



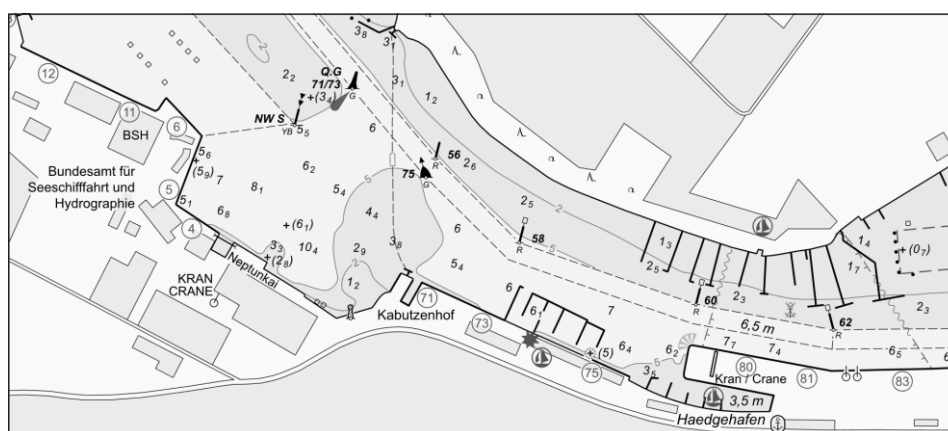
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer

Annual enclosure to the Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

06. Januar 2023 · 6. Jahrgang
06 January 2023 · Volume 6



2023

Dieses Heft ist eine jährliche Sonderveröffentlichung zu den Nachrichten für Seefahrer Ausgabe 01/2023.

Übersetzungen

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

Freiwillige Mitarbeit

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5, 18057 Rostock

Telefon/Telephone

+49 (0) 3 81 45 63-5

(Vermittlung/operator)

Telefax

+49 (0) 3 81 45 63-9 48

(Vermittlung/operator)

E-Mail/e-mail

nfs@bsh.de

Internet

www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg und Rostock 2023

www.bsh.de

ISSN-Nr. Druck 0027-7444

Digital 1437-4048

This issue is an annual special publication to the Nachrichten für Seefahrer 01/2023.

Translations

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

Voluntary cooperation

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.

© Federal Maritime and Hydrographic Agency
Hamburg and Rostock 2023

www.bsh.de

ISSN-No. Print 0027-7444

Digital 1437-4048

Inhaltsverzeichnis

1	Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland	7
1.1	Nachrichten für Seefahrer (NfS)	7
1.2	Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS)	10
1.3	Nautische Warnnachrichten (NWN)	11
1.4	Havariekommando (HK) und Maritimes Lagezentrum (MLZ)	12
1.5	Seenotleitung (MRCC) Bremen – Unterstützung bei Unglücksfällen auf See	15
2	Nautische Veröffentlichungen nach der Schiffssicherheitsverordnung	16
3	Amtliche Seekarten und Seebücher	18
4	Dienststellen, bei denen die Nachrichten für Seefahrer ausliegen	19
4.1	Deutschland	19
4.2	Ausland	19
5	Stellen in Deutschland, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer Hydrographischer Dienste vorliegen	20
5.1	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	20
5.2	Andere Stellen	20
6	Abkürzungen	21
6.1	Länderzeichen	21
6.2	Quellenangaben	21
6.3	Sonstige Abkürzungen	22
6.4	Seebücher des BSH	24
7	Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen	25
8	Besondere Hinweise und Informationen für Seefahrer	38
8.1	DE. BMDV. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)	38
8.2	IMO. BMDV. Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)	42
8.3	DE. BMDV. Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern	43
8.4	DE. BMDV. Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine	44
8.5	DE. BMDV. Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meeres technischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)	45
8.6	DE. BSH. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen und Regelungen zum Befahren	46
8.7	DE. BMDV. Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten und Wetterroutenberatung	48
8.8	DE. BMDV. Gefahr durch parametrisches Rollen bei achterlicher See	49
8.9	DE. BMDV. Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen	55
8.10	DE. BMDV. Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland	56
8.11	DE. BMDV. BSH. Ausstellung von Flaggenzertifikaten	56
8.12	DE. BMDV. Verpflichtung zur Auskunftserteilung für Fahrzeuge unter deutscher Flagge	57
8.13	DE. BMDV. Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms	57
8.14	DE. BMDV. Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW-Sprechfunk	58
8.15	DE. BMDV. Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)	58
8.16	DE. BMDV. Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind	59
8.17	DE. BMDV. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)	59
8.18	IMO. BMDV. Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)	65
8.19	DE. BSH. Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)	65
8.20	DE. BSH. Mindestausrüstung nach SOLAS 74, Kap. 5, Regel 19 im Hinblick auf integrierte Navigationssysteme (INS)	67
8.21	DE. BSH. Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen	68
8.22	IMO. BSH. ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch	69
8.23	DE. BSH. ECDIS-Datendienst	70
8.24	DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems	71
8.25	DE. BSH. Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)	73
8.26	DE. BMDV. Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme	74
8.27	DE. BMDV. Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegführungssysteme außerhalb der Küstenmeere	75

8.28	IMO. BMDV. Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete .	76
8.29	Ostsee. BMDV. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen	79
8.30	Ostsee. IMO. BMDV. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetreiden). Warnung.....	80
8.31	PA. BMDV. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals	82
8.32	CA. BMDV. Teilnahme am Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N	82
8.33	BMDV. Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe	83
8.34	BMDV. IMB Piracy Reporting Centre.....	86
8.35	DE. BSH. MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen	87
8.36	DE. BSH. Ballastwasser-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen	88
8.37	DE. BSH. Marktüberwachung von Schiffsausrüstung.....	89

Table of contents

1	Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany	7
1.1	Nachrichten für Seefahrer (NfS, Notices to Mariners)	7
1.2	Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS, Notifications to Mariners)	10
1.3	Nautische Warnnachrichten (NWN, Radio Navigational Warnings)	11
1.4	“Havariekommando – HK” (Central Command for Maritime Emergencies Germany – CCME) and “Maritimes Lagezentrum – MLZ” (Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre – MERAC)	12
1.5	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Bremen – Assistance in Case of Marine Casualties at Sea	15
2	Nautical Publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)	16
3	Official Nautical Charts and Books	18
4	Agencies where German Notices to Mariners are available for consultation	19
4.1	Germany	19
4.2	Foreign Countries	19
5	Agencies in Germany where Notices to Mariners of other Hydrographic Services are available for consultation	20
5.1	Federal Maritime and Hydrographic Agency	20
5.2	Other Agencies	20
6	Abbreviations	21
6.1	Countries	21
6.2	Sources of Information	21
6.3	Other Abbreviations	22
6.4	BSH Nautical Books	24
7	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	25
8	Special hint and information for seafarers	38
8.1	DE. BMDV. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)	38
8.2	IMO. BMDV. Use of “Not Under Command” (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)	42
8.3	DE. BMDV. Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces	43
8.4	DE. BMDV. Lights used by aircraft of the Federal German Navy	44
8.5	DE. BMDV. Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms	45
8.6	DE. BSH. Wind farms. Established safety zones and regulations concerning navigation in a safety zone	46
8.7	DE. BMDV. Reception and evaluation of weather reports and weather routing	48
8.8	DE. BMDV. Hazard by parametric rolling in following seas	49
8.9	DE. BMDV. Operation of high speed craft	55
8.10	DE. BMDV. Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany	56
8.11	DE. BMDV. BSH. Issuance of Flag Certificates	56
8.12	DE. BMDV. Obligation to provide information by German flagged ships	57
8.13	DE. BMDV. Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system	57
8.14	DE. BMDV. Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance	58
8.15	DE. BMDV. False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	58
8.16	DE. BMDV. Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radio communication equipment in accordance with the SOLAS Convention. Other marine radio telephone stations required to keep a marine logbook	59
8.17	DE. BMDV. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung – “SeeSchStrO”)	59
8.18	IMO. BMDV. Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)	65
8.19	DE. BSH. Automatic Identification System (AIS)	65
8.20	DE. BSH. Minimum requirements according to SOLAS 74, Regulation V/19, regarding integrated navigation systems (INS)	67
8.21	DE. BSH. Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels	68
8.22	IMO. BSH. ECDIS – Guidance for Good Practice	69
8.23	DE. BSH. ECDIS Data Service	70
8.24	DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems	71

8.25	DE. BSH. Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)	73
8.26	DE. BMDV. Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO	74
8.27	DE. BMDV. Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas	75
8.28	IMO. BMDV. Notification of traffic separation schemes adopted by IMO	76
8.29	Baltic Sea. BMDV. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission	79
8.30	Baltic Sea. IMO. BMDV. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning	80
8.31	PA. BMDV. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal	82
8.32	CA. BMDV. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N	82
8.33	BMDV. Piracy and armed robbery against ships	83
8.34	BMDV. IMB Piracy Reporting Centre	86
8.35	DE. BSH. MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols	87
8.36	DE. BSH. Ballast Water Management Convention – International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	88
8.37	DE. BSH. Market surveillance of marine equipment	89

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 Hamburg und Rostock wöchentlich herausgegeben. Die Anschrift für Einsenden lautet:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung)
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 48 (Vermittlung)
E-Mail: hydrodata@bsh.de (Nautische Berichte)
customer@bsh.de (Anfragen)
Internet: www.bsh.de

In den NfS werden für die Schifffahrt wichtige Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen auf den Seeschifffahrtsstraßen Deutschlands, der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) sowie in den angrenzenden fremdländischen Gewässern bekannt gegeben. Die Meldungen ermöglichen eine Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen. Insbesondere werden Veränderungen in der Befeuerung und Betonung 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.

Besondere nautische Informationen und Bekanntmachungen, die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs oder für den Schutz der Meeresumwelt von großer Bedeutung sind, werden in den NfS auf dem Vorwege unter Teil 3 Mitteilungen veröffentlicht. Seekarten und Bücher, die nicht im **Online-Katalog** Seekarten und Bücher 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 Online-Katalog sind im Abschnitt 3 dieser Beilage zu finden.

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

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 are issued weekly by the Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH, Federal Maritime and Hydrographic Agency) in Hamburg and Rostock. Hydrographic notes should be sent to

*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock*

*Phone: +49 (0) 3 81 45 63-5 (operator)
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 48 (operator)
E-mail: hydrodata@bsh.de (Nautical Reports)
customer@bsh.de (Support)
Web: www.bsh.de*

The NfS provide information on important navigational measures, incidents, and changes concerning the German navigable waterways, the German Exclusive Economic Zone (EEZ) and the adjacent foreign waters. The notices enable the mariner to keep his nautical publications up-to-date. Especially changes in lighting and buoyage in the coastal waters, obstructions and dangers in the coastal area and on the high seas as well as official announcements and ordinances which are relevant to the mariner are published in the NfS.

Navigational information that is of particular importance to safety and efficiency of maritime traffic or affects marine environmental protection is published in advance in NfS, part 3, Notifications.

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

Information to the online-catalogue is available under section 3 of this enclosure.

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 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.

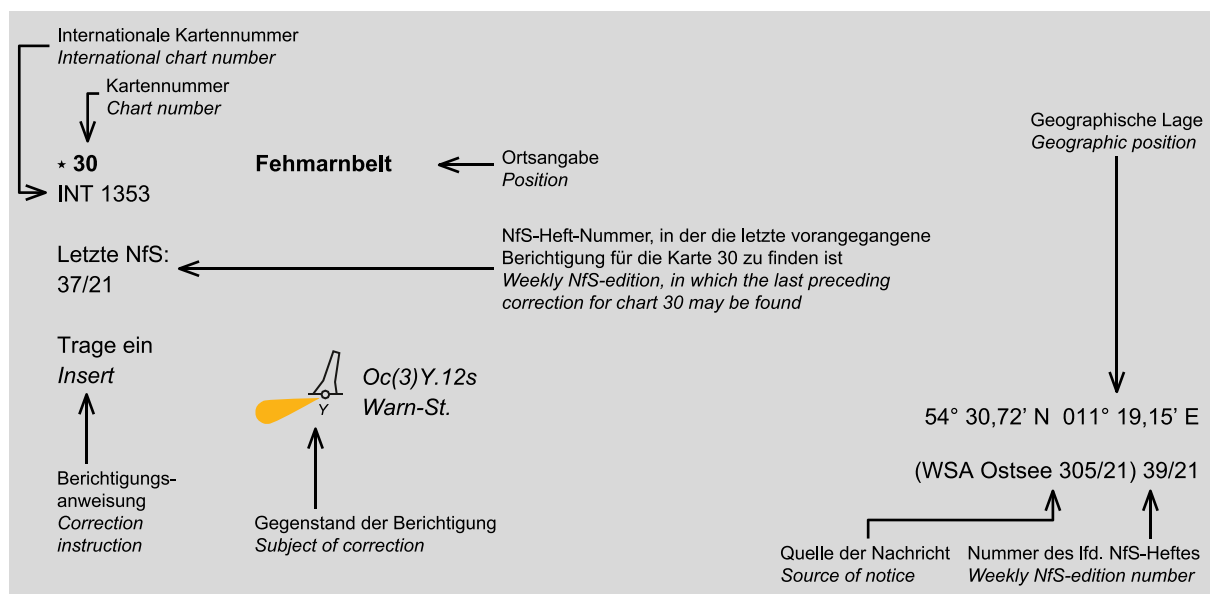
SEEGBIETE

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, Eingezogenen Karten und Kartendeckblättern hingewiesen.

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



Nachrichten, die eine bevorstehende Maßnahme ankündigen, werden durch ein **P** – Preliminary – vor der Kartenummer gekennzeichnet; sie geben den voraussichtlichen Zeitpunkt der Durchführung an und enthalten ggf. Hinweise auf demnächst erscheinende Kartendeckblätter oder Neue Ausgaben.

Nachrichten, die über einen vorübergehenden (zeitweiligen) Zustand unterrichten, werden durch ein **T** – Temporary – vor der Kartenummer gekennzeichnet. P- und T-Berichtigungen werden wegen der begrenzten Geltungsdauer vom BSH nicht in die Papierkarten eingearbeitet. Vor Gebrauch jeder Seekarte sind daher die noch gültigen P- und T-Berichtigungen gemäß der wöchentlichen Liste zu berücksichtigen.

1.1.2 Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern

Die Seebuchberichtigungen werden einseitig gedruckt, so dass sie auch ausgeschnitten werden können. Umfangreichere Berichtigungen werden durch Austauschseiten abgedeckt. Auf neu erschienene und eingezogene Bücher wird hingewiesen.

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, Withdrawn Charts and Blocks for Charts is notified under Chart Corrections.

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

Notices announcing a future measure are marked by a **P** – Preliminary – preceding the chart number; they indicate the probable date of implementation and may announce chart blocks or New Editions which are about to be published.

Notices informing about a temporary measure are marked by a **T** – Temporary – preceding the chart number.

Because of the temporary nature of P- and T-corrections, BSH do not include them in the paper charts. Therefore, when using a navigational chart, the P- and T-corrections which are still in force must be taken into account according to the weekly list.

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 up. 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 doch als Information von nautischem Interesse sind.

Schießzeiten. Die aktuellen Schießzeiten für die Ostsee im Bereich Todendorf/Putlos können unter www.bsh.de/webcode/2694388 aufgerufen und die entsprechende BfS des WSA Ostsee eingesehen werden.

1.1.4 Beilagen

Die NfS enthalten folgende Beilagen:

- Deckblätter zur Berichtigung des Leuchtfeuerzeichnisses (bei Bedarf)¹
- Liste der Berichtigungen und Mitteilungen (halbjährlich)¹
- Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (halbjährlich)
- Jährliche Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer (separate Ausgabe zu NfS-Heft 01)
- Deckblätter zu den Seekarten (bei Bedarf)¹
- Austauschseiten zu den Seehandbüchern (bei Bedarf)¹
- sowie weitere Beilagen bei Bedarf.

1.1.5 Digitale Nachrichten für Seefahrer auf den Internetseiten des BSH

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer (NfS, Bestell-Nr. 2119.1) auf den Internetseiten des BSH sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und wie die gedruckten NfS kostenpflichtig. Einzelheiten werden auf den Internetseiten des BSH bekannt gegeben.

Der **Berichtigungsservice** (Sammelberichtigungen) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten und nautischen Veröffentlichungen kann kostenfrei verwendet 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 Online-Katalog eingesehen und heruntergeladen werden.

Hinweis: Beim maßstabgetreuen Reproduzieren der Seekarten-Deckblätter (PDF-Files) ist darauf zu achten, dass im Dialogfenster „Drucken“ unter „Seitenanpassung“ die Option „keine“ gewählt wird.

Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the on-board use and application of Computers – MSC/Circ.891 vom 21. Dezember 1998“ zu beachten.

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/2694388 and the corresponding BfS of the WSA Ostsee can be consulted.*

1.1.4 Enclosures

NfS contain the following enclosures:

- Corrections to the List of Lights (as required)¹
- List of corrections and notifications (semiannual)¹
- List of sea areas and charts relating to them (semiannual)
- Annual enclosure to the Notices to Mariners (as a separate issue to NtM No. 01)
- Blocks for charts (as required)¹
- Replacement pages for the Sailing Directions (as required)¹
- and further enclosures as required.

1.1.5 Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS, notices to mariners) on the BSH homepage

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS, 2119.1) on the BSH homepage are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS. Details will be announced on the BSH's web pages.

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 online catalogue via the product information.

Note: *For true-to-scale reproductions of chart blocks (pdf files), the option "None" has to be set for page scaling in the print dialogue window.*

It is recommended that mariners follow the IMO "Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891 of 21 December 1998".

¹ Weitere Exemplare können über den Berichtigungsservice des BSH für Seekarten und Seebücher unter www.bsh.de bezogen werden
Further copies can be obtained from BSH summaries of corrections for seacharts and books under www.bsh.de

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 werden auf der Internetseite der International Hydrographic Organization (IHO) unter www.iho.int Menü „IHO Membership“ angezeigt.

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 Seeschiffahrtsstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands.

Maßnahmen oder Ereignisse größeren Umfangs oder überörtlicher Bedeutung werden in den NfS veröffentlicht.

Die aktuellen BfS der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sind abrufbar unter www.elwis.de.

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 www.iho.int under "IHO Membership".

1.2 Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS, Notifications to Mariners)

***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.*

Larger-scale measures or incidents, or measures and occurrences beyond local importance, are published in the NfS.

Actual BfS are available on 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 Warnggebiet zur Verbreitung über Funk herausgegeben. In besonderen Fällen informiert der Seewarndienst auch über außerhalb des Warnggebiets liegende Gefahren (z. B. über gefährliche Wracke auf den Hauptschiffahrtswegen).

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.

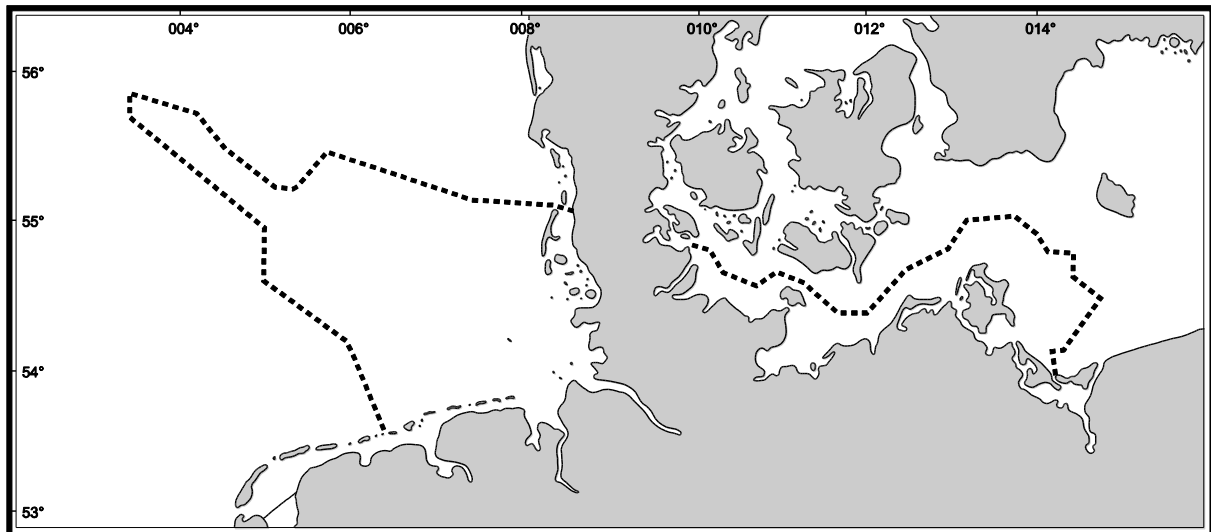
Den Zusatz „vital“ erhält eine NWN zur kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor einer eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden besonderen Gefahr, wenn durch das Ereignis Menschenleben bedroht werden.

