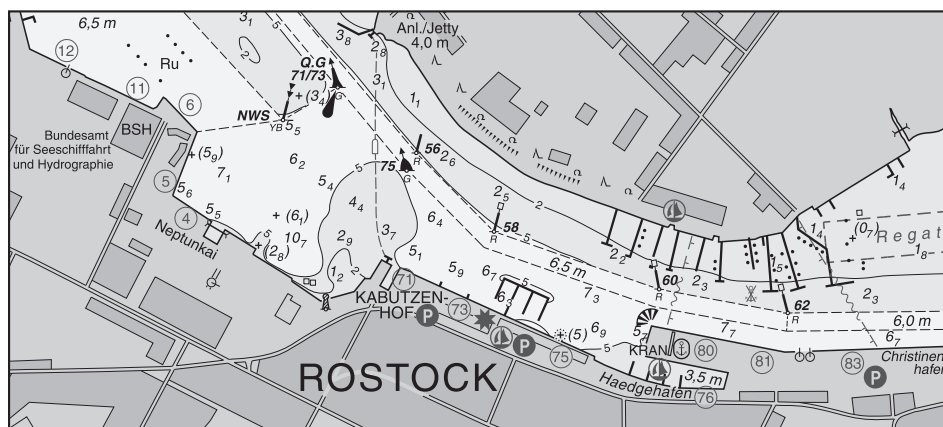


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

18. März 2016 · 147. Jahrgang
18 March 2016 · Volume 147



Nfs 11/16

**Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw.
bitte sofort berichtigen
Charts, List of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately**

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.
Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.
True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.
Sector limits of lights from seaward.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.
Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.
Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.
Other heights referred to chart specific height datum.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).
Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.
For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen im jährlichen Vorwort in Heft 1 der NfS sowie im Handbuch für Brücke und Kartenhaus.
Additional abbreviations and explanations are provided in the preface to the annual NfS issue 1 and "Handbuch für Brücke und Kartenhaus".

Freiwillige Mitarbeit/Voluntary cooperation

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:
Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Telefon/Telephone +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/operator)
Telefax +49 (0) 3 81 45 63-7 69
E-Mail nfs@bsh.de
Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.
The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
Hamburg und Rostock 2016

ISSN-Nr. 1437-4048
BSH-Nr. 2119

Verbindlicher Endpreis monatlich € 10,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)
(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)
Fixed price per month € 10.50 incl. VAT, single issue € 3.00 incl. VAT (plus postage)
(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)

Beilagen/Enclosures

- Bekanntmachung des Korrigendums zur amtlichen deutschen Übersetzung des IMDG-Codes 2014/*Notification of the corrigendum to the official German translation of the IMDG Code 2014*
- Bekanntmachung des Rundschreiben MSC.1/Circ.1352/Rev.1 des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO/*Notification of Circulars MSC.1/Circ.1352/Rev.1 of the Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO*

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016

Krt./Charts: –

Zusammenstellung der in dieser Ausgabe aufgeführten Karten und Seehandbücher

Summary of charts and Sailing Directions affected in this issue

Teil 1 – Kartenberichtigungen/Part 1 – Corrections to charts

(21) 2	T (16) 36
(21) 3	(21) 44
(21) 4	(21) 105
T (16) 30	(16) 162
T (16) 31	(16) 1623

Teil 2 – Seebuchberichtigungen/Part 2 – Corrections to nautical publications

20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2014

Gültige P- und T-Berichtigungen***P and T Corrections in force***vom **18. März 2016**dated **18 March 2016**Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2014 bis zum Heft 11/2016*According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2014 to issue 11/2016*

Karten-Nr. <i>Charts No.</i>	NfS-Heft Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Charts No.</i>	NfS-Heft Nr. <i>NfS issue No.</i>
T (16) 26	2015: 26, 44	T (16) 1641	2015: 47
T (16) 30	2014: 40	T (16) 1671	2014: 11
	2015: 41		2015: 20
	2016: 1, 9	T (20) 101	2014: 9
T (16) 31	2014: 12	P (21) 2	2016: 8
	2015: 12, 36	T (21) 7	2016: 4
	2016: 1	T (21) 44	2015: 23
T (16) 32	2015: 11, 41	T (21) 47	2016: 4
	2016: 9	T (21) 48	2014: 40
T (16) 33	2016: 9		2016: 4
T (16) 34	2014: 22	T (21) 50	2014: 4
T (16) 36	2014: 11		2015: 7, 53
	2016: 1	P (21) 50	2015: 2
T (16) 43	2014: 40		2016: 2
	2015: 11, 12, 36	T (21) 88	2014: 44
T (16) 52	2015: 47		2015: 16
T (16) 100	2015: 26, 44	T (21) 89	2015: 15
T (16) 151	2014: 2, 5	T (21) 90	2014: 29
	2015: 34		2015: 51
T (16) 162	2016: 1, 6, 8	T (21) 103	2014: 12
T (16) 163	2014: 11	T (21) 105	2015: 1, 23
T (16) 1511	2015: 25, 31, 33	T (21) 106	2014: 2, 3
T (16) 1513	2014: 2	T (21) 107	2015: 40
T (16) 1514	2015: 46	T (21) 108	2015: 44
T (16) 1515	2014: 48		
	2015: 53		

Teil 1 – Kartenberichtigungen/Part 1 – Corrections to charts

★ T (16) 30

INT 1353

Letzte NfS 09/16

Streiche

Delete

O-lich Fehmarn

(WSA Lübeck 23/16) 11/16



(08/16 – T (16) 30 aufgehoben/cancelled)

54° 25,5' N 011° 24,1' E

54° 25,5' N 011° 24,1' E

★ T (16) 31

INT 1357

Letzte NfS 08/16

Streiche

Delete

O-lich Fehmarn

(WSA Lübeck 23/16) 11/16



(08/16 – T (16) 31 aufgehoben/cancelled)

54° 25,5' N 011° 24,1' E

54° 25,5' N 011° 24,1' E

★ T (16) 36

INT 1352

3004, 3005

Letzte NfS 08/16

Streiche

Delete

O-lich Fehmarn

(WSA Lübeck 23/16) 11/16



(08/16 – T (16) 36 aufgehoben/cancelled)

54° 25,5' N 011° 24,1' E

54° 25,5' N 011° 24,1' E

★ (16) 162

INT 1342

Letzte NfS 10/16

Streiche

Delete

N-lich TSS North of Rügen

(WSA Stralsund 40/16) 11/16

Q(6)+LFl. 15s
KF S

55° 00,1' N 013° 09,5' E

★ (16) 1623

3005

Letzte NfS 06/16

Streiche

Delete

Große Wiek. Große Har

(WSA Stralsund 44/16) 11/16

G  BZ 1

54° 23,6' N 012° 51,7' E

R  BZ 4

54° 23,5' N 012° 51,7' E

G  BZ 3

54° 23,8' N 012° 50,7' E

G  BZ 3-1

54° 24,4' N 012° 50,2' E

γ  BA 1

54° 24,0' N 012° 50,2' E

γ  BA 2

54° 24,7' N 012° 50,1' E

γ  BA 3

54° 24,9' N 012° 49,6' E

γ  BA 4

54° 25,1' N 012° 49,2' E

γ  BA 5

54° 25,0' N 012° 49,2' E

★ (21) 2

INT 1456

3011, 3014, 3015


Letzte NfS 08/16

Trage ein

Insert

OWP Nordergründe

(WSA Bremerhaven 19/16) 11/16

F(5)Y.20s
γ  ODAS NOR

53° 50,22' N 008° 09,61' E

★ (21) 3

Letzte NfS 10/16

Trage ein

Insert

Großer Vogelsand

(WSA Cuxhaven 33/16) 11/16

 *Obstn* und streiche *and delete*
 *Obstn* dicht dabei *close by*

54° 00,87' N 008° 18,65' E

★ (21) 4

INT 1457

3011

Letzte NfS 04/16

Trage ein

Insert

Fedderwarder Fahrwasser

(WSA Bremerhaven, Peilplan) 11/16

Tiefe 10_g und streiche Tiefe 12_g dicht dabei
depth 10_g and delete depth 12_g close by



53° 42,07' N 008° 20,14' E

★ (21) 44

INT 1452
3010, 3014
Letzte NfS 10/16
Trage ein
Insert

Großer Vogelsand. Cuxhaven

(NPorts, Peilplan;
WSA Cuxhaven 33/16) 11/16

 und streiche  *Obstn* dicht dabei
and delete *Rep* *close by*
(Siehe/see 09/16 – (21) 44)

54° 00,87' N 008° 18,65' E

Tiefe 10₃ und streiche Tiefe 11₄ dicht dabei
depth 10₃ and delete depth 11₄ close by

53° 51,43' N 008° 44,21' E

Plan

Trage ein
Insert

Tiefe 10₃ und streiche Tiefe 11₄ dicht dabei
depth 10₃ and delete depth 11₄ close by

53° 51,429' N 008° 44,213' E

★ (21) 105

3013, 3014
Letzte NfS 10/16
Trage ein
Insert

Tertiussand

(WSA Tönning 45(T)/16) 11/16



54° 08,15' N 008° 38,39' E

Teil 2 – Seebuchberichtigungen/Part 2 – Corrections to nautical publications

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)
(Valid till next edition)

20001 Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016 NEUE AUSGABE

Abgeschlossen mit NfS-Heft 09 vom 4. März 2016

(BSH N2) 11/16

20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2014

S. 225. Engstellen (Fortsetzung). F r i e s e n b r ü c k e (km 7), ersetze alle Angaben und die Berichtigung 52–53/15 durch:

F r i e s e n b r ü c k e (km 7)

Abmessungen der O-Durchfahrt

Breite 24 m

Abmessungen der W-Durchfahrt

Breite 46 m

Öffnungszeiten

Passage ohne Höhenbeschränkung dauerhaft möglich

Vorschriften

Voranmeldung erforderlich

Passage flussaufwärts durch W-Durchfahrt (ehemalige Klappbrückenöffnung)

Passage flussabwärts durch O-Durchfahrt

Passage bei Sichtweiten am Tage unter 500 m nur mit ausreichender Radarnavigation

(WSA Emden 32/16) 11/16

S. 225. Signale. Brücken- und Schleusensignale, streiche alle Angaben.

(WSA Emden 32/16) 11/16

Teil 3 – Katalogberichtigungen/Part 3 – Corrections to catalogue

Berichtigungen zum Katalog Seekarten und Bücher, **47. Ausgabe 2016**
sowie weitere Informationen zum Katalog Seekarten und Bücher.

*Corrections to the catalogue of nautical charts and books, 47th edition 2016
and further information to the catalogue of nautical charts and books.*

Berichtigungen zum Katalog/Corrections to catalogue

S. 46. Seehandbücher. Ersetze 20001 durch:

Bestellnummer	ISBN /ISSN	Titel	Ausgabe
20001	978-3-86987-720-4 1869-9936	Handbuch für Brücke und Kartenhaus Schiffahrtsbehörden und -organisationen, nautisches Informationssystem, nautische Anlagen und Geräte, Schiffahrtszeichen, Schiffsführung, Suche und Rettung, Verkehrssicherung, Schiffahrtsaufgaben des Bundes, Meeresumweltschutz, Schiffssicherheitsvorschriften, Seerechtsvorschriften, Zeitangaben, Abkürzungen, Umrechnungen und Zeichen	2016

(BSH N2) 11/16

Informationen zum Katalog/Information to catalogue**Beabsichtigte Neue Ausgaben/New Editions scheduled for publication**

Die Karten erscheinen innerhalb der nächsten 2 bis 6 Wochen.

The charts will be published within the next 2 to 6 weeks.

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
30	1353	978-3-86987-696-2	Kieler Bucht	100 000	–

Teil 4 Mitteilungen

★ **Deutschland. Ostsee. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten**
(Mitteilung in NfS-Heft 08/2016 aufgehoben)

Ab sofort gelten bis auf Widerruf folgende Brückenöffnungszeiten.

Alle Brücken werden nur bei Bedarf für ca. 15 Minuten geöffnet.

Aufforderungssignal zum Öffnen sind zwei lange Töne (— —).

Sportboote müssen sich 10 Minuten vor den Zeiten in Leitwerksnähe aufhalten.

- Ziegelgrabenbrücke
54° 19' N 013° 07' E
Täglich: 5:20, 8:20, 12:20, 15:20, 17:20, 21:30

- Peenebrücke Wolgast
54° 03' N 013° 47' E
Bis 3. Oktober 2016
Täglich: 5:45, 7:45, 12:45, 17:45, 20:45, 23:45*
* nur ab 14. Mai 2016 und für die Berufsschiffahrt, wenn bis 20:30 Uhr eine Anmeldung erfolgt.
Ab 4. Oktober 2016 bis auf Widerruf
Täglich: 5:45, 8:45, 12:45, 17:45, 20:45**
** nur für die Berufsschiffahrt und vom 1. November 2016 bis 31. März 2017 nur, wenn bis 17:30 Uhr eine Anmeldung erfolgt.
Alle Anmeldungen unter
Telefon +49 (0) 38 36 232 44 58 oder
+49 (0) 1 75 57 73 610.

