

Teil 4 Mitteilungen

★ Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten

a) Todendorf	Zeit/Schedule
29.02.2016	9:00–17:00
01.03.2016	9:00–17:00
02.03.2016	9:00–17:00
03.03.2016	9:00–17:00
04.03.2016	9:00–12:30

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Änderungen aufgrund der Wetterlage oder technischer Störungen sind nur innerhalb der oben genannten Zeiten möglich. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen.

Das Warnggebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 1. Juni 2012 (BAnz. AT 11.06.2012 V1), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. April 2013 (BAnz. AT 15.04.2013 V1) **verboten**. Es finden auch außerhalb dieser festgesetzten Schießzeiten Übungen statt, bei denen Leucht- und Signalmunition, außer Signal rot, verschossen wird.

Das Gefahrenggebiet (bezeichnet durch die Leuchttonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warnggebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.

Die Küstenfunkstelle **Todendorf Naval** verbreitet von Montag bis Freitag jeweils 7:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 7:30 und 11:00 Uhr, eine Lagemeldung auf UKW-Kanal 11 zu den aktuellen Gefahrenbereichen für den Schießbetrieb. Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

★ Deutschland. Nordsee. Zeitweilige Messgeräte

(Mitteilung im NfS-Heft 06/2016 aufgehoben)

Zahlreiche Messgeräte liegen zeitweilig in den Küstengewässern und der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands in der Nordsee aus.

Die Tabelle weist auf die diesbezüglichen, gültigen Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) hin. Die Bekanntmachungen enthalten weitere Angaben zu Anzahl der Messstellen, der genauen geographischen Lage, den betroffenen Karten, der voraussichtlichen Dauer und besondere Bemerkungen.

Part 4 Notifications

★ Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises

b) Putlos	Zeit/Schedule
29.02.2016	9:00–16:30
01.03.2016	9:00–20:15
02.03.2016	9:00–20:15
03.03.2016	9:00–16:30
04.03.2016	Kein Schießbetrieb No firing practices

The schedule is not guaranteed. Changes due to the weather or technical problems can only be made within the above time limits. The signals shown at signal stations (see chart) and on control vessels prevail.

*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 1 June 2012, (Federal Legal Gazette, 11.06.2012), last amended by the Ordinance of 8 April 2013 (Federal Legal Gazette, 15.04.2013). Exercises including use of illuminating and signalling ammunition, except red signals, also take place outside scheduled times.*

The danger area (marked by light-buoys H 1 to H 3) outside the caution areas should be avoided during firing exercises but vessels may pass through after permission has been granted by the Bundeswehr.

*The coast radio station **Todendorf Naval** transmits updated situation broadcasts concerning the danger area from Monday through Friday at 0730, 1100 and 1530, in exceptional cases also on Saturday at 0730 and 1100, on VHF channel 11.*

The situation broadcast will be announced 5 minutes in advance on VHF channel 16.

(WSA Lübeck 201/15, 7/16) 07/16

★ Germany. North Sea. Temporary measuring instruments

(Notification in NfS issue 06/2016 cancelled)

Numerous measuring instruments are established temporarily in the German coastal waters and Exclusive Economic Zone in the North Sea.

The table below lists currently valid notifications (BfS) of the Waterways and Shipping Boards (WSA). The notifications contain additional details concerning the number of measuring points, their geographic position, charts affected, expected duration, and special notes.

Die Tabelle ist auf folgender BSH-Webseite online:

http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische_Warnnachrichten/index.jsp

The table is available online on the BSH's following internet page:

http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Navigational_warnings/index.jsp