1.3 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.



Seewarnggebiet 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 Nachrichtennitteln die in der Nähe befindlichen Schiffe und die nächsterreichbare zuständige Stelle an Land unterrichten, in den deutschen Gewässern den

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
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.

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.

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 Seewarngelände der Nord- und Ostsee ausgestrahlt.

Gültige NWN vom Seewarndienst Emden für das deutsche Seewarngelände, die älter als 42 Tage sind, werden nicht mehr als Textnachricht per NAVTEX ausgestrahlt, sondern können über die Internetseiten des BSH abgefragt werden.

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

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.

Sturmflutwarnungen und Warnungen vor ungewöhnlich niedrigen Wasserständen werden über Rundfunksender verbreitet.

Verkehrsinformationen werden zu festen Zeiten von den Verkehrszentralen **auf UKW** in deutscher und zum Teil 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.

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).

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

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.

Storm surge warnings and warnings of unusually low water levels (negative surges) are broadcast by radio stations.

Traffic information on VHF is broadcast at routine times by VTS centres in German and partly 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.

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.

Das Havariekommando ist die zuständige Behörde gemäß § 4 Absatz 1 des Seeschiffahrts-Meldeportal-Gesetzes². Es betreibt das zentrale Meldeportal des Bundes zur Annahme der erforderlichen Meldungen in elektronischer Form über den Meldeclient des Bundes.

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 BMDV in Verbindung mit dem gemeinschaftlichen europäischen Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet,
- ständige Führen eines IT-unterstützten Maritimen Lagebildes.

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.

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

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

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.

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.

The Central Command for Maritime Emergencies (CCME) is according Section 4 para. 1 the responsible authority of the Seeschiffahrts-Meldeportal-Gesetz² (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' electronic reports addressed to the federal reporting client.

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 Digital and Transport in connection with the European Community vessel traffic monitoring and information system SafeSeaNet;
- permanent IT-supported monitoring of the maritime situation.

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.

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)-Support:

Phone: +49 (0) 30 185 420-2412/-2413

Fax: +49 (0) 30 185 420-2009

E-mail: nsw@havariekommando.de

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.

² 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 5. Juli 2017/Law about the procedure for the required electronic report by ships addressed to the Federal Reporting client (Federal Law Gazette part I 2017 No. 44 dated from 5. July 2017))

MARPOL-Meldeschema bei Gewässerverunreinigungen durch Öl oder andere Schadstoffe siehe Handbuch für Brücke und Kartenhaus (Abschnitt I 5).

Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos

Die Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos betreibt operationell zur Annahme der erforderlichen Meldungen in elektronischer Form³ u.a. nach Anlaufbedingungsverordnung⁴ (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 erfüllt⁵:

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

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

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 reports³ required under the "Anlaufbedingungsverordnung"⁴ (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 systems⁵:

Federal reporting client

www.national-single-window.de

Port Information Systems

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

TraDaV GmbH
Seelandstraße 3
23569 Lübeck
Telefon: +49 (0) 4 51 39 09-4 17
Fax: +49 (0) 4 51 39 09-4 99
E-Mail: info@tradav.de
www.tradav.de

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

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

Havariekommando
Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer
Am Alten Hafen 2
27472 Cuxhaven
Telefon: +49 (0) 30 185 420-2412/-2413
E-Mail: nsw@havariekommando.de
Internet: www.havariekommando.de

³ 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 (VkB. 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 (VkB.) 9/2015 p. 328 No. 73)

⁴ Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeers und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung) vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. Oktober 2021 (BGBl. I, S. 4717)/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. 3 of the Ordinance dated from 19 October 2021 (BGBl. I, p. 4717)

⁵ Bekanntmachung der Hafenbehörden bzw. Hafeninformationssysteme gemäß Nummer 2.4 und 2.6 der Anlage zu § 1 Absatz 1 Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) vom 27. Juni 2017 (VkB. 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 (VkB. 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 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 International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities.

2 Nautische Veröffentlichungen nach der Schiffssicherheitsverordnung

Das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860); zuletzt geändert durch Artikel 1 der Zwanzigsten Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 19. Oktober 2021 (BGBl. I Seite 4717) 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 Seeschiffahrtsstraßen oder im seawärts 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 2 der Neunzehnten Schiffssicherheitsverordnung vom 3. März 2020 (BGBl. I Seite 412), 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 according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)

The purpose of the Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act) of 9 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 2860), last amended by Art. 1 of the twentieth Ordinance for the Safety of Seagoing Ships of 19 October 2021 (Federal Law Gazette I, p. 4717) 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 responsible 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. 2 of the Nineteenth Ordinance for the Safety of Seagoing Ships of 3 March 2020 (Federal Law Gazette I, p. 412) 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 Seeschiffahrtsorganisation 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).

Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 Buchst. c) SchSV muss jedes Schiff die **Nachrichten für Seefahrer** (Bestell-Nr. 2119) des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre in Papierform oder digital (2119.1, 2119.2) an Bord haben. Auf Schiffen in der Wattfahrt und in der Küstenfischerei brauchen die NfS nicht an Bord zu sein, wenn diese vor dem Auslaufen eingesehen werden.

Neueste Ausgaben der **amtlichen Seekarten** des BSH sind die in den NfS veröffentlichten und im Online-Produktkatalog aufgeführten digitalen und gedruckten Seekarten, 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 berichtet ausgewiesen sind.

Seit Oktober 2020 werden die Internationalen Seekarten des BSH (INT-Karten) schrittweise durch sogenannte **Kooperationskarten** ersetzt. Die Kartennummern bleiben erhalten und bekommen „DE“ vorangestellt, siehe BSH Online-Katalog. Der Vertrieb und die Berichtigung dieser Kooperationskarten erfolgt ausschließlich durch das UKHO. Der Zugang kann über den Online-Katalog erfolgen.

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).

*According to Art. 13 para. 1 sentence 2 lit. c) SchSV, every vessel must carry the NfS (German **Notices to Mariners** (part no. 2119)) of the current year and of the two preceding years as a paper version or as digital issue (2119.1, 2119.2). Ships operating in the tidal flats areas and in coastal fisheries are not required to carry the NfS provided that they have been consulted before leaving port.*

*Up-to-date **official nautical charts** in printed or digital format are those listed in the online product catalogue 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.*

*Effective October 2020 the BSH will replace own international charts (INT charts) by **cooperation charts**. The chart numbers remain and will be added by the term "DE", see online catalogue. The UKHO is responsible for printing, distribution and the provision of chart related NMs and can be accessed by the online catalogue.*

Amtliche Seebücher sind die im Online-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 Signalebuch, Gezeitentafeln, Handbuch Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und das Handbuch für Brücke und Kartenhaus. Amtliche Seebücher sind ferner sonstige vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur benannte Bücher (Schiffssicherheitsvorschriften, Schiffssicherheitshandbuch) sowie Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.

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 SeeAufG vom BSH herausgegeben. Sie werden durch die NfS auf dem neuesten Stand gehalten.

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.

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 Hafen-zufahrten 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 books in printed or digital format are those which are listed in the online catalogue 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 chart-house manual). The official nautical publications also include other books officially designated as such by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (ship safety requirements and handbook), as well as nautical publications issued by foreign hydrographic services.

The owner of a vessel who either 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, SeeAufG). They are kept corrected by the German NfS.

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 account 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.

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 Online-Katalog Seekarten und Bücher (Produktkatalog) 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 berichtete Katalog ist kostenlos und steht seinen Nutzern auf den BSH-Internetseiten unter www.bsh.de/webcode/1942588 zur Verfügung.

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

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 Online-Katalog zu entnehmen. Der Bezug der Kooperationskarten kann nur über das UKHO-Vertriebssystem, siehe

The online catalogue of the BSH contains 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

www.bsh.de/webcode/1942588.

The online catalogue offers access 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.

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 online 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.

Angaben über Berichtigung und den Vertrieb der amtlichen Seekarten und Seebücher sowie Hinweise für die Berichtigung durch die Benutzer enthält das Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

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.

Information about corrections to the official nautical charts and publications and their distribution as well as advice to users concerning corrections are given in „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“.

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 Dienststellen, bei denen die Nachrichten für Seefahrer ausliegen

4.1 Deutschland

Einsichtnahme in die Nachrichten für Seefahrer ist bei den Dienststellen des BSH und bei den Wasserstraßen und Schifffahrtsämtern möglich.

4.2 Ausland

Dänemark/Denmark:

Danish Maritime Authority Headquarters 4220 Korsør Søfartsstyrelsen, Caspar Brands Plads 9
Danish Geodata Agency, Lindholm Brygge 31, 9400 Nørresundby

Estland/Estonia:

15007 Tallinn, Estonian Navy, Juhkentali 58
11413 Tallinn, Estonian Maritime Administration, Valge 4

Finnland/Finland:

00520 Helsinki, Finnish Transport and Communications Agency, Opastinsilta 12 A

4 Agencies where German Notices to Mariners are available for consultation

4.1 Germany

The German Nachrichten für Seefahrer (Notices to Mariners) are available for consultation at the BSH offices, the Waterways and Shipping Authorities.

4.2 Foreign Countries

Lettland/Latvia:

1048 Riga, Maritime Administration of Latvia, Hydrographic Service, 5 Trijadibas iela

Monaco/Monaco:

98011 Monaco Cedex, International Hydrographic Bureau, 4b quai Antoine 1er

Niederlande/Netherlands:

Ministerie van Defensie, Kalvermarkt 32, 2511 CB Den Haag, Niederlande
2597 BC Den Haag, Dienst der Hydrografie, Koninklijke Marine
Frederikkaserne (gebouw 32), Van Alkemadeaan 786

Polen/Poland:

81-301 Gdynia, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Ul. Jana z Kolna 8 B

Schweden/Sweden:

60226 Norrköping, Sjöfartsverket, Östra Promenaden 7

Vereinigtes Königreich/United Kingdom:

Taunton, Somerset TA1 2DN, UK Hydrographic Office, Admiralty Way

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

5.1 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Neptunallee 5
18057 Rostock
Tel.: +49 (0) 3 81 45 63-5
www.bsh.de

5.2 Andere Stellen

Nautischer Dienst Kapitän Stegmann

Schleuse, Maklerstraße 8
24159 Kiel
Tel.: +49 (0) 4 31 33 17 72
Fax: +49 (0) 4 31 33 17 61
E-Mail: naudi@naudi.de
Internet: www.naudi.de

Steintwiete 18
20459 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 33 46 04 800
E-Mail: naudi.hamburg@naudi.de
Internet: www.naudi.de

„Seekarte“
Kapitän A. Dammeyer GmbH & Co. KG
Korffsdeich 3
vor dem Europahafen
28217 Bremen
Tel.: +49 (0) 4 21 30 32 780
E-Mail: seekarte@seekarte.de
Internet: www.seekarte.de

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

5.1 Federal Maritime and Hydrographic Agency

DK, EE, FI, GB, LV, LT, NL, NO, PL, RU, SE

5.2 Other Agencies

6 Abkürzungen

6.1 Länderzeichen

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
CA	Kanada/Canada
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 6.2.

6.2 Quellenangaben

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
BGBI.	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 und für Heimat/Federal Ministry of the Interior and Community
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr/Federal Ministry for Digital and 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 Investi- gation
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 Agricul- ture, Environment and Rural Areas
MEPC	IMO Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt/Marine Environment Protection Committee
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 Naviga- tion, Communication, Search and Rescue

6 Abbreviations

6.1 Countries

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
LV	Lettland/Latvia
NL	Niederlande/ Netherlands
NO	Norwegen/Norway
PA	Panama/Panama
PL	Polen/Poland
RU	Russland/Russia
SE	Schweden/Sweden
YE	Jemen/Yemen

Sources of foreign Hydrographic Offices are usually denoted by their country codes; for other abbreviations of sources see 6.2.

6.2 Sources of Information

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
NF	Nautischer Funkdienst/(DE) List of Radio Signals
NWN	Nautische Warnnachricht/Navigational Warning
SeeA	Seeamt/Marine Board
Shb.	Seehandbuch/Sailing Directions
VkBl.	Verkehrsblatt/Gazette of the Federal Ministry of Digital and Transport
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt/Waterways and Shipping Board

6.3 Sonstige Abkürzungen

Weitere Abkürzungen siehe Karte 1/INT 1

6.3 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 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
kHz	Kilohertz/kilo-cycles per second
km ²	Quadratkilometer/square kilometre
km/h	Kilometer pro Stunde/kilometres per hour
KüFuSt	Küstenfunkstelle/coast radio station
KVR	Kollisionsverhütungsregeln/Regulations for preventing Collisions
Lcht-Fl.	Leuchtfloß/light-float
Lcht-Tn.	Leuchttonne/light-buoy

Abkürzung/abbreviation	Bedeutung/meaning
L. ü. a.	Länge über alles/overall length
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe/Marine Pollution Convention
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
MTH	Mittlerer Tidenhub/mean range
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	Rastenkarten/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
SeeAnIV	Seeanlagenverordnung/Marine Facilities Ordinance
SeeFuSt	Seefunkstelle/ship radio station
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßen-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
UVV See	Unfallverhütungsvorschriften/Accident Prevention Regulations for Companies Engaged in Shipping
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/Federal Waterways and Shipping Administration

6.4 Seebücher des BSH**6.4 BSH Nautical Books****6.4.1 Seehandbücher****6.4.1 Sailing Directions**

Bestell-Nr./product no.	Titel/title
20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus
20005	Seeschiffahrtsstraßen-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)

6.4.2 Leuchtfeuerverzeichnis**6.4.2 List of Lights**

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

6.4.3 Nautischer Funkdienst**6.4.3 List of Radio Signals**

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

6.4.4 Sonstige Seebücher nach der SchSV**6.4.4 Other nautical books according to SchSV**

Bestell-Nr./product no.	Titel/title
2010	Winterbetonung 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
IK962E	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities
(IMO product no.)	

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

(Anlaufbedingungsverordnung – AnIBV)⁶

Vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4717)

§ 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,

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

Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance⁶

Of 18 February 2004 (BGBl. I p. 300), last amended by Art. 3 of the Ordinance of 19 October 2021 (BGBl. I p. 4717)

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

Section 1 Scope of application

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

⁶ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) sowie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57).

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

3. für Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt,
4. für Sportfahrzeuge, die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind und deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt.

- (4) Diese Verordnung gilt ferner nicht für Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ, Bordvorräte und Schiffsausrüstung.

§ 2

Folgen von Verstößen

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

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

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

- .3 traditional ships with a hull length not exceeding 45 metres , which does apply;
- .4 pleasure craft with a hull length not exceeding 45 metres and approved to carry not more than twelve passengers.

- (4) The present Ordinance shall not apply, either, to bunkers aboard ships of less than 1 000 GT, to ships' stores, and to the ships' equipment.

Section 2

Consequences of contraventions

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

Section 3

Administrative Offences

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

**Anlage
(zu § 1 Abs. 1)****1 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung sind

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

- | | |
|--|--|
| <p>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;</p> <p>1.10 „IMSBC-Code“: der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkB1. 2009 S. 775);</p> <p>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;</p> <p>1.12 „Hafenbehörde“: Behörde oder sonstige Stelle, die für die Entgegennahme und Weitergabe von Hafenanlaufmeldungen zuständig ist;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 Seeschiffahrtsstraße umfassen können;</p> <p>1.17 „Innere Deutsche Bucht“ (German Bight): das Seegebiet ergibt sich aus dem Anhang zu dieser Anlage;</p> | <p>1.9 <i>the term “IGC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.10 <i>the term “IMSBC Code” means the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in the official German translation promulgated on 15 December 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009, p. 775);</i></p> <p>1.11 <i>the term “INF Code” means the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (promulgated in the Bundesanzeiger 2000 p. 23 322) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.12 <i>the term “port authority” means the authority or other organisation in charge of receiving and passing on the reports of vessels calling at a given port;</i></p> <p>1.13 <i>the term “maritime traffic control” means any traffic information and traffic assistance provided by the competent VTS Centre to prevent collisions and groundings, control the traffic flow, or prevent hazards to the marine environment as may arise from shipping; and any orders imposed to control and regulate traffic;</i></p> <p>1.14 <i>the term “traffic information” means navigational warnings or other information provided by the competent VTS Centre, either at predetermined times and at regular intervals or upon the specific request of individual vessels;</i></p> <p>1.15 <i>the term “traffic assistance” means advice and warnings to the shipping community provided by the competent VTS Centre as well as recommendations provided through the competent VTS Centre by sea pilots advising ships under the provisions of Section 23 (1) of the Sea Pilotage Act; such advice, warnings, and recommendations to be provided in restricted visibility, upon request, or when the competent VTS Centre, upon evaluation of the traffic situation, deems it necessary to provide them; they may cover such aspects as the positions of given vessels, their times of passage at given positions, their courses, speeds, and/or manoeuvres (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);</i></p> <p>1.16 <i>the term “traffic instructions” means restraints imposed, on a case-by-case basis, by the competent VTS Centre acting as shipping police authority; traffic instructions may cover aspects such as right-of-way, overtaking and head-on situations, minimum and maximum speeds, or any other details to be observed by vessels proceeding on a given navigable waterway (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);</i></p> <p>1.17 <i>the term “Inner German Bight” denotes the sea area as depicted in the Appendix to the present Annex;</i></p> |
|--|--|

- 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.

2 Meldungen an die Zentrale Meldestelle

2.1 Allgemeine Meldungen

- 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), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/100/EU (ABl. L 308 vom 29. Oktober 2014, S. 82) geändert worden ist, 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.

- 2.1.2 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,

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

2.1 General notification

- 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), last amended by Directive 2014/100/EU (Official Journal of the European Union No. L 308 of 29 October 2014, p. 82), 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 *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) nach dem Einlaufen den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und
 - b) nach dem Auslaufen den genauen Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes
- sowie jeweils das Identifizierungsmerkmal des Hafens unverzüglich der Zentralen Meldestelle zu übermitteln.

2.2 Besondere Meldungen

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

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

- 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;

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

2.2 Special notification

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

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

- 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) eine Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind, sowie die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist;
- m) die Menge der als vorhergehende Ladung beförderten Massengüter im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, soweit die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind;
- n) Merkmale und geschätzte Menge des mitgeführten Bunkertreibstoffs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Tel.: + 49 (0) 47 21 5 67-4 99,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 oder -7 45.
Die Zentrale Meldestelle betreibt zur Annahme
der Meldungen im Internet das Zentrale Mel-
desystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre
der Bundesrepublik Deutschland (ZMGS).

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Phone: + 49 (0) 47 21 5 67-4 99,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 or -7 45.
The Competent Authority operates the Internet
based central reporting system for dangerous
goods and ship transports (ZMGS), which pro-
cesses the reports submitted.

2.3.2 Ersatzmeldestelle bei erweiterten Überprüfun- gen

Ist dem Betreiber, Agent oder Schiffsführer
eine Meldung nach Nummer 2.2.2 an die Zent-
rale Meldestelle nicht möglich, müssen die An-
gaben als elektronisches Dokument an die Be-
rufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54,
22765 Hamburg
(E-Mail: psc-germany@bg-verkehr.de)
gemeldet werden.

