nautical charts and publications covering the German harbour approaches in the North and Baltic Sea. For sea areas which are not covered by this information system or for which German charts of a suitable scale are not available, the official charts of foreign Hydrographic Offices have to be used. Likewise, in areas not covered by German nautical publications, the nautical publications of foreign Hydrographic Offices have to be used.

Der Nautische Produktkatalog Seekarten und Bücher (www.BSH.de) des BSH enthält alle nautischen Produkte (in digitaler oder Papierform), die im BSH produziert werden und dient dazu, die Ausrüstung des Schiffes mit den für die jeweilige Reise erforderlichen neuesten Ausgaben der amtlichen Seekarten und Seebücher sicherzustellen. Der wöchentlich berichtigte Katalog ist kostenlos und steht seinen Nutzern auf der BSH-Internetseite unter

https://www.bsh.de/DE/PUBLIKATIONEN/Naut_Produktkatalog/naut_produktkatalog_node.html

zur Verfügung.

Catalogue of Nautical Products *of the BSH containes all navigational publications which are produced by the BSH and ensure that up-to-date issues of the official nautical charts and books required for a particular voyage are available on board a vessel.*

The weekly corrected online catalogue is available free of charge under

https://www.bsh.de/EN/PUBLICATIONS/Product_catalogue/product_catalogue_node.html;jsessionid=4DD09FD0B424581A829EBDCA2B5D6361.live21323.

Der Produktkatalog bietet Zugriff auf die **Sammelberichtigungen** der Seekarten und Handbücher einschließlich der bei Bedarf veröffentlichten Deckblätter und Austauschseiten. Der Katalog steht zudem als wöchentlich aktualisierte PDF-Datei zum Herunterladen zur Verfügung.

The Catalogue of Nautical Products offers acess to the ***summaries of corrections*** *for charts and books including blocks and replacement pages. The catalogue is also available as a weekly corrected pdf file, which can be downloaded by the clients.*

Der Vertrieb der amtlichen Seekarten und Seebücher sowie der sonstigen nautischen Veröffentlichungen des BSH erfolgt über den Buchhandel und die Sportboot-Ausrüster. Die aktuellen Verkaufspreise sind dem Katalog zu entnehmen.
Der Bezug der Kooperationskarten kann nur über das **UKHO-Vertriebssystem**, siehe

Supply. *The official nautical charts and other publications of the BSH are available through booksellers and ship chandlers. Actual sales prices are provided in the catalogue.*

The cooperation charts can only be ordered and purchased through the ***UKHO distribution channel***

www.admiralty.co.uk/charts/standard-nautical-charts

realisiert werden.

Internationaler Zeichenschlüssel
Die grundlegenden Prinzipien für das internationale Seekartenwerk sind in den „Chart Specifications of the IHO and Regulations of the IHO for International (INT) Charts“ festgelegt. Die in deutschen Seekarten verwendeten Zeichen und Abkürzungen basieren auf der Karte 1 (INT 1), die ein Teil dieses Regelwerks darstellt.

International chart symbology
The principles of the International Chart Series are laid down in the “Chart Specifications of the IHO and Regulations of the IHO for International (INT) Charts”. Symbols and abbreviations used on German charts are based on Karte 1/INT 1 which forms part of these regulations.

4 Stellen in Deutschland, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer Hydrographischer Dienste vorliegen

4 Agencies in Germany where Notices to Mariners of other Hydrographic Services are available for consultation

4.1 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Neptunallee 5
18057 Rostock
Tel.: +49 (0) 3 81 45 63-42 40 9
E-Mail: customer@bsh.de
Internet: www.bsh.de

4.1 Federal Maritime and Hydrographic Agency

DK, EE, FI, GB, LV, LT, NL, PL, SE

4.2 Andere Stellen

Seekarte
Kapitän A. Dammeyer GmbH & Co. KG
Korffsdeich 3
vor dem Europahafen
28217 Bremen
Tel.: +49 (0) 4 21 30 32 78 0
E-Mail: seekarte@seekarte.de
Internet: www.seekarte.de

Delius Klasing Verlag GMBH
Siekerwall 21
33602 Bielefeld
Tel.: +49 (0) 5 21 55 99 55
E-Mail: info@delius-klasing.de
Internet: www.delius-klasing.de

4.2 Other Agencies

5 Abkürzungen

5.1 Länderzeichen

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
DE	Deutschland/*Germany*
DK	Dänemark/*Denmark*
EE	Estland/*Estonia*
FI	Finnland/*Finland*
GB	Großbritannien/ *Great Britain*
LT	Litauen/*Lithuania*

Quellen ausländischer Hydrographischer Dienste werden in der Regel nur mit der Buchstabenabkürzung des betreffenden Landes gekennzeichnet; andere Abkürzungen für die Ursprungsquelle siehe unter 5.2.

5 Abbreviations

5.1 Countries

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
LV	Lettland/*Latvia*
NL	Niederlande/ *Netherlands*
PL	Polen/*Poland*
RU	Russland/*Russia*
SE	Schweden/*Sweden*

Sources of foreign Hydrographic Offices are usually denoted by their country codes; for other abbreviations of sources see 5.2.

5.2 Quellenangaben

5.2 Sources of Information

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
ADLL	Digitales Leuchtfeuerverzeichnis (GB)/*Admiralty Digital List of Lights (GB)*
ADRS	Digitales Verzeichnis der Funkdienste (GB)/*Admiralty Digital Radio Signals (GB)*
BAnz.	Bundesanzeiger/*Federal Legal Gazette*
BfS.....	Bekanntmachung für Seefahrer eines WSA/*Announcement for seafarers by WSA*
BGBl.	Bundesgesetzblatt/*Federal Law Gazette*
BG Verkehr	Berufsgenossenschaft für Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation/*German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication*
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft/*Federal Ministry of Food and Agriculture*
BMG	Bundesministerium für Gesundheit/*Federal Ministry of Health*
BMI	Bundesministerium des Innern/*Federal Ministry of the Interior*
BMV	Bundesministerium für Verkehr/*Federal Ministry of Transport*
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung/*Federal Ministry of Defence*
BPAC	Kommission der Lotsenbehörden der Ostsee/*Baltic Pilotage Authorities Commission*
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie/*Federal Maritime and Hydrographic Agency*
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung/*Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation*
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt/*Federal Waterways and Shipping Agency*
HPA	Hamburger Hafenbehörde/*Hamburg Port Authority*
IHO	Internationale Hydrographische Organisation/*International Hydrographic Organization*
IMO	Internationale Seeschifffahrts-Organisation/*International Maritime Organization*
Krt.	Karte/*Chart*
Lfv.	Leuchtfeuerverzeichnis/*(DE) List of Lights*
LKN	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz/*Ministry of Agriculture, Environment and Rural Areas*
MEPC	IMO Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt/*Marine Environment Protection Committe*
MSC	IMO Schiffssicherheitsausschuss/*Maritime Safety Committee*
NAVAREA	Warnnachricht aus dem weltweit koordinierten Warnfunksystem/*Navigational warning of the World-Wide Navigational Warning Service*
NCSR	Ausschuss für Navigation, Kommunikation, Suche und Rettung/*Committee on Navigation, Communication, Search and Rescue*
NF	Nautischer Funkdienst/*(DE) List of Radio Signals*

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
NWN	Nautische Warnnachricht/*Navigational Warning*
Shb.	Seehandbuch/*Sailing Directions*
VkBl.	Verkehrsblatt/*Gazette of the Federal Ministry of Transport*
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt/*Waterways and Shipping Office*

5.3 Sonstige Abkürzungen

Weitere Abkürzungen siehe Karte 1/INT 1

5.3 Other Abbreviations

Additional abbreviations please refer to Karte 1/INT 1

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
Bem.	Bemerkung(en)/*remark(s)*
Bft	Beaufort (Windstärke)/*wind speed*
BP	Bundespolizei/*Federal Police*
BSHC	*Baltic Sea Hydrographic Commission*
B. ü. a.	Breite über alles/*overall beam*
°C	Grad Celsius/*degrees Celsius*
CCME	Havariekommando/*Central Command for Maritime Emergencies Germany*
COLREG	Kollisionsverhütungsregeln/*Collision Prevention Convention*
DWD	Deutscher Wetterdienst/*German National Weather Service*
E	Ost (geogr. Länge)/*East (longitude)*
ECA	Emissions-Überwachungsgebiet/*Emission Control Areal*
ECDIS	Elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem/*Electronic Chart Display and Information System*
EmsSchO	Schifffahrtsordnung Emsmündung/*Ems Estuary Shipping Ordinance*
ENC	Datensatz nach dem Standard S-57/101 der IHO für ECDIS-Anlagen/*Electronic Navigational Chart*
ETA	Voraussichtliche Ankunftszeit/*Estimated time of arrival*
ETD	Voraussichtliche Abfahrtszeit/*Estimated time of departure*
GMDSS	Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem/*Global Maritime Distress and Safety System*
GNSS	Weltweites Satelliten-Navigationssystem/*Global Navigation Satellite Systems*
GZ	Gesetzliche Zeit/*local time*
Hilfs-F.	Hilfsfeuer/*auxiliary light(s)*
HK	Havariekommando/*Central Command for Maritime Emergencies Germany*
hPa	Hektopascal
HSC	Hochgeschwindigkeitsfahrzeug/*High Speed Craft*
Hz	Hertz/*cycles per second*
IAMSAR	*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue*
INMARSAT	*International Maritime Satellite Organization*
in.	Zoll/*inch*
ISPS-Code	*International Ship and Port Facility Security Code*
KüFuSt	Küstenfunkstelle/*coast radio station*
KVR	Kollisionsverhütungsregeln/*Regulations for preventing Collisions*
LAT	Niedrigster Gezeitenwasserstand/*Lowest Astronomical Tide*
Lcht-Fl.	Leuchtfloß/*light-float*
Lcht-Tn.	Leuchttonne/*light-buoy*
LNG	Flüssigerdgas/*Liquefied Natural Gas*
L. ü. a.	Länge über alles/*overall length*
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe/*Marine Pollution Convention*

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
MERAC	Maritimes Lagezentrum/*Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre*
MEZ	Mitteleuropäische Zeit/*Central European Time*
MESZ	Mitteleuropäische Sommerzeit/*Central European Summer (daylight-saving) Time*
MHz	Megahertz/*mega-cycles per second*
MLZ	Maritimes Lagezentrum/*Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre*
MMSI	Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes/*Maritime Mobile Service Identity code*
MOZ	Mittlere Ortszeit/*local mean time*
MRCC	Such- und Rettungsleitstelle/*Maritime Rescue Coordination Centre*
MS	Motorschiff/*motor vessel*
m/s	Meter pro Sekunde/*metres per second*
N, N-lich	Nord, nördlich/*North, northern, northerly*
Nenn-Tw.	Nenntragweite/*nominal range*
NN	Normal Null/*ordnance datum*
NSHC	Hydrographische Kommission für die Nordsee/*North Sea Hydrographic Commission*
O, O-lich	Ost, östlich/*East, eastern, easterly*
OWP/OWF	Offshore-Windpark/*Offshore Wind farm*
Rcht-L.	Richtlinie/*leading line*
RNC	Rasterkarten/*raster navigational charts*
S, S-lich	Süd, südlich/*South, southern, southerly*
SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung/*Manning Scale*
SchSG	Schiffssicherheitsgesetz/*Ship Safety Act*
SchSV	Schiffssicherheitsverordnung/*Ordinance for the Safety of Seagoing Ships*
SeeAnlV	Seeanlagenverordnung/*Marine Facilities Ordinance*
SeeaufgG	Seeaufgabengesetz/*Federal Maritime Responsibility Act*
SeeFuSt	Seefunkstelle/*ship radio station*
SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung/*Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways*
sm	Seemeile(n)/*nautical mile(s)*
SMCP	*Standard Marine Communication Phrases*
sm/h	Seemeilen pro Stunde/*nautical miles per hour*
Tn.	Tonne/*buoy*
Tw.	Tragweite/*range of a light*
UKHO	Hydrographischer Dienst Großbritanniens/*United Kingdom Hydrographic Office*
UKW	Ultrakurzwelle/*very high frequency*
W, W-lich	West, westlich/*West, western, westerly*
WEA	Windenergieanlage/*wind turbine*
WEND	*Worldwide Electronic Navigational Chart Database*
WSP	Wasserschutzpolizei/*Waterway Police*
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes/*Federal Waterways and Shipping Administration*

5.4 Seebücher des BSH

5.4 BSH Nautical Books

5.4.1 Seehandbücher

5.4.1 Sailing Directions

Bestell-Nr./*product no.*	Titel/*title*
20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus
20005	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord
20031	Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil (einschließlich Teil B, Naturverhältnisse)
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil (einschließlich Teil B, Naturverhältnisse)

5.4.2 Leuchtfeuerverzeichnis

5.4.2 List of Lights

Bestell-Nr./*product no.*	Titel/*title*
4001	Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee
4003	Leuchtfeuerverzeichnis südöstliche Nordsee

5.4.3 Nautischer Funkdienst

5.4.3 List of Radio Signals

Bestell-Nr./*product no.*	Titel/*title*
5000	Handbuch Nautischer Funkdienst

5.4.4 Sonstige Seebücher nach der SchSV

5.4.4 Other nautical books according to SchSV

Bestell-Nr./*product no.*	Titel/*title*
2010	Winterbetonnung der deutschen Küstengewässer (als kostenfreie, laufend berichtigte Online-Version)
2011	VTS Guide Germany
2113	IMO-Standardredewendungen
2115	Gezeitentafeln, Europäische Gewässer
2160	Internationales Signalbuch
2345	Atlas der Gezeitenströme für die Nordsee, den Kanal und die Britischen Gewässer
2346	Atlas der Gezeitenströme in der Deutschen Bucht
IL962E (IMO product no.)	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities, Ed. 2025

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

(Anlaufbedingungsverordnung – AnlBV)[5]

Vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. September 2025 (BGBl. I Nr. 208 vom 15.09.2025)

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,

6 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)[5]

Of 18 February 2004 (BGBl. I p. 300), last amended by Art. 1 of the Ordinance of 10 September 2025 (BGBl. I No. 208 dated from 15.09.2025)

(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: “AnlBV”)

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;

[5] 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 (VkBl. 2009 S. 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;

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 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;

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;

1.10 „IMSBC-Code“: der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkBl. 2009 S. 775);

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;

1.12 „Hafenbehörde“: Behörde oder sonstige Stelle, die für die Entgegennahme und Weitergabe von Hafenanlaufmeldungen zuständig ist;

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;

1.14 „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;

1.15 „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;

1.16 „Verkehrsregelungen“: schifffahrtspolizeiliche 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 Seeschifffahrtsstraße umfassen können;

1.17 „Innere Deutsche Bucht“ (German Bight): das Seegebiet ergibt sich aus dem Anhang zu dieser Anlage;

1.9 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;

1.10 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);

1.11 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;

1.12 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;

1.13 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;

1.14 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;

1.15 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 manœuvres (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);

1.16 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);

1.17 the term “Inner German Bight” denotes the sea area as depicted in the Appendix to the present Annex;

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;

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.

1.18 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;

1.19 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.

2 Meldungen an die Zentrale Meldestelle

2 Reports to be made to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle)

2.1 Allgemeine Meldungen

2.1 General notification

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.

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das im Geltungsbereich dieser Verordnung verkehrt, ist verpflichtet,

a) mindestens 24 Stunden im Voraus oder
b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder
c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt,

die in Satz 2 bezeichneten Angaben der Zentralen Meldestelle zu übermitteln. Angaben im Sinne des Satzes 1 sind:

a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer),
b) Identifizierungsmerkmal des Bestimmungshafens,
c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen und
d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

2.1.1 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.

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:

a) at least 24 hours in advance; or
b) at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours; or
c) if the port of call is not known or is changed during the voyage, as soon as this information is available.

Information within the meaning of sentence 1 shall be:

a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
b) identification code of the port of call;
c) estimated time of arrival at the port of call or pilot station and estimated time of departure from that port; and
d) total number of persons on board.

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,

a) nach dem Einlaufen den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und
b) nach dem Auslaufen den genauen Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes

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

a) after arrival, the exact time of arrival of the ship
b) after departure, the exact time of departure of the ship

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:

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

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:

a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
b) last port of call and time of departure from that port;
c) next port of call or anchorage
d) estimated time of arrival at the next port of call or anchorage or at the pilot station;
e) total number of persons on board;
f) 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;
g) hazardous substances carried, and UN numbers assigned to them by the United Nations
h) IMDG dangerous goods class and ship category according to the INF Code;
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) die Menge der als vorhergehende Ladung beförderten Massengüter im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschifffahrtsstraßen-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;
   bb) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert;
   cc) Ladungsart und -volumen;
e) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);
f) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
g) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

2.3 Zentrale Meldestelle und Meldeverfahren

2.3.1 Zentrale Meldestelle

Zentrale Meldestelle im Sinne dieser Verordnung ist das Havariekommando (Zentrale Meldestelle),

Am Alten Hafen 2, in 27472 Cuxhaven,
Tel.: + 49 (0) 30 18 54 20 1400,
Fax: + 49 (0) 30 18 54 20 2408.
Das Havariekommando betreibt im Sinne des § 2 Nummer 4 des Seeschifffahrt-Meldeportal-Gesetzes das Zentrale Meldeportal des Bundes.

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;
   bb) status of cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;
   cc) type and volume of cargo;
e) planned activities in the port of destination or anchorage (loading, unloading, other);
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;
g) date of the previous expanded inspection in the region covered by the Paris Agreement.

2.3 Competent Authority and reporting procedures

2.3.1 Competent Authority

The Competent Authority referred to in this Ordinance is the Havariekommando (HK, Central Command for Maritime Emergencies Germany) located at
Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Phone: + 49 (0) 30 18 54 20 1400,
Fax: + 49 (0) 30 18 54 20 2408.
The Havariekommando operates the Federal Central Reporting Portal within the meaning of Section 2(4) of the Maritime Shipping Reporting Portal Act.

2.3.2 Ersatzmeldestelle bei erweiterten Überprüfungen

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.

2.3.2 Designated replacement coastal station for expanded inspections

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).

2.3.3 Meldeverfahren

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.

2.3.3 Reporting procedure

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.

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.

2.4 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 Ausnahmeregelung für Liniendienste

2.5 Exemptions for scheduled services

2.5.1 Nationale Liniendienste

2.5.1 National scheduled services

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.

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).

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.

