Inhalt – Teil 4 Mitteilungen

Contents – Part 4 Notifications

Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)	4.3	*Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)*
Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern	4.7	*Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces*
Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine	4.8	*Lights used by aircraft of the Federal German Navy*
Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meerestechnischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)	4.9	*Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms*
Deutschland. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnlV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR)	4.9	*Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnlV – Marine Facilities Ordinance) and regulations concerning navigation in a safety zone under Art. 7, para. 3, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR)*
Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung	4.11	*Reception and evaluation of weather reports; weather routeing*
Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland	4.12	*Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany*
Ausstellung von Flaggenzertifikaten	4.12	*Issuance of Flag Certificates*
Verpflichtung zur Auskunftserteilung	4.13	*Obligation to provide information*
Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)	4.13	*False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*
Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern	4.13	*Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots*
Deutschland. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung	4.14	*Germany. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)*
Deutschland. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)	4.14	*Germany. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entring Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßenordnung – "SeeSchStrO")*
Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)	4.20	*Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)*
Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)	4.20	*Automatic Identification System (AIS)*
Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR)	4.22	*Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR)*
Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen	4.24	*Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels*
ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch	4.26	*ECDIS – Guidance for Good Practice*
ECDIS-Datendienst	4.26	*ECDIS Data Service*
GNSS – Global Navigation Satellite Systems	4.27	*GNSS – Global Navigation Satellite Systems*
Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)	4.29	*Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)*
Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme	4.30	*Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO*

Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere	4.31	*Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas*
Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete	4.31	*Notification of traffic separation schemes adopted by IMO*
Ostsee. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen	4.35	*Baltic Sea. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission*
Ostsee. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung	4.36	*Baltic Sea. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning*
Kanada. Teilnahme an Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N	4.38	*Canada. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N*
Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe	4.38	*Piracy and armed robbery against ship*
IMB Piracy Reporting Centre	4.40	*IMB Piracy Reporting Centre*
MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen	4.41	*MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols*
Marktüberwachung von Schiffsausrüstung	4.42	*Market surveillance of marine equipment*

★ **Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)**
(1/2015-Wiederholung)

Vorbemerkung
Der Handel über See ist für viele Staaten von grundlegender Bedeutung, denn der wirtschaftliche Wohlstand hängt ganz entscheidend von der Fähigkeit ab, Handel zu treiben. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist wiederum die Freiheit der Schifffahrt. Die Fähigkeit der NATO mit der Handelsschifffahrt zusammenzuarbeiten, wird als „Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)“ bezeichnet. NCAGS umfasst Taktiken und 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 bildet die Schnittstelle zwischen beiden Interessenträgern.

Einführung
NCAGS bietet der Handelsschifffahrt Zusammenarbeit, Beratung und Anleitung. Sie unterstützt den Maritimen Befehlshaber (Maritime Commander) bei der Erfüllung seines Auftrags mit dem Ziel, die Sicherheit und den Schutz für Handelsschiffe zu steigern.

Effekte
NCAGS trägt zu folgenden Effekten bei:

1. Bewegungsfreiheit der Seestreitkräfte
2. Militärische Entscheidungsfindung
3. Effektiver und effizienter Einsatz militärischer Mittel
4. Wirtschaftlicher Wohlstand der Staaten sowie internationale Stabilität
5. Freier Seehandel im Einsatzgebiet
6. Vertrauen der Handelsschifffahrt in militärische Einsätze

Rahmenbedingungen
NCAGS findet bei NATO-Einsätzen in Zeiten von Spannungen, Krisen bis hin zum Krieg und bei Einsätzen unter UN-Mandat Anwendung. Die Teilnahme der Handelsschifffahrt an NCAGS-Einsätzen erfolgt normalerweise auf freiwilliger Basis. Unter besonderen Umständen kann der Befehlshaber der Schifffahrt Anweisungen erteilen, um z. B. zum Schutz lebenswichtiger Güter Konvois zu formieren.

Auslösung
Einsätze von Seestreitkräften mit Einbindung der Handelsschifffahrt erfordern NCAGS.
Die Grenzen des Einsatzgebiets der Seestreitkräfte werden vom nautischen Warndienst „Worldwide Navigational Warning Service“ (WWNWS) der IHO bekanntgegeben.

Die multinational besetzte NCAGS-Organisation verschafft dem Befehlshaber einen Überblick über alle den Seehandel betreffenden Belange innerhalb eines Einsatzgebiets. 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 emp-

★ ***Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)***
(1/2015-repetition)

Preliminary remark
Maritime trade is of fundamental interest to nations; Economic wealth depends on the ability to trade, which in turn depends upon freedom of navigation. NATO's capability for operations involving merchant shipping is Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS), with its associated tactics, techniques and procedures. Maritime operations frequently affect merchant shipping. Similarly merchant shipping may impact maritime operations or be involved in support of the Maritime Commander's mission. NCAGS is the interface between both stakeholders.

Introduction
NCAGS is the provision of cooperation, guidance, advice and assistance to merchant shipping in support of the Maritime Commander's mission and to enhance the safety and security of merchant ships.

Effects
NCAGS enhances and contributes primarily to the following effects:

1. *Maritime Commander's freedom of manoeuvre*
2. *Maritime Commander's decision-making process*
3. *Effective and efficient commitment and use of military assets*
4. *Nations' economic well-being and international stability*
5. *Free flow of maritime trade in the area of operations*
6. *Merchant shipping's confidence in military operations*

Framework
NCAGS applies to NATO operations in times of tension, crisis, up to war and to operations conducted under UN mandate. The concept outlines the cooperation with all civil actors involved in merchant shipping operations. The participation of merchant shipping in NCAGS operations is usually on a voluntary basis. In times of high tension the Maritime Commander might order shipping to form up convoys to ensure protection of vital goods.

Execution
Maritime operations which involve merchant shipping should include NCAGS.
The area of operations will be declared by IHO – Worldwide Navigational Warning Service (WWNWS).

The multinational manned NCAGS organization provides the Maritime Commander with situational awareness of all maritime trade related issues inside an area of operations. Furthermore NCAGS provides guidance and advice for all merchant vessels and ensures exchange of information. A participation in this information exchange is strongly recommended for all ships transiting the area of operations. Based

fohlen. In Abhängigkeit von der militärischen Situation kann der 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 Befehlshaber, wie dieser den Einsatz der Seestreitkräfte und die Handelsschifffahrt im Einsatzgebiet in Einklang bringen kann. Er plant z. B. Meldeverfahren oder militärische Maßnahmen zur Steuerung von Handelsschiffsbewegungen. Innerhalb des Einsatzgebiets stationierte Deployed NCAGS Elements (DNE) unterstützen den NCAGS-Stabsoffizier. Die DNEs sammeln vor Ort Informationen über die Eigenheiten des Seehandels und der Schifffahrt und verschaffen dem Befehlshaber einen besseren Überblick über die Lage im Einsatzgebiet. Die DNEs stellen zudem Kapitänen und Unternehmen in Live-Briefings oder per E-Mail Routeninformationen zur Verfügung und fungieren innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs als Kontaktstelle für Handelsschiffe.

NCAGS in militärischen Übungen
Eine NCAGS-Organisation ist ein 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 Reservisten zurück, die aus allen Bereichen der Handelsschifffahrt sowie aus dem ehemaligen aktiven Marinedienst rekrutiert werden. Um realitätsnah üben zu können, ist die aktive Teilnahme von Schiffen und Unternehmen, die innerhalb des Manövergebiets Handel treiben, sehr willkommen. Teilnehmende Schiffe werden in das Manöver integriert, ohne dass es hierbei zu zeitlichen Verzögerungen 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 überwacht. 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.

on the military situation, the Maritime Commander may offer close or distant protection for those ships participating in the information exchange. Nations may request protection for selected vessels through their National Shipping Agencies.

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 send via the means of communications given by respective WWNWS message.

NCAGS Structure
A Staff Officer NCAGS will be an integral part of the Maritime Command. He will advise the Maritime Commander to deconflict between the maritime operation and merchant shipping. He initiates reporting schemes and/or measures for managing merchant ships movements. Deployed NCAGS Elements (DNE), which will be located inside the area of operations, support the Staff Officer NCAGS. The DNEs will collect pattern of life information on maritime trade and shipping and contribute to the Commander's situational awareness. The DNEs will provide sailing information for masters and companies in live briefings or via e-mail and will act as the contact point for merchant ships inside their area of responsibility.

NCAGS in Military Exercises
An NCAGS organization is an integral part of most naval exercises. NATO and nations have to ensure their capability of cooperation with merchant shipping. NCAGS employs Naval Reserve personnel, recruited from all branches of merchant shipping, as well as from former regular service. To ensure realistic training, a participation of ships and companies trading inside the exercise areas is highly appreciated. Usually on a non-delaying basis, participating ships become part of the exercise. While on passage the ships will be informed and advised about military situation. Their movements will be tracked by military assets. Merchant ships and companies willing to synchronize their own training requirements are welcomed as well. Boarding exercises, seamanship or general safety drills may result. Information about upcoming naval exercises including NCAGS will be distributed via Notice to Mariners well in advance.

