

Teil 4/Part 4 Mitteilungen/Notifications

* DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten

a)	Putlos	Zeit/Schedule	b)	Todendorf	Zeit/Schedule
	09.07.2018	09:00–17:00		09.07.2018	09:00–17:00
	10.07.2018	09:00–17:00		10.07.2018	09:00–17:00
	11.07.2018	09:00–24:00		11.07.2018	09:00–24:00
	12.07.2018	00:00–00:30		12.07.2018	00:00–00:30
		09:00–24:00			09:00–24:00
	13.07.2018	00:00–00:30		13.07.2018	00:00–00:30
		09:00–12:30			09:00–12:30
Kein weiterer Schießbetrieb bis 31.07.2018 No further firing practices until 31.07.2018			Kein weiterer Schießbetrieb bis 18.08.2018 No further firing practices until 18.08.2018		

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr.
Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen.

Das Warngebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete 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 Gefahrengebiet (bezeichnet durch die Leuchtonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warngebiete 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 07:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 07:30 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.

* DE. Baltic Sea. Kiel Bight. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises

*The schedule is not guaranteed.
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 118,123/18) 26/18

*** DE. Ostsee. Zeitweilige Messgeräte**

(Mitteilung im NfS-Heft 20/2018 aufgehoben)

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

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

Die Messgeräte sind mit gelben Tonnen oder Leuchttonnen 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 30/2000 und Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

Die Tabelle ist auf folgender BSH-Webseite online:

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

*** DE. Baltic Sea. Temporary measuring instruments**

(Notification in NfS issue 20/2018 cancelled)

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

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.

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 30/2000 and Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

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

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

WSA mit BFS-Nummer	Datum	Seegebiet	Karten	Bemerkungen
WSA with BfS No.	Date	Sea area	Charts	Remarks
WSA Lübeck 73(T)/18	03.05.2018	Fehmarnbelt	31	
WSA Lübeck 60(T)/18	19.04.2018	Fehmarnsund	31	
WSA Lübeck 44(T)/18	23.03.2018	Fehmarnbelt	31	
WSA Stralsund 23/18	13.03.2016	O-lich Rügen, Greifswalder Bodden, NO-lich Usedom	151, 1511, 1512, 1578	
WSA Lübeck 206(T)/17	09.11.2017	Kieler Bucht	32	
WSA Lübeck 183(T)/17	28.09.2017	Kieler Bucht	43	
WSA Lübeck 132(T)/17	02.08.2017	Neustädter Bucht, Steinriff	35, 37	
WSA Stralsund 105(T)/16	28.06.2016	NW-lich Adlergrund	40	
WSA Lübeck 20(T)/16	23.02.2016	Fehmarnbelt, Kieler und Mecklenburger Bucht	31, 43	
WSA Lübeck 184(T)/17 WSA Lübeck 186(T)/17	aufgehoben und dauerhaft kartiert <i>cancelled and permanently charted</i>		Siehe/see 26/18: 35, 36, 37	

(WSA Lübeck 111, 113/18) 26/18

- ★ **DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung zur Änderung der Sicherheitszone im Bereich der Offshore-Windenergievorhaben „Veja Mate“ und „BARD Offshore 1“ wegen Erweiterung um den Bereich des Windenergievorhabens „Deutsche Bucht“**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ändert 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 55 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257) geändert worden ist, in Verbindung mit § 77 des Gesetzes zur Entwicklung und Förderung der Windenergie auf See (Windenergie-auf-See-Gesetz – WindSeeG) vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258, 2310), das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 19 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee mit Wirkung zum 15. Juli 2018 die Sicherheitszone um die baulichen Anlagen im Bereich der Offshore-Windenergievorhaben „Veja Mate“, in Kraft getreten am 25. Januar 2016 (NfS 02/16) und „BARD Offshore 1“, in Kraft getreten am 15. Mai 2009 (NfS 20/09) und erweitert am 1. April 2011 (NfS 13/11), wegen Erweiterung um den Bereich des Offshore-Windenergievorhabens „Deutsche Bucht“, bestehend aus 33 Offshore-Windenergieanlagen (WEA), einer Umspannplattform und der parkinternen Verkabelung wie folgt.

