

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ **DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Artillerie-, Flugkörper- und Torpedoschießübungen**

★ **DE. Baltic Sea. German Coast. Artillery, missile and torpedo firing exercises**

Gebiet 1 Kieler Bucht/area 1 Kiel Bight

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 54° 46,0' N 010° 05,0' E | f) 54° 29,0' N 010° 05,8' E |
| b) 54° 46,0' N 010° 23,5' E | g) 54° 28,8' N 010° 03,8' E |
| c) 54° 42,0' N 010° 35,0' E | h) 54° 28,8' N 010° 03,0' E |
| d) 54° 30,0' N 010° 35,0' E | i) 54° 39,0' N 010° 05,0' E |
| e) 54° 30,0' N 010° 10,0' E | a) 54° 46,0' N 010° 05,0' E |

Gebiet 2 Arkona/area 2 Arkona

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 54° 51,0' N 013° 09,0' E | f) 54° 43,0' N 013° 30,0' E |
| b) 54° 51,0' N 013° 30,0' E | g) 54° 43,0' N 013° 00,0' E |
| c) 54° 47,0' N 013° 45,0' E | h) 54° 47,5' N 013° 00,0' E |
| d) 54° 37,5' N 013° 45,0' E | a) 54° 51,0' N 013° 09,0' E |
| e) 54° 37,5' N 013° 30,0' E | |

Gebiet 3 Pommersche Bucht/area 3 Pommern Bight

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 54° 40,0' N 013° 57,5' E | e) 54° 27,0' N 014° 08,0' E |
| b) 54° 40,0' N 014° 20,0' E | f) 54° 27,0' N 014° 00,0' E |
| c) 54° 20,0' N 014° 17,0' E | g) 54° 37,8' N 013° 51,5' E |
| d) 54° 20,0' N 014° 08,0' E | a) 54° 40,0' N 013° 57,5' E |

Vom 01. Januar bis 30. Juni 2022 finden im Gebiet 1 Schießübungen, im Gebiet 2 Torpedoschießübungen und im Gebiet 3 Artillerieschießübungen statt.

Es wird bei Tag und Nacht geschossen, soweit das Schussfeld frei ist. Die durch das Schießgebiet führenden Wege (Kiel-Flensburg-Weg, Kiel-Ostsee-Weg) werden nicht beschossen. Eine Absperrung findet nicht statt.

Bei Schießübungen zeigen die beteiligten Fahrzeuge das Signal NE 4 nach dem Internationalen Signalebuch. Falls sich Fahrzeuge bei Dunkelheit der Schießscheibe in gefahrdrohender Weise nähern, schießt der Scheibenschlepper Leuchtkugeln mit weißen Sternen und leuchtet die Schießscheibe an. Fahrzeuge, die an den Schießübungen beteiligt sind, führen nur die in den KVR bzw. in der SeeSchStrO vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper.

From 01 January to 30 June 2022 the above area 1 will be affected by firing exercises, area 2 by torpedo exercises and the area 3 by artillery firing.

The firing practices will be performed by day and night if the shooting range is clear. The shipping routes crossing the area (Kiel-Flensburg route, Kiel-Baltic Sea route) are always safe. The region will remain open for navigation.

During the firing practices vessels will show the signal NE 4 in accordance with the International Code of Signals. During darkness the towing tug will fire white star signals and light up the target in dangerous encounter situations. Vessels participating in the firing practices will show only the lights and shapes required by COLREG and the Traffic Regulations for Navigable Waterways.

(WSA Ostsee 414/21) 02/22

★ **DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten**

(Siehe Mitteilung im NfS-Heft 10/2021)

★ **DE. Baltic Sea. German Coast, eastern part. Mecklenburg-Western Pomerania. Bridge openings**

(See Notification in NfS issue 10/2021)

Datum/ Date	Öffnungszeit/ Opening Time	Bemerkung	Remark
Wiecker Klappbrücke (Bascule bridge Wieck) (54° 06' N 013° 27' E)			
03.01. – 27.03.2022	Montag bis Freitag/ Monday to Friday: 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter Telefon: +49 (0) 3834 853629-33 oder -34 oder -35 Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	only on request by phone: +49 (0) 3834 853629-33 or -34 or -35 The request is to be made for Monday on the same day be- tween 0700 and 0800, for all other days on the day before between 0800 and 1200.

Die Brückenöffnungszeiten für die übrigen Brücken gelten unverändert bis auf Widerruf.

The schedules for the other bridges remain unchanged until cancellation.