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

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

Marinekommando/DEU Navy HQ
Dezernat Marineschifffahrtleitung/NCAGS AWNIS Department
Reichspräsident-Ebert-Kaserne
Osdorfer Landstr. 365
22589 Hamburg
Germany
Tel.: +49 40 86648 4581
Fax: +49 40 86648 4575
Marineschifffahrtleitung@bundeswehr.org
www.marine.de

Mehr Informationen zum Thema Schifffahrt finden Sie auf der Website des NATO Shipping Centre am MARCOM Northwood:
http://www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int

More information for shipping is provided by the NATO Shipping Centre at MARCOM Northwood:

http://www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int

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.
A 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 ships 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.

(BMVI StabKM) 01/16

★ **Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern**
(1/2015-Wiederholung)

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.
   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.

★ ***Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces***
(1/2015-repetition)

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) 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 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.

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 centreline of the vessel in the athwartship direction, 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.

(BMVI WS23) 01/16

★ **Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine**
(1/2015-Wiederholung)

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.

Eine Verwechslung der Fackelfeuer mit den Notzeichen der Anlage IV der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) von 1972 sowie der Regel 8, Kapitel V, des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See aus (SOLAS) wird ausgeschlossen.

Die Verfahren und Anflüge sind nicht mit Signalen von Luftfahrzeugen bei Such- und Rettungsmaßnahmen zur Lenkung von Schiffen auf in Not befindliche Luftfahrzeuge, Schiffe oder Personen gemäß Internationalem Signalbuch und Internationalem Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual) zu verwechseln.

★ ***Lights used by aircraft of the Federal German Navy***
(1/2015-repetition)

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

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

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

(BMVI WS23) 01/16

★ **Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meerestechnischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)**
(1/2015-Wiederholung)

Zunehmend wird beobachtet, dass Schiffe die 500-m-Sicherheitszonen um meerestechnische Anlagen oder Bauwerke regelwidrig befahren (entgegen § 7 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See). 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
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.

★ ***Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms***
(1/2015-repetition)

There is a growing trend to observe that vessels navigate in contravention of applicable rules and regulations – more specifically, in contravention of Section 7 of the German International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Implementation) Ordinance – in the 500-metres safety zones around offshore installations. 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) 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.

(BMVI WS16, WS23) 01/16

★ **Deutschland. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnlV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR)**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) richtet zum Zeitpunkt des Baubeginns eines genehmigten/planfestgestellten Offshore-Windenergieparks oder einer Konverterplattform in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee eine Sicherheitszone um das Baugebiet ein. Diese ist nicht in jedem Fall identisch mit der Gesamtfläche, auf der die genehmigten Windenergieanlagen (WEA) stehen, sondern richtet sich gegebenenfalls nach dem Baufortschritt.

★ ***Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnlV – Marine Facilities Ordinance) and regulations concerning navigation in a safety zone under Art. 7, para. 3, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR)***

(See NfS issue 1/2015)

The Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH) establishes a safety zone around the construction site of an approved offshore wind farm or a converter platform in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) as soon as construction work begins. The safety zone is not necessarily identical with the total area of the wind farm but is established commensurate with the progress of construction work.

Die Sicherheitszonen betragen in der Regel 500 m, gemessen vom äußeren Rand um die Windenergieanlagen (Mittelpunkt der äußeren Anlagen) oder gemessen von den Eckpositionen der Konverterplattform.

Bislang wurden in der deutschen AWZ und im deutschen Küstenmeer Sicherheitszonen für folgende Bauwerke erlassen:

Bauwerk	**Veröffentlichung Sicherheitszone**
Nordsee:	
alpha ventus	NfS 30/2008, NfS 13/2009
BARD Offshore 1	NfS 20/2009, NfS 13/2011
Trianel Windpark Borkum (ex Borkum West II)	NfS 33/2011
Nordsee Ost	NfS 33/2011, NfS 23/2012, NfS 48/2015
Riffgat	NfS 27/2012, NfS 19/2013
Meerwind Süd/Ost	NfS 23/2012, NfS 39/2015
Global Tech I	NfS 24/2012, NfS 50/2015
DanTysk	NfS 45/2012, NfS 32/2013
Amrumbank West	NfS 16/2013
Borkum Riffgrund 1	NfS 29/2013
Butendiek	NfS 8/2014, NfS 38/2015
Gode Wind 01	NfS 3/2015
Gode Wind 02	NfS 3/2015
Sandbank	NfS 14/2015
Nordsee One (ex Innogy Nordsee 1)	NfS 43/2015
Konverterplattformen	
DolWin alpha	NfS 32/2012
BorWin alpha	NfS 13/2011, NfS 23/2013
BorWin beta	NfS 23/2013
SylWin alpha	NfS 32/2013
DolWin beta	NfS 33/2014
Ostsee:	
EnBW Baltic 1	NfS 17/2011
EnBW Baltic 2	NfS 49/2010, NfS 24/2013
Wikinger	NfS 35/2014, NfS 9/2015 NfS 18/2015 (bis 30.09.2015)

Um Messplattformen werden in einem Radius von 500 m ebenfalls Sicherheitszonen eingerichtet.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest (vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest) regeln nach § 7 Abs. 3 VO-KVR im Einvernehmen mit dem BSH durch Erlass einer Allgemeinverfügung Einzelheiten des Befahrensverbotes und Befreiungen vom Befahrensverbot der Sicherheitszonen.

Für die o. g. Offshore-Windparks (außer EnBW Baltic 1), die sich in der Bau- oder Erprobungsphase befinden, lautet das Befahrensverbot folgendermaßen:
Das Befahren der Sicherheitszone ist nicht gestattet. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge und Geräte, die der Errichtung und Ausrüstung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen eingesetzt werden.

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.

Up to now, safety zones in the German EEZ and German territorial sea have been established for the following structures:

Structure	***Safety zone notified in:***
North Sea:	
alpha ventus	*NfS 30/2008, NfS 13/2009*
BARD Offshore 1	*NfS 20/2009, NfS 13/2011*
Trianel Windpark Borkum (ex Borkum West II)	*NfS 33/2011*
Nordsee Ost	*NfS 33/2011, NfS 23/2012, NfS 48/2015*
Riffgat	*NfS 27/2012, NfS 19/2013*
Meerwind Süd/Ost	*NfS 23/2012, NfS 39/2015*
Global Tech I	*NfS 24/2012, NfS 50/2015*
DanTysk	*NfS 45/2012, NfS 32/2013*
Amrumbank West	*NfS 16/2013*
Borkum Riffgrund 1	*NfS 29/2013, NfS 38/2015*
Butendiek	*NfS 8/2014*
Gode Wind 01	*NfS 3/2015*
Gode Wind 02	*NfS 3/2015*
Sandbank	*NfS 14/2015*
Nordsee One (ex Innogy Nordsee 1)	*NfS 43/2015*
Converter platforms	
DolWin alpha	*NfS 32/2012*
BorWin alpha	*NfS 13/2011, NfS 23/2013*
BorWin beta	*NfS 23/2013*
SylWin alpha	*NfS 32/2013*
DolWin beta	*NfS 33/2014*
Baltic Sea:	
EnBW Baltic 1	*NfS 17/2011*
EnBW Baltic 2	*NfS 49/2010, NfS 24/2013*
Wikinger	*NfS 35/2014, NfS 9/2015 NfS 18/2015 (until 30/09/2015)*

500 m safety zones are also established around measuring platforms.

The Federal Waterways and Shipping Agency, Northern und Northwestern Region Offices (former Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord and Nordwest), in agreement with the BSH, has issued an order under Art. 7, para. 3, VO-KVR, banning navigation in the safety zone and granting exemptions from the ban in certain cases.

The wording of the ban on navigation in the area of the above wind farms (excl. EnBW Baltic 1), which are in the construction or testing phase, is as follows:

Navigation in the safety zone is prohibited. Vessels and equipment used in the construction and fitting-out of the project, or used to check the contractor's compliance with requirements, are exempted from the ban.

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 Offshore-Windparks, die sich im Normalbetrieb befinden, wird eine differenzierte Regelung verfügt:
Für die Sicherheitszone des Offshore-Windparks EnBW Baltic 1 wurde das Befahren der Sicherheitszone und der Fläche, auf der sich die Einzelanlagen einschließlich Umspannplattform befinden, für betriebsfremde Fahrzeuge unter 24 Meter Länge, folgendermaßen geregelt:

- **das Befahren erfolgt unter besonderer Beachtung der Regeln einer guten Seemannschaft und mit entsprechender Sorgfalt,**
- **das Befahren ist nur bei einer Sichtweite größer als 500 m und bis zu einer Windstärke von 8 Bft gestattet,**
- **der Einsatz von Grund-, Schlepp- und Treibnetzen oder ähnlichen Fischereigeräten innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt,**
- **das Ankern im Windpark sowie Anlegen und Festmachen an Anlagen des OWP ist nicht gestattet.**

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.

Different regulations apply to offshore wind farms which are in normal operation:
For the safety zone of the EnBW Baltic 1 offshore wind farm, navigation in the safety zone and in the area in which the single structures and the transformer substation are located has been regulated as follows for vessels which are less than 24 meters long and are not involved in the operation:

- ***Navigation is allowed under special consideration of the rules of good seamanship and upon taking appropriate care.***
- ***Navigation is only allowed when the visibility is greater than 500 m and up to a wind force of 8 Bft.***
- ***The use of drag nets, trawl nets, and drift nets or similar fishing gear within the safety zone is prohibited.***
- ***Anchoring in the wind farm as well as berthing and mooring on OWP structures is not permitted.***

(BSH M5) 01/16

Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung
(1/2015-Wiederholung)
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 sowie das Zeichnen von Bordwetterkarten und ggf. der Empfang von Wetterkarten über Funk. 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 Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Entschließung A.528 wird besonders auf die der Schifffahrt zur Verfügung stehenden Wetterroutenberatungsdienste hingewiesen. Informationen über den Wetterroutenberatungsdienst des Deutschen Wetterdienstes – Abteilung Seeschifffahrt – und anderer offizieller und offiziell anerkannter Dienste sind im Handbuch Nautischer Funkdienst enthalten. Diese Angaben sind dem Band D der Veröffentlichung Nr. 9 der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) entnommen.

