

## Teil 4/Part 4 Mitteilungen/Notifications

### Jährliche Mitteilungen an die Schifffahrt

### Annual Notices to Mariners

Seite/page

DE. BMVI. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)	4.3	<i>DE. BMVI. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)</i>
IMO. BMVI. Führen von Lichtern und Signalkörpern bei manövrierunfähigen Fahrzeugen nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)	4.6	<i>IMO. BMVI. Use of "Not Under Command" (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)</i>
DE. BMVI. Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern	4.7	<i>DE. BMVI. Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces</i>
DE. BMVI. Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine	4.9	<i>DE. BMVI. Lights used by aircraft of the Federal German Navy</i>
DE. BMVI. Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meerestechnischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)	4.9	<i>DE. BMVI. Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms</i>
DE. BSH. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seawärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnIV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR)	4.10	<i>DE. BSH. Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnIV – 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)</i>
DE. BMVI. Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung	4.11	<i>DE. BMVI. Reception and evaluation of weather reports; weather routeing</i>
DE. BMVI. Richtlinien für die Überwachung der Schiffsstabilität und die Anwendung der Stabilitätsunterlagen im Bordgebrauch	4.12	<i>DE. BMVI. Guidelines for the On-board Management of Stability and using the stability information on board</i>
DE. BMVI. Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen	4.13	<i>DE. BMVI. Operation of high speed craft</i>
DE. BMVI. Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland	4.14	<i>DE. BMVI. Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany</i>
DE. BMVI. BSH. Ausstellung von Flaggenzertifikaten	4.14	<i>DE. BMVI. BSH. Issuance of Flag Certificates</i>
DE. BMVI. Verpflichtung zur Auskunftserteilung für Fahrzeuge unter deutscher Flagge	4.15	<i>DE. BMVI. Obligation to provide information by German flagged ships</i>
DE. BMVI. Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms	4.15	<i>DE. BMVI. Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system</i>
DE. BMVI. Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW-Sprechfunk	4.16	<i>DE. BMVI. Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance</i>
DE. BMVI. Fehllalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)	4.16	<i>DE. BMVI. False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)</i>
DE. BMVI. Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind	4.16	<i>DE. BMVI. Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS-Convention. Other marine radiotelephone stations required to keep a marine logbook</i>
DE. Nordsee. Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern	4.17	<i>DE. North Sea. Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots</i>

DE. BSH. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung	4.17	<i>DE. BSH. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)</i>
DE. BMVI. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (VO-KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnIBV) und der Seeschiffsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)	4.18	<i>DE. BMVI. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschiffsstraßen-Ordnung – “SeeSchStrO”)</i>
IMO. BMVI. Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA)	4.24	<i>IMO. BMVI. Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)</i>
DE. BSH. Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)	4.24	<i>DE. BSH. Automatic Identification System (AIS)</i>
DE. BSH. Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR)	4.26	<i>DE. BSH. Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR)</i>
DE. BSH. Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen	4.28	<i>DE. BSH. Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels</i>
IMO. BSH. ECDIS-Leitfaden für den bestimmungsgemäßen Gebrauch	4.30	<i>IMO. BSH. ECDIS – Guidance for Good Practice</i>
DE. BSH. ECDIS-Datendienst	4.31	<i>DE. BSH. ECDIS Data Service</i>
DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems	4.32	<i>DE. BSH. GNSS – Global Navigation Satellite Systems</i>
DE. BSH. Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)	4.34	<i>DE. BSH. Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)</i>
DE. BMVI. Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme	4.34	<i>DE. BMVI. Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO</i>
DE. BMVI. Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere	4.36	<i>DE. BMVI. Notification of mandatory ships’ routing systems adopted by IMO outside the territorial seas</i>
IMO. BMVI. Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete	4.36	<i>IMO. BMVI. Notification of traffic separation schemes adopted by IMO</i>
Ostsee. BMVI. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen	4.40	<i>Baltic Sea. BMVI. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission</i>
Ostsee. IMO. BMVI. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung	4.40	<i>Baltic Sea. IMO. BMVI. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning</i>
PA. BMVI. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals	4.42	<i>PA. BMVI. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal</i>
CA. BMVI. Teilnahme am Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N	4.43	<i>CA. BMVI. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N</i>
BMVI. Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe	4.43	<i>BMVI. Piracy and armed robbery against ships</i>
BMVI. IMB Piracy Reporting Centre	4.45	<i>BMVI. IMB Piracy Reporting Centre</i>
DE. BSH. MARPOL-Übereinkommen – Internationales Übereinkommen vom 2.11.1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit den Protokollen	4.46	<i>DE. BSH. MARPOL-Convention – International Convention from 2.11.1973 for the Prevention of Pollution from Ships as modified by Protocols</i>
DE. BSH. Marktüberwachung von Schiffsausrüstung	4.47	<i>DE. BSH. Market surveillance of marine equipment</i>