2.3.2 Designated replacement coastal station for ex- panded inspections

If the operator, agent or master of a ship is un-
able to notify the information required under
2.2.2 above to the Competent Authority, the in-
formation has to be sent as an electronic doc-
ument to Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft, Ottenser Hauptstraße
54, 22765 Hamburg
(E-mail: psc-germany@bg-verkehr.de).

2.3.3 Meldeverfahren

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat die
nach den Nummern 2.1 und 2.2 erforderlichen
Meldungen im ZMGS über das Internet unter
www.zmgs.de vorzunehmen. Die Meldung
muss Namen, Anschrift, Ruf- und Telefax-
Nummer des Meldenden enthalten. Der mel-
dende Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat
sicherzustellen, dass die erforderlichen Mel-
dungen je Schiffsreise nur einmal abgegeben
werden.

2.3.3 Reporting procedure

The operator, agent or master of a ship is re-
quired to notify the information under 2.1 and
2.2 via Internet to ZMGS at www.zmgs.de. The
report must include the name, address, tele-
phone and fax numbers of the person making
the report. The operator, agent, or master of
the ship must ensure that the required infor-
mation is notified only once for each voyage.

2.4 Möglichkeit der befreienden Meldung an eine Hafenbehörde

Der Betreiber, Agent oder 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 An-
gaben der Zentralen Meldestelle auf deren An-
frage 24 Stunden am Tag unverzüglich im
Wege der Datenfernübertragung zu übermit-
teln. Die Hafenbehörden, die diese Vorausset-
zung erfüllen, werden vom Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur im Ver-
kehrsblatt und nachrichtlich auf der Internet-
seite der Zentralen Meldestelle unter
www.zmgs.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 un-
der 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1 to the Competent Au-
thority if he has notified the information to a
port authority and provided that such port au-
thority is in a position to forward the information
to the Competent Authority upon the latter's re-
quest, 24 hours a day, without delay via remote
data transmission. The names of port authori-
ties meeting these requirements will be pub-
lished by the Federal Ministry of Transport and
Digital Infrastructure by promulgation in the
Verkehrsblatt and will be notified on the
homepage of the Competent Authority at
www.zmgs.de

2.5 Ausnahmeregelung für Liniendienste

2.5 Exemptions for scheduled services

2.5.1 Nationale Liniendienste

Liniendienste zwischen deutschen Häfen sind
von der Pflicht zur Abgabe der Meldungen
nach Nummer 2.2.1 befreit, soweit der Betrei-
ber des jeweiligen Liniendienstes eine Liste
der betreffenden Schiffe erstellt und aktuali-
siert sowie diese als elektronisches Dokument
an die Zentrale Meldestelle (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermittelt hat. Der Be-
treiber des jeweiligen Liniendienstes hat si-
cherzustellen, dass die Angaben nach
Nummer 2.2.1 24 Stunden am Tag auf Anfor-
derung der Zentralen Meldestelle unverzüglich
übermittelt werden können.

2.5.1 National scheduled services

Scheduled services operating between Ger-
man ports shall be exempted from the obliga-
tion to notify the information under 2.2.1 above
provided that the company operating the
scheduled services keeps and updates a list of
the ships concerned and transmits it as an
electronic document to the Competent Au-
thority at MLZ@havariekommando.de. The com-
pany operating the scheduled services must
ensure that the information to be notified under
2.2.1 can be transmitted to the Competent Au-
thority 24 hours a day and without delay.

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.

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

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

3 Meldungen bei Anlaufen bestimmter Seegebiete**3.1 Meldung bei Ansteuerung der Inneren Deutschen Bucht**

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

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

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

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

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) 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.

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

- 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 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) Tankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl 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 Bruttoreumzahl 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 Tiefwasserreederei zur Jade, Weser oder Elbe auf Grund ihres Tiefgangs in den voraus liegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen. Sie haben dies der zuständigen Verkehrszentrale zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Schiffe im Sinne der Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln und haben die Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b der Kollisionsverhütungsregeln zu führen.
- 7.2 Die Revierfahrt darf nur dann angetreten werden, wenn in Absprache mit der zuständigen Verkehrszentrale der Tidefahrplan des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes eingehalten werden kann.

8 Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen

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

- a) auf den Fahrtstrecken zu einem deutschen Hafen ab der Lotsenversetzposition bei Tonne „GW/TG“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Emsmündung: Tankschiffe im Sinne des Artikels 21 Abs. 1 der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 22. Dezember 1986 (BGBl. 1987 II S. 141) in der jeweils geltenden Fassung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr;
- b) auf den Fahrtstrecken ab der Lotsenversetzposition im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ einkommend 5 Seemeilen nördlich der Tonne „TG 18“⁷ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Wesermündung:

- 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 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“⁷ towards the seaward position of the pilot cutter off the Weser Estuary:

⁷ Nach Umbenennung „TG2/Jade“/After buoyage change „TG2/Jade“

aa) Tankschiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Seeschiffverkehrsstraßen-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.

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;

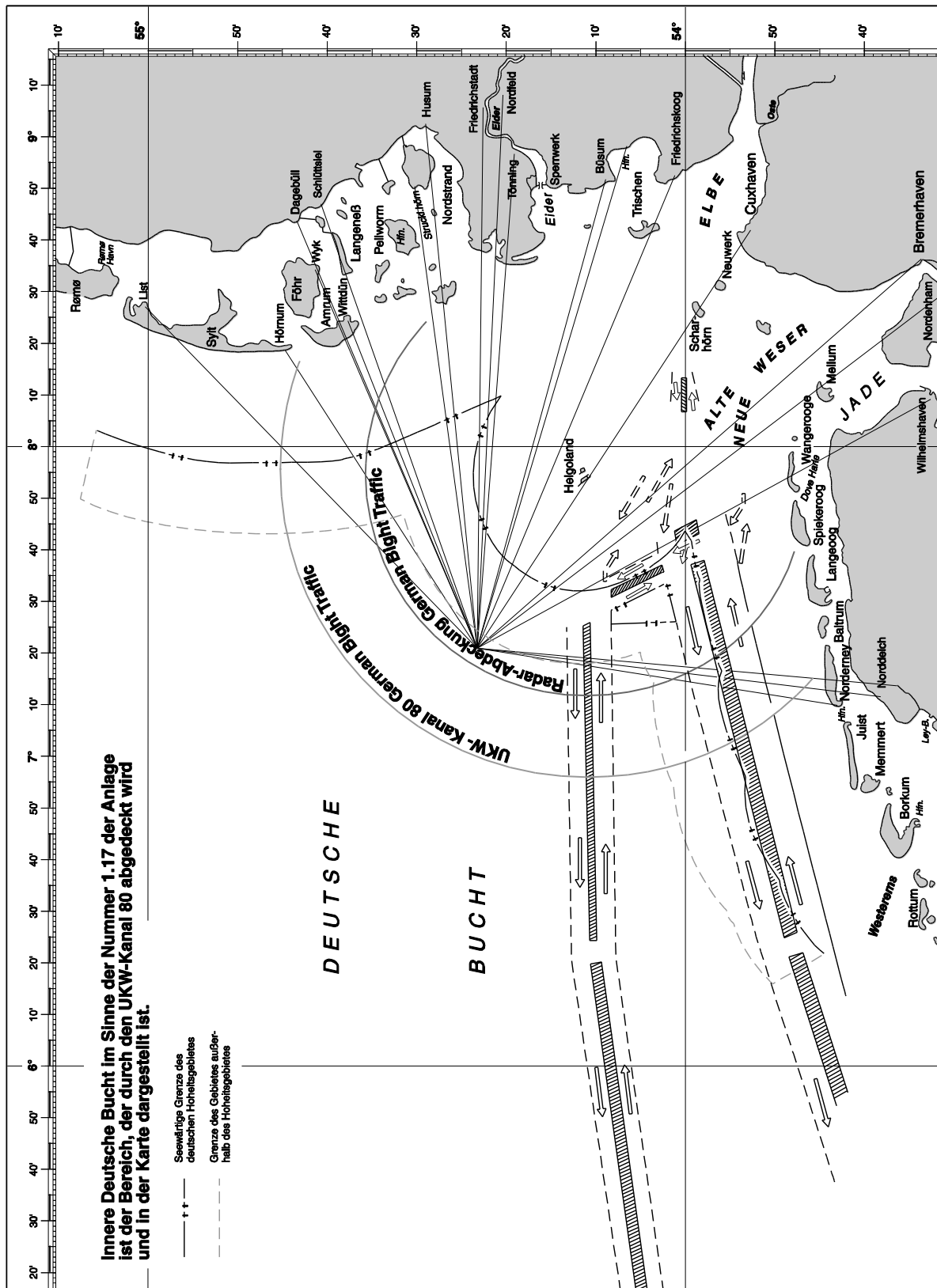
bb) other bulk carriers with a length overall of 250 metres and more or with a maximum width of 40 metres and more or with a draught of 13.50 metres and more;

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.

(BMDV WS 23)

Anhang
(zu § 1 Abs. 1 Nr. 1.17)



8 Besondere Hinweise und Informationen für Seefahrer

8.1 DE. BMDV. 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.

Effekte

NCAGS trägt zu folgenden Effekten bei:

1. Freier Seehandel im Einsatzgebiet
2. Internationale Stabilität
3. Bewegungsfreiheit der Seestreitkräfte
4. Effizienter Einsatz militärischer Mittel
5. Vertrauen der Handelsschifffahrt in das Militär
6. Verständnis beim Militär für die Handelsschifffahrt

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 auf freiwilliger Basis. 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.

8 Special hint and information for seafarers

8.1 DE. BMDV. 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 ship-ping 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.

Effects

NCAGS contributes to the following effects:

1. Free flow of maritime trade in area of operations
2. International stability
3. Freedom of manoeuvre for the naval forces
4. Efficient use of military assets
5. Improvement of merchant shipping's confidence in military operations
6. Improvement of military understanding of merchant shipping

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 on a voluntary basis. 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.

Auslösung

Einsätze von Seestreitkräften mit Einbindung der Handelsschifffahrt erfordern ein vertrauensbildendes Verbindungselement. NCAGS bildet diese Elemente ab und liefert die fachliche Expertise.

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

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. Staaten können für ausgewählte Schiffe über ihre nationalen Schifffahrtsbehörden Schutz anfordern.

Handelsschiffe oder -unternehmen zeigen ihre Teilnahme am Informationsaustausch mit NCAGS an, indem sie eine Format-ALFA-Nachricht senden bzw. auf Anforderung eine Ship Data Card (Formate siehe unten). Diese Nachricht sollte unter Verwendung des Kommunikationsmittels gesendet werden, das in der entsprechenden WWNWS-Meldung angegeben ist.

NCAGS-Struktur

Ein NCAGS-Stabsoffizier ist integraler Bestandteil der maritimen Einsatzführung. Er berät den maritimen Befehlshaber, wie dieser den Einsatz der Seestreitkräfte so steuert, dass die nautische Einschränkung im Einsatzgebiet für alle Akteure so gering wie möglich gehalten wird und damit der Handelsschiffverkehr sicher betrieben werden kann. Er plant z. B. Meldeverfahren oder militärische Maßnahmen zur Steuerung von Handelsschiffsbewegungen. Zum Informationsaustausch mit der Handelsschifffahrt sind Deployed NCAGS Elements (DNE) in Häfen eingesetzt und unterstützen damit den NCAGS-Stabsoffizier bei der Umsetzung seines Auftrags. Die DNEs tauschen vor Ort Informationen zum Einsatz der Streitkräfte mit der Schifffahrt aus. Der maritime Befehlshaber erhält gleichzeitig einen Überblick über die Unterscheidungsmerkmale des Seehandels und der Schifffahrt. Somit ergibt sich ein umfassendes Lagebild im Einsatzgebiet. Die DNEs stellen zudem Kapitänen und Unternehmen in Beratungen vor Ort oder per E-Mail Routeninformationen zur Verfügung und fungieren innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs als Kontaktstelle für Handelsschiffe.

Execution

The inclusion of merchant shipping in operations carried out by naval forces requires a trust building link. NCAGS provides these links as well as technical expertise.

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

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. States may request protection for selected vessels through their national shipping authorities.

Merchant ships or companies will indicate their participation to the NCAGS information exchange process by transmitting a Format ALFA message or on request a Ship Data Card (see formats below). The message should be sent via the means of communications given by respective WWNWS message.

NCAGS structure

A Staff Officer NCAGS is an integral part of the Maritime Command. He/she advises the Maritime Commander how to manage the naval forces operation in such a way as to minimize the restrictions to navigation in the area of operations for all parties involved and to ensure the safety and security of commercial shipping traffic. He/she, for example, plans reporting procedures and/or military measures for managing merchant ship movements. Deployed NCAGS Elements (DNEs), which are located in ports, support the Staff Officer NCAGS in the performance of his/her mission. The DNEs exchange information on the deployment of the military forces with the shipping sector on site. At the same time, the Maritime Commander is given an overview of the distinctive features of maritime trade and shipping, which provides a comprehensive picture of the situation in the area of operations. In addition, the DNEs provide route information to masters and companies as part of consultations on the ground or via email and act as the point of contact for merchant ships within their area of responsibility.

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. Die NCAGS-Organisation greift auf Reservistendienst Leistende (RDL) zurück, die aus allen Bereichen der maritimen Industrie sowie aus dem ehemaligen aktiven Marine-dienst rekrutiert werden. Um realitätsnah üben zu können, ist die pro aktive Teilnahme von Schiffen und Unternehmen, die innerhalb des Manövergebiets präsent sind und Handel treiben, sehr willkommen. Teilnehmende Schiffe werden in das Manöver integriert, ohne dass es hierbei zu zeitlichen Verzögerungen oder Behinderungen kommt. Die Schiffe werden auf ihrer Passage durch das Übungsgebiet von NCAGS über die militärische Lage informiert und beraten. Die Schiffsbewegungen werden von den Seestreitkräften mitgeführt. Handelsschiffe und Unternehmen, die bereit sind, ihre eigenen Übungserfordernisse zeitlich abzustimmen, sind ebenfalls sehr willkommen. Boarding-Übungen, seemännische Übungen oder allgemeine Sicherheitsübungen sind denkbar. Informationen zu anstehenden Seemanövern, bei denen NCAGS zur Anwendung kommt, werden über die Nachrichten für Seefahrer rechtzeitig bekannt gegeben.

NCAGS-Kontaktstelle

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

Marinekommando/DEU Navy HQ
Dezernat Marineschifffahrtleitung/NCAGS Awnis Department
Reichspräsident-Ebert-Kaserne
Osdorfer Landstr. 365
22589 Hamburg
Germany
Tel.: +49 40 86648 4580
Fax: +49 40 86648 4575
E-Mail: marineschifffahrtleitung@bundeswehr.org
www.marine.de

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

www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int
Telefon +44 (0) 1923 956574

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. The NCAGS organization employs reserve duty personnel recruited from all branches of the maritime industry as well as from former active naval service. To ensure realistic training, proactive participation of ships and companies trading inside the exercise area is highly appreciated. Participating ships are included in the exercise without this causing them delays. While transiting through the exercise area, the ships will be informed and advised about the military situation. Their movements will be tracked by the naval forces. Merchant ships and companies willing to adjust the timing of their own training requirements accordingly are highly welcome, too. Boarding exercises, seamanship exercises or general safety drills are conceivable. Information about upcoming naval exercises in which NCAGS is applied will be published in time via the Notices to Mariners.

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:

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

www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int
Telephone +44 (0) 1923 956574

FORMAT ALFA

The **Format ALFA** is the principal means for initiating the information exchange process between NCAGS and merchant ships

- (1) Vessel's name
- (2) International Radio Call Sign (IRCS)
- (3) Flag
- (4) IMO number
- (5) MMSI
- (6) Inmarsat telephone number
- (7) Telex and fax number
- (8) E-mail address
- (9) Current position (at time UTC), course and planned passage speed
- (10) Waypoints of track through Area of Operations
- (11) Next port of call and ETA (UTC)
- (12) Last port of call
- (13) Name and address of ship owner and Operator/Charterer
- (14) Helicopter transfer site (if applicable)
- (15) Crew numbers and nationalities
- (16) Hazardous cargo (category) details (if applicable)

SHIP DATA CARD

If more information is required, NCAGS may request a Ship Data Card (SDC) of selected vessels. An SDC may be requested at least 24 hours prior to entering the area of operations.

The format is divided into four sections:

- a. Section A covers basic details of the vessel
- b. Section B covers details of the current voyage
- c. Section C covers details of the ship's operator
- d. Section D covers cargo data.

Section A – Ship Data

- (1) Ship's name
- (2) International call sign
- (3) Type of vessel
- (4) Flag of registry
- (5) IMO number
- (6) Port of registry
- (7) Overall length
- (8) Vessel's width
- (9) Maximum draft for present voyage (metres)
- (10) Vessel's gross tonnage (GT)
- (11) Speed
 - (a) Service speed
 - (b) Maximum speed
 - (c) Minimum speed
- (12) Significant appearance of vessel for optical recognition
(e. g. shape, hull/superstructure, colour, cargo gear, manifolds)
- (13) MMSI (Maritime Mobile Services Identity) number
- (14) Name of communication station being copied
- (15) INMARSAT telephone numbers
- (16) INMARSAT Fax numbers
- (17) INMARSAT telex numbers
- (18) INMARSAT Data numbers
- (19) Other communication means including e-mail addresses

Section B – Voyage Data

- (20) Intended movement – description of passage
- (21) Last port/country of call including actual date and time of departure from last port
- (22) Next port of call including ETA at next port of call
- (23) Current Position
- (24) Date/time and position entering the Area of Operations
(a–x) waypoints of intended track through Area of Operations (date/time – latitudes/longitudes)
- (25) Position and date/time of departing the Area of Operations

Section C – Operator Data

- (26) Name of ship owner/operator including address of ship owner, name of charterer (if any) and address of operator/charterer
- (27) E-mail address of the above
- (28) Telephone number of above
- (29) Fax number of above

Section D – Cargo Data

- (30) Quantity and nature of main/relevant cargo
- (31) Shippers of main/relevant cargo (name and address)
- (32) Origin of main/relevant cargo
- (33) Consignee of main/relevant cargo
- (34) Final destination of main/relevant cargo
- (35) Special queries appropriate to current operations such as "State if any cargo/person is carried being subject to UN Sanctions, by YES or NO" (if the answer to the query is YES, then describe on a separate sheet).

Remarks

If ship's masters cannot submit all answers to the required items, they may state so and indicate NOT KNOWN if that is the reason. However, they should try to send the Format as complete as possible and liaise with the owners/operators/charterers as soon as possible to get the required information. Owners/operators/managers may contact the NCAGS organization directly to speed up the process of participation. All information is for military purpose only and will not be promulgated outside military authorities.

A completed Format ALFA or Ship Data Card should have the respective heading. Any substantial change to a previously submitted Format ALFA/SDC should be updated by sending another Format ALFA/SDC.

(BMDV G 33)

8.2 IMO. BMDV. Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat eine zunehmende Verwendung von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge unter Umständen festgestellt, die vernünftigerweise nicht als „außergewöhnlich“ im Sinne der Regel 3 f) KVR zu bezeichnen sind.
- 2 Insbesondere sind Schiffe gemeldet worden, die Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge führten, während sie auf Order wartend vor Ölterminals trieben. In vielen Fällen haben diese Schiffe bewusst und ohne zu rechtfertigenden Grund ihre Hauptmaschine außer Betrieb gesetzt und sehen sich selbst als manövrierunfähig und damit von ihrer Verantwortlichkeit als Maschinenfahrzeug in Fahrt gemäß Regel 18 KVR entbunden an.
- 3 Ein Fahrzeug in Fahrt darf bei gestoppter Maschine die Lichter und Signalkörper für ein manövrierunfähiges Fahrzeug nicht führen, außer wenn es tatsächlich manövrierunfähig im Sinne der KVR ist. Ein derartiges Fahrzeug muss weiterhin die Lichter für Maschinenfahrzeuge in Fahrt gemäß Regel 23 KVR führen. Dies ist besonders wichtig, da fischende oder manövrierbehinderte Fahrzeuge ansonsten gezwungen werden, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes gegenüber einem ausweichpflichtigen Fahrzeug in Übereinstimmung mit Regel 16 KVR zu ergreifen.