Reception and evaluation of weather reports; weather routeing
(1/2015-repetition)
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 as well as the plotting of shipboard weather charts and possibly the reception of radio weather charts. 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 ("Wetterroutenberatungsdienst") provided by the German Weather Service – Marine Meteorological Service ("Deutscher Wetterdienst – Abteilung Seeschifffahrt") 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 ("Handbuch Nautischer Funkdienst"). The above information is taken from Volume D of Publication 9 of the World Meteorological Organization (WMO).

(BMVI WS23) 01/16

★ **Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland**
(1/2015-Wiederholung)

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 Strahlenschutz
Postfach 10 01 49
38201 Salzgitter
Tel.: +49 (0) 30 18 33 30
Fax: +49 (0) 30 1 83 33 18 85 erfragt werden.

★ ***Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany***
(1/2015-repetition)

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 Strahlenschutz
P.O. Box 10 01 49
38201 Salzgitter
Phone: +49 (0) 30 18 33 30
Fax: +49 (0) 30 1 83 33 18 85.

(BMVI G24) 01/16

★ **Ausstellung von Flaggenzertifikaten**
(1/2015-Wiederholung)

Immer mehr Länder verlangen 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 Schiffe (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.

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.

★ ***Issuance of Flag Certificates***
(1/2015-repetition)

A growing 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 Ship's Registry is not mandatory (up to 15 metres 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.

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.

(BMVI WS20) 01/16

★ **Verpflichtung zur Auskunftserteilung**
(1/2015-Wiederholung)
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).

★ ***Obligation to provide information***
(1/2015-repetition)
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).

(BMVI WS23) 01/16

Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)
(1/2015-Wiederholung)
Die hohe Zahl von Fehlalarmen 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 Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit Entschließung A.814 (19) vom 23. November 1995 die „Richtlinien zur Vermeidung von Fehlalarmen" verabschiedet. Die Richtlinien sind auf den Internetseiten des BSH unter www.bsh.de veröffentlicht.

Die Schifffahrt wird erneut gebeten, diese Veröffentlichung zu beachten.

False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
(1/2015-repetition)
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 Avoiding False Distress Alerts" on 23 November 1995. The Guidelines have been published on the BSH's website www.bsh.de.

Shipping is requested once more to comply with the Guidelines.

(BMVI WS23) 01/16

★ **Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)
Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest (vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest), hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bekanntmachung „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25. April 2008" im Verkehrsblatt 2008 S. 314 veröffentlicht, die auf den zu bedienenden Schiffen im Rahmen einer Lotsenversetzung mit Hubschraubern von den Piloten der Lotsenversetzhubschrauber und von den sonstigen am Lotsversetzbetrieb beteiligten Personen beachtet werden sollen. Die „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 8. Februar 2002" (VkBl. 2002, S. 212) sind aufgehoben. Die aktuellen Hinweise sind im Internet unter www.elwis.de/BfS/Hinweis verfügbar.

★ ***Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots***
(See NfS issue 1/2015)
The Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern Region Office (former Waterways and Shipping Directorate Northwest), on behalf of the Ministry of Transport and Digital Infrastructure, published the booklet "Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25 April 2008" (recommendations for the helicopter transfer of marine pilots) in the Gazette of the Federal Ministry of Transport 2008, p. 314, superseding the "Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 8 February 2002" (VkBl. 2002, p. 212). The guidance given in the booklet is directed at ship personnel, helicopter pilots and other persons participating in helicopter transfers of marine pilots. Latest information is available at www.elwis.de/BfS/Hinweis.

(BSH N2) 01/16

★ **Deutschland. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung**

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben a und c SchSV hat der Eigentümer eines Schiffes dafür zu sorgen, dass auf der Brücke stets die für die jeweilige Reise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern und die vom BSH herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer (NfS) des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre bei Reiseantritt vorhanden sind. 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). Der Schifffahrt wird empfohlen, das Handbuch für Brücke und Kartenhaus sowie die „Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord“ mitzuführen. Das Handbuch enthält Informationen, die für den Brücken- und Wachdienst sowie für eine sichere Schiffsführung von Bedeutung sind und die Schiffsführung darauf hinweisen, erforderliche Vorsichtsmaßregeln nach guter Seemannschaft zu beachten.

★ ***Germany. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)***

(See NfS issue 1/2015)

Under Art. 13, para. 1, item 2, subparagraphs a and c, Schiffssicherheitsverordnung (SchSV), the shipowner shall ensure that the navigation bridge of the vessel, whenever she leaves port, is provided with the official issues of the nautical charts and books required for the particular voyage and with the German notices to mariners issued by the BSH, both for the current year and for the preceding two years. 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). It is recommended that vessels should also carry the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus” (bridge and charthouse manual), including the “Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord” (Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, including Notices of the Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern and Northern Region Offices). The manual provides information concerning bridge and watch duties, which are important to safe navigation, and general advice concerning good seamanship practices.

(BSH N2) 01/16

★ **Deutschland. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)**

(1/2015-Wiederholung)

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 Ausrüsters oder Kapitäns eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert.

Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Emsmündung. Seeschifffahrtsstraßen 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.

★ ***Germany. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung – “SeeSchStrO”)***

(1/2015-repetition)

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 operators or masters of vessels carrying dangerous or polluting goods.

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

a) 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”.

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

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).

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.

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) 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 Für den Bereich der Ostsee ergibt sich folgendes:

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

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

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

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

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

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

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-

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.

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

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

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

c) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

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

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

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

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 Ap-

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

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

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

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

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

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

a) 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

proach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10’ E oder, aus N-licher oder NW-licher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20’ N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder ein vorhandenes AIS zu melden.

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

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

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

007° 10’ E when approaching from a W or N direction, or upon passing latitude 54° 20’ N when approaching from a N or NW direction, transmit the following information to the VTS Centre “German Bight Traffic” via radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted.

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

Die Schifffahrt wird rechtzeitig über Bewegungen tidegebundener Fahrzeuge von der Verkehrszentrale „German Bight Traffic" in Kenntnis gesetzt. Diese Sicherheitsmeldung wird im Abstand von 15 Minuten, beginnend jeweils im Anschluss an die Lagemeldung, auf UKW-Kanal 16 angekündigt und auf dem UKW-Kanal 79 bzw. 80 ausgestrahlt.
Zur Verkehrssicherung in der Jade-Ansteuerung werden einlaufende Großtanker von der Leuchttonne TG 2/Jade (TSS Terschelling–German Bight und TSS Jade Approach) bis zur Leuchttonne 19 (Jade) von einem Fahrzeug der Wasserschutzpolizei begleitet. Das Fahrzeug führt das Sichtzeichen Nr. 1 der Anlage II.1 (dauerndes blaues Funkellicht) nach der SeeSchStrO.

Vessels in the vicinity will be informed in good time by the VTS Centre "German Bight Traffic" on the progress of tide-bound vessels. Such safety broadcasts will be announced at 15-minute intervals on VHF channel 16 and transmitted on VHF channel 79 or 80, immediately following the situation report.

To ensure the safety of traffic in the approaches to the river Jade, incoming large tankers will be accompanied between light-buoy TG 2/Jade (TSS Terschelling–German Bight and TSS Jade Approach) and light-buoy 19 (Jade) by a patrol boat of the water police. The patrol boat exhibits the light signal as referred to under Item 1 of Annex II.1 to the "SeeSchStrO" (continuous blue quick flashing light).

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

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

(BMVI WS23) 01/16

Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)
(1/2015-Wiederholung)
Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat weltweit Gewässer als so genannte „Besonders empfindliche Meeresgebiete“ (PSSAs) ausgewiesen. Innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH sind folgende PSSAs zu beachten:

PSSA	Vorschlagende(r) Staat(en)	Zusätzliche Schutzmaßnahmen[1]	Entschließung MEPC
Wattenmeer	Dänemark, Deutschland, Niederlande	Verbindlicher Tiefwasserweg	Oktober 2002 (Entschließung MEPC.101(48))
Westeuropäische Gewässer	Belgien, Frankreich, Irland, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich	Verbindliches Schiffsmeldesystem	Oktober 2004 (Entschließung MEPC.121(52))
Ostsee	Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden	Verkehrstrennungsgebiete, Tiefwasserweg, zu meidende Gebiete, verbindliches Schiffsmeldesystem, MARPOL-Sondergebiet, SO_x-Emmissions-Überwachungsgebiet nach MARPOL	März 2004 (Entschließung MEPC.136(53))

Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)
(1/2015-repetition)
The International Maritime Organization (IMO) has designated sea areas worldwide as “Particularly Sensitive Sea Areas” (PSSAs). In the area of the BSH’s responsibility, the following PSSAs have been established:

PSSA	*suggest State*	*additional protection measures*[1]	*Resolution MEPC*
Wadden Sea	*Denmark, Germany, Netherlands*	*Mandatory Deep Water Route*	*October 2002 (Resolution MEPC.101(48))*
Western European Waters	*Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom*	*Mandatory Ship Reporting System*	*October 2004 (Resolution MEPC.121(52))*
Baltic Sea	*Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden*	*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))*

(BMVI WS24; IMO MEPC) 01/16

Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)
(Siehe NfS-Heft 1/2015)
Bei dem Automatic Identification System (AIS) handelt es sich um ein UKW Datenfunksystem zur Unterstützung der Schiffssicherheit im See- und Binnenbereich.
Es wird ist im Handbuch für Brücke und Kartenhaus im Abschnitt 3.4 beschrieben.