(WSA Ostsee 415/21) 02/22

★ **DE. BMI. Bekanntmachungen. Anpassung der bestehenden SOLAS-Gefährdungsstufe am Horn von Afrika**

Sachverhalt

Das Piraterieaufkommen in den Seegebieten um das Horn von Afrika hält sich seit geraumer Zeit gleichbleibend auf niedrigem Niveau und beschränkt sich auf ein Kerngebiet mit deutlich geringerer Ausdehnung als noch vor einigen Jahren.

Vor diesem Hintergrund wird eine weitere Reduzierung des Hochrisikogebietes und die damit einhergehende Anpassung der bestehenden SOLAS-Gefährdungsstufe für deutschflaggige Schiffe für die betroffene Region erneut für vertretbar gehalten.

Diese Bewertung korrespondiert mit einer Neubewertung des betroffenen Hochrisikogebietes durch mehrere maritime (Wirtschafts-) Organisationen (IMO Dokument MSC 104/8/2).

Modifizierung der festgelegten Gefahrenstufe

Vor diesem Hintergrund wird im Benehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr für deutschflaggige Schiffe ab sofort bis auf weiteres

die SOLAS-Gefahrenstufe 2 (zwei)

für das Seegebiet mit folgenden Abgrenzungen festgelegt:

★ **DE. BMI. Notifications. Adjusting the SOLAS security level in the areas around the Horn of Africa**

Actual situation

Piracy in the sea areas around the Horn of Africa has been at a low level for some time and is limited to a core area with a much smaller extent than a few years ago.

Against this background, a further reduction in the high-risk area and the associated adaptation of the existing SOLAS risk level for German flagged vessels is again considered acceptable for the region concerned.

This assessment corresponds to a reassessment of the affected high-risk area by several maritime (economic) organisations (IMO document MSC 104/8/2).

Modification of the specified Security Level

Against this background, in consultation with the Federal Ministry for Digital and Transport, from now on until further notice

SOLAS security level 2 (two)

is established for German flagged ships in the sea area with the following boundaries:

Vom Punkt A
(01° 30' S an der Küste Somalias) in gerader Linie zu
Punkt B
(01° 30' S – 046° 00' E), dann in gerader Linie zu
Punkt C
(01° 00' N – 049° 30' E), dann in gerader Linie zu
Punkt D
(09° 00' N – 055° 00' E), dann in gerader Linie zu
Punkt E
(14° 20' N – 057° 30' E), dann in gerader Linie zu
Punkt F
(an der Küste des Jemen bei 053° 00' E), dann ent-
lang der Küste des Jemen westwärts und dann nord-
wärts zu
Punkt G
(an der Küste des Jemen am Roten Meer bei 15°
00'N), dann in gerader Linie zu
Punkt H
(an der Grenze des Küstenmeeres Eritreas bei 15°
00'N), dann entlang der Grenze des Küstenmeeres
Eritreas und der Grenze des Küstenmeeres Djiboutis
zu
Punkt I
(an der Grenze an der Küste zwischen Djibouti und
Somalia), dann entlang der Küste Somalias ostwärts
und dann südwärts zu
Punkt A.

Hinweise und Verhaltensempfehlungen

Auf die durch BIMCO u. a. entwickelten Sicherheits-
maßnahmen/-empfehlungen zur Pirateriebekämpfung
(BMP Version 5) wird hingewiesen.

- * **DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur grenzüberschreitenden Beteiligung nach § 59 Abs. 1 (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) über die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung für einen geplanten Offshore-Windpark „Arkona“ in der schwedischen ausschließlichen Wirtschaftszone der südlichen Ostsee (NV-09797-21)**

Bekanntmachung

Die schwedische Energiebehörde hat mit Schreiben vom 22. Dezember 2021 das Untersuchungsgebiet zu einem geplanten Offshore-Windpark „Arkona“ in der schwedischen Wirtschaftszone übersandt, um die grenzüberschreitende Beteiligung Deutschlands gemäß Artikel 5 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention) durchzuführen. Die folgenden Unterlagen

*From Point A
(01° 30' S on the coast of Somalia) in a straight line to
Point B
(01° 30' S – 046° 00' E), then in a straight line to
Point C
(01° 00' N – 049° 30' E), then in a straight line to
Point D
(09° 00' N – 055° 00' E), then in a straight line to
Point E
(14° 20' N – 057° 30' E), then in a straight line to
Point F
(on the coast of Yemen at 053° 00' E), then along the
coast of Yemen westward and then northward to
Point G
(on the Red Sea coast of Yemen at 15° 00' N), then in
a straight line to
Point H
(on the border of the Eritrean territorial waters at 15°
00' N), then along the boundary of the territorial waters
of Eritrea and the boundary of the territorial waters of
Djibouti to
Point I
(border on the coast between Djibouti and Somalia),
then along the coast of Somalia eastward and then
southward to
Point A.*

