

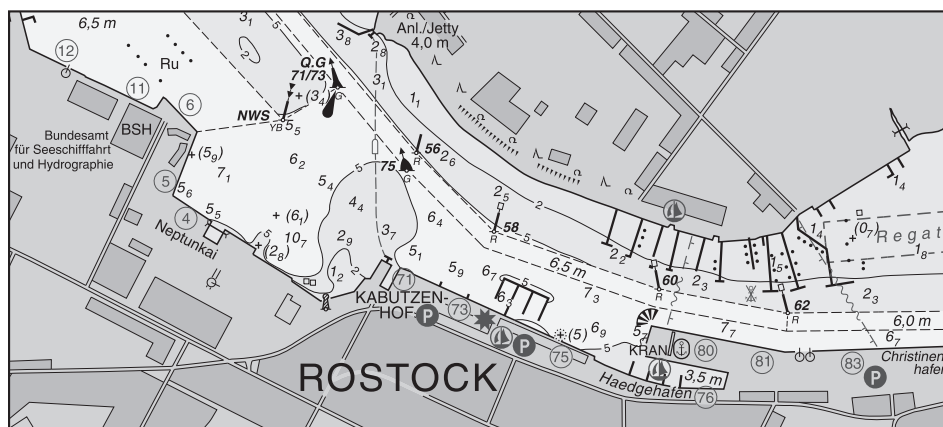


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

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



Nfs 12/16

**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

- Deckblätter zum Lfv./*Corrections to the List of Lights*
- Deckblätter zu den Krt./*Blocks (Chartlets) for charts*: (16) 36/INT 1352
- IMO – Rundschreiben MSC.1/Circ.1406/Rev.3 „Überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet“/IMO – *Circular MSC.1/Circ.1406/Rev.3 “Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area”*
- Bekanntmachung der Entschließung MSC.397(95) des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO/*Notification of Resolution MSC.397(95) of the Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO*

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Krt./Charts: (16) 30/INT 1353, (16) 1621, (21) 89, 3005

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) 3	(21) 49
(21) 4	(21) 89
(16) 30	T (21) 105
(16) 36	(16) 1621
T (21) 44	

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

keine/*nil*

Gültige P- und T-Berichtigungen***P and T Corrections in force***vom **24. März 2016**dated **24 March 2016**Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2014 bis zum Heft 12/2016*According to the German Notices to Mariners (NfS)*
issue 01/2014 to issue 12/2016

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		2016: 12
	2016: 9	T (21) 47	2016: 4
T (16) 33	2016: 9	T (21) 48	2014: 40
T (16) 34	2014: 22		2016: 4
T (16) 36	2014: 11	T (21) 50	2014: 4
	2016: 1		2015: 7, 53
T (16) 43	2014: 40	P (21) 50	2015: 2
	2015: 11, 12, 36		2016: 2
T (16) 52	2015: 47	T (21) 88	2014: 44
T (16) 100	2015: 26, 44		2015: 16
T (16) 151	2014: 2, 5	T (21) 89	2015: 15
	2015: 34	T (21) 90	2014: 29
	2016: 1, 6, 8		2015: 51
T (16) 162	2014: 11	T (21) 103	2014: 12
T (16) 163	2015: 25, 31, 33	T (21) 105	2015: 1, 23
T (16) 1511	2014: 2		2016: 12
T (16) 1513	2015: 46	T (21) 106	2014: 2, 3
T (16) 1514	2014: 48	T (21) 107	2015: 40
T (16) 1515	2015: 53	T (21) 108	2015: 44