8.2 IMO. BMDV. Use of "Not Under Command" (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)

- 1 At its forty-first session (18 to 22 September 1995), the Sub-Committee on Safety of Navigation expressed concern about an increase in the use of NUC lights in circumstances which cannot reasonably be classed as "exceptional", as defined in rule 3 f) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), 1972, as amended.
- 2 In particular, vessels have been reported using NUC lights while drifting off oil terminals awaiting orders. In many cases, vessels have deliberately shut down their main propulsion machinery for no justifiable reason, and have considered themselves to be "vessels not under command" and therefore relieved from their responsibilities as power-driven vessels underway, as set out in rule 18 of COLREG.
- 3 A vessel which is underway and stopped, unless actually a "vessel not under command" as defined in the rules, must not use the NUC signal. Such a vessel must continue to exhibit the lights as prescribed in rule 23 of the COLREG for a power-driven vessel under way. This is particularly important when vessels engaged in fishing or restricted in their ability to manoeuvre, are otherwise forced to take action to avoid collision with a vessel which is the give-way vessel in accordance with rule 16 of COLREG.

- 4 Die Schiffsführung wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge nur unter Umständen geführt werden dürfen, wie sie in Regel 3 f) KVR definiert sind. Verstöße gegen die KVR sollten dem Flaggenstaat zur weiteren Veranlassung gemeldet werden.

- 4 *Member Governments are urged to remind seafarers that NUC lights and signals should only be exhibited in circumstances as defined in rule 3 f) of the COLREG. Such contraventions of COLREG should be reported to the flag State concerned for appropriate action.*

(IMO SN/Circ.177 vom 02.11.1995; BMDV WS 23)

8.3 DE. BMDV. 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.
- 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.

8.3 DE. BMDV. 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 *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) 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.
- 9 Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass bei gefährlicher Annäherung an übende Fahrzeuge der Bundeswehr weiße Sterne geschossen werden.
- 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 *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.*

(BMDV WS 23)

8.4 DE. BMDV. Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine

U-Boot-Jagdflugzeuge der Marine üben während Tag- und Nachtzeiten taktische Verfahren über See, die mit dem Abwurf von Bojen, Rauch- bzw. Farbmarkierungen schwimmenden weißen Fackelfeuern verbunden sind.

8.4 DE. BMDV. 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.

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 Signalfach und Internationalem Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual) zu verwechseln.

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.

(BMDV WS 23)

8.5 DE. BMDV. Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meerestechnischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)

Zum Schutz der Schifffahrt und von meerestechnischen Anlagen wurden 500-m-Sicherheitszonen um solche Bauwerke eingerichtet, die gemäß § 7 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und den dazu ergangenen Allgemeinverfügungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt nur eingeschränkt befahren werden dürfen. Auf die mögliche Gefährdung von Menschenleben und die Verschmutzung der Meeresumwelt im Falle einer Kollision mit einer meerestechnischen Anlage oder einem meerestechnischen Bauwerk wird besonders hingewiesen. Verstöße gegen das Verbot des Befahrens von Sicherheitszonen werden von den Flaggenstaaten verfolgt und geahndet.

Gemäß IMO-Entschließung A.671 sollen Fahrzeuge

- a) bei der Vorbeifahrt an meerestechnischen Anlagen oder Bauwerken vorsichtig navigieren, auf sichere Geschwindigkeit und sicheren Passierabstand achten und dabei die jeweils herrschenden Wetterverhältnisse sowie die Anwesenheit weiterer Schiffe oder Gefahren in Betracht ziehen;
- b) ggf. frühzeitige und durchgreifende Ausweichmanöver bei der Annäherung an solche Anlagen oder Bauwerke einleiten, damit diese den Punkt der größten Annäherung erkennen und Informationen über mögliche Sicherheitsbedenken übermitteln können, insbesondere in Fällen, wo die betreffende Anlage oder das Bauwerk als Navigationshilfe dient;
- c) die in dem betreffenden Seegebiet festgelegten Schiffswege benutzen sowie

8.5 DE. BMDV. Preventive ship-board measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms

For the protection of shipping and offshore structures 500-metres safety zones have been established around those installations, which are generally restricted in terms of navigation in accordance with Section 7 of the German International Regulations for Preventing Collisions at Sea Implementation Ordinance and the adjacent Federal Waterways and Shipping Authority's general decrees. In this context, every mariner's special attention is drawn to the potential risk to the safety of life at sea and of polluting the marine environment in the event of a collision with an offshore installation or structure. Contravention of the ban on navigating in a safety zone will be prosecuted and sanctioned by flag states.

Under the provisions of IMO recommendation A.671, vessels

- a) when passing offshore installations or structures, shall navigate with caution, keep a safe speed and passing distance, taking into account the prevailing weather conditions as well as the presence of any other ships or dangers in the vicinity;*
- b) if appropriate, shall take early and substantial give-way action when approaching such installations or structures so that these can become aware of such vessel's closest point of approach and may transmit information on possible safety concerns, in particular, in those cases where the installation or structure serves as an aid to navigation;*
- c) shall make use of the designated shipping routes in the sea area concerned;*

- d) während der Fahrt in der Nähe meerestechnischer Anlagen oder Bauwerke auf der Brücke eine ununterbrochene Hörwache auf UKW-Kanal 16 halten, damit zwischen den Anlagen oder Bauwerken, Verkehrssicherungsdiensten und den betroffenen Fahrzeugen Funkkontakt hergestellt werden kann, um jede Unsicherheit über die Einhaltung eines angemessenen Passierabstandes durch das Schiff zu vermeiden.

- d) *while navigating in the vicinity of offshore installations or structures, shall keep a continuous listening watch on VHF channel 16 on the navigating bridge so that radio contact can be established among such installations or structures, vessel traffic services, and the vessels concerned so as to prevent any uncertainty about any vessel keeping an appropriate passing distance.*

(BMDV WS 20)

8.6 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) und der Seeanlagenverordnung (SeeAnlV) vom 23. Januar 1997 (in der zuletzt geltenden Fassung, s. BGBl. I S. 1257). Dementsprechend richtet das BSH zum Zeitpunkt des Baubeginns einer planfestgestellten Einrichtung gemäß § 53 WindSeeG, einer planfestgestellten Anlage gemäß § 11 SeeAnlV i.V.m. § 77 WindSeeG oder einer genehmigten Anlage nach § 10 SeeAnlG 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.

Bislang wurden in der deutschen AWZ und im deutschen Küstenmeer Sicherheitszonen und entsprechende Befahrensregelungen für folgende Einrichtungen und bauliche Anlagen erlassen und kartiert:

8.6 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) and the Offshore Installations Ordinance (SeeAnlV) of 23 January 1997 (in the most recent version). As soon as construction works begins the BSH establishes the safety zones around the construction site of an approved facility or installation in accordance with Section 53 WindSeeG, Section 11 SeeAnlV in conjunction with Section 53 WindSeeG, or Section 10 SeeAnlG.

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.

Up to now, safety zones including traffic rules in the German EEZ and German territorial sea have been established and charted for the following offshore installations and facilities:

Nordsee/North SeaOffshore-Windparks/Offshore Wind Farms

Albatros	NfS 14/2018 (a)
alpha ventus	NfS 14/2018 (g)
Amrumbank West	NfS 32/2021 (g)
BARD Offshore 1	NfS 26/2018 (c)
Borkum Riffgrund 1	NfS 14/2018 (b)
Borkum Riffgrund 2	NfS 14/2018 (b)
Butendiek	NfS 19/2016
DanTysk	NfS 24/2016
Deutsche Bucht	NfS 26/2018 (c)
EnBW Hohe See	NfS 14/2018 (a)
Global Tech I	NfS 14/2018 (a)
Gode Wind 01	NfS 03/2015 (f)
Gode Wind 02	NfS 03/2015 (f)
Kaskasi II	NfS 32/2021 (g)
Meerwind Süd/Ost	NfS 32/2021 (e)
Merkur Offshore	NfS 14/2018 (b)
Nordergründe	NfS 13/2016
Nordsee One	NfS 43/2015
Nordsee Ost	NfS 32/2021 (e)
Riffgat	NfS 19/2013
Sandbank	NfS 14/2015
Trianel Windpark Borkum Bauphase 1	NfS 14/2018 (b)
Trianel Windpark Borkum Bauphase 2	NfS 14/2018 (b)
Veja Mate	NfS 26/2018 (c)

Befahrensregelung/Traffic rules
veröffentlicht in/notified in:Konverterplattformen/Converter platforms

BorWin alpha	NfS 26/2018 (c)
BorWin beta	NfS 26/2018 (c)
BorWin gamma	NfS 14/2018 (a)
DolWin alpha	NfS 14/2018 (b)
DolWin beta	NfS 33/2014
DolWin gamma	NfS 14/2018 (b)
HelWin alpha	NfS 32/2021 (e)
HelWin beta	NfS 32/2021 (e)
SylWin alpha	NfS 32/2013

Ostsee/Baltic SeaOffshore-Windparks/Offshore Wind Farms

Arcadis Ost 1	NfS 11/2022
Arkona-Becken Südost	NfS 16/2022 (d)
EnBW Baltic 1	BfS WSA HST 63/2014
EnBW Baltic 2	NfS 25/2016
Wikinger	NfS 16/2022 (d)

Befahrensregelung/Traffic rules
veröffentlicht in/notified in:Konverterplattformen/Converter platforms

Baltic Eagle	NfS 33/2022
--------------	-------------

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.

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.

(a)–(g) Bauwerke mit jeweiliger gemeinsamer Sicherheitszone/Structures with common safety zone

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 oder ähnlichen Geräten sowie von Ankern innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Für die Offshore-Windparks EnBW Baltic 1, EnBW Baltic 2, Butendiek, DanTysk, Meerwind Süd/Ost und Nordsee Ost sowie die Konverterplattformen HelWin alpha, HelWin beta, SylWin alpha gelten abweichende Regelungen.

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.

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 equipment as well as anchoring in the safety zone are prohibited.

For the offshore wind farms EnBW Baltic 1, EnBW Baltic 2, Butendiek, DanTysk, Meerwind Süd/Ost and Nordsee Ost as well as the converter platforms HelWin alpha, HelWin beta, SylWin alpha, different regulations apply.

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

www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Offshore-Vorhaben/offshore-vorhaben_node.html

(BSH O3)

8.7 DE. BMDV. Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten und Wetterroutenberatung

Erkenntnisse aus der Untersuchung von Seeunfällen bei schwerem Wetter geben Veranlassung darauf hinzuweisen, dass die Schiffsführung aufgrund seemännischer Sorgfaltspflicht vor Antritt und während der Reise alle verfügbaren meteorologischen Informationen über das zu befahrende Seegebiet mit allen an Bord zur Verfügung stehenden technischen Mitteln einzuholen und für die Reise auszuwerten hat, um möglichen Schaden für Schiff, Fahrgäste und Besatzung durch Seeschlag abzuwenden. Hierzu gehören u. a. der Empfang von Wetterberichten, Sturmwarnungen und Orkanmeldungen, das Zeichnen von Bordwetterkarten, der Empfang von Wetterkarten und ggf. die Nutzung von Wetterinformationssystemen. Die Festlegung des Reiseweges hat unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wind- und Wetterverhältnisse zu erfolgen (meteorologische Navigation).

Aufgrund der von der 13. Vollversammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Entschließung A.528 wird besonders auf die der Schifffahrt zur Verfügung stehenden Wetterroutenberatungsdienste hingewiesen. Informationen über den Wetterroutenberatungsdienst des

8.7 DE. BMDV. Reception and evaluation of weather reports and weather routeing

Experience gained from inquiries into marine casualties that have occurred in heavy weather give rise to drawing the attention of the shipping community to the fact that, by application of the principle of a navigator's care and diligence, every master is required to use all technical means available on board to gather, both prior to his ship's departure and during her passage, all meteorological information available on the sea area to be navigated in and to evaluate such information in the context of the voyage being undertaken with a view to preventing any possible weather damage to his ship, passengers and crew. His duties include the reception of weather reports, gale warnings, and storm reports, the plotting of shipboard weather charts, the reception of weather charts, as well as possibly the use of weather information systems. The definition of the voyage track must be done in the light of the wind and weather conditions to be expected ("meteorological navigation").

Taking guidance from recommendation A.528 (13) adopted by the thirteenth Assembly of the International Maritime Organization (IMO), special reference is being made to the weather-routeing services available to the shipping community. Information on the Weather-Routeing Service ("Wetterroutenberatungs-

Deutschen Wetterdienstes und anderer offizieller und offiziell anerkannter Dienste sind im Handbuch Nautischer Funkdienst Abschnitt A 5 enthalten. Diese Angaben sind dem Band D der Veröffentlichung Nr. 9 der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) entnommen.

dienst") provided by the German Weather Service – Marine Meteorological Service ("Deutscher Wetterdienst") as well as the relevant services provided by other official and officially recognized service providers may be obtained from the German List of Radio Signals section 5 ("Handbuch Nautischer Funkdienst"). The above information is taken from Volume D of Publication 9 of the World Meteorological Organization (WMO).

(BMDV WS 23)

8.8 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.

8.8 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

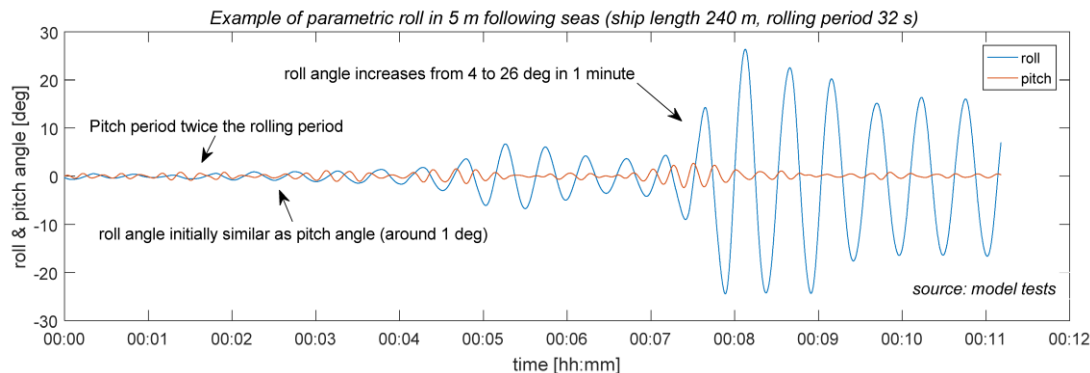
Container ships are also vulnerable to parametric rolling in following sea conditions. Unfavourable combinations of rolling period, vessel speed, heading, and wave conditions, can trigger sudden and extremely rapid increase of roll motions to hazardous levels, threatening the safety of vessel, crew and 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).

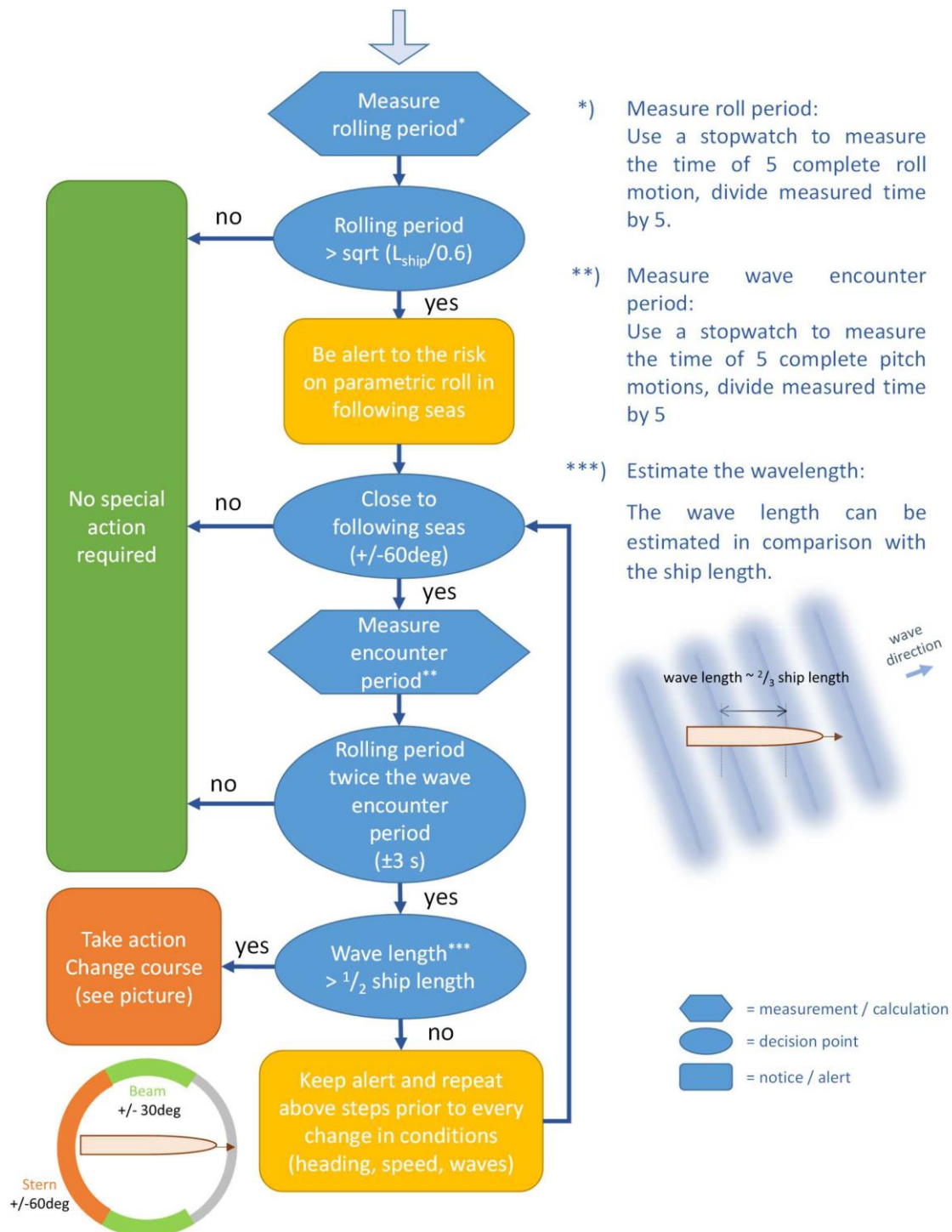
How to recognize the first signs or increasing risk?

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 alternately 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 is 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.



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.

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

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 ($\alpha=0^\circ$ 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

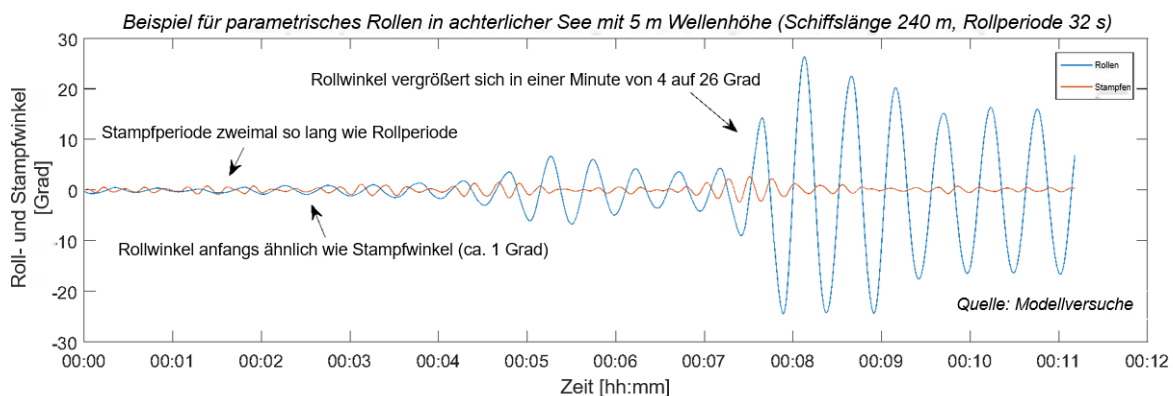
Auch Containerschiffe sind in achterlicher See anfällig für parametrisches Rollen. Ungünstige Kombinationen aus Rollperiode, Schiffsgeschwindigkeit, anliegendem Kurs und Wellenbedingungen können eine plötzliche und extrem schnelle Zunahme der Rollbewegungen bis auf ein gefährliches Niveau zur Folge haben 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.