- Straßenbrücke Zecherin
53° 52' N 013° 50' E
Bis 31. März 2016
Täglich: 9:40, 11:45, 16:45*
* nur wenn bis 15:00 Uhr eine Anmeldung erfolgt
Ab 1. April 2016 bis auf Widerruf
Täglich: 5:45, 8:45, 12:45, 16:45, 20:45
Vom 1. Oktober 2016 bis 31. März 2017:
 - keine Öffnungen um 5:45 und 20:45
 - Öffnung um 16:45 Uhr nur möglich, wenn bis 15:00 Uhr eine Anmeldung erfolgt.
 Alle Anmeldungen unter
Telefon +49 (0) 3 83 72 7 08 38 oder
+49 (0) 1 75 57 73 609.

- Meiningenbrücke bei Zingst
54° 25' N 012° 40' E
bis 23. März 2016:
Dienstag und Donnerstag 10:30
ab 24. März bis 13. September 2016:
täglich 7:45, 9:45, 17:45, 20:00
ab 14. September bis 27. Oktober 2016:
täglich 9:45, 17:45
ab 28. Oktober 2016, außer zu Feiertagen:
Dienstag 10:30
Donnerstag nur auf Antrag 24 Stunden zuvor
unter +49 (0) 3 83 21 417

Part 4 Notifications

★ **Germany. Baltic Sea. Mecklenburg-Vorpommern. Bridge openings**
(Notification in NfS issue 08/2016 cancelled)

The schedule for bridge openings is valid from now until cancellation.

All bridges will be opened only on demand and will stay open for about 15 minutes.

The signal to request bridge opening is two long blasts (— —).

Small craft must be near the bridge entrance 10 minutes before the bridge opens.

- Ziegelgrabenbrücke
54° 19' N 013° 07' E
Daily: 0520, 0820, 1220, 1520, 1720, 2130

- Peenebrücke Wolgast
54° 03' N 013° 47' E
Until 3 October 2016
Daily: 0545, 0745, 1245, 17:45, 2045, 2345*
* only from 14 May 2016 for commercial ships and only on request not later than 2030 hours.
From 4 October 2016 until cancellation
Daily: 0545, 0845, 1245, 1745, 2045**
** only for commercial ships and from 1 November 2016 until 31 March 2017 only on request not later than 1730 hours.
For all requests call phone +49 (0) 38 36 232 44 58 or +49 (0) 1 75 57 73 610.

- Straßenbrücke Zecherin
53° 52' N 013° 50' E
Until 31 March 2016
Daily: 0940, 1145, 1645*
* only on request not later than 1500 hours.
From 1 April 2016 until cancellation
Daily: 0545, 0845, 1245, 1645, 2045
From 1 October 2016 until 31 March 2017:
 - no openings at 0545 and 2045
 - the opening at 1645 is only on request not later than 1500 hours.
 For all requests call phone +49 (0) 3 83 72 7 08 38 or +49 (0) 1 75 57 73 609.

- Meiningenbrücke near Zingst
54° 25' N 012° 40' E
until 23 March 2016:
Tuesday and Thursday 1030
from 24 March to 13 September 2016:
daily 0745, 0945, 1745, 2000
from 14 September to 27 October 2016:
daily 0945, 1745
from 28 October 2016, except holidays:
Tuesday 1030
Thursday only on request 2400 hours in advance by phone +49 (0) 3 83 21 417

- Wiecker Klappbrücke
54° 06' N 013° 27' E
vom 21. März bis 1. Mai 2016:
9:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00
vom 2. Mai bis 11. September 2016:
9:00, 10:00, 11:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00,
17:00, 18:00, 19:00, 20:00
vom 12. September bis 2. Oktober 2016:
9:00, 10:00, 11:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00,
17:00, 18:00, 19:00
vom 3. bis 30. Oktober 2016:
9:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00
vom 31. Oktober* bis 23. Dezember 2016:
9:00, 11:00, 13:00, 15:00
* ab 21. November 2016 nur Montag bis Freitag
- Vom 24. bis 31. Dezember 2016 erfolgt keine Öffnung.

- Wiecker Klappbrücke (bascule bridge)
54° 06' N 013° 27' E
from 21 March until 1 May 2016:
0900, 1100, 1300, 1500, 1700, 1900
from 2 May to 11 September 2016:
0900, 1000, 1100, 1300, 1400, 1500, 1600,
1700, 1800, 1900, 2000
from 12 September to 2 October 2016:
0900, 1000, 1100, 1300, 1400, 1500, 1600,
1700, 1800, 1900
from 3 to 30 October 2016:
0900, 1100, 1300, 1500, 1700
from 31 October* to 23 December 2016:
0900, 1100, 1300, 1500
* from 21 November 2016 only from Monday till Friday
- No openings between 24 and 31 December 2016.

(WSA Stralsund 45(T)/16) 11/16

★ **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Marktüberwachung. Produktrückrufe für COMET Handfackeln und COMET Rauchsignale**

Der Hersteller Drew Marine hat Produktrückrufe für COMET Handfackeln rot (Artikel-Nr. 9162800) mit der Los-Nr. 810 und für COMET Rauchsignale (Artikel-Nr. 9192000) mit der Los-Nr. 001 veröffentlicht. Details zu den betroffenen Geräten entnehmen Sie bitte dem beigefügtem Rückruf.

Sollten Sie betroffene Pyrotechnikartikel an Bord feststellen, so informieren Sie bitte das BSH, Sachgebiet Marktüberwachung (Tel.: +49 (0) 40 31 90 71 10 bzw. E-Mail: marktueberwachung@bsh.de).

Der Rückruf ist auch auf der Internetseite des BSH www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Marktueberwachung/index.jsp veröffentlicht.

★ **Federal Maritime and Hydrographic Agency. Market Survey. Product recalls regarding COMET hand flares and COMET smoke signals**

Manufacturer Drew Marine published product recalls regarding COMET hand flares red (article no. 9162800) with batch no. 810 and COMET smoke signals (article no. 9192000) with batch no. 001. Details on the affected items can be found in the attached recall notices.

If you find pyrotechnical items concerned on board, please inform the market surveillance department at BSH (Phone: +49 (0) 40 31 90 71 10 or e-mail: market-surveillance@bsh.de).

The recall is also published on the web page of the BSH www.bsh.de/en/Maritimeshipping/Commercial_shipping/Market_Surveillance/index.jsp.

(BSH S1) 11/16



Drew Marine Signal & Safety

Drew Marine Signal & Safety UK Ltd Langstone Technology Park, Langstone Road, Havant, Hampshire, PO9 1SA, United Kingdom
Tel: +44 (0)2392 415700 | Fax: +44 (0)2392 415701 | www.signalandsafety.com

MANUFACTURERS DECLARATION - JANUARY 2016
TO WHOM IT MAY CONCERN

RE: VOLUNTARY SAFETY NOTICE
CONCERNING COMET RED HANDFLARES
Art. No. 9162800 - LOT 810

Due to some discrepancies experienced in our Notified Body witnessed annual MED product tests conducted last year, we have recently been requested by the German MED Surveillance body - BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie or Federal Maritime and Hydrographic Agency) to issue a Safety Notice concerning samples from LOT 810 of our Comet red handflare.

Due to some concerns over the required reliability under certain special test conditions, we are erring on the side of caution and voluntarily offering to exchange samples of Comet red handflare LOT 810 with new products.

If you have any samples of this LOT of signals, please contact your DMSS Sales Manager or Sales Administrator or email info@signalandsafety.com with the quantity concerned and your contact details and we will arrange for the supply of replacements.

Thank you for your co-operation and understanding in this matter.
We apologise for all inconveniences caused.

K. Bradford
Product & Customer Service manager
DMSS UK Ltd



www.comet-marine.com



www.painswessex.com



www.aurora-marine.com

Registered office as above. Registered number 2937952. Vat No. GB 866798054.

**Drew Marine Signal & Safety**

Drew Marine Signal & Safety UK Ltd Langstone Technology Park, Langstone Road, Havant, Hampshire, PO9 1SA, United Kingdom
Tel: +44 (0)2392 415700 | Fax: +44 (0)2392 415701 | www.signalandsafety.com

MANUFACTURERS DECLARATION - JANUARY 2016
TO WHOM IT MAY CONCERN

VOLUNTARY SAFETY NOTICE
Concerning LOT 001 of our 3 Minute Orange Smoke Signal -
COMET Art. No. 9192000

Due to some discrepancies experienced in our Notified Body witnessed annual MED product tests conducted last year, we have recently been requested by the German MED Surveillance body – BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie or Federal Maritime and Hydrographic Agency) to issue a Safety Notice concerning samples of the first lot produced of our 3 minute Orange Smoke signal.

Due to some concerns over the required reliability of the ignition performance, we are erring on the side of caution and voluntarily offering to exchange samples of COMET LOT 001 with new products at no additional cost to you.

If you have any samples of this LOT of signals, please contact your DMSS Sales Manager or Sales Administrator or email info@signalandsafety.com with the quantity concerned and your contact details and we will arrange for the supply of replacements.

Thank you for your co-operation and understanding in this matter.
We apologise for all inconveniences caused.

K. Bradford
Product & Customer Service manager
DMSS UK Ltd



www.comet-marine.com



www.painswessex.com



www.aurora-marine.com

Registered office as above. Registered number 2937952. Vat No. GB 866798054.

★ **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Marktüberwachung. Rückruf von Handfackeln „IKAROS“ der Firma Hansson Pyrotech (Nammo LIAB AB)**

Der Hersteller Hansson-Pyrotech (Nammo LIAB AB) ruft spezifische Lose der o.g. Produkte zurück, da möglicherweise die volle Funktion nicht in allen Fällen gewährleistet ist und damit ein Sicherheitsrisiko nicht ausgeschlossen werden kann. Ein Rückruf wurde durch den Hersteller in englischer Sprache veröffentlicht. Nachfolgend finden Sie eine sinnngemäße Übersetzung:

Rückruf der Handfackeln (Rot) „IKAROS“, Art. 341500, Los 2113004, 2113005, 2113006 für den deutschen Markt

Zwischen August 2013 und Oktober 2013 wurden „IKAROS“ Handfackeln (rot) mit einer pyrotechnischen Mischung hergestellt, die die notwendigen Tests nicht erfolgreich bestand.

Unsere Empfehlung ist, dass Handfackeln mit den nachfolgend aufgeführten Losnummern, produziert von August 2013 bis Oktober 2013, für den deutschen Markt ersetzt werden.

Los Nummer	Type
2113004	Red
2113005	Red
2213006	Red

Wir empfehlen, den Austausch bei passender Gelegenheit durchzuführen. Handfackeln im Lager sollten unter Quarantäne gestellt und in Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften zerstört werden; oder zurück gesandt an Nammo LIAB AB. Die Verwendung der Handfackeln dieser Losnummern ist nicht mit Gefahren für die Gesundheit oder das Eigentum verbunden.

Wir bedauern die Unannehmlichkeiten die Ihnen, Ihrem Unternehmen oder Ihren Kunden entstanden sind sehr. Unsere aufrichtige Entschuldigung.

Im Interesse Ihrer Sicherheit empfiehlt das BSH daher, zu kontrollieren, ob sich Handfackeln aus diesen Losen an Bord befinden und diese ggfs. auszutauschen. Bitte informieren Sie in diesem Fall das BSH, Sachgebiet Marktüberwachung (Tel.: +49 (0) 40 31 90 71 10 bzw. E-Mail: marktueberwachung@bsh.de).

Der Rückruf wird durch den Hersteller Hansson Pyrotech (Nammo LIAB AB) direkt durchgeführt. Kontakt mit dem Hersteller können Sie über die Homepage der Firma aufnehmen: www.hansson-pyrotech.se/

Nachfolgend finden Sie ein Beispiel für die zurückgerufenen Produkte aus einem entsprechenden Produktionslos:

★ **Federal Maritime and Hydrographic Agency. Market Survey. Recall of hand flares (red) “IKAROS” manufactured by Hansson Pyrotech (Nammo LIAB AB)**

The manufacturer recalls specific lots of the above products, because the full functionality is not guaranteed in all cases and hence a security risk cannot be excluded. The following text is published by the manufacturer:

German market – Recall of IKAROS Hand Flare Red Art. 341500, Lot 2113004, 2113005, 2113006.

During Aug 2013 until Oct 2013 IKAROS Hand Flare Red Art. 341500 where made of a pyrotechnic composition which during tests has not passed successfully.

Our recommendation is that delivered Hand Flares in the German market with following LOT-Numbers manufactured Aug 2013–Oct 2013 has to be replaced:

LOT Number	Type
2113004	Red
2113005	Red
2213006	Red

We recommend that the replacement is done whenever it is convenient / possible. Flares in your storage should be quarantined and destroyed in accordance with national regulations or sent back to Nammo LIAB. There are no risks to health or property in using these LOT's of Hand Flares.

We are truly, deeply sorry for all the inconvenience this may have caused you, your company and your customers. Our sincere apologies.

To ensure shipboard occupational safety, the BSH recommends to check whether distress signals from these lots are on board and to replace them. Please inform the BSH Section Market Surveillance in this case (e-mail: market-surveillance@bsh.de, Phone: +49 (0) 40 31 90 71 10).