Teil 1 – Kartenberichtigungen/Part 1 – Corrections to charts

<p>★ (16) 30 INT 1353 Letzte NfS 11/16</p>	<p>NEUE AUSGABE/NEW EDITION</p>	<p>(BSH N2) 12/16</p>
<p>(16) 36 INT 1352 Letzte NfS 11/16</p>	<p>DECKBLATT vom 18.03.2016 BLOCK dated 18.03.2016</p>	<p>(DK Krt. 196) 12/16</p>
<p>★ (16) 1621 Letzte NfS 15/14</p>	<p>NEUE AUSGABE/NEW EDITION</p>	<p>(BSH N2) 12/16</p>
<p>★ (21) 3 Letzte NfS 11/16 Streiche Delete</p>	<p>Elbe Approach Reede #</p>	<p>(WSA Cuxhaven 35(T)/16) 12/16 54° 04,3' N 007° 44,6' E</p>
<p>★ (21) 4 INT 1457 3011 Letzte NfS 11/16 Trage ein Insert</p>	<p>Blexen – Reede Plan Teil 1 Tiefe 14₁ und streiche Tiefe 16 dicht dabei depth 14₁ and delete depth 16 close by</p>	<p>(WSA Bremerhaven, Peilplan) 12/16 53° 31,59' N 008° 34,00' E</p>
<p>★ T (21) 44 INT 1452 Letzte NfS 11/16 Füge hinzu Add</p>	<p>Falsches Tief eingezogen/withdrawn bei/at ^{BY} Hackfeld N</p>	<p>(WSA Tönning 49(T)/16) 12/16 54° 04,14' N 008° 32,45' E</p>
<p>★ (21) 49 INT 1463 Letzte NfS 07/16 Streiche Delete</p>	<p>Elbe Approach Reede # (Siehe/see 07/16 – (21) 49)</p>	<p>(WSA Cuxhaven 35(T)/16) 12/16 54° 04,3' N 007° 44,6' E</p>

★ (21) 89

Letzte NfS 05/16

NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(BSH N2) 12/16

★ T (21) 105


3014

Letzte NfS 11/16

Füge hinzu

Add

Falsches Tief

eingezogen/*withdrawn* bei/at _{BY}  Hackfeld N

(WSA Tönning 49(T)/16) 12/16

54° 04,14' N 008° 32,45' E

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

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

keine/*nil*

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. 22. Papierseekarten. Ersetze **Krt. 89** durch:

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
89		978-3-86987-688-7	Juist bis Wangerooze Plan: A Leybucht B Hafen von Norddeich C Hafen von Norderney D Hafen von Langeoog E Hafen von Benersiel F Dove Harle	50 000 50 000 20 000 12 500 12 500 12 500 25 000	2016, III.

(BSH N2) 12/16

S. 27. Papierseekarten. Ersetze **Krt. 30** durch:

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
30	1353	978-3-86987-696-2	Kieler Bucht Plan: Hafen von Bagenkop	100 000 4 000	2016, III.

(BSH N2) 12/16

S. 31. Papierseekarten. Ersetze **Krt. 1621** durch:

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
1621		978-3-86987-674-0	Nördliche Rügensche Bodden Plan: A Hafen von Kloster B Hafen von Vitte C Hafen von Neuendorf D Hafen von Schaprode E Anleger von Wittower Fähre F Hafen von Wiek G Hafen von Breege H Martinshafen J Anleger von Ralswiek K Hafen von Vieregge	30 000 4 000 6 000 4 000 4 000 3 000 3 000 3 000 4 000 5 000 4 000	2016, III.