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 Befreiung von der Personenmeldung vor Einlaufen

2.5.1.2 Exemption from personal registration before entry

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,

a) wenn die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation nach Abschnitt A.III.a. Nummer 1.2 Buchstabe c der Anlage 1 zur Schiffssicherheitsverordnung 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.

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) 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).

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.

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 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.

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.

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 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 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. 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).

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.

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 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.

2.5.2 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 Meldungen, die nach der Verordnung (EU) 2019/1239 abzugeben sind, können gemäß Artikel 7 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2019/1239 über das von der Zentralen Meldestelle nach Nummer 2.3.1 betriebene Zentrale Meldeportal des Bundes abgegeben werden. Sicherheitsmeldungen im Sinne des Abschnitts A Nummer 5 des Anhangs der Verordnung (EU) 2019/1239, die nach § 10 Absatz 3 Satz 1 der See-Eigensicherungsverordnung zu übermitteln sind, können gemäß Artikel 7 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2019/1239 über das Zentrale Meldeportal des Bundes im Internet unter www.national-single-window.de abgegeben werden.

2.6 Notifications that must be submitted in accordance with Regulation (EU) 2019/1239 may be submitted via the Federal Reporting Portal operated by the Competent Authority (Zentrale Meldestelle) in accordance with Article 7(2) and (3) of Regulation (EU) 2019/1239. Security notifications within the meaning of Section A, point 5, of the Annex to Regulation (EU) 2019/1239, which must be submitted in accordance with Section 10(3), first sentence, of German Ordinance on Shipboard Security Measures (See-Eigensicherungsverordnung), may be submitted in accordance with Article 7(2) and (3) of Regulation (EU) 2019/1239 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 Bruttoraumzahl 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) Bruttoraumzahl 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;
e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

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) total number of persons on board.

5 Maritime Verkehrssicherung

5.1 Der Schiffsverkehr wird im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung überwacht

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.

5.3 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.

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

Von Westen die Innere Deutsche Bucht ansteuernde oder sie verlassende
a) Tankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 10 000, die Öle nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens befördern,
b) Tankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 10 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe Z nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
c) Tankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 5 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe X oder Y nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
d) Gastankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 10 000, die Flüssiggase befördern,

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

7 Wegerechtschiffe

7.1 Schiffe, die die Innere Deutsche Bucht anlaufen, gelten als Wegerechtschiffe, wenn sie auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff „GB“ oder von der Tiefwasserreede 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.

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

5 Maritime traffic control

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

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

The traffic separation scheme "German Bight Western Approach" shall be used by
a) tankers with a gross tonnage exceeding 10,000 which carry oil as defined in Annex I of the MARPOL Convention
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) 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) gas tankers with a gross tonnage exceeding 10,000 which carry liquefied gases

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

7 Right-of-way vessels

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 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 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.

8 Compulsory pilotage

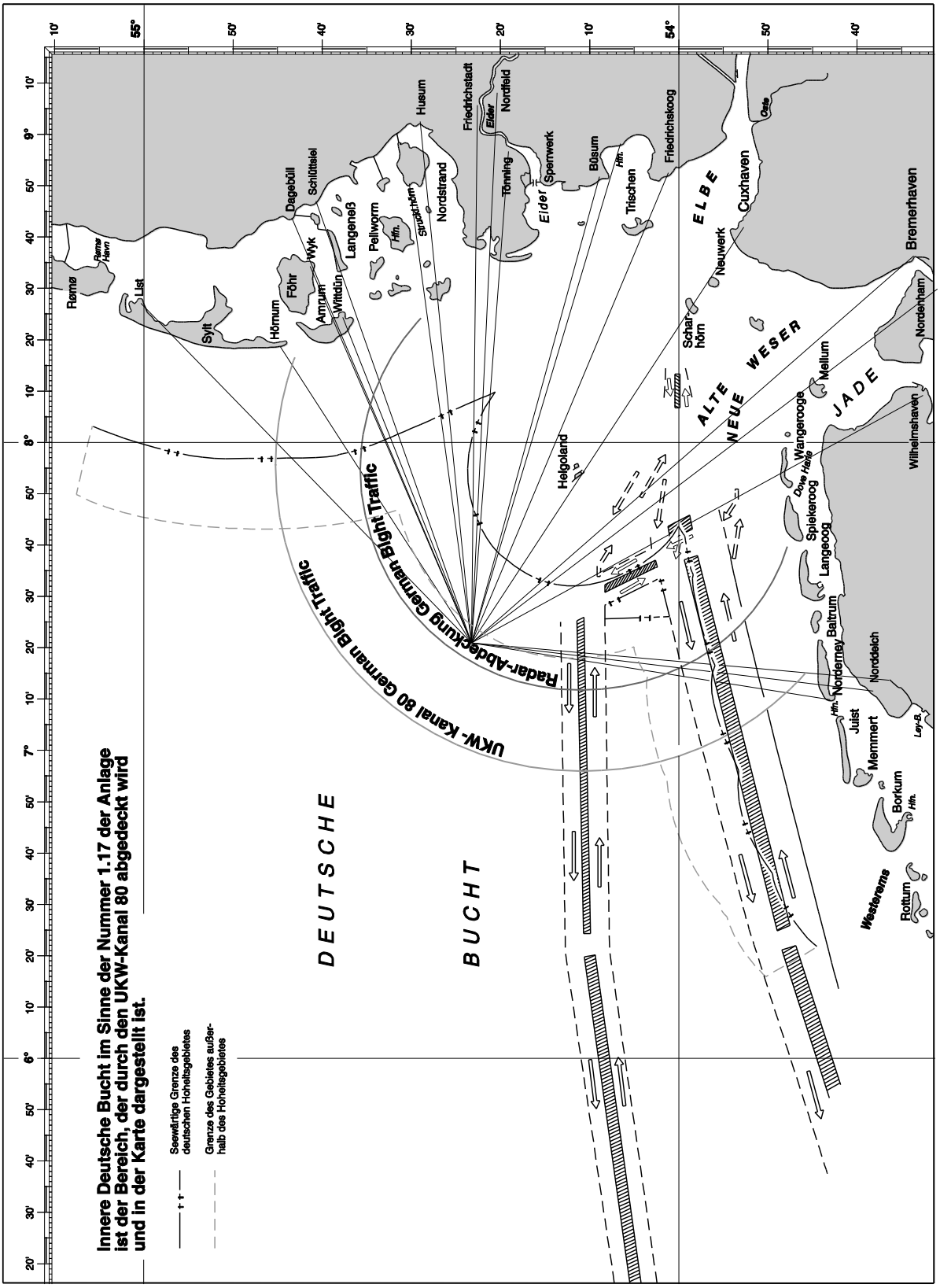
Unless otherwise provided for in the Pilotage Ordinances for the Elbe Pilotage District of 8 April 2003 (Bundesanzeiger p. 9989), the Weser/Jade Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3702), or the Ems Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3703), as amended, the following 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.

(BMV WS23)

Anhang
(zu § 1 Abs. 1 Nr. 1.17)



7 Besondere Hinweise und Informationen für Seefahrer

7.1 DE. BMV. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)

Vorbemerkung
Der freie Seehandel ist von grundlegender Bedeutung für die Versorgung einer Bevölkerung. Der wirtschaftliche Wohlstand eines Staates hängt entscheidend vom zeitgerechten Austausch der Handelsgüter ab. Der ungehinderte Transport über die Weltmeere ist hierbei eine wesentliche Voraussetzung für die Freiheit der Schifffahrt (Freedom of Navigation). Unter dem Begriff Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) bildet die NATO das vertrauensbildende Element zwischen der Marine und der Handelsschifffahrt ab. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Seehandels wird durch eine gezielte Informationspolitik und eine umfassende Beratung der Handelsschifffahrt erreicht. Hierzu unterhält NCAGS Verfahren, die immer dort Anwendung finden, wo die Einsätze von Seestreitkräften Auswirkungen auf die Handelsschifffahrt haben können oder wo die Handelsschifffahrt Teil des militärischen Auftrags ist. NCAGS dient als Schnittstelle zwischen den beiden Akteuren.

Einführung
NCAGS bietet der Handelsschifffahrt auf freiwilliger Basis eine Kooperation zur Zusammenarbeit, Beratung und Unterstützung an. Gleichzeitig berät NCAGS den maritimen Befehlshaber (Maritime Commander) bei der Umsetzung und Erfüllung seines Auftrags mit dem Ziel, die nautischen Einschränkungen im betroffenen Seegebiet für alle Akteure so gering wie möglich zu halten.

Rahmenbedingungen
NCAGS findet bei NATO-Einsätzen in Zeiten von Spannungen, Krisen bis hin zu kriegerischen Auseinandersetzungen und bei Einsätzen unter UN- oder EU-Mandat Anwendung. Das Konzept bietet einen Überblick über die Zusammenarbeit mit allen zivilen Akteuren, die an der Handelsschifffahrt beteiligt sind. Die Teilnahme der Handelsschifffahrt an NCAGS-Einsätzen erfolgt grundsätzlich freiwillig. Unter besonderen Umständen kann der maritime Befehlshaber zum Schutz der Handelsschifffahrt (Protection of Merchant Shipping) dringende Empfehlungen aussprechen. Diesen Anweisungen sollte zur eigenen Sicherheit und zum Schutz des Seetransports Folge geleistet werden.

Auslösung
Die Grenzen des Einsatzgebiets werden vom nautischen Warndienst „Worldwide Navigational Warning Service“ (WWNWS) der IHO bekanntgegeben.

7 Special hint and information for seafarers

7.1 DE. BMV. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)

Preliminary remark
The free flow of maritime trade is of fundamental importance for the provision of supplies to the population. The economic prosperity of the state depends crucially on the timely exchange of goods. The free movement of goods is an essential requirement for the freedom of navigation (FON). Based on what is referred to as Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS), NATO is the confidence-building link between the navy and the merchant shipping sector. Safety and efficiency of maritime trade is achieved by a targeted information policy and the provision of comprehensive guidance to the merchant shipping sector. To this end, NCAGS has defined procedures that apply wherever the deployment of naval forces may affect merchant shipping or where merchant shipping is part of the military mission. NCAGS is the interface between both stakeholders.

Introduction
NCAGS offers the merchant shipping sector cooperation, advice and assistance on a voluntary basis. At the same time, NCAGS provides advice to the Maritime Commander concerning the fulfilment of his/her mission with the objective of minimizing nautical restrictions in the affected area for all actors.

Framework conditions
NCAGS applies to NATO operations in times of tension, crises up to warlike conflicts and to operations conducted under UN or EU mandate. The concept outlines the cooperation with all civil actors involved in merchant shipping operations. In general, the participation of merchant shipping in NCAGS operations is voluntary. In specific circumstances, the Maritime Commander can make urgent recommendations for the protection of merchant shipping. It is strongly recommended to follow these instructions to ensure one's own safety and the security of the maritime transport operation.

Execution
The boundaries of the area of operations are announced by the Worldwide Navigational Warning Service (WWNWS) of the IHO.

Die multinational besetzte NCAGS-Organisation verschafft dem maritimen Befehlshaber einen Überblick über alle den Seehandel betreffenden Belange in einem Einsatzgebiet. Darüber hinaus bietet NCAGS allen Handelsschiffen Anleitung und Beratung und stellt den Informationsaustausch sicher. Die Teilnahme an diesem Informationsaustausch wird allen Schiffen, die das Einsatzgebiet durchfahren, dringend empfohlen. In Abhängigkeit von der militärischen Situation kann der maritime Befehlshaber den am Informationsaustausch teilnehmenden Schiffen Schutz anbieten. Flaggen-Staaten können für ausgewählte Schiffe über ihre nationalen Schifffahrtsbehörden Schutz anfordern.

The multinational NCAGS organization provides the Maritime Commander with an overview of all maritime trade related issues inside an area of operations. Furthermore, NCAGS provides guidance and advice to all merchant vessels and ensures the exchange of information. The participation in this exchange of information is strongly recommended for all ships transiting the area of operations. Based on the military situation, the Maritime Commander can offer ships participating in the exchange of information protection. Flag-states may request protection for selected vessels through their national shipping authorities.

Handelsschiffe oder -unternehmen zeigen ihre Teilnahme am Informationsaustausch mit NCAGS an, indem sie eine Format-„ALFA-Nachricht“ gem. ATP-02.1 senden bzw. auf Anforderung eine Ship Data Card (Die ATP-02.1 steht als Download im Internet unter www.shipping.nato.int zur Verfügung). Diese Nachricht sollte unter Verwendung des Kommunikationsmittels gesendet werden, das in der entsprechenden WWNWS-Meldung angegeben ist.

Merchant ships or companies will indicate their participation to the NCAGS information exchange process by transmitting a Format ALFA message iaw ATP-02.1 or on request a Ship Data Card (The ATP-02.1 is available for download on the Internet under shipping.nato.int). The message should be sent via the means of communications given by respective WWNWS message.

NCAGS in militärischen Übungen
Eine NCAGS-Organisation ist integraler Bestandteil der meisten Seemanöver. Die NATO und ihre Staaten müssen ihre Fähigkeit zur Zusammenarbeit mit der Handelsschifffahrt regelmäßig üben. Um realitätsnah üben zu können, ist die pro aktive Teilnahme von Schiffen und Unternehmen, die innerhalb des Manövergebiets präsent sind, sehr willkommen. Teilnehmende Schiffe werden in das Manöver integriert, ohne dass es hierbei zu Verzögerungen oder Behinderungen kommt. Informationen zu anstehenden Seemanövern, bei denen NCAGS zur Anwendung kommt, werden über die Nachrichten für Seefahrer rechtzeitig bekannt gegeben.

NCAGS in military exercises
An NCAGS organization is an integral part of most naval exercises. NATO and its member states have to regularly practise their ability to cooperate with merchant shipping. To ensure realistic training, proactive participation of ships and companies active inside the exercise area is highly appreciated. Participating ships are included in the exercise without this causing them delays. Information about upcoming naval exercises in which NCAGS is ap-plied will be published in time via the Notices to Mariners.

NCAGS-Kontaktstelle
Das Dezernat Marineschifffahrtleitung des deutschen Marinekommandos fungiert als militärische Kontaktstelle für alle die Handelsschifffahrt betreffenden Angelegenheiten. Bitte wenden Sie sich an:

NCAGS Point of Contact
The NCAGS Department of the German Navy Command acts as the military contact point for all merchant shipping related issues. Please contact:

Marinekommando/*DEU Navy HQ*
Dezernat Marineschifffahrtleitung/*DEU Navy Shipping Center*
Reichspräsident-Ebert-Kaserne
Osdorfer Landstr. 365
22589 Hamburg
Germany
Tel.: +49 (0) 40 8 66 48 45 61
Fax: +49 (0) 40 8 66 48 45 75
E-Mail: MarKdoM34MSchLtg@bundeswehr.org
www.bundeswehr.de/de/organisation/marine

Mehr Informationen zum Thema internationale Schifffahrt bietet das NATO Shipping Centre am MARCOM Northwood an (Zentrale Ansprechstelle):

More information on international shipping is provided by the NATO Shipping Centre at MARCOM Northwood (Single Point of Contact):

Tel.: +44 (0) 19 23 95 65 74
E-Mail: info@shipping.nato.int
www.shipping.nato.int

Informationen über mandatierte UN- oder EU-Operationen und Einsätze:

Information on mandated UN or EU operations and missions:

Maritime Information Cooperation and Awareness Center
Tel.: +33 (0) 2 98 22 02 20
E-Mail: postmaster@mschoa.org
www.mica-center.org

FORMAT – Alfa

Format Alfa. A voyage/passage report designed for merchant shipping to provide the minimum data provision to military forces to match the operational need in a simplistic format. The basic information that will be requested in a Format Alfa (which will be adjusted to meet specific requirements) and should be returned to the military authority in accordance with the initiating navigation warning.

1. Vessel's Name
2. Flag of registry
3. IMO Number
4. MMSI
5. INMARSAT Telephone Number
6. Email Address/FAX Number of Master
7. Current Position (at time UTC), Course and Planned Passage Speed
8. Next Port of Call and ETA (UTC)
9. Name and contact details of the ship Owner
10. Name and contact details of Company Security Officer
11. Crew Numbers and Nationalities
12. Cargo
13. Security Measures Implemented Onboard
14. Note: Different information may be requested, dependant on the maritime operation.

Format Alpha is provided by the Nato Shipping Centre – www.shipping.nato.int

(BMV G42)

7.2 DE. BMV. Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern

Unter Bezugnahme auf Regel 1 Buchstabe c und e der KVR werden folgende Sondervorschriften bekannt gemacht:

1 Unterseeboote der Bundeswehr in Überwasserfahrt führen ein zusätzliches Signallicht, wenn die Gefahr besteht, dass das Unterseeboot oder seine Abmessungen nicht wahrgenommen werden können. Dieses Rundumlicht wird mindestens 0,9 m höher als das nach Regel 23 a) i) KVR vorgeschriebene Topplicht geführt und zeigt ein gelbes funkelndes Licht mit 90 bis 105 Blitzen pro Minute. Das Licht hat eine Mindesttragweite von 3 Seemeilen.

2 Aufgetauchte Unterseeboote der Bundeswehr führen
   a) abweichend von Regel 21 c) KVR das Hecklicht an der Rückseite des Zentralaufbaus,
   b) abweichend von Regel 23 a) i) und ii) KVR nur ein Topplicht über dem Zentralaufbau und
   c) abweichend von Regel 30 a) KVR das weiße Rundumlicht über dem Zentralaufbau.

7.2 DE. BMV. Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces

With reference to COLREG Rule 1, paragraphs c) and (e), the following special regulations are notified:

1 Submarines of the Federal German Armed Forces proceeding on the surface display an additional signal light if there is a risk that the submarine or its dimensions cannot be identified. This all-round light is exhibited not less than 0.9 metres above the masthead light prescribed in COLREG Rule 23 a) i); it is a yellow quick-flashing light producing 90 to 105 flashes per minute. The light has a minimum range of 3 nautical miles.

2 Surfaced submarines of the Federal German Armed Forces exhibit
   a) in derogation of COLREG Rule 21 c), the stern light at the back of the central superstructure,
   b) in derogation of COLREG Rule 23 a) i) and ii), only one masthead light above the central superstructure, and
   c) in derogation of COLREG Rule 30 a), the white all-round light above the central superstructure.