The recall is being conducted by the manufacturer Hansson Pyrotech (Nammo LIAB AB). You can contact the manufacturer via the website of the company: www.hansson-pyrotech.se/

An example of the recalled products from a respective production lot can be found below:



(BSH S1) 11/16

★ **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Marktüberwachung. Produktrückrufe für NINGBO ZHENHUA Handfackeln, Fallschirmraketen und Rauchsignale**

Der Hersteller NINGBO ZHENHUA hat einen Rückruf für Handfackeln (Artikel-Nr. HGY60-15000) mit Los-Nr. 13-I-01-9, Fallschirmraketen (Artikel-Nr. HGS40-30000) mit Los-Nr. 13-I-02-9 und Rauchsignale (Artikel-Nr. CCY3-2) mit Los-Nr. 13-I-03-9 erklärt.

Der Rückruf wird durchgeführt von:

SeaCurity GmbH
Hr. Johannes Graf Strachwitz
Tel.: +49 (0) 89 12 71 15 26
Fax: +49 (0) 89 12 71 15 28
E-Mail: info@seacurity.de

Sollten Sie betroffene Pyrotechnikartikel an Bord feststellen, so informieren Sie bitte das BSH, Sachgebiet Marktüberwachung (Tel.: +49 (0) 40 31 90 71 10 bzw. E-Mail: marktueberwachung@bsh.de).

Der Rückruf ist auch auf der Internetseite des BSH www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Marktueberwachung/index.jsp veröffentlicht.

Nachfolgend finden Sie Abbildungen der betroffenen Pyrotechnikartikel:

★ **Federal Maritime and Hydrographic Agency. Market Survey. Product recalls regarding NINGBO ZHENHUA hand flares, rocket parachute flares and smoke signals**

Manufacturer NINGBO ZHENHUA declared a product recall regarding hand flares (article no. HGY60-15000) with batch no. 13-I-01-9, rocket parachute flares (article no. HGS40-30000) with batch no. 13-I-02-9 and smoke signals (article no. CCY3-2) with batch no. 13-I-03-9.

The recall is performed by:

SeaCurity GmbH
Mr. Johannes Graf Strachwitz
Tel.: +49 (0) 89 12 71 15 26
Fax: +49 (0) 89 12 71 15 28
e-mail: info@seacurity.de

If you find pyrotechnical items concerned on board, please inform the market surveillance department at BSH (Phone: +49 (0) 40 31 90 71 10 or e-mail market-surveillance@bsh.de).

The recall is also published on the web page of the BSH (www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Market_Surveillance/index.jsp).

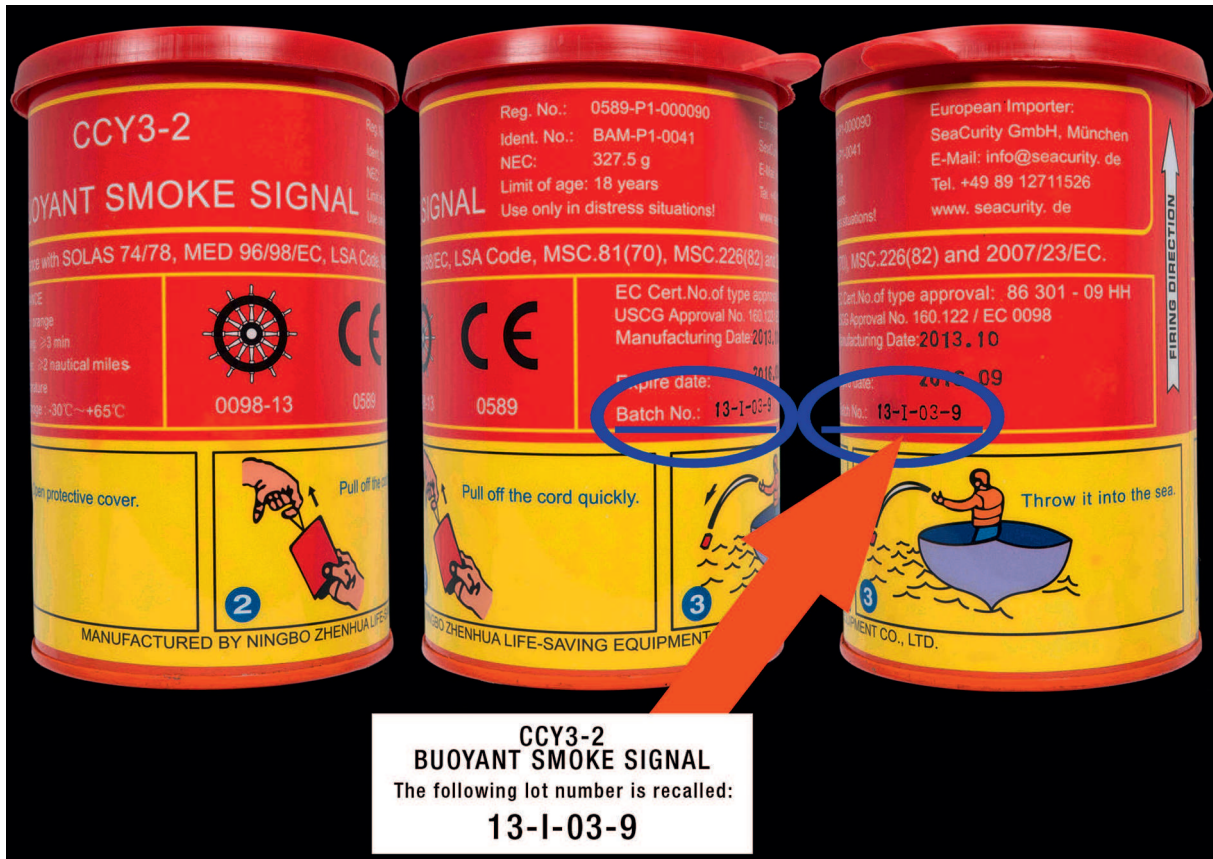
Pictures of the pyrotechnical items concerned can be found below:



**HGY60-15000
HAND FLARE**
The following lot number is recalled:
13-I-01-9



**HGS40-30000
ROCKET PARACHUTE FLARE**
The following lot number is recalled:
13-I-02-9



(BSH S1) 11/16

★ **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Marktüberwachung. Produktrückruf für PAIN WESSEX Handfackeln**

Der Hersteller Drew Marine hat einen Produktrückruf für PAIN WESSEX Handfackeln rot (Artikel-Nr. 9529000) mit der Los-Nr. 450 veröffentlicht. Details zu den betroffenen Geräten entnehmen Sie bitte dem beigefügten Rückruf.

Sollten Sie betroffene Handfackeln an Bord feststellen, so informieren Sie bitte das BSH, Sachgebiet Marktüberwachung (Tel.: +49 (0) 40 31 90 71 10 bzw. E-Mail: marktueberwachung@bsh.de).

Der Rückruf ist auch auf der Internetseite des BSH www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Marktueberwachung/index.jsp veröffentlicht.

★ **Federal Maritime and Hydrographic Agency. Market Survey. Product recall regarding PAIN WESSEX hand flares**

Manufacturer Drew Marine published a product recall regarding PAIN WESSEX hand flares red (article no. 9529000) with batch no. 450. Details on the affected items can be found in the attached recall notices.

If you find hand flares concerned on board, please inform the market surveillance department at BSH (Phone: +49 (0) 40 31 90 71 10 or e-mail: market-surveillance@bsh.de).

The recall is also published on the web page of the BSH (www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Market_Surveillance/index.jsp).

(BSH S1) 11/16

**Drew Marine Signal & Safety**

Drew Marine Signal & Safety UK Ltd Langstone Technology Park, Langstone Road, Havant, Hampshire, PO9 1SA, United Kingdom
Tel: +44 (0)2392 415700 | Fax: +44 (0)2392 415701 | www.signalandsafety.com

MANUFACTURERS DECLARATION - JANUARY 2016
TO WHOM IT MAY CONCERN

RE: VOLUNTARY SAFETY NOTICE
CONCERNING PAINS WESSEX RED HANDFLARES
Item No 9529000 - LOT 450

Due to some discrepancies experienced in our Notified Body witnessed annual MED product tests conducted last year, we have recently been requested by the German MED Surveillance body - BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie or Federal Maritime and Hydrographic Agency) to issue a Safety Notice concerning samples from LOT 450 of our Pains Wessex red handflare.

Due to some concerns over the required reliability under certain special test conditions, we are erring on the side of caution and voluntarily offering to exchange samples of Pains Wessex red handflare LOT 450 with new products at no extra cost to you.

If you have any samples of this LOT of signals, please contact your DMSS Sales Manager or Sales Administrator or email info@signalandsafety.com with the quantity concerned and your contact details and we will arrange for the supply of replacements.

Thank you for your co-operation and understanding in this matter.
We apologise for all inconveniences caused.

K. Bradford
Product & Customer Service manager
DMSS UK Ltd



www.comet-marine.com



www.painswessex.com



www.aurora-marine.com

Registered office as above. Registered number 2937952. Vat No. GB 866798054.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bekanntmachung des Korrigendums zur amtlichen deutschen Übersetzung des IMDG-Codes 2014

(Siehe auch zuletzt NfS-Heft 10/2016)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Verkehrsblatt Heft 4/2016, Seite 90, die Korrekturen zur amtlichen deutschen Fassung des IMDG-Codes in der Fassung des Amendments 37–14 (VkBl. 2014, S. 810 mit Beilage B 8185) bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. Notification of the corrigendum to the official German translation of the IMDG Code 2014

(See also last NfS issue 10/2016)

The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure has announced publication of the corrections to the official German-language version of the IMDG Code as amended by Amendment 37–14 (“Verkehrsblatt” 2014, p. 810 with insert B 8185) in issue 4/2016, page 90, of the “Verkehrsblatt” (Gazette of the Federal Ministry of Transport).

The Notification has been reprinted at the centre of this issue.

(VkBl. 4/2016 Nr. 23) 11/16

Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr). Bekanntmachung des Rundschreiben MSC.1/Circ.1352/Rev.1 des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO

(Siehe zuletzt NfS-Heft 10/2016)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat im Verkehrsblatt 4/2016 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) MSC.1/Circ. 1352/Rev.1 „Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code)“ in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

Ship Safety Division of the Insurance Association for Transport and Traffic Industry (BG Verkehr). Notification of Circulars MSC.1/Circ.1352/Rev.1 of the Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO

(See last NfS issue 10/2016)

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the Insurance Association for the Transport and Traffic Industry (BG Verkehr) has published in the Verkehrsblatt 4/2016 (Gazette of the Federal Ministry of Transport) the Circular MSC.1/Circ.1352/Rev.1 “Amendments to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code)”, issued by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

The Circular has been reprinted in German language at the centre of this issue.

(VkBl. 4/2016 Nr. 29) 11/16

(VkB. 4/2016 Nr. 23 S. 90)