(BSH N2) 12/16

S. 40 Karten für die Klein- und Sportschiffahrt. Ersetze **Krt. 3005** durch:

Krt. Nr.	ISBN ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
3005	978-3-86987-702-0	Lübecker Bucht, Mecklenburger Bucht bis Mön und Boddengewässer 23 Blätter (Format A2) und Beilagen Berichtigungsdatum: 2016, 19. II.		2016/2017
Übersichtskarte		Travemünde bis Stralsund	375 000	
Bl. 1		Rødby Havn bis Dahmeshöved	100 000	
Bl. 2		Neustadt bis Travemünde	50 000	
Bl. 3		Dahmeshöved bis Bugspitze	100 000	
Bl. 4		Wohlenberger Wiek bis Offentief	25 000	
Bl. 5		Nördlich Insel Poel	25 000	
Bl. 6		Timmendorf bis Wismar Plan: A Hafen von Timmendorf B Hafen von Kirchdorf	25 000 4 000 4 000	
Bl. 7		Salzhaff Plan: A Großenbroder Binnensee B Sporthafen Großenbroder Binnensee	25 000 12 500 5 000	
Bl. 8		Kühlungsborn bis Wustrow	100 000	
Bl. 9		Warnemünde	12 500	
Bl. 10		Südlich Gedser Plan: A Hafen von Nysted B Ansteuerung von Gedser	100 000 3 500 40 000	
Bl. 11		Unterwarnow Plan: B Marienehe bis Stadthafen	12 000 15 000	
Bl. 12		Mön bis Kadetrinne Plan: C Hafen von Klintholm	100 000 6 000	
Bl. 13		Darßer Ort bis Dornbusch	100 000	
Bl. 14		Barhöft bis Parow	25 000	
Bl. 15		Gellenstrom bis Barhöft Plan: A Hafen von Barhöft B Hafen von Schaprade	25 000 4 000 4 000	
Bl. 16		Barther Bodden bis Bodstedt Plan: B Hafen von Zingst	25 000 3 000	
Bl. 17		Barther Zufahrt bis Grabow Plan: A Hafen von Barth	25 000 5 000	
Bl. 18		Bodstedt bis Born Plan: A Hafen von Prerow B Hafen von Bodstedt	25 000 5 000 3 000	
Bl. 19		Dierhagen bis Ribnitz-Damgarten Plan: D Hafen von Dierhagen E Hafen von Ribnitz	25 000 3 000 3 000	
Bl. 20		Born bis Wustrow Plan: B Hafen von Althagen C Hafen von Wustrow	25 000 3 000 3 000	
Bl. 21		Parow bis Stralsund Plan: A Barhöfter Rinne	25 000 10 000	
Bl. 22		Plan: A Warnemünde B Hafen von Kühlungsborn C Hafen von Wismar D Nothafen Darßer Ort E Hafen von Boltenhagen	5 000 4 000 10 000 10 000 5 000	
Bl. 23		Hafen von Stralsund	10 000	

(BSH N2) 12/16

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.	ISBN ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
3014	978-3-86987-709-9	Zwischen Elbe, Weser und Helgoland 16 Blätter (Format A2) und Beilagen		2016

Teil 4 Mitteilungen★ **Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten**

a) Todendorf	Zeit/Schedule
04.04.2016	9:00–17:00
05.04.2016	9:00–17:00
06.04.2016	9:00–17:00
07.04.2016	9:00–17:00
08.04.2016	9:00–12:30
09.04.2016	Kein Schießbetrieb No firing practices

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

Das Warnggebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 1. Juni 2012 (BAnz. AT 11.06.2012 V1), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. April 2013 (BAnz. AT 15.04.2013 V1) **verboten**. Es finden auch außerhalb dieser festgesetzten Schießzeiten Übungen statt, bei denen Leucht- und Signalmunition, außer Signal rot, verschossen wird.

Das Gefahrengebiet (bezeichnet durch die Leuchttönen H 1 bis H 3) außerhalb der Warnggebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.

Die Küstenfunkstelle **Todendorf Naval** verbreitet von Montag bis Freitag jeweils 7:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 7:30 und 11:00 Uhr, eine Lagemeldung auf UKW-Kanal 11 zu den aktuellen Gefahrenbereichen für den Schießbetrieb. Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

★ **Nordsee. Außenjade. Mittelrinne. Zeitweiliges Befahrensverbot**

53° 49,0' N 008° 03,0' E

Bis voraussichtlich 21. April 2016 ist die Mittelrinne nicht ausgetonnt und das Befahren aufgrund von Bauarbeiten (Seekabelverlegung) nicht gestattet.