Die Sicherheitszone erstreckt sich 500 m gemessen vom äußeren Rand um die Offshore-Windenergievorhaben und die Konverterplattformen auf den Positionen:

Deutsche Bucht (DBU31)	54° 16,5648' N	005° 48,4331' E
Deutsche Bucht (DBU20)	54° 17,6013' N	005° 46,0508' E
Deutsche Bucht (DBU11)	54° 18,0190' N	005° 45,0900' E
Deutsche Bucht (DBU06)	54° 18,2471' N	005° 44,6449' E
Deutsche Bucht (DBU05)	54° 18,5804' N	005° 45,3235' E
Deutsche Bucht (DBU01)	54° 20,1873' N	005° 49,0108' E
Veja Mate (VM-01)	54° 20,4930' N	005° 49,7378' E
Veja Mate (VM-16)	54° 21,0965' N	005° 51,1075' E
Veja Mate (VM-27)	54° 21,7222' N	005° 52,6060' E
Veja Mate (VM-66)	54° 22,9730' N	005° 55,6053' E
BARD Offshore 1 (BO1 N2-1)	54° 23,2379' N	005° 56,3757' E
BARD Offshore 1 (BO1 N4-1)	54° 25,3229' N	006° 01,0917' E
BARD Offshore 1 (BO1 S5-2)	54° 21,1939' N	006° 01,0920' E
BorWin beta	54° 21,2957' N	006° 01,5009' E
BorWin alpha	54° 21,2502' N	006° 01,5005' E
BARD Offshore 1 (BO1 S5-2)	54° 21,1939' N	006° 01,0920' E
BARD Offshore 1 (BO1 S5-7)	54° 18,8994' N	006° 01,0914' E
BARD Offshore 1 (BO1 S5-8)	54° 18,4235' N	006° 01,0729' E
BARD Offshore 1 (BO1 S1-10)	54° 18,1687' N	005° 56,3626' E
Veja Mate (VM-67)	54° 18,2102' N	005° 55,4792' E
Veja Mate (VM-61)	54° 18,2440' N	005° 54,5952' E
Veja Mate (VM-65)	54° 16,4998' N	005° 54,6063' E
Veja Mate (VM-07)	54° 16,4945' N	005° 49,6658' E
Deutsche Bucht (DBU31)	54° 16,5648' N	005° 48,4331' E

Unbefugten ist das Anlegen oder Festmachen an den baulichen Anlagen sowie deren Betreten nicht gestattet. Der Einsatz von Angeln, Grundschleppnetzen, Treibnetzen oder ähnlichen Geräten sowie das Ankern innerhalb der Sicherheitszone sind untersagt.

- ★ **DE. North Sea. BSH. Notification on an/the amendment of the safety zone in the area of the offshore wind farms “Veja Mate” and “BARD Offshore 1” because of the extension of the offshore windfarm “Deutsche Bucht”**

Pursuant to Art. 11 of the German Seeanlagenverordnung (Marine Facilities Ordinance) of 23 January 1997 (Federal Law Gazette I, p. 57), last amended by Art. 55 of the law of 2 June 2016 (Federal Law Gazette I p. 1257), in conjunction with Art. 77 of the German Windenergie-auf-See-Gesetz (Offshore Wind Energy Act) of 13 October 2016 (Federal Law Gazette I, p. 2258, 2310), last amended by Art. 2 para. 19 of the law of 20 July 2017 (Federal Law Gazette I p. 2808), the Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) hereby extends in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) of the North Sea with effect from 15 July 2018 the safety zone around the wind farms “Veja Mate” which entered into force on 25 January 2016 (NfS 02/16) and “BARD Offshore 1” which entered into force on 15 May 2009 (NfS 20/09) and was extended on 1 April 2011 (NfS 13/11), due to the extension by the wind farm project “Deutsche Bucht”, comprising 33 wind turbines a transformer platform, an infield network of cables, as follows.