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

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

Automatic Identification System (AIS)
(See NfS issue 1/2015)
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 onboard documentation “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”, section 3.4 (German language).

Additionally the following information should be considered:
New AIS Class A equipment provides an automatic function to check the VDL communication by means of an automatic message exchange with another AIS station. This check should be performed if there is a risk of malfunction.

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

[1] 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 SART
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.

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-Geräteklasse (Class B) definiert, die mit geringerer Sendeleistung und niedrigerer Senderate arbeitet. Sie werden mit dem gleichen Symbol wie die Geräte der Berufsschifffahrt (Class A) dargestellt.

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.

Basis-Symbole für reale und virtuelle AtoNs sind:
Reales AtoN: Virtuelles AtoN:

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

Falsche Position Licht-Ausfall Racon-Fehler

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

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

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

AIS SART
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.

SAR aircraft
AIS equipment for SAR aircrafts transmits regular specific messages which is displayed with an aircraft symbol.

AIS for pleasure crafts
A new AIS class (Class B) has been defined for pleasure craft and small vessels with a reduced transmission power and reporting rate. Class B targets are displayed with the same symbol as the Class A targets.

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).

There are basic symbols for real and virtual AtoNs:
Real AtoN: Virtual AtoN:

Special symbols are defined for faulty AtoNs:

Off Position Lights failure Racon failure

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

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

Please examine the documentation of the display systems for more details about the display of AIS targets.

(BSH S3) 01/16

★ **Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR)**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)

Der Schiffsdatenschreiber (**V**oyage **D**ata **R**ecorder, **VDR**) ist ein dem aus der Luftfahrt bekannten „Flugschreiber“ entsprechender bergungsfähiger Datenspeicher für den Einsatz auf Seeschiffen.

Entsprechend der im Kapitel V/Regel 20 des internationalen Schiffssicherheitsübereinkommens (SOLAS) geforderten Ausrüstungspflicht müssen alle Fahrgastschiffe und neugebauten Frachtschiffe ausgerüstet sein; bestehende Frachtschiffe sind ab 2006 mit einem sogenannten S-VDR (Simplified VDR) nachzurüsten.

Seit dem 1. Juli 2014 gilt ein neuer IMO Leistungsstandard MSC.333(90).

Ein VDR besteht aus folgenden Hauptkomponenten:

- einer Zentraleinheit, die die Aufzeichnung der einlaufenden Schiffsdaten koordiniert,
- einem Datenträger, auf dem alle Daten so aufgezeichnet werden, dass sie mit einem geeigneten Gerät – an Bord und an Land – wiedergegeben werden können,
- einer bergungsfähigen und einer aufschwimmbaren, häufig mit einer EPIRB kombinierten, Schutzkapsel, in der mindestens die Datenaufzeichnung der letzten 48 Stunden einen Schiffsunfall „überlebt“,
- ein Langzeitspeicher, der die Daten der letzten 30 Tage enthält,
- einer Ersatzstromquelle (Sekundärbatterie), die die Betriebsfähigkeit für zwei Stunden sichert.

Die aufzuzeichnenden Daten bilden alle wichtigen Geschehnisse der nautischen Schiffsführung und des Schiffsbetriebes sehr detailliert für die 48/720 zuvor abgelaufenen Stunden ab:

Navigationsinformationen (Aufzeichnung jede Sekunde): – Datum, Zeit – Schiffsposition – Kurs – Geschwindigkeit – AIS – Wassertiefe – Soll-Ruderlage
– Radarbild X-Band und S-Band (alle 15 Sekunden) – ECDIS Bild und Karteninformationen
Kontinuierliche Aufzeichnung: – Geräusche und Gespräche im Brückenhaus – UKW-Funkverkehr
Betriebsinformationen (nach jeder Veränderung bzw. jede Sekunde): – Hauptalarme gemäß IMO – Status von Hauptmaschine und Rudermaschine – Status von Öffnungen im Schiffsrumpf – Status von Schotten und Feuerschutztüren – Beschleunigungsaufnehmer (wenn vorhanden) – Windmesser (wenn vorhanden) – Elektronisches Inklinometer (wenn vorhanden) – Elektronisches Logbuch (wenn vorhanden) – Optional weitere Maschinenbetriebsdaten für Pumpen, Lüfter, Generatoren usw.

Für einige spezielle Anforderungen an einen VDR gibt es im Bereich der Navigationsgeräte bisher keine Parallelen. Dazu gehören u. a. die extrem hohen Schutzeigenschaften, die für die bergungsfähige Datenkapsel gefordert werden:

- Aufschlag: 50 g
- Eindringung: 250 kg aus 3 m Höhe mit 10 cm Durchmesser der Aufschlagfläche
- Hochtemperaturfeuer: 1 100 °C für 1 Stunde
- Niedrigtemperaturfeuer: 260 °C für 10 Stunden
- Tiefseedruck: 6 000 m.

★ ***Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR)***
(See NfS issue 1/2015)

*The shipborne **V**oyage **D**ata **R**ecorder (**VDR**), the equivalent of aircraft flight data recorders, is a recoverable data recorder for use on board seagoing vessels.*

According to the carriage requirement for VDR on board ships engaged on international voyages under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter V/Regulation 20 all passenger vessels and new buildings of cargo vessels are required to carry a VDR; existing cargo vessels are to be retrofitted with an S-VDR starting in 2006.

Since 1 July 2014 the new IMO Performance Standard MSC.333(90) is in force.

A VDR has the following main components:

- *a central unit coordinating the recording of incoming data streams;*
- *a mass data storage device storing all incoming data in a format useful for later data retrieval on board or ashore;*
- *a final recording medium in a protective capsule and a float-free capsule, often combined with an EPIRB, which contains at least the data records of the 48 hours preceding a marine casualty;*
- *a long-term recording medium containing the data of the last 30 days;*
- *a secondary power supply maintaining the operation for at least two hours.*

The VDR provides a detailed record of all important navigational operations and ship's operational data for the 48/720 hours leading up to and following an incident:

Recorded navigational information (every second): *– Date and time* *– Ship's position* *– Heading* *– Speed* *– AIS* *– Water depth* *– Commanded rudder angle*
– Radar image of X-band and S-band (every 15 seconds) *– ECDIS image and chart information*
Continuous recording of: *– Noise and voice communication on the ship's bridge* *– VHF communication*
Ship's operation (triggered by changes or every second) *– Main alarms according to IMO* *– Status of main engine and rudder engine* *– Status of hull openings* *– Status of watertight and fire doors* *– Acceleration and hull stress sensors (if fitted)* *– Wind speed and direction sensors (if fitted)* *– Electronic inclinometer (if fitted)* *– Electronic logbook (if fitted)* *– Optionally additional ship's engine data for pumps, fans, generators and others*

Some specific features of VDR are unique among navigation devices, for example the extreme robustness required for the recoverable data protective capsule:

- *Shock: 50 g*
- *Impact: pin drop of 10 cm diameter from 3 metres height with 250 kg weight*
- *High temperature fire: 1 100 °C for 1 hour*
- *Low temperature fire: 260 °C for 10 hours*
- *Deep sea pressure: 6 000 metres.*

Die Schutzkapsel muss so gestaltet und an Bord aufgestellt werden, dass sie unter Wasser von einem Taucher oder einem ferngesteuerten Tauchfahrzeug geborgen werden kann. Um sie dort sicher orten zu können, ist sie mit einer batteriebetriebenen akustischen Unterwasserbake ausgestattet, die mindestens 30 Tage lang ein Peilsignal sendet.
Die aufschwimmbare Schutzkapsel muss die Anforderungen einer EPIRB erfüllen, weshalb häufig eine Kombination aus beiden angeboten wird. Diese unterscheidet sich nur durch ein kodiertes Leitsignal von einer reinen EPIRB, sowie durch eine verlängerte Laufzeit der Ortungsfunktion inklusive Licht auf sieben Tage.

The data protective capsule has to be designed and mounted in such a way that it can be salvaged by a diver or ROV from a sunken ship. To ensure easy location of the capsule, it is fitted with an acoustic underwater beacon sending a signal for at least 30 days.

The float-free capsule has to fulfil the requirements for an EPIRB so that commonly a combination is installed. Compared to an EPIRB the combination provides a coded homing signal and is capable to transmit the homing signal and light over a period of not less than seven days.

Jederzeit ist es möglich, eine Sicherheitskopie der Daten der letzten 12 Stunden oder mehr zu erstellen. Dieser Datensatz kann an Bord vom VDR ausgelesen werden, ohne dabei die aktuelle Aufzeichnung zu unterbrechen. Eine Wiedergabe-Software, mit der die Daten zur Auswertung aufbereitet und wiedergegeben werden können, ist ebenfalls an Bord verfügbar, sodass sich Untersuchungsbehörden damit einen Überblick zu den Umständen eines Ereignisses verschaffen können.