Part 4 Notifications★ **Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises**

b) Putlos	Zeit/Schedule
04.04.2016	9:00–17:00
05.04.2016	9:00–17:00
06.04.2016	9:00–20:00
07.04.2016	9:00–20:00
08.04.2016	9:00–16:00
09.04.2016	9:00–14:00

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

*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 1 June 2012, (Federal Legal Gazette, 11.06.2012), last amended by the Ordinance of 8 April 2013 (Federal Legal Gazette, 15.04.2013). Exercises including use of illuminating and signalling ammunition, except red signals, also take place outside scheduled times.*

The danger area (marked by light-buoys H 1 to H 3) outside the caution areas should be avoided during firing exercises but vessels may pass through after permission has been granted by the Bundeswehr.

*The coast radio station **Todendorf Naval** transmits updated situation broadcasts concerning the danger area from Monday through Friday at 0730, 1100 and 1530, in exceptional cases also on Saturday at 0730 and 1100, on VHF channel 11.*

The situation broadcast will be announced 5 minutes in advance on VHF channel 16.

(WSA Lübeck 7, 19/16) 12/16

★ **North Sea. Outer Jade. Mittelrinne. Navigation temporarily closed**

53° 49,0' N 008° 03,0' E

Probably until 21 April 2016 the fairway Mittelrinne is not buoyed and closed to navigation due to construction works (cable lying).

(WSA Wilhelmshaven 7(T)/16) 12/16

★ **Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie. Änderung des Vorhabens „Offshore Windenergiepark Arkona Becken Südost“. Unterbleiben einer UVP gemäß § 3 a UVPG**

Für das vorbezeichnete Vorhaben wurden im Dezember 2015 beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) Änderungen der Ausführungsplanung eingereicht. Hiermit wird gemäß § 3 a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2490), bekanntgemacht, dass durch diese Änderungsplanung keine Verpflichtung zur erneuten Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Nach Prüfung gemäß § 3 e in Verbindung mit § 3 c Satz 1 des UVPG wurde festgestellt, dass durch das Vorhaben keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nicht selbständig anfechtbar ist.

Die der Prüfung zu Grunde liegenden Unterlagen und die Begründung der Feststellung können auf Antrag nach den Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes beim BSH, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg eingesehen werden.

Im Auftrag
Dr. Nolte

Az.: BSH/5111/Arkonabecken Südost/GV/M5311

★ **Notification of the Federal Maritime and Hydrographic Agency. Amendment of the project “Offshore-Windfarm Arkona Becken Südost“. Omission of an Assessment of Environmental Impacts according to section 3 a UVPG**

In December 2015, amended implementation planning documentation for the aforementioned project was submitted to the German Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH). Herewith it shall be officially notified that according to section 3 a of the Act on the Assessment of Environmental Impacts (UVPG) as of 24 February 2010 (BGBl. I p. 94), last amendments as of 21 December 2015 (BGBl. I p. 2490), these amendments do not entail an obligation to perform a renewed assessment of the environmental impacts. According to our assessment of the documents based on section 3 e in conjunction with section 3 c sentence 1 UVPG, the project is not expected to have relevant adverse environmental effects.

By way of precaution mention is made to the fact that this finding is not appealable independently.

The inspected documents and the grounds to this decision may be reviewed upon application according to the Environmental Information Act at the BSH, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg.

By Order
Dr. Nolte

(BSH M5) 12/16

★ **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Marktüberwachung. Produktrückruf von roten Handfackeln FUOCO A MANO der Firma Albatross S.R.L.**

Der Hersteller Albatross S.R.L. ruft spezifische Lose der o.g. Handfackeln zurück, da möglicherweise die volle Funktion nicht in allen Fällen gewährleistet ist und damit ein Sicherheitsrisiko nicht ausgeschlossen werden kann. Folgende Lose, die im Jahr 2013 produziert wurden, werden zurückgerufen:

**von 9270/13
bis 11280/13**

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 Albatross S.R.L. direkt durchgeführt. Kontakt mit dem Hersteller können Sie über die Internetseite der Firma aufnehmen: www.albatrossrl.com/

★ **Federal Maritime and Hydrographic Agency. Market Survey. Product recall of hand flares (red) FUOCO A MANO manufactured by Albatross S.R.L.**

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 lots, produced in the year 2013, are recalled:

**from 9270/13
to 11280/13**

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 Albatross S.R.L. You can contact the manufacturer via the website of the company: www.albatrossrl.com/