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).

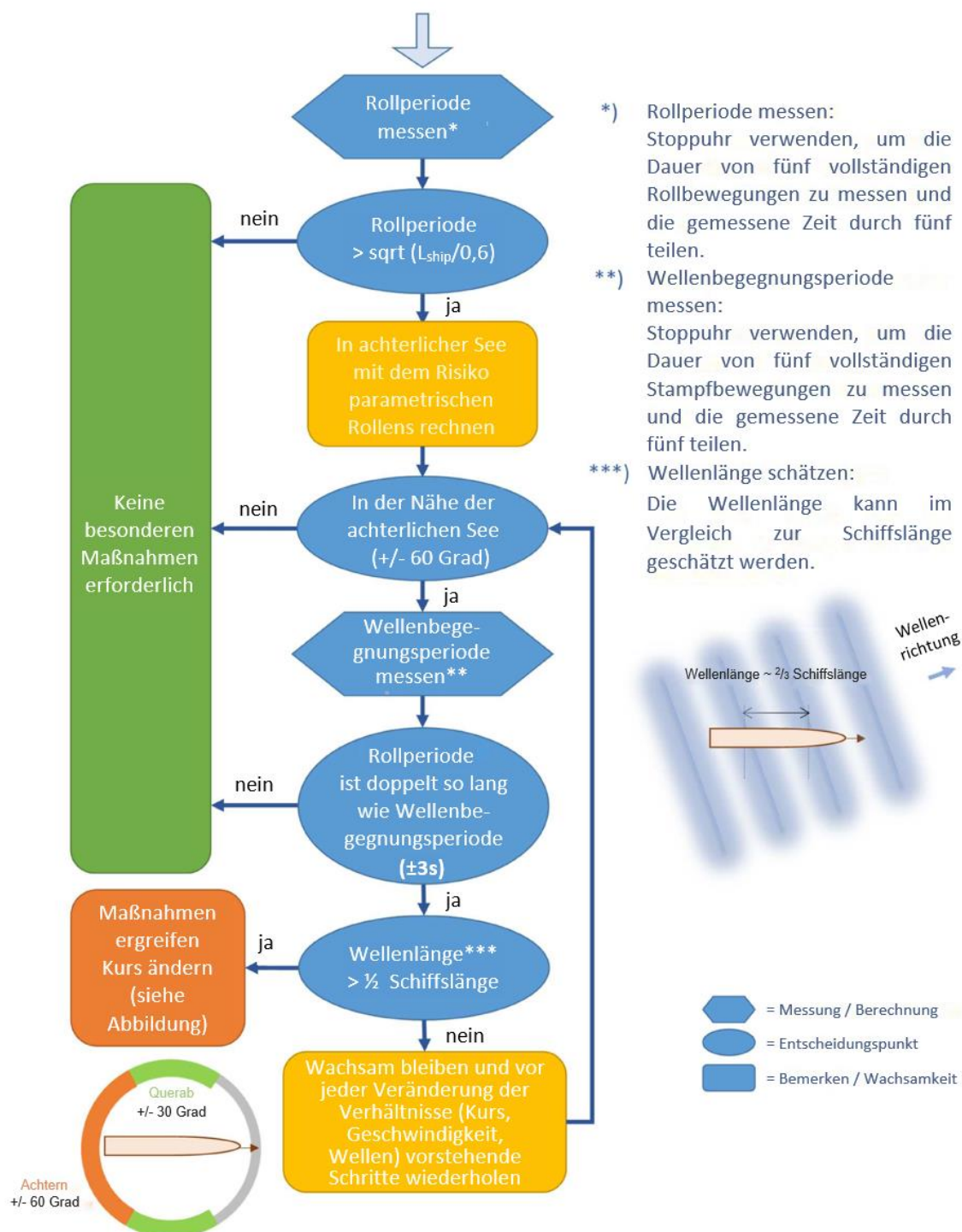
Wie erkennt man die ersten Anzeichen einer Gefahr oder eine zunehmende Gefahr?

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.



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.

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

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 ($\alpha = 0^\circ$ bedeutet vorliche See) in [Grad]
T_e	=	Wellenbegegnungsperiode in [Sekunden]
V	=	Geschwindigkeit des Schiffes in [Knoten]
abs	=	absoluter Wert
sqrt	=	Quadratwurzel

(BMDV WS 23; www.marin.nl)

8.9 DE. BMDV. Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gewinnen insbesondere in küstennahen Gewässern und im Kurzstreckenverkehr auf den Seeschiffahrtsstraßen eine zunehmende Bedeutung. Diese Fahrzeuge – High Speed Craft (HSC) – mit Geschwindigkeiten bis zu 50 kn haben hinsichtlich ihrer Fahrweise keine Sonderrechte. Sie haben die Ausweich- und Fahrregeln nach KVR sowie die Vorfahrtsbestimmungen und Fahrregeln nach SeeSchStrO einzuhalten. Von anderen Verkehrsteilnehmern sind insbesondere die rasche Annäherung und die Möglichkeit von Sog und Wellenschlag von den HSC zu beachten. Auf kleineren Fahrzeugen aus Holz oder Kunststoff tragen fest angebrachte geeignete Radarreflektoren dazu bei, um rechtzeitig von den HSC erkannt zu werden.

Zur Erkennung von Segelfahrzeugen sollten nachts die Segel angeleuchtet werden. Hinweise zu HSC finden sich in den BSH Seebüchern Nordsee-Handbuch Südöstlicher Teil, Abschnitt A 1.3 und im Handbuch für Brücke und Kartenhaus, Abschnitt E 6.

8.9 DE. BMDV. Operation of high speed craft

The number of high speed craft (HSC) continues to increase, especially in the coastal waters and on short routes on the maritime waterways. High speed craft, which attain speeds of up to 50 kn, do not have any special rights but are required to comply with the Steering and Sailing Rules according to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and with the right-of-way and sailing rules according to the German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways. Other craft have to pay special attention to HSC because of their rapid approach and the wake and wash caused by them. Smaller craft made of wood or plastic should carry permanently fitted radar reflectors of suitable size to ensure early detection by HSC. Sailing boats shall illuminate their sails at night to improve their visibility.

The sailing directions North Sea south eastern part, chapter A 1.3 and bridge and chartouse manual chapter E 6, issued by the BSH, include information about HSC.

(BMDV WS 23)

8.10 DE. BMDV. Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland

Bei Schiffstransporten von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland sind neben den Bestimmungen des IMDG-Codes auch die des Atomgesetzes und der Strahlenschutzverordnung – insbesondere hinsichtlich der Beförderungsgenehmigung – zu beachten. Dies gilt auch für Transittransporte durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Nähere Einzelheiten über Transportgenehmigungen und Anmeldungen können beim

Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE)

11513 Berlin
Deutschland
Tel.: +49 (0) 30 18 43 21 0
Fax: +49 (0) 30 18 43 21 9005
E-Mail: info@base.bund.de
www.base.bund.de erfragt werden.

8.10 DE. BMDV. Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany

In cases of the transportation of fissile materials and large sources by ships through the territorial waters of the Federal Republic of Germany, besides the Rules of the IMDG Code, those of the Atomgesetz, and the Strahlenschutzverordnung – especially with regard to the permission to transport – are to be observed. This also applies to transit transportations through the Kiel Canal.

More detailed information about permission to transport and notifications can be ascertained from the

Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE) (Federal Office for the Safety of Nuclear Waste Management)

11513 Berlin
Deutschland
Phone: +49 (0) 30 18 43 21 0
Fax: +49 (0) 30 18 43 21 9005
E-mail: info@base.bund.de
www.base.bund.de.

(BMDV G 16)

8.11 DE. BMDV. BSH. Ausstellung von Flaggenzertifikaten

Eine Vielzahl von Ländern verlangt für das Befahren ihrer Hoheitsgewässer, dass Schiffe unter ausländischer Flagge, jetzt auch Segel- und Motorjachten, durch amtliche Papiere ihr Recht zur Führung ihrer Flagge nachweisen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 3 Buchstabe d des Flaggenrechtsgesetzes in Verbindung mit den §§ 14 bis 18 der Flaggenrechtsverordnung für nicht im Schiffsregister eintragungspflichtige deutsche Seeschiffe (bis 15 m Rumpflänge) auf Antrag vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, ein Flaggenzertifikat ausgestellt wird, das als amtlicher Ausweis für das Flaggenführungsrecht des betreffenden Schiffes gilt (vgl. Art. 5 des Hohe-See-Übereinkommens, BGBl. 1972 II S. 1089 bzw. Art. 91 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 2. September 1994, BGBl. II S. 1798). Die rechtzeitige Antragstellung ist empfehlenswert, um etwaige saisonbedingte Wartezeiten zu vermeiden.

Den entsprechenden Antrag hält das BSH bereit unter

8.11 DE. BMDV. BSH. Issuance of Flag Certificates

A large number of countries require foreign flagged vessels in their territorial waters to carry official documents confirming that they are authorized to fly their national flag. This requirement now also covers sailing and motor yachts.

It should be noted that Flag Certificates officially authorizing German vessels for which entry in the Ships Register is not mandatory (up to 15 m hull length) to fly the German flag in accordance with para. 3 lit. d Law of the Flags and para. 14 to 18 Ordinance of the Flags will be issued on request by Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg (see Art. 5, Convention on the High Seas, Federal Law Gazette 1972, II p. 1089, and Art. 91, United Nations Convention on the Law of the Sea of 2 September 1994, Federal Law Gazette II, p. 1798). Applications should be submitted in time before the beginning of the season to avoid delays.

The corresponding application form is available on the website

Die Mitnahme eines Flaggenzertifikats bei Fahrten ins Ausland und auf der Hohen See kann bei Kontrollen ausländischer Behörden geeignet sein, unnötige Nachfragen und Unannehmlichkeiten zu ersparen, und dient in vielen Fällen als Hilfe bei der Erlangung des diplomatischen Schutzes.

Carriage of a Flag Certificate in foreign waters and on the High Seas is advisable in case of inspections by foreign authorities as it may prevent unnecessary inquiries and delays and often facilitates obtaining diplomatic protection.

(BMDV WS 26)

8.12 DE. BMDVI. Verpflichtung zur Auskunftserteilung für Fahrzeuge unter deutscher Flagge

Der Fahrzeugführer eines Schiffes, das berechtigt ist die Bundesflagge zu führen und das sich in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) oder dem Küstenmeer eines anderen Staates befindet, hat den zuständigen Behörden dieses Küstenstaates auf Anforderung Angaben über die Identität und den Registerhafen sowie den letzten oder nächsten Anlaufhafen seines Schiffes zu übermitteln und andere sachdienliche Auskünfte im Zusammenhang mit einem möglichen Verstoß gegen internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe zu erteilen (§ 7a Abs. 1 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See).

8.12 DE. BMDV. Obligation to provide information by German flagged ships

The master of a ship that is entitled to fly the German flag and is navigating in the Exclusive Economic Zone (EEZ) or territorial waters of a foreign state is required to provide to the competent authorities of the coastal state, upon request, information about the ship's identity, port of registry, last and next ports of call as well as any other relevant information that may be required in connection with possible violations of international rules and standards to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from vessels (Art. 7a, para. 1 of the Ordinance implementing the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972).

(BMDV WS 23)

8.13 DE. BMDV. Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms

Der verantwortliche nautische Wachoffizier hat dafür zu sorgen, dass der Ausguck bei der Fahrt im Revier sowie in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer geeigneten Person besetzt ist (§ 13 Abs. 3 Nr. 2 SchSV).

Ebenso ist Regel 5 KVR zu beachten, wonach jedes Fahrzeug jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten muss, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Daneben bestehen die verbindlichen Mindestanforderungen (STCW-Code Teil A VIII) und die empfohlene Anleitung bezüglich des Wachdienstes (STCW-Code Teil B VIII).

Der verantwortliche nautische Wachoffizier hat dafür zu sorgen, dass die Wachalarmanlage während der Seewache stets benutzt wird. Der Wachalarm darf auch vorübergehend nicht ausgeschaltet werden. Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1988 gelegt worden ist, müssen mit einer fest eingebauten Wachalarmanlage ausgerüstet sein (Anlage 1, C.I.3 Ziff. 4.2 SchSV).

8.13 DE. BMDV. Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system

In pilotage waters and in the time from sunrise to sunset, the officer of the navigational watch is responsible for manning the lookout with a suitable person (Art. 13, para. 3, no. 2, Ship Safety Ordinance).

Compliance is also required with COLREG Rule 5, according to which every vessel shall at all times maintain a proper lookout by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

In addition, also the mandatory minimum requirements (STCW Code, part A VIII) and the recommended instructions for watchkeeping (STCW Code, part B VIII) are applicable.

The responsible officer of the navigational watch shall ensure that the bridge navigational watch alarm system is used during navigational watches as a matter of principle. The watch alarm system shall not be switched off, even temporarily. Ships the keel of which is laid after 1 January 1988 must be equipped with a permanently installed watch alarm system (Annex 1, C.I.3, section 4.2, Ship Safety Ordinance).

Ergänzend dazu weist das IMO-Rundschreiben MSC/Circ.638 vom 26. Mai 1994 darauf hin, dass beim Anordnen sowie der Durchführung des Ausgucks besonders berücksichtigt werden soll, dass in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, wo größere Ansammlungen von Fischereifahrzeugen und Sportfahrzeugen angetroffen werden können, diese nicht immer durch Radar entdeckt werden können.

(BMDV WS 23)

8.14 DE. BMDV. Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW-Sprechfunk

Erfahrungen haben gezeigt, dass Manöverabsprachen über UKW auf See im Schiff/Schiffverkehr zur Vermeidung von Kollisionen ursächlich für das Entstehen ernster Gefahrensituationen sein können, insbesondere

- durch die Schwierigkeit, ein anderes Fahrzeug auf See eindeutig identifizieren zu können,
- durch Missverständnisse infolge ungenau übermittelter Informationen oder durch mangelnde Sprachkenntnisse,
- durch Manöverabsprachen entgegen den Fahr- und Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln (KVR).

Außerdem kann in einer Begegnungssituation durch Kontaktaufnahme über UKW-Sprechfunk wertvolle Zeit verloren gehen, die besser für rechtzeitige und durchgreifende Maßnahmen im Sinne der KVR genutzt werden sollte.

Bei Maßnahmen zur Abwendung einer Kollision sollten sich die Schiffsführungen daher stets bewusst sein, dass Manöverabsprachen über UKW Gefahren in sich bergen, die zu schwerwiegenden Folgen führen können.

In IMO Circular MSC/Circ.638 of 26 May 1994, it is additionally pointed out that when giving orders for, or maintaining, a lookout, special attention has to be paid to the fact that in congested areas with large numbers of fishing vessels and pleasure craft it may not always be possible to detect them by radar.

8.14 DE. BMDV. Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance

Past experience has shown that the use of VHF radio by ships to agree manoeuvres in collision avoidance may in fact be the cause of serious risk situations, in particular due to

- *the difficulty of clearly identifying other vessels at sea,*
- *misunderstandings caused by imprecise communication or insufficient language skills,*
- *collision avoidance manoeuvres not complying with the steering and sailing rules of the Regulations for Preventing Collisions at Sea.*

Besides, in close-quarters situations, valuable time may be lost in establishing contact on VHF radio, which should be better used to take early and effective action according to the Regulations for Preventing Collisions at Sea.

When taking action to avoid collision, the vessel's master should be aware of the fact that collision avoidance action using VHF involves risks and potentially serious consequences.

(BMDV WS 23)

8.15 DE. BMDV. Fehllarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

Die hohe Zahl von Fehllarmen im GMDSS bedeutet eine beträchtliche, jedoch vermeidbare Belastung der Seenotleitungen (MRCCs). Erhebliche negative Auswirkungen bei der Abwicklung von Notfällen und auf die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See können die Folge sein. Um diesen Auswirkungen zu begegnen, hat die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit Entschließung A.814 (19) vom 23. November 1995 die „Richtlinien zur Vermeidung von Fehllarmen“ verabschiedet.

Die Richtlinien sind auf den Internetseiten des BSH unter www.bsh.de/webcode/1950378 veröffentlicht.

Die Schifffahrt wird aufgefordert, diese Veröffentlichung zu beachten.

8.15 DE. BMDV. False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

The large number of false distress alarms in GMDSS imposes a considerable and unnecessary burden on Maritime Rescue Coordination Centres (MRCCs), with potentially very negative effects on the handling of emergencies and the safety of life at sea. To counter these negative effects, the International Maritime Organization (IMO) adopted Resolution A.814 (19) "Guidelines for the Avoidance of False Distress Alerts" on 23 November 1995. The Guidelines have been published on the BSH's website:

www.bsh.de/webcode/1950378

Shipping is requested once more to comply with the Guidelines.

(BMDV WS 23)

8.16 DE. BMDV. Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind

Für

- Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die auf Grund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sein müssen
- und für
- übrige Sprech-Seefunkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind

gilt ab sofort folgende Regelung:

Die Führung eines besonderen Funktagebuchs ist nicht mehr erforderlich. Statt dessen sind gemäß Anhang 16 Abschnitt I Nummer 3 der Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) folgende Angaben unter Zeitangabe sofort in das Seetagebuch einzutragen:

- a) eine Zusammenfassung aller Aussendungen, die sich auf Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfälle beziehen;
- b) die wichtigen Dienstvorkommnisse in Verbindung mit dem Funkdienst;
- c) ggf., wenn die Bordvorschriften es erlauben, der Standort des Seefahrzeugs, wenigstens einmal am Tage.

8.16 DE. BMDV. Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radio communication equipment in accordance with the SOLAS Convention. Other marine radio telephone stations required to keep a marine logbook

The following regulations applying to

- radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radio communication equipment in accordance with the SOLAS Convention
- and to
- other marine radio telephone stations that are required to keep a marine logbook

are effective immediately:

A special radio logbook no longer has to be kept. Instead, in compliance with Annex 16, section I, number 3, Radio Regulations (RR), the following items must be recorded without delay in the marine logbook, indicating the time:

- a) a complete summary of communications relating to distress, urgency or safety traffic;
- b) important incidents connected with the radio service;
- c) the position of the marine vessel at least once a day, if this is in compliance with shipboard regulations.

(BMDV WS 23)

8.17 DE. BMDV. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschiff-fahrtsstraßen-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.

8.17 DE. BMDV. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschiff-fahrtsstraßen-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.

Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Emsmündung. Seeschiffahrtsstraßen sind:

- 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 Seeschiffahrtsstraßen 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 Seeschiffahrtsstraßen 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.

- 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.
- 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).

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) *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 *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 *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, so dass 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 broadcasts 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 empfängsbereit 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 been 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 AnIBV 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 been cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous*

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.

- 7 Beladene Öl-, Gas- und Chemikaliertankschiffe 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.
- 8 Fahrzeuge, die in den vorausliegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen, gelten als Wegegerechtsschiffe auf den Fahrtstrecken vom Feuer-schiff GB oder von der Tiefwasserreedee 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.
- 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, Lotsenan-nahmepflicht) 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 ge-ahndet werden.

or polluting goods as referred to in 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 *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 *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 *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 routing 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.*

(BMDV WS 23)

8.18 IMO. BMDV. Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat weltweit Gewässer als so genannte „Besonders empfindliche Meeresgebiete“ (PSSA) ausgewiesen. Innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH sind folgende PSSAs zu beachten:

PSSA	Zusätzliche Schutzmaßnahmen ⁹	Entschließung MEPC
Nordsee Wattenmeer	Verbindlicher Tiefwasserweg	Oktober 2002 (Entschließung MEPC.101(48))
Ostsee	Verkehrstrennungsgebiete, Tiefwasserweg, zu meidende Gebiete, verbindliches Schiffsmeldesystem, MARPOL-Sondergebiet, SO _x -Emissions-Überwachungsgebiet nach MARPOL	März 2004 (Entschließung MEPC.136(53))

8.18 IMO. BMDV. Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)

The International Maritime Organization (IMO) has designated sea areas worldwide as "Particularly Sensitive Sea Areas" (PSSA). In the area of the BSH's responsibility, the following PSSAs have been established:

PSSA	additional protection measures ⁹	Resolution MEPC
North Sea Wadden Sea	Mandatory Deep Water Route	October 2002 (Resolution MEPC.101(48))
Baltic Sea	Traffic Separation Schemes, Deep Water Route, areas to be avoided, mandatory Ship Reporting System, MARPOL-Special Area, MARPOL SO _x Emission Control Area	March 2004 (Resolution MEPC.136(53))

(BMDV WS 22; IMO MEPC)

8.19 DE. BSH. Automatisches Schiffsidetifizierungssystem (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

www.bsh.de/webcode/4047122.