3 Abweichend von Regel 23 a) ii) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr von mehr als 50 m Länge nur ein Topplicht, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

4 Fahrzeuge der Bundeswehr von 20 m Länge und mehr führen abweichend von Anlage I Nr. 2 i ii) und Nr. 6 b) KVR über den Abstand von senkrecht übereinander angebrachten Lichtern oder Signalkörpern
   a) die nach Regel 24 a) i) KVR vorgeschriebenen Lichter in einem Abstand von mindestens 0,9 m, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert,
   b) die nach den Regeln 27 a), 27 b), 27 d) und 30 d) KVR vorgeschriebenen Rundumlichter und Signalkörper in einem senkrechten Abstand von mindestens 0,9 m, wenn der Abstand zwischen der höchsten zum Heißen geeigneten Rah und der Oberkante der Aufbauten kleiner als 5,5 m, jedoch größer als 3 m ist.
   c) Der senkrechte Abstand dieser Rundumlichter und Signalkörper muss mindestens 0,6 m und der Durchmesser der Signalkörper mindestens 0,4 m betragen, wenn der Abstand zwischen Rah und Aufbauten kleiner als 3 m ist.

5 Fahrzeuge der Bundeswehr, deren Länge mehr als 50 m, aber weniger als 60 m beträgt, führen abweichend von Regel 30 a) ii) KVR nur ein weißes Rundumlicht im vorderen Teil des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

6 Abweichend von Anlage I Nr. 2 a) i) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr über 20 m Länge das vordere oder ggf. das einzige Topplicht in einem geringeren senkrechten Abstand als 6 m über dem Schiffskörper, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

7 Abweichend von Anlage I Nr. 3 a) und 3 c) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr zwei Topplichter in einem geringeren waagerechten Abstand als die halbe Fahrzeuglänge bzw. die in Regel 27 b) i) oder Regel 28 vorgeschriebenen Rundumlichter in einem geringeren waagerechten Abstand als 2 m quer zur Längsachse des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

8 Hohlstabfernräumgeräte (HFG)
   a) Fernlenkbare HFG (HFG-F1) mit der Bezeichnung Seehund gelten als Maschinenfahrzeuge (L = 25 m). Die beim Minenräumen gem. Regel 27 f) KVR zu führenden drei grünen Rundumlichter werden aufgrund der besonderen Bauart der HFG-F1 vom Topplicht überstrahlt, so dass die grünen Rundumlichter erst in einem Abstand von ca. 1,5 sm zum HFG-F1 einwandfrei vom Topplicht zu unterscheiden sind.
   b) Abweichend von Regel 24 a) iv) KVR führen schleppende Minenräumfahrzeuge kein Schlepplicht.

3 In derogation of COLREG Rule 23 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 50 metres in length exhibit only one masthead light if their special construction makes that necessary.

4 In derogation of COLREG Annex I Section 2 i ii) and Section 6 b) concerning the vertical distance of lights and shapes, vessels of the Federal German Armed Forces of 20 metres or more in length exhibit
   a) the lights prescribed in COLREG Rule 24 a) i), at least 0.9 metres apart if their special construction makes that necessary,
   b) the all-round lights and shapes in COLREG Rules 27 a), 27 b), 27 d) and 30 d), at least 0.9 metres apart if the distance between the highest yardarm suitable for hoisting up and the upper edge of the superstructure is smaller than 5.5 metres but greater than 3 metres.
   c) The vertical distance between the all-round lights and between the shapes shall not be less than 0.6 metres, and the diameter of the shapes shall not be less than 0.4 metres if the distance between the yardarm and the superstructure is less than 3 metres.

5 In derogation of COLREG Rule 30 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces which are more than 50 metres but less than 60 metres in length, must exhibit only an all-round white light in the fore part of the vessel, if the special construction makes that necessary.

6 In derogation of COLREG Annex I, Section 2 a) i), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 20 metres in length exhibit the forward masthead light – or, if applicable, the only masthead light – at a height of less than 6 metres above the hull if the special construction makes that necessary.

7 In derogation of COLREG Annex I, Section 3 a) and 3 c), vessels of the Federal German Armed Forces exhibit two masthead lights at a horizontal distance of less than half the vessel's length, and the all-round lights prescribed in Rule 27 b) i) or Rule 28 at a horizontal distance of less than 2 metres from the fore and aft centre-line of the vessel, if the special construction makes that necessary.

8 Solenoid Sweeps
   a) Remote-controlled solenoid sweeps of the "F1" type ("HFG-F1" or "Seehund") are deemed to be power-driven vessels (L = 25 m). Owing to the special HFG-F1 design, the three all-round green lights required to be exhibited by vessels engaged in minesweeping operations under COLREG Rule 27 f) will be outshone by the masthead light in such a way that other vessels will not be able to clearly distinguish the all-round green lights from the masthead light at distances of less than about 1.5 nautical miles from HFG-F1.
   b) In derogation of COLREG Rule 24 a) iv), minesweeping vessels, when towing, will not exhibit any towing lights.

9 Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass bei gefährlicher Annäherung an übende Fahrzeuge der Bundeswehr weiße Sterne geschossen werden.

9 Mariners are advised that, as a general rule, vessels of the Federal German Armed Forces engaged in exercise will fire white star signals in situations of dangerous encounter.

(BMV WS 23)

7.3 DE. BMV. Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine

U-Boot-Jagdflugzeuge der Marine üben während der Tag- und Nachtzeiten taktische Verfahren über See, die mit dem Abwurf von Bojen, Rauch- bzw. Farbmarkierungen und schwimmenden weißen Fackelfeuern verbunden sind.
Eine Verwechslung der Fackelfeuer mit den Notzeichen der Anlage IV der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) von 1972 sowie der Regel 8, Kapitel V, des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See aus (SOLAS) wird ausgeschlossen.
Die Verfahren und Anflüge sind nicht mit Signalen von Luftfahrzeugen bei Such- und Rettungsmaßnahmen zur Lenkung von Schiffen auf in Not befindliche Luftfahrzeuge, Schiffe oder Personen gemäß Internationalem Signalbuch und Internationalem Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual) zu verwechseln.

7.3 DE. BMV. Lights used by aircraft of the Federal German Navy

Submarine hunting aircraft exercise tactical proceedings above sea during day and night. Small buoys, smoke and color markings, floating white flares are dropped.

The flares exclude confusion with the distress signals contained in Annex IV of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs), as well as Rule 8, Chapter V, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS).

The proceedings and approaches shall not be confused with the signals of search and rescue aircraft, according to the International Code of Signals and the "IAMSAR Manual", when they are guiding ships to distressed aircraft, ships, or persons.

(BMV WS 23)

7.4 DE. BMV. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)

1 Die AnlBV gilt für 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.

Sie regelt insbesondere die Meldeverpflichtung des Kapitäns eines Schiffes oder dessen Vertreter, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert.
Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Emsmündung. Seeschifffahrtsstraßen sind:

7.4 DE. BMV. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung – "SeeSchStrO")

1 The Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance shall apply to vessels en route from waters seaward of the limit of the German territorial sea and bound for the internal waters of the Federal Republic of Germany, vessels leaving these waters and operating in these waters.
The Ordinance stipulates, in particular, the reporting duties of the master or operator of a vessel carrying dangerous or polluting goods.

The "SeeSchStrO" shall be applicable on the navigable maritime waterways of the Federal Republic of Germany, with the exception of the Ems Estuary. Navigable maritime waterways have been defined as:

a) die Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von 3 sm Abstand seewärts der Basislinie,
b) die durchgehend durch Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer.

Darüber hinaus sind Seeschifffahrtsstraßen die Wasserflächen zwischen den Ufern der in § 1 Abs. 1 SeeSchStrO näher bezeichneten Teile der angrenzenden Binnenwasserstraßen. Im Bereich der Wasserflächen zwischen der seewärtigen Begrenzung der Seeschifffahrtsstraßen nach Buchstabe a) und b) und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres findet die SeeSchStrO nur eingeschränkt Anwendung. Insbesondere gelten in diesem Bereich ausschließlich die Fahrregeln der KVR.

a) the waters extending between the coastline at mean high water or the seaward delimitation of an inland waterway and a line drawn at a distance of 3 nautical miles seaward of the baseline,
b) the waters of the seaward parts of the fairways in the territorial sea that are delimited by the visual aids referred to under Item B.11 of Annex 1 to the "SeeSchStrO".

Moreover, the navigable maritime waterways include the waters extending between the banks of those stretches of the adjacent inland waterways that are specified in Section 1 (1) of the "SeeSchStrO". In the waters extending between the seaward delimitation of the navigable maritime waterways as defined in subparagraphs a) and b) above and the seaward limit of the territorial sea, the provisions of the "SeeSchStrO" shall apply only to a limited extent. In particular, it is exclusively the Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, that shall apply in the said area.

2 Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO sind die Teile der Wasserflächen, die durch die Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzt oder gekennzeichnet sind, oder die, soweit dies nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.

2 For the purposes of the "SeeSchStrO", the term "fairways" shall include those waters that are delimited or otherwise buoyed by means of any one or more of the visual aids referred to under Items B.11 and B.13 of Annex I to the "SeeSchStrO" or, alternatively, that are appropriated to through traffic on the inland waterways.

3 Für den Bereich der inneren Deutschen Bucht ergibt sich folgendes:

a) In den Ansteuerungen zur Jade und Weser beginnt das Fahrwasser von See aus mit den Tonnen TG 7/Weser 1 und TG 9/Weser 2, zur Alten Weser mit den Tonnen A 1 und A 2 und zur Elbe mit den Tonnen 1 und 2.

   Das Fahrwasser zur Jade zweigt bei den Tonnen 1b/Jade 1 und 3/Jade 2 vom Fahrwasser zur Weser ab.

   Innerhalb der vorstehend genannten Fahrwasser kommen die Bestimmungen der SeeSchStrO, insbesondere folgende Fahr- und Ausweichregeln zur Anwendung:
   § 21 Grundsätze der Schifffahrt im Fahrwasser,
   § 22 Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot,

   § 23 Überholen,

   § 24 Begegnen,

   § 25 Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser.

b) Innerhalb des Bereiches der Wasserflächen nach Nr. 1 a) beginnt das Fahrwasser von See aus mit der Fahrwasserseitenbezeichnung (Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO).

3 The following shall apply to the area of the inner German Bight:

a) In the approaches to the rivers Jade and Weser, the fairway commences at the buoys TG 7/Weser 1 and TG 9/Weser 2 for vessels proceeding en route from abroad; at buoys A 1 and A 2 for vessels heading for the "Alte Weser" Lighthouse; and at No 1 and No 2 buoys for vessels heading for the river Elbe.
   The fairway to the river Jade commences at the buoys 1 b/Jade 1 and 3/Jade 2, where it branches off from the fairway to the river Weser.
   Within the above mentioned fairways, the provisions of the "SeeSchStrO" shall apply, in particular the following steering and sailing rules:

   § 21 General rules of navigation in fairways,

   § 22 Exemptions from the obligation to proceed on the right-hand side of the fairways,
   § 23 Overtaking,

   § 24 Head-on situations,

   § 25 Right-of-way of vessels operating in fairways.
b) Within the area of the waters referred to in subparagraph (1) (a) above, the fairway is deemed to commence at the first elements of fairway buoyage, as seen by vessels proceeding en route from abroad (such elements being visual aids as referred to under Item B.11 of Annex I to the "SeeSchStrO").

c) Wasserflächen im Bereich des Wattenmeeres, die nicht durchgehend oder nur zeitweise (z. B. im Sommer) durch Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzt oder gekennzeichnet sind, sind auch dann Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO, wenn die Bezeichnung nicht ausliegt oder nur lückenhaft ist.

4 Für den Bereich der Ostsee ergibt sich folgendes:

a) In der Ansteuerung zur Unterwarnow beginnt das Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO von See aus mit den Tonnen 1 und 2.

b) Innerhalb des Bereiches der Wasserflächen nach Nr. 1 a) beginnt das Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO von See aus mit der Fahrwasserseitenbezeichnung.

c) Im Geltungsbereich der SeeSchStrO sind die mit Sichtzeichen B.10 der Anlage I zur SeeSchStrO bezeichneten und in den Seekarten dargestellten Schifffahrtswege
– in der Flensburger Förde von den Tonnen 1 und 2 bis zu den Tonnen 13 und 14,
– im Greifswalder Bodden,
– im Stettiner Haff
keine Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO. Hier gelten ausschließlich die Ausweich- und Fahrregeln der KVR.

d) Die Schifffahrtswege im Küstenmeer seewärts des Bereiches der Wasserflächen nach 1 a) und b) bis zur seewärtigen Grenze des Küstenmeeres sind keine Seeschifffahrtsstraßen, sodass hier ausschließlich die Ausweich- und Fahrregeln der KVR gelten.

5 Im Rahmen des maritimen Verkehrssicherungssystems wird der Schiffsverkehr an der deutschen Ostseeküste und in den angrenzenden Revieren von den Verkehrszentralen überwacht und unterstützt. Wesentlicher Bestandteil der maritimen Verkehrssicherung ist die Verpflichtung zur Abgabe von Meldungen.

Der Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer Verkehrszentrale in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen.

c) Waters in the area of the Wadden Sea which are not continuously or only temporarily (e. g. in summer) delimited or otherwise buoyed by means of visual aids according to items B.11 and B.13 of Annex I to the "SeeSchStrO" are deemed to be fairways for the purposes of the "SeeSchStrO" also in the event of incomplete buoyage or buoyage not being laid out at all.

4 The following shall apply to the area of the Baltic Sea:

a) In the approaches to the lower river Warnow (Unterwarnow), the fairway for the purposes of the "SeeSchStrO" is deemed to commence at the No 1 and No 2 buoys, as seen by vessels proceeding en route from abroad.

b) Within the area of the waters specified in subparagraph (1) above, the fairway for the purposes of the "SeeSchStrO" is deemed to commence at the first elements of fairway buoyage for vessels proceeding en route from abroad.

c) The shipping routes marked by visual aids according to Item B.10 of Annex I to the "SeeSchStrO" and depicted on navigational charts

– in the Flensburg Fjord between buoys 1, 2 and buoys 13, 14,
– in the "Greifswalder Bodden" inlet, and
– in the "Stettiner Haff" inlet
*are **not deemed to be fairways** for the purposes of the "SeeSchStrO". On the said shipping routes, the Steering and Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, shall apply exclusively.*

d) In the German territorial sea, the shipping routes seaward of the waters specified in subparagraphs 1 a) and b) above, up to the outer limit of the territorial sea, are not deemed to be navigable maritime waterways, so that the Steering and Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, shall apply exclusively.

5 Shipping traffic along the German Baltic coast and in the adjacent areas is monitored and supported by the VTS Centres. A mandatory reporting scheme is an important component of the maritime traffic safety system.

The master of any vessel fitted with a VHF radio telephone installation, in observing the relevant provisions on the conduct of his vessel, shall keep listening to the traffic information broad-casts transmitted by a VTS Centre in German or on request, in English language and shall take into account such information as appropriate under the prevailing traffic conditions.

Die Führer von Fahrzeugen, Schub- und Schleppverbänden, die die von den Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden für das jeweilige Revier bekannt gemachten Abmessungen und Größen überschreiten, sowie von Fahrzeugen im Sinne des § 30 Abs. 1 SeeSchStrO haben, soweit eine Meldung nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 2 der Anlage zu § 1 Abs.1 der Anlaufbedingungsverordnung nicht schon vorgenommen worden ist, der zuständigen Verkehrszentrale rechtzeitig folgende Angaben zu melden:

a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (Maritime Mobile Service Identity (MMSI-Nummer) und Art des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Fahrzeugs in Metern, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl-/Erdölprodukte als Massengut befördert werden und, wenn dies zutrifft, Angabe der Ladungsart und -menge und der UN-Nummer, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind; Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter im Sinne der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung befördert werden; Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen und Gesamtzahl der Personen an Bord.

b) Während der weiteren Fahrt sind bei den bekannt gemachten Meldepositionen zu melden: Name und Unterscheidungssignal des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Passierzeit des Fahrzeugs.

c) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

Nach Abgabe der ersten Meldung muss der Führer eines Fahrzeugs ständig über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und, wenn technisch durchführbar, auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit sein.

Sind Schiffe mit AIS ausgerüstet und befinden sich diese in einem bekannt gemachten Bereich, haben die Schiffsführer die Meldungen nach Buchstaben a) und b) über AIS abzugeben. Die Meldung des Namens und der Position hat zusätzlich über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen zu erfolgen.

6 Wesentliche Bestandteile des maritimen Verkehrssicherungssystems in der Deutschen Bucht sind die Verpflichtungen der Schifffahrt zur Abgabe von Meldungen an den bekannt gemachten Meldepositionen, zur Hörbereitschaft auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und zur Berücksichtigung von Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen der Verkehrszentrale.

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy with dimensions exceeding those defined by the appropriate shipping police authority for the applicable waterway or a vessel as defined in Section 30 (1) of the "SeeSchStrO" shall communicate the following information to the responsible VTS Centre, unless the relevant particulars have already been transmitted according to the provisions of Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance, construed in conjunction with Item 2 of the Annex:

a) The vessel's name; her call sign; her IMO identification number or Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number as required; her type, position, length, beam, and fresh water draught (in metres); her last and next ports of call; a statement to the effect whether liquefied gases, chemicals, or petroleum/petroleum products are carried in bulk and, when this is the case, information on the type, quantity, and UN Number of each cargo, respectively, a statement to the effect that such cargoes have been carried and the tanks have not be cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous or polluting goods as referred to in the annex to Section 1, (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance are carried; a statement to the effect whether there are any deficiencies with regard to the vessel or her cargo; the total number of persons on board the vessel.

b) Throughout the rest of the voyage the vessel shall transmit the following information to the appropriate VTS Centre at the specified reporting points: name and call sign, position, speed and the time of passage at the reporting points.

c) Any discontinuation and resumption of the vessel's voyage shall be reported.

Having made the first report, the vessel's master shall be constantly available for radio contact on the VHF channels specified for the waterway and, if technically feasible, on VHF channel 16.

In the waters specified hereunder, the navigators of vessels equipped with AIS shall use AIS for making the reports under a) and b) above. The vessel's name and position shall be reported additionally by VHF radiotelephony on the channels specified hereunder.

