

## Teil 4 Mitteilungen

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

a) Todendorf	Zeit/Schedule	b) Putlos	Zeit/Schedule
28.05.2012	Keine Schießzeiten No firing exercises	28.05.2012	Keine Schießzeiten No firing exercises
29.05.2012	9:00–20:00 22:00–24:00	29.05.2012	9:00–16:00 22:00–24:00
30.05.2012	0:00– 1:00 9:00–20:00	30.05.2012	0:00– 1:00 9:00–16:00
31.05.2012	9:00–20:00 22:00–24:00	31.05.2012	9:00–16:00 22:00–24:00
01.06.2012	0:00– 1:00 9:00–20:00	01.06.2012	0:00– 1:00 9:00–16:00

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

Das Warnggebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Schifffahrtspolizeiverordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 7. Mai 1984 (BAnz. S. 4837), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 23. Juli 2009 (BAnz. S. 2752) **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 9) außerhalb der Warnggebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.

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

Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

## Part 4 Notifications

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

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

*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping police ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 7 May 1984, (Federal Legal Gazette, p. 4837), last amended by the Ordinance of 23 July 2009 (Federal Legal Gazette p. 2752). 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 9) 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 27, 33/12) 20/12

★ **Ostsee. Deutscher Festlandssockel, Skagerrak, Kattegat, Belte und Sund. Multinationale Marineübung „BALTOPS 2012“.**

Vom 1. bis 16. Juni 2012 findet im Bereich der o.g. Seegebiete eine multinationale maritime „Live-Übung“ statt. Es werden Übungsminen gelegt und geräumt und Artillerieschießübungen durchgeführt. Dabei werden auch zahlreiche Luft- und Unterwasserfahrzeuge eingesetzt.

Die Schifffahrt wird aufgefordert die Signale der üben- den Einheiten und der Sicherungsfahrzeuge zu beachten.

Bei Schießübungen zeigen die beteiligten Fahrzeuge das Signal NE 4 nach dem Internationalen Signalbuch. Falls sich Fahrzeuge bei Dunkelheit der Schießscheibe in gefährdender 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.

(Flottenkommando Glücksburg, 04.05.2012; WSA Lübeck 34/12; WSA Stralsund 54(T)/12) 20/12

★ **Baltic Sea. German continental shelf, Skagerrak, Kattegat, Danish straits. Multinational maritime exercise “BALTOPS 2012”.**

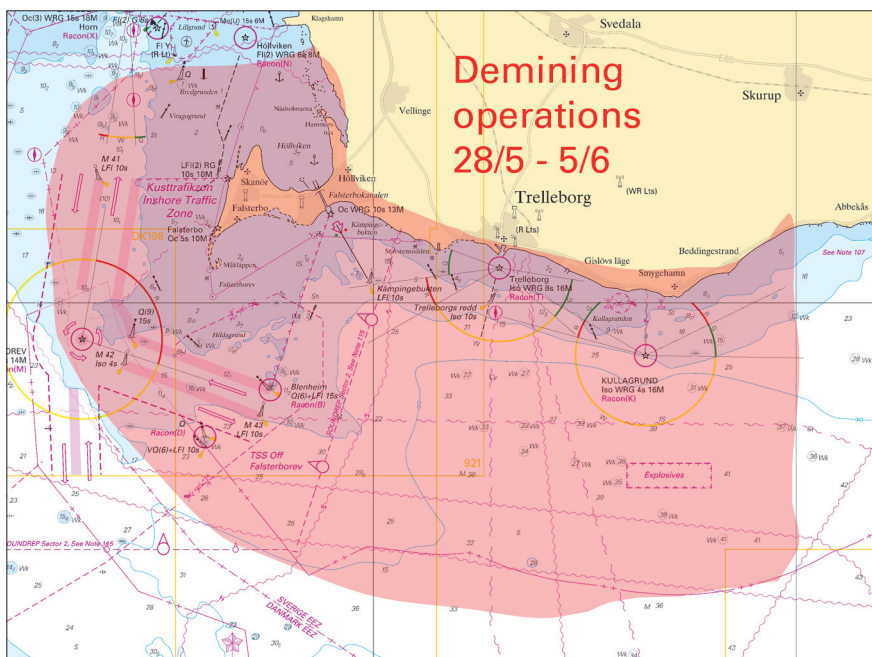
From 1 to 16 June 2012 the above sea areas will be affected by multinational maritime live exercise. Exercise-mines will be laid and recovered, and gunnery exercises will be executed. Numerous airborne and submarine vehicles will be also involved in exercises.