Instructions and Behaviour Recommendations

*Attention is drawn to the security measures/recom-
mendations developed by BIMCO and others in the
field of piracy control (BMP version 5).*

(BMI/22) 02/22

- * **DE. Baltic Sea. BSH. Announcement of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on transboundary participation according to Section 59 para. 1 (Environmental Impact Assessment Act) on the transboundary environmental impact assessment for a planned offshore wind farm “Arkona” in the Swedish exclusive economic zone of the southern Baltic Sea (NV-09797-21)**

Announcement

*By letter dated 22 December 2021, the Swedish Environmental Protection Agency sent the investigation area for the planned windfarm “Arkona” in Sweden’s economic zone in order to carry out Germany’s transboundary participation in accordance with Article 5 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Framework (Espoo Convention).
The following documents:*

- Notification pursuant to Article 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention) regarding a planned offshore wind farm “Arkona” in Sweden’s economic zone
(keine deutsche Übersetzung vorhanden)
- Consultation Document Delimitation Consultation Arkona vindkraftpark
(keine deutsche Übersetzung vorhanden)

stehen online auf der BSH-Webseite unter www.bsh.de (über den Reiter „Bekanntmachungen“) in der Zeit vom **14. Januar 2022 bis einschließlich 17. Februar 2022** zur Verfügung. Zusätzlich liegen die Unterlagen in den Bibliotheken des BSH in Hamburg und in Rostock an den unten angegebenen Adressen zur Einsichtnahme unter Anwendung der jeweils geltenden Hygiene- und Abstandsmaßnahmen aus. Sollte eine Einsichtnahme gewünscht werden, wird um eine Anmeldung zur Terminvereinbarung unter der genannten Adresse oder per E-Mail an EingangOdM@bsh.de gebeten.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bibliothek
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Montag, Mittwoch und
Donnerstag: 09:00–15:00 Uhr
Dienstag: 09:00–16:00 Uhr
Freitag: 09:00–14:30 Uhr

und im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bibliothek
Neptunallee 5
18057 Rostock

Montag, Mittwoch und
Donnerstag: 08:30–11:30 Uhr und
13:00–15:00 Uhr
Freitag: 08:30–11:30 Uhr und
13:00–14:00 Uhr
Dienstag: geschlossen

Stellungnahmen zu dem Untersuchungsgebiet sind spätestens **bis einschließlich 17. Februar 2022** (maßgeblich ist der Tag des Eingangs) schriftlich oder elektronisch beim BSH, Dienstsitz Hamburg oder Rostock zu erheben. Elektronische Äußerungen sind an folgende E-Mail-Adressen zu übersenden:

EingangOdM@bsh.de; Dajana.Ruge@bsh.de.

- Notification pursuant to Article 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention) regarding a planned offshore wind farm “Arkona” in Sweden’s economic zone
- Consultation Document Delimitation Consultation Arkona vindkraftpark

The documents are available online on the BSH website at www.bsh.de (via the “Announcements” tab) in the period from **14 January 2022 to 17 February 2022 inclusive**.

In addition, the application documents are available for inspection in the BSH libraries in Hamburg and Rostock at the addresses given below, subject to the respective applicable hygiene and distance measures. If you wish to inspect the documents, please register for an appointment at the above address or by e-mail to EingangOdM@bsh.de requested.

Federal Maritime and Hydrographic Agency
Library
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Monday, Wednesday and
Thursday: 0900–1500
Tuesday: 0900–1600
Friday: 0900–1430

and at the

Federal Maritime and Hydrographic Agency
Library
Neptunallee 5
18057 Rostock

Monday, Wednesday and
Thursday: 0830–1130 and
1300–1500
Friday: 0830–1130 and
1300–1400
Tuesday: closed

Comments may be submitted in writing or by E-Mail to the Federal Maritime and Hydrographic Agency in Hamburg or Rostock by **17 February 2022 by the latest**. E-mails must be sent to the following e-mail addresses:

EingangOdM@bsh.de; Dajana.Ruge@bsh.de.

Die Möglichkeit zur Abgabe von Erklärungen zur Niederschrift ist angesichts der derzeitigen Beschränkungen durch die COVID19-Pandemie ausgeschlossen.

Die Stellungnahmen müssen Namen und Anschrift der stellungnehmenden Person/Organisation enthalten.

Im Auftrag

Dajana Ruge

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Hamburg, 14. Januar 2022

AZ.: BSH/515/Arkona/SWE/GÜ

In view of the current restrictions due to the COVID19 pandemic, the possibility of submitting statements for transcription is excluded

The comments have to include name and address of the commentator/organisation.