<p>Nr. 23 Bekanntmachung des Korrigendums zur amtlichen deutschen Übersetzung des IMDG-Codes 2014</p> <p style="text-align: right;">Bonn, den 01. Februar 2016 G 24/3643-20/8</p> <p>Hiermit gebe ich Korrekturen zur amtlichen deutschen Fassung des IMDG-Codes in der Fassung des Amendments 37-14 (VkB. 2014, S. 810 mit Beilage B 8185) bekannt.</p> <p style="text-align: center;">Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Im Auftrag Schwan</p>	<p>UN 0449</p> <p>UN 0450</p> <p>UN 1826, VG I und II:</p> <p>UN 2280</p> <p>UN 3082</p> <p>UN 3509</p> <p>Kapitel 3.3 Sondervorschriften</p> <p>317</p> <p>958</p> <p>4.1.1.3</p> <p>4.1.4.1</p> <p>P 200</p> <p>P 908</p> <p>LP 904</p> <p>4.2.5.3</p>	<p>In Spalte (2) werden die Wörter „TORPEDOES, LIQUID-FUELLED“ durch die Wörter „TORPEDOES, LIQUID FUELLED“ ersetzt.</p> <p>In Spalte (2) werden die Wörter „TORPEDOES, LIQUID-FUELLED“ durch die Wörter „TORPEDOES, LIQUID FUELLED“ ersetzt.</p> <p>In Spalte (15) wird jeweils die Angabe „S-Q“ durch die Angabe „S-B“ ersetzt.</p> <p>In der Zeile für HEXAMETHYLENDIAMIN, GESCHMOLZEN wird in der Spalte (7b) die Angabe „E1“ durch die Angabe „E0“ ersetzt.</p> <p>In der Spalte (14) wird die Angabe „TP2“ durch die Angabe „TP1“ ersetzt.</p> <p>In der Spalte (2) wird nach dem Wort „PACKAGINGS“ ein Komma eingefügt.</p> <p>Der Text der Sondervorschrift wird wie folgt gefasst: „„Spaltbar, freigestellt“ gilt nur für solche spaltbaren Stoffe und Versandstücke mit spaltbaren Stoffen, die gemäß 2.7.2.3.5 ausgenommen sind.“</p> <p>Nach den Wörtern „Dieser Eintrag gilt“ wird das Wort „auch“ eingefügt.</p> <p>Die Angabe „6.5.4“ wird durch die Angabe „6.5.6“ ersetzt.</p> <p>Verpackungsanweisungen</p> <p>In Tabelle 2 werden bei der UN-Nummer 1058 in den Spalten „Prüfdruck, bar“ und „Füllungsgrad“ die Wörter „Prüfdruck = 1,5-facher Betriebsdruck“ gestrichen und in der Spalte „Sondervorschriften für die Verpackung“ die Angabe „z“ eingefügt.</p> <p>Der einleitende erste Satz wird durch folgenden Satz ersetzt: „Diese Anweisung gilt für beschädigte oder defekte Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien sowie beschädigte oder defekte Lithium-Metall-Zellen und -Batterien der UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481, auch wenn sie in Ausrüstungen enthalten sind.“</p> <p>Der zweite Satz wird durch folgenden Satz ersetzt: „Folgende Verpackungen sind zugelassen, wenn die allgemeinen Vorschriften nach 4.1.1 und 4.1.3 erfüllt sind:“</p> <p>Der einleitende erste Satz wird durch folgenden Satz ersetzt: „Diese Anweisung gilt für einzelne beschädigte oder defekte Batterien der UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481, auch wenn sie in Ausrüstungen enthalten sind.“</p> <p>In TP 32 wird die Nummerierung der Absätze (a) bis (c) durch die Nummerierung .1 bis .3 ersetzt.</p>
<p>1.5.1.1</p> <p>1.5.1.5.1</p> <p>2.2.1.3</p> <p>2.3.2.5.2</p> <p>2.9.4</p> <p>Kapitel 3.2 Gefahrgutliste</p> <p>UN 0190</p> <p>UN 0224</p> <p>UN 0285</p>	<p>Der letzte Satz wird durch folgenden Satz ersetzt: „Erläuterndes Material ist in „Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material (Ausgabe 2012), IAEA Safety Standards Series No. SSG-26, IAEA, Wien (2014)“ enthalten.“</p> <p>In Absatz .1 wird nach der Angabe „5.1.5.2.2“ die Angabe „5.1.5.2.3“ eingefügt.</p> <p>Nach den Wörtern „tiefgekühlt verflüssigte Gase,“ werden die Wörter „adsorbierte Gase,“ eingefügt.</p> <p>In Absatz .2 werden die Wörter „der viskose Stoff“ durch die Wörter „die viskose Flüssigkeit“ ersetzt.</p> <p>In Absatz .5 wird die Nummerierung der Absätze (i) bis (ix) durch die Nummerierung .1 bis .9 ersetzt. In der Bemerkung werden die Wörter „(i) bis (ix)“ durch die Wörter „.1 bis .9“ ersetzt.</p> <p>In Spalte (17) werden die Wörter „Siehe Glossar der Benennungen in Anhang B“ durch die Wörter „Stoff oder Gegenstand“ ersetzt.</p> <p>In Spalte (17) werden die Wörter „Siehe Glossar der Benennungen in Anhang B“ durch die Wörter „Empfindliche Stoffe, die in Detonatoren Verwendung finden und die extrem empfindlich werden, wenn sie ihre befeuchtenden Substanzen verlieren. Dieser Stoff darf, wenn er weniger Alkohol, Wasser oder Phlegmatisierungsmittel als angegeben enthält, nur mit besonderer Zulassung der zuständigen Behörde befördert werden.“</p> <p>In Spalte (15) wird die Angabe „S-Y“ durch die Angabe „S-X“ ersetzt.</p>	

5.3.2.2	Die Überschrift „Erwärmte Stoffe“ wird durch „Kennzeichen für erwärmte Stoffe“ ersetzt.	<i>Organizations authorized for packagings, large packagings and intermediate bulk containers (IBCs)*¹</i>
6.5.2.2.4	Im zweiten Absatz wird im zweiten Satz das Wort „Grundkennzeichnung“ durch „Kennzeichnung“ ersetzt.	1 Association des Contrôleurs Indépendants (ACI) 22, rue de l'Est 92100 Boulogne-Billancourt FRANCE
6.7.5.2.4	In Absatz .1 wird die Angabe „ISO 11114-2:2000“ durch die Angabe „ISO 11114-2:2013“ ersetzt.	2 APAVE 191, rue de Vaugirard 75738 Paris Cedex 15 FRANCE
7.1.4.5.3	In Absatz .3 werden die Wörter „7.1.4.5.6.2 und 7.1.4.5.6.3“ durch die Wörter „7.1.4.5.5.2 und 7.1.4.5.5.3“ ersetzt.	3 Association pour la Sécurité des Appareils à Pression (ASAP) Continental Square – BP 16757 95727 Roissy-Charles de Gaulle Cedex FRANCE
Kapitel 7.2		
Anlage	Die Nummerierung der Beispiele a. 1) bis 4), b. 1) bis 7), c. 1) bis 6) und d. 1) bis 4) wird durch die Nummerierung 1 .1 bis .4, 2 .1 bis .7, 3 .1 bis .6 und 4 .1 bis .4 ersetzt. Im Beispiel 4.1 werden die Wörter „Verpackungsgruppe II“ durch die Wörter „Verpackungsgruppe III“ ersetzt.	4 Bureau de Vérifications Techniques (BVT) ZAC de la Cerisaie – 31, rue de Montjean 94266 Fresnes Cedex FRANCE
7.4.1.3	Die Angabe „(UN 2219)“ wird durch die Angabe „(UN 2216)“ ersetzt.	5 Bureau Veritas 67–71, rue du Château 92200 Neuilly-sur-Seine FRANCE
7.9.3	Liste der Kontaktinformationen	6 Centre Français de l'Emballage Agréé (CeFEA) 5, rue Janssen 75019 Paris FRANCE
	BELGIUM: Die Angaben werden durch folgende Information ersetzt:	7 Laboratoire d'Études et de Recherches des Emballages Métalliques (LEREM) Marches de l'Oise – 100, rue Louis-Blanc 60160 Montataire FRANCE
	<i>Antwerp office</i> Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaartcontrole Posthoflei 3 B-2000 Antwerpen (Berchem) BELGIUM Telephone: +32 3 229 0030 Fax: +32 3 229 0031 Email: HAZMAT.MAR@mobilit.fgov.be	8 Laboratoire National de métrologie et d'Essais (LNE) 1, rue Gaston-Boissier 75724 Paris Cedex 15 FRANCE
	<i>Ostend office</i> Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaartcontrole Natiënkaai 5 B-8400 Oostende BELGIUM Telephone: +32 59 56 1450 Fax: +32 59 56 1474 Email: HAZMAT.MAR@mobilit.fgov.be	<i>Organizations authorized for pressure receptacles</i> 1 Association des Contrôleurs Indépendants (ACI) (For contact details see above) 2 APAVE (For contact details see above) 3 Association pour la Sécurité des Appareils à Pression (ASAP) (For contact details see above) 4 Bureau Veritas (For contact details see above)
	FRANCE: Die Angaben werden durch folgende Information ersetzt:	<i>Organizations authorized for tanks and multiple-element gas containers (MEGCs)*</i> 1 Association des Contrôleurs Indépendants (ACI) (For contact details see above) 2 APAVE (For contact details see above) 3 Bureau Veritas (For contact details see above)
	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) DGPR – Mission Transport de Matières Dangereuses (MTMD) Tour Séquoia 92055 Paris La Défense Cedex FRANCE Telephone: +33 1 40 81 14 96 Telefax: +33 1 40 81 10 65 Email: pierre.dufour@developpement-durable.gouv.fr	* Contact competent authority for further details of areas of authorization.

REPUBLIC OF KOREA: Die Angaben werden durch folgende Information ersetzt:

Marine Industry and Technology Division
Marine Safety Bureau
Ministry of Ocean and Fisheries (MOF)
Government Complex Sejong, 5-Dong, 94,
Dasom 2-Ro, Sejong-City,
339-012, REPUBLIC OF KOREA

TEL: +82 44 200 5836

FAX: +82 44 200 5849

Index, englisch:

Im Eintrag „PACKAGINGS DISCARDED, EMPTY, UN-CLEANED“ wird nach dem Wort „PACKAGINGS“ ein Komma eingefügt.

(VkBl. 2016 S. 90)

(VkB1. 4/2016 Nr. 29 S. 100)

Nr. 29 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1352/Rev.1 „Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code)“**

Hamburg, den 29. Januar 2016
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1352/Rev.1, „Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

MSC.1/Rundschreiben 1352/Rev. 1
vom 15. Dezember 2014

Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-CODE)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss (der Ausschuss) hat auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014) die in der Anlage wiedergegebenen Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code) erwogen und genehmigt. Das vorliegende Rundschreiben enthält auch die vom Ausschuss auf seiner siebenundachtzigsten Tagung (12. bis 21. Mai 2010) (MSC 87/26, Absatz 10.4 verweist darauf) genehmigten Änderungen.
- 2 Mitgliedsregierungen werden ersucht, Reeder, Betreiber von Schiffen, Kapitäne und Besatzungen und alle sonstigen Beteiligten auf die in der Anlage enthaltenen Änderungen des CSS-Codes aufmerksam zu machen und insbesondere Reeder und Betreiber von Umschlaganlagen darin zu bestärken,
 - .1 die in der Anlage enthaltenen Änderungen in ihrer Gesamtheit auf Containerschiffe* anzuwenden, deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich zu jenem Zeitpunkt in einem vergleichbaren Bauzustand befanden;
 - .2 die Absätze 4.4 (Ausbildung und praktische Einarbeitung), 7.1 (Einführung), 7.3 (Instandhaltung)

* Der Hinweis auf Containerschiffe meint zweckbestimmte Containerschiffe und diejenigen Teile anderer Schiffe, für die, für den Zweck Container an Deck zu befördern, Anordnungen speziell entworfen und angebracht werden.

- und Abschnitt 8 (Sicherheitsgesichtspunkte bei Spezialcontainern) auf vorhandene Containerschiffe* anzuwenden, deren Kiel vor dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich zu jenem Zeitpunkt in einem vergleichbaren Bauzustand befanden; und
- .3 die in den Absätzen 6 (Entwurf) und 7.2 (Betriebliche Verfahren) enthaltenen Grundsätze in dem Umfang auf vorhandene Containerschiffe* anzuwenden, wie die Verwaltung des Flaggenstaates dies für zweckmäßig erachtet, wobei vorausgesetzt wird, dass vorhandene Schiffe nicht zu vergrößern oder sonstige erhebliche bauliche Veränderungen an ihnen vorzunehmen sind.
- 3 Dieses Rundschreiben ersetzt das am 30. Juni 2010 veröffentlichte MSC.1/Rundschreiben 1352 und alle Verweise auf das MSC.1/Rundschreiben 1352 müssen als Verweis auf das vorliegende Rundschreiben gelesen werden.

Anlage

Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-CODE)

- 1 Nach der bereits vorhandenen Anlage 13 wird nachstehende neue Anlage 14 eingefügt:

„Anlage 14

Hinweise zur Schaffung sicherer Arbeitsbedingungen bei der Sicherung von Containern an Deck

- 1 Ziel**
- Ziel dieser Richtlinien ist, sicherzustellen, dass Personen, die mit Arbeiten zur Sicherung von Containern an Deck betraut sind, sichere Arbeitsbedingungen vorfinden, insbesondere einen sicheren Zugang, zweckmäßige Zurrmittel und sichere Arbeitsplätze. Diese Richtlinien sollen bereits im Entwurfsstadium berücksichtigt werden, wenn Sicherungssysteme entwickelt werden. In den vorliegenden Richtlinien werden Reedereien, Schiffswerften, Klassifikationsgesellschaften, Verwaltungen und Schiffbauingenieuren Hinweise für die Erstellung beziehungsweise für die Genehmigung eines Plans für den sicheren Zugang zur Ladung („Cargo Safe Access Plan – CSAP“) gegeben.
- 2 Anwendungsbereich**
- Schiffe, die eigens zum Zwecke der Beförderung von Containern an Deck ausgelegt und ausgerüstet sind.

* Der Hinweis auf Containerschiffe meint zweckbestimmte Containerschiffe und diejenigen Teile anderer Schiffe, für die, für den Zweck Container an Deck zu befördern, Anordnungen speziell entworfen und angebracht werden.

3 Begriffsbestimmungen

- 3.1 Der Ausdruck *Verwaltung* bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist.
- 3.2 Der Ausdruck *Containerschiff* bezeichnet zweckbestimmte Containerschiffe und diejenigen Teile anderer Schiffe, für die, für den Zweck Container an Deck zu befördern, Anordnungen speziell entworfen und angebracht werden.
- 3.3 Der Ausdruck *Absturzsicherung* ist ein Sammelbegriff für Handläufe, Geländer, Sicherheitsabsperrungen und ähnliche Bauteile, die Schutz vor einem Fall von Personen gewähren.
- 3.4 Der Ausdruck *Zurrstellen* bezeichnet
- .1 Stellen zwischen Container-Staureihen auf Lukendeckeln;
 - .2 Stellen am Ende einer Ladeluke;
 - .3 Stellen auf äußeren Zurrpfosten/Sockeln;
 - .4 Zurrpositionen an den Außenkanten von Lukendeckeln; und
 - .5 jede andere Stelle, an denen Personen mit dem Sichern von Containern beschäftigt sind.
- 3.5 Der Ausdruck *SATLs* („semi-automatic twist locks“) bezeichnet halbautomatische Twistlocks.
- 3.6 Der Ausdruck *Sichern* umfasst das Laschen und Entlaschen.
- 3.7 Der Ausdruck *Stringer* bezeichnet die Holme einer Leiter.
- 3.8 Der Ausdruck *Spannvorrichtungen und Zurrstangen** schließt ähnliche Ladungssicherungsvorrichtungen mit ein.