6 Essential elements of the existing vessel traffic system in the German Bight are the mandatory reporting routine when passing the reporting points specified for this purpose, the mandatory listening watch on the VHF channels specified for this purpose, and the obligation to take account of the traffic information and traffic assistance provided by the VTS Centre.

a) Der Schiffsverkehr vor der deutschen Nordseeküste und in den angrenzenden Revieren wird durch die in der inneren Deutschen Bucht eingerichtete maritime Verkehrssicherung überwacht und unterstützt. Der Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer Verkehrszentrale in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen.

b) Der Schiffsführer eines aus W-licher oder N-licher Richtung die innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit mehr als 300 BRZ hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10’ E oder, aus N-licher oder NW-licher 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 ein vorhandenes AIS zu melden.

c) Nach Passieren der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres bestehen gemäß § 58 SeeSchStrO und der Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest, für Fahrzeuge einschließlich Schub- und Schleppverbände, die eine Länge über alles von 50 m und mehr haben, sowie für Fahrzeuge im Sinne des § 30 Abs. 1 SeeSchStrO folgende Meldepflichten:

aa) Soweit die Meldung der nachfolgenden Angaben nicht schon nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nr. 3.1 der Anlage zur AnlBV abgegeben worden ist, sind rechtzeitig vor dem Befahren der von den Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden bekannt gemachten Seeschifffahrtstraßen bei der bekannt gemachten Meldeposition (Passieren der Leuchttonne TG/C) an die Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden:

Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (Maritime Mobile Service Identity – MMSI-Nummer) und Art des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Fahrzeugs in Metern, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl-/Erdölprodukte als Massengut befördert werden und, wenn dies zutrifft, Angabe der Ladungsart und -menge und der UN-Nummer, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind, Angabe, ob gefährliche

a) Shipping traffic off the German North Sea coast and in the adjacent approaches is being monitored and assisted by the vessel traffic system established in the inner German Bight. The master of any vessel fitted with a VHF radio telephone installation, in observing the relevant provisions on the conduct of his vessel, shall keep listening to the traffic information broadcasts transmitted by a VTS Centre (basically in German but, upon request, in English) and shall take into account such information as appropriate under the prevailing traffic conditions.

b) The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 that approaches the Inner German Bight, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme “German Bight Western Approach”, shall, upon passing longitude 007° 10’ E when approaching from a W or N direction, or upon passing latitude 54° 20’ N when approaching from a N or NW direction, transmit the following information to the VTS Centre “German Bight Traffic” via radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted.

c) Under the provisions of Section 58 of the “SeeSchStrO” and in accordance with the Notice by the Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern Region Office, the reporting duties specified hereunder shall apply to vessels and composite units, whether pushed or towed, of 50 metres length over all and more as well as to vessels as defined in Section 30 (1) of the “SeeSchStrO” once any such vessel or composite unit has crossed the outer limit of the German territorial sea:

aa) The particulars listed below shall be transmitted, on VHF channel 80, to the VTS Centre “German Bight Traffic” in good time prior to navigating on any one of the Navigable Maritime Waterways specified for this purpose by the competent shipping police authority; such reports shall be made upon passing the appropriate reporting point (light-buoy TG/C) specified hereunder, unless the relevant particulars have already been transmitted under the provisions of Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance, construed in conjunction with Item 3.1 of the Annex thereto:

The vessel’s name; her distinctive letters; her IMO identification number or Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number as required; her type, position, length, beam, and fresh water draught (in metres); her last port of departure and next port of call; a statement to the effect whether liquefied gases, chemicals, or petroleum/petroleum products are carried in bulk and, when this is the case, information on the type, quantity, and UN Number of each cargo, respectively, a statement to the effect that such cargoes have been carried and the tanks have not be cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous or polluting goods as referred to in

oder umweltschädliche Güter im Sinne der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung befördert werden, Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen und Gesamtzahl der Personen an Bord.

bb) während der weiteren Fahrt sind bei den bekannt gemachten Meldepositionen an die Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden: Name und Unterscheidungssignal des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Passierzeit des Fahrzeugs.

cc) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

Nach Abgabe der ersten Meldung muss der Führer eines Fahrzeugs ständig über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und, wenn technisch durchführbar, auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit sein.
Sind Schiffe mit AIS ausgerüstet und befinden sich diese in einem bekannt gemachten Bereich, haben die Schiffsführer die Meldungen nach Doppelbuchstaben aa) und bb) über AIS abzugeben. Die Meldung des Namens und der Position hat zusätzlich über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen zu erfolgen.

Section 1, para. 1 of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance are carried; a statement to the effect whether there are any deficiencies with regard to the vessel or her cargo; the total number of persons on board the vessel.

bb) the vessel's name and distinctive letters, position, speed, and the times of her passage at the reporting points specified hereunder shall be transmitted on VHF channel 80 to the VTS Centre "German Bight Traffic" throughout the rest of the vessel's voyage.

cc) any discontinuation and subsequent resumption of the vessel's voyage shall be reported.

Having made the first report, the vessel's master shall be constantly available for radio contact on the VHF channels specified hereunder and, if technically feasible, on VHF channel 16.

In the waters specified hereunder, the navigators of vessels equipped with AIS shall use AIS for making the reports under aa) and bb) above. The vessel's name and position shall be reported additionally by VHF radiotelephony on the channels specified hereunder.

7 Beladene Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffe ab einer bestimmten Größe sind verpflichtet, ein- und auslaufend das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ als An- bzw. Auslaufbedingung gemäß Nr. 6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der AnlBV zu benutzen.

7 Item 6 of the Annex to Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance makes it a requirement for laden oil, gas, and chemical tankers of a determined size to use the traffic separation scheme "German Bight Western Approach" when entering or leaving.

8 Fahrzeuge, die in den vorausliegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen, gelten als Wegerechtschiffe auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff GB oder von der Tiefwasserreede bis zur Jade, Weser oder Elbe. Sie haben dies der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g KVR und müssen Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b KVR führen.

8 Vessels which, on account of draught constraints, must ride the tide on the Navigable Maritime Waterways they are heading for and must, therefore, exercise the right of way shall be deemed to be "right-of-way vessels" while proceeding en route from light-vessel GB or from the deep-water anchorage to the river Jade, Weser, or Elbe. Such vessels shall inform the VTS Centre "German Bight Traffic" on VHF channel 80. They shall be deemed to be "vessels restricted in their ability to manoeuvre" in terms of Rule 3 (g) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and shall exhibit the lights and shapes prescribed by Rule 27 (b) thereof.

9 Die Kenntnis und Beachtung aller eingeführten Sicherungsmaßnahmen ist Voraussetzung für einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf. Die wesentlichen, von der Schifffahrt zu beachtenden Regelungen und Sicherheitsmaßnahmen (Schiffswegeführung, Nautischer Warn- und Nachrichtendienst, maritimes Verkehrssicherungssystem, Lotsenannahmepflicht) sind in dem VTS Guide Germany (BSH Nr. 2011) sowie in dem „Mariners' Routeing Guide German Bight“ (BSH-Krt. Nr. 2910) zusammengefasst. Die Nichtbeachtung der Vorschriften kann als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet werden.

9 Knowledge and observance of all safety measures introduced are prerequisite to a safe and smooth traffic flow. Descriptions of the essential rules and safety measures to be observed by vessels (ship's routeing measures; navigational warning and information service; maritime traffic control system; mandatory pilotage scheme) have been compiled in the VTS Guide Germany (BSH No. 2011) and in the "Mariners' Routeing Guide German Bight" (BSH Chart No. 2910). Failure to observe relevant provisions may be prosecuted as an administrative offence, and an administrative fine may be imposed upon anyone failing to observe such provisions.

(BMV WS 23)

7.5 DE. BMDV. Gefahr durch parametrisches Rollen bei achterlicher See

In den letzten Jahren kam es zu einer Reihe von Zwischenfällen mit außergewöhnlichen Containerverlusten. Diese Verluste und ihre Auswirkungen auf die Meeres- und Küstenumwelt haben Besorgnis über die Sicherheit und die Umweltauswirkungen moderner Containerschiffe ausgelöst.
Die Behörden und die Industrie sind aufgefordert, die Containersicherung zu überprüfen und die Vorschriften und Praktiken zu verbessern, damit solche Containerverluste auf See vermieden werden können.
Um diese Themen anzugehen, wurde das gemeinsame Industrieprojekt (JIP) TopTier initiiert.
Erste Ergebnisse zeigen, dass das parametrische Rollen von Containerschiffen in achterlicher See besonders gefährlich ist. Durch TopTier JIP wurde deshalb eine Mitteilung für Seefahrer herausgegeben, die dem Bordpersonal von Containerschiffen Hinweise zur Reiseplanung, Erkennung und Vermeidung von parametrischem Rollen bei achterlichem Seegang geben soll. Die Mitteilung ist nachfolgend in englischer Sprache und einer deutschen Übersetzung abgedruckt.

7.5 DE. BMDV. Hazard by parametric rolling in following seas

A series of incidents with exceptional container losses occurred during the last years. The loss of these containers and their impact on the marine and coastal environments raised concerns on the safety and environmental impact of modern container ships.

Authorities and Industry are urged to evaluate container securing and improve regulations and practices to avoid such loss of containers at sea.

To address these issues, the Joint Industry Project (JIP) TopTier was initiated.
Initial results show that parametric rolling in following seas was especially hazardous. The TopTier JIP took initiative to distribute a Notice to Mariners. This information gives guidance to crew and operational staff of container ships on how to plan, recognize and act to prevent parametric rolling in following seas. The Notice is printed below in English language and as a translation in to German.

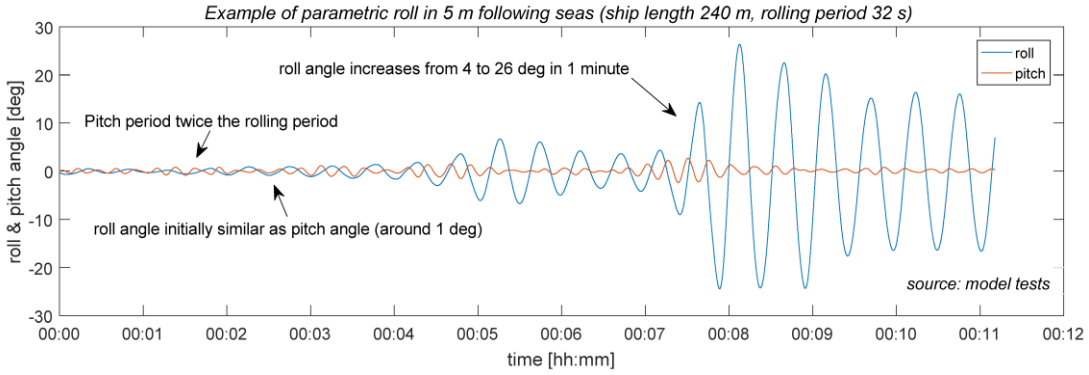
Beware of parametric rolling in following seas

A series of incidents with exceptional container losses occurred during the winter season 2020–2021. The TopTier project was put in place by industry to find ways to avoid similar incidents in the future, and initial results show that parametric rolling in following seas was especially hazardous. This notice describes how container vessel crew and operational staff can plan, recognize and act to prevent parametric rolling in following seas.

Hazard & rationale
Container ships are also vulnerable to parametric rolling in following sea conditions. Unfavourable combinations of rolling period, vessel speed, heading, and wave conditions, can trigger sudden and extremely rapid increase of roll motions to hazardous levels, threatening the safety of vessel, crew and cargo. This can happen in relatively mild wave heights.

What is parametric rolling?
Parametric rolling can occur when:
- *The rolling period is twice the wave encounter period*
- *Wave lengths are in the range of the vessel length*

In these conditions the passing waves cause a variation in waterplane area that can trigger vessel instability in roll. This is most common in heavy head seas, but can occur also in following seas, when the rolling period is long. Even a few high waves after each other may trigger unexpected large roll motions, as shown by the measured time traces of roll and pitch motions in the figure below. In the example, the ship is 240 m long with a natural roll period of 32 s and is sailing in a 5 m following sea.



When to be alert?
Ships at low GM are vulnerable to parametric rolling in following seas, especially when there are waves with a long length from the stern quarter. Long term routing and short term vessel handling should consider the risk of parametric rolling in following seas when:

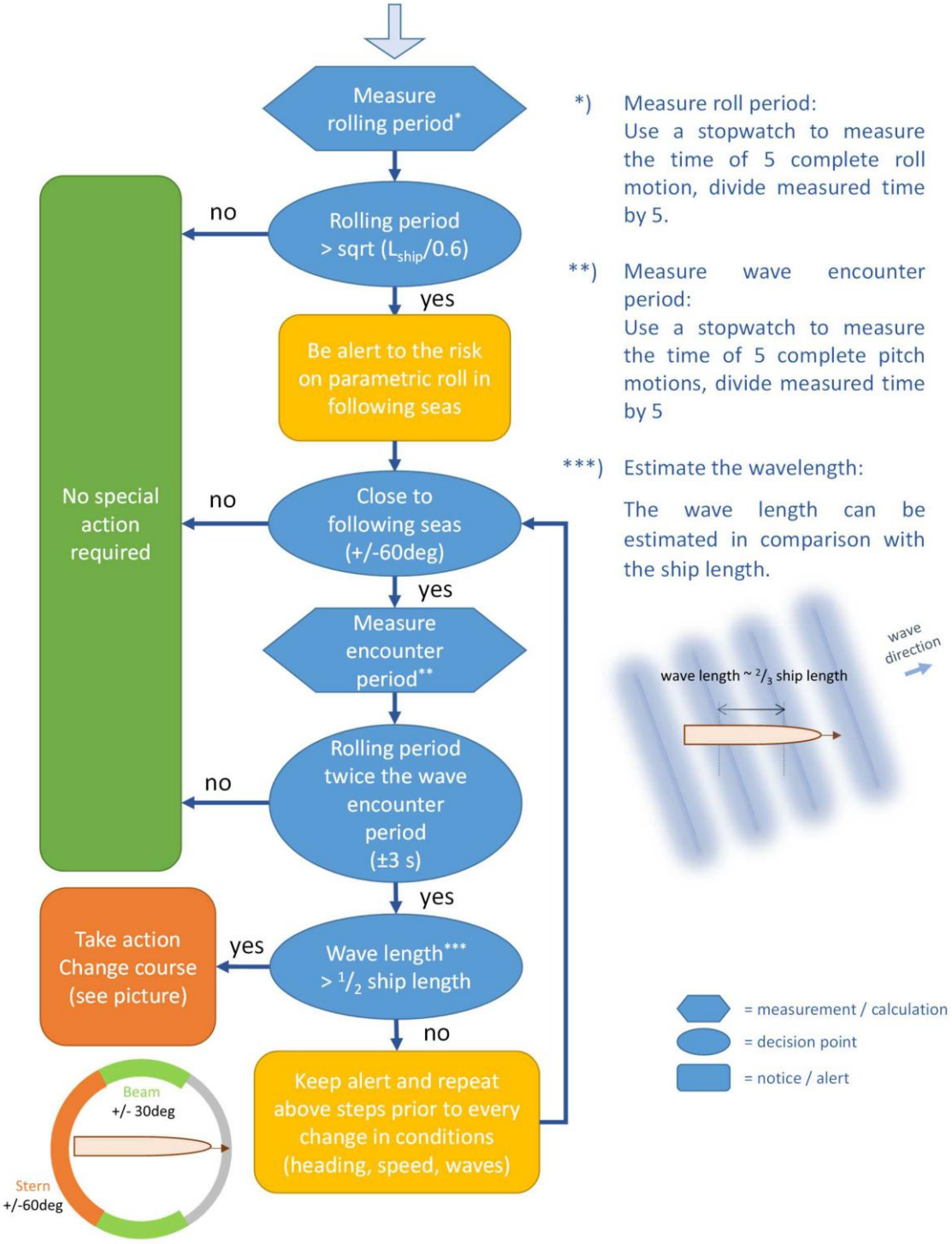
- *Vessel rolling period is long because of low GM (rolling periods in excess of 20 s for ships with length above 250 m). The rolling period should be measured after departure, as rules of thumb based on GM are not always accurate.*
- *Following sea conditions (or close to) are expected or experienced.*
- *The rolling period is twice the wave encounter period. The wave encounter period is equal to the pitching period and can be measured with a stopwatch.*
- *Wave lengths are longer than half of the ship length.*

The combination of above conditions should be avoided already in route planning by calculating the wave encounter period and wave length using the vessel speed, the forecasted wind and swell wave periods and direction (see next page for details).

How to recognize the first signs or increasing risk?
A vessel can go into parametric rolling very suddenly and unexpectedly. To prevent it, crew should therefore learn to recognize the conditions and danger signs at an early stage. Tell-tale behaviour is the synchronisation between the gentle roll and pitch motions as waves pass underneath, especially when the vessel starts rolling alternatingly from port onto starboard shoulder in perfect sync with successive pitching cycles. This indicates that wave encounter periods are close to half of the roll period and in this condition parametric rolling can happen at any time if waves are high enough.

What to do when it happens?
Break the synchronization between the roll period and the encounter period. The most direct way to do this is to change heading to beam or bow quartering seas. Avoid abrupt steering. The heading change can be combined with a speed increase but only if it does not increase the risk of other hazards. Changing course may seem counterintuitive but is the only way to reduce the risk of parametric rolling in following seas.

This notice to mariners in an initiative of the TopTier JIP. The Joint Industry Project TopTier is initiated to address the loss of containers with active participation of major stakeholders. More explicit guidance on the hazard of parametric rolling in following seas is work in progress. For more information www.marin.nl/en/jips/toptier.