Darüber hinaus sind folgende Informationen von Bedeutung:

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

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

8.19 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

www.bsh.de/webcode/4047122.

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:

⁹ In dieser Übersicht sind nur die zusätzlichen Maßnahmen (APMs) aufgeführt, die per se als APM angegeben worden sind. Es können andere von der IMO beschlossene Maßnahmen in den festgelegten PSSAs zur Anwendung kommen. In einigen Fällen können auch nationale Maßnahmen von Bedeutung sein.

This table only lists those APM's that have been specifically identified as APM's per se. There may be other IMO-adopted measures in the designated PSSA. In some cases, national measures may also be relevant.

AIS für Binnenschiffe

Es gibt eine eigene Gerätekategorie 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.

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.

SAR- Luftfahrzeuge

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



AIS für Sportboote

Für die Nutzung auf Sportbooten und kleineren Schiffen wurde eine AIS-Gerätekategorie (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 mit unterbrochenen Linien 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.

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.

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

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 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 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 with a broken line collision avoidance computation cannot be done. This is also the case when on activated targets COG/SOG vector is not displayed.

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

Off Posn



Unlft



Racon-Fehler

Racon err



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

Off Posn



Lights failure

Unlft



Racon failure

Racon err



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 S3)

8.20 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.

8.20 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)

8.21 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.

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

iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force

- 2 Die ECDIS-Anlage muss für das zu befahrende Seegebiet mit amtlichen ENC (Electronic Navigational Charts) betrieben werden. Amtliche ENC-Daten für Nord- und Mitteleuropa werden im IC-ENC (International Centre for ENC) 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 berechtigter amtlicher Papierseekarten an Bord mitzuführen. Die Auswahl dieser Seekarten obliegt dem Schiffsführer. Sie soll sich nach folgenden Vorgaben richten:
 - zur Planung der beabsichtigten Reise oder Überfahrt Karten im Maßstab 1 : 750 000 bis 1 : 1 500 000;

8.21 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.*

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 sea-going 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*

- 2 *Use of official ENC (Electronic Navigational Charts) for the area to be navigated is mandatory with ECDIS. The official ENC for Northern and Central Europe are held by the data centres IC-ENC (International Centre for ENC) 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;*

- 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 berechtigter amtlicher Papierseekarten in Frage.
- Die unter Punkt 3 erhobene Forderung nach dem Mitführen eines reduzierten Satzes aktueller berechtigter 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.

- *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.*
- 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.

(BSH S3/N2)

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

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat in seiner 98. Sitzung das MSC.1/Circ.1503/Rev.1 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE verabschiedet und damit die Empfehlungen seiner 94. Sitzung überarbeitet.

In sieben 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,
- Beobachtete Unregelmäßigkeiten beim Betrieb von ECDIS,
- Unterschiede zwischen Raster Chart Display Systemen (RCDS) und ECDIS,

8.22 IMO. BSH. ECDIS – Guidance for Good Practice

At its ninety-eight session the Maritime Safety Committee of the IMO approved the MSC.1/Circ.1503/Rev.1 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE and revised therefore the recommendations of its ninety-fourth session.

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

- *Chart carriage requirements of SOLAS,*
- *Maintenance of ECDIS software,*
- *Operating anomalies identified within ECDIS,*
- *Differences between raster chart display system (RCDS) and ECDIS,*

- ECDIS Training,
- Übergang von der Navigation mit Seekarten zu ECDIS, und
- Anleitung zur Schulung und Prüfung beim Betrieb von ECDIS-Simulatoren.

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:

- *ECDIS training,*
- *Transitioning from paper chart to ECDIS navigation, and*
- *Guidance on training and assessment in the operational use of ECDIS simulators.*

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:

iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdIn_Force

Der ECDIS-Leitfaden kann in der ISM-Datenbank des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesehen werden unter:

www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-infos/2015/06-2015-imo-rundschreiben

und in der Beilage zum NfS-Heft 02/2017.

ECDIS Guidance for Good Practice can be found at ISM-Database of Federal Ministry of Transportation and digital Infrastructure:

www.deutsche-flagge.de/en/safety-and-security/ism/circulars?set_language=en

and in the NfS issue 02/2017.

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

8.23 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.

8.23 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 evidence 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.

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 in Zukunft schrittweise 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 verteilen.

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.

*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 in the future.

*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)

8.24 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.

8.24 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.

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.

Eine Referenzstation misst an einem geographisch bekannten Ort die jeweiligen aktuellen Fehler der einzelnen Satelliten und stellt sie dem Nutzer als DGPS-Korrekturwerte in einem international standardisierten Format zur Verfügung.

In Deutschland werden für die Seefahrt drei Referenzstationen betrieben, 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.

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.

Galileo – Ein Projekt der EU

Das europäische Großprojekt hat den Probetrieb am 16. Dezember 2016 mit 22 Galileo Satelliten im Orbit aufgenommen. Die Konstellation wurde bis heute auf 28 Satelliten aufgestockt und steht den Nutzern zur Verfügung. Der Endausbau auf 27 (+3 Reserve) Satelliten soll in naher Zukunft abgeschlossen sein.

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.

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.

A reference station at a known geographic position measures current errors of the individual satellites and provides the data as DGPS correction values in international standard format.

Three reference stations are operated in Germany: 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.

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 – An EU project

One of the biggest European projects has started its trial operation on 16 December 2016 with 22 operational satellites. Today 28 satellites are available in space and can be used for navigation. The finalization is scheduled for the near future with 27 (+3 spare) operational satellites.

Numerous EU member states and also countries like Switzerland, Norway and Canada are participating in the Galileo project. The Galileo project is supervised by the European Parliament.

Im Galileo System wird es im Gegensatz zu GPS 10 Navigationssignale geben sowie ebenfalls einen Rückkanal, der für SAR Dienste genutzt werden wird. Die Galileo Integritätsinformation stellt die einwandfreie Funktion des Systems für den Nutzer sicher. Es wird einen kommerziellen Dienst (CS commercial service) geben, der die Positionierung im cm-Bereich ermöglicht. Der freie Dienst (OS open service) wird die gleiche Genauigkeit aufweisen wie GPS, durch die zusätzliche Nutzung einer zweiten Frequenz wird es mit Galileo auch möglich, mit zivilen Empfängern kostenlos genauere Positionen zu bestimmen.

Die differential Dienste, Beacon im 300 kHz Seefunkband, sowie die SBAS Dienste werden auf Galileo erweitert.

Die Nutzung von kombinierten Galileo/GPS-Empfängern wird die Qualität und die Zuverlässigkeit von Navigationsdaten für diverse maritime und nichtmaritime Anwendungen deutlich verbessern.

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.

The Galileo system will provide 10 navigation signals from space, also one return path for SAR service. Galileo integrity service will provide reliable information on the Galileo system status to the user. The Galileo commercial service (CS) is capable of positioning down to the cm level. Galileo open service (OS) provides the same accuracy as GPS does for civil usage, combined with the second Galileo OS frequency precise positioning will be available for civil users at no further costs.

Differential services as the beacon stations, broadcasting in the maritime 300 kHz band, as well as SBAS services will be improved to provide Galileo corrections.

The use of combined Galileo/GPS receivers will improve the quality and reliability of navigation data used by several maritime and non-maritime applications.

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 S3)

8.25 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.

8.25 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.

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.

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)

8.26 DE. BMDV. Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme

Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffsmeldesysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffsmeldesysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffe oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Der Kapitän eines Schiffes muss die Vorschriften für beschlossene verbindliche Schiffsmeldesysteme einhalten und der zuständigen Behörde alle entsprechend den Bestimmungen des jeweiligen Systems verlangten Angaben melden. Die Beteiligung von Schiffen entsprechend den Bestimmungen der beschlossenen Schiffsmeldesysteme ist für die betreffenden Schiffe gebührenfrei (Regel 11 Kapitel V SOLAS).

Aufstellung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme:

8.26 DE. BMDV. Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO

IMO is recognized as the only international body authorized to adopt, upon proposal by one or several Governments, ship reporting systems in order to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Participation in ship reporting systems may be made mandatory for all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes. The ship's master is required to comply with the requirements of the adopted reporting systems and to report to the competent authority the complete information required under such systems. The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems is free of charge for such ships (Regulation 11, Chapter V, SOLAS).

List of mandatory ship reporting systems adopted by IMO:

Ostsee/Baltic Sea

- In the Gulf of Finland (GOFREP)
- On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk (GDANREP)
- In the Sound between Denmark and Sweden (SOUNDREP)
- In the Storebælt (Great Belt) Traffic area (BELTREP)

Westeuropäische Gewässer/West European waters

- In the Barents Area (Barents SRS)
- Mandatory Ship Reporting Systems in Greenland Waters (GREENPOS AND COAST CONTROL)
- Off the south-west coast of Iceland (TRANSREP)
- West European Tanker Reporting System (WETREP)
- In the Dover Strait/Pas de Calais (CALDOVREP)
- Off Les Casquets and the adjacent coastal area (MANCHEREP)
- Off Ushant (OUSSREP)
- In the "Off Finistère" Traffic Separation Scheme area (FINREP)
- Off the Coast of Portugal (COPREP)
- The Canary Island (CANREP)

Mittelmeer und Schwarzes Meer/Mediterranean Sea and Black Sea

- In the Strait of Gibraltar (GIBREP)
- In the Strait of Bonifacio (BONIFREP)
- In the Adriatic Sea (ADRIREP)

Australien/Australia

- In the Torres Strait region and the Inner Route of the Great Barrier Reef (REEFREP)

Malaiischer Archipel/*Malysian Archipelago*
In the Straits of Malacca and Singapore (STRAITREP)

Mittelamerika, Pazifische Küste/*Central America, Pacific coast*
The Papahānaumokuākea Marine National Monument, Particularly Sensitive Sea Area (PSSA),
(CORAL SHIPREP)
In the Galapagos Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), (GALREP)

Westlicher Nordatlantik, Golf von Mexiko, Karibisches Meer/
Western North Atlantic Ocean, Gulf of Mexico, Caribbean Sea
Reporting systems for protection of endangered North Atlantic Right Whales in sea areas off the north-eastern and south-eastern coast of the United States

Asien, Pazifische Küste/*Asia, Pacific coast*
Off Chengshan Jiao Promontory

Die vorgenannten Schiffsmeldesysteme sind in dem deutschen nautischen Informationssystem bzw. in den nautischen Veröffentlichungen anderer Hydrographischer Dienste aufgeführt. Berichtigungen und Ergänzungen zu dieser Aufstellung werden über die NfS bekannt gemacht.

The above ship reporting systems are listed in the German nautical information system and/or the nautical publications of other Hydrographic Offices. Corrections and additions to this list are published in NfS (German notices to mariners).

(BMDV WS 23)

8.27 DE. BMDV. Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegführungssysteme außerhalb der Küstenmeere

Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffswegführungssysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffswegführungssysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffsorten oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Jedes Schiff muss ein von der IMO beschlossenes Wegführungssystem anwenden, das für seine Art oder Ladung verbindlich vorgeschrieben ist, sofern nicht aus zwingenden Gründen ein bestimmtes System nicht angewendet werden kann. Derartige Gründe sind im Schiffstagebuch einzutragen (Regel 10 Kapitel V SOLAS).

Bekanntmachung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegführungssysteme:

8.27 DE. BMDV. Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas

IMO is recognized as the only international body authorized to adopt, upon proposal by one or several Governments, ships' routeing systems in order to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Participation in ships' routeing systems may be made mandatory for all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes. A ship shall use a mandatory ships' routeing system adopted by IMO as required for its category or cargo carried unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routeing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log (SOLAS Chapter V, Regulation 10).

Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO:

Mandatory route for tankers from North Hinder to the German Bight and vice versa
Mandatory no anchoring area in the approaches to the Gulf of Venice
Mandatory no anchoring areas in the vicinity of the Neptune Deepwater Port in the western North Atlantic Ocean
Mandatory no anchoring areas in the vicinity of the Excelerate Northeast Gateway Energy Bridge Deepwater Port in the Atlantic Ocean
Mandatory no anchoring areas in the Tortuga Ecological Reserve and Tortugas Bank
Mandatory no anchoring areas for all ships on Flower Garden Banks coral reefs
Mandatory no anchoring area for all ships as Associated Protective Measures (APMs) for Saba Bank PSSA
Mandatory no anchoring areas on Sharks Bank and Long Shoal
Mandatory no anchoring area in the southern portion of Pulley Ridge

(BMDV WS 23)

8.28 IMO. BMDV. Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete

Regel 10 KVR enthält international verbindliche Vorschriften über das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten (VTG). Diese Regel gilt uneingeschränkt in allen Verkehrstrennungsgebieten, die von der IMO angenommen worden sind (vgl. KVR Regel 10 Buchstabe a i.V.m. § 6 der Verordnung zu den Internationalen Regeln). Daneben gibt es eine Anzahl von Verkehrstrennungsgebieten in nationalen Gewässern, die nicht von der IMO festgelegt worden sind und für die von den zuständigen Regierungen z. T. von Regel 10 abweichende nationale Vorschriften erlassen worden sind. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird nachstehend eine vollständige Aufstellung der Verkehrstrennungsgebiete bekannt gemacht, die bislang von der IMO angenommen worden sind und auf die Regel 10 der KVR Anwendung findet.

Zahlreiche Verstöße gegen Regel 10 der KVR geben weiterhin Veranlassung, auf die strikte Befolgung dieser Regel hinzuweisen. Bei Nichtbefolgung muss mit beachtlichen Geldbußen und in besonders schweren Fällen mit Freiheitsentzug gerechnet werden. Außerdem können durch das Aufbringen und Festhalten von Schiffen in Häfen erhebliche wirtschaftliche Nachteile entstehen.

Aufstellung der von der IMO angenommenen VTG – Stand Dezember 2022:

8.28 IMO. BMDV. Notification of traffic separation schemes adopted by IMO

COLREG Rule 10 contains internationally mandatory regulations for the conduct of vessels in or near traffic separation schemes. This rule has unrestricted applicability in all traffic separation schemes (TSS) which have been adopted by IMO (see COLREG Rule 10 (a) in connection with Art. 6 of the Ordinance for the implementation of the International Regulations). In addition, there exist a number of traffic separation schemes in national waters which have not been adopted by IMO but have been established by the competent national authorities and may differ from Rule 10. To avoid misunderstandings, a complete list of traffic separation schemes is provided in the following which have been adopted by IMO and to which COLREG Rule 10 applies.

Numerous violations of COLREG still make it necessary to require strict compliance with these Regulations. Non-compliance may be punished with considerable fines and even imprisonment in particularly severe cases. Besides, severe economic damage may result from the seizure and detention of vessels in ports.

List of TSS adopted by IMO – status December 2022:

- 1 Ostsee/Baltic Sea
 - Off Sommers Island
 - Off Hogland (Gogland) Island
 - Off Rodsher Island
 - Off Kalbådagrund Lighthouse
 - Off Porkkala Lighthouse
 - Off Hankoniemi Peninsula
 - Off Köpu Peninsula (Hiiumaa Island)
 - South Hoburgs Bank
 - Midsjöbankarna
 - In Norra Kvarken
 - The Åland Sea
 - West Klintehamn
 - North Hoburgs Bank
 - Off Öland Island
 - In Bornholmsgat
 - On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk
 - Stupska Bank
 - Adlergrund
 - Off Falsterborev
 - In the Sound
 - North of Rügen
 - South of Gedser
 - Off Kiel Lighthouse
 - Between Korsoer and Sprogø
 - At Hatter Barn
 - In the vicinity of Kattegat

2 Westeuropäische Gewässer/*Western European waters*

West of the Scilly Isles
 South of the Scilly Isles
 Off Land's End, between Seven Stones and Longships
 Off Ushant
 Off Casquets
 In the Strait of Dover and adjacent waters
 At West Hinder
 In the SUNK area and in the northern approaches to the Thames Estuary
 Off Friesland
 In the approaches to Hook of Holland and at North Hinder
 In the approaches to IJmuiden
 Off Texel
 Off Vlieland, Vlieland North and Vlieland Junction
 Terschelling–German Bight
 German Bight western approach
 Jade approach
 Elbe approach
 In the approaches to the River Humber
 Off the coast of southern Norway
 Off the western coast of Norway
 Off the coast of Norway from Vardø to Røst
 Off Fastnet Rock
 Off Smalls
 Off Tuskar Rock
 Off Skerries
 In Liverpool Bay
 In the North Channel
 Off Neist Point in the Minches
 Off the south-west coast of Iceland
 Off Finisterre
 Off Cape Roca
 Off Cape S. Vicente
 At Banco del Hoyo

3 Mittelmeer–Schwarzes Meer/*Mediterranean Sea and Black Sea*

In the Strait of Gibraltar
 Off Cabo de Gata
 Off Cape Palos
 Off Cape La Nao
 In the Corsica Channel
 Off Cani Island
 Off Cape Bon
 In the Adriatic Sea:
 In the North Adriatic Sea
 Approaches to Gulf of Trieste
 Approaches to Gulf of Venice
 In the Gulf of Trieste
 Approaches to/from Koper
 Approaches to/from Monfalcone
 Saronicos Gulf (in the approaches to Piraeus Harbour)
 In the approaches to the port of Thessaloniki
 Off the Mediterranean coast of Egypt
 In the southern approaches to the Kerch Strait
 In the area off south-western coast of the Crimea
 Approaches to the ports of Chornomorsk, Odesa and Pivdennyi
 Strait of Istanbul – North approach
 Strait of Istanbul
 Strait of Istanbul – South approach and Sea of Marmara
 Strait of Çanakkale
 Strait of Çanakkale – South-west approach

- 4 Indischer Ozean und angrenzende Gewässer/
Indian Ocean and adjacent waters
In the Gulf of Suez
In the entrance to the Gulf of Aqaba
Near the deep-water route leading to Jazan Economic City Port
In the southern Red Sea – west and south of Hanish Al Kubra
In the southern Red Sea – east of Jabal Zuqar Island
In the Strait of Bab el Mandeb
Off Ras Al Hadd
Off Ra's al Kuh
In the Strait of Hormuz
Tunb-Farur
Between Zaqqum and Umm Shaif
In the approaches to Ras Tanura and Ju'aymah
Marjan/Zuluf
Approaches to the port of Ra's al Khafji
Off Mina Al-Ahmadi
Off Dondra Head
Off Alphard Banks 34 miles south of Cape Infanta
Off the FA platform 47 miles south of Mossel Bay
- 5 Südostasien/*South-east Asia*
At One Fathom Bank
Port Klang to Port Dickson
Port Dickson to Tanjung Keling
Malacca to Iyu Kecil
In the Singapore Strait (Main Strait)
Singapore Strait (Off St. John's Island)
Singapore Strait (Off Changi/Pulau Batam)
At Horsburgh lighthouse area
In the Sunda Strait
In the Lombok Strait
In the East Lamma and Tathong Channels
In the Dangan Channel
- 6 Australien/*Australia*
Off Southwest Australia
South of Wilson Promontory in the Bass Strait
In the Bass Strait
- 7 Nordamerika, Pazifische Küste/*North America, Pacific coast*
In Prince William Sound
In the Strait of Juan de Fuca and its approaches
In Puget Sound and its approaches
In Haro Strait and Boundary Pass, and in the Strait of Georgia
Off San Francisco
In the Santa Barbara Channel
In the approaches to Los Angeles – Long Beach
In the approaches to Salina Cruz
- 8 Südamerika, Pazifische Küste/*South America, Pacific coast*
On the Pacific Coast of Panama
Landfall and approaches to Talara Bay
Landfall and approaches to Paita Bay
Landfall off Puerto Salaverry
Landfall and approaches to Ferrol Bay (Puerto Chimbote)
Approaches to Puerto Callao
In the approaches to Puerto Pisco
Landfall and approaches to San Nicolas Bay
Landfall and approaches to Puerto Ilo
In the approaches to Arica
In the approaches to Iquique
In the approaches to Antofagasta
In the approaches to Quintero Bay
In the approaches to Valparaiso
In the approaches to Concepcion Bay
In the approaches to San Vicente Bay
In the approaches to Punta Arenas

- 9 Westlicher Nordatlantik, Golf von Mexiko, Karibisches Meer/
Western North Atlantic Ocean, Gulf of Mexico, Caribbean Sea
 In the approaches to Chedabucto Bay
 In the Bay of Fundy and approaches
 In the approaches to Portland, Maine
 In the approach to Boston, Massachusetts
 In the approaches to Narragansett Bay, Rhode Island and Buzzards Bay, Massachusetts
 Off New York
 Off Delaware Bay
 In the approaches to Chesapeake Bay
 In the approaches to the Cape Fear River
 In the approaches to Galveston Bay
 In the approaches to the Port of Veracruz
 Off Cabo San Antonio
 Off La Tabla
 Off Costa de Matanzas
 In the Old Bahama Channel
 Off Punta Maternillos
 Off Punta Lucrecia
 Off Cabo Mays
 At the approaches to Puerto Cristobal
- 10 Asien, Pazifische Küste/*Asia, Pacific coast*
 In the fourth Kuril Strait
 In the Proliv Bussol
 Off the Aniwa Cape
 In the approaches to the Gulf of Nakhodka
 Off the Ostrovnoi Point
 In the waters off Chengshan Jiao Promontory
- 11 Östlicher Nordatlantik und Südatlantik / *Eastern North Atlantic and South Atlantic Oceans*
 Between Grand Canary and Fuerteventura
 Between Grand Canary and Tenerife

Die vorgenannten Verkehrstrennungsgebiete sind in deutschen Seekarten bzw. Seekarten anderer Hydrographischer Dienste eingedruckt. Berichtigungen und Ergänzungen zu dieser Aufstellung werden über die NfS bekannt gemacht.

