

**Verordnung über das Anlaufen
der inneren Gewässer der
Bundesrepublik Deutschland aus
Seegebieten seewärts der Grenze des
deutschen Küstenmeeres und das
Auslaufen**

**(Anlaufbedingungsverordnung –
AnIBV)***

Vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. November 2010 (BGBl. I S. 1632)

**Ordinance on the requirements for
vessels entering the internal waters
of the Federal Republic of Germany
from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea
and for vessels leaving such internal
waters**

Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance*

Of 18 February 2004 (BGBl. I p. 300), last amended by Art. 1 of the Ordinance of 22 November 2010 (BGBl. I p. 1632)

(This is an unofficial English translation of the “Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen”; short title: “Anlaufbedingungsverordnung”; abbreviation: “AnIBV”)

**§ 1
Geltungsbereich**

- (1) Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren, haben zur Verhütung, Entdeckung, Überwachung und Verringerung von Verschmutzungen der Meeresumwelt durch Schiffe sowie zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und zur Verhütung von Unfällen die in der Anlage genannten Bedingungen für das An- und Auslaufen einzuhalten.
- (2) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Anlage nach ihrer Verkündung mindestens einmal jährlich in deutscher Sprache und einer englischen Übersetzung in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt zu machen.

**Section 1
Scope of application**

- (1) Any vessel en route from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and bound for, leaving, or operating in the internal waters of the Federal Republic of Germany shall comply with the requirements set out in the Annex to this Ordinance with a view to preventing, reducing, and controlling pollution of the marine environment by ships and in order to increase the safety and efficiency of navigation and prevent accidents.
- (2) Following promulgation of the said Annex, the Federal Maritime and Hydrographic Agency shall make known by publication in the German “Notices to Mariners” (“Nachrichten für Seefahrer”), not less than once a year, both the German original and an English translation of the text of the said Annex.

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) sowie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57).

* This Ordinance is to implement Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Council Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101) and Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57).

- (3) Diese Verordnung gilt nicht
1. für Schiffe, die zu hoheitlichen Zwecken eingesetzt sind und nicht Handelszwecken dienen, insbesondere Dienstschiffe und Forschungsschiffe, sowie Schiffe im Lotsenversetzdienst,
 2. mit Ausnahme der Nummern 3.1 und 8 der Anlage für Kriegsschiffe anderer Staaten und sonstige staatliche Schiffe, die nicht zu Handelszwecken eingesetzt werden,
 3. für Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt, mit Ausnahme der Nummer 4 der Anlage,
 4. für Sportfahrzeuge, die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind und deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt,
 5. hinsichtlich Nummer 4 der Anlage für Fischereifahrzeuge, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt.
- (4) Diese Verordnung gilt ferner nicht für Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ, Bordvorräte und Schiffsausrüstung.

§ 2

Folgen von Verstößen

- (1) Ein Schiff, dessen Schiffsführer, Betreiber oder Agent die in der Anlage festgelegten Bedingungen für das An- und Auslaufen nicht erfüllt hat, wird von der jeweils zuständigen Verkehrszentrale zunächst auf diesen Umstand hingewiesen. Werden die vorgeschriebenen Meldungen dennoch nicht abgegeben, können die zuständigen Behörden diesen Umstand als hinreichenden Verdacht eines Verstoßes gegen die anwendbaren Schiffssicherheitsvorschriften ansehen und eine Kontrolle des Schiffes im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse durchführen.
- (2) Jedes Schiff, dessen Betreiber, Agent oder Schiffsführer gegen die Meldepflicht nach Nummer 2.1.2 oder 2.2.2 der Anlage verstößt, wird im deutschen Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung im Sinne des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung unterzogen.

§ 3

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 oder 2.2.2 der Anlage eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.

- (3) *The present Ordinance shall not apply to*
- .1 vessels employed for government purposes and serving other than commercial purposes, especially service vessels and research vessels, and to vessels engaged in pilot transfer services;*
 - .2 warships of other States and to other State-owned ships operated for other than commercial purposes – except for items 3.1 and 8 of the Annex hereto, which do apply;*
 - .3 traditional ships with a hull length not exceeding 45 metres – except for item 4 of the Annex hereto, which does apply;*
 - .4 pleasure craft with a hull length not exceeding 45 metres and approved to carry not more than twelve passengers;*
 - .5 with regard to item 4 of the Annex hereto – to fishing vessels with a hull length not exceeding 45 metres.*
- (4) *The present Ordinance shall not apply, either, to bunkers aboard ships of less than 1 000 GT, to ships' stores, and to the ships' equipment.*

Section 2

Consequences of contraventions

- (1) *Any vessel the master, operator or agent of which has failed to comply with the requirements for entering, respectively leaving, the internal waters of the Federal Republic of Germany as set out in the Annex hereto shall be notified of such non-compliance by the appropriate Vessel Traffic Services (VTS). If the required reports are not made despite such notification, the competent authorities may regard this as sufficient grounds for suspecting a contravention of applicable ship safety requirements and may conduct an inspection of the vessel in the area of jurisdiction of the Federal Republic of Germany.*
- (2) *Any vessel the operator, agent or master of which has failed to comply with the reporting requirement set out in item 2.1.2 or 2.2.2 of the Annex hereto shall, when in the German port of destination, be subject to an expanded inspection under the provisions of Article 14 of Council Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control (recast) (Official Journal of the European Union No L 131 of 28 May 2009, p. 57).*

Section 3

Administrative Offences

- (1) *An administrative offence under Section 15, para. 1, item 2, Seeaufgabengesetz, shall be deemed to have been committed by anyone who wilfully or negligently, in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with items 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 or 2.2.2 of the Annex, fails to make a report or fails to make a report correctly, completely or in time.*