At any time it is possible to initiate an emergency backup with the data of the previous 12 hours or more. These data can be retrieved from the VDR on board without interruption of the recording. A replay software to condition and replay the data is also available on board, to enable investigation authorities to collect information about the circumstances of an event.

Um nach einer Wartung oder Reparatur am VDR oder angeschlossenen Sensoren die einwandfreie Funktion zu überprüfen, kann am Display eine besondere Testfunktion ausgelöst werden, die den Eingang aller konfigurierten Sensordaten zur Anzeige bringt. Auf Grundlage dieses Tests kann der Nautiker beurteilen, ob eine Verbindung zu einem Sensor unterbrochen ist bzw. dieser keine Daten mehr an den VDR sendet und kann entsprechende Maßnahmen ergreifen. Das Ergebnis dieses Tests wird ebenfalls auf allen Speichermedien gespeichert.

To check the correct function after repair of VDR or connected sensors, an operational performance test can be initiated from the display. It shows the incoming data of all configured inputs. Based on this test the mariner can evaluate if any connection to a sensor is broken or any sensor has stopped transmitting data and can act as appropriate. The result of the operational performance test is recorded on all storage devices.

Wie Seeunfalluntersuchungen ergeben haben, kommt es immer wieder vor, dass keine oder nur unzureichende Daten vom VDR zur Verfügung stehen. Daher sei noch einmal darauf hingewiesen, dass einmal täglich der Status am Bediengerät abgelesen werden sollte.

As investigations of accidents have shown there are cases where no or only insufficient data are available from VDR. Therefore it shall be pointed out that the status on the control panel should be checked once per day.

Um einen sicheren Betrieb eines VDR/S-VDR zu gewährleisten und im Unglücksfall eine Sicherheitskopie anlegen zu können, ist es erforderlich, dass sich die Schiffsführung/Besatzung mit der Funktionalität des Gerätes vertraut macht und Hinweise aus dem Benutzerhandbuch beachtet. Zum Beispiel beim S-VDR: Wenn keine Datensicherung ausgelöst wird, werden die Daten überschrieben, sodass nach etwa 12 Stunden die Daten nicht mehr zur Verfügung stehen.

To ensure a safe operation of a VDR/S-VDR and in case of an accident the correct initiation of an emergency backup it is essential for the bridge team to be familiar with the functionality of the system and to mind the instructions of the user manual. For example on the S-VDR, if no emergency backup is initialised the data will be overwritten so that after a period of approx. 12 h the data are no longer available.

Eine jährliche Überprüfung des VDR/S-VDR durch qualifiziertes Personal ist vorgeschrieben. Hierbei soll überprüft werden, ob das System noch einwandfrei arbeitet und die Batterien noch genügend Kapazität haben, um das System bzw. den Sender über die geforderten Zeiträume mit Energie zu versorgen.

It is required to perform an annual survey of the VDR/S-VDR by qualified personnel. It shall be checked whether the system operates properly and whether the battery capacity is sufficient to ensure the power supply of the system or the transmitter, respectively, for the required period of time.

(BSH S3) 01/16

Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen
(Siehe NfS-Heft 1/2015)
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, die am oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut werden;
- Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut werden;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2013 gebaut werden;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 3 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 10 000 BRZ, die am oder nach dem 1. Juli 2014 gebaut werden;
- Fahrgastschiffe von 500 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[2] am oder nach dem 1. Juli 2014;
- Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[2] am oder nach dem 1. Juli 2015;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 50 000 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[2] am oder nach dem 1. Juli 2016;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 20 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 50 000 BRZ, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[2] am oder nach dem 1. Juli 2017;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 20 000 BRZ, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[2] am oder nach dem 1. Juli 2018.

Die Entscheidung, ob bei der Ausrüstung eines Schiffes mit ECDIS vollständig auf das Mitführen von Papierseekarten verzichtet werden kann, lag laut Beschluss der IMO noch bis 2011 beim Flaggenstaat, nun gilt dies als generell anerkannt. 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 (http://www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm) aufgelistet.

Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels
(See NfS issue 1/2015)
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 constructed on or after 1 July 2012;*
- *tankers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2012;*
- *cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2013;*
- *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;*
- *passenger ships of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2012, not later than the first survey[2] on or after 1 July 2014;*
- *tankers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2012, not later than the first survey[2] on or after 1 July 2015;*
- *cargo ships, other than tankers, of 50,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2013, not later than the first survey[2] on or after 1 July 2016;*
- *cargo ships, other than tankers, of 20,000 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage constructed before 1 July 2013, not later than the first survey[2] on or after 1 July 2017;*
- *cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards but less than 20,000 gross tonnage constructed before 1 July 2013, not later than the first survey[2] on or after 1 July 2018.*

According to IMO, until 2011 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, now it is approved in general. To be recognized as a full replacement for official paper charts on board sea-going vessels or fulfillment 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 (http://www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm).

[2] Bezogen auf die einheitliche Interpretation des Begriff „first survey" nach den SOLAS-Vorschriften (MSC.1/Circ.1290)
Refer to the Unified interpretation of the term "first survey" referred to in SOLAS regulations (MSC.1/Circ.1290

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

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

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

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

5 Entsprechend der Manila Änderungen 2010 zum STCW-Übereinkommen müssen Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere einmalig ECDIS-Kompetenzen entsprechend dem IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) nachweisen. Diese Regelung ist am 1. Januar 2012 mit einer Übergangszeit bis 31. Dezember 2016 in Kraft getreten.

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.

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

*3 In case official ENC data for the area to be navigated are not yet available ECDIS is allowed to be operated in “RCDS mode” using official raster data. However, in this case, a **reduced** folio of up-to-date official paper charts has to be carried as well. The ship’s master is responsible for selecting suitable charts on the following basis:*
- *General route appraisal or ocean passage: medium-scale charts in the 1 : 750,000 to 1 : 1,500,000 range;*
- *General route appraisal or open seas: medium-scale charts in the 1 : 100,000 to 1 : 500,000 range;*
- *General route appraisal or navigation in congested coastal waters, pilotage waters or harbour approaches; charts having a scale larger than 1 : 100,000.*

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

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 2012 with a transition period until 31 December 2016.

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) 01/16

ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat in seiner 95. Sitzung das MSC.1/Circ.1503 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE verabschiedet.

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,
- 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:
www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm
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-rundschreiben

ECDIS – Guidance for Good Practice

At its ninety-fifth session the Maritime Safety Committee of the IMO approved the MSC.1/Circ.1503 ECDIS – GUIDANCE FOR GOOD PRACTICE.

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,*
- *Transitioning from paper chart to ECDIS navigation, and*
- *Guidance on training and assessment in the opertional 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:
www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm
ECDIS Guidance for Good Practice can be found at ISM-Database of Federal Ministry of Transportation and digital Infrastructure:
www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-rundschreiben

(BSH S2; MSC.1/Circ.1503) 01/16

ECDIS-Datendienst

(Siehe NfS-Heft 1/2015)
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 gleichwertig mit Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt. Voraussetzung für die Verwendung von ECDIS sind:
- zugelassene ECDIS-Geräte
- amtliche Electronic Navigational Charts (ENCs) und
- angemessene Redundanzvorrichtung für ECDIS.

Amtliche Raster Chart Display Systems (RCDS) können in Verbindung mit geeigneten Papierseekarten zur Navigation verwendet werden.

ECDIS Data Service

(See NfS issue 1/2015)
Official 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*
- *use of official Electronic Navigational Charts (ENCs) and*
- *appropriate back-up arrangement for ECDIS.*

Use of Official Raster Chart Display Systems (RCDS) for navigation is only allowed in combination with adequate paper charts.

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.

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. Ein Datensatz, der dem S-57-Standard entspricht, wird als ENC bezeichnet.

*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. A data set conforming to the S-57 standard is defined as an ENC.*

Die IHO strebt mit ihrem Konzept **„Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)“** für die Zukunft einen weltweiten ENC-Datendienst an, der ENC-Daten für den internationalen Seeverkehr zur Verfügung stellen soll. Es besteht aus einem Netzwerk regionaler Zentren (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre, RENC), die die ENC-Daten der nationalen hydrographischen Dienste sammeln und vertreiben.

*The IHO concept **“Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)”** is aimed at the development of a future worldwide ENC data service which will provide ENC data to international maritime shipping. It consists of a network of regional centres (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating Centre, RENC) which collect and distribute the ENC data from the national hydrographic offices.*

In Europa gibt es derzeit 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.

There presently 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.

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

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

(BSH N2) 01/16

GNSS – Global Navigation Satellite Systems
(Siehe NfS-Heft 1/2015)
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.

GNSS – Global Navigation Satellite Systems
(See NfS issue 1/2015)
*The abbreviation GNSS stands for **G**lobal **N**avigation **S**atellite **S**ystems and describes different world wide usable navigation systems. A well-known system is the American GPS, but in parallel the Russian operated system GLONASS is also available.*

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.

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

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*

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.

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-Nutzung. Die Genauigkeit und Zuverlässigkeit für den SPS-Nutzer kann durch lokale differentielle Korrekturverfahren (DGPS) nochmals gesteigert werden.

DGPS use. *The accuracy and reliability of the data available to SPS users can be improved by applying local differential GPS methods.*

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.

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.