The above traffic separation schemes are shown in German charts and in the charts of other Hydrographic Offices. Corrections and additions to this list are published in NfS (German notices to mariners).

(BMDV WS 23; IMO COLREG.2/Circ.74)

8.29 Ostsee. BMDV. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen

Die Kommission der Lotsenverwaltungen der Ostsee-Anrainerstaaten (BPAC) empfiehlt

- Kapitänen von Schiffen, die durch ihren Tiefgang behindert sind,
- Kapitänen von Schiffen, die nicht in einem der Ostsee-Anrainerstaaten registriert sind und selten das betreffende Gebiet befahren, und
- Kapitänen von beladenen Öl-, Gas- und Chemikalienschiffen – unabhängig von ihrer Größe –, und sich auf dem Weg zu oder von einem Hafen an der Ostsee befinden, sich der Dienste eines von der zuständigen Behörde eines Ostsee-Anrainerstaates zugelassenen Überseelotsen zu bedienen.

8.29 Baltic Sea. BMDV. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission

The Baltic Pilotage Authorities Commission of the Baltic Sea States (BPAC) recommends that

- the masters of vessels constrained by their draught,*
- the masters of vessels which are not registered in a Baltic Sea State and who seldom navigate in the area, and*
- the masters of vessels carrying oil, gas, or chemicals – irrespective of the vessel's size which are en route to or from a Baltic Sea port should request pilotage by a deep sea pilot who has been certified by a competent authority in one of the Baltic Sea States.*

(BMDV WS 24)

8.30 Ostsee. IMO. BMDV. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung

Zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Kadetrinne (Kadetrenden) ist die von der IMO vorgegebene Wegeführung seit Januar 2002 in Kraft; sie ist in der Abbildung mit der dazugehörigen Betonung eingezeichnet.

Schiffen, die aufgrund ihres Tiefgangs den Tiefwasserweg nicht benutzen müssen, wird empfohlen außerhalb des Tiefwasserweges zu fahren, wobei ostgehende Schiffe S-lich und O-lich und westgehende Schiffe W-lich und N-lich des Tiefwasserweges im TSS South of Gedser fahren sollten.

Die zwischen dem Verkehrstrennungsgebiet und der deutschen Küste eingerichtete Küstenverkehrszone ist zu beachten.

Schiffe zum oder vom Bornholmsgat sollen auf der Reise zwischen der Kadetrinne und dem TSS In Bornholmsgat auch das TSS North of Rügen nutzen. Die Kadetrinne ist 15 sm lang und 3 sm breit mit 20 bis 30 m Wassertiefe. Sie beginnt etwa 5 sm S-lich von Gedser Rev und verläuft NNO-wärts, annähernd 1 sm am Gedser Rev vorbei. In der Rinne sind einige Stellen mit 12 bis 19 m Wassertiefe.

Gedser Rev erstreckt sich von Gedser Odde mit Wassertiefen von etwa 5 bis 10 m 8 sm SO-wärts bis an das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadetrinne heran. Das Riff besteht aus einem an vielen Stellen durch tiefe Rinnen unterbrochenen Rücken aus Kalkstein, bedeckt mit Sand und kleinen Steinen. Das Riff fällt besonders an der NO-Seite steil ab und ist daher schwer anzuloten.

Winde, die über dem Nordsee- und Ostseeraum aus den Richtungen Südwest über Nordwest bis Nordost wehen, erzeugen einwärts setzende O-liche und NO-liche Strömungen. Bei Winden aus Nordost über Ost bis Südwest setzt die Strömung nach Südwesten. Im Frühjahr ist die Strömung am stärksten, sie verringert sich im Sommer und steigt von Herbst zum Winter wieder an. Bei stürmischen Ost- und Westwinden kann die Strömung 3 bis 4 sm/h erreichen. Die Strömung setzt quer über das Gedser Rev.

Etwa 50 000 Schiffe passieren jährlich die Kadetrinne auf dem Weg in die östliche Ostsee und umgekehrt.

Während der letzten Jahre sind immer wieder Schiffe in der Kadetrinne festgekommen. Ursächlich für das Festkommen war eine fehlerhafte Navigation und die Nichteinhaltung des in den amtlichen Seekarten ausgewiesenen Tiefwasserweges.

Dies betraf hauptsächlich Tanker und Massengutschiffe über 11 m Tiefgang, bei denen die Schiffsführung außerhalb der tiefsten Rinne navigierte.

8.30 Baltic Sea. IMO. BMDV. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning

To improve safety and easy flow of maritime traffic in the Kadetrenden (Kadetrinne) the new routeing system agreed by IMO has been in force since January 2002. The figure indicates the new routeing system with the buoyage.

Ships, other than ships which because of their draught must use the DW Route, are recommended to use the areas outside the DW Route, in such a manner that eastbound ships proceed on the south and east side of the DW Route and westbound ships on the west and north side of the DW Route.

The Inshore Traffic Zone established between the TSS and the German coast has to be observed.

Vessels bound for or coming from Bornholmsgat should also use the TSS North of Rügen on their voyage between Kadetrenden and TSS In Bornholmsgat. The Kadetrenden is 15 nautical miles long and 3 nautical miles wide; its water depth ranges between 20 and 30 metres. The Kadetrenden starts at a point situated about 5 nautical miles to the South of Gedser Rev and runs in a north-to-northeasterly direction at a distance of approximately one nautical mile from Gedser Rev. Along the channel, there are areas where the depth of water is between 12 and 19 metres.

Gedser Rev (with water depths between 5 and 10 metres) starts at Gedser Odde, runs in a south-easterly direction, and extends right into the traffic separation scheme in the Kadetrenden. The reef consists of a ridge of limestone, which is interrupted by a multitude of deep incisions and is covered with sand and pebbles. The reef is steeply sloped at its north-easterly side, which makes it hard to identify by echo-sounding equipment.

Winds blowing in the North Sea and Baltic Sea regions from south-westerly to north-westerly to north-easterly directions will generate inward currents in easterly to north-easterly directions. When winds are blowing from north-easterly to easterly to south-westerly directions, currents will set towards the south-west. They are most powerful in spring, will decrease in their intensity over summer, and will increase again in their intensity from autumn into winter. Local currents may reach speeds of 3 to 4 nautical miles per hour in easterly or westerly storms and will usually set right across Gedser Rev.

About 50,000 vessels sail annually through the Kadetrenden on their way into or out of the Baltic Sea proper.

During the last years, vessels have repeatedly run aground in the Kadetrenden. Causes for those groundings were invariably faulty navigation and non-compliance with the requirement to keep to the deep-water route depicted in the official charts.

Particularly the groundings of tankers and of large bulk carriers with draughts exceeding 11 metres clearly indicate that masters have not kept to the deepest part of the channel.

Schiffsführern auf Schiffen wird empfohlen, zugelassene ECDIS-Anlagen und neueste amtliche ENC-Daten für die sichere Durchfahrt der Kadetrinne zu verwenden.

Masters are recommended to use type approved ECDIS equipment and latest officially issued ENC data for the passage through the Kadetrenden.

(BMDV WS 23; IMO SN.1/Circ.263)

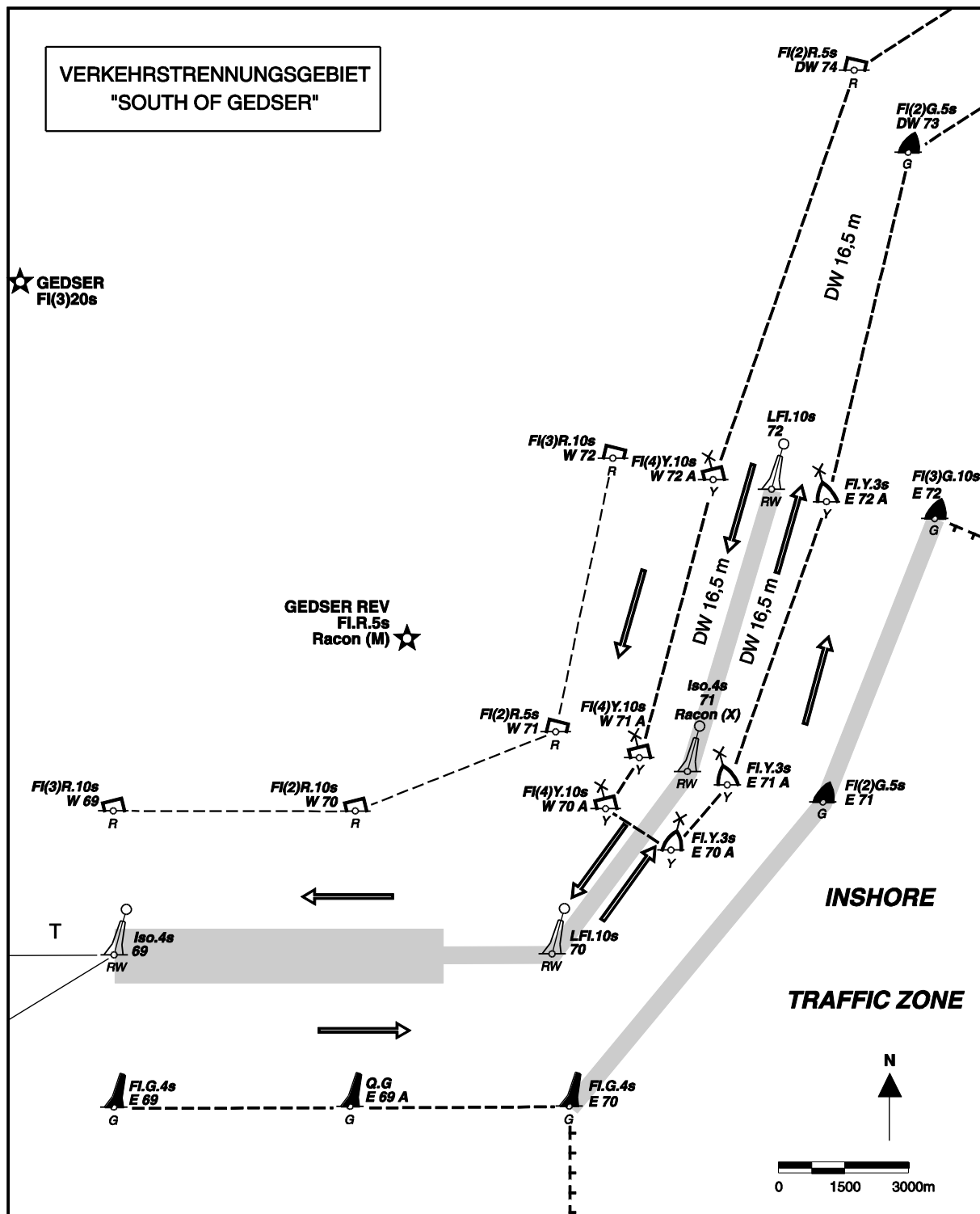


Abb.: Erweiterung des Tiefwasserweges (DW 16,5 m) in der Kadetrinne
Fig.: Extension of the deep-water route (DW 16.5 m) in the Kadetrenden

8.31 PA. BMDV. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals

Am 31. Dezember 1999 ist der Panamakanal vertragsgemäß von den USA auf Panama übergegangen. Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragsstaat des Protokolls zu dem Vertrag über die dauernde Neutralität und den Betrieb des Panamakanals vom 7. September 1977. Für die Bundesrepublik Deutschland ist das Protokoll am 9. Februar 1988 in Kraft getreten (BGBl. 1988 II S. 293). Danach sind Schiffe unter der Bundesflagge, die den Panamakanal befahren, verpflichtet, die Regeln für das Befahren des Panamakanals strikt einzuhalten. Gemäß § 8a der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt hat der Betreiber eines Schiffes unter Bundesflagge, das den Panamakanal befahren will, sicherzustellen, dass

- 1 spätestens nach dem Einlaufen in den ersten Hafen des Kanals die Regeln für das Befahren des Panamakanals in der jeweils geltenden Fassung sich an Bord befinden und
- 2 die für die Durchfahrt allgemein anerkannten Regeln der Technik und der seemännischen Praxis eingehalten werden.

Im Internet sind die Regeln abrufbar unter:
www.pancanal.com/en/

Falls sich die jeweils geltende Fassung nicht an Bord befindet, wird sie auf Anforderung nach dem Einlaufen in einen Endhafen des Kanals geliefert.

8.32 CA. BMDV. Teilnahme am Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N

Kanada hat für seine arktischen Gewässer den ehemals freiwilligen Schiffsverkehrsdienst NORDREG ohne entsprechendes IMO-Mandat als verpflichtend erklärt. Diese Regelung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht mit internationalem Seerecht vereinbar.

Da bei Nichtteilnahme das Befahren der Gewässer seitens der kanadischen Behörden sanktioniert werden könnte, wird der deutschen Schifffahrt empfohlen, nur Meldungen mit dem Hinweis der freiwilligen Teilnahme abzugeben.

8.31 PA. BMDV. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal

On 31 December 1999, authority over the Panama Canal has been formally transferred from the United States of America to the Republic of Panama. The Federal Republic of Germany is a Contracting Party to the Protocol to the Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal done on 7 September 1977. The Protocol has taken effect for the Federal Republic of Germany on 9 February 1988 (Federal Law Gazette 1988 II p. 293). Under its provisions, vessels flying the flag of the Federal Republic of Germany navigating through the Panama Canal are required to strictly observe the applicable rules. Under the provisions of Art. 8(a) of the Safety of Navigation Ordinance, the operator of a vessel flying the flag of the Federal Republic of Germany and intending to transit the Panama Canal shall ensure that

- 1 the current version of the Panama Canal Authority (PCA) Regulations is available on board not later than upon the vessel entering the first Canal port;*
- 2 the universally recognized rules of technology and the principles of good seamanship are complied with during passage of the Canal.*

*The PCA Regulations can be consulted under:
www.pancanal.com/en/*

If the current version of the Regulations is not carried on board a given vessel as she enters the Canal, it will be supplied, upon request, to the port at the other end of the Canal for collection.

(BMDV WS 23)

8.32 CA. BMDV. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N

Canada has declared its formerly voluntary Arctic Canada Traffic System (NORDREG) compulsory, outside IMO's mandate. According to the German Federal Government, this provision is not in compliance with the international Law of the Sea.

As access to these waters may be restricted by the Canadian authorities for vessels not participating in the system, German ships reporting information are recommended to state that their participation is voluntary.

(BMDV WS 23, Az.: 62321.6/6-Nav-56)

8.33 BMDV. Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe

1. Dem International Maritime Bureau (IMB) wurden im Zeitraum Januar bis September 2022 90 Vorfälle gemeldet. In 85 Fällen kamen die Angreifer an Bord, in einem Fall wurde das Schiff entführt und bei vier Vorfällen handelte es sich um Versuche. Im Golf von Guinea zeichnet sich ein positiver und signifikanter Trend ab. Waren es 2018 noch 61, 2019 noch 44 Vorfälle, so waren es in den ersten neun Monaten des Jahres 2022 nur noch 13 Vorfälle. Ein Anstieg ist in der Straße von Singapur zu verzeichnen. Vorfälle am Horn von Afrika wurden nicht gemeldet. Gleichwohl können in der Region Angriffe nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Darüber hinaus ergeben sich hybride Bedrohungslagen für die Schifffahrt aus regionalen Konflikten, wie beispielsweise im Jemen.

Es wird weiterhin dringend empfohlen, die vorgeschlagenen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, die in den überarbeiteten Branchenleitlinien zur Bekämpfung der Piraterie (MSC.1/Circ.1601) enthalten sind (siehe NfS-Heft 13/2019, geändert bezüglich des 3. Anhangs, siehe NfS-Heft 30-31/21).

Die Branchenleitlinien umfassen drei Anhänge:

- „Weltweite Leitlinien für Unternehmen, Kapitäne und Seeleute zur Bekämpfung von Piraterie“
- Überarbeitete „Beste Strategien und Verhaltensweisen zur Abschreckung von Piraten sowie zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Roten Meer, im Golf von Aden, im Indischen Ozean und im Arabischen Meer“ (BMP5) (Hinweis: Am 1. Januar 2023 wird die Ausweisung der „Indian Ocean High Risk Area“ zurückgenommen. MSC 106/INF. 10)
- „Beste Strategien und Verhaltensweisen zur Abschreckung von Piraten und zur Verbesserung der Gefahrenabwehr vor der Küste von Westafrika einschließlich des Golfs von Guinea“ (BMP West Africa).

Die „Weltweiten Leitlinien für Unternehmen, Kapitäne und Seeleute zur Bekämpfung von Piraterie“ sollen bestehende IMO Leitlinien unterstützen und sind komplementär zu regionalen Initiativen, die detailliertere Leitlinien für spezifische Bedrohungen in einer bestimmten Region zur Verfügung stellen.

Die Branchenleitlinien sowie weitere Informationen und Empfehlungen sind auf der Webseite des Piraterie-Präventionszentrums der Bundespolizei eingestellt.

8.33 BMDV. Piracy and armed robbery against ships

1. Between January and September 2022, 90 incidents were reported to the International Maritime Bureau (IMB). In 85 cases, vessels were boarded, in one case, a vessel was hijacked and four of the incidents were attempts. In the Gulf of Guinea, there is evidence of a positive and significant trend. While there were 61 incidents in 2018 and 44 in 2019, there were only 13 incidents in the first nine months of 2022. An increase was recorded in the Singapore Strait. No incidents were reported in the Horn of Africa. Nevertheless, attacks in the region cannot be ruled out entirely. In addition, hybrid threats to shipping arise from regional conflicts, such as in Yemen.