★ **DE. BMVI. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)**  
(01/2016-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.

★ **DE. BMVI. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)**  
(01/2016-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).*

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 empfohlen. 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 Handelsschiffahrt 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 Handelsschiffahrt regelmäßig üben. Die NCAGS-Organisation greift auf Reservisten zurück, die aus allen Bereichen der Handelsschiffahrt 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.

*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 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 Marineschiffahrtleitung des deutschen Marinekommandos fungiert als militärische Kontaktstelle für alle die Handelsschiffahrt 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 Marineschiffahrtleitung/NCAGS AWNIS  
 Department  
 Reichspräsident-Ebert-Kaserne  
 Osdorfer Landstr. 365  
 22589 Hamburg  
 Germany  
 Tel.: +49 40 86648 4581  
 Fax: +49 40 86648 4575  
 Marineschiffahrtleitung@bundeswehr.org  
 www.marine.de

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

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

*[www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int)  
[info@shipping.nato.int](mailto: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 Stab NATO-VL) 01/17

#### **IMO. BMVI. Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)**

(01/2016-Wiederholung)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat eine zunehmende Verwendung von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge unter Umständen festgestellt, die vernünftigerweise nicht als „außergewöhnlich“ im Sinne der Regel 3 f) KVR zu bezeichnen sind.

#### **IMO. BMVI. Use of “Not Under Command” (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs) (01/2016-repetition)**

- 1 At its forty-first session (18 to 22 September 1995), the Sub-Committee on Safety of Navigation expressed concern about an increase in the use of NUC lights in circumstances which cannot reasonably be classed as “exceptional”, as defined in rule 3 f) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), 1972, as amended.

- 2 Insbesondere sind Schiffe gemeldet worden, die Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge führten, während sie auf Order wartend vor Ölterminals trieben. In vielen Fällen haben diese Schiffe bewusst und ohne zu rechtfertigenden Grund ihre Hauptmaschine außer Betrieb gesetzt und sehen sich selbst als manövrierunfähig und damit von ihrer Verantwortlichkeit als Maschinenfahrzeug in Fahrt gemäß Regel 18 KVR entbunden an.
- 3 Ein Fahrzeug in Fahrt darf bei gestoppter Maschine die Lichter und Signalkörper für ein manövrierunfähiges Fahrzeug nicht führen, außer wenn es tatsächlich manövrierunfähig im Sinne der KVR ist. Ein derartiges Fahrzeug muss weiterhin die Lichter für Maschinenfahrzeuge in Fahrt gemäß Regel 23 KVR führen. Dies ist besonders wichtig, da fischende oder manövrierbehinderte Fahrzeuge ansonsten gezwungen werden, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes gegenüber einem ausweichpflichtigen Fahrzeug in Übereinstimmung mit Regel 16 KVR zu ergreifen.
- 4 Die Schiffsführung wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge nur unter Umständen geführt werden dürfen, wie sie in Regel 3 f) KVR definiert sind. Verstöße gegen die KVR sollten dem Flaggenstaat zur weiteren Veranlassung gemeldet werden.

★ **DE. BMVI. Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern**  
(01/2016-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.