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

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



(BSH S1) 12/16

- ★ Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 15. März 2016 den Untersuchungsbericht Nr. 330/13 veröffentlicht. Dieser befasst sich mit der Kollision zwischen dem LPG-Tanker CORAL IVORY und dem Frachtschiff SIDERFLY im Bereich der NOK-Hochbrücke Brunsbüttel am 28. Oktober 2013 (Letzter Bericht siehe NfS-Heft 07/16)

Die CORAL IVORY hatte kurz vor dem Zusammenstoß ihren Liegeplatz im südlich der Kanaltrasse gelegenen Landeshafen Ostermoor verlassen und damit begonnen, Richtung Kiel in den NOK einzudrehen. Bei diesem Manöver geriet das Schiff zu weit in den nördlichen Teil des Kanals und stieß mit der entgegenkommenden, Richtung Brunsbüttel fahrenden SIDERFLY zusammen. Die nur sehr moderat beschädigte CORAL IVORY konnte aus eigener Kraft in den Binnenhafen Brunsbüttel zurückkehren. Die SIDERFLY wurde schwer beschädigt. Das einströmende Seewasser führte zu einer akuten Sinkgefahr für das Schiff. Von den Brücken der CORAL IVORY und der SIDERFLY wurde sofort nach dem Unfall per UKW-Funk externe Hilfe zu Gunsten der schwer havarierten SIDERFLY angefordert. Alle neun Besatzungsmitglieder und der Loste wurden erfolgreich evakuiert.

Mit Schlepperhilfe gelang es, die SIDERFLY gegen die Kanalböschung zu drücken und das mit mehr als 20 Grad Schlagseite nach Backbord krängende Schiff vor dem Untergang zu bewahren. In den folgenden Tagen wurde der Havarist an der Kanalböschung stabilisiert und provisorisch schwimmfähig gemacht.

- ★ The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the investigation report No. 330/13 on 15 March 2016. The report deals with the collision involving the LPG-tanker CORAL IVORY and the cargo vessel SIDERFLY in the area of the viaduct at Brunsbüttel on 28 October 2013 (Last report see NfS issue 07/16)

The CORAL IVORY had left her berth in Landeshafen Ostermoor located to the south of the canal route shortly before the collision and started to turn into the Kiel Canal towards Kiel. She moved too far into the northern part of the canal during this manoeuvre and collided with the oncoming SIDERFLY, which was sailing towards Brunsbüttel. The CORAL IVORY only sustained minor damage and was able to return to the inland port of Brunsbüttel under her own steam afterwards. The SIDERFLY was heavily damaged. The influx of sea water led to an acute risk of foundering. External assistance for the heavily damaged SIDERFLY was requested from the bridges of the CORAL IVORY and the SIDERFLY immediately after the accident on VHF radio. All nine crew members and the pilot were successfully evacuated.

With the assistance of two tugs it was managed to push the SIDERFLY against the canal embankment and prevent the ship, which was listing at more than 20 degrees to the port side, from foundering. In the following days the distressed vessel was stabilized on the northern canal embankment and then made temporarily buoyant.

Der Untersuchungsbericht der BSU enthält Sicherheitsempfehlungen an die Lotsenbrüderschaft NOK I und an die für die Sicherheit des Schiffsverkehrs im Kanal zuständige Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), die darauf abzielen, die Kommunikation zwischen den agierenden Lotsen, den Schiffsführungen und der Verkehrszentrale zu optimieren. Darüber hinaus wird der GDWS empfohlen, die Möglichkeiten für die Errichtung einer zusätzlichen Signalanlage am Ausgang des Landeshafens Ostermoor zu prüfen.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

The investigation report comprises safety recommendations for the pilot brotherhood Kiel Canal I and the GDWS, the competent authority for the safety of shipping on the Kiel Canal, aiming at optimizing the communication between the pilots, the ships commands and the VTS. Moreover, the GDWS is recommended to examine the possibility of installing an additional signaling system at the exit of Landeshafen Ostermoor.