The safety zone extends 500 m around the wind farms and the converter platforms, measured from the outer boundary, located at:

Unauthorized persons are not allowed to land or moor at and trespass on the installations. The use of fishing rods, bottom trawl nets, drift nets or similar equipment and of anchors in the safety zone is prohibited.

Hinweis:

Befahrensregelungen nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR, BGBl. I 1977 S. 813 vom 23. Juni 1977), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258), wurden im Einvernehmen mit dem BSH von der zuständigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit Datum vom 8. Juni 2018 erlassen (siehe Allgemeinverfügung GDWS). Diese Allgemeinverfügung wird gemäß § 12 SeeAnIV bekanntgegeben. Das unbefugte Befahren der Sicherheitszone stellt nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 VO-KVR eine Ordnungswidrigkeit dar.

Begründung:

Für die Bau- und Betriebsphase des Vorhabens „Deutsche Bucht“ sind bereits umfangreiche Maßnahmen zur Kennzeichnung und weiteren Gewährleistung der Sicherheit angeordnet und getroffen worden. Die nunmehr einzurichtende Sicherheitszone von 500 m um das Vorhaben ist zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt sowie zum Schutz der baulichen Anlagen erforderlich.

Das Befahren der Sicherheitszone ist gemäß § 7 Abs. 2 VO-KVR 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. Ausgewiesene Schifffahrtswege (Verkehrstrennungsgelände) und Reeden sind in der weiteren Umgebung des Standorts nicht vorhanden und stehen somit einer entsprechenden Sicherheitszone nicht entgegen.

Die Einrichtung einer Sicherheitszone ist wegen der in der näheren Umgebung auf den Schifffahrtsrouten vorhandenen hohen Verkehrsdichte 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 von dieser auch genutzt wird.

Eine rechtliche Beschränkung auf einzelne Routen, Fahrwasser, Wege etc. besteht in dem von der Errichtung des Vorhabens betroffenen Gebiet bisher nicht. Um gefährliche Kurse und Annäherungen zu vermeiden, muss daher gewährleistet sein, dass die gesamte Anlage des Windparkvorhabens sowie die Konverterplattform als neue Hindernisse in diesem Seegebiet in ausreichendem Abstand umfahren werden.

Es ist ferner insbesondere zum Schutz der Anlagen 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. So insbesondere auch, weil im

Note:

Traffic rules under Art. 7 para. 3 of the Ordinance on the International Regulations of 1972 for Preventing Collisions at Sea of 13 June (VO-KVR, Federal Law Gazette I 1977, p. 813), last amended by Art. 22 of the law of 13 October (Federal Law Gazette I, p. 2258), were issued on 8 June 2018 in agreement with BSH by the Federal Waterways and Shipping Authority (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt); see also general order of the GDWS). This general ruling is announced in accordance with § 12 SeeAnIV. Unauthorized navigation in the safety zone constitutes an administrative offence under Art. 9 para. 1 no. 5 VO-KVR.

Reasons:

Numerous measures including turbine marking to ensure safety in the project area of "Deutsche Bucht" have been established.

In addition, the 500 m safety zone is established to ensure the safety of navigation and to protect the wind farm installations.

Under Art. 7 para. 2 VO-KVR, last amended by Art. 22 of the law of 13 October 2016 (Federal Law Gazette I, p. 2258), 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. Declared shipping routes (Traffic Separation Schemes) and anchorages are not located in the vicinity and do therefore not conflict with the safety zone.

A safety zone is required because of high 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. in the project area do not exist yet. To avoid dangerous routes and encounters, it has to be ensured that the entire area of the wind farm and the converter platform, which constitute new obstructions, 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 unauthorized 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, unauthorized persons using any type of craft must be

Bereich der Sicherheitszone zwischen den einzelnen Anlagen interne Kabel zur Strom- und Informationsübertragung verlegt werden. Diese Kabel werden voraussichtlich nicht so tief verlegt werden, dass sie gegen den Einsatz von meeresbodenbeanspruchenden Geräten geschützt werden können.