Measure rolling period*
Rolling period > sqrt (L_{ship}/0.6)
no
yes
No special action required
Be alert to the risk on parametric roll in following seas
Close to following seas (+/-60deg)
no
yes
Measure encounter period**
Rolling period twice the wave encounter period (±3 s)
no
yes
Take action Change course (see picture)
yes
Wave length*** > 1/2 ship length
no
Keep alert and repeat above steps prior to every change in conditions (heading, speed, waves)
Beam
+/- 30deg
Stern
+/-60deg
*) Measure roll period:
Use a stopwatch to measure the time of 5 complete roll motion, divide measured time by 5.
**) Measure wave encounter period:
Use a stopwatch to measure the time of 5 complete pitch motions, divide measured time by 5
***) Estimate the wavelength:
The wave length can be estimated in comparison with the ship length.
wave direction
wave length ~ 2/3 ship length
= measurement / calculation
= decision point
= notice / alert

Calculating the rolling period
An accurate assessment of the rolling period is preferred but may not yet be available during voyage preparation. In that case, you can use the formula below, adding an estimate for the encounter period and wave length.

$$T_{roll} = \frac{0.86B}{\sqrt{GM_{solid}}} \qquad T_e = \frac{3T_w^{\,2}}{3T_w + V\cos(\alpha)} \qquad L_w = \frac{1.56T_w^{\,2}}{\mathrm{abs}(\cos(\alpha))}$$

Where:
T_{roll} = *Estimated rolling period of ship in [seconds]*
B = *Beam of ship in [meter]*
GM_{solid} = *Transverse stability (excluding free surface correction) in [meter]*
L_w = *Wave length in [meter]*
L_{ship} = *Ship length [meter]*
T_w = *Wave period in [seconds]*
α = *Ship fixed wave direction (α=0° means head seas) in [degrees]*
T_e = *Wave encounter period in [seconds]*
V = *Ship speed in [knots]*
abs = *Absolute value*
sqrt = *Square root*

Vorsicht vor parametrischem Rollen in achterlicher See

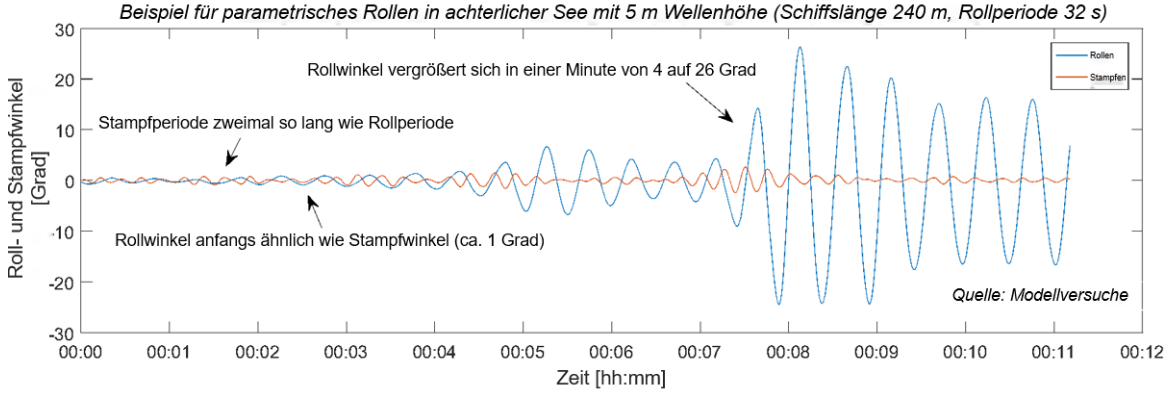
In der Wintersaison 2020–2021 hat sich eine Reihe von Vorkommnissen mit außergewöhnlichen Containerverlusten ereignet. Das TopTier-Projekt wurde von der Branche ins Leben gerufen, um ähnliche Vorkommnisse in Zukunft zu verhindern und erste Ergebnisse zeigen, dass parametrisches Rollen in achterlicher See besonders gefährlich ist. Dieser Beitrag beschreibt, wie Besatzungen und Betriebspersonal von Containerschiffen parametrisches Rollen in achterlicher See in ihre Planungen einbeziehen, erkennen und verhindern können.

Gefahr & Gründe
Auch Containerschiffe sind in achterlicher See anfällig für parametrisches Rollen. Ungünstige Kombinationen aus Rollperiode, Schiffsgeschwindigkeit, anliegendem Kurs und Wellenbedingungen können eine plötzliche und extrem schnelle Zunahme der Rollbewegungen bis auf ein gefährliches Niveau zur Folge haben und so die Sicherheit des Schiffs, der Besatzung und der Ladung gefährden. Hierzu kann es bereits bei relativ moderaten Wellenhöhen kommen.

Was ist parametrisches Rollen?
Parametrisches Rollen kann auftreten, wenn
- die Rollperiode doppelt so lang ist wie die Wellenbegegnungsperiode
- die Wellenlängen im Bereich der Schiffslänge liegen

Bei Vorliegen dieser Verhältnisse verursachen vorbeilaufende Wellen eine Schwankung im Bereich der Schwimmfläche, die eine Instabilität beim Rollen auslösen kann. Dies tritt am häufigsten in schwerer vorlicher See auf, kann aber auch in achterlicher See auftreten, wenn die Rollperiode lang ist. Schon einige wenige aufeinanderfolgende hohe Wellen können unerwartet starke Rollbewegungen auslösen, wie der gemessene Zeitverlauf der Roll- und Stampfbewegungen in der nachstehenden Abbildung zeigt. Das Schiff in dem Beispiel ist 240 m lang, hat eine natürliche Rollperiode von 32 s und fährt in achterlichen See mit einer Wellenhöhe von 5 m.

Beispiel für parametrisches Rollen in achterlicher See mit 5 m Wellenhöhe (Schiffslänge 240 m, Rollperiode 32 s)



Wann ist Vorsicht geboten?
Schiffe mit geringer metazentrischer Höhe (GM) sind anfällig für parametrisches Rollen in achterlicher See, insbesondere dann, wenn lange Wellen von schräg achterlich anlaufen. Bei der langfristigen Wegeführung und der kurzfristigen Steuerung des Schiffes sollte das Risiko des parametrischen Rollens in achterlicher See berücksichtigt werden, wenn

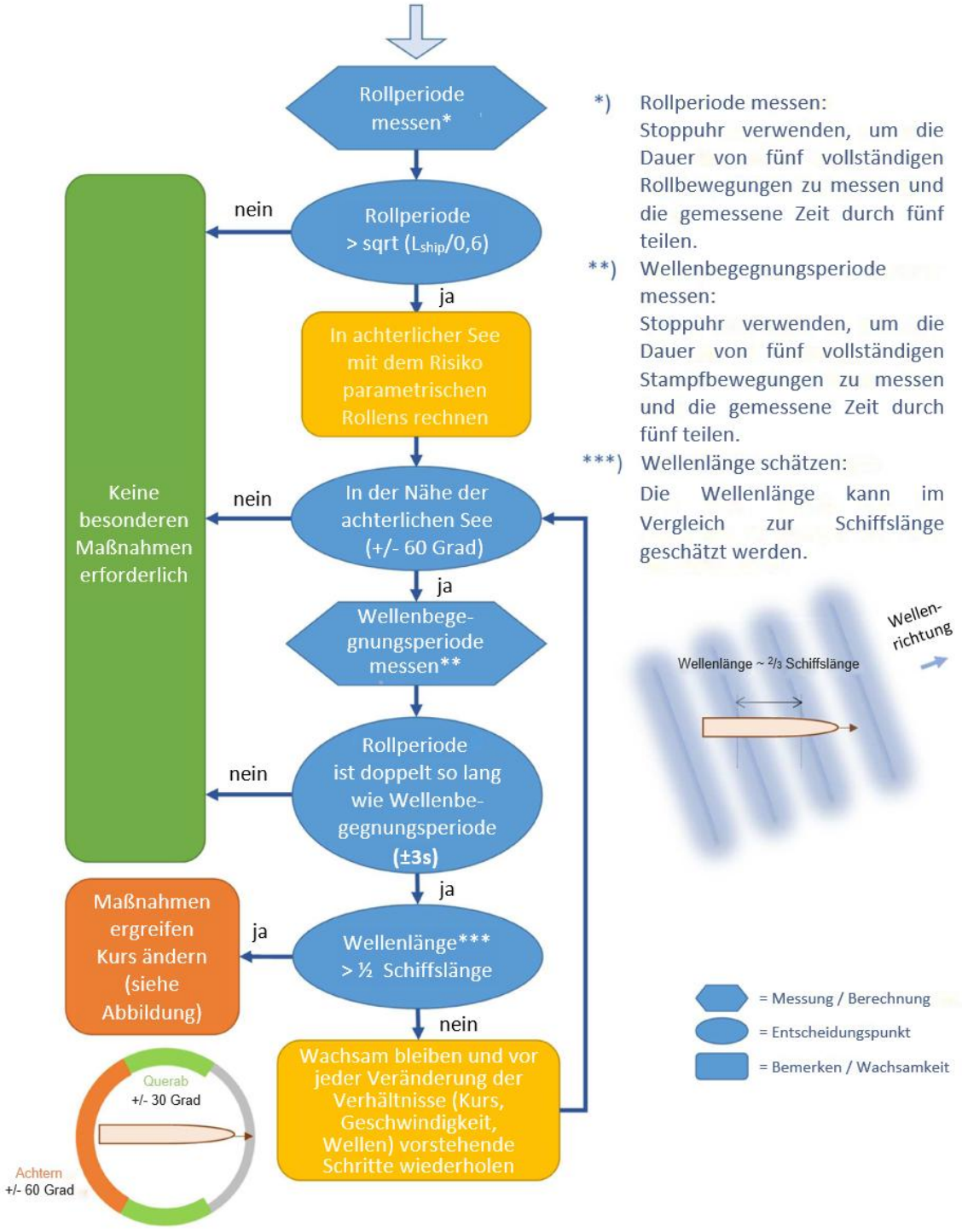
- die Rollperiode des Schiffes aufgrund einer geringen GM lang ist (Rollperiode von über 20 s bei Schiffen mit einer Länge von über 250 m). Die Rollperiode sollte nach dem Auslaufen gemessen werden, da die Ermittlung anhand von Faustregeln auf Grundlage der GM nicht immer korrekte Ergebnisse liefert.
- eine achterliche See (oder dieser nahekommende Verhältnisse) erwartet wird oder vorliegt.
- die Rollperiode doppelt so lang wie die Wellenbegegnungsperiode ist. Die Wellenbegegnungsperiode entspricht der Stampfperiode und kann mit einer Stoppuhr gemessen werden.
- die Wellen mehr als halb so lang wie das Schiff sind.

Ein Zusammentreffen der vorstehenden Verhältnisse sollte bereits im Rahmen der Wegeplanung durch Berechnung der Wellenbegegnungsperiode und der Wellenlänge auf Grundlage der Schiffsgeschwindigkeit, der vorhergesagten Windverhältnisse und der Wellenperiode sowie der Wellenrichtung vermieden werden (Einzelheiten siehe nächste Seite).

Wie erkennt man die ersten Anzeichen einer Gefahr oder eine zunehmende Gefahr?
Ein Schiff kann sehr plötzlich und unerwartet in ein parametrisches Rollen geraten. Um dies zu vermeiden, sollten Besatzungen lernen, die entsprechenden Verhältnisse und Gefahrenzeichen frühzeitig zu erkennen. Ein offenkundiges Anzeichen ist die Synchronisation der sanften Roll- und der Stampfbewegungen während die Wellen unter dem Schiff entlangziehen, insbesondere wenn das Schiff beginnt, in perfektem Gleichklang mit den aufeinanderfolgenden Stampfzyklen abwechselnd von Backbord nach Steuerbord zu rollen. Das zeigt an, dass die Wellenbegegnungsperioden bei knapp der Hälfte der Rollperiode liegen und bei diesen Verhältnissen kann es jederzeit zu parametrischem Rollen kommen, wenn die Wellen hoch genug sind.

Was ist zu tun, wenn es passiert?
Unterbrechen Sie die Synchronisation zwischen der Rollperiode und der Begegnungsperiode. Der direkteste Weg, um dies zu erreichen, besteht darin, den Kurs Richtung Quersee oder schräg vorlicher See zu ändern. Vermeiden Sie abrupte Steuermanöver. Die Kursänderung kann mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit verbunden werden, soweit dies nicht zur Erhöhung anderer Gefahren führt. Ein Kurswechsel mag zwar widersinnig erscheinen, ist aber die einzige Möglichkeit, das Risiko des parametrischen Rollens in achterlicher See zu verringern.

Dieser Beitrag für die Nachrichten für Seefahrer geht auf eine Initiative des TopTier-Gemeinschaftsprojekts der Branche zurück. Das TopTier-Gemeinschaftsprojekt der Branche ist ins Leben gerufen worden, um unter aktiver Beteiligung der Interessenträger das Problem des Containerverlusts anzugehen. Konkretere Leitlinien zur Gefahr des parametrischen Rollens in achterlicher See sind in Arbeit. Weitere Informationen finden Sie unter www.marin.nl/en/jips/toptier.


Rollperiode messen*
Rollperiode > sqrt (Lship/0,6)
nein
ja
In achterlicher See mit dem Risiko parametrischen Rollens rechnen
Keine besonderen Maßnahmen erforderlich
In der Nähe der achterlichen See (+/- 60 Grad)
Wellenbege-gnungsperiode messen**
Rollperiode ist doppelt so lang wie Wellenbe-gegnungsperiode (±3s)
Maßnahmen ergreifen Kurs ändern (siehe Abbildung)
Wellenlänge*** > ½ Schiffslänge
Wachsam bleiben und vor jeder Veränderung der Verhältnisse (Kurs, Geschwindigkeit, Wellen) vorstehende Schritte wiederholen
Querab
+/- 30 Grad
Achtern
+/- 60 Grad
*) Rollperiode messen:
Stoppuhr verwenden, um die Dauer von fünf vollständigen Rollbewegungen zu messen und die gemessene Zeit durch fünf teilen.
**) Wellenbegegnungsperiode messen:
Stoppuhr verwenden, um die Dauer von fünf vollständigen Stampfbewegungen zu messen und die gemessene Zeit durch fünf teilen.
***) Wellenlänge schätzen:
Die Wellenlänge kann im Vergleich zur Schiffslänge geschätzt werden.
Wellen-richtung
Wellenlänge ~ 2/3 Schiffslänge
= Messung / Berechnung
= Entscheidungspunkt
= Bemerken / Wachsamkeit

Berechnung der Rollperiode

Eine genaue Einschätzung der Rollperiode ist vorzuziehen, liegt aber während der Reisevorbereitung möglicherweise noch nicht vor. In diesem Fall können Sie die nachstehende Formel verwenden und eine Schätzung der Begegnungsperiode und der Wellenlänge ergänzen.

$$T_{roll} = \frac{0{,}86B}{\sqrt{GM_{solid}}} \qquad T_e = \frac{3T_w^{\,2}}{3T_w + V\cos(\alpha)} \qquad L_w = \frac{1{,}56T_w^{\,2}}{\mathrm{abs}(\cos(\alpha))}$$

Hierbei sind:

T_{roll} = geschätzte Rollperiode des Schiffes in [Sekunden]
B = Breite des Schiffes in [Metern]
GM_{solid} = Querstabilität (ohne Korrektur der freien Oberfläche) in [Metern]
L_w = Wellenlänge in [Metern]
L_{ship} = Schiffslänge in [Metern]
T_w = Wellenperiode in [Sekunden]
α = feste Wellenrichtung des Schiffes (α = 0° bedeutet vorliche See) in [Grad]
T_e = Wellenbegegnungsperiode in [Sekunden]
V = Geschwindigkeit des Schiffes in [Knoten]
abs = absoluter Wert
sqrt = Quadratwurzel

(BMV WS 23; www.marin.nl)

7.6 DE. BSH. Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)

Die Positionsangaben von Satelliten-Navigationsempfängern für GPS, GLONASS, GALILEO und das chinesische BEIDOU sind auf das geodätische Bezugssystem „World Geodetic System WGS84“ bezogen. WGS84 weicht zum Teil nicht unerheblich von älteren regionalen geodätischen Bezugssystemen, die in wenigen Seegebieten noch immer für Seekarten angewendet werden, ab. Lagedifferenzen zwischen WGS84 und solchen Bezugssystemen können sowohl in der geographischen Breite als auch in der Länge bis zu 0,3’ betragen. Hinzu kommt, dass aufgrund teilweise veralteter Kartengrundlagen die mit Hilfe von Satelliten-Navigationssystemen ermittelten Positionen genauer sein können als die kartierten Vermessungen z. B. für den Seegrund, schwimmende und feste Seezeichen, die bebaute Küstenlinie und andere Kartenelemente.

Die Hydrographischen Dienste sind bemüht, durch entsprechende Vermerke in den Karten Abweichungen gegenüber dem WGS bekannt zu geben. In den elektronischen Rasterkarten (z. B. ARCS des britischen Hydrographischen Dienstes) sind Korrekturdaten hinterlegt, die den Unterschied zwischen dem Bezugssystem des GNSS und den Kartendaten ausgleichen.

Nicht immer ist für das auf Seekarten verwendete Bezugssystem eine Beschickung zu WGS84 ausgewiesen bzw. werden aufgrund des Alters der Kartengrundlagen keine Angaben zum geodätischen Bezugssystem gemacht. In diesen Fällen, also bei vagen oder fehlenden Angaben hinsichtlich des Bezugssystems in den Karten, ist immer von den ungünstigsten Verhältnissen auszugehen.

7.6 DE. BSH. Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)

The position data supplied by satellite navigation systems for GPS, GLONASS, GALILEO and the Chinese BEIDOU, are based on the geodetic reference system “World Geodetic System WGS84”. However, in some respects WGS84 differs considerably from older regional geodetic reference systems, which are still used to chart certain sea areas. There may be differences of up to 0.3’, both in geographic latitude and longitude between WGS84 and such other systems. Besides, as some charts are based on older source data, positions determined using satellite navigation systems may be more accurate than charted survey data, e. g. with regard to the sea bottom, fixed and floating marks, cultural features on the coastline, and other chart elements.

The Hydrographic Offices include notes in their charts informing users about deviations from WGS. Electronic raster charts (e.g. ARCS of UK Hydrographic Office) contain internal correction data which compensate differences between the GNSS reference system and the chart data.

Charts using a particular reference system sometimes contain no correction for WGS84 or there may be no information at all about the geodetic reference system used due to the age of the source material. In such cases, where only vague information on the chart reference system is available, or none at all, navigation should always be based on the unfavorable assumption.

(BSH N2)

7.7 DE. BSH. Mindestausrüstung nach SOLAS 74, Kap. 5, Regel 19 im Hinblick auf integrierte Navigationssysteme (INS)

Schiffen, die nach SOLAS V Regel 19 mit ECDIS, Back-Up-ECDIS, X- und S-Band-RADAR ausgestattet sein müssen, ist in der Vergangenheit erlaubt worden, die Back-Up-ECDIS in eines der RADAR-Systeme zu integrieren (dual system), sofern das System für diesen Verwendungszweck nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie (MED) zugelassen war. Dies erlaubte die Ausstattung mit nur drei Arbeitsstationen (ECDIS + 2x RADAR/davon mindestens eines mit einer integrierten Back-Up-ECDIS).