4 Allgemeines

4.1 Einführung

- 4.1.1 Die Mehrzahl der Unfälle in Containerhäfen sind Verletzungen, die sich Hafearbeiter an Bord von Schiffen zuziehen, die diese Häfen anlaufen, wobei das Laschen/Entlaschen von an Deck beförderten Containern die Tätigkeit ist, die am häufigsten zu diesen Verletzungen führt. Besatzungsmitglieder, die zu Sicherungsarbeiten eingeteilt sind, sind ähnlichen Gefahren ausgesetzt.
- 4.1.2 Im Entwurfsstadium und in der Bauphase von Containerschiffen ist es außerordentlich wichtig, dass daran gedacht wird, für Personen, die mit dem Zurren beschäftigt sind, sichere Arbeitsplätze bereitzustellen.
- 4.1.3 Containerschiffsreeder und Schiffbauingenieure, die Containerschiffe entwerfen, sollten die mit dem Sichern von Containern verbundenen Gefahren bedenken; sie werden dringend aufgefordert, Containersicherungssysteme zu entwickeln und zu verwenden, die vom Entwurf her sicher sind. Dabei muss das Ziel sein, die Notwendigkeit der nachstehenden Tätigkeiten zu vermeiden oder wenigstens auf ein Minimum zu verringern:

* Es wird auf Anlage D der Norm ISO 3874 mit dem Titel „Zurrstangensysteme und Spannvorrichtungen“ (englischer Originaltitel: „Lashing rod systems and tensioning devices“) verwiesen.

- .1 das Arbeiten auf Containerdächern;
 - .2 das Arbeiten an sonstigen ebenso gefährlichen Stellen, sowie
 - .3 die Verwendung schwerer oder schwierig zu handhabender Zurrmittel.
- 4.1.4 Es ist stets zu bedenken, dass es bei der Gewährleistung sicherer Arbeitsbedingungen für das Sichern von Containern um Angelegenheiten geht, die mit Entwurf, Betrieb und Instandhaltung zu tun haben, und dass die Probleme auf großen Containerschiffen nicht dieselben sind wie auf kleineren.
- 4.2 Neufassung der „Empfehlungen zur Sicherheit von Personen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Sichern von Containern“ (MSC.1/Circ. 1263)**
- Reeder, Schiffbauingenieure und Verwaltungen sollen die Empfehlungen für den sicheren Entwurf von Zurrmitteln berücksichtigen, die in diesen Richtlinien sowie in den „Empfehlungen zur Sicherheit von Personen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Sichern von Containern“ (MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ. 1263) enthalten sind.
- 4.3 Plan für den sicheren Zugang zur Ladung („Cargo Safe Access Plan – CSAP“)**
- 4.3.1 Die *Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs* (MSC/Circ.745) enthalten die Vorschrift, dass Schiffe, die eigens zum Zweck der Beförderung von Containern ausgelegt und ausgerüstet sind, für alle Örtlichkeiten, wo Container gesichert werden, einen genehmigten Plan für den sicheren Zugang zur Ladung (CSAP) an Bord mitführen müssen.
- 4.3.2 Sämtliche Beteiligte – nicht nur, aber insbesondere Reedereien, Schiffbauingenieure, Schiffswerften, Verwaltungen, Klassifikationsgesellschaften und Hersteller von Zurrmitteln sollen in einem frühen Stadium an der Gestaltung von Sicherungsvorrichtungen auf Containerschiffen und an der Ausarbeitung des Plans für den sicheren Zugang zur Ladung (CSAP) beteiligt werden.
- 4.3.3 Der Plan für den sicheren Zugang zur Ladung (CSAP) soll im Entwurfsstadium entsprechend Kapitel 5 der Anlage zu MSC.1/Circ.1353 ausgearbeitet werden.
- 4.3.4 Schiffbauingenieure sollen die Empfehlungen dieser Anlage in den Plan für den sicheren Zugang zur Ladung (CSAP) so einarbeiten, dass bei allen zu erwartenden Stausituationen sichere Arbeitsbedingungen gewährleistet werden können.
- 4.4 Ausbildung und praktische Einarbeitung**
- 4.4.1 Personen, die mit der Ladungssicherung beschäftigt sind, sollen im Laschen und Entlaschen von Containern so ausgebildet sein, wie es erforderlich ist, damit sie ihre Aufgaben in sicherer Art und Weise ausführen können. Dies soll die Kenntnis der unterschiedlichen Zurrmittel, mit deren Verwendung zu rechnen ist, umfassen.
- 4.4.2 Personen, die mit der Ladungssicherung beschäftigt sind, sollen darin ausgebildet sein, Zurrmittel in schlechtem Zustand oder defekte Zurrmittel zu erkennen und mit ihnen entsprechend den für das betreffende Schiff geltenden Verfahren umzugehen, um sicherzustellen, dass beschädigte Teile für Reparatur und Instandhaltung ausgesondert werden oder entsorgt werden.
- 4.4.3 Personen, die mit der Ladungssicherung beschäftigt sind, sollen darin ausgebildet sein, ihre Kenntnisse und geistigen und körperlichen Fertigkeiten in der Handhabung von Zurrmitteln so zu entwickeln, dass sie ihre Arbeit sicher und effektiv erledigen können und ein allgemeines Sicherheitsbewusstsein zu entwickeln, um potenzielle Gefahren zu erkennen und zu vermeiden.
- 4.4.4 Alle Personen sollen in sicheren Arbeitsverfahren ausgebildet sein. In allen Fällen, in denen Personen in größerer Höhe arbeiten müssen, sollen sie im Gebrauch der einschlägigen Ausrüstung ausgebildet sein. Wenn es praktisch durchführbar ist, sollen Einrichtungen und Vorrichtungen, die einen Absturz verhindern, Vorrang vor persönlicher Fallschutzausrüstung haben.
- 4.4.5 Personen, die mit Thermalkabeln umgehen und/oder Temperaturregelungseinrichtungen anschließen und trennen müssen, sollen eine Ausbildung erhalten, die es ihnen ermöglicht, schadhafte Kabel, Steckdosen und Stecker zu erkennen.
- 4.4.6 Personen, die auf Containerschiffen mit der Ladungssicherung beschäftigt sind, sollen mit den Eigenschaften des betreffenden Schiffes und mit den potenziellen Gefahren vertraut sein, die sich aus solchen betrieblichen Abläufen ergeben, die zur Durchführung ihrer Aufgaben erforderlich sind.
- 5 Zuständigkeiten der Beteiligten**
- 5.1 Verwaltungen sollen sicherstellen, dass**
- .1 die im genehmigten Ladungssicherungshandbuch enthaltenen Laschpläne mit der tatsächlichen Bauart des Schiffes zusammenpassen und das vorgesehene Verfahren der Containersicherung sowohl sicher als auch praktisch durchführbar ist;
 - .2 das Ladungssicherungshandbuch, die Laschpläne und der Plan für den sicheren Zugang zur Ladung auf dem aktuellen Stand gehalten werden; und
 - .3 die Laschpläne und der Plan für den sicheren Zugang zur Ladung mit dem Entwurf des Schiffes und der zur Verfügung stehenden Ausrüstung zusammenpassen.
- 5.2 Reedereien und Betreiber von Schiffen sollen sicherstellen, dass**
- .1 für ortsbewegliche Zurrmittel eine Prüfscheinigung ausgestellt und ihnen eine maximale Belastungsfähigkeit (Maximum Securing Load – MSL) bescheinigt worden ist. Die maximale Belastungsfähigkeit soll entsprechend den Richtlinien für die sachgerechte

- Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS Code) im Ladungssicherungshandbuch dokumentiert sein;
- .2 die betrieblichen Empfehlungen der vorliegenden Anlage erfüllt werden;
 - .3 Korrekturen, Änderungen oder Ergänzungen im Ladungssicherungshandbuch, in Laschplänen und im Plan für den sicheren Zugang zur Ladung der zuständigen Behörde umgehend zur Genehmigung vorgelegt werden; und
 - .4 nur geeignete Ausrüstungsgegenstände verwendet werden, für die Prüfbescheinigung ausgestellt worden ist und die sich in einem sicheren Zustand befinden.
- 5.3 Konstrukteure sollen die Entwurfsempfehlungen dieser Richtlinien befolgen.
 - 5.4 Schiffswerften sollen die Entwurfsempfehlungen dieser Richtlinien befolgen.
 - 5.5 Die Betreiber von Umschlaganlagen für Containerschiffe sollen sicherstellen, dass den Empfehlungen in den einschlägigen Teilen dieser Anlage entsprochen wird.
- ## 6 Entwurf
- ### 6.1 Allgemeine Überlegungen zum Entwurf
- #### 6.1.1 Risikobewertung
- ##### 6.1.1.1 Risikobewertungen sollen im Entwurfsstadium unter Berücksichtigung der Empfehlungen dieser Anlage erfolgen, um sicherzustellen, dass Container-Sicherungsmaßnahmen bei allen erwarteten Stausituationen gefahrlos durchgeführt werden können. Diese Abschätzung soll im Hinblick auf die Ausarbeitung des Plans für den sicheren Zugang zur Ladung (CSAP) erfolgen. Die zu bewertenden Gefahren sind insbesondere:
- .1 Ausrutschen, Stolpern und Fallen;
 - .2 Absturz aus größerer Höhe;
 - .3 Verletzungen bei der manuellen Handhabung von Zurrmitteln;
 - .4 Verletzung durch herabfallende Zurrmittel oder andere Gegenstände;
 - .5 mögliche Schädigungen beim Umschlag von Containern. Bereiche mit erhöhtem Risiko sollen erkannt und gekennzeichnet werden, um geeignete Schutzmaßnahmen oder andere Verfahren zur Verhütung erheblicher Schädigungen zu entwickeln;
 - .6 angrenzende elektrische Gefahren (beispielsweise Kabelverbindungen an temperaturgeführten Containern);
 - .7 die Angemessenheit des Zugangs zu allen Bereichen, wo dieser erforderlich ist, um Container-Sicherungsmaßnahmen gefahrlos durchführen zu können;
 - .8 ergonomische Aspekte der Handhabung von Zurrmitteln (zum Beispiel Größe und Gewicht der Ausrüstung);
 - .9 Auswirkungen beim Zurren von Containern mit einer Höhe von 9 Fuß 6 Zoll oder mehr und einer gemischten Stauung von 40-Fuß-Containern und 45-Fuß-Containern.
- 6.1.1.2 Schiffswerften sollen mit den Personen, die Sicherungsvorrichtungen entwerfen, bei der Durchführung von Risikobewertungen zusammenarbeiten und sicherstellen, dass die nachstehenden grundlegenden Kriterien beim Bau von Containerschiffen befolgt werden.
 - 6.1.2 Schiffbauingenieure sollen sicherstellen, dass Container-Sicherungsmaßnahmen auch an außen gelegenen Stellen auf dem Schiff gefahrlos durchgeführt werden können. Zumindest soll eine Plattform vorhanden sein, auf der gefahrlos gearbeitet werden kann. Diese Plattform soll eine Absturzsicherung besitzen, damit verhindert wird, dass dort Arbeitende herabstürzen.
 - 6.1.3 In dem Raum zwischen den einzelnen Container-Reihen, in dem die Lascharbeiten zu verrichten sind, soll Folgendes vorhanden sein:
 - .1 eine stabile und ebene Arbeitsfläche;
 - .2 ein Arbeitsbereich, der solange keine Zurrmittel angebracht sind, einen ungehinderten Blick auf die Hebel der Twistlocks gestattet und die Handhabung der Zurrmittel erlaubt;
 - .3 genügend Platz, um Zurrmittel und sonstige Ausrüstung zu stauen, ohne dass Stolpergefahren entstehen;
 - .4 genügend Platz zwischen den einzelnen Befestigungspunkten der Zurrstangen auf dem Deck oder auf den Lukendeckeln, um die Spannvorrichtungen anzuziehen;
 - .5 Zugang in Form von Leitern auf Lukensäulen;
 - .6 ein sicherer Zugang zu den Zurrplattformen;
 - .7 Absturzsicherungen auf den Zurrplattformen;
 - .8 eine ausreichende Ausleuchtung entsprechend dieser Richtlinien.
 - 6.1.4 Schiffbauingenieure sollen darauf hinarbeiten, das Erfordernis zu beseitigen, auf die obersten Lagen von an Deck gestauten Containern steigen und dort arbeiten zu müssen.
 - 6.1.5 Plattformen sollen so gestaltet werden, dass sie eine von Decksleitungen und sonstigen Hindernissen freie Arbeitsfläche bieten; außerdem ist zu berücksichtigen:
 - .1 Container müssen so gestaut werden können, dass sie für die Arbeiter von der Plattform aus sicher zu erreichen sind; und
 - .2 die Größe des Arbeitsbereichs und die Abmessungen der verwendeten Zurrmittel.
- ### 6.2 Bestimmungen über den sicheren Zugang
- #### 6.2.1 Allgemeine Bestimmungen
- ##### 6.2.1.1 Der Mindestfreiraum in Durchgangsbereichen soll mindestens 2 m hoch und 600 mm breit sein (siehe Tabelle im Anhang, Abmessungen B, J, K1).