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

Ferner sind oder werden sowohl an und um die einzelnen WEA als auch an und um die einzelnen Bauwerke wie 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 vorhabenbedingt erforderlichen technischen Infrastruktur zu ermöglichen.

Hinsichtlich der weiteren von der nunmehr zusammengelegten Sicherheitszone umfassten Vorhaben wird auf die jeweiligen Begründungen in den jeweiligen ursprünglichen Bekanntmachungen verwiesen. Die Einrichtung der Sicherheitszone wird hiermit amtlich bekannt gemacht und die Eintragung in amtlichen Seekarten wird veranlasst.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg erhoben werden.

Im Auftrag
Seewald

Az.: BSH/5111/Deutsche Bucht/VZ/O3108

prevented from gaining access. For Example there will be laid an inter-array network of power and data transmission cables within the safety zone. Their burial depth will not be sufficient to protect them from the impacts of seabed disturbing equipment.

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

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. 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.

Please also refer to the reasons given in the notifications establishing the original safety zones amended by this notification.

Official notice of the establishment of the safety zone 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 to Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg.

*For the Federal Maritime and Hydrographic Agency
Seewald*

File ref.: BSH/5111/Deutsche Bucht/VZ/O3108

(BSH O3/18) 26/18

- * **DE. Nordsee. GDWS. Allgemeinverfügung zur Regelung des Befahrens einer Sicherheitszone nach § 7 Absatz 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 8. Juni 2018**

I.

Gemäß § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom 13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes zur Einführung von Ausschreibungen für Strom aus erneuerbaren Energien und zu weiteren Änderungen des Rechts der erneuerbaren Energien vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I Seite 2258) geändert worden ist, ergeht folgende Verfügung:

1. Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – See-AnIV) in Verbindung mit § 77 des Gesetzes zur Entwicklung und Förderung der Windenergie auf See (WindSeeG) um die Offshore-Windparks „Deutsche Bucht“, „Veja Mate“ und „BARD Offshore 1“ sowie um die Konverterplattformen „BorWin alpha“ und „BorWin beta“ eingerichtete Sicherheitszone darf nicht befahren werden. Die Sicherheitszone umfasst die Verkehrsflächen im Bereich der o.g. Offshore-Anlagen und erstreckt sich in 500 m Abstand gemessen von der Verbindungslinie der den äußeren Rand der jeweiligen Offshore-Anlagen bezeichnenden Positionen (WGS 84):

DBU31	54° 16,56' N	005° 48,43' E
DBU20	54° 17,60' N	005° 46,05' E
DBU11	54° 18,02' N	005° 45,09' E
DBU06	54° 18,25' N	005° 44,64' E
DBU05	54° 18,58' N	005° 45,32' E
DBU01	54° 20,19' N	005° 49,01' E
VM-01	54° 20,49' N	005° 49,74' E
VM-16	54° 21,10' N	005° 51,11' E
VM-27	54° 21,72' N	005° 52,61' E
VM-66	54° 22,97' N	005° 55,61' E
BO1 N2-1	54° 23,24' N	005° 56,38' E
BO1 N4-1	54° 25,32' N	006° 01,09' E
BO1 S5-2	54° 21,19' N	006° 01,09' E
BorWin beta	54° 21,30' N	006° 01,50' E
BorWin alpha	54° 21,25' N	006° 01,50' E
BO1 S5-2	54° 21,19' N	006° 01,09' E
BO1 S5-7	54° 18,90' N	006° 01,09' E
BO1 S5-8	54° 18,42' N	006° 01,07' E
BO1 S1-10	54° 18,17' N	005° 56,36' E
VM-67	54° 18,21' N	005° 55,48' E
VM-61	54° 18,24' N	005° 54,60' E
VM-65	54° 16,50' N	005° 54,61' E
VM-07	54° 16,49' N	005° 49,67' E
DBU31	54° 16,56' N	005° 48,43' E

2. Von dem Befahrensverbot sind Fahrzeuge, die der Forschung, der Errichtung, Wartung, Versorgung und dem Betrieb der o.g. Offshore-Anlagen dienen oder zu Bergungs- und Rettungszwecken eingesetzt werden, ausgenommen.