Da eine Kombination von Multifunktionsarbeitsplätzen (Kollisionsverhütung/Routenplanung) nun als INS-System angesehen wird, wurde die vorherige Auslegung zugunsten von autarken Multifunktionsarbeitsplätzen (hier: RADAR/ECDIS) dahingehend geändert, dass eine Reduzierung auf drei MFD-Arbeitsplätze in diesem Fall nur möglich ist, wenn für diese Kombination eine INS-Zulassung nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie (MED) vorliegt. INS-Systeme unterstützen die Schiffssicherheit durch zusätzliche Funktionen und durch definierte Kriterien der Ausfallsicherheit.

7.7 DE. BSH. Minimum requirements according to SOLAS 74, Regulation V/19, regarding integrated navigation systems (INS)

Vessels, according to SOLAS, Regulation V/19 required to be equipped with ECDIS, ECDIS backup, X- band and S-band RADAR, were allowed to integrate the ECDIS backup into one of the aforementioned RADAR systems (dual system) in the past, provided that the system is approved for the intended purpose according to Marine Equipment Directive (MED). This option facilitated to equip vessels with three instead of four working stations (ECDIS + 2x RADAR/at least one of the two radars combined with an integrated ECDIS backup).

Given the fact that a combination of multifunctional workstations (collision avoidance/route planning) now has to be considered as INS, above mentioned definition of multifunctional workstations (dual system: RADAR/ECDIS) has been modified in a way, that a reduction to three MFD workstations will only be accepted, if this combination is approved as INS according to Marine Equipment Directive (MED). INS contributes to the safety at sea providing certain functions and defined criteria for system stability and reliability.

(BSH S2)

7.8 DE. BSH. Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)

Bei dem Automatic Identification System (AIS) handelt es sich um ein UKW Datenfunksystem zur Unterstützung der Schiffssicherheit im See- und Binnenbereich. Es wird im Handbuch für Brücke und Kartenhaus im Abschnitt C 4 beschrieben. Überarbeitete Richtlinien für den bordseitigen Betrieb von AIS wurden in der NfS-Ausgabe 40/22 als Beilage in deutscher Sprache veröffentlicht und sind abrufbar unter

https://www.bsh.de/webcode/283586

Darüber hinaus sind folgende Informationen von Bedeutung:

Aktuelle AIS Schiffsgeräte (Class A) bieten eine automatisierte Funktion, die Funktionsfähigkeit der Funkübertragung durch einen automatischen Meldungsaustausch mit einer anderen AIS-Station zu überprüfen. Dieser Test sollte bei Bedarf durchgeführt werden.

Über die bisherigen Schiffsgeräte für die Berufsschifffahrt (Class A) hinaus gibt es weitere AIS-Geräteklassen, die für die Navigation von Bedeutung sind:

7.8 DE. BSH. Automatic Identification System (AIS)

The Shipborne Automatic Identification System (AIS) is a VHF transponder system aimed at improving the safety of navigation on inland and maritime waterways. It is described in the on board documentation "Handbuch für Brücke und Kartenhaus", section C 4 (German language). Revised guidelines for the onboard operational use of shipborne AIS were published as an insert in German language in NfS issue 40/22 and are available at

https://www.bsh.de/webcode/283586

Additionally the following information should be considered:
Actual AIS Class A equipment are providing an automatic function to check the VDL communication by means of an automatic message exchange with another AIS station. This check should be performed whenever necessary.

Further classes of AIS equipment have been defined for navigational purposes in addition to the AIS Class A equipment for SOLAS vessels:

AIS für Binnenschiffe
Es gibt eine eigene Geräteklasse für Binnenschiffe. Sie basiert auf Class A-Geräten, sendet aber zusätzliche Informationen aus, wie zum Beispiel genauere Angaben über die Abmessungen der Fahrzeuge, einschließlich Schubverbände und deren Tiefgang, Anzahl der Passagiere, spezielle Schiffstypen oder Ladungskategorien. Diese werden nur auf den Sichtgeräten der Binnenschifffahrt dargestellt. Für die Darstellung von Informationen auf Seeschiffen unterscheiden sich die Geräte für Binnenschiffe nicht von Class A-Geräten.

Inland AIS
There is a special AIS equipment class for Inland vessels. It is based on Class A equipment but provides additional information, e.g. convoy dimensions and draught, number of passengers, special ship types and categories of dangerous goods. This additional information is displayed only on Inland AIS display equipment. On Class A display equipment there is no difference to Class A targets.

AIS-SART, EPIRB-AIS, Man-Over-Board
AIS-SARTs sind schon im Handbuch für Brücke und Kartenhaus erwähnt. Es ist dabei zu bedenken, dass auf älteren Sichtgeräten, die das Symbol für den AIS SART noch nicht kennen, der AIS SART mit dem normalen Schiffssymbol dargestellt wird. Neben dem AIS-SART wird dieses Symbol auch zur Darstellung der EPIRB-AIS oder um eine Person über Bord Position darzustellen verwendet, wenn diese mit einem entsprechenden AIS Transmitter ausgestattet ist. Die Art des Objektes wird durch eine sicherheitsbezogene Meldung identifiziert.

AIS-SART, EPIRB-AIS, Man-Over-Board
The AIS-SART is already mentioned in the "Handbuch für Brücke und Kartenhaus". It has to be considered that older display systems which do not yet know the AIS SART symbol show the AIS SART with a normal ship symbol. In addition to the AIS-SART, this symbol is also used to represent the EPIRB-AIS or a person overboard position if equipped with an appropriate AIS transmitter. The type of object is identified by a safety-related message.

SAR- Luftfahrzeuge
AIS-Geräte für SAR-Luftfahrzeuge (SAR-Hubschrauber, Suchflugzeuge) senden regelmäßig spezifische Meldungen. Sie werden mit einem Flugzeugsymbol dargestellt.

SAR airborne
AIS airborne equipment (SAR Helicopter, Search Aircraft) transmits regular specific messages which are displayed as an aviation symbol aircraft transmits regular specific messages which is displayed with an aircraft symbol.





AIS für Sportboote
Für die Nutzung auf Sportbooten und kleineren Schiffen wurde eine AIS-Geräteklasse (Class B) definiert, die mit geringerer Sendeleistung und niedrigerer Senderate arbeitet. Sie werden mit dem gleichen Symbol wie die Geräte der Berufsschifffahrt (Class A) dargestellt.

Werden AIS Ziele durch ein spitzwinkliges Dreieck mit unterbrochenen Linien oder einfach durchgestrichen dargestellt, so ist eine Berechnung des Kollisionsrisikos nicht möglich. Dies ist auch der Fall, wenn bei aktivierten Zielen kein Kurs- und Geschwindigkeitsvektor über Grund dargestellt wird.
Sollte die Schiffsvorausrichtung vorhanden sein, wäre das Symbol entsprechend ausgerichtet.

AIS for pleasure crafts
For pleasure boats and small vessels the AIS class B has been defined, which works with a reduced transmission power and reporting rate. Class B targets are displayed with the same symbol as the Class A targets.

When the AIS target is shown as an acute-angled triangle with a broken line or one line crossed through, collision avoidance computation cannot be done. This is also the case when on activated targets COG/SOG vector is not displayed. If heading would be available, the symbol would be directed accordingly.









AIS für Seezeichen
Seezeichen und z. B. Windparks können mit speziellen AIS-Geräten (AIS AtoN) ausgerüstet sein. Sie senden regelmäßig spezifische Meldungen, die mit speziellen Symbolen dargestellt werden. AIS AtoN-Meldungen können auch für physisch nicht existierende Seezeichen gesendet werden (Virtuelle AtoN). Diese werden mit einem eigenen Symbol (siehe unten) dargestellt.

AIS for Aids to Navigation
Aids to Navigation and offshore structures like wind farms can be equipped with specialized AIS equipment (AIS AtoN). AIS AtoNs transmit specific messages which are displayed with special AtoN symbols. AIS AtoN messages can be also transmitted for physically not existing Aids to Navigation (Virtual AtoN). There is a specific symbol for virtual AtoNs (see below).

Basis-Symbole für reale und virtuelle AtoNs sind:

Reales AtoN: Virtuelles AtoN:



Bei AtoN-Fehlern gibt es modifizierte Symbole, um den Fehler anzuzeigen:

Falsche Position Licht-Ausfall Racon-Fehler



Zusätzlich zu den Basissymbolen gibt es für die verschiedenen Seezeichen-Typen unterschiedliche Symbole, die auf den Basis-Symbolen aufbauen. Diese Symbole sind der Dokumentation des jeweiligen Sichtgerätes zu entnehmen.

Basisstationen
AIS-Basisstationen sind Teil der Landinfrastruktur, um AIS in die VTS-Zentralen zu integrieren. Sie können ebenfalls auf Sichtgeräten an Bord dargestellt werden, es ist aber kein bestimmtes Symbol dafür definiert. Häufig wird ein einfaches Quadrat als Symbol verwendet.

Weitere Details zur Darstellung von AIS-Zielen sind der Dokumentation der Sichtgeräte zu entnehmen.

There are basic symbols for real and virtual AtoNs:

Real AtoN: Virtual AtoN:



Special symbols are defined for faulty AtoNs:

Off Position Lights failure Racon failure



In addition to the basic symbols there are specific symbols for different types of Aids to Navigation based on the basic symbols. These symbols can be found in the documentation of the display system.

Base stations
Base stations are part of the shore infrastructure to integrate AIS in the VTS centres. They can be shown on the on-board display systems, but no specific symbol has been defined for base stations. A simple quadrat is used rather often as base station symbol.
Please examine the documentation of the display systems for more details about the display of AIS targets.

(BSH S2)

7.9 DE. BSH. Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen

Amtliche elektronische Seekarteninformationssysteme – Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) sind zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und des maritimen Umweltschutzes zur Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge als gleichwertiger Ersatz der Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt.

In Regel 19.2.10 Kapitel V SOLAS ist die stufenweise Einführung einer ECDIS-Ausrüstungspflicht vorgesehen:

– Fahrgastschiffe von 500 BRZ und mehr;

– Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr;
– Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr;
– Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 3 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 10 000 BRZ, die am oder nach dem 1. Juli 2014 gebaut sind.

7.9 DE. BSH. Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels

Official Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) improve the safety and efficiency of navigation and contribute to the prevention of marine environmental pollution and are, therefore, recognized as legal equivalents to paper charts in compliance with Regulation 19.2.1.4, Chapter V, of the SOLAS Convention, on vessels flying the German flag.

In Regulation 19.2.10, Chapter V; of the SOLAS convention a gradual introduction of a mandatory ECDIS carriage requirement is stipulated:

– *passenger ships of 500 gross tonnage and upwards;*
– *tankers of 3,000 gross tonnage and;*
– *cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards;*
– *cargo ships, other than tankers, of 3,000 gross tonnage and upwards but less than 10,000 gross tonnage constructed on or after 1 July 2014.*

Die Entscheidung, ob bei der Ausrüstung eines Schiffes mit ECDIS vollständig auf das Mitführen von Papierseekarten verzichtet werden kann, liegt laut Beschluss der IMO beim Flaggenstaat. Um die amtliche Papierseekarte an Bord von Seeschiffen vollständig durch ein ECDIS ersetzen zu können oder der Ausrüstungspflicht nachzukommen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

1 Die ECDIS-Anlage muss von einer für die Baumusterprüfung amtlich benannten Stelle gemäß den anwendbaren Anforderungen der IMO und der IEC (International Electrotechnical Commission) geprüft und zugelassen worden sein, und die aktuellen IHO-Normen zur Kartendarstellung erfüllen (s. IMO-Rundschreiben MSC.1/Circ.1503 Rev.1). Die aktuellen Normen sind auf der IHO-Webseite aufgelistet, siehe

According to IMO, the final decision on whether the installation of an ECDIS on a particular vessel fully meets the carriage requirements for nautical publications was up to the flag state. To be recognized as a full replacement for official paper charts on board seagoing vessels or fulfilment of mandatory carriage requirement, ECDIS must meet the following requirements:

1 The ECDIS system must have been type-tested and approved to the applicable IMO and IEC (International Electrotechnical Commission) performance standards by an officially appointed body ("notified body"), and must fulfill the current IHO standards (see IMO circular MSC.1/Circ.1503 Rev.1). The current IHO standards are listed on IHO web page

https://iho.int/en/standards-in-force

2 Die ECDIS-Anlage muss für das zu befahrende Seegebiet mit amtlichen ENCs (Electronic Navigational Charts) betrieben werden. Amtliche ENC-Daten für Nord- und Mitteleuropa werden im IC-ENC (International Centre for ENCs) in Taunton (Großbritannien) bzw. im Datenzentrum PRIMAR Stavanger (Norwegen) zentral verwaltet (siehe Mitteilung **ECDIS-Datendienst**).

3 Stehen für das zu befahrende Seegebiet noch keine amtlichen ENC-Daten zur Verfügung, so kann dort ersatzweise mit amtlichen Rasterdaten im „RCDS-mode" navigiert werden; jedoch ist für diese Seegebiete in diesem Falle zusätzlich ein **reduzierter** Satz berichtigter amtlicher Papierseekarten an Bord mitzuführen. Die Auswahl dieser Seekarten obliegt dem Schiffsführer. Sie soll sich nachfolgenden Vorgaben richten:
   – zur Planung der beabsichtigten Reise oder Überfahrt Karten im Maßstab 1 : 750 000 bis 1 : 1 500 000;
   – zur Durchführung der geplanten Reise oder Überfahrt auf offener See Karten im Maßstab 1 : 100 000 bis 1 : 500 000;
   – zur Durchführung der geplanten Reise oder Durchfahrt in Küstengewässer mit hoher Verkehrsdichte oder bei der Ansteuerung von Revieren und Häfen Karten in einem besseren Maßstab als 1 : 100 000.

4 Die ECDIS-Anlage muss für einen möglichen Ausfall mit geeigneten Rückfalleinrichtungen (Back-up) für die sichere Beendigung der Schiffsreise abgesichert sein. Nach derzeitiger Vorschriftenlage kommt dafür:
   a) eine Doppelinstallation baugleicher ECDIS-Anlagen oder
   b) eine Installation einer zugelassenen ECDIS-Backup-Anlage zusätzlich zur ECDIS-Anlage oder
   c) das Mitführen eines **vollständigen** Satzes berichtigter amtlicher Papierseekarten in Frage.

*2 Use of official ENCs (Electronic Navigational Charts) for the area to be navigated is mandatory with ECDIS. The official ENCs for Northern and Central Europe are held by the data centres IC-ENC (International Centre for ENCs) at Taunton (United Kingdom) and PRIMAR at Stavanger, Norway (see notification **ECDIS data service**).*

*3 In case official ENC data for the area to be navigated are not yet available ECDIS is allowed to be operated in "RCDS mode" using official raster data. However, in this case, a **reduced** folio of up-to-date official paper charts has to be carried as well. The ship's master is responsible for selecting suitable charts on the following basis:*

   – General route appraisal or ocean passage: medium-scale charts in the 1 : 750,000 to 1 : 1,500,000 range;
   – General route appraisal or open seas: medium-scale charts in the 1 : 100,000 to 1 : 500,000 range;
   – General route appraisal or navigation in congested coastal waters, pilotage waters or harbour approaches; charts having a scale larger than 1 : 100,000.

4 Suitable back-up arrangements for ECDIS must be provided to ensure safe arrival of the vessel at the port of destination in the event of an ECDIS failure. Under current provisions, the following options are possible:
   a) installation of two identical ECDIS, or
   b) installation of an approved ECDIS-Backup in addition to the ECDIS or
   *c) carriage of a **complete** folio of up-to-date official paper charts.*

Die unter Punkt 3 erhobene Forderung nach dem Mitführen eines reduzierten Satzes aktueller berichtigter amtlicher Seekarten beim Gebrauch amtlicher Rasterdaten im „RCDS mode“ bleibt davon unberührt. Wird die Forderung nach einer Rückfalleinrichtung jedoch durch die Option 4 c) erfüllt, so kann der reduzierte Kartensatz selbstverständlich als Teil der Rückfalleinrichtung angesehen werden.

5 Entsprechend der Manila Änderungen 2010 zum STCW-Übereinkommen müssen Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere einmalig ECDIS-Kompetenzen entsprechend dem IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) nachweisen. Diese Regelung ist seit dem 1. Januar 2017 verbindlich für den Dienst auf Schiffen mit ECDIS.

Wenn die genannten fünf Voraussetzungen erfüllt sind, bedarf es weder seitens des BSH noch der BG Verkehr einer gesonderten Betriebsgenehmigung, um ECDIS-Anlagen anstelle der amtlichen Papierseekarte an Bord einzusetzen.

Von der IMO wurden neue Leistungsanforderungen für ECDIS-Anlagen verabschiedet (MSC.530(106)/Rev.1), die eine „Dual-Fuel-ECDIS“ beschreiben mit der Fähigkeit, neben den bisherigen ENC-Datenformaten, auch neue S-100-basierte Datenformate zu verarbeiten. Sie sollen ab 1. Januar 2026 parallel zu den bestehenden Leistungsanforderungen gelten und ab dem 1. Januar 2029 ausschließlich. Das Portfolio an S-100-basierten Datenprodukten geht über reine ENC-Daten (S-101) hinaus und soll zukünftig auch Nautische Publikationen in elektronischer Form umfassen. In der ersten Einführungsphase sind folgende Datenprodukte enthalten:

S-101 – elektronische Seekarte (ENC)
S-102 – bathymetrische Oberfläche
S-104 – Wasserstandinformationen für über Wasser Navigation
S-111 – Oberflächenströmungen
S-122 – maritime Schutzgebiete
S-123 – maritime Funkdienste
S-124 – nautische Warnmeldungen
S-125 – Navigationshilfen
S-127 – maritime Verkehrsregelung
S-128 – nautischer Produktkatalog
S-129 – unter Kielfreiheitsmanagement
S-131 – maritime Hafeninfrastruktur

In den neuen Leistungsanforderungen ist eine Schnittstelle zum Austauschen von Routenplänen mit der Landseite vorgesehen. Dabei sollen ein einheitliches Datenformat (S-421) und eine gesicherte Datenverbindung genutzt werden.

Die für eine ECDIS-Zulassung nach den neuen Leistungsanforderungen notwendigen technischen Spezifikationen und Prüfnormen sind noch nicht vollständig verfügbar, sodass mit ersten zugelassenen Produkten erst ab 2028 gerechnet wird.

The requirement to additionally carry a reduced folio of up-to-date official charts when using official raster chart data in the “RCDS” mode, referred to under point 3 above, is not affected by this provision. If the mandatory back-up arrangement is provided by option 4 c), the reduced chart folio may, of course, be considered part of the back-up system.