WSA mit BfS-Nummer WSA with BfS No.	Datum Date	Seegebiet Sea area	Karten Charts	Bemerkungen Remarks
WSA Tönning 33(T)/16	10.02.2016	Sylt	103	neu/new
WSA Emden 8(T)/16	05.02.2016	Deutsche Bucht	87	neu/new
WSA Cuxhaven 22(T)/16	03.02.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 21(T)/16	03.02.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 15(T)/16	13.01.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 114(T)/15	25.11.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 112(T)/15	24.11.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 109(T)/15	12.11.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 5(T)/15	30.01.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Emden 151(T)/14	25.11.2014	Deutsche Bucht	89	
WSA Wilhelmshaven 21/14	25.08.2014	Deutsche Bucht	87	
WSA Cuxhaven 77(T)/14	24.07.2014	Deutsche Bucht	50	
WSA Emden 24(T)/14	03.03.2014	Deutsche Bucht	90	
WSA Tönning 4/14	17.01.2014	Helgoland	88	
WSA Tönning 176(T)/13	09.12.2013	Sylt	103, 108	
WSA Tönning 175(T)/13	09.12.2013	Deutsche Bucht	105	
WSA Tönning 174(T)/13	09.12.2013	Sylt	108	
WSA Tönning 70(T)/15	aufgehoben/cancelled			

Die Messgeräte sind mit gelben Tonnen oder Leuchtonnen bezeichnet und in sicherem Abstand (mindestens 2 Kabel) zu passieren. Die Karte mit dem besten Maßstab ist berücksichtigt.

Weitere Angaben zu Messgeräten siehe IHO Circular Letter 30(T)/2000 und Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

The measuring instruments are marked either by yellow buoys or by yellow light-buoys and have to be passed at a safe distance (at least 2 cables). The most convenient chart is quoted.

For additional information about the measuring instruments, please refer to IHO Circular Letter 30(T)/2000 and Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

(WSA Emden 8(T)/16; WSA Tönning 33(T)/16) 07/16

★ **Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Einrichtung einer Sicherheitszone gemäß § 11 der Seeanlagenverordnung (SeeAnIV) im Bereich des Offshore-Windenergievorhabens „Wikinger“ in der AWZ der Ostsee**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie richtet gemäß § 11 der Verordnung über Anlagen seawärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – SeeAnIV) vom 23. Januar 1997 (BGBl. I S. 57), die zuletzt durch Artikel 545 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Ostsee mit Wirkung zum 1. März 2016 die Sicherheitszone um die baulichen Windenergieanlagen im Bereich des Offshore-Windenergievorhabens „Wikinger“, bestehend aus den Einzelanlagen auf den 70 Standorten für Offshore-Windenergieanlagen (WEA), einer Umspannplattform und der parkinternen Verkabelung, ein.

★ **Notification of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on the establishment of a safety zone in the area of the „Wikinger“ offshore wind farm project in the German EEZ in the Baltic Sea under Art. 11 of the German Seeanlagenverordnung (SeeAnIV – Marine Facilities Ordinance)**

Under Art. 11 of the German Seeanlagenverordnung (Marine Facilities Ordinance) of 23 January 1997 (Federal Law Gazette I, p. 57), last amended by Art. 545 of the law of 31 August 2015 (Federal Law Gazette I p. 1474), the Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) hereby establishes the safety zone around the whole wind farm „Wikinger“, effective 1 March 2016, which is located in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) in the Baltic Sea. The wind farm comprises 70 wind turbines, a transformer platform and an infield network of cables.

Die Sicherheitszone erstreckt sich über das Vorhaben- und Betriebsgebiet des Windparks zuzüglich einer äußeren Fläche von 500 m gemessen von einer gedachten Verbindungslinie der folgenden peripheren Anlagen:

The safety zone extends over 500 m around the development area of the wind farm plus an external expanse of 500 m measured from a virtual connection line between the following turbines on the outer boundary:

WEA	54° 48' 04,59" N	014° 01' 56,07" E
WEA	54° 48' 24,75" N	014° 01' 45,15" E
WEA	54° 48' 45,23" N	014° 01' 36,65" E
WEA	54° 49' 05,93" N	014° 01' 31,84" E
WEA	54° 49' 26,11" N	014° 01' 30,90" E
WEA	54° 49' 55,94" N	014° 01' 35,62" E
WEA	54° 50' 15,80" N	014° 01' 42,77" E
WEA	54° 50' 35,50" N	014° 01' 53,96" E
WEA	54° 50' 54,48" N	014° 02' 08,75" E
WEA	54° 51' 13,10" N	014° 02' 27,21" E
WEA	54° 51' 30,78" N	014° 02' 49,63" E
WEA	54° 51' 47,48" N	014° 03' 16,25" E
WEA	54° 52' 02,86" N	014° 03' 47,03" E
WEA	54° 52' 16,58" N	014° 04' 21,94" E
WEA	54° 52' 28,21" N	014° 05' 01,23" E
WEA	54° 52' 10,59" N	014° 05' 23,45" E
WEA	54° 51' 52,92" N	014° 05' 45,27" E
WEA	54° 50' 59,49" N	014° 06' 49,32" E
WEA	54° 50' 39,80" N	014° 07' 08,20" E
WEA	54° 50' 04,53" N	014° 06' 28,44" E
WEA	54° 49' 44,44" N	014° 06' 23,00" E
WEA	54° 49' 24,29" N	014° 06' 11,96" E
WEA	54° 48' 54,19" N	014° 05' 39,18" E
WEA	54° 48' 29,24" N	014° 05' 07,98" E
WEA	54° 48' 20,83" N	014° 04' 21,12" E
WEA	54° 48' 12,63" N	014° 03' 33,03" E
WEA	54° 48' 08,35" N	014° 02' 43,01" E

Hinweis:

Befahrensregelungen nach § 7 Abs. 3 VO-KVR wurden im Einvernehmen mit dem BSH von der zuständigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, mit Datum vom 8. Februar 2016 erlassen (siehe Allgemeinverfügung GDWS).

Note:

Traffic rules under Art. 7 para. 3 VO-KVR were issued on 8 February 2016 in agreement with BSH by the Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, (see also general order of the GDWS).

Danach ist Unbefugten das Befahren der Sicherheitszone für die Dauer der Errichtungsarbeiten nicht gestattet. Insbesondere ergeben sich aus diesem umfassenden Befahrensverbot das Verbot des Anlegens oder Festmachens an den baulichen Anlagen sowie das Verbot deren Betretens. Jegliche Art der Fischerei, insbesondere der Einsatz von Schleppnetzen, Treibnetzen, Stellnetzen oder ähnlichen Geräten sowie das Ankern innerhalb der Sicherheitszone, sind untersagt.

Pursuant to this general order, unauthorised persons are not allowed to enter the safety zone at all. This includes in particular the enjoyment to land or motor at and trespass on the installations. The use of bottom trawl nets, drift nets or similar equipment and of anchors in the safety zone is prohibited.

Diese Allgemeinverfügung wird gemäß § 12 See-AnIV bekannt gegeben. Das unbefugte Befahren der Sicherheitszone stellt nach § 9 Absatz 1 Nr. 5 VO-KVR eine Ordnungswidrigkeit dar.

This general order is promulgated in accordance with Art. 12, SeeAnIV (Marine Facilities Ordinance). Unauthorised navigation in the safety zone constitutes an administrative offence under Art. 9 para. 1 no. 5 VO-KVR.

Begründung:

Für die Bau- und Betriebsphase des Vorhabens sind bereits umfangreiche Maßnahmen zur Kennzeichnung und weiteren Gewährleistung der Sicherheit angeordnet und getroffen worden.

Reasons:

Numerous measures including turbine marking to ensure safety in the project area have been carried out or are mandatory during the construction and operating phases.

Die nunmehr einzurichtende Sicherheitszone von 500 m um das Vorhaben ist zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt sowie zum Schutz der baulichen Anlage erforderlich.

The 500 m safety zone has been established to ensure the safety of navigation and to protect the wind farm installations.

Das Befahren der Sicherheitszone ist gemäß § 7 Abs. 2 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR, BGBl. I 1977 S. 813 vom 13. Juni 1977), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. Januar 2012 (BGBl. I S. 112); in der Regel untersagt; dies gilt auch für ausländische Fahrzeuge, § 2 Abs. 3 VO-KVR.