- (1a) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer als Schiffsführer vorsätzlich oder fahrlässig
1. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.1 Satz 1 der Anlage einen Hafen anläuft,
 2. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.1 Satz 2 der Anlage die dort vorgeschriebene Umstellung nicht oder nicht rechtzeitig vornimmt,
 3. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.2 Satz 1 der Anlage die dort vorgeschriebenen Angaben nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt oder
 4. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.2 Satz 2 der Anlage eine Eintragung nicht oder nicht rechtzeitig nachmeldet.
- (2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 und Absatz 1a wird auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest übertragen.
- (1a) *An administrative offence under Section 15, para. 1, no. 2, Seeaufgabengesetz, shall be deemed to have been committed by anyone who, as master of a ship, wilfully or negligently*
- .1 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with item 9.1, sentence 1, of the Annex, calls at a port;*
 - .2 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with item 9.1, sentence 2, of the Annex, fails to make the required switch-over, or fails to make it in due time;*
 - .3 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with number 9.2, sentence 1, of the Annex, fails to provide the required information or fails to provide it correctly, completely, or in due time; or*
 - .4 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with number 9.2, sentence 2, of the Annex, fails to report an entry subsequently or fails to report it subsequently and in due time.*
- (2) *Responsibility for the prosecution and punishment of administrative offences under paras. 1 and 1a is assigned to the Waterways and Shipping Directorates North and Northwest.*

Anlage (zu § 1 Abs. 1)	Annex (to Section 1 [1])
<p>1 Begriffsbestimmungen Im Sinne dieser Verordnung sind</p> <p>1.1 „Betreiber“: Eigentümer, Reeder, Charterer oder Manager des Schiffes;</p> <p>1.2 „Agent“: jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers alle Schiffs- und Ladungsinformationen zu übermitteln;</p> <p>1.3 „gefährliche Güter“:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweiligen Begriffsbestimmungen für die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Codes fallen, – Stoffe, die bei der Beförderung als Schüttladung im IMSBC-Code als gefährliche Güter klassifiziert sind, oder – Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und <ul style="list-style-type: none"> a) denen eine UN-Nummer zugeordnet worden ist oder b) die in Kapitel 17 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist und die in Kapitel 18 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist oder c) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind, – die im INF-Code genannten radioaktiven Stoffe; <p>1.4 „umweltschädliche Güter“:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anlage I des MARPOL-Übereinkommens, – flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage II des MARPOL-Übereinkommens, – Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage III des MARPOL-Übereinkommens; <p>1.5 „MARPOL-Übereinkommen“: das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;</p> <p>1.6 „Kollisionsverhütungsregeln“: die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1977 I S. 813), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;</p> <p>1.7 „IMDG-Code“: der International Maritime Dangerous Goods Code, in der amtlichen deutschen Übersetzung, bekannt gegeben durch die Bekanntmachung vom 28. Februar 2009 (VkB1. 2009 S. 102);</p>	<p>1 Definitions <i>For the purposes of the present Ordinance, the terms given hereunder shall have the following meaning:</i></p> <p>1.1 <i>The term “operator” means the owner, charterer or manager of a given ship;</i></p> <p>1.2 <i>the term “agent” means any person empowered, authorised or instructed to transmit any ship-related or cargo-related information on behalf of the ship’s operator;</i></p> <p>1.3 <i>the term “dangerous goods” includes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>substances and objects falling within the pertinent definitions for Classes 1 to 9 of the IMDG Code;</i> – <i>substances which in the IMSBC Code are classified as dangerous goods when carried as bulk cargo;</i> – <i>substances to be carried in tankers and to which any one of the three conditions below applies:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>(a) a UN Number has been assigned to them; or</i> <i>(b) they are listed in Chapter 17 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; and they are listed in Chapter 18 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; or</i> <i>(c) they are listed in Chapter 19 of the IGC Code;</i> – <i>the radioactive substances specified in the INF Code;</i> <p>1.4 <i>the term “goods damaging to the environment” includes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>crude oil and refined products as defined in Annex I of the MARPOL Convention;</i> – <i>noxious liquid substances as defined in Annex II of the MARPOL Convention;</i> – <i>harmful substances as defined in Annex III of the MARPOL Convention;</i> <p>1.5 <i>the term “MARPOL Convention” means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the Protocol of 1978 relating thereto (promulgated in the Federal Law Gazette 1982 II p. 2) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.6 <i>the term “Collision Regulations” means the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (promulgated in the Federal Law Gazette 1977 I p. 813) as amended and valid under German law;</i></p> <p>1.7 <i>the term “IMDG Code” means the International Maritime Dangerous Goods Code in its official German translation as made known to the public by Notice of 28 February 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009 p. 102);</i></p>

