

**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

Aufgrund des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 4 und 6, Satz 2, Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und § 9c des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

§ 1 - Geltungsbereich

- (1) Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen oder aus diesen auslaufen, 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.
- (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 2.6 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 2.7 der Anlage.
 4. für Sportfahrzeuge, die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind und deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt,
 5. hinsichtlich Nummer 2.7 der Anlage für Fischereifahrzeuge, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt.
- (4) Diese Verordnung gilt ebenfalls nicht für Bunker von weniger als 5.000 Tonnen, Bordvorräte und Schiffsausrüstungen.

§ 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 Schiffsführer oder Betreiber gegen die Meldepflicht nach Nummer 4 der Anlage verstößt, wird im deutschen Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat (ABl. EG Nr. L 157 S.1) in der jeweils geltenden Fassung unterzogen.

Anlage (zu § 1 Abs.1)

1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind

- 1.1 "Betreiber": Eigentümer, Reeder, Charterer oder Manager des Schiffes;
- 1.2 "Agent": jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers alle Schiffs- und Ladungsinformationen zu übermitteln;
- 1.3 "gefährliche Güter":
 - 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 BC-Code als gefährliche Güter klassifiziert sind, oder
 - Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und
 - a) denen eine UN-Nummer zugeordnet worden ist oder

- b) die in Kapitel 17 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine UN-Nummer oder eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist oder
 - c) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind,
 - die im INF-Code genannten radioaktiven Stoffe;
- 1.4 „umweltschädliche Güter“:
- 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;
- 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;
- 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;
- 1.7 „IMDG-Code“: der International Maritime Dangerous Goods Code, in der amtlichen deutschen Übersetzung, bekannt gegeben durch die Bekanntmachung vom 16. Juli 2003 (VkB1. 2003 S.390);
- 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. Juni 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 1.10 „BC-Code“: die Richtlinien für die sichere Beförderung von Schüttladungen bei der Beförderung mit Seeschiffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. August 1990 (BANz. Nr.226a vom 6. Dezember 1990), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;
- 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“: schiffahrtspolizeiliche 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 Seeschiffahrtsstraße umfassen können;
- 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), das zuletzt nach Maßgabe des Gesetzes vom 22. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S.2018) geändert worden ist.

2 Meldungen und Hörbereitschaft

2.1 Anlaufendes Schiff

Der Betreiber oder der Agent eines einen deutschen Hafen anlaufenden Schiffes, das von einem außerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelegenen Hafen kommt und dabei gefährliche oder umweltschädliche Güter als Massengut oder in verpackter Form befördert, muss, wenn der nächste Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz in Deutschland liegt oder eine Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal beabsichtigt ist, spätestens beim Verlassen des letzten Auslaufhafens, dem Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos (Zentrale Meldestelle), Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven, Tel.: + 49 (0) 4721/567-392, Fax: + 49 (0) 4721/567-393 oder -394, E-Mail: MLZ@havariekommando.de, die nachfolgenden Angaben melden; falls die Angaben beim Verlassen des letzten Auslaufhafens nicht verfügbar sind, ist die Meldung zu machen, sobald der nächste Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz bekannt ist:

- a) Name und Adresse des Meldenden;
- b) Identifikation des Schiffes (Name, Unterscheidungssignal, IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
- c) letzter Auslaufhafen und Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
- d) nächster Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz;
- e) Voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz oder an der Lotsenstation;
- f) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;
- g) gefährliche oder umweltschädliche Güter mit dem richtigen technischen Namen und dem Flammpunkt;
- h) gegebenenfalls die Gefahr auslösenden Stoffe und die von den Vereinten Nationen zugeteilten UN-Nummern;
- i) die nach IMDG-,IBC- und IGC-Code bestimmte Gefahrgutklasse und gegebenenfalls Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes;
- j) die Mengen an den in Buchstabe g genannten Gütern und ihr Aufbewahrungsort an Bord, Verpackungsart und Verpackungsgruppe sowie, falls sie in anderen Beförderungseinheiten als festen Tanks befördert werden, die Art der Beförderungseinheit und deren Identifikationsnummer;
- k) Lade- und Löschhafen der Ladung;
- l) 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;
- m) Name und Kommunikationsverbindung, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind.

2.2 Auslaufendes Schiff

Der Betreiber oder der Agent eines Schiffes, das aus einem deutschen Seehafen ausläuft und das gefährliche oder umweltschädliche Güter als Massengut oder in verpackter Form befördert, hat spätestens zum Zeitpunkt des Auslaufens der Zentralen Meldestelle die Angaben unter Nummer 2.1 dieser Anlage zu melden.