Upon request the report will be forwarded. Alternatively this report – as well as all previous reports – is available on the website www.bsu-bund.de and can be downloaded.

(BSU Bericht 330/13) 12/16

Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr). Bekanntmachung der Entschließung MSC.397(95) des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO

(Siehe zuletzt NfS-Heft 11/2016)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat im Verkehrsblatt 4/2016 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) MSC.397(95) „Änderungen Teil A des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-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 Resolution MSC.397(95) of the Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO

(See last NfS issue 11/2016)

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.397(95) “Amendments to part A of the Seafarers’ Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW 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. 30) 12/16

IMO – Rundschreiben MSC.1/Circ.1406/Rev.3 „Überarbeitete Vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet“

Der Schiffssicherheitsausschuss MSC (Maritime Safety Committee) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organization) hat in seiner 89. Tagung vom 11. bis 20. Mai 2011 Vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffnetem Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet erarbeitet. In einer Tagung der Arbeitsgruppe Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und Piraterie der IMO vom 13. bis 25. September 2011 wurden diese Empfehlungen noch einmal überprüft, verbessert, aktualisiert und sind vom Rat genehmigt worden.

Inzwischen wurden die Vorläufigen Empfehlungen von MSC in der 95. Tagung vom 3. bis 12. Juni 2015 im Hinblick auf die Veröffentlichung des Internationalen Standards IOS 28007 über die Zertifizierung von privaten maritimen Wachunternehmen (PMSC) erneut geändert.

IMO – Circular MSC.1/Circ.1406/Rev.3 “Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area”

At its eighty-ninth session from 11 to 20 May 2011, the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO), approved interim recommendations to flag States on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area. In an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group of the IMO from 13 to 25 September 2011, these recommendations were once again reviewed, improved, updated and have been approved by the council.

The interim recommendations were again revised by the Maritime Safety Committee at its ninety fifth session (3 to 12 June 2015), taking into account publication of International Standard ISO 28007 on certification of PMSC.

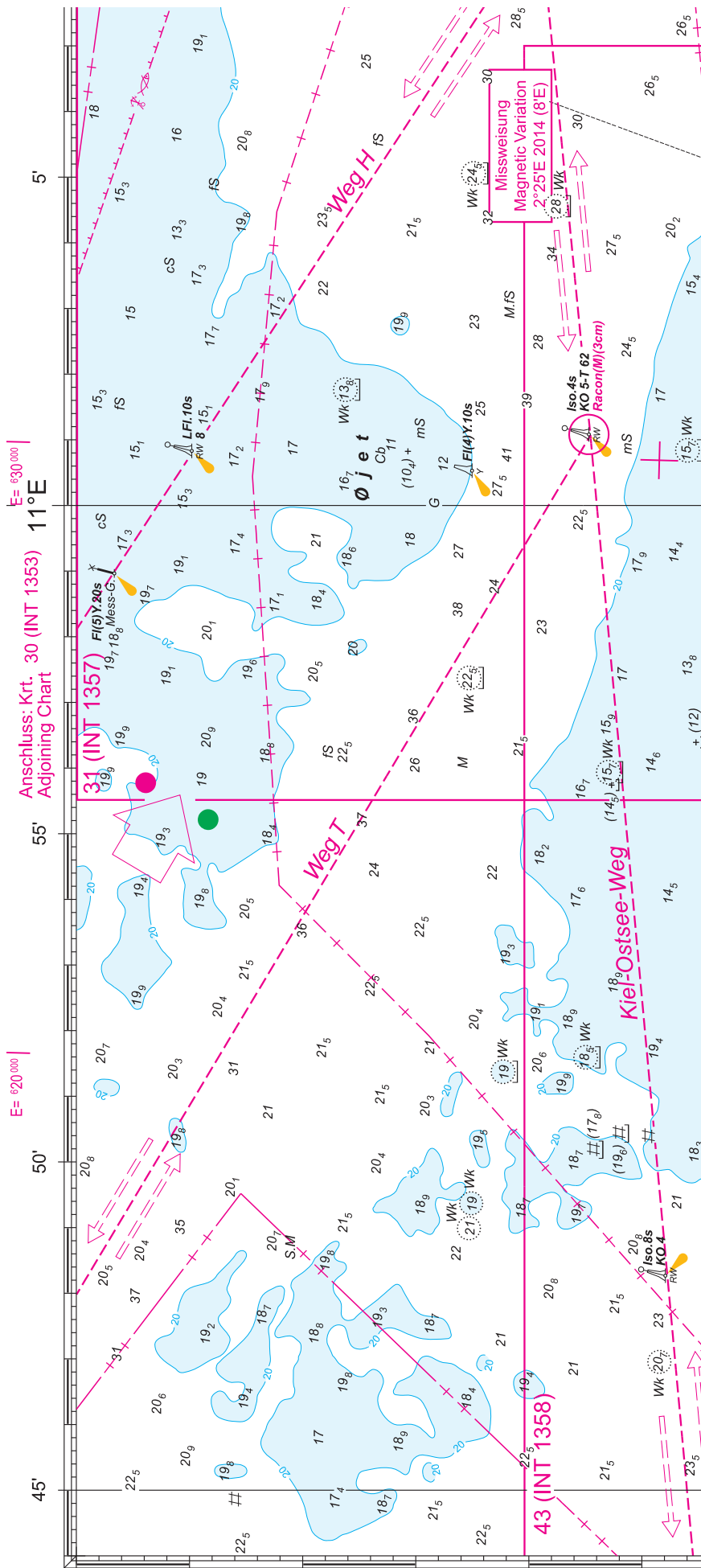
Die überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen sind im Verkehrsblatt Heft 4/2016, S. 96 in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht und als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