It is still strongly recommended to take the proposed precautionary measures contained in the Revised Industry Counter Piracy Guidance (MSC.1/Circ.1601) (see NfS issue 13/2019 amended with regard to the 3rd annex, see NfS issue 30-31/21).

The Revised Industry Guidance encloses three annexes:

- “Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers”
- Revised “Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea” (BMP 5) (Note: the designation of the „Indian Ocean High Risk Area“ will be withdrawn on 1 January 2023. MSC 106/INF. 10)
- “Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea” (BMP West Africa).

The “Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers” is intended to support existing IMO guidance and is complementary to regional initiatives which provide more detailed guidance specific to the threat in a particular region.

The Revised Industry Guidance, further information and recommendations are available on the website of the Piracy-Prevention-Centre of the Federal Police.

Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei bietet außerdem diverse Angebote zur Piraterieprävention, deren Nutzung empfohlen wird (Näheres und Kontakte hierzu unter www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/piraterie/praevention/praevention?set_language=de).

Das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei ist ständig erreichbar unter:

In addition, the Piracy-Prevention-Centre offers various piracy prevention services, the use of which is recommended (details and contacts under

www.deutsche-flagge.de/en/safety-and-security/piracy-security-levels-warning-notes/prevention/prevention?set_language=en.

The Piracy-Prevention-Centre of the Federal Police is always reachable under:

Telefon/Phone:	+49 45 61 40 71-3333
Telefax/Fax:	+49 30 20 45 61-2198
E-Mail/e-mail:	bpol.see.ppz@polizei.bund.de

2. Beim Einfahren in oder beim Durchfahren eines Seegebietes der Gefahrenstufe 2 oder 3 sind Schiffe unter deutscher Flagge verpflichtet, die bestehenden international eingerichteten Meldesysteme zu nutzen.

Zurzeit sind vom Bundesministerium des Innern, und für Heimat (BMI) folgende Gebiete mit Gefahrenstufe 2 und 3 eingestuft (Näheres unter www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/isps/warnhinweise)

a. Gefahrenstufe 2:

- Golf von Guinea
- Golf von Aden, das Gebiet vor der Küste Somalias und die jemenitischen Hafen- und Küstengebiete
- Golf von Oman, Straße von Hormuz und Persischer Golf. Innerhalb der Hafenanlagen in dem betroffenen Seegebiet gilt für alle deutschflaggen Schiffe die Gefahrenstufe 1. Dies gilt nicht für die Außenreedten und nicht für die Hafenanlagen der Islamischen Republik Iran. Für Tankschiffe unter deutscher Flagge gilt im gesamten Seegebiet, einschließlich der Hafenanlagen weiterhin die Gefahrenstufe 2
- Hoheitsgewässer Libyens (12-sm-Zone) und alle libyschen Häfen
- Schwarzes Meer ausschließlich der AWZ, der Küstengewässer und der Hafenanlagen der Ukraine

b. Gefahrenstufe 3:

- Asowsches Meer (inkl. Hafenanlagen)
- Straße von Kertsch
- Schwarzes Meer (Küstenmeer inkl. Hafenanlagen sowie AWZ der Ukraine)
- Bei Teilnahme an der UN-„Schwarzmeer-Getreide-Initiative“

Die International eingerichteten Meldesysteme umfassen zurzeit:

2. German flagged ships are required to use the international reporting and warning systems before they enter or pass a sea area, where threat level 2 or 3 is applied.

Currently, the following areas are assigned to security level 2 and 3 by the Federal Ministry of the Interior and Community (details under www.deutsche-flagge.de/en/safety-and-security/isps/warning-notes?set_language=en)

a. Security level 2:

- Gulf of Guinea
- Gulf of Aden, the area off Somalia and the Yemeni seaports and coasts
- Gulf of Oman, Strait of Hormuz and Persian Gulf. Within port facilities in the above mentioned sea area, the security level for all vessels except tankers has been set to security level 1. This does not apply to outer anchorages, nor to port facilities of the Islamic Republic of Iran. For German-flagged tankers, security level 2 continues to apply to the whole sea area, including port facilities
- Libya's territorial waters (12-mile zone) and all Libyan sea ports
- Black Sea with the exception of Ukraine's EEZ, territorial waters and port facilities

b. Security level 3:

- Sea of Azov (including port facilities)
- Kerch Strait
- Black Sea (Ukrainian territorial waters, including Ukraine's port facilities and EEZ)
- In the case of participation in the UN "Black Sea Grain Initiative"

The international reporting and warning systems currently contain:

Kontaktadressen für die MeldungenContact details for the reports

Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)

Telefon/Phone: +33 (0) 29 82 20 22 0
 +33 (0) 29 82 20 17 0
 Telefax/Fax: +33 (0) 29 82 20 17 1
 E-Mail/e-mail: postmaster@mschoa.org

United Kingdom Maritime Trade Operation (UKMTO)

Telefon/Phone: +44 (0) 23 92 22 20 60 (24 h)
 +97 15 05 52 32 15
 E-Mail/e-mail: watchkeepers@ukmto.org (Emergency)
info@ukmto.org (General)

Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GOG)

Telefon/Phone: +33 (0) 2 98 22 88 88
 E-Mail/e-mail: watchkeepers@mdat-gog.org

Information Fusion Centre (IFC), regional Maritime Security (MARSEC) center hosted by the Republic of Singapore Navy

Telefon/Phone: +65 65 94 57 05 (Office)
 +65 96 26 89 65 (24/7 Hotline)
 Telefax/Fax: +65 65 94 57 34
 E-Mail/e-mail: information_fusion_centre@defence.gov.sg

3. Die Reeder haben die Option, **private bewaffnete Wachpersonen** (PCASP) einzusetzen, sofern das Bewachungsunternehmen vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zugelassen ist. Ein entsprechender vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag des Reeders genehmigter Zusatz zum Gefahrenabwehrplan des Schiffs ist erforderlich, der den Einsatz von PCASP zulässt.

Der Zusatz zum Gefahrenabwehrplan auf dem Schiff gilt für einen Zeitraum von längstens zwei Jahren. Die Genehmigung wird u. a. mit der Auflage erteilt, dass der Gefahrenbeauftragte des Unternehmens den Einsatz von PCASP spätestens 24 Stunden vor Einfahrt in ein in die Gefahrenstufe 2 oder 3 eingestuftes Seegebiet der Zentralen Kontaktstelle (PoC) anzeigt.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat sowohl Empfehlungen für Mitgliedstaaten als auch Leitlinien für solche Schiffe verabschiedet, die private bewaffnete Sicherheitsteams an Bord nehmen. Diese sind:

- Überarbeitete vorläufige Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, VbBl. 2013 S. 640, NfS-Heft 29/2013, <https://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/piraterie/wachpersonal>),

3. Operators have the option to use **privately contracted armed security personnel** (PCASP) on board of their ships, provided the private maritime security company has been certified by the Federal Office for Economic Affairs and Export Control (BAFA). Besides the ship-operator must apply for an addendum to the ship security plan allowing the use of PCASP aboard, which has to be approved by the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH).

The addendum is valid for two years. The added license will only be granted inter alia under the condition, that 24 hours before the ship enters a sea-area of threat-level 2 or 3 the Company Security Officer (CSO) reports to the Point of Contact (PoC) that PCASP is on board.

The Maritime Safety Committee of the IMO adopted both recommendations for member states and guidance to those ships using privately contracted armed security personnel on board. These are:

- Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, VbBl. 2013 p. 640, NfS issue 29/2013, https://www.deutsche-flagge.de/en/safety-and-security/piracy-security-levels-warning-notes/englisch-private-bewaffnete-sicherheitskraefte/englisch-private-bewaffnete-sicherheitskraefte?set_language=en),

- Vorläufige Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die bewaffnetes privates Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen (MSC.1/Circ.1443, VbBl. 2013 S. 676, NfS-Heft 29/2013),
- Überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1406/Rev.3, VbBl. 2016 S. 96, NfS-Heft 12/2016),
- Vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1408/Rev.1),
- Überarbeitete Branchenleitlinien zur Bekämpfung der Piraterie (MSC.1/Circ.1601, NfS-Heft 13/2019).
- *Guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1443, VbBl. 2013 p. 676, NfS issue 29/2013),*
- *Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area (MSC.1/Circ.1406/ Rev.3, VbBl. 2016 p. 96, NfS issue 12/2016),*
- *Interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area (MSC.1/ Circ.1408/Rev.1),*
- *Revised Industry Counter Piracy Guidance (MSC.1/Circ. 1601, NfS issue 13/2019).*

(BMDV WS 24)

8.34 BMDV. IMB Piracy Reporting Centre

Das am 1. Oktober 1992 vom International Chamber of Commerce (ICC) in Kuala Lumpur eingerichtete Piracy Reporting Centre des International Maritime Bureau (IMB) nimmt rund um die Uhr Meldungen über versuchte und erfolgte Piratenangriffe und bewaffnete Raubüberfälle auf Seeschiffen entgegen. Die eingehenden Informationen werden über das INMARSAT-C-System und NAVTEX an die Schifffahrt weitergegeben. Außerdem können Informationen über das Internet oder per Telefon abgerufen werden.

Das Zentrum wird aus freiwilligen Beiträgen der Schifffahrtsindustrie finanziert. Die Dienste selbst sind kostenlos.

Wenn Sie einen Hinweis auf einen Vorfall mit Beteiligung von Piraten geben oder einen bewaffneten Raubüberfall melden wollen, wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

Telefon/Phone:	+6 03 20 78 57 63
Telefax/Fax:	+6 03 20 78 57 69
Telex:	+84 34 199/IMBPCI1 MA34199
E-Mail/e-mail:	piracy@icc-ccs.org
24 Hours Anti Piracy Helpline	
Telefon/Phone:	+6 03 20 31 00 14

Schiffe, die den Safety NET-Dienst von INMARSAT-C benutzen, können täglich vom Zentrum über die Küsten-Erdfunkstelle Singapore und über die Satelliten für die Gebiete des Pazifiks und des Indischen Ozeans verbreitete Warnmeldungen empfangen.

Auf der IMB Webseite ist auch eine Live Piracy Map eingerichtet. Darüber hinaus werden genaue Informationen zu Art und Ort von Überfällen gegeben.

8.34 BMDV. IMB Piracy Reporting Centre

The IMB Piracy Reporting Centre created by the International Chamber of Commerce (ICC) in Kuala Lumpur on 1 October 1992 maintains a round-the-clock watch and is a point of contact for the shipmaster to report an attempted and happened piratical attack or armed robbery. The Centre disseminates the incoming information to the shipping community via INMARSAT-C-System and through NAVTEX. In addition, vessels may obtain information via Internet or by telephone.

The Piracy Reporting Centre is financed by voluntary contributions from the shipping industry and provides its services free of charge.

If you wish to report an incident of piracy or armed robbery please contact the Centre through the following channels:

Vessels using the Safety NET Service offered by INMARSAT-C have the option of receiving the daily status bulletins broadcast by the Centre via the Coast Radio Station Singapore and the satellites covering the Pacific and Indian Ocean regions.

The IMB Website also provides a Live Piracy Map. Moreover accurate information on nature and location of attacks are also available.

www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/report-an-incident

(BMDV WS 24)

8.35 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.

8.35 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 area, if the sulphur content of such fuels exceeds 0,10 % m/m.

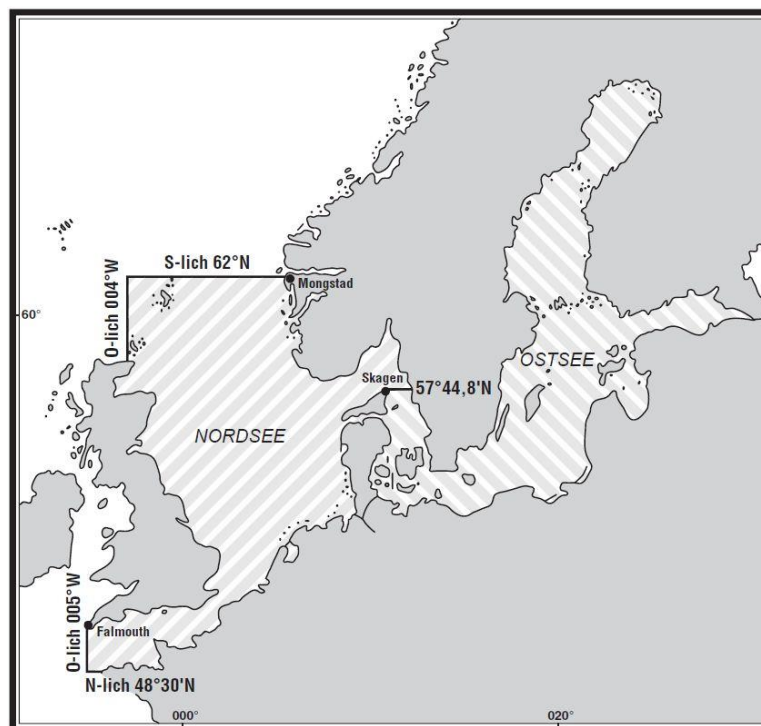


Abb.: Grenzen der Emissionsüberwachungsgebiete (ECAs) für SO_x und NO_x
Fig.: Borders of the Emission Control Areas for SO_x (SECAs) and NO_x (NECAs)

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 Emissionsüberwachungsgebiet für die Emittierung von Stickoxiden (NOx) nach MARPOL Anlage VI (NECAs). Neubauten müssen nun 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. Für die Höhe des Grenzwertes, bzw. für die Einhaltung des Standards, ist das Datum der Kielleitung ausschlaggebend. 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 zudem Sondergebiet für die Einleitung von Schiffsabwässern nach der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens. Die damit verbundenen strengen Einleitgrenzwerte für Abwässer gelten seit dem 1. Juni 2019 bereits für alle neu gebauten Fahrgastschiffe und für bestehende Fahrgastschiffe seit dem 1. Juni 2021. Für einzelne Reisen von Fahrgastschiffen in bestimmte russische Seegewässer östlich des 28° 10' Längengrades und zurück gilt unter bestimmten Bedingungen noch eine weitere Übergangszeit bis zum 1. Juni 2023.

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”) fitted.

Since 1 January 2021, the North Sea and the Baltic Sea are emission control areas for nitrogen oxides (NOx) under MARPOL Annex VI. Newbuilds have to comply now 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. The date of the keel laying is decisive for the threshold level or for compliance with the standard. As the threshold depends on the engine speed, there is no generally applicable threshold; it needs to be calculated situatively 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 already apply for newly built passenger ships since 1 June 2019 and for existing passenger ships since 1 June 2021. Under certain conditions, an extended transitional period ending on 1 June 2023 applies for single voyages of passenger ships into Russian territorial waters east of the 28° 10' longitude and back.

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

(BSH S4)

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

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.

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

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 den Standards **D-1** und **D-2**.

Der D-1 Standard, der für eine Übergangsfrist nach dem Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens erlaubt ist, kann durch einen einfachen Ballastwasseraustausch erreicht werden. Der weitergehende D-2 Standard kann dagegen in der Regel nur durch ein entsprechendes Ballastwasser-Behandlungssystem an Bord eingehalten werden. Es besteht jedoch keine Ausrüstungspflicht.

Zudem muss jedes Schiff ab Inkrafttreten des Übereinkommens über einen Ballastwasserbehandlungsplan, wie auch über ein Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung verfügen und ein Ballastwasserbehandlungstagebuch führen.

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

*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 standards **D-1** and **D-2**.*

The D-1 standard can be achieved by ballast water exchange but will be allowed only for a certain period of time after the entry into force of the BWM Convention. The stricter D-2 standard, however, can as a general rule only be achieved by a type approved ballast water management system. However, ships are not required to be equipped with a ballast water management system.

As of the entry into force of the BWM Convention, every ship is required to have a Ballast Water Management Plan and International Ballast Water Management Certificate (IBWM Certificate) as well as keep a Ballast Water Record Book.

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

(BSH S4)

8.37 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 beigelegt 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.

8.37 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.

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:

www.bsh.de/webcode/1653200

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

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:

www.bsh.de/webcode/1653200

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)
Sachgebiet/Section S23
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
Germany
Telefon/Phone: +49 (0) 40 31 90-72 30
Telefax: +49 (0) 40 31 90-50 00
E-Mail/e-mail: marktueberwachung@bsh.de

(BSH S2)

REVIDIERTES KONSOLIDIERTES FORMAT ZUR MELDUNG ÜBER ANGEBLICHE UNZULÄNGLICHKEITEN VON AUFFANGANLAGEN IN HÄFEN¹

Schiffe unter deutscher Flagge senden diesen Vordruck* an das
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Referat S4,
Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg oder per E-Mail an marpol@bsh.de

REVISED CONSOLIDATED FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACY OF PORT RECEPTION FACILITIES¹

The Master of a ship having encountered difficulties in discharging waste to reception facilities should forward the information below, together with any supporting documentation, to the Administration of the flag State and, if possible, to the competent Authorities in the port State. The flag State shall notify IMO and the port State of the occurrence. The port State should consider the report and respond appropriately informing IMO and the reporting flag State of the outcome of its investigation.

1 SHIP'S PARTICULARS

- 1.1 Name of ship: _____
- 1.2 Owner or operator: _____
- 1.3 Distinctive number or letters: _____
- 1.4 IMO Number²: _____
- 1.5 Gross tonnage: _____
- 1.6 Port of registry: _____
- 1.7 Flag State³: _____
- 1.8 Type of ship:
- | | | |
|---|--|--|
| ☐ Oil tanker | ☐ Chemical tanker | ☐ Bulk carrier |
| ☐ Other cargo ship | ☐ Passenger ship | ☐ Other (specify) _____ |

2 PORT PARTICULARS

- 2.1 Country: _____
- 2.2 Name of port or area: _____
- 2.3 Location/terminal name: _____
(e.g. berth/terminal/jetty)
- 2.4 Name of company operating the reception facility (if applicable): _____
- 2.5 Type of port operation:
- | | | |
|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
| ☐ Unloading port | ☐ Loading port | ☐ Shipyard |
| ☐ Other (specify) _____ | | |
- 2.6 Date of arrival: ____ / ____ / ____ (dd/mm/yyyy)
- 2.7 Date of occurrence: ____ / ____ / ____ (dd/mm/yyyy)
- 2.8 Date of departure: ____ / ____ / ____ (dd/mm/yyyy)

1 This format was approved by MEPC 53.

2 In accordance with the *IMO ship identification number scheme*, adopted by the Organization by Assembly resolution A.1117(30).

3 The name of the State whose flag the ship is entitled to fly.

3 INADEQUACY OF FACILITIES

3.1 Type and amount of wastes/residues for which the port reception facility was inadequate and nature of problems encountered

Type of wastes/residues	Amount for discharge (m ³)	Amount not accepted (m ³)	Problems encountered Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Ships had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I-related			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify _____)			
MARPOL Annex II-related Category of NLS ⁴ residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV-related Sewage			
MARPOL Annex V-related			
A. Plastics			
B. Food wastes			
C. Domestic wastes			
D. Cooking oil			
E. Incinerator ashes			
F. Operational wastes			
G. Animal carcasses			
H. Fishing gear			
I. E-waste			
J. Cargo residues (non-HME) ⁵			
K. Cargo residues (HME) ⁵			
MARPOL Annex VI-related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

4 Indicate, in paragraph 3.2, the proper shipping name of the NLS involved and whether the substance is designated as 'solidifying' or 'high viscosity' as per MARPOL Annex II regulation 1 paragraphs 15.1 and 17.1 respectively.

5 Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

3.2 Additional information with regard to the problems identified in the above table.

3.3 Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

☐ Yes ☐ No

If Yes, with whom (please specify)

If Yes, what was the response of the port reception facility to your concerns?

3.4 Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the ship's requirements for reception facilities?

☐ Yes ☐ No ☐ Not applicable

If Yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

☐ Yes ☐ No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Master's signature

Date: ____ / ____ / ____ (dd/mm/yyyy)

2119

0027-7444



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