5 According to the 2010 Manila amendment to STCW Convention and Code the masters and nautical officers have to show evidence of ECDIS competence according to IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) once. This regulation has entered into force on 1 January 2017 and is compulsory for service on ships fitted with ECDIS.

If all of the five above requirements are met, no additional approvals from the BSH or BG Verkehr are required for navigational use of ECDIS as a substitute for official paper charts.

IMO endorsed new ECDIS Performance Standards (MSC.530(106)/Rev.1) defining a “Dual-Fuel-ECDIS” capable of processing both, the current ENC data format and new S-100-based data formats. They shall come into force on 1st January 2026 in parallel to the existing Performance Standards and from 1st January 2029 on exclusively. The portfolio of S-100-based data products transcend pure ENC data (S-101) and shall also comprise Nautical Publications in electronic form in the future.
In the first introduction phase the following data products are included:

S-101 – electronic navigational chart (ENC)
S-102 – bathymetric surface
S-104 – water level information for surface navigation
S-111 – surface currents
S-122 – marine protected area
S-123 – marine radio services
S-124 – navigational warnings
S-125 – marine aids to navigation
S-127 – marine traffic management
S-128 – catalogue of nautical products
S-129 – under keel clearance management
S-131 – marine harbour infrastructure

The new Performance Standards require an interface for route plan exchange with ashore, using a standardized format (S-421) and a secure data connection.

The technical specifications and test standards required for ECDIS approval for compliance with the new Performance Standards are not yet completely available, therefore the first approved products are expected in 2028.

(BSH S2/N2)

7.10 IMO. BSH. ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat in seiner 106. Sitzung das MSC.1/Circ.1503/Rev.2 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE verabschiedet und damit die Empfehlungen seiner 98. Sitzung überarbeitet.

In acht Abschnitten werden mehrere in der Vergangenheit veröffentlichte Rundschreiben der IMO zusammengefasst, die folgende Themen mit Bezug zu ECDIS beinhalten:

- Anforderungen an die Mitführung von Seekarten gemäß SOLAS,
- Wartung von ECDIS-Software,
- Aktualisierung von ECDIS an Bord
- Beobachtete Unregelmäßigkeiten beim Betrieb von ECDIS,
- Unterschiede zwischen Raster Chart Display Systemen (RCDS) und ECDIS,
- ECDIS Training,
- Übergang von der Navigation mit Seekarten zu ECDIS, und
- Anleitung zur Schulung und Prüfung beim Betrieb von ECDIS-Simulatoren.

Dieser Leitfaden soll die reibungslose Einführung von ECDIS und seine kontinuierliche sichere und wirksame Nutzung an Bord von Schiffen unterstützen. Schiffsbetreiber, Kapitäne und Decksoffiziere auf mit ECDIS ausgerüsteten Schiffen werden aufgefordert, diesen Leitfaden zu nutzen, um ihr Verständnis zu verbessern und den sicheren und effektiven Einsatz von ECDIS zu erleichtern.
Die Anhänge des Leitfadens enthalten zu diesen Themen weitere Details sowie eine Übersicht bekannter ECDIS Betriebs- und Anzeigestörungen.
Es ist besonders darauf hinzuweisen, dass, sofern ECDIS an Bord die Ausrüstungsverpflichtung mit amtlichen Seekarten erfüllt, das System mit aktuellen Seekartendaten (ENCs) betrieben wird und die installierte ECDIS-Software mit den aktuellen Standards der International Hydrographic Organization (IHO) kompatibel sein muss.
Eine Übersicht über die aktuell geltenden IHO-Standards kann eingesehen werden unter:

7.10 IMO. BSH. ECDIS – Guidance for Good Practice

At its 106th session the Maritime Safety Committee of the IMO approved the MSC.1/Circ.1503/Rev.2 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE and revised therefore the recommendations of its 98th session.

In eight sections this new circular draws together several formerly published IMO circulars addressing ECDIS:

- *Chart carriage requirements of SOLAS,*
- *Maintenance of ECDIS software,*
- *Onboard ECDIS updates*
- *Operating anomalies identified within ECDIS,*
- *Differences between raster chart display system (RCDS) and ECDIS,*
- *ECDIS training,*
- *Transitioning from paper chart to ECDIS navigation, and*
- *Guidance on training and assessment in the operational use of ECDIS simulators.*

This Guidance is intended to assist the smooth implementation of ECDIS and its ongoing safe and effective use on board ships. Ship operators, masters and deck officers on ECDIS-fitted ships are encouraged to use this Guidance to improve their understanding and facilitate the safe and effective use of ECDIS.

The appendices of this guiding document contain further details of the above topics plus a List of ECDIS apparent operating and display anomalies.
Especially should be highlighted, so far the ECDIS is being used to meet the chart carriage requirements, the ENCs in use should be up to date and the ECDIS should be maintained so as to be compatible with the latest applicable International Hydrographic Organization (IHO) standards.

An overview about the current IHO standards in force can be found at:

https://iho.int/en/standards-in-force

(BSH S2; MSC.1/Circ.1503/Rev.2)

7.11 DE. BSH. ECDIS-Datendienst

Amtliche elektronische Vektor-Seekarten (S-57 ENCs) die in elektronischen Navigationssystemen – Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) angewandt werden, sind zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und des maritimen Umweltschutzes zur Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge als gleichwertig mit Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt. Voraussetzung für die Verwendung von ECDIS sind:

– baumustergeprüfte ECDIS-Geräte (mit entsprechenden Redundanzvorrichtungen)
– Einsatz amtlicher Electronic Navigational Charts (ENCs) und
– Teilnahme am wöchentlichen amtlichen Update-Service
– Kapitäne und Schiffsoffiziere verfügen über nachgewiesene ECDIS-Kompetenz

Unter dem Sammelbegriff „Electronic Chart System" (ECS) werden andere Elektronische Seekartensysteme zusammengefasst, die in der Berufsschifffahrt nur in Verbindung mit herkömmlichen Seekarten für die Navigation eingesetzt werden dürfen. Diese Systeme unterliegen nicht den Anforderungen der IMO.

Der **IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data** (Special Publication No 57, Edition 3.1.1), abgekürzt S-57, ist der internationale Standard für das Datenformat, nach dem ECDIS-Daten hergestellt und ausgetauscht werden.

Der Nachfolgestandard ist der IHO Standard S-101. Dieser bietet mehr Möglichkeiten die den zukünftigen maritimen technischen Anforderungen gerecht werden. S-101 ist ein Teil der S-100 und wird dadurch komplex mit maritimen Daten vernetzbar. Er wird weltweit entwickelt und schrittweise ab 2026 eingeführt.

Die IHO strebt mit ihrem Konzept **„Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)"** einen weltweiten ENC-Datendienst an. Er besteht aus einem Netzwerk regionaler Zentren (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre, RENC), die die ENC-Daten der nationalen hydrographischen Dienste sammeln, verifizieren, verschlüsseln und vertreiben.

In Europa gibt es zwei regionale Zentren:
Das durch den britischen Hydrographischen Dienst (United Kingdom Hydrographic Office – UKHO) in Taunton betriebene RENC (IC-ENC) und das durch den norwegischen Hydrographischen Dienst betriebene RENC PRIMAR in Stavanger.

Weitere Informationen dazu finden sich unter:
www.ic-enc.org und www.primar.org.

7.11 DE. BSH. ECDIS Data Service

Official electronic vector charts (S-57 ENCs) which are used in Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS), are capable of improving the safety and efficiency of navigation and of contributing to the prevention of pollution of the marine environment and are, therefore, recognized as legal equivalents to up-to-date paper charts in compliance with Regulation 19.2.1.4, Chapter V, of the SOLAS Convention, on vessels flying the German flag. The requirements for use of ECDIS are:

– *approved ECDIS system (appropriate back-up arrangement for ECDIS)*
– *use of official Electronic Navigational Charts (ENCs) and*
– *participation on weekly official update service*

– Masters and nautical officers have to show evi*dence of ECDIS competence*

The term "Electronic Chart System" (ECS) designates other types of electronic navigational charts which merchant shipping is only allowed to use in combination with traditional nautical paper charts. Such systems are not subject to the IMO regulations.

*The **IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data** (Special Publication No 57, Edition 3.1.1), or S-57, is the international standard for the data format used to produce and exchange ECDIS data.*

The next-generation data standard based on the IHO S-101 standard, which will meet all maritime technical requirements in the future. S-101 is part of the S-100 and can thus be networked complexly with maritime data. The standard will be developed worldwide and established step by step from 2026 onwards.

*The IHO concept **"Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)"** is aimed at the development of a worldwide ENC data service. It consists of a network of regional centres (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre, RENC) which collects, verifies, encrypts and distributes the ENC data from the national hydrographic offices.*

There exist two RENC in Europe:
IC-ENC (International Centre for ENCs) in Taunton, operated by the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) and RENC PRIMAR in Stavanger operated by Norway's hydrographic office.

Additional information is available under:
www.ic-enc.org and www.primar.org.

(BSH N2)

7.12 DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems

Unter der Abkürzung GNSS (**G**lobal **N**avigation **S**atellite **S**ystems) sind die verschiedenen weltweit nutzbaren Navigationssysteme zusammengefasst, das wohl bekannteste unter den Globalen Navigationssystemen ist das amerikanische GPS, parallel dazu wird das GLONASS-System von Russland betrieben.

GPS
Der Betreiber von GPS ist das amerikanische Verteidigungsministerium (DoD, Department of Defense), GPS wurde als Mehrzwecksystem mit dem Hauptziel der Verbesserung der Effektivität der militärischen Kräfte der USA und ihrer Verbündeten geplant. Für den zivilen Bereich ist GPS ein wichtiger Bestandteil der entstehenden globalen Informationsinfrastruktur, mit Anwendungen, die von der Kartographie und Geodäsie bis zur Verwaltung des internationalen Luftverkehrs und zu Untersuchungen der weltweiten Klimaveränderung reichen.

Genauigkeiten des GPS
Seit dem 1. Mai 2000 ist die künstliche Verschlechterung der für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehenden GPS-Signale, die „Selective Availability“ (SA) abgeschaltet. Dieser Schritt wird mit den wachsenden Anforderungen ziviler Bereiche wie Transport, Suche und Rettung sowie Kommunikation an die global verfügbaren Genauigkeiten von Positionsbestimmungen begründet. Die von den GPS-Betreibern veröffentlichten durchschnittlichen Genauigkeiten für den Standard-Positioning-Service-Nutzer (SPS) werden mit 13 m horizontal und 22 m vertikal angegeben. Die USA behalten sich das Recht vor, das GPS-Signal regional beeinflussen zu können, wenn dies die nationalen Interessen der USA erfordern.

DGPS-Nutzung
Die Genauigkeit und Zuverlässigkeit für den SPS-Nutzer kann durch lokale differentielle Korrekturverfahren (DGPS) nochmals gesteigert werden. DGPS-Dienste gelten als in Teilen veraltet und können durch Mehrfrequenzempfänger und satellitenbasierte Dienste (SBAS) ersetzt werden. In einigen Ländern wurde bereits mit der Abschaltung der DGPS-Dienste begonnen (z.B. in GB, USA und in Frankreich) Die Abschaltung ist derzeit, mit Blick auf die sichere Navigation und die langen Nutzungsräume der Geräte, umstritten.

In Deutschland werden auch zukünftig alle Referenzstationen betrieben, u. a. für die Seefahrt auf Helgoland, in Groß Mohrdorf und in Zeven. Sie haben jeweils eine Reichweite von ca. 180 km. Durch die Nutzung von DGPS kann die Positionsgenauigkeit auf bis zu +/– 3 Meter gesteigert werden.

GLONASS
Dem russischen GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) kommt momentan im Bereich der zivilen Schifffahrt keine große Bedeutung zu. Das russische System wird, wie das amerikanische GPS, vom Militär betrieben und dient somit im Wesentlichen den russischen Streitkräften.

7.12 DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems

*The abbreviation GNSS stands for **G**lobal **N**avigation **S**atellite **S**ystems and describes different worldwide usable navigation systems. A well-known system is the American GPS, but in parallel the Russian operated system GLONASS is also available.*

GPS
This satellite navigation system, which is operated by the U.S. Department of Defense (DoD), had been developed originally as a multi-purpose system aimed primarily at improving the effectiveness of the military forces of the USA and its allies. In civilian use, GPS is an important component of the growing global information infrastructure, with applications ranging from cartography and geodesy to the administration of international air traffic and investigations into worldwide climate changes.

Accuracy of GPS
Since 1 May 2000, the signal degrading system “Selective Availability” (SA) has been out of operation. The reason for switching it off was the growing demands on the global availability and accuracy of position data for civilian applications such as transport, search and rescue, and communications. According to information provided by the operator of the system, the average accuracy available to users of the Standard Positioning Service (SPS) is approximately 13 metres horizontally and 22 metres vertically. The system is capable of degrading the GPS signal regionally, if required for protection of the national interests of the USA.

DGPS use
The accuracy and reliability of the data available to SPS users can be improved by applying local differential GPS methods.
DGPS services are regarded as partially outdated. The services are supposed to be replaced by SBAS or new Multi-Frequency GNSS receivers. Some countries already started the decommissioning of DGPS transmissions (e.g. GB, USA and France). With respect to resilient navigation, as well as the long-term use of GNSS receivers, decommissioning is controversial.

The operation of all German reference stations will continue. Maritime stations are located on Helgoland, in Groß Mohrdorf and in Zeven, each with an operational range of approx. 180 km. By using DGPS corrections the SPS position accuracy can be improved up to +/– 3 metres.

GLONASS
The Russian GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) doesn’t play a significant role in maritime civil use. The Russian system is like the American GPS operated by the Russian military and is used mainly by the Russian armed forces.

Bei GLONASS sind seit Bestehen keine künstlichen Verschlechterungen, wie z. B. SA, aktiviert, es steht dem zivilen Nutzer weltweit zur Verfügung.
Die Positioniergenauigkeit liegt in der gleichen Größenordnung wie beim zivil nutzbaren GPS.

The GLONASS system does not use any artificial degradation of signal, like SA, nor has there been any artificial degradation in the past, although the system is capable of SA and Antispoofing. GLONASS is globally available for civil users and offers a positioning service equal to GPS.

Galileo
Das europäische Großprojekt hat seit Januar 2023 seinen offiziellen Betrieb aufgenommen. Die Konstellation besteht seit 2024 aus 32 Satelliten, von denen momentan 25 in Betrieb sind und zum Navigieren zur Verfügung stehen.
An dem Galileo Projekt sind zahlreiche Mitgliedstaaten der EU, aber auch Länder wie die Schweiz, Norwegen und Kanada beteiligt. Die Kontrolle über das Galileo System obliegt dem EU Parlament, der Betrieb wird von der European Union Agency for the Space Programme (EUSPA) sichergestellt und die European Space Agency (ESA) ist für den Ausbau und die Weiterentwicklung zuständig.

Galileo
One of the biggest European projects has started its official operation in January 2023. The constellation currently consists in 2024 of 32 satellites in space with 25 operational ones, that can be used for navigation.

Numerous EU member states and countries like Switzerland, Norway and Canada are participating in the Galileo project. The Galileo system is super-vised by the European Parliament, operated by European Union Agency for the Space Programme (EUSPA) and its future development and enhancement lies in the responsibility of European Space Agency (ESA).

Genauigkeiten
Im Galileo System gibt es mehrere Navigationssignale, einschließlich eines Rückkanal, der für SAR Dienste genutzt wird. Der offene Galileo Dienst (OS) ermöglicht die Positionsbestimmung mit einer Genauigkeit von besser als 15 m, im Mehrfrequenzbetrieb besser als 4 m. Der bereits aktive Galileo Präzisionsdienst (HAS) ermöglicht Positionsgenauigkeiten im Bereich von 20 cm. Die frei zugänglichen Navigationsdienste werden über die Frequenzen im E1, E5A und E5B Band abgestrahlt. Zusätzlich strahlt das Galileo-System einen verschlüsselten Dienst für hoheitliche Aufgaben ab. Dieser Public Regulated Service (PRS) steht nur autorisierten Nutzern zur Verfügung und wird über die Galileo Frequenzen im E6 Band zusammen mit den unverschlüsselten Korrekturdaten für den frei zugänglichen hochgenauen Präzisionsdienst abgestrahlt.
Die SBAS Dienste werden im Rahmen der EGNOS v3 Modernisierung (European Geostationary Overlay Service) auf Galileo ausgeweitet.
Die Nutzung von zugelassenen, kombinierten Galileo/GPS-Empfängern steigert die Qualität und die Zuverlässigkeit von Navigationsdaten für diverse maritime und nichtmaritime Anwendungen schon heute deutlich.

Accuracy
The Galileo system provides several navigation signals from space, including a return channel for SAR services. The open service (OS) signals of Galileo provide standard accuracy of better than 15 m and in multi-frequency use an accuracy of better than 4 m. The already available high accuracy service (HAS) provides position accuracies in the range of 20 cm. All the open Galileo signals are distributed via the Galileo frequencies in the E1, E5A and E5B bands. An encrypted public regulated service (PRS), for exclusively administrative use is available for authorised users only. This service is available in the E6 band, together with the unencrypted correction data for the free of charge high accuracy service (HAS).

The European SBAS service is currently modernised within the EGNOS v3 programme to support Galileo. Today, the use of approved and of combined Galileo/GPS receivers improve the quality and reliability of navigation data used by several maritime and non-maritime applications.

BeiDou – Chinesisches GNSS
Das chinesische globale Satellitennavigationssystem ist seit 2020 uneingeschränkt weltweit nutzbar. BeiDou verfügt systembedingt über eine höhere Verfügbarkeit von Satelliten über chinesischem Hoheitsgebiet.

BeiDou – Chinese GNSS
Since 2020 the Chinese global satellite navigation system offers adequate world-wide availability. By design the BeiDou system offers extended satellite availability above Chinese territory.

(BSH S2)

7.13 DE. BSH. Marktüberwachung von Schiffsausrüstung

Auf Schiffen unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates, die unter den Geltungsbereich von internationalen Übereinkommen fallen, unterliegt eine Vielzahl von Schiffsausrüstungsgegenständen (z. B. Rettungsmittel, MARPOL-Ausrüstung, Brandschutzausrüstung, Navigationsausrüstung, Funkausrüstung, COLREG-Ausrüstung usw.) nach Maßgabe der EU-Richtlinie 2014/90/EU über Schiffsausrüstung (in ihrer jeweils geltenden Fassung und in Verbindung mit der dazu gehörigen jeweils geltenden Durchführungsverordnung der EU-Kommission) einer entsprechenden europäischen Zulassungspflicht (Konformitätsbewertungsverfahren).