Die Benutzung anerkannter und für die internationale Schifffahrt wichtiger Schifffahrtswege wird durch die angeordnete Sicherheitszone nicht behindert. Verkehrstrennungsgebiete (Bornholmshgat, Adlergrund) sind in der weiteren Umgebung des Standorts zwar vorhanden. Deren Abstand vom Vorhaben ist allerdings ausreichend bemessen, sodass einer entsprechenden Sicherheitszone keine Hinderungsgründe entgegenstehen.

Die Einrichtung einer Sicherheitszone ist wegen des in der näheren Umgebung stattfindenden Verkehrs erforderlich. Generell ist zu berücksichtigen, dass die gesamte Wasserfläche der AWZ ebenso wie die des Küstenmeeres grundsätzlich der Schifffahrt zur Verfügung steht (Art. 58 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 87 Seerechtsübereinkommen) und auch genutzt wird.

Eine rechtliche Beschränkung auf einzelne Routen, Fahrwasser, Wege etc. besteht in dem von der Errichtung des Vorhabens betroffenen Gebiet nicht.

Um gefährliche Kurse und Annäherungen zu vermeiden, muss daher gewährleistet sein, dass die gesamte Anlage des Windparkvorhabens als neues Hindernis in diesem Seegebiet in ausreichendem Abstand umfahren wird.

Es ist ferner insbesondere zum Schutz der Anlage sicherzustellen, dass die baulichen Anlagen, insbesondere die Hochbauten nicht durch Kollisionen beschädigt oder von Unbefugten bewusst angesteuert oder betreten werden. Die Anordnung stellt insofern eine maritime Variante des Schutzes des Betriebsgrundstücks für ein Kraftwerk dar, weil die Integrität der technischen Kraftwerksinstallation einen räumlichen Ausschluss von unbefugten Personen erfordert.

Über Möglichkeiten zur ausnahmsweise zulässigen Benutzung wird das BSH auf Anfrage Informationen erteilen.

Im Bereich der Sicherheitszone werden zwischen den einzelnen Anlagen interne Kabel zur Strom- und Informationsübertragung verlegt werden. Diese Kabel werden nicht so tief verlegt werden, dass sie gegen den Einsatz von meeresbodenbeanspruchenden Geräten geschützt werden können. Ferner sind oder werden sowohl an und um die einzelnen WEA als auch an und um die einzelnen Bauwerke der Umspannplattform technische Installationen (Sensoren, Messinstrumente etc.) zu Untersuchungs- und Überwachungszwecken installiert. Diese dienen der ordnungsgemäßen Betriebsführung und/oder den vorgeschriebenen technischen bzw. ökologischen Begleituntersuchungen.

Dies rechtfertigt die Einrichtung der Sicherheitszone, um die Untersagung des Einsatzes von Grund- und Treibnetzfishereigerät sowie von Ankern im Bereich der Sicherheitszone zur Erhaltung der Integrität der technischen Anlagen einschließlich der vorhabensbedingt erforderlichen technischen Infrastruktur zu ermöglichen.

Under Art. 7 para. 2 of the Ordinance on the International Regulations of 1972 for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR, Federal Law Gazette I 1977 p. 813 of 13 June 1977), last amended by Art. 2 of the Ordinance of 15 January 2012 (Federal Law Gazette I, p. 112), vessels generally are not allowed to enter the safety zone. The same applies to foreign-flagged vessels under Art. 2 para. 3, VO-KVR.

Navigation on shipping routes that are of importance to international shipping will not be affected by the safety zone. Although there are shipping routes (Traffic Separation Schemes Bornholmshgat, Adlergrund) in the vicinity, they are at an adequate distance from the project site and do not conflict with the safety zone.

A safety zone is required because of traffic density in the vicinity. It has to be taken into account that, in principle, the entire area of the EEZ and of the territorial sea is open to navigation (Art. 58 para. 1 on conjunction with Art. 87, Convention on the Law of the Sea) and is actually used by shipping.

Legal restrictions requiring use of particular routes, fairways, channels etc. are not existent in the project area.