- 1.8 „IBC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BANz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.9 „IGC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BANz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.10 „IMSBC-Code“: der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkBl. 2009 S. 775);
- 1.11 „INF-Code“: der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen (BANz. 2000 S. 23 322) in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.12 „Hafenbehörde“: Behörde oder sonstige Stelle, die für die Entgegennahme und Weitergabe von Hafenanlaufmeldungen zuständig ist;
- 1.13 „Maritime Verkehrssicherung“: die von der Verkehrszentrale zur Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen, zur Verkehrsablaufsteuerung oder zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren für die Meeresumwelt gegebenen Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen sowie erlassenen Verfügungen zur Verkehrsregelung und -lenkung;
- 1.14 „Verkehrsinformationen“: nautische Warnnachrichten sowie Mitteilungen der Verkehrszentrale über die Verkehrslage, Fahrwasser- sowie Wetter- und Tideverhältnisse, die zu festgelegten Zeiten in regelmäßigen Abständen oder auf Anforderung einzelner Schiffe gegeben werden;
- 1.15 „Verkehrsunterstützungen“: Hinweise und Warnungen der Verkehrszentrale an die Schifffahrt und Empfehlungen im Rahmen einer Schiffsberatung von der Verkehrszentrale aus durch Seelotsen nach § 23 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen, die bei verminderter Sicht, auf Anforderung oder wenn die Verkehrszentrale es auf Grund der Verkehrsbeobachtung für erforderlich hält, gegeben werden und sich entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse auch auf Positionen, Passierzeiten, Kurse, Geschwindigkeiten oder Manöver bestimmter Schiffe erstrecken können;
- 1.16 „Verkehrsregelungen“: schifffahrtspolizeiliche Verfügungen der Verkehrszentrale im Einzelfall, die entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse Regelungen über Vorfahrt, Überholen, Begegnen, Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten oder über das Befahren einer Seeschifffahrtsstraße umfassen können;
- 1.8 *the term “IBC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;*
- 1.9 *the term “IGC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;*
- 1.10 *the term “IMSBC Code” means the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in the official German translation promulgated on 15 December 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009, p. 775);*
- 1.11 *the term “INF Code” means the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (promulgated in the Bundesanzeiger 2000 p. 23 322) as amended and valid under German law;*
- 1.12 *the term “port authority” means the authority or other organisation in charge of receiving and passing on the reports of vessels calling at a given port;*
- 1.13 *the term “maritime traffic control” means any traffic information and traffic assistance provided by the competent VTS Centre to prevent collisions and groundings, control the traffic flow, or prevent hazards to the marine environment as may arise from shipping; and any orders imposed to control and regulate traffic;*
- 1.14 *the term “traffic information” means navigational warnings or other information provided by the competent VTS Centre, either at predetermined times and at regular intervals or upon the specific request of individual vessels;*
- 1.15 *the term “traffic assistance” means advice and warnings to the shipping community provided by the competent VTS Centre as well as recommendations provided through the competent VTS Centre by sea pilots advising ships under the provisions of Section 23 (1) of the Sea Pilotage Act; such advice, warnings, and recommendations to be provided in restricted visibility, upon request, or when the competent VTS Centre, upon evaluation of the traffic situation, deems it necessary to provide them; they may cover such aspects as the positions of given vessels, their times of passage at given positions, their courses, speeds, and/or manoeuvres (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);*
- 1.16 *the term “traffic instructions” means restraints imposed, on a case-by-case basis, by the competent VTS Centre acting as shipping police authority; traffic instructions may cover aspects such as right-of-way, overtaking and head-on situations, minimum and maximum speeds, or any other details to be observed by vessels proceeding on a given navigable waterway (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);*

- 1.17 „Innere Deutsche Bucht“ (German Bight): das Seegebiet ergibt sich aus dem Anhang zu dieser Anlage;
- 1.18 „UN-Nummer“: die zum Stoff gehörende Nummer gemäß den Empfehlungen, die vom Ausschuss der Sachverständigen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschlagen wurde und in den in den Nummern 1.7 bis 1.10 dieser Anlage genannten Codes aufgeführt ist;
- 1.19 „AIS“: Automatisches Schiffsidentifizierungssystem der Regel V/19.2.4 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung.

2 Meldungen an die Zentrale Meldestelle

2.1 Allgemeine Meldungen

- 2.1.1 Meldung vor Einlaufen nach der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5. August 2002, S. 10), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/17/EG (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das im Geltungsbereich dieser Verordnung verkehrt, ist verpflichtet,

- a) mindestens 24 Stunden im Voraus oder
- b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder
- c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt,

die in Satz 2 bezeichneten Angaben der Zentralen Meldestelle zu übermitteln. Angaben im Sinne des Satzes 1 sind:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer),
- b) Identifizierungsmerkmal des Bestimmungshafens,
- c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen und
- d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

- 1.17 the term “Inner German Bight” denotes the sea area as depicted in the Appendix to the present Annex;

- 1.18 the term “UN Number” means the identification number assigned to a given substance pursuant to the recommendations of the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and specified in one or more of the Codes referred to in items 1.7 to 1.10 of this Annex;

- 1.19 the term “AIS” means the Automatic Identification System referred to in Regulation V/19.2.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (promulgated in the Federal Law Gazette 1979 II p. 141) as amended and valid under German law.

2 Reports to be made to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle)

2.1 General notification

- 2.1.1 Notification prior to entry according to Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 208 of 5 August 2002, p. 10), last amended by Directive 2009/17/EC (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101), as amended

The operator, agent or master of a ship operating in the area of this Ordinance is required to notify the information referred to in sentence 2 to the Competent Authority:

- a) at least 24 hours in advance; or
- b) at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours; or
- c) if the port of call is not known or is changed during the voyage, as soon as this information is available.

Information within the meaning of sentence 1 shall be:

- (a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
- (b) identification code of the port of call;
- (c) estimated time of arrival at the port of call or pilot station and estimated time of departure from that port; and
- (d) total number of persons on board.

2.1.2 Meldungen nach Ein- und Auslaufen nach der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung

Ergänzend zur Meldung nach Nummer 2.1.1 ist der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das einen deutschen Hafen oder ein anderes Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens anläuft oder ihn verlässt, verpflichtet,

- a) nach dem Einlaufen den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und
- b) nach dem Auslaufen den genauen Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes

sowie jeweils das Identifizierungsmerkmal des Hafens unverzüglich der Zentralen Meldestelle zu übermitteln.