The revised interim recommendations in German and English languages have been published in the issue 4/2016 of "Verkehrsblatt" (Gazette of the Federal Ministry of Transport), page 96; it has been included as an insert in the centre of this issue.

(VkBl. 4/2016 Nr. 28) 12/16

4003 Lfv. südöstliche Nordsee 2016

322812	Friesenbrücke, Brückenpfeiler, Weener Seite N Pfeiler, weiß Angestrahlt	53°09,69' N 007°22,31' E	Fl.Y.4s	Y	(WSA Emden 32/16) 2016-12
322813	Friesenbrücke, frei stehender Brückenpfeiler N Pfeiler, weiß, mit □ weiß Angestrahlt	53°09,69' N 007°22,34' E	Fl.Y.4s	Y	(WSA Emden 32/16) 2016-12
322814	Friesenbrücke, Brückenpfeiler, Coldemüntjer Seite N Pfeiler, weiß Angestrahlt	53°09,70' N 007°22,38' E	Fl.Y.4s	Y	(WSA Emden 32/16) 2016-12
322815	Friesenbrücke, frei stehender Brückenpfeiler S Pfeiler, weiß, mit □ weiß Angestrahlt	53°09,67' N 007°22,34' E	Fl.Y.4s	Y	(WSA Emden 32/16) 2016-12
322816	Friesenbrücke, Brückenpfeiler, Coldemüntjer Seite S Pfeiler, weiß, mit □ weiß Angestrahlt	53°09,68' N 007°22,39' E	Fl.Y.4s	Y	(WSA Emden 32/16) 2016-12



(VkB1. 4/2016 Nr. 28 S. 96)

Nr. 28 **Bekanntmachung des IMO-Rundschreibens MSC. 1/Circ.1406/Rev.3 „Überarbeitete Vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet“**

Bonn, den 19. Januar 2016
WS 22/6228.2/11-10.5

Der Schiffssicherheitsausschuss MSC (Maritime Safety Committee) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organisation) hat in seiner 89. Tagung vom 11. bis 20. Mai 2011 Vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet erarbeitet. In einer Tagung einer Arbeitsgruppe Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und Piraterie der IMO vom 13. bis 25. September 2011 wurden diese Empfehlungen noch einmal überprüft, verbessert, aktualisiert und sind vom Rat genehmigt worden. Inzwischen wurden die Vorläufigen Empfehlungen von MSC in der 95. Tagung vom 3. bis 11. Juni 2015 im Hinblick auf die Veröffentlichung des Internationalen Standards IOS 28007 über die Zertifizierung von privaten maritimen Wachunternehmen (PMSC) erneut geändert.