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.

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

Dem russischen GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) kommt momentan im Bereich der zivilen Schifffahrt keine große Bedeutung zu. Das russische System ist, 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 zur Verfügung. Die Positioniergenauigkeit liegt in der gleichen Größenordnung wie beim zivil nutzbaren GPS.

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. The GLONASS system is available for civil users and offers a positioning service equal to GPS.

Galileo – Ein Projekt der EU

Das europäische Großprojekt nimmt Form an, derzeit (November 2015) sind 10 Galileo Satelliten im Orbit und senden Galileo Navigationssignale von einer Umlaufbahn in 23 000 km Höhe. In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Galileo Satelliten auf 18 erhöht. Im Jahr 2018 wird dann eine Konstellation von 18 Satelliten vorrangig in Europa nutzbar sein, der Endausbau auf 27(+3) Satelliten soll bis 2022 erfolgen.

Galileo – An EU project

One of the biggest European projects is becoming reality, today (November 2015) 10 satellites are in space broadcasting Galileo signals from an orbit plane at a height of 23,000 km. Within the upcoming years the number of Galileo satellites will be increased to 18. A constellation of 18 satellites will be available by 2018 covering mainly Europe. Worldwide coverage will be available from 2022 with 27(+3) operational satellites.

An dem Galileo Projekt sind zahlreiche Mitgliedstaaten der EU, aber auch Länder wie Schweiz, Japan und Israel beteiligt. Die Kontrolle über das Galileo System obliegt dem EU Parlament.
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.

Numerous EU member states and also countries like Switzerland, Japan and Israel are participating in the Galileo project. The Galileo project is super-vised by the European Parliament.
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.

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.

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.

(BSH S3) 01/16

Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)
(1/2015-Wiederholung)
Die Positionsangaben von Satelliten-Navigationsempfängern für GPS, GLONASS und zukünftig GALILEO sind auf das geodätische Bezugssystem „World Geodetic System WGS84“ bezogen. WGS84 weicht zum Teil nicht unerheblich von älteren regionalen geodätischen Bezugssystemen, die in einigen 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 automatisch ausgleichen.
Nicht immer ist für das auf Seekarten verwendete Bezugssystem eine Beschickung zu WGS84 ausgewiesen bzw. werden aufgrund des Alters der Kartengrundlagen keine Angaben zum geodätischen Bezugssystem gemacht. In diesen Fällen, also bei vagen oder fehlenden Angaben hinsichtlich des Bezugssystems in den Karten, ist immer von den ungünstigsten Verhältnissen auszugehen.

Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)
(1/2015-repetition)
The position data supplied by satellite navigation systems for GPS, GLONASS, and in future GALILEO, 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 automatically compensate differences between the GNSS reference system and the chart data.

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

(BSH N2) 01/16

Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme
(1/2015-Wiederholung)
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).

Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO
(1/2015-repetition)
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).

Aufstellung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme:

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 Great Belt Traffic area (BELTREP)

Westeuropäische Gewässer/*West European waters*
- In the Barents Area (Barents SRS)
- In Greenland Waters (GREENPOS & COAST CONTROL)
- Off the southwest coast of Iceland (TRANSREP)
- The Western European Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)
  (West European Tanker Reporting System – WETREP)
- In the Strait of Dover/Pas-de-Calais (CALDOVREP)
- Off Les Casquets (MANCHEREP)
- Off Ushant (OUESSREP)
- Off Finisterre (FINREP)
- Off the Coast of Portugal (COPREP)
- 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 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
- Systems for protecting North Atlantic right whales in the sea areas off the northeastern and southeastern coast of the United States

Asien, Pazifische Küste/*Asia, Pacific coast*
- In the waters 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).

(BMVI WS23) 01/16

Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere
(1/2015-Wiederholung)
Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffswegeführungssysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffswegeführungssysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffsarten oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Jedes Schiff muss ein von der IMO beschlossenes Wegeführungssystem 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).

Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas

(1/2015-repetition)
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).

Bekanntmachung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme:

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 Tortugas Ecological Reserve and Tortugas Bank
Mandatory no anchoring area at El Paso Energy Bridge deep water port in the Gulf of Mexico
Mandatory no anchoring areas for all ships on Flower Garden Banks coral reefs
Mandatory no anchoring areas on Sharks Bank and Long Shoal
Mandatory no anchoring areas in the vicinity of the "Excelerate northeast Gateway Deep Water Ports"

(BMVI WS23) 01/16

Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete
(Siehe NfS-Heft 1/2015)
Regel 10 KVR enthält international verbindliche Vorschriften über das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten. 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.

Notification of traffic separation schemes adopted by IMO
(See NfS issue 1/2015)
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 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.

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 Verkehrstrennungsgebiete – Stand Dezember 2015:

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 traffic separation schemes adopted by IMO – status December 2015:

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)
- The Åland Sea
- In Norra Kvarken
- West Klintehamn
- North Hoburgs Bank
- South Hoburgs Bank
- Midsjöbankarna
- Off Öland Island
- In Bornholmsgat
- On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk
- Słupska Bank
- Adlergrund
- North of Rügen
- South of Gedser
- Off Falsterborev
- In the Sound
- Off Kiel Lighthouse
- Between Korsoer and Sprogoe
- At Hatter Barn

2 Westeuropäische Gewässer/*Western European waters*
- Off the coast of Norway from Vardø to Røst
  - Off Vardø
  - Off Slettnes
  - Off North Cape
  - Off Sørøya
  - Off Torsvåg
  - Off Andenes
  - Off Røst (1)
  - Off Røst (2)
- Off the south-west coast of Iceland
  - North-west of Garöskagi
  - South-west of the Reykjanes Peninsula
- Off the western coast of Norway
- Off the southern coast of Norway
- Elbe approach
- Terschelling–German Bight
- Jade approach
- German Bight western approach
- Off Texel
- In the approaches to IJmuiden
- In the approaches to Hook of Holland and at North Hinder
- Off Vlieland, Vlieland North and Vlieland Junction
- Off Friesland
  - East Friesland
  - North Friesland
  - West Friesland
  - Off Botney Ground
  - Off Brown Ridge
- At West Hinder

In the approaches to the River Humber
In the SUNK area and in the northern approaches to the Thames Estuary
Sunk Traffic Separation Scheme South
Sunk Traffic Separation Scheme East
Sunk Traffic Separation Scheme North
In the Strait of Dover and adjacent waters
Off Land's End, between Seven Stones and Longships
South of the Scilly Isles
West of the Scilly Isles
Off Fastnet Rock
Off Smalls
Off Tuskar Rock
Off Skerries
In the North Channel
Off Neist Point in the Minches
In Liverpool Bay
Off Casquets
Off Ushant
Off Finisterre
Off Cape Roca
Off Cape S. Vicente
The Canary Islands
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
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
Off the Mediterranean coast of Egypt
In the approaches to the port of Thessaloniki
Strait of Istanbul – North approach
Strait of Istanbul
Strait of Istanbul – South approach and Sea of Marmara
Strait of Canakkale
Strait of Canakkale – South-west approach
Between the ports of Odessa and Ilichevsk
In the approaches to the ports of Odessa and Ilichevsk
In the area off south-western coast of the Crimea
In the southern approaches to the Kerch Strait

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
West and south of Hanish Al Kubra
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 the Alphard Banks
Off the FA Platform

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 East Lamma and Tathong Channels

6 Australien/*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, Alaska
In the Strait of Juan de Fuca and its approaches
In Puget Sound and its approaches
In Haro Strait, Boundary Pass, and in the Strait of Georgia
Off San Francisco
In the Santa Barbara Channel
In the approaches to Los Angeles–Long Beach

8 Mittelamerika, Pazifische Küste/*Central America Pazific coast*
In the approaches to Salina Cruz
On the Pacific Coast of Panama

9 Südamerika, Pazifische Küste/*South America, Pacific coast*
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

10 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

11 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

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).

(BMVI WS23; 94. MSC Session) 01/16

Ostsee. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen
(1/2015-Wiederholung)
Die Kommission der Lotsenverwaltungen der Ostsee-Anrainerstaaten empfiehlt
a) Kapitänen von Schiffen, die durch ihren Tiefgang behindert sind,
b) Kapitänen von Schiffen, die nicht in einem der Ostsee-Anrainerstaaten registriert sind und selten das betreffende Gebiet befahren, und
c) Kapitänen von beladenen Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffen – 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.

Baltic Sea. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission
(1/2015-repetition)
The Baltic Pilotage Authorities Commission of the Baltic Sea States recommends that
a) the masters of vessels constrained by their draught,
b) the masters of vessels which are not registered in a Baltic Sea State and who seldom navigate in the area, and
c) 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.

(BMVI WS22) 01/16

★ **Ostsee. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)

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 Betonnung 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 der in den amtlichen Seekarten ausgewiesenen Tiefwasserrinne.

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

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

★ ***Baltic Sea. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning***
(See NfS issue 1/2015)

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 15nautical 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 channel 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.
Masters are recommended to use type approved ECDIS equipment and officially issued ENC data for the passage through the Kadetrenden .