2.2 Besondere Meldungen

2.2.1 Meldung vor Einlaufen und vor Auslaufen für Gefahrguttransporte nach der Richtlinie 2002/59/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert, hat, wenn der nächste Anlaufhafen, Auslaufhafen, Liege- oder Ankerplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt oder eine Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal beabsichtigt ist, spätestens beim Verlassen des letzten Auslaufhafens der Zentralen Meldestelle folgende Angaben zu übermitteln:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- b) letzter Auslaufhafen und Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
- c) nächster Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz;
- d) voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz oder an der Lotsenstation;
- e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;
- f) gefährliche oder umweltschädliche Güter mit dem Richtigen Technischen Namen beziehungsweise dem Stoff- oder Produktnamen und bei brennbaren Flüssigkeiten nach dem IMDG-Code dem Flammpunkt;
- g) die Gefahr auslösenden Stoffe und die von den Vereinten Nationen zugeteilten UN-Nummern;
- h) die nach IMDG-Code bestimmte Gefahrgutklasse und Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes;
- i) die Mengen der in Buchstabe g genannten Güter und ihr Aufbewahrungsort an Bord, Verpackungsart und Verpackungsgruppe sowie, soweit sie in anderen Beförderungseinheiten als festen Tanks befördert werden, die Art der Beförderungseinheit und deren Identifikationsnummer;
- j) Lade- und Löschhafen der Ladung;

2.1.2 *Notification to be made after entering or leaving, according to Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57), as amended*

Supplementing the report under 2.1.1 above, the operator, agent or master of a ship under foreign flag entering or leaving a German port or other area in a German port's area of responsibility is required to report immediately to the Competent Authority

- a) *after arrival, the exact time of arrival of the ship*
- b) *after departure, the exact time of departure of the ship*

and identification code of the port.

2.2 Special notification

2.2.1 *Notification prior to entry and before departure of ships carrying dangerous or polluting goods in accordance with Directive 2002/59/EC*

If the next port of call, port of departure or anchorage of a ship carrying dangerous or polluting goods is located in the area covered by this ordinance or such ship is planning to pass through Kiel Canal, her operator, agent or master is required to notify the following information to the Competent Authority, at the latest at the moment of departure from the last port of call:

- (a) *ship identification (name, call sign, IMO identification number);*
- (b) *last port of call and time of departure from that port;*
- (c) *next port of call or anchorage*
- (d) *estimated time of arrival at the next port of call or anchorage or at the pilot station;*
- (e) *total number of persons on board;*
- (f) *dangerous or polluting goods carried, stating their correct technical names and/or substance or product names and, in the case of flammable liquids according to the IMDG Code, their flash point;*
- (g) *hazardous substances carried, and UN numbers assigned to them by the United Nations*
- (h) *IMDG dangerous goods class and ship category according to the INF Code;*
- (i) *quantities of the goods referred to in item (g) above and their locations on board the vessel, the type of package used and the packaging group and, when carried in transport units other than fixed tanks, the type of each transport unit and its identification number;*
- (j) *loading and unloading ports of the cargo;*

- k) Bestätigung, dass eine Aufstellung, ein Verzeichnis oder ein Lageplan in geeigneter Form zur Angabe der an Bord des Schiffes geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter und ihrer jeweiligen Lage im Schiff beziehungsweise ein entsprechender Stauplan auf der Brücke oder in der Schiffsführungszentrale vorgehalten wird;
- l) eine Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind, sowie die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch-chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist;
- m) die Menge der als vorhergehende Ladung beförderten Massengüter im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, soweit die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind;
- n) Merkmale und geschätzte Menge des mitgeführten Bunkertreibstoffs.
- Soweit die Angaben nach den Buchstaben c, d und j beim Verlassen des letzten Auslaufhafens nicht verfügbar sind, ist die vollständige Meldung erneut zu machen, sobald der nächste Anlaufhafen, Liege oder Ankerplatz bekannt ist.

2.2.2 Meldung vor Einlaufen für erweiterte Überprüfung nach der Richtlinie 2009/16/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das nach Artikel 14 der Richtlinie 2009/16/EG für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt, hat der Zentralen Meldestelle 72 Stunden vor der erwarteten Ankunft in einem deutschen Hafen oder einem anderen Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens folgende Angaben zu melden:

- a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- b) Identifizierungsmerkmal des Hafens, der angelaufen werden soll;
- c) vorgesehene Dauer der Liegezeit, einschließlich des voraussichtlichen Zeitpunkts der Ankunft und des Auslaufens;
- d) für Tankschiffe:
- aa) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle;
- bb) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert;
- cc) Ladungsart und -volumen;
- e) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);
- f) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
- g) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

- (k) a confirmation that a list, manifest or appropriate location plan giving details of the dangerous goods or goods damaging to the environment carried on board the vessel, including their location on the vessel, or an appropriate stowage plan, is kept readily available on the navigating bridge or in the operations control room;
- (l) an address where detailed information on the cargo may be obtained, and emergency contact data of the shipper or any other person who has information about the physical and chemical properties of the products and about measures to be taken in an emergency;
- (m) the quantity of preceding bulk cargo that has been carried, within the meaning of Section 30 (1), item 1, German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, unless the tanks have been cleaned and degassed or fully inerted;
- (n) characteristics and estimated quantity of bunker fuel carried.
- Where the information under c, d and j above is not available when leaving the previous port of departure, the complete information must be notified once more as soon as the port of destination or anchorage is known.