Die Vorläufigen Empfehlungen der IMO für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet, IMO-Rundschreiben vom 12. Juni 2015 MSC. 1/Circ.1406/Rev.3, werden nachfolgend in deutscher und englischer Sprache bekannt gegeben.

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Gabriele Rutschke-Hamburger

Übersetzung
Original: Englisch

MSC. 1/Circ. 1406/Rev. 3
12. Juni 2015

Überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet¹

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunundachtzigsten Tagung (vom 11. bis 20. Mai 2011) die vorläufigen Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet gebilligt.

- 2 Angesichts der Bedeutung und Dringlichkeit dieses Problems sowie der Notwendigkeit, detaillierte Leitlinien und Empfehlungen weiterzuentwickeln und so bald wie möglich zu veröffentlichen, hat der Ausschuss die Einberufung einer außerordentlichen Tagung der Arbeitsgruppe Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt und Piraterie (vom 13. bis 15. September 2011) zur Aktualisierung der Empfehlungen gebilligt und der Rat dies genehmigt.
- 3 Die überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet wurden erneut in der neunzigsten Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses vom 16. bis 25. Mai 2012 wegen kleinerer Änderungen, die sich aus der Weiterentwicklung der vorläufigen Leitlinie für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt (PMSC) ergaben gemäß MSC.1/Circ.1443 über *Vorläufige Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen*.
- 4 Die überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen wurden durch den Schiffssicherheitsausschuss in seiner fünf- undneunzigsten Sitzung (3. bis 12. Juni 2015) wieder geändert, und zwar aufgrund der Veröffentlichung des Internationalen Standards ISO 28007 über die Zertifizierung von PMSC.
- 5 Die überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet sind in der Anlage wiedergegeben.
- 6 Die überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen in der Anlage sollten in Verbindung mit den Vorläufigen Leitlinien gelesen werden, die wiedergegeben sind in den Dokumenten MSC.1/Circ.1443; MSC.1/Circ.1405/Rev.2 über die *Überarbeiteten vorläufigen Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet* sowie mit dem Dokument MSC.1/Circ.1408 über *Vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet* und mit den Hinweisen des Dokuments MSC-FAL.1/Circ.2 zu dem *Fragebogen zu Informationen über die Vorschriften von Hafen- und Küstenstaaten für privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen* sowie den anderen von der Organisation erarbeiteten Empfehlungen und Leitlinien zur Verhütung und Unterbindung von Piraterie und bewaffneten Überfällen auf Schiffe.

¹ Hochrisikogebiet: ein Gebiet entsprechend der Definition nach den „Empfohlene Handlungspraktiken zum Schutz gegen somalische Piraten“ (Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy) (MSC.1/Circ.1339), sofern es vom Flaggenstaat nicht anders definiert ist.

- 7 Die Mitgliedsregierungen werden dringend gebeten, dieses Rundschreiben allen nationalen Behörden, die mit der Bekämpfung der Piraterie befasst sind, sowie Reedern, Schiffsbetreibern, Schifffahrtsunternehmen, Schiffsführern und Besatzungen zur Kenntnis zu bringen.
- 8 Die Mitgliedsregierungen werden auch dringend gebeten, alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um die in der Anlage wiedergegebenen, überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen jeweils umzusetzen.
- 9 Die Mitgliedsregierungen, internationalen Organisationen und Nichtregierungsorganisationen mit Konsultativstatus werden gebeten, dem Ausschuss bei nächster Gelegenheit die Ergebnisse ihrer Erfahrungen mit der Anwendung der überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen mitzuteilen, um den Ausschuss bei der Entscheidung zu unterstützen, ob weitere Maßnahmen zu treffen sind.
- 10 Das Rundschreiben MSC.1/Circ.1406/Rev.2 wird hiermit