- * **DE. North Sea. GDWS. General order of the Directorate-General Waterways and Shipping from 8 June 2018 concerning navigation in a safety zone under Art. 7 para. 3 of the Ordinance on the International Regulations of 1972 for preventing Collisions at Sea (VO-KVR)**

I.

Under Art. 7 para. 3 of the Ordinance on the International Regulations of 1972 for preventing Collisions at Sea of 13 June 1977 (VO-KVR, Federal Law Gazette I p. 813) last amended by Art. 22 of the law of 13 October 2016 (Federal Law Gazette I, p. 2258) in agreement with the Federal Maritime and Hydrographic Agency the following order is hereby issued:

1. Navigation in the safety zone established around the wind farm projects “Deutsche Bucht”, “Veja Mate” and “BARD Offshore 1” and the converter platforms “BorWin alpha” and “BorWin beta” is prohibited. The safety zone extends 500 m around the boundary of a polygon that is given by the following wind turbines representing its vertices (WGS 84):

2. Vessels that are needed for research and monitoring purposes or constructing, maintaining, supplying and operating the offshore-facilities as well as those conducting rescue and recovery missions are excluded from the ban.

3. Diese Allgemeinverfügung gilt am Tag nach der Bekanntmachung als bekannt gegeben. Sie tritt am 15. Juli 2018 in Kraft und gilt bis auf Widerruf.
4. Die gemäß § 7 Absatz 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See erlassenen Allgemeinverfügungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Außenstelle Nord) für die Sicherheitszone im Bereich des Offshore-Windparks „BARD Offshore 1“ sowie der Konverterplattformen „BorWin alpha“ und „BorWin beta“ vom 30. Mai 2013 sowie für die Sicherheitszone im Bereich des Offshore-Windparks „Veja Mate“ vom 4. Januar 2016 werden mit Inkrafttreten dieser Allgemeinverfügung aufgehoben.

II.

Begründung:

Das Befahrensverbot in der Sicherheitszone ist zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt sowie zum Schutz der Baugeräte und der baulichen Anlagen erforderlich.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Standort Aurich, Schloßplatz 9, 26603 Aurich, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Aurich, den 8. Juni 2018

Im Auftrag
Sühl
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Standort Aurich

Az.: 3200S-332.3/14

3. *This general order shall be deemed to be announced the day after publication. It becomes effective on 15 July 2018 and is valid until recalled.*
4. *The Traffic Rules issued under Art. 7 para. 3 of the Ordinance on the International Regulations of 1972 for preventing Collisions at Sea by the following general orders for the safety zone in the area of the offshore wind farm “BARD Offshore 1” and the converter platforms “BorWin alpha” and “BorWin beta” from 30 May 2013 as well as the traffic rules for the safety zone in the area of the offshore wind farm “Veja Mate” from 4 January 2016 shall be repealed by the date of entry into force of this general order.*

II.

Reason:

A navigation ban within the safety zone is necessary in order to ensure the safety of shipping traffic as well as the protection of on-site vessels and installations.

Information on legal remedies available:

This general order may be appealed within one month after public notification. The appeal may be submitted in writing to or put on record at the Directorate-General Waterways and Shipping – GDWS, Standort Aurich, Schloßplatz 9, 26603 Aurich.