- 2 *In particular, vessels have been reported using NUC lights while drifting off oil terminals awaiting orders. In many cases, vessels have deliberately shut down their main propulsion machinery for no justifiable reason, and have considered themselves to be "vessels not under command" and therefore relieved from their responsibilities as power-driven vessels underway, as set out in rule 18 of COLREG.*
- 3 *A vessel which is underway and stopped, unless actually a "vessel not under command" as defined in the rules, must not use the NUC signal. Such a vessel must continue to exhibit the lights as prescribed in rule 23 of the COLREG for a power-driven vessel underway. This is particularly important when vessels engaged in fishing or restricted in their ability to manoeuvre, are otherwise forced to take action to avoid collision with a vessel which is the give-way vessel in accordance with rule 16 of COLREG.*
- 4 *Member Governments are urged to remind seafarers that NUC lights and signals should only be exhibited in circumstances as defined in rule 3 f) of the COLREG. Such contraventions of COLREG should be reported to the flag State concerned for appropriate action.*

(IMO SN/Circ.177 vom 02.11.1995; BMVI WS 23) 01/17

★ **DE. BMVI. Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces**  
(01/2016-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 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
- 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,
  - 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.
  - Der senkrechte Abstand dieser Rundumlichter und Signalkörper muss mindestens 0,6 m und der Durchmesser der Signalkörper mindestens 0,4 m betragen, wenn der Abstand zwischen Rah und Aufbauten kleiner als 3 m ist.
- 5 Fahrzeuge der Bundeswehr, deren Länge mehr als 50 m, aber weniger als 60 m beträgt, führen abweichend von Regel 30 a) ii) KVR nur ein weißes Rundumlicht im vorderen Teil des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.
- 6 Abweichend von Anlage I Nr. 2 a) i) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr über 20 m Länge das vordere oder ggf. das einzige Topplicht in einem geringeren senkrechten Abstand als 6 m über dem Schiffskörper, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.
- 7 Abweichend von Anlage I Nr. 3 a) und 3 c) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr zwei Topplichter in einem geringeren waagerechten Abstand als die halbe Fahrzeuglänge bzw. die in Regel 27 b) i) oder Regel 28 vorgeschriebenen Rundumlichter in einem geringeren waagerechten Abstand als 2 m quer zur Längsachse des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.
- 8 Hohlstabfernräumgeräte (HFG)
- 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.
  - 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.
- 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*
- the lights prescribed in COLREG Rule 24 a) i), at least 0.9 metres apart if their special construction makes that necessary,*
  - 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.*
  - The vertical distance between the all-round lights and between the shapes shall not be less than 0.6 metres, and the diameter of the shapes shall not be less than 0.4 metres if the distance between the yardarm and the superstructure is less than 3 metres.*
- 5 *In derogation of COLREG Rule 30 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces which are more than 50 metres but less than 60 metres in length, must exhibit only an all-round white light in the fore part of the vessel, if the special construction makes that necessary.*
- 6 *In derogation of COLREG Annex I, Section 2 a) i), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 20 metres in length exhibit the forward masthead light – or, if applicable, the only masthead light – at a height of less than 6 metres above the hull if the special construction makes that necessary.*
- 7 *In derogation of COLREG Annex I, Section 3 a) and 3 c), vessels of the Federal German Armed Forces exhibit two masthead lights at a horizontal distance of less than half the vessel's length, and the all-round lights prescribed in Rule 27 b) i) or Rule 28 at a horizontal distance of less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwartship direction, if the special construction makes that necessary.*
- 8 *Solenoid Sweeps*
- 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.*
  - 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) 01/17



★ **DE. BMVI. Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine**  
(01/2016-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.

★ **DE. BMVI. Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meeres technischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Wind parks)**  
(01/2016-Wiederholung)

Zunehmend wird beobachtet, dass Schiffe die 500-m-Sicherheitszonen um meeres technische 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 meeres technischen Anlage oder einem meeres technischen Bauwerk wird besonders hingewiesen. Verstöße gegen das Verbot des Befahrens von Sicherheitszonen werden von den Flaggenstaaten verfolgt und geahndet.

Gemäß IMO-Entscheidung A.671 sollen Fahrzeuge

- a) bei der Vorbeifahrt an meeres technischen 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 meeres technischer 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.

★ **DE. BMVI. Lights used by aircraft of the Federal German Navy**  
(01/2016-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) 01/17

★ **DE. BMVI. Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms**

(01/2016-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) 01/17