(BMVI WS23; IMO SN.1/Circ.263) 01/16

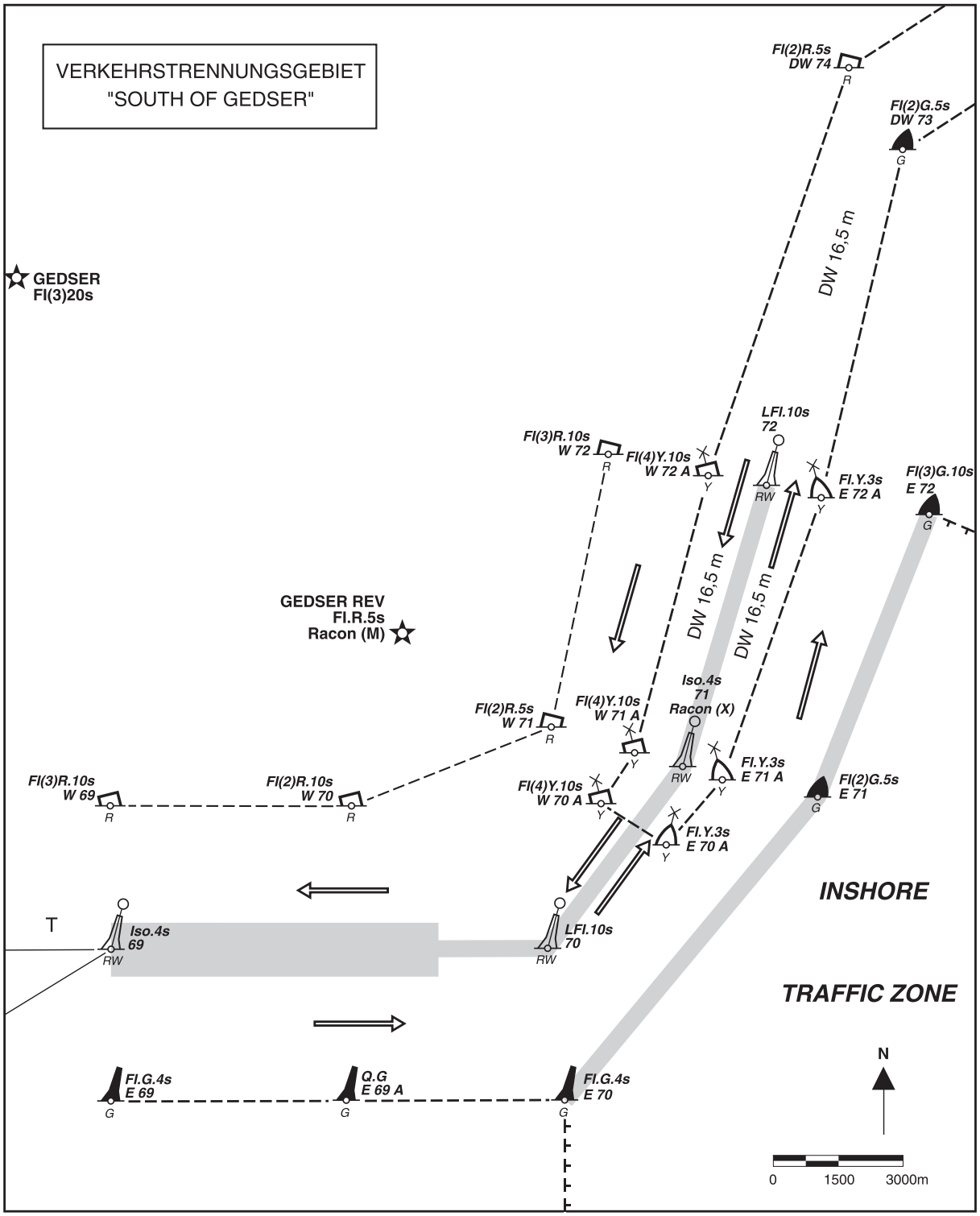

Abb.: Erweiterung des Tiefwasserweges (DW 16,5 m) in der Kadetrinne
Fig.: Extension of the deep-water route (DW 16.5 m) in the Kadetrenden

Kanada. Teilnahme an Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N
(1/2015-Wiederholung)
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.

Canada. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N
(1/2015-repetition)
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.

(BMVI WS23, Az.: 62321.6/6-Nav-56) 01/16

★ **Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)
Wegen der seit 2008 extrem gestiegenen Zahl von Piratenüberfällen im Golf von Aden und vor der Küste Somalias hatte der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) das Zirkular „Beste Strategien und Verhaltensweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie" (aktuelle Fassung: BMP 4, VkBl. 2013 S. 655, NfS-Heft 29/2013, www.deutsche-flagge.de) verabschiedet. Obwohl seit 2013 die Anzahl der Piraterievorfälle und bewaffneten Raubüberfälle vor der Küste Somalias drastisch zurückgegangen sind wird weiterhin dringend empfohlen, schon vor jeder Fahrt durch das immer noch gefährliche Seegebiet die in diesem Zirkular vorgeschlagenen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, sofern sie auf das betreffende Schiff anwendbar sind. Insbesondere sollte das Schiff bei den Streitkräften registriert werden, vor allem bei dem Maritime Security Centre – Horn of Africa (www.mschoa.org; postmaster@mschoa.org) und der United Kingdom Maritime Trade Organisation UKMTO Dubai (ukmto@eim.ae). Weitere Beratungsstellen und Einzelheiten über den international empfohlenen Transitkorridor (IRTC) im Golf von Aden sind im IMO Dokument SN.1/Circ.281 vom 3. August 2009 zu finden.

Das Bundesministerium des Inneren (BMI) hat für Schiffe unter deutscher Flagge den Golf von Guinea ebenso wie den Golf von Aden mit Gefahrenstufe 2 eingestuft.
Die IMO veröffentlichte hierfür einen Vorläufigen Leitfaden für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer zum Schutz gegen Piraterie in der Region des Golfs von Guinea (Circular letter No. 3394, 15. August 2013). Es wird empfohlen sich beim Maritime Trade Information sharing Center Gulf of Guinea zu melden, das einen Point of Contact für die Schifffahrt im Golf von Guinea eingerichtet hat (info@mtiscgog.org; Telefon: +233 (0) 302 71 82 27).
Mit Änderung der See-Eigensicherungsverordnung (BGBl. 2013 Teil I S. 2812, NfS-Heft 35/2013) ist es zwingend erforderlich, dass die Reeder die Nutzung international eingerichteter Melde- und Warnsysteme beim Einfahren ihrer Schiffe in oder beim Durchfahren durch ein Seegebiet der Gefahrenstufe 2 oder 3 in den Gefahrenabwehrplan ihrer Schiffe vorsehen. Darüber hinaus erhalten die Reeder die Option, private bewaffnete Wachpersonen (PCASP) einzu-

★ ***Piracy and armed robbery against ships***
(See NfS issue 1/2015)
Due to extremely increasing cases of acts of piracy in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia since 2008 the Maritime Safety Committee accepted a circular on piracy, called "The Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (latest version: BMP 4 (VkBl. 2013 S. 655, NfS issue 29/2013, www.deutsche-flagge.de). Although Somalia based piracy and armed robbery have drastically decreased since 2013, it is still strongly recommended to adopt all precautionary measures suggested in this circular as far as they are applicable to the individual ship even before the passage through the dangerous sea area. In particular every ship concerned should register with the military such as the Maritime Security Centre-Horn of Africa (www.mschoa.org or postmaster@mschoa.org) and the United Kingdom Maritime Trade Organization UKMTO Dubai (ukmto@eim.ae). Additional points of contact and details of an internationally recommended transit Corridor (IRTC) in the Gulf of Aden can be found in the IMO document SN.1/Circ.281, 3 August 2009.

The Federal Ministry of the Interior (BMI) has classfied the Gulf of Guinea alike the Gulf of Aden threat level 2 for German flagged ships.

*Therefore IMO published Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (Circular letter No. 3394, 15 August 2013).It is recommended to report to the Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea, which provides a Point of Contact for mariners operating in the Gulf of Guinea (*info@mtiscgog.org*; phone: +233 (0) 302 71 82 27).*

According to a change of the Ordinance on Shipboard Security Measures (See-Eigensicherungsverordnung) (BGBl. 2013 Part I p. 2812, NfS issue 35/2013) it is required that operators include in the ship security plan the obligation to use the international reporting and warning systems before their ships enter or passing a sea area, where threat level 2 or 3 is applied. Moreover operators have the option to use privately contracted armed security personnel

setzen, 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, VkBl. 2013 S. 640, NfS-Heft 29/2013, www.deutsche-flagge.de),
- Vorläufige Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schiffahrt, die bewaffnetes privates Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen (MSC.1/Circ.1443, VkBl. 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),
- Vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1408, VkBl. 2013 S. 672, NfS-Heft 29/2013),
- Vorläufige Leitlinien für Flaggenstaaten über Maßnahmen zur Verhütung und Eindämmung der Piraterie vor der Küste Somalias (MSC.1/Circ.1444, VkBl. 2013 S. 651, NfS-Heft 29/2013).

(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 International Maritime Organization (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, VkBl. 2013 p. 640, NfS issue 29/2013, www.deutsche-flagge.de),*
- *Guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1443, VkBl. 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),*
- *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, VkBl. 2013 p. 672, NfS issue 29/2013).*
- *Interim guidance for flag States on measures to prevent and mitigate Somalia-based piracy (MSC.1/Circ.1444, Vkbl. 2013 p. 651, NfS issue 29/2013).*

(BMVI WS 22) 01/16

★ **IMB Piracy Reporting Centre**
(Siehe NfS-Heft 1/2015)

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 weiter gegeben. 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:

★ ***IMB Piracy Reporting Centre***
(See NfS issue 1/2015)

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 happend 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 piratical incident or armed robbery please contact the Centre through the follow-wing channels:

ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

Telefon/*Phone:*	+6 03 20 78 57 63
Telefax/*Fax:*	+6 03 20 78 57 69
Telex:	MA 31 199 IMBPCI
E-Mail:	imbkl@icc-ccs.org
	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.