2.2.2 Notification prior to entry in case of expanded inspection in accordance with Directive 2009/16/EC

The operator, agent or master of a foreign-flagged ship which, under Section 14 of Directive 2009/16/EC, is eligible for an expanded inspection must notify the following information to the Competent Authority 72 hours before the estimated time of arrival in a German port or other area in the responsibility of a German port:

- (a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
- (b) identification of the next port of call
- (c) planned duration of stay including expected times of arrival and departure;
- d) with respect to tankers:
- (aa) type of construction: single hull, single hull with separate ballast tank (SBT, double hull);
- (bb) status of cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;
- (cc) type and volume of cargo;
- e) planned activities in the port of destination or anchorage (loading, unloading, other);
- f) planned mandatory inspections and major maintenance and repair measures planned to be carried out during the ship's stay in the port of destination;
- g) date of the previous expanded inspection in the region covered by the Paris Agreement.

2.3 Zentrale Meldestelle und Meldeverfahren

2.3.1 Zentrale Meldestelle

Zentrale Meldestelle im Sinne dieser Verordnung ist das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos (Zentrale Meldestelle),

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Tel.: + 49 (0) 47 21 5 67-3 92,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 oder -7 45.

Die Zentrale Meldestelle betreibt zur Annahme der Meldungen im Internet das Zentrale Meldesystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre der Bundesrepublik Deutschland (ZMGS).

2.3.2 Ersatzmeldestelle bei erweiterten Überprüfungen

Ist dem Betreiber, Agent oder Schiffsführer eine Meldung nach Nummer 2.2.2 an die Zentrale Meldestelle nicht möglich, müssen die Angaben als elektronisches Dokument an die Berufsgenossenschaft für Verkehr und Transportwirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg (E-Mail: psc-germany@bg-verkehr.de) gemeldet werden.

2.3.3 Meldeverfahren

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat die nach den Nummern 2.1 und 2.2 erforderlichen Meldungen im ZMGS über das Internet unter www.zmgs.de vorzunehmen. Die Meldung muss Namen, Anschrift, Ruf- und Telefax-Nummer des Meldenden enthalten. Der meldende Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die erforderlichen Meldungen je Schiffsreise nur einmal abgegeben werden.

2.4 Möglichkeit der befreienden Meldung an eine Hafenbehörde

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes ist von der Meldung der Angaben nach den Nummern 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 an die Zentrale Meldestelle befreit, wenn er diese Angaben einer Hafenbehörde gemeldet hat und die Hafenbehörde in der Lage ist, die Angaben der Zentralen Meldestelle auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Die Hafenbehörden, die diese Voraussetzung erfüllen, werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt und nachrichtlich auf der Internetseite der Zentralen Meldestelle unter www.zmgs.de bekannt gemacht.

2.5 Ausnahmeregelung für Liniendienste

2.5.1 Nationale Liniendienste

Liniendienste zwischen deutschen Häfen sind von der Pflicht zur Abgabe der Meldungen nach Nummer 2.2.1 befreit, soweit der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes eine Liste der betreffenden Schiffe erstellt und aktualisiert sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermittelt hat. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass die Angaben nach Nummer 2.2.1 24 Stunden am Tag auf Anforderung der Zentralen Meldestelle unverzüglich übermittelt werden können.

2.3 Competent Authority and reporting procedures

2.3.1 Competent Authority

The Competent Authority referred to in this Ordinance is the Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre (Competent Authority) located at

*Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
phone: + 49 (0) 47 21 5 67-3 92,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 or -7 45.*

The Competent Authority operates the Internet-based central reporting system for dangerous goods and ship transports (ZMGS), which processes the reports submitted.

2.3.2 Designated replacement coastal station for expanded inspections

If the operator, agent or master of a ship is unable to notify the information required under 2.2.2 above to the Competent Authority, the information has to be sent as an electronic document to Berufsgenossenschaft für Verkehr und Transportwirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg (e-mail: psc-germany@bg-verkehr.de).

2.3.3 Reporting procedure

The operator, agent or master of a ship is required to notify the information under 2.1 and 2.2 via Internet to ZMGS at www.zmgs.de. The report must include the name, address, telephone and fax numbers of the person making the report. The operator, agent, or master of the ship must ensure that the required information is notified only once for each voyage.

2.4 Exonerating option to make reports to a port authority

The operator, agent or master of a ship shall be exempted from notifying the information under 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1 to the Competent Authority if he has notified the information to a port authority and provided that such port authority is in a position to forward the information to the Competent Authority upon the latter's request, 24 hours a day, without delay via remote data transmission. The names of port authorities meeting these requirements will be published by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development by promulgation in the Verkehrsblatt and will be notified on the homepage of the Competent Authority at www.zmgs.de

2.5 Exemptions for scheduled services

2.5.1 National scheduled services

Scheduled services operating between German ports shall be exempted from the obligation to notify the information under 2.2.1 above provided that the company operating the scheduled services keeps and updates a list of the ships concerned and transmits it as an electronic document to the Competent Authority at MLZ@havariekommando.de. The company operating the scheduled services must ensure that the information to be notified under 2.2.1 can be transmitted to the Competent Authority 24 hours a day and without delay.

2.5.2 Internationale Liniendienste

Einem internationalen Liniendienst kann auf schriftlichen Antrag bei der für den Auslaufhafen örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion eine Ausnahme genehmigt werden, soweit die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugestimmt haben. Nach Erteilung der Genehmigung gilt Nummer 2.5.1 entsprechend.