- 6.2.1.2 Alle Decksflächen, die als Verkehrswege genutzt werden, sowie alle Durchgänge und Treppen sollen rutschfeste Oberflächen besitzen.
- 6.2.1.3 Wo dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, sollen Verkehrswege an Deck durch auf dem Boden angebrachte Linien oder durch Piktogramme gekennzeichnet sein.
- 6.2.1.4 Alle in Zugangswege hineinragenden Bauteile, wie zum Beispiel Klampen, Spanten und Kniebleche, die eine Stolpergefahr darstellen könnten, sollen in einer auffälligen kontrastierenden Farbe gekennzeichnet sein.
- 6.2.2 Gestaltung der Zurrstellen (Plattformen, Brücken und sonstige Zurrstellen)**
- 6.2.2.1 Zurrstellen sollen so gestaltet sein, dass die Verwendung von Zurrstangen, die bis zur dritten Containerlage reichen, entbehrlich wird und sie in der Nähe der Aufbewahrungsorte der Zurrmittel angeordnet sind. Zurrstellen sollen so gestaltet sein, dass sie eine von Decksleitungen und sonstigen Hindernissen freie Arbeitsfläche bieten; außerdem ist zu berücksichtigen:
- .1 Container müssen so gestaut werden, dass sie von den Personen, welche die Zurrstellen benutzen, gefahrlos erreicht werden können, und dass der waagerechte Abstand vom Anschlagpunkt zum Container nicht mehr als 1.100 mm und nicht weniger als 220 mm bei Zurrbrücken und 130 mm an anderen Positionen beträgt (siehe Tabelle im Anhang, Abmessungen C1, C2, C3);
 - .2 die Größe des Arbeitsbereichs und die Bewegungsfreiheit der dort Arbeitenden; und
 - .3 die Länge und das Gewicht der benutzten Zurrmittel und ihrer einzelnen Bestandteile.
- 6.2.2.2 Der Abstand zwischen den Zurrstellen soll vorzugsweise 1.000 mm, aber mindestens 750 mm betragen (siehe Tabelle im Anhang, Abmessungen A, GL, GT, I, K).
- 6.2.2.3 Der Abstand zwischen fest eingebauten Zurrbrücken soll
- .1 zwischen den obersten Querstangen von Geländern 750 mm (siehe Tabelle im Anhang, Abmessung F); und
 - .2 zwischen Aufbewahrungsgestellen, Zurrklampen und sonstigen Hindernissen mindestens 600 mm (siehe Tabelle im Anhang, Abmessung F1)
- betragen.
- 6.2.2.4 Am Ende von Luken gelegene Plattformen und an den Außenkanten gelegene Zurrstellen sollen vorzugsweise auf gleicher Höhe angeordnet sein wie die Oberseite der Lukendeckel.
- 6.2.2.5 Rund um alle Seiten von erhöht angeordneten Zurrbrücken und Plattformen sollen Bordbretter (oder Trittplatten) angebracht sein, damit Zurrmittel nicht herabfallen und jemanden verletzen können. Bordbretter sollen vorzugsweise 150 mm hoch sein; wo dies nicht möglich ist, sollen sie jedoch mindestens 100 mm hoch sein.
- 6.2.2.6 Sämtliche Öffnungen an den Zurrstellen, durch die Menschen hindurchfallen können, sollen geschlossen werden können.
- 6.2.2.7 Zurrstellen sollen keine Hindernisse aufweisen, wie zum Beispiel Aufbewahrungsbehälter oder Führungen zum wieder Einsetzen von Lukendeckeln.
- 6.2.2.8 Zurrstellen, die abnehmbare Teile enthalten, sollen zeitweilig gesichert werden können.
- 6.2.3 Gestaltung der Absturzsicherungen**
- 6.2.3.1 Wo dies angezeigt ist, sollen Brücken und Plattformen eine Absturzsicherung aufweisen. Bei der Gestaltung der Absturzsicherungen sollen mindestens nachfolgende Punkte berücksichtigt werden:
- .1 Widerstandsfähigkeit und Höhe der Geländer sollen so gestaltet sein, dass das Herabstürzen einer dort arbeitenden Person verhindert wird;
 - .2 beim Aufstellen der Absturzsicherung zum Schließen von Lücken soll flexibel vorgegangen werden. Waagerechte ungeschützte Lücken sollen nicht größer als 300 mm sein;
 - .3 die Absturzsicherungen sollen angebracht oder entfernt werden können, wenn sich die Betriebsbedingungen entsprechend der für den Bereich vorgesehenen Stauung ändern;
 - .4 Beschädigungen der Absturzsicherungen und Überlegungen, wie Funktionsstörungen der Absturzsicherungen aufgrund solcher Beschädigungen verhindert werden können; und
 - .5 ausreichende Festigkeit von zeitweilig angebrachten Bauteilen. Diese sollen sicher und gefahrlos angebracht werden können.
- 6.2.3.2 Die oberste Querstange eines Geländers soll 1 m über dem Boden angebracht sein, dazwischen sollen sich zwei weitere Querstangen befinden. Der Freiraum unterhalb der untersten Querstange des Geländers soll nicht größer als 230 mm sein. Die anderen Querstangen sollen nicht weiter als jeweils 380 mm voneinander entfernt sein.
- 6.2.3.3 Wo immer dies möglich ist, sollen Geländer und Handläufe durch einen Anstrich in einer mit dem Hintergrund kontrastierenden Farbe gekennzeichnet werden.
- 6.2.3.4 Querschiffs angeordnete Verkehrswege für Zwecke der Ladungssicherung sollen durch ausreichende Absturzsicherungen geschützt werden, wenn durch das Entfernen des Lukendeckels eine ungeschützte Absturzkante entsteht.
- 6.2.4 Gestaltung von Leitern und Mannlöchern**
- 6.2.4.1 Erfolgt der Zugang zur Außenseite einer Zurrstelle über eine feste Leiter, so sollen deren Stringer an ihren äußeren Enden mit den Handläufen der Zurrstelle verbunden sein, und zwar unabhängig davon, ob die Leiter angewinkelt ist oder senkrecht nach oben verläuft.
- 6.2.4.2 Erfolgt der Zugang zu einer Zurrstelle über eine feste Leiter und durch eine Öffnung in der Plattform, so soll die Öffnung entweder mittels eines

- festen Rostes mit einem Rückfall-Schließmechanismus, der sich nach Erreichen der Zurrstelle schließen lässt, oder mittels einer Absturzsicherung geschützt sein. Für den sicheren Zugang durch die Öffnung sollen Haltestangen angebracht sein, durch die ein sicherer Zugang durch die Öffnung sichergestellt wird.
- 6.2.4.3 Erfolgt der Zugang zu einer Zurrstelle über eine feste Leiter von der Außenseite der Plattform, so sollen die Stringer der Leiter oberhalb der Plattform so weit auseinandergezogen sein, dass sich eine lichte Breite zwischen 700 und 750 mm ergibt, sodass es für eine Person möglich ist, durch die Stringer hindurchzugelangen.
- 6.2.4.4 Feste Leitern sollen um nicht mehr als 25° zur Senkrechten geneigt sein. Beträgt die Neigung einer Leiter mehr als 15° zur Senkrechten, so soll sie mit geeigneten Handläufen versehen sein, die, waagrecht gemessen, mindestens 540 mm voneinander entfernt verlaufen.
- 6.2.4.5 Feste senkrechte Leitern mit einer Höhe von mehr als 3 m sowie alle festen senkrechten Leitern, von denen ein Mensch in einen Laderaum fallen kann, sollen mit Schutzbügeln versehen sein, deren Bauweise den Absätzen 6.2.4.6 und 6.2.4.7 entsprechen soll.
- 6.2.4.6 Die einzelnen Bügel des Rückenschutzes der Leiter sollen in gleichmäßigen Abständen von nicht mehr als 900 mm und einem Abstand von 750 mm von der Leitersprosse zur Außenseite des Bügels angeordnet sein und untereinander mit Längsbändern verbunden sein, die an der Innenseite der Bügel befestigt sind, wobei alle Längsbänder in gleichem Abstand voneinander rund um den Bügel angeordnet sind.
- 6.2.4.7 Die Stringer sollen mindestens 1 m über die Höhe des Plattformbodens geführt sein, die Enden der Stringer sollen seitlich gestützt werden und die oberste Stufe oder Sprosse der Leiter soll sich auf gleicher Höhe befinden wie der Plattformboden, sofern nicht die Stufen oder Sprossen an den Enden der Stringer angebracht sind.
- 6.2.4.8 Soweit durchführbar, sollen für den Zugang benutzte Leitern und Laufwege sowie Arbeitsplattformen so gestaltet sein, dass die dort Arbeitenden nicht über Rohrleitungen klettern oder in Bereichen arbeiten müssen, in denen sich ständige Hindernisse befinden.
- 6.2.4.9 An keiner Stelle des Arbeitsbereichs soll es ungesicherte Öffnungen geben. Zugangsöffnungen müssen mit Handläufen oder Abdeckungen gesichert sein, die während des Zugangs gegen Zurückfallen gesichert werden können.
- 6.2.4.10 Soweit durchführbar, sollen Mannlöcher nicht in Durchgangsbereichen angeordnet sein; sind sie es jedoch, so sollen sie durch Absturzsicherungen abgesichert sein.
- 6.2.4.11 Für den Zugang benutzte Leitern und Mannlöcher sollen so breit sein, dass Personen sie beim Betreten und Verlassen gefahrlos benutzen können.
- 6.2.4.12 Es soll ein Fußraum von mindestens 150 mm Tiefe vorgesehen sein.
- 6.2.4.13 Am oberen Ende der Leiter sollen Handgriffe vorhanden sein, um einen sicheren Zugang zur Plattform zu ermöglichen.
- 6.2.4.14 Öffnungen von Mannlöchern, bei denen Absturzgefahr besteht, sollen rund um den Öffnungsrand in einer mit dem Hintergrund kontrastierenden Farbe gekennzeichnet sein.
- 6.2.4.15 Öffnungen von Mannlöchern in unterschiedlicher Höhe einer Zurrbrücke sollen, soweit durchführbar, nicht unmittelbar untereinander angeordnet sein.
- ## 6.3 Zurrsysteme
- ### 6.3.1 Allgemeine Bestimmungen
- Zurrsysteme, einschließlich Spannvorrichtungen, sollen
- .1 internationalen Normen* entsprechen, soweit diese anwendbar sind;
 - .2 zu den geplanten Container-Stausituationen passen;
 - .3 passend zur körperlichen Fähigkeit der eingesetzten Personen sein, um solches Gerät gefahrlos zu halten, an den Arbeitsort zu verbringen und zu benutzen;
 - .4 gleichartig sein und zueinander passen, zum Beispiel dürfen sich Twistlocks und Zurrstangenköpfe nicht gegenseitig behindern;
 - .5 einem System der regelmäßigen Überprüfung und Instandhaltung unterliegen. Nicht einwandfreie Teile sollen ausgesondert werden, damit sie repariert oder entsorgt werden können; und
 - .6 den einschlägigen Bestimmungen im Ladungssicherungshandbuch entsprechen.
- ### 6.3.2 Gestaltung von Twistlocks
- 6.3.2.1 Reeder sollen sicherstellen, dass die Anzahl unterschiedlicher Bauarten von für die Ladungssicherung verwendeten Twistlocks auf ein Mindestmaß beschränkt wird und dass eindeutige Anweisungen für ihren Gebrauch gegeben werden. Die Verwendung von zu vielen unterschiedlichen Bauarten von Twistlocks kann zur Verwirrung darüber führen, ob die Twistlocks geschlossen sind oder nicht.
- 6.3.2.2 Bei der Gestaltung von Twistlocks sollen nachstehende Punkte sichergestellt sein:
- .1 Der Verriegelungszustand ist eindeutig zu erkennen, Oberseite und Unterseite sind leicht zu unterscheiden;
 - .2 ein Verschieben des Twistlocks vom Eckbeschlag ist nicht möglich, selbst wenn die Oberfläche angestoßen wird;
 - .3 der Zugriff und die Sicht auf die Entriegelungsvorrichtung sind bei allen Betriebszuständen gewährleistet;
 - .4 die entriegelte Stellung ist leicht erkennbar und es wird nicht unbeabsichtigt aufgrund

* Es wird auf die Anlagen A bis D der Norm ISO 3874 mit dem Titel „ISO-Container der Reihe 1 – Handhabung und Sicherung“ (Series 1 freight containers – Handling and securing) verwiesen.