2.3 Möglichkeit der befreienden Gefahrgut-Meldung an eine Hafenbehörde

Der Betreiber oder Agent eines Schiffes ist von der Meldung der Angaben nach Nummer 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 Wohnungswesen im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

2.4 Meldeverfahren

Die Meldungen nach den Nummern 2.1 und 2.2 sind als elektronisches Dokument zu übermitteln und müssen Namen, Anschrift, Ruf- und Telefax-Nummer des Betreibers oder Agenten enthalten. Bis zum 31. Dezember 2005 ist auch die Übermittlung per Telefax oder E-Mail zulässig. Der Betreiber oder Agent hat sicherzustellen, dass die Meldungen für das gesamte Schiff durch eine bestimmte Person abgegeben werden.

2.5 Ausnahmeregelung

2.5.1 Nationale Liniendienste:

Liniendienste zwischen deutschen Häfen sind von der Pflicht zur Abgabe der Meldungen nach Nummer 2.1 oder 2.2 befreit, vorausgesetzt, der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes erstellt und aktualisiert laufend eine Liste der betreffenden Schiffe und übermittelt diese an die Zentrale Meldestelle. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass die Angaben nach Nummer 2.1 24 Stunden am Tag auf Anforderung der Zentralen Meldestelle unverzüglich übermittelt werden können. Die Übermittlung hat im Wege der Datenfernübertragung zu erfolgen.

2.5.2 Internationale Liniendienste:

Einem internationalen Liniendienst kann auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, wenn die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union dem zustimmen. Der Antrag ist schriftlich bei der örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu stellen.

2.6 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 Breitenparalleles 054° 20' N. folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW- Kanal 79 oder 80) oder ein vorhandenes AIS zu melden:

- a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMQ-Schiffsidentifikationsnummer und Maritime Mobile Service Identity (MMSI)-Nummer 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 und
- 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.

2.7 Meldungen nach der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

2.7.1 Meldeverpflichtung

Der Schiffsführer eines Schiffes, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union führt und einen deutschen Hafen anlaufen möchte, hat das nach Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. EG Nr. L 332 S. 81) in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebene und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt gemachte Formular (VkB1. 2003 S.696) wahrheitsgetreu und genau auszufüllen und diese Angaben

- 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,

dem Meldepunkt 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.

2.7.2 Meldepunkte

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Angaben an die Bundesrepublik Deutschland nach Nummer 2.7.1 und nach § 5 Abs.1 Satz 1 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit Abschnitt D Nr. 16 der Anlage zu diesem Gesetz empfangszuständigen Behörden oder Stellen (Meldepunkte) im

Verkehrsblatt (VkBl 2003 S.698) und in den Nachrichten für Seefahrer bekannt gemacht. Die genannte Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn die erforderlichen - wahlweise 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.

3 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 angelaufen 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 Meldepflicht im Rahmen der Hafenstaatkontrolle

Der Betreiber oder der Schiffsführer eines Schiffes im Sinne des Anhangs V Abschnitt A der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat (ABl. EG Nr. L 157 S.1) in der jeweils geltenden Fassung, das nach Ablauf eines Zeitraums von zwölf Monaten nach der letzten erweiterten Überprüfung einen deutschen Hafen anläuft, hat der See-Berufsgenossenschaft, Reimerstwierte 2, 20457 Hamburg, Telefax: 040/36 13 72 95, E-Mail: psc-germany@see-bg.de, spätestens drei Tage vor der voraussichtlichen Ankunftszeit oder noch vor Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, wenn die Fahrt voraussichtlich weniger als drei Tage dauert, folgende Angaben schriftlich oder als elektronisches Dokument zu übermitteln:

- a) Name des Schiffes;
- b) Flagge;
- c) gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer;
- d) Tragfähigkeit;
- e) Baudatum des Schiffes, ermittelt anhand des in den Schiffssicherheitszeugnissen angegebenen Datums;
- f) für Tankschiffe:
 - Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrennten Ballasttanks (SBT), Doppelhülle,
 - Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert,
 - Ladungsart und -volumen;
- g) wahrscheinliche Ankunftszeit im nächsten Anlaufhafen oder an der Lotsenstation;
- h) vorgesehene Dauer der Liegezeit;
- i) geplante Tätigkeiten im nächsten Anlaufhafen (Laden, Löschen, sonstige);
- j) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im nächsten Anlaufhafen durchzuführen sind.

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 seemännischen 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) Chemikalientankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 10.000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe C oder D nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern,
 - c) Chemikalientankschiffe mit einer Bruttoreumzahl von mehr als 5 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe A oder B 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.

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 in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S.3209) in der jeweils geltenden Fassung 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,
 - 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.