For the Federal Maritime and Hydrographic Agency

Dajana Ruge

Hamburg, 14 January 2022

FR.: BSH/515/Arkona/SWE/GÜ

(BSH O3/22) 02/22

*** DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 23/20 veröffentlicht**
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 49/2021)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 23/20 am 21. Dezember 2021 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Verlust zweier an Deck eines Schwergutschiffs verladener Hafenkrane am Liegeplatz im Hafen von Rostock. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen/neueUnfallberichte_node.html

einzusehen und herunterzuladen.

Ladungsunfall (Verlust zweier Mobilkrane) auf der JUMBO VISION am Liegeplatz im Hafen Rostock am 31. Januar 2020

Am 30. Januar 2020 lag das Schwergutschiff JUMBO VISION im Überseehafen in Rostock. Im Laufe dieses und des folgenden Tages wurden nacheinander zwei Hafemobilkrane vom Typ Liebherr LHM 550 auf die Lukendeckel des Schiffs geladen. Hierfür wurde das bordeigene Ladegeschirr im Tandembetrieb verwendet.

Am 31. Januar um ca. 20:45 Uhr waren die Stabilitäts-pontons bereits eingeholt. Die Radsätze des achteren Krans waren quer gestellt. Aus verschiedenen Gründen musste er noch ein kurzes Stück in Richtung Wasserseite verfahren werden. Zunächst wurde er versehentlich kurz in die falsche Richtung angefahren, bevor der Fehler bemerkt und in die gewünschte Richtung gefahren wurde.

*** DE. BSU. Investigation Report No. 23/20 issued**
(Last report see NfS issue 49/2021)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Summary Investigation Report No. 23/20 on 21 December 2021. The report deals with the loss of two harbour cranes loaded on deck of a heavy-lift vessel at berth in the port of Rostock and is available for download at

https://www.bsu-bund.de/EN/News/neueVeroeffentlichungen/neueUnfallberichte_node.html

Cargo-related accident (loss of two mobile cranes) on the JUMBO VISION, at berth in the port of Rostock, on 31 January 2020

On 30 January 2020, the heavy-lift vessel JUMBO VISION was at berth in the overseas port of Rostock. During the course of this and the following day, two Liebherr LHM 550 mobile harbour cranes were loaded onto the ship's hatch covers, one after the other. The ship's own cargo-handling gear was used in tandem operation to achieve this.

By about 2045 on 31 January, the stabilising pontoons had been hauled in. The aft crane's wheelsets were swivelled in a transverse direction. For various reasons, this crane had to be moved a short distance towards the seaward side. At first it was accidentally started up in the wrong direction, before the mistake was noticed and it was moved in the required direction.

Nach wenigen Zentimetern Fahrt sollte der Kran wegen eines Hindernisses angehalten werden. Doch trotz verschiedener Fahrbefehle gelang es nicht, ihn zum Stehen zu bringen. Scheinbar ohne zu reagieren, rollte der Kran von der Luke und fiel ins Hafenbecken. Durch die entstandene starke Schlagseite rutschte auch der vordere Kran ins Wasser.

Die JUMBO VISION trug leichte Schäden vor allem an Armaturen und Reling eines Seitengangs davon. Die LHM 550 wurden etwa einen Monat später geborgen. Das betroffene Hafenbecken blieb bis dahin zunächst voll und später teilweise gesperrt. Es kam zu einer leichten Gewässerverunreinigung durch austretende Betriebsstoffe.

Den Untersuchern der BSU präsentierten sich diverse mögliche Hypothesen, warum der Kran scheinbar nicht auf die Fahrbefehle reagiert hatte. Diese wurden der Reihe nach abgearbeitet und größtenteils widerlegt. Letztendlich zeichnete eine Kombination mehrerer Faktoren verantwortlich für den Unfall.

Der Bericht schließt mit Sicherheitsempfehlungen an die Unfallbeteiligten sowie an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera
Direktor

After the crane had been moved by a few centimetres, it had to be stopped because of an obstacle. Despite the use of various operating commands it was not possible to bring it to a standstill. Without any apparent response, the crane rolled off the hatch and subsequently fell into the harbour basin. Due to the heavy list that this caused, the forward crane also slid into the water.

The JUMBO VISION sustained minor damage, mainly to the fittings and railing of the water-side deck passageway. The two LHM 550s were salvaged about a month later. Up until then, the harbour basin concerned was closed, fully at first and later partially. There was minor water pollution due to escaping operating fluids.

The BSU investigators were presented with various possible hypotheses as to why the crane had apparently not responded to the operating commands. These hypotheses were worked through one after the other and largely disproved. Ultimately, a combination of several factors proved responsible for the accident

The report closes with safety recommendations directed at the parties involved in the accident as well as the German Federal Ministry for Digital Affairs and Transport.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publikationen>.

*Ulf Kaspera
Director*

(BSU 12/21) 02/22