To avoid dangerous routes and encounters, it has to be ensured that the entire area of the wind farm project, which constitutes a new obstruction, is given a wide berth.

Besides, in order to protect the installations, it had to be ensured that structures, especially the towers, cannot be damaged in collisions and that unauthorised persons are prevented from approaching or trespassing on the structures. In this respect, the establishment of a safety zone establishes the maritime version of the protection status that is generally allocated to power plant premises, in order to protect the integrity of the power plant installations, unauthorised persons using any type of craft must be prevented from gaining access.

Information about special permits allowing access will be provided by the BSH upon request.

Within the safety zone, an inter-array network of power and data transmission cables will be laid. Their burial depth will not be sufficient to protect them from the impacts of seabed disturbing equipment. Besides, technical instruments (sensors, measuring instruments) required for studies and monitoring purposes have been, or will be, installed at or near the individual turbines, the individual structures of the transformer platform and the individual structures of the residential platform. They are needed to ensure proper operation and/or to carry out technical and ecological research and monitoring in connection with the wind farm operation.

These aspects justify the establishment of a safety zone to enable a ban on the use of bottom and drift-net fishing gear and on anchors within the safety zone in order to maintain the integrity of technical installations including the required project infrastructure.

Official notice of the establishment of the safety zone

Die Einrichtung der Sicherheitszone wird hiermit amtlich bekannt gemacht und die Eintragung in amtliche Seekarten wird veranlasst.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg, einzulegen.

Im Auftrag
Dr. Michaela Stecher
Az.: BSH/5111/Wikinger/VZ/2016/M5310

- ★ **Allgemeinverfügung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord vom 8. Februar 2016 über das Befahren der Sicherheitszone des in Bau befindlichen Offshore-Windparks „Wikinger“ gem. § 7 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (KVR-V)**

Aufgrund des § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (KVR-V) vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. Januar 2012 (BGBl. I S. 112) geändert worden ist, i. V. m. § 11 der Verordnung über Anlagen seawärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung) vom 23. Januar 1997 (BGBl. I S. 57), die zuletzt durch Artikel 545 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für das Befahren der Sicherheitszone des Offshore-Windparks „Wikinger“ folgende Verfügung erlassen:

1. Das Befahren der Sicherheitszone ist für die Dauer der Errichtungsarbeiten 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.
2. Von der Begründung wird gemäß § 39 Abs. 2 Nr. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgesehen.
3. Diese Allgemeinverfügung wird nach Maßgabe des § 12 der Seeanlagenverordnung bekannt gemacht.

Die sofortige Vollziehung der vorstehenden Allgemeinverfügung wird angeordnet.

Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung:

Gem. § 80 Abs. 2 Ziffer 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung dieser Verfügung angeordnet.

Das bedeutet, dass auch ein evtl. eingelegter Rechtsbehelf gegen die oben verfügte Befahrensregelung keine aufschiebende Wirkung hat. Es liegt im dringenden öffentlichen Interesse, dass durch das Einlegen von offensichtlich unbegründeten Rechtsmitteln die Durchsetzbarkeit der Verfügung und damit die

is hereby given and the official navigational charts will be corrected accordingly.

Information on legal remedies available:

Objection to this order may be filed within one month after notification. The objection must be filed in writing to, or put on record at, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg.

By Order
Dr. Michaela Stecher

(BSH M5) 07/16

- ★ **General order of the Federal Waterways and Shipping Agency – Northern Region Office – from 8 February 2016 concerning navigation in the safety zone of the wind farm under construction “Wikinger” according Art. 7 of the Ordinance on the International Regulation of 1972 for preventing Collisions at Sea (VO-KVR)**

Due to Section 7(3) of the Ordinance to Implement the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, dated 13 June 1977 (Federal Law Gazette I p. 813) and last amended by Article 2 of the ordinance dated 15 January 2012 (Federal Law Gazette I p. 112) in conjunction with Section 11 of the Marine Facilities Ordinance (SeeAnIV) dated 23 January 1997 (Federal Law Gazette I p. 57), last amended by Article 545 of the ordinance dated 31 August 2015 (Federal Law Gazette I p. 1474), the following order is issued in agreement with the German Federal Maritime and Hydrographic Agency for navigation of the safety zone for the “Wikinger” offshore wind park:

1. **Navigating in the safety zone during the period of construction is not permitted; exceptions to this are the vehicles and equipment that are used to construct and equip the wind farm or are used to fulfil and maintain the duties and obligations of the company.**
2. **Reasons are not required according to Section 39(2) No. 5 of the German Administrative Procedure Act.**
3. **This general order will be issued according to Section 12 of the Marine Facilities Ordinance.**

Immediate implementation of this general order is ordered.

Reason for the order for immediate implementation:

According to Section 80(2) No. 4 of the German Administrative Procedure Code (VwGO), the immediate implementation of this order is required.

This means that any appeals filed against the navigation regulation stated above do not result in delaying implementation. It is in the imperative interest of the public to ensure that filing obviously unfounded legal appeals will not delay the enforceability of the order and thus delay the prevention of hazards to safety and the free flow of traffic, the maritime environment, and

Abwendung von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der maritimen Umwelt und der Anlagen auf See nicht auf unbestimmte Zeit hinaus geschoben wird.

Die Gefahren, die von Schiffen ausgehen, die ohne berechtigtes Interesse die Schutzzone befahren, treffen Rechtsgüter wie Leben, körperliche Unversehrtheit, den maritimen Umweltschutz sowie das Eigentum an Gegenständen von beträchtlichen Wert ebenso, wie das Interesse der Öffentlichkeit an einer störungsfreien Energieversorgung. Diese Güter sind somit höher einzuschätzen als das persönliche Interesse eines Schiffahrtreibenden, dessen Schiff die Sicherheitszone umfahren muss und dadurch allenfalls einen Zeitverlust erleidet. Das Interesse an der aufschiebenden Wirkung eines eingelegten Rechtsmittels muss daher aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheitsgrade und -intensitäten zurückstehen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord, Kiellinie 247, 24106 Kiel schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Im Auftrag
Kurtz
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Nord

★ **Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 29. Januar 2016 den Untersuchungsbericht Nr. 34/15 veröffentlicht**
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 05/16)

Das MS HANJIN DALLAS befand sich auf einer Reise von Singapur nach New York. Am 1. Februar 2015, gegen 10:00 Uhr, wurde der 50-jährige Bootsmann vom Schiffsmechaniker leblos hinter den Container-Zurrstangen auf einem auf dem Vordeck auf Steuerbordseite befindlichen Lukendeckel liegend gefunden.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wurde am 2. Februar 2015 gegen 13:00 Uhr (UTC) von der Reederei über den Unfall informiert. Alle erforderlichen Unterlagen wurden von der Reederei sofort übermittelt. Eine Befragung des 1. Offiziers wurde am 10. Juni 2015 bei der Reederei in Buxtehude und eine Unfallortbesichtigung am 23. September 2015 im Hafen von New York durch das Untersuchungsteam durchgeführt. Es gab keine Augenzeugen vom Unfallhergang.

Der Bootsmann wurde zuletzt von einem O. S. (Leichtmatrose) um 08:40 Uhr gesehen. Gegen 09:55 Uhr begab sich der Schiffsmechaniker (SM) in den Passageway nach vorne. Neben der Treppe, ein Deck höher, fand er den leblosen Körper des Bootsmanns an Steuerbord-Seite liegend. Dann liefen die Rettungs- und Wiederbelebungsmaßnahmen an, die jedoch nicht zum Erfolg führten. Gegen 12:00 Uhr verstarb der Bootsmann im Hospital des Schiffes.

the maritime facilities on the sea for an indefinite period of time.