- eines plötzlichen Stoßes oder von Erschütterungen wieder verriegelt;
- .5 Entriegelungsstangen sind so leicht wie möglich und so einfach gestaltet, dass sie leicht zu handhaben sind.
- 6.3.2.3 Ist es nicht möglich, Arbeiten auf der obersten Lage eines Containerblocks vollständig zu vermeiden, so sollen die verwendeten Twistlock-Gestaltungen die Notwendigkeit solcher Arbeiten verringern, zum Beispiel durch Verwendung von halbautomatischen (SATL) oder vollautomatischen Twistlocks oder ähnlichen Vorrichtungen.
- 6.3.3 Gestaltung der Zurrstangen**
- 6.3.3.1 Bei der Gestaltung von Ladungssicherungssystemen für Containerschiffe sollen die praktischen Fähigkeiten von Arbeitern berücksichtigt werden, in allen im Ladungssicherungsplan behandelten Situationen die für Sicherungssysteme verwendeten Ausrüstungsteile zu heben, zu erreichen, zu halten, zu beherrschen und miteinander zu verbinden.
- 6.3.3.2 Die maximale Länge einer Zurrstange soll bis an den unteren Eckbeschlag eines Containers reichen, der auf zwei sog. High-Cube-Container gestaut ist; sie soll gemäß den vom Hersteller gelieferten Anweisungen benutzt werden.
- 6.3.3.3 Das Gewicht von Zurrstangen soll so gering wie möglich sein, passend zur notwendigen mechanischen Festigkeit.
- 6.3.3.4 Der Kopf der Zurrstange, der in den Eckbeschlag eines Containers eingeführt wird, soll mit einer kugelförmigen oder länglichen Verdickung oder mit einer anderen geeigneten Vorrichtung versehen sein, sodass die Stange nicht unbeabsichtigt aus dem Eckbeschlag herausrutschen kann.
- 6.3.3.5 Die Zurrstange soll zusammen mit der Länge und Form der Spannvorrichtung so lang sein, dass beim Laschen von sog. High-Cube-Containern (9 Fuß, 6 Zoll) keine Verlängerungen notwendig werden.
- 6.3.3.6 Besonders leichtgewichtige Zurrstangen sollen in den Fällen vorgehalten werden, wo zum Laschen von sog. High-Cube-Containern besondere Werkzeuge gebraucht werden.
- 6.3.4 Gestaltung von Spannvorrichtungen**
- 6.3.4.1 Die Endbeschläge von Spannvorrichtungen sollen so gestaltet sein, dass sie mit der Gestaltung von Zurrstangen gut zusammenpassen.
- 6.3.4.2 Spannvorrichtungen sollen so gestaltet sein, dass der Arbeitsaufwand, der benötigt wird, um sie zu betätigen, auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert wird.
- 6.3.4.3 Die Verankerungspunkte für Spannvorrichtungen sollen so angeordnet sein, dass sie gefahrlos gehandhabt werden können und ein Verbiegen der Zurrstangen verhindert wird.
- 6.3.4.4 Um zu verhindern, dass es beim Anziehen oder Lösen von Spannvorrichtungen zu Handverletzungen kommt, soll zwischen je zwei Spannvorrichtungen ein Mindestabstand von 70 mm liegen.
- 6.3.4.5 In jede Spannvorrichtung soll ein Feststellmechanismus eingearbeitet sein, durch den sichergestellt wird, dass sich die Zurrung während der Reise nicht allmählich löst.
- 6.3.4.6 Das Gewicht von Spannvorrichtungen soll so gering wie nur möglich sein; die zu erwartende mechanische Belastung ist jedoch zu berücksichtigen.
- 6.3.5 Gestaltung der Aufbewahrungsbehälter und der Aufbewahrungsorte für Zurrmittel**
- 6.3.5.1 Es sollen Behälter oder Aufbewahrungsorte für Zurrmittel vorhanden sein.
- 6.3.5.2 Alle Zurrmittel sollen so nahe wie möglich bei den Stellen aufbewahrt werden, an denen sie verwendet werden sollen.
- 6.3.5.3 Die Aufbewahrung von Zurrmitteln soll so gestaltet sein, dass sie von ihren Aufbewahrungsorten leicht entnommen werden können.
- 6.3.5.4 Es sollen auch Behälter für funktionsgestörtes oder beschädigtes Gerät vorgehalten werden und in zweckmäßiger Art und Weise gekennzeichnet sein.
- 6.3.5.5 Alle Behälter sollen ausreichend stabil gebaut sein.
- 6.3.5.6 Behälter und ihre Transportmittel sollen so gestaltet sein, dass sie vom Schiff gehoben und wieder zurückgestaut werden können.
- 6.4 Gestaltung der Beleuchtung**
- Es soll ein Beleuchtungsplan erstellt werden, in dem folgende Punkte behandelt werden:
- .1 die richtige Ausleuchtung von Zugangswegen*, wobei die Beleuchtungsstärke nicht weniger als 10 Lux (\approx 1 foot candle)** betragen darf; dabei ist zu berücksichtigen, dass durch Container, die möglicherweise in dem auszu-leuchtenden Bereich gestaut werden – beispielsweise Container von unterschiedlicher Länge in oder oberhalb von einem Arbeitsbereich – Schatten geworfen werden;
 - .2 falls erforderlich, für jeden Arbeitsplatz zwischen den Containerstellplätzen ein getrenntes, fest eingebautes oder zeitweilig angebrachtes Beleuchtungssystem, das für die zu erledigende Arbeit hell genug ist, und zwar mit einer Beleuchtungsstärke von nicht weniger als 50 Lux (\approx 5 foot candle)**, jedoch ohne die an Deck Arbeitenden mehr als unvermeidlich zu blenden;

* Für die oberste Lage einer Laschbrücke sind die Lichter an den Backbord- und Steuerbord-Außenseiten im Allgemeinen ausreichend.

** Es wird auf Absatz 7.1.5 der IAO-Sammlung praktischer Empfehlungen mit dem Titel „Sicherheit und Gesundheit in Häfen“ [englischer Originaltitel: „Safety and Health in Ports, ILO Code of Practice“] verwiesen (Maßeinheit foot candle ist in den USA gebräuchlich).

- .3 diese Beleuchtung soll, wo immer dies möglich ist, als eine dauerhafte Einrichtung gestaltet und gegen Glasbruch geschützt sein; und
- .4 bei der Bemessung der Beleuchtungsstärke soll die Entfernung zu der am weitesten oben gelegenen Stelle, an dem Zurrmittel angebracht werden, berücksichtigt werden.
- 7 Verfahren für Betrieb und Instandhaltung**
- 7.1 Einführung**
- 7.1.1 Die Verfahren für das sichere Zurren und die Ladungssicherungsmaßnahmen sollen in das für das betreffende Schiff erstellte System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen als ein Bestandteil des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung („ISM-Code“) mit einbezogen werden.
- 7.1.2 Unmittelbar nach Ankunft des Schiffes und noch bevor mit den Lascharbeiten begonnen wird, soll eine Begutachtung der Zurrstellen und des Zugangs zu diesen Zurrstellen unter Sicherheitsgesichtspunkten durchgeführt werden.
- 7.2 Betriebliche Verfahren**
- 7.2.1 Arbeiten an auf Deck gestauten Containern**
- 7.2.1.1 Durchgangsbereiche sollen sicher begehbar und frei von Ladung und jeglicher Ausrüstung sein.
- 7.2.1.2 Öffnungen, die für den Betrieb des Schiffes notwendig und nicht durch eine Absturzsicherung geschützt sind, sollen während Ladungssicherungsarbeiten geschlossen werden. Alle zwangsläufig ungeschützten Öffnungen in Arbeitsplattformen (gemeint sind solche mit einer potenziellen Fallhöhe von weniger als 2 m) sowie Lücken und offene Stellen an Deck sollen ordnungsgemäß gekennzeichnet sein.
- 7.2.1.3 Die Verwendung von Absturzsicherungen ist wichtig, um Abstürze zu verhindern. Wenn in Sicherheitsabsperungen Öffnungen notwendig sind, um Bewegungen von Container-Ladekranen, insbesondere von Portalkranen und Verladebrücken, zu ermöglichen, so sollen ortsbewegliche Absturzsicherungen zum Einsatz kommen, wenn immer dies möglich ist.
- 7.2.1.4 Es soll bedacht werden, dass beim Heben von Zurrstangen, die zwischen 11 und 21 kg wiegen können, und von Spannvorrichtungen, die zwischen 16 und 23 kg wiegen können, die Gefahr besteht, dass sich als Folge körperlicher Überbelastung Verletzungen und schwere Gesundheitsstörungen einstellen, falls die genannten Objekte mit ausgestreckten Armen über Schulterhöhe gehoben werden. Es wird deshalb empfohlen, dass die mit solchen Arbeiten betrauten Personen paarweise arbeiten, um beim Anbringen der Zurrmittel die auf die einzelne Person entfallende physische Last zu verringern.
- 7.2.1.5 Das die Ladungssicherung durchführende Unternehmen soll Gefahren voraussehen, erkennen, beurteilen und sie beherrschen sowie geeignete Maßnahmen treffen, um potenzielle Gefahren aususchalten oder wenigstens auf das unvermeidliche Mindestmaß zu verringern, um so insbesondere Schädigungen der Lendenwirbelsäule und schwere Gesundheitsstörungen als Folge körperlicher Überbelastung zu verhindern.
- 7.2.1.6 Personen, die mit Tätigkeiten der Ladungssicherung auf Containerschiffen betraut sind, sollen bei Laschtätigkeiten geeignete persönliche Schutzausrüstung tragen. Die persönliche Schutzausrüstung soll vom Unternehmen gestellt werden.
- 7.2.17 Manuell zu betätigende Twistlocks sollen nur verwendet werden, wenn ein sicherer Zugang zu ihnen gewährleistet ist.
- 7.2.1.8 Container sollen nicht in Räumen gestaut werden, die für Container mit größeren Abmessungen konzipiert sind, wenn sie nicht gefahrlos gesichert werden können.
- 7.2.2 Arbeiten auf Containerdächern**
- 7.2.2.1 Kann das Arbeiten auf Containerdächern nicht vermieden werden, so sollen durch den Betreiber der Container-Umschlaganlage sichere Zugangsmöglichkeiten vorgehalten werden, sofern nicht das Schiff selbst über geeignete Zugangsmöglichkeiten nach Maßgabe des Plans für den sicheren Zugang zur Ladung (CSAP) verfügt.
- 7.2.2.2 Um Risiken für Personen auf das unvermeidliche Mindestmaß zu verringern, wird empfohlen, einen Laschkorb zu verwenden, der von einem Container-Spreader gehoben wird.
- 7.2.2.3 Es sollen sichere Verfahren entwickelt und in die Praxis umgesetzt werden, durch die sichergestellt wird, dass Personen, die mit Ladungssicherungstätigkeiten auf den obersten Containerstauanlagen an Deck betraut sind, dies gefahrlos tun können. Wo es praktisch durchführbar ist, sollen Einrichtungen und Vorrichtungen, die vor einem Absturz schützen, den Vorzug vor persönlicher Fallschutzausrüstung haben.
- 7.2.3 Fehlen sicherer Zurrstellen an Bord/Durchführung der Ladungssicherung durch Hafentarbeiter**
- 7.2.3.1 Gibt es Stellen an Bord, an denen Container gelascht oder entlascht werden sollen und die über keine Absturzsicherung wie beispielsweise ausreichend stabile Handläufe verfügen und lässt sich kein anderes sicheres Verfahren finden, so sollen die Container nicht gelascht beziehungsweise entlascht werden; vielmehr soll dieser Zustand sofort dem Schichtführer an Land sowie dem Kapitän oder dem Wachoffizier gemeldet werden.
- 7.2.3.2 Lassen sich keine sicheren Einrichtungen oder Vorrichtungen gestalten, durch die sich bei allen Stausituationen der Zugang zu den Zurrstellen und die Zurrstellen selbst schützen lassen, so soll an den betreffenden Stellen keine Ladung gestaut werden. Bei einem normalen Verlauf von Ladungssicherungsarbeiten sollen weder Besatzungsmitglieder noch Hafentarbeiter gefährlichen Arbeitsbedingungen ausgesetzt sein.

7.3 Instandhaltung

- 7.3.1 Laut Absatz 2.3 (Überprüfungs- und Instandhaltungsprogramme) der Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (MSC.1/Circ.1353) soll auf allen Schiffen ein Tagebuch geführt werden, in dem die Verfahren für die Annahme, Instandhaltung und Instandsetzung beziehungsweise für die Ausmusterung von Zurrmitteln verzeichnet sind. Dieses Tagebuch soll auch die Überprüfungsprotokolle enthalten.
- 7.3.2 Die Beleuchtungsvorrichtungen sollen stets in einem einwandfreien Zustand gehalten werden.
- 7.3.3 Verkehrswege, Leitern, Treppen und Absturzsicherungen sollen einem Instandhaltungsplan unterliegen, durch dessen Abarbeiten Korrosionsbildung verringert beziehungsweise verhütet und ein sich daraus ergebender Zusammenbruch der Konstruktion verhindert wird.
- 7.3.4 Verkehrswege, Leitern, Treppen und Absturzsicherungen mit Korrosionsspuren sollen so bald wie möglich repariert oder ersetzt werden. Die Reparaturen sollen unverzüglich durchgeführt werden, falls die Korrosion den sicheren Betrieb verhindern könnte.
- 7.3.5 Es soll bedacht werden, dass Spannvorrichtungen beim Anziehen schwer zu handhaben sind, wenn sie mit Schmierfett bedeckt sind.
- 7.3.6 Aufbewahrungsbehälter und ihre Transportmittel sollen stets in einem sicheren Zustand gehalten werden.