Nachgewiesen wird diese europäische Zulassung durch die Kennzeichnung der Ausrüstung mit einem Steuerrad-Symbol, gefolgt von einer 4-stelligen Kennnummer derjenigen notifizierten Stelle („Zulassungsstelle“), die bei der Produktionskontrolle mitwirkt sowie der Jahreszahl des Jahres, in dem das Steuerradzeichen angebracht wurde. Bei der Installation der Ausrüstung an Bord muss dieser eine Kopie der Konformitätserklärung des Herstellers beigefügt sein, die ebenfalls die Übereinstimmung der Ausrüstung mit den Anforderungen der Richtlinie bescheinigt.

Die Marktüberwachung der sich gemäß Richtlinie 2014/90/EU im Verkehr befindlichen Schiffsausrüstung ist eine gesetzliche Aufgabe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Dies umfasst z. B. stichprobenartige Überprüfungen von Ausrüstungsgegenständen um sicherzustellen, dass diese tatsächlich ein Zulassungsverfahren durchlaufen haben und den formalen sowie technischen Anforderungen genügen.

Sollte die Marktüberwachung des BSH Nichtkonformitäten feststellen, werden die Europäische Kommission und die anderen EU-Mitgliedstaaten entsprechend informiert und es erfolgen ggf. an die Anwender gerichtete Produktwarnungen.
Ferner ergreift die Marktüberwachung geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, die Verwendung nichtkonformer Schiffsausrüstung auszuschließen.
Das Spektrum dieser Maßnahmen gegenüber dem Hersteller und anderen Wirtschaftsakteuren reicht von der Anordnung von Korrekturmaßnahmen, Auflagen, einem Inverkehrbringungsverbot bis hin zu einem Produktrückruf.

Entsprechende Produktwarnungen des BSH sowie weiterführende Informationen zur Marktüberwachung von Schiffsausrüstung finden sie auf der Webseite des BSH unter:

https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Schiffsausruestung_Marktueberwachung/Marktueberwachung/Mitteilungen/Mitteilungen_node.html

7.13 DE. BSH. Market surveillance of marine equipment

On vessels flying a flag of an EU member state, which fall within the scope of international conventions, a lot of marine equipment items (e.g. life-saving appliances, MARPOL-equipment, fire equipment, navigational equipment, radio-communication equipment, COLREG-equipment etc.) are subject to European conformity assessment procedures based on EU-directive 2014/90/EU (as amended and in conjunction with the relevant implementing regulation of the European Commission).

The compliance with the requirements of the European conformity assessment is stated by marking of the equipment with the wheel mark symbol, followed by the 4-digit identification number of the notified body, where that body is involved in the production control phase and by the year in which the wheel mark is affixed. When the equipment is installed on board the equipment must be accompanied by a declaration of conformity by the manufacturer, which also states the compliance of the equipment with the directive.

Market surveillance of marine equipment which had been placed on the market based on directive 2014/90/EU is a legal task of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH). This also includes e.g. carrying out sample checks of marine equipment to ensure that equipment had been subject to a conformity assessment procedure and conforms to formal and technical requirements.

In case the market surveillance states nonconformities, the European Commission and the other EU member states are informed accordingly and product warnings to users are given if necessary.

Furthermore, market surveillance undertakes suitable steps with the aim to avoid the use of nonconform equipment.
These steps towards the manufacturer and other economic operators range from requested correction measures, obligations, prohibition of placing products on the market to a recall of products.

Respective product warnings of BSH as well as further information about market surveillance of marine equipment can be found on the BSH-website at:

https://www.bsh.de/EN/TOPICS/Shipping/Marine_equipment-Market_surveillance/Market_surveillance/market_surveillance_node.html

Sollten Sie an Bord Hinweise auf mit dem Steuerrad gekennzeichnete nichtkonforme Schiffsausrüstung finden, so kontaktieren Sie uns:

If you find on board indications of non-conformities of marine equipment marked with the wheel-mark, please contact us:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
(Federal Maritime and Hydrographic Agency)
Referat/*Section* S26
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
Germany
Telefon/*Phone*: +49 (0) 40 31 90-72 60 0
+49 (0) 40 31 90-77 77 (24/7)
Telefax: +49 (0) 40 31 90-50 00
E-Mail/*e-mail*: marktueberwachung@bsh.de

(BSH S2)

7.14 DE. BSH. Ballastwasser-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen

7.14 DE. BSH. Ballast Water Management Convention – International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004

Das Ballastwasser-Übereinkommen ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen, welches zum Ziel hat, durch die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen die Einschleppung von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern zu verhüten, auf ein Mindestmaß zu verringern und letztendlich zu beseitigen. Das Übereinkommen ist seit dem 8. September 2017 in Kraft.

The Ballast Water Management Convention is an international convention in order to prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens through the control and management of ships' Ballast Water and Sediments, which is applicable worldwide. It entered into force on 8 September 2017.

Soweit im Ballastwasser-Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, darf das Einleiten von Ballastwasser nur im Rahmen der Ballastwasser-Behandlung nach Maßgabe der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen durchgeführt werden, mithin nach dem Standard **D-2**.

*Except where expressly provided otherwise in the Ballast Water Management Convention, the discharge of Ballast Water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Ballast Water Management Convention, according to the standard **D-2**.*

Nachdem das mit Rundschreiben der IMO ausgewiesene Intra-Nordsee-Ballastwasser Austauschgebiet (BWM.2/Circ.56) seit dem 8. September 2024 erloschen ist, haben die Nordseeanrainerstaaten ein Intra-Nordsee-Ballastwasser-Ersatzmaßnahmengebiet mit neuen Koordinaten ausgewiesen.
Sofern bei der Aufnahme von Ballastwasser in einem deutschen Nordseehafen Probleme mit dem Ballastwasser-Behandlungssystem auftreten oder erwartet werden, sollte zum frühestmöglichen Zeitpunkt Kontakt mit

Since the intra-North Sea ballast water exchange area designated by IMO circular (BWM.2/Circ.56) has expired on September 8, 2024, the North Sea States have designated an intra-North Sea Ballast Water Contingency and Compliance Area within new coordinates.
If problems with the ballast water management system occur or are expected during the uptake of ballast water in a German North Sea port, please contact, at the earliest point in time,

– der zuständigen Hafenbehörde, sowie
– mit dem BSH unter ballastwasser@bsh.de

– *the competent port authority, and*
– *the BSH at ballastwasser@bsh.de.*

aufgenommen werden. Außerhalb der Dienstzeiten wenden Sie sich bitte telefonisch an unser Serviceteam Deutsche Flagge unter Tel.: +49(0) 40 31 90-77 77.

Outside office hours please contact our service team Deutsche Flagge by phone: +49(0) 40 31 90-77 77.

Ist mit den deutschen Behörden (BSH sowie der zuständigen Stelle im Hafen) vereinbart worden, dass das Schiff nach einer Umgehung des BWMS bei der Aufnahme von Ballastwasser ein Dekontaminationsverfahren innerhalb der Koordinaten des Gebiets für Ballastwasser-Ersatzmaßnahmen in der deutschen AWZ durchführen darf, muss dies innerhalb der kürzest möglichen Entfernung vom Aufnahmeort des Ballastwassers erfolgen, um das Risiko der Übertragung von Schadorganismen und Krankheitserregern zu minimieren.

Weitere Informationen finden Sie auf www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz/ballastwasser.

Once it has been agreed with the German authorities (BSH as well as the competent port authority) that the ship may carry out a decontamination procedure within the coordinates of Intra North Sea Ballast Water Contingency and Compliance Area the area for ballast water contingency measures in the German EEZ after bypassing the BWMS during the uptake of ballast water, this needs to take place within the shortest possible distance from the ballast water uptake location in order to minimize the risk of transferring harmful aquatic organisms and pathogens.

Further information can be found at www.deutsche-flagge.de/en/environmental-protection/ballast-water/ballast-water?set_language=en.

(BSH S1)

7.15 DE. BSH. MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen

Das MARPOL-Übereinkommen ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt, bestehend aus dem eigentlichen Übereinkommen, drei Protokollen und sechs Anlagen. Die Anlagen I bis VI enthalten Regeln zur Überwachung und Verhütung der Verschmutzung durch Öl, schädliche Flüssigkeiten als Massengut, Schadstoffe in verpackter Form, Schiffsabwasser, Schiffsmüll sowie Luftverunreinigung durch Schiffe in Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb.

Die Gewässer der deutschen Nord- und Ostsee sind Emissionsüberwachungsgebiete nach MARPOL Anlage VI. Seit dem 1. Januar 2015 dürfen innerhalb dieser Gebiete keine Schiffskraftstoffe mehr verwendet werden, deren Schwefelgehalt 0,10 % (m/m) überschreitet.

7.15 DE. BSH. MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols

The MARPOL Convention is an international convention for the protection of the marine environment, which is applicable worldwide. It consists of the Convention proper, three Protocols, and six Annexes. Annexes I to VI contain regulations for the monitoring and prevention of pollution by oil, noxious liquid substances carried in bulk, harmful substances in packaged form, sewage from ships, garbage from ships, and air pollution from ships.

The German waters of the North and Baltic Sea are Emission Control Areas according to MARPOL Annex VI. Since 1 January 2015 no fuel oil may be used within these areas, if the sulphur content of such fuels exceeds 0,10 % m/m.

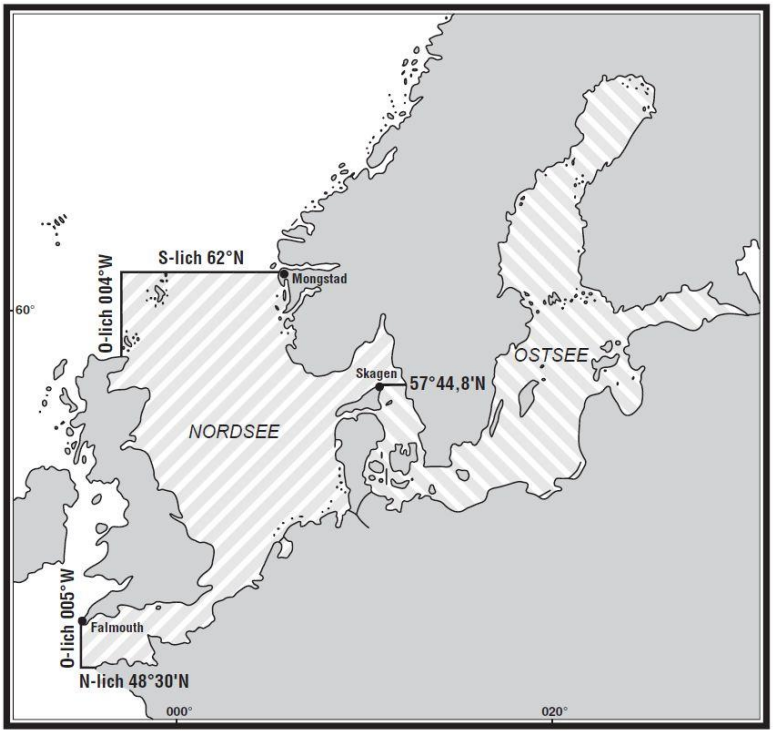


Abb.: Grenzen der Emissionsüberwachungsgebiete (ECAs) für SOx und NOx
Fig.: Borders of the Emission Control Areas for SOx (SECAs) and NOx (NECAs)

Seit dem 1. Januar 2020 darf außerhalb von Emissionsüberwachungsgebieten der Schwefelgehalt von 0,50 % (m/m) in Schiffskraftstoffen nicht überschritten werden. Zusätzlich gilt seit dem 1. März 2020 ein Mitführverbot von nicht regelkonformen Schiffskraftstoff zur Verbrennung, für den Antrieb oder den Betrieb an Bord eines Schiffes, es sei denn, das Schiff betreibt eine Abgasreinigungsanlage („Scrubber“) an Bord.

Zudem gelten seit dem 1. Januar 2021 die Nord- und Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiete für die Emittierung von Stickoxiden (NOx) nach MARPOL Anlage VI (NECAs). Schiffe mit Kiellegung am oder nach dem 1. Januar 2021 müssen innerhalb der NECAs den Tier III Standard erfüllen, d.h. der zulässige Grenzwert über die Höhe von emittierten Stickoxiden ist, abhängig von der Drehzahl des Motors, deutlich geringer als außerhalb der NECAs. Durch die Abhängigkeit des Grenzwertes von der Drehzahl des Motors, gibt es keine allgemein gültigen Grenzwerte, sie müssen situativ für jedes Schiff berechnet werden.

Die Ostsee ist Sondergebiet für die Einleitung von Schiffsabwässern nach der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens. Die damit verbundenen strengen Einleitgrenzwerte für Abwässer gelten seitdem 1. Juni 2021 für alle Fahrgastschiffe.

Ausführliche Hinweise finden sich im Teil I „Meeresumweltschutz“ des Handbuchs für Brücke und Kartenhaus.

Since 1 January 2020 the sulphur content of fuel oil used on board ships trading outside Emission Control Areas must not exceed 0,50 % (m/m). In addition, the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship has been prohibited since 1 March 2020, unless the ship is fitted with an exhaust gas cleaning system (“scrubber”).

Since 1 January 2021, the North Sea and the Baltic Sea are emission control areas for nitrogen oxides (NOx) under MARPOL Annex VI. Ships with keel laying on or after 1 January 2021 have to comply with the Tier III standard within the NECAs. The permissible threshold for the level of nitrogen oxides emitted is significantly lower than outside the NECAs, depending on the speed of the engine. As the threshold depends on the engine speed, there is no generally applicable threshold; it needs to be calculated situationally for each individual ship.

The Baltic Sea is a special area for the discharge of sewage into the sea in accordance with MARPOL Annex IV. In association with this, stricter discharge limits for sewage apply for all passenger ships since 1 June 2021.

More detailed information is provided in part I “Meeresumweltschutz”, Handbuch für Brücke und Kartenhaus (bridge and charthouse manual).

(BSH S1)

7.16 DE. BSH. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen und Regelungen zum Befahren

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee zuständig für die Einrichtung von Sicherheitszonen um Einrichtungen im Sinne des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258, 2310) sowie um Anlagen im Sinne des Seeanlagengesetzes (SeeAnlG) vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258, 2348). Dementsprechend richtet das BSH zum Zeitpunkt des Baubeginns einer planfestgestellten Einrichtung, einer planfestgestellten Anlage oder einer genehmigten Anlage eine Sicherheitszone um das Vorhabengebiet ein.

Im Küstenmeer liegt die Zuständigkeit für die Einrichtung von Sicherheitszonen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS).

Die Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone richten sich grundsätzlich nach § 7 Abs. 2 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR).

Die Sicherheitszone wird nicht in jedem Fall ausschließlich um einzelne Vorhaben eingerichtet, sondern wird gegebenenfalls unter Berücksichtigung des Bebauungsgrades im selben Verkehrsraum im Nachhinein um neu hinzutretende benachbarte Vorhaben erweitert.

Die Sicherheitszonen betragen in der Regel 500 m, gemessen vom äußeren Rand um die Einrichtung bzw. Anlage (Mittelpunkt der äußeren Anlagen) oder gemessen von den Eckpositionen der Konverterplattform. Sicherheitszonen mit 500 m Radius befinden sich im Allgemeinen auch um Messplattformen.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt regelt nach § 7 Abs. 3 VO-KVR im Einvernehmen mit dem BSH durch Erlass einer Allgemeinverfügung Einzelheiten des Befahrensverbotes und Befreiungen vom Befahrensverbot der jeweiligen Sicherheitszonen.

Für die Offshore-Windparks und Konverterplattformen, die sich in der Bau- oder Erprobungsphase befinden, lautet das Befahrensverbot sinngemäß folgendermaßen:

Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge, die der Forschung, Errichtung, Wartung, Versorgung und dem Betrieb des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen oder zu Bergungs- und Rettungszwecken eingesetzt werden. Unbefugten ist das Anlegen oder Festmachen an der baulichen Anlage nicht gestattet. Der Einsatz von Grundschleppnetzen, Treibnetzen und anderen Fischereigeräten, sowie von Ankern innerhalb der Sicherheitszone, ist untersagt.

7.16 DE. BSH. Wind farms. Established safety zones and regulations concerning navigation in a safety zone

The Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH) is responsible for the establishment of safety zones in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) of the North Sea and Baltic Sea around facilities in the sense of the Wind Energy at Sea Act (WindSeeG) of 13 October 2016 (Federal Law Gazette I p. 2258, 2310) as well as installations within the meaning of the Offshore Installations Act (SeeAnlG) of 13 October 2016 (Federal Law Gazette I p. 2258, 2348). As soon as construction works begins the BSH establishes the safety zones around the construction site of an approved facility or installation.

In the territorial waters, the responsibility for establishing safety zones lies with the Federal Waterways and Shipping Agency (GDWS).

Navigation in a safety zone is regulated under Art. 7, para. 2, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR).

The safety zone will not be established exclusively around single projects but will, if necessary, be expanded afterwards to include newly approved neighbouring projects in the same area.

The safety zone normally extends 500 m around the outer boundary of the wind farm, measured from the centre of the foundation structure, or around the corner positions of the converter platform. Safety zones with a 500 m radius are generally also established around measuring platforms.

The Federal Waterways and Shipping Agency in agreement with the BSH, has issued an order under Art. 7, para. 3, VO-KVR, banning navigation in the safety zone and granting exemptions from the ban in certain cases.

The wording of the ban on navigation in the area of wind farms and converter platforms, which are in the construction or testing phase, is as follows:

Navigation in the safety zone is prohibited. Vessels used for research, for the construction, maintenance and operation of the project or for salvage and rescue operations or used to check the contractor's compliance with requirements, are exempted from the ban. Unauthorized parties are not allowed to moor to the installation. Uses of bottom trawl nets, drift nets or similar fishing gear, as well as anchoring in the safety zone is prohibited.

Weitere Angaben über das Befahren der Sicherheitszonen sind dem Nordsee-Handbuch, dem Ostsee-Handbuch und dem Handbuch für Brücke und Kartenhaus sowie dem nachstehenden Link zu entnehmen.

Further information see Sailing Directions "Nordsee-Handbuch" and "Ostsee-Handbuch" and "Handbuch für Brücke und Kartenhaus" of the BSH and in addition on

www.elwis.de/DE/Seeschifffahrt/Offshore-Windparks/Offshore-Windparks-page.html

(BSH N2)