Aurich, 8 June 2018

By Order
Sühl
Directorate-General Waterways and Shipping
Office Aurich

File number: 3200S-332.3/14

(GDWS Standort Aurich/18) 26/18

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Entschliefungen und Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) und Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO**
(Siehe zuletzt NfS-Heft 23/2018)

Entschliefungen MEPC.254(67)

Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber, siehe VkBli. 11/2018 Nr. 103

Entschliefungen MEPC.261(68)

Änderung der Richtlinien von 2014 über Besichtigungen im Hinblick auf den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) und die Ausstellung von Zeugnissen darüber (Entschliefung MEPC.254(67)), siehe VkBli. 11/2018 Nr. 104

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of resolutions and circulars of the Maritime Safety Committee (MSC) and Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO**
(See last NfS issue 23/2018)

Resolution MEPC.254(67)

2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI),

see VkBli. 11/2018 No. 103

Resolution MEPC.261(68)

Amendments to the 2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) (Resolution MEPC.254(67)),

see VkBli. 11/2018 No. 104

Rundschreiben MSC.1/Circ.1572

Einheitliche Interpretationen zu den Kapiteln II-1 und XII SOLAS, den Technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungszielen (Entschließung MSC.158(78)) und den Leistungsnormen für Wasserstandsmelder auf Massengutschiffen und sonstigen Frachtschiffen mit nur einem Laderaum (Entschließung MSC.188(79)), siehe VkB. 11/2018 Nr. 105

Circular MSC.1/Circ.1572

Unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, of the Technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) and of the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79)), see VkB. 11/2018 No. 105

(VkB. 11/103-105/18) 26/18

★ **DE. BSU. Veröffentlichung Untersuchungsbericht Nr. 431/15**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 23/2018)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 14. Juni 2018 den Untersuchungsbericht 431/15 veröffentlicht. Der Bericht befasst sich mit einem schweren Maschinenschaden mit anschließendem Brand an Bord des Frachtschiffs THETIS D.

An Bord des unter der Flagge Liberias fahrenden Containerschiffs THETIS D trat am Morgen des 26. Oktober 2015 im Maschinenraum ein schwerer Schaden an der Hauptmaschine auf. Die Hauptmaschine wurde automatisch gestoppt. Das Triebwerk eines Zylinders war vollständig zerstört worden. Es trat eine größere Menge Schmieröl aus, die sich entzündete. In der Folge kam es zu einem Brand im Maschinenraum.

Die THETIS D befand sich zu diesem Zeitpunkt etwa 5,6 sm nordöstlich des Leuchtturmes Kiel. Durch Herstellen des Verschlusszustandes verlosch der Brand im Maschinenraum selbständig. Die manövrierunfähige THETIS D wurde mit Hilfe von zwei Schleppern in den Kieler Ostuferhafen geschleppt.

Der Bericht enthält Sicherheitsempfehlungen, die sich an die Reederei der THETIS D richten und darauf abzielen, Montagefehler bei der Wartung von Hauptkomponenten durch das Maschinenpersonal u.a. durch Trainings zu verhindern. Weitere Sicherheitsempfehlungen richten sich an die Klassifikationsgesellschaft und sollen auf eine Überprüfung des Sicherheitsmanagements der Reederei hinwirken.

Der Abschlussbericht wurde durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 14. Juni 2018 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

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 und herunterzuladen.

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 431/15**

(Last report see NfS 23/2018)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the Investigation Report No. 431/15 on 14 June 2018. The report deals with a serious engine damage followed by fire on board the cargo vessel THETIS D.

Serious damage occurred in the engine room of the container ship THETIS D, flying the flag of Liberia, on the morning of 26 October 2015. The main engine was stopped automatically. One cylinder's drive unit was completely destroyed. A large amount of lubricating oil escaped, which ignited. This was followed by a fire in the engine room.

At this point, the THETIS D was about 5.6 nm north-east of Kiel Lighthouse. The fire in the engine room extinguished automatically after airtight integrity was established. The THETIS D was towed not under command to the port of Kiel Ostuferhafen with the support of two tugs.

The investigation report includes safety recommendations addressed to the owner of the THETIS D in order to prevent installation errors during maintenance of major parts carried out by the engine crew by means of training. Further safety recommendations are directed to the classification society and aim at audits of the safety management of the shipping company.

The final investigation report was published by the BSU on 14 June 2018 and is available on www.bsu-bund.de.

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 431/15) 26/18