8. Sicherheitsgesichtspunkte bei Spezialcontainern

- 8.1 Die Steckdosen für temperaturgeführte Container sollen so gestaltet sein, dass eine sichere und wasserdichte elektrische Verbindung gewährleistet ist.
- 8.2 An den Steckdosen für temperaturgeführte Container soll ein für hohe Belastung ausgelegter gekoppelter Schutzschalter vorhanden sein. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Leitungen nicht auf „stromführend“ geschaltet werden können, bevor ein Stecker vollständig eingesteckt und der Druckschalter in die Stellung EIN gebracht worden ist. Wird der Druckschalter in die Stellung AUS gezogen, soll dadurch die Stromzuführung manuell gestoppt werden.
- 8.3 Der Stromkreislauf für temperaturgeführte Container soll automatisch gestoppt werden, wenn der Stecker unabsichtlich gezogen wird, solange sich der Schalter in der Stellung EIN befindet. Ferner soll der Verriegelungsmechanismus so ausgelegt sein, dass der Stromkreislauf bereits unterbrochen wird, wenn die Pole des Steckers noch nicht vollständig aus der Steckdose gezogen worden sind. Dadurch werden vollständige Sicherheit und vollständiger Schutz des am Container Arbeitenden vor einem Stromschlag gewährleistet und gleichzeitig Schäden an Stecker und Steckdose durch Lichtbogenüberschlag verhindert.

- 8.4 Die Steckdosenleisten für temperaturgeführte Container sollen so gestaltet sein, dass sichergestellt ist, dass der Beschäftigte nicht unmittelbar vor der Steckdose steht, wenn ein Schaltvorgang stattfindet.
- 8.5 Die stromzuführenden Steckdosen für temperaturgeführte Container sollen nicht so angeordnet sein, dass die flexiblen Kabel in einer Art und Weise ausgelegt werden müssen, dass eine Stolpergefahr entsteht.
- 8.6 Hafentarbeiter und Besatzungsmitglieder, die mit Kabeln für temperaturgeführte Container umgehen und/oder Kühlcontainer anschließen und trennen müssen, sollen eine Ausbildung erhalten, die es ihnen ermöglicht, schadhafte Leitungen und Steckverbindungen zu erkennen.
- 8.7 Es sollen Vorrichtungen dafür vorgesehen oder Vorkehrungen dafür getroffen sein, die Kabel für temperaturgeführte Container innen zu verlegen um sie dagegen zu schützen, dass Zurrmittel bei Sicherungsarbeiten auf sie herabfallen.
- 8.8 Schadhafte oder unbrauchbare Stecker/Steckdosenleisten für temperaturgeführte Container sollen schiffsseitig mit „LOCKED OUT/TAGGED OUT“ als gesperrt gekennzeichnet werden.

9 Verweise

IAO-Sammlung praktischer Empfehlungen „Sicherheit und Gesundheit in Häfen“ („Safety and Health in Ports, ILO Code of Practice“)

Übereinkommen der ILO Nr. 152 über den Arbeitsschutz bei der Hafentarbeit, 1979 („Occupational Safety and Health in Dock Work“)

Norm ISO 3874 „ISO-Container der Reihe 1 – Handhabung und Sicherung“ („Handling and securing of Type 1 Freight Containers“)

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966 in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen

Neufassung der „Empfehlung zur Sicherheit von Personen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Sichern von Containern“ (MSC.1/Circ.1263)

Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (MSC.1/Circ. 1353/ Rev. 1).

Anhang

Abmessungen der Container Sicherungselemente

Abmessungen (siehe Abbildungen)	Beschreibung	Anforderung (mm)
A	Breite des Arbeitsbereichs zwischen den Containerstapeln (siehe Abb. 1)	750 Minimum
B	Abstand zwischen Zurrstellen an Deck oder auf Lukendeckeln (siehe Abb. 1)	600 Minimum

Abmessungen (siehe Abbildungen)	Beschreibung	Anforderung (mm)
C1	Abstand von der Absturz-sicherung auf einer Zurrbrücke zum Containerstapel (siehe Abb. 2)	1100 Maximum
C2	Abstand von der Zurrstelle zum Containerstapel (Zurrbrücke) (siehe Abb. 2)	220 Minimum
C3	Abstand von der Zurrstelle zum Containerstapel (an anderen Stellen) (siehe Abbildungen 1 und 4)	130 Minimum
F	Breite der Zurrbrücke zwischen den obersten Querstangen von Geländern (siehe Abb. 2)	750 Minimum
F1	Breite der Zurrbrücke zwischen Aufbewahrungsgestellen, Zurklampen und sonstigen Hindernissen (siehe Abb. 2)	600 Minimum
GL	Breite der Arbeitsplattform für Zurrarbeiten an den Außenkanten – vorn/achtern (siehe Abb. 3)	750 minimum
GT	Breite der Arbeitsplattform für Zurrarbeiten an den Außenkanten – querschiffs (siehe Abb. 3)	750 Minimum
I	Breite der Arbeitsplattform am Ende eines Lukendeckels oder neben den Aufbauten (siehe Abb. 4)	750 Minimum
J	Abstand von der Kante des Lukendeckels zur Absturz-sicherung (siehe Abb. 4)	600 Minimum
K	Breite der Zurrbrücke zwischen den obersten Querstangen von Geländern (siehe Abb. 2)	750 Minimum
K1	Breite der Zurrbrücke zwischen den Pfosten der Zurrbrücke (siehe Abb. 2)	600 Minimum
Hinweise		
B	– Gemessen zwischen den Mittelpunkten der Zurrplatten.	
C1	– Gemessen von der Innenseite der Absturz-sicherung.	
C2, C3	– Gemessen vom Mittelpunkt der Zurrplatte bis zum Ende des Containers.	
F, K	– Gemessen zur Innenseite der Absturz-sicherung.	
GL	– Gemessen vom Ende des Containers zur Innenseite der Absturz-sicherung.	
GT	– Gemessen zur Innenseite der Absturz-sicherung.	
I	– Gemessen zur Innenseite der Absturz-sicherung.	
J	– Gemessen zur Innenseite der Absturz-sicherung.	

Abbildung 1

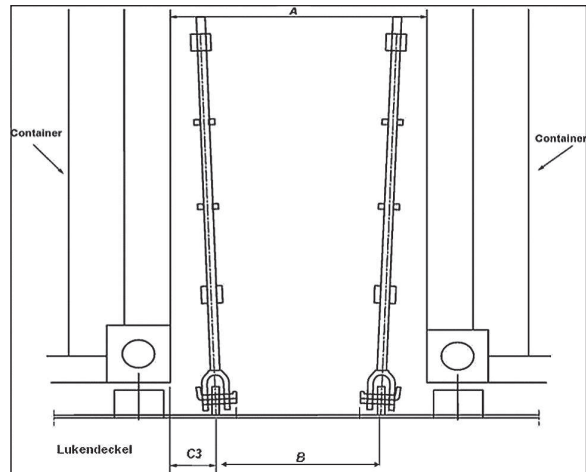


Abbildung 2

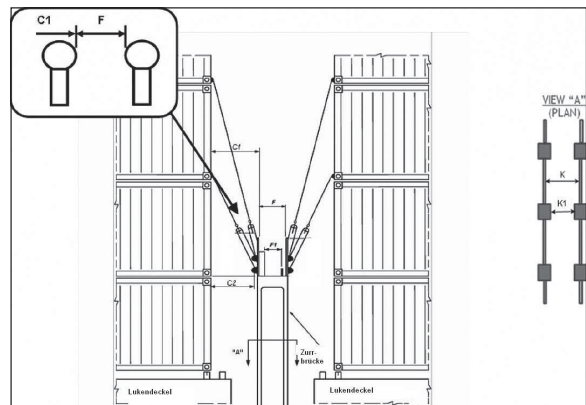


Abbildung 3

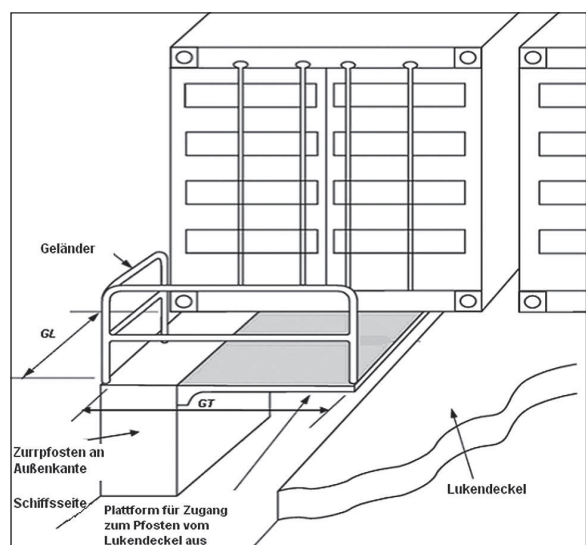
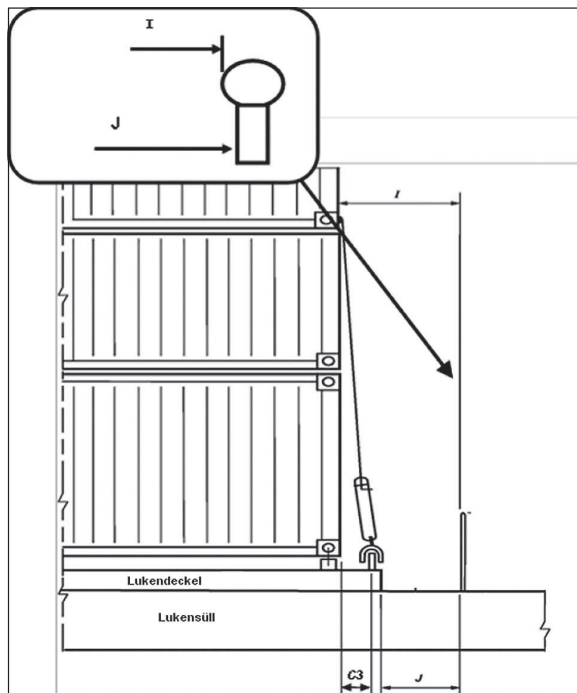


Abbildung 4



(VkBl. 2016 S. 100)

Nachrichten für Seefahrer (NfS) – online

Information für die Berufsschifffahrt

Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegebenen, digitalen NfS sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und werden deshalb nicht mehr kostenlos auf den Internetseiten des BSH (www.bsh.de) zur Verfügung gestellt.

Die digitalen NfS können online zum gleichen Preis wie das gedruckte NfS-Heft bezogen werden.

Information für die Klein- und Sportschifffahrt

Die Klein- und Sportschifffahrt kann den Berichtigungsservice (auch als Sammelberichtigungen bekannt) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten, Sportbootkarten und nautischen Veröffentlichungen verwenden.

German Notices to Mariners (NfS) – online

Information to commercial shipping

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) on the BSH's website are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS.

Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) are available at the same price as printed NfS.

Information to small craft and leisure shipping

Summaries of corrections to the navigational charts, small craft charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website.

Schifffahrt	Meeresdaten	Meeresnutzung	Produkte	Anträge	Das BSH
Berufsschifffahrt					
Sportschifffahrt			Flaggenzertifikate		
Hersteller			Sportbootvermessung		
Produkte			Berichtigungsservice Karten		
www.bsh.de			Berichtigungsservice Klein- und Sportschifffahrtskarten		
			Berichtigungsservice Bücher		
			Zeitweilige Mindertiefen deutsche Ostseeküste		
			Führerscheinfreie Sportbootmotoren		
			Navigationslichter		

Die kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

The summaries of corrections, which are available free of charge, do not replace the official NfS.

Allgemeine Information

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer werden online als eine gesamte NfS-Datei und in einzelnen Dateien angeboten (alle im PDF-Format):

- Teile 1–4 der NfS
- Beilagen zu den NfS
- Seekarten-Deckblätter in den NfS

Innerhalb der gesamten NfS-Datei und in der Datei Teile 1–4 sind im Navigationsfenster der Software von Adobe Acrobat Lesezeichen eingerichtet, die das gezielte Aufsuchen von Informationen erleichtern.

Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891“ vom 21. Dezember 1998 zu beachten.

General information

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) in PDF format can be ordered completely or as:

- parts 1 to 4
- enclosures
- chart blocks

Within the files of the complete NfS and parts 1–4, the search for information is facilitated by icons on the Adobe Acrobat navigation window.

Mariners are advised to comply with the “Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891” of 21 December 1998 which has been adopted by the IMO.