Mariners are requested to watch the signals of the participating navy and patrol vessels.

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.

**Schweden. Südküste. Falsterborev und O-lich Falsterborev. Trelleborg. Minenräumung.**

**Sweden. South coast. Falsterborev and E of Falsterborev. Trelleborg. Removal of mines.**



Vom 28. Mai bis 5. Juni 2012 finden im Gebiet um Falsterborev und O-lich davon (siehe Skizze) Minenräumarbeiten statt.

Die Operation schließt Taucharbeiten ein. Vorsichtiges Passieren und ein Sicherheitsabstand von mindestens 1000 m sind zu gewährleisten.

Mine clearance operation will be in progress off Falsterbo and eastwards (see chartlet) from 28 May to 5 June 2012.

The operation includes diving. Caution advised when passing the area and keep a safety distance of at least 1000 metres.

(SE 400/7858(T)/12) 20/12

★ **Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU).  
Untersuchungsbericht Nr. 143/11, Personen-  
unfall auf der Segelyacht SPECIAL ONE.**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 17/2012)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 143/11 zusammen mit Untersuchungsbericht 94/09 am 30. April 2012 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht SPECIAL ONE am 30. April 2011 vor Fehmarn, sowie mit dem Tod eines Besatzungsmitglieds der Segelyacht KELBO am 29. März 2009 vor Mallorca.

Am 30. April 2011 gegen 10:24 Uhr wurde über UKW-Funk gemeldet, dass eine Person auf der deutschen Segelyacht SPECIAL ONE über Bord gefallen sei. Der Unfall ereignete sich während einer Ausbildungsreise von Fehmarn nach Langeland. Der Verunfallte verlor nie den Kontakt zu der Segelyacht. Den an Bord verbliebenen 7 Personen gelang es nicht, den Verunfallten aus dem Wasser zu ziehen, so dass dieser ertrank.

Im Rahmen der Untersuchung dieses Seeunfalls gibt die Bundesstelle Sicherheitsempfehlungen heraus, die sich an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik, den Germanischen Lloyd, die Bauwerft der Segelyacht, den Vercharterer und den Charterer richten.

Diese Sicherheitsempfehlungen betreffen die Zulassung von vermieteten Sportbooten, praktische Prüfung bei Sportbootführerscheinen, Bergemittel nach DIN EN ISO 15085, CE Zulassung von Sportbooten, mobile Badeleitern und geeignete Mensch-über-Bord Bergemittel sowie die Übung der Bergung von Überbordgefallenen.

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](http://www.bsu-bund.de) einzusehen bzw. herunterzuladen.

★ **Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU). Investigation report No. 143/11 – occupational accident on sailing yacht SPECIAL ONE.**

(Last report see NfS issue 17/2012)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report No. 143/11 together with the investigation report No. 94/09 on 30 April 2012. The report deals with the death of a crewmember of the sailing yacht SPECIAL ONE on 30 April 2011 off Fehmarn, as well as with the fatality of a crewmember of the sailing yacht KELBO on 29 March 2009 off Mallorca.

At about 1024 on 30 April 2011 it was reported via VHF that one person on board the sailing yacht SPECIAL ONE had fallen overboard. The accident occurred during a training voyage from Fehmarn to Langeland. The casualty never lost contact to the sailing yacht. However, the 7 people remaining on board were unable to pull the casualty back on board, so that the casualty drowned.

Within the scope of the investigation involving these accident the BSU issues safety recommendations referring to the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, the Technology Standards Committee for Ships and Marine Engineering, Germanischer Lloyd, the building yard of the sailing yard, the renter and the charterer.

These Safety recommendations refer to the approval of rented pleasure craft, practical examinations for pleasure craft licences, rescue lifting systems under the terms of DIN EN ISO 15086, CE approval of pleasure craft, mobile bathing ladders and appropriate person over board recovery systems as well as drills regarding the recovery of persons over board.

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](http://www.bsu-bund.de) and can be downloaded.

(BSU Bericht 143/11) 20/12