3 Meldungen bei Anlaufen bestimmter Seegebiete

3.1 Meldung bei Ansteuerung der Inneren Deutschen Bucht

Der Schiffsführer eines aus westlicher oder nördlicher Richtung die Innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 300 hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10' E oder, aus nördlicher oder nordwestlicher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20' N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder über ein vorhandenes AIS zu melden:

- a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer und Art des Schiffes;
- b) Position des Schiffes;
- c) Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Schiffes in Metern;
- d) Bruttoreaumzahl des Schiffes;
- e) letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen des Schiffes;
- f) Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl und Erdölprodukte als Massengut befördert werden, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert worden sind;
- g) Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden;
- h) Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen;
- i) Betreiber oder Agent oder deren Bevollmächtigte;
- j) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

Nach Abgabe der Meldung muss das Schiff ständig auf UKW-Kanal 70, 79, 80 oder 16 empfangsbereit sein.

2.5.2 International scheduled services

An exemption may be granted to an international scheduled service, upon application, by the competent local Waterways and Shipping Directorate, provided that the other Member States of the European Union have agreed. After an exemption has been granted, 2.5.1 above shall apply accordingly.

3 Reports to be made when approaching certain sea areas

3.1 Reports to be made when approaching the Inner German Bight

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 and, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme “German Bight Western Approach”, approaching the Inner German Bight shall, upon passing longitude 007° 10' E when approaching from a westerly or northerly direction, or upon passing latitude 54° 20' N when approaching from a northerly or north-westerly direction, transmit the following information to the VTS Centre “German Bight Traffic” via VHF radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted:

- (a) the vessel's name, distinctive number or letters, IMO identification number as required, and type of vessel;*
- (b) the vessel's current position;*
- (c) the vessel's length, beam, and current fresh-water draught (in metres);*
- (d) the vessel's gross tonnage;*
- (e) the vessel's last port of call and her next port of call;*
- (f) information on whether liquefied gases, liquefied chemicals, petroleum or petroleum products are carried in bulk, or whether any such goods had been carried and the tanks have not been cleaned and degassed or completely inerted thereafter;*
- (g) information on whether any dangerous goods or goods damaging to the environment are carried on board;*
- (h) declaration of whether there are any deficiencies as to the vessel or her cargo;*
- (i) name of the vessel's operator or agent or of their authorised representatives;*
- (j) total number of persons on board.*

After having made the above report, the ship shall at all times be ready to receive messages on VHF channel 70, 79, 80 or 16.

3.2 Meldung bei Anlaufen des bundeseigenen Hafens Helgoland

Der Betreiber, der Agent oder der Schiffsführer eines Schiffes, dessen nächster Anlaufhafen der bundeseigene Hafen Helgoland ist, muss 24 Stunden im Voraus, spätestens jedoch beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen oder sobald bekannt ist, dass Helgoland angefahren wird, der zuständigen Hafenbehörde folgende Angaben melden:

- a) Name und Adresse des Meldenden;
- b) Identifikation des Schiffes (Name, Unterscheidungssignal, IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- c) voraussichtliche Ankunftszeit;
- d) voraussichtliche Zeit des Wiederauslaufens;
- e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

4 **Meldungen nach der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28. Dezember 2000, S. 81), die durch die Richtlinie 2007/71/EG (ABl. L 329 vom 14. Dezember 2007, S. 33) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung**

4.1 Meldeverpflichtung

Der Schiffsführer eines Schiffes, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union führt und einen deutschen Hafen anlaufen möchte, hat die im Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG vorgesehenen Angaben auf dem vorgeschriebenen und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannt gemachten Formular (VkBf. 2008 S. 39) wahrheitsgetreu zu melden und die Meldung

- a) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist, oder
- b) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt, oder
- c) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt,

der Meldestelle des jeweiligen deutschen Anlaufhafens zu übermitteln. Die sonstigen Verpflichtungen auf Grund der Umsetzung der genannten Richtlinie in anderen Rechtsvorschriften für Schiffe, die die Bundesflagge, die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder eines anderen Staates führen, bleiben unberührt.

3.2 *Reports to be made when calling at the state-owned harbour of Helgoland*

The operator, agent, or master of a vessel whose next port of call is the state-owned harbour of Helgo-land shall notify to the competent port authority the following information 24 hours in advance, but in no case later than upon leaving the last port of call or as soon as it is certain that the next port of call is the state-owned harbour of Helgoland:

- (a) name and address of the person making the report;*
- (b) the vessel's identification details (name; distinctive number or letters; IMO identification number);*
- (c) estimated time of arrival;*
- (d) estimated time of departure;*
- (e) total number of persons on board.*

4 ***Notification under the provisions of Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (Official Journal of the European Union No L 332 of 28 December 2000, p. 81), amended by Directive 2007/71/EC (Official Journal of the European Union No L 329 of 14 December 2007, p. 33), as amended***

4.1 *Reporting requirements*

The master of a ship not flying the flag of a Member State of the European Union and bound for a German port shall complete truly and accurately the form prescribed under the provisions of Annex II to Directive 2000/59/EC, which has been promulgated by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (Verkehrsblatt 2008 p. 39), and shall notify that information to the designated authority or body in the German port of call in question

- (a) at least 24 hours prior to arrival, if the port of call is known; or*
- (b) as soon as the port of call is known, if this information is available less than 24 hours prior to arrival; or*
- (c) at the latest upon departure from the previous port, if the duration of the voyage is less than 24 hours.*

This requirement shall be without prejudice to any other obligations arising from the implementation of the Directive referred to above in any other legal instrument and applying to vessels flying the flag of the Federal Republic of Germany, the flag of another Member State of the European Union, or of any other State.