Warnhinweis:
Für Fahrten durch den **Golf von Aden** und **in der Arabischen See** gilt die Gefahrenstufe 2. Schiffen, die dieses Gebiet passieren, wird zu ihrer eigenen Sicherheit dringend empfohlen wegen der hohen Gefahr eines Piratenangriffs sich bei folgender Internet-Adresse zu registrieren: www.mschoa.org.
Das Bundesministerium des Inneren (BMI) hat für die Schiffe unter deutscher Flagge den Golf von Guinea ebenso wie den Golf von Aden mit Gefahrenstufe 2 eingestuft. Es wird empfohlen sich beim Maritime Trade Information Sharing Center Gulf of Guinea zu melden, das einen Point of Contact für die Schifffahrt im Golf von Guinea eingerichtet hat (info@mtiscgog.org; Telefon: +233 (0) 302 71 82 27).

Vessels using the SafetyNET 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.

Warning:
*Vessels sailing through the **Gulf of Aden in the Arabian Sea** have to observe security level 2 (two). For the sake of the ship's security it is strongly recommended to register ship and passage plan prior to transit of the high risk area with www.mschoa.org.*

The Federal Ministry of the Interior (BMI) has classified the Gulf of Guinea alike the Gulf of Aden threat level 2 for German flagged ships. It is recommended to report to the Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea, which provides a Point of Contact for mariners operating in the Gulf of Guinea (info@mtiscgog.org; phone: +233 (0) 302 71 82 27).

(BMVI WS22) 01/16

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

(Siehe NfS-Heft 1/2015)

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 liegen innerhalb eines Emissionsüberwachungsgebietes nach MARPOL Anlage VI. Seit dem 1. Januar 2015 dürfen innerhalb dieses Gebietes keine Schiffskraftstoffe mehr verwendet werden, deren Schwefelanteil 0,10 % (m/m) überschreitet.

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

(See NfS issue 1/2015)

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 situated within the borders of an Emission Control Area according to MARPOL Annex VI. Since 1 January 2015 no fuel oil may be used within this area, if the sulphur content of those fuels exceeds 0,10 % m/m.

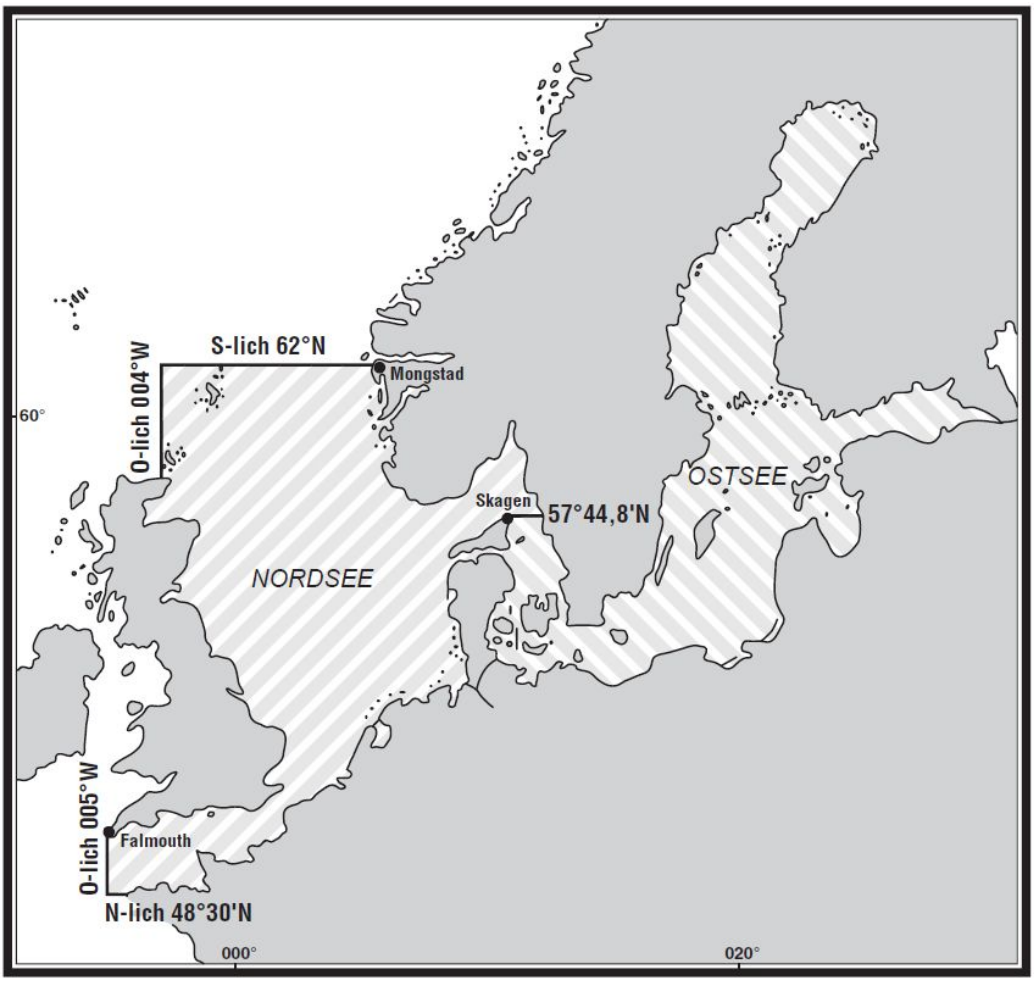

Abb.: Grenzen der SOx-Emissions-Überwachungsgebiete (ECAs)
Fig.: Borders of SOx Emission Control Areas (ECAs)

Ausführliche Hinweise finden sich im Teil 9 „Meeresumweltschutz“ des Handbuchs für Brücke und Kartenhaus.

More detailed information is provided in part 9 “Meeresumweltschutz”, Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

(BSH S4) 01/16

Marktüberwachung von Schiffsausrüstung
(1/2015-Wiederholung)
Auf Schiffen unter der Flagge eines EG-Mitgliedstaates, die über internationale Schiffssicherheitszeugnisse verfügen, unterliegt eine Vielzahl von Schiffsausrüstungsgegenständen (z. B. Rettungsmittel, MARPOL-Ausrüstung, Brandschutzausrüstung, Navigationsausrüstung, Funkausrüstung, COLREG-Ausrüstung) nach Maßgabe der EG-Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung (in ihrer jeweils geltenden Fassung) einer entsprechenden europäischen Zulassungspflicht.

Nachgewiesen wird diese europäische Zulassung durch die Kennzeichnung der Ausrüstung mit einem Steuerrad-Symbol, gefolgt von einer 4-stelligen Identnummer der Zulassungsstelle sowie einer 2-stelligen Jahreszahl des Jahres der Inverkehrbringung der Ausrüstung. Üblicherweise wird der Ausrüstung bei der Installation an Bord ferner eine Konformitätserklärung des Herstellers beigefügt, die ebenfalls die Übereinstimmung der Ausrüstung mit den Anforderungen der Richtlinie bescheinigt.

Die Marktüberwachung der sich gemäß Richtlinie 96/98/EG im Verkehr befindlichen Schiffsausrüstung ist eine gesetzliche Aufgabe des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Dies umfasst z. B. stichprobenartige Überprüfungen von Ausrüstungsgegenständen um sicherzustellen, dass diese tatsächlich ein Zulassungsverfahren durchlaufen haben und den formalen sowie technischen Anforderungen genügen.

Sollte die Marktüberwachung des BSH Nichtkonformitäten feststellen, werden die Europäische Kommission und die anderen EG-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 reicht von der Anordnung von Korrekturmaßnahmen, Auflagen, einem Inverkehrbringungsverbot bis 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/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Marktueberwachung

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

Market surveillance of marine equipment
(1/2015-repetition)
On vessels flying a flag of an EC member state, which hold international safety certificates based on international conventions, a lot of marine equipment items (e.g. life-saving appliances, MARPOL-equipment, fire equipment, navigational equipment, radiocommunication equipment, COLREG-equipment) are subject to a European conformity assessment based on EC-directive 96/98/EC (in its actual version).

The compliance with the requirements of the European conformity assessment is stated by marking of the equipment with the wheelmark-symbol, followed by a 4-digit identity-number of the notified body and a 2-digit number of the year of being placed on the market. Normally the equipment is accompanied by a declaration of conformity by the manufacturer when placed on board, 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 96/98/EC is a legal task of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH). This also includes e.g. occasional tests of marine equipment to ensure that equipment had been subject to a conformity assessment procedure and conforms to formal and technical requirements.

In case the market surveillance states non-conformities, the European Commission and the other EC 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 non-conform equipment. These steps towards the manufacturer range from requested correction measures, obligations, prohibition of placing products on the market until 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/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Market_Surveillance

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 S11
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg
Germany
Telefon/*Phone*: +49 (0) 40 31 90 71 10
Fax: +49 (0) 40 31 90 50 00
E-Mail: marktueberwachung@bsh.de

(BSH S1) 01/16