The hazards posed by ships navigating in the protection zone without a justifiable interest apply to legally protected rights such as the rights to live, physical integrity, maritime environmental protection, as well as to the ownership of objects of considerable value, as well as the interest of the public on a disruption-free supply of energy. These rights are therefore considered to override the personal interests of a ship owner or operator whose ship is required to navigate around the safety zone and will only suffer a delay at most. The interest in delaying its implementation by filing a legal appeal is therefore secondary due to the different degree and intensity in which the parties are affected.

Information on legal remedies available:

This general order may be appealed within one month after public notification. The appeal must be submitted in writing or by transcription at the Federal Waterways and Shipping Agency – Northern Region Office, Kiellinie 247, 24106 Kiel.

By Order
Kurtz
Federal Waterways and Shipping Agency
Northern Region Office
(GDWS Außenstelle Nord S) 07/16

★ **The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report No. 34/15 on 29 January 2016**

(Last report see NfS issue 05/16)

MV HANJIN DALLAS was en route from Singapore to New York. At about 1000 on 1 February 2015 the ships mechanic found the bosun lifeless behind the container lashing bars on a hatch cover on the starboard side of the forecastle.

The BSU was notified of the accident at about 1300 (UTC) on 2 February 2015 by the ships owner. The ships owner forwarded immediately all required documents. The first officer was questioned in the premises of the ships owner in Buxtehude on 10 June 2015 and the scene of the accident was surveyed on 23 September 2015 in the port of New York by the investigation team. There were not eye witnesses.

The bosun was last seen by an ordinary seaman at 0840. At around 0955 the ships mechanic walked forward through the passageway. He found the lifeless body of the bosun nearby the stairs, one deck above, on the starboard side. Rescue and resuscitation measures were then initiated. However, they were unsuccessful. The bosun passed away at about 1200 in the ships hospital.

Within the framework of the investigation carried out

Im Rahmen der Untersuchungen der BSU konnte nicht ermittelt werden, was der Bootsmann auf dem Vordeck zu suchen hatte. Es gab die ausdrückliche Weisung, das Hauptdeck aufgrund des schlechten Wetters nicht zu betreten. Einen Arbeitsauftrag gab es auch nicht.

Der Bootsmann ist wahrscheinlich durch Wellenschlag am Durchgang des Wellenbrechers von den Wellen sehr unglücklich getroffen und gegen die Container gespült worden. Dabei hat er sich so schwere Verletzungen zugezogen, dass er später daran verstarb.

Der Unfall wurde von der Reederei ausführlich aufgearbeitet und verschiedene Maßnahmen unternommen, um einen solchen Unfall in Zukunft zu verhindern.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen bzw. herunterzuladen.

by the BSU, it could not be clarified why the bosun went to the forecastle. There was an explicit instruction not to enter the main deck due to the poor weather. No work order was issued.

It is likely that the bosun was struck unfortunately by waves at the passageway of the breakwater and forced against the containers. The injuries he sustained as a consequence were so severe that he later succumbed to them.

The ships owner extensively reviewed the accident and took various measures to henceforth prevent such an accident.

Upon request the report will be forwarded. Alternatively this report – as well as all previous reports – is available on the website www.bsu-bund.de and can be downloaded.

(BSU Bericht 34/15) 07/16

★ **Eisbericht.** Amtsblatt des Eisdienstes des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

89. Jahrgang für die Eissaison 2015/2016 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

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

Der Eisbericht erscheint in der Regel von Ende November/Anfang Dezember bis Ende Mai/Anfang Juni in durchschnittlich 120 Ausgabennummern. Der Eisbericht ist kostenfrei, und wie andere Produkte des Eisdienstes, über das INTERNET abrufbar.

Eisinformation:

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87

Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49

E-Mail: ice@bsh.de

INTERNET: www.bsh.de/de/Meeresdaten/Beobachtungen/Eis/index.jsp
und www.bsis-ice.de

★ **Eisbericht (Ice Report).** Official gazette of the Ice Service of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)

89th volume for the ice season 2015/2016 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

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

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

Ice Information:

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87

Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49

e-mail: ice@bsh.de

INTERNET: www.bsh.de/en/Marine_data/Observations/Ice/index.jsp
and www.bsis-ice.de