4.2 Meldestellen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Angaben an die Bundesrepublik Deutschland nach Nummer 4.1 und nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit Abschnitt D Nummer 16 der Anlage zu diesem Gesetz empfangszuständigen Behörden oder Stellen (Meldestellen) im Verkehrsblatt (VkBl. 2003 S. 698, zuletzt geändert in VkBl. 2008 S. 39, in der jeweils geltenden Fassung) und in den Nachrichten für Seefahrer bekannt gemacht. Die in Satz 1 genannte Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn die erforderlichen – auch per Telefax oder als elektronisches Dokument übermittelten – schriftlichen Angaben einer für den Empfang nach Landesrecht zuständigen Hafenbehörde oder der von ihr hierfür benannten Stelle vorliegen. Als elektronisches Dokument übermittelte Daten sind in Papierform mindestens bis zum Erreichen des folgenden Hafens an Bord aufzubewahren.

5 Maritime Verkehrssicherung

- 5.1 Der Schiffsverkehr wird im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung überwacht.
- 5.2 Zur Gewährleistung einer sicheren Schiffsführung hat der Schiffsführer im Rahmen seiner seemannischen Sorgfaltspflicht gemäß Regel 2 der Kollisionsverhütungsregeln beim An- und Auslaufen die in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen unverzüglich entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen und den getroffenen Verkehrsregelungen nachzukommen.
- 5.3 Die Tätigkeit der maritimen Verkehrssicherung entbindet den Schiffsführer nicht von der Pflicht, eigenverantwortlich die Kollisionsverhütungsregeln und im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse die ergänzenden nationalen Sondervorschriften zu befolgen.

6 Verpflichtung zur Benutzung des Verkehrstrennungsgebietes „German Bight Western Approach“ (Tiefwasserweg)

Von Westen die Innere Deutsche Bucht ansteuernde oder sie verlassende

- a) Tankschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 10 000, die Öle nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens befördern,
- b) Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 10 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe Z nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
- c) Tankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 5 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe X oder Y nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
- d) Gastankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 10 000, die Flüssiggase befördern,

haben das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ zu befahren.

4.2 Designated authorities or bodies

The Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development has notified to the public by promulgation in the Verkehrsblatt 2003, p. 698, last amended in Verkehrsblatt 2008, p. 39, as amended, and in the German “Notices to Mariners” (“Nachrichten für Seefahrer”) the authorities or bodies designated to receive the information required under the provisions of 4.1 above and Section 5 (1) (first sentence) of the Ship Safety Act in conjunction with Section D item 16 of the Annex to the said Act (such authorities or organizations being known as “contact points”). The reporting requirement referred to in sentence 1 shall be deemed to be met when the required written information – also transmitted by telefax or as an electronic document – is available to a port authority competent for receiving such information under the laws and regulations of the Land in question or to an organisation designated for this purpose by such port authority. Data transmitted as an electronic document shall be retained on board, in paper form, at least until the next port has been reached.

5 Maritime traffic control

- 5.1 *Shipping traffic shall be monitored in the framework of maritime traffic control.*
- 5.2 *To ensure the safety of navigation, the ship’s master shall, as part of his duty to take any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, as provided for in Rule 2 of the Collision Regulations, take account, without delay and in the light of the traffic situation prevailing, of the traffic information provided to him in German or, upon request, in English, and shall comply with the traffic regulations imposed.*
- 5.3 *The activities of maritime traffic control shall not relieve the master of his obligation to comply in his own responsibility with the Collision Regulations as well as with the specific national requirements supplementing them.*

6 Compulsory use of traffic separation scheme “German Bight Western Approach” (deep-water route)

The traffic separation scheme “German Bight Western Approach” shall be used by

- (a) tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry oil as defined in Annex I of the MARPOL Convention*
- (b) tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry noxious liquid substances of category Z according to Annex II of the MARPOL Convention*
- (c) tankers with a gross tonnage exceeding 5 000 which carry noxious liquid substances of Category X or Y according to Annex II of the MARPOL Convention*
- (d) gas tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry liquefied gases*

and enter the Inner German Bight from, or leaving it in, a westerly direction.

7 Wegerechtschiffe

- 7.1 Schiffe, die die Innere Deutsche Bucht anlaufen, gelten als Wegerechtschiffe, wenn sie auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff „GB“ oder von der Tiefwasserreederei zur Jade, Weser oder Elbe auf Grund ihres Tiefgangs in den voraus liegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen. Sie haben dies der zuständigen Verkehrszentrale zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Schiffe im Sinne der Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln und haben die Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b der Kollisionsverhütungsregeln zu führen.
- 7.2 Die Revierfahrt darf nur dann angetreten werden, wenn in Absprache mit der zuständigen Verkehrszentrale der Tidefahrplan des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes eingehalten werden kann.

8 Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen

Soweit in den Lotsverordnungen Elbe vom 8. April 2003 (BAnz. S. 9989), Weser/Jade vom 25. Februar 2003 (BAnz. S. 3702) und Ems vom 25. Februar 2003 (BAnz. S. 3703) in der jeweils geltenden Fassung nichts anderes bestimmt ist, haben in der Inneren Deutschen Bucht außerhalb des deutschen Küstenmeeres einen Seelotsen anzunehmen:

- a) auf den Fahrtstrecken zu einem deutschen Hafen ab der Lotsenversetzposition bei Tonne „GW/TG“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Emsmündung: Tankschiffe im Sinne des Artikels 21 Abs. 1 der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 22. Dezember 1986 (BGBl. 1987 II S. 141) in der jeweils geltenden Fassung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr;
- b) auf den Fahrtstrecken ab der Lotsenversetzposition im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ einkommend 5 Seemeilen nördlich der Tonne „TG 18“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Wesermündung:
- aa) Tankschiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr; mit einer Länge ab 300 m oder einem Tiefgang von 16,50 m und mehr sind zwei Seelotsen anzunehmen;
- bb) andere Massengutschiffe mit einer Länge über alles von 250 m oder einer größten Breite von 40 m oder einem Tiefgang von 13,50 m und mehr;

7 Right-of-way vessels

- 7.1 *Vessels entering the Inner German Bight en route from Lightvessel "GB" or from the deep-water roadstead to River Jade, River Weser, or River Elbe shall be deemed to be right-of-way vessels when they are forced by their draught to ride the tide along their way and thus have to claim the right of way. Such vessels shall report this fact to the competent VTS Centre. They shall be deemed to be vessels restricted in their ability to manoeuvre as defined in Rule 3 (g) of the Collision Regulations and shall exhibit the lights and shapes specified in Rule 27 (b) of the Collision Regulations.*
- 7.2 *No such vessel shall navigate in the approaches to the rivers above unless agreement has been reached with the competent VTS Centre that the tidal navigating schedule of the competent Waterways and Shipping Office can be complied with.*

8 Compulsory pilotage

Unless otherwise provided for in the Pilotage Ordinances for the Elbe Pilotage District of 8 April 2003 (Bundesanzeiger p. 9989), the Weser/Jade Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3702), or the Ems Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3703), as amended, the following categories of vessels shall be required to take a sea pilot when navigating in the Inner German Bight outside the German territorial sea:

- (a) *tankers as referred to in Article 21 (1) of the Shipping Ordinance for the Ems Estuary of 22 December 1986 (Federal Law Gazette 1987 II p. 141), as amended, and with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more when heading for a German port, from the pilot transfer position near Light-buoy "GW/TG" towards the seaward position of the pilot cutter off the Ems Estuary;*
- (b) *the following categories of vessels when inbound from the pilot transfer position in the traffic separation scheme "Jade Approach" 5 nautical miles north of Light-buoy "TG 18" towards the seaward position of the pilot cutter off the Weser Estuary:*
- (aa) *tankers as referred to in Section 30 (1) of the Traffic Regulations for Navigable Waterways with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more – with the additional requirement applying that tankers with a length overall of 300 metres and more or with a draught of 16.50 metres and more must take two sea pilots;*
- (bb) *other bulk carriers with a length overall of 250 metres and more or with a maximum width of 40 metres and more or with a draught of 13.50 metres and more;*

- cc) andere Seeschiffe mit einer Länge über alles von 350 m oder einer größten Breite von 45 m und mehr.

Die in den jeweiligen Lotsverordnungen vorgesehenen Interpolationsmöglichkeiten hinsichtlich der Länge und Breite bleiben unberührt.

- (cc) other sea-going vessels with a length overall of 350 metres and more or with a maximum width of 45 metres and more.

The above requirements shall be without prejudice to the interpolation options relating to a vessel's length and width provided for in the applicable Pilotage Ordinance.

9 Verminderung von Schwefelemissionen

- 9.1 Schiffe, die unterschiedliche Schiffskraftstoffe verwenden, dürfen einen deutschen Hafen nur anlaufen, wenn im Schiffstagebuch folgende Angaben zur Schiffskraftstoffumstellung wahrheitsgetreu eingetragen sind:

- a) Menge an Schiffskraftstoff mit geringem Schwefelgehalt ($\leq 1,5$ % m/m) in jedem Tank,
- b) Datum, Zeitpunkt und Position für jeden Vorgang der Kraftstoffumstellung.

Der Schiffsführer hat die Umstellung so rechtzeitig vorzunehmen, dass bei dem Einfahren in das SO_x-Überwachungsgebiet „Nordsee“ oder „Ostsee“ alle Reste von Schiffskraftstoffen mit nicht geringem Schwefelgehalt aus dem Brennstoffbetriebssystem vollständig herausgespült sind.

- 9.2 Der Schiffsführer muss dem Meldepunkt des jeweiligen deutschen Anlaufhafens die Angabe über die nach Nummer 9.1 durchgeführte Eintragung im Zusammenhang mit Erfüllung der Meldeverpflichtung nach Nummer 4.1 übermitteln. Findet eine Schiffskraftstoffumstellung zu einem späteren Zeitpunkt statt, hat er die Eintragung in das Schiffstagebuch unmittelbar danach vorzunehmen und die durchgeführte Eintragung unverzüglich nachzumelden.

9 Reduction of sulphur emissions

- 9.1 Ships using different marine fuels are only allowed to call at a German port if the following information concerning fuel switch-over has been entered correctly in the ship's logbook:

- (a) quantity of low-sulphur marine fuel (≤ 1.5 % m/m) in each tank;
- (b) date, time, and position of each fuel switch-over.

The master shall carry out the switch-over early enough to ensure that, upon entering the "North Sea" or "Baltic Sea" SO_x control area, the fuel oil system has been flushed of any residues of marine fuel which do not have a low sulphur content.

- 9.2 The master shall inform the designated authority or body at the German port of call of the logbook entry made under No 9.1 in compliance with the reporting obligation under No 4.1. If the fuel switch-over is made at a later time, he shall make the logbook entry immediately afterwards and report the entry subsequently, without any delay.

Anhang
(zu § 1 Abs. 1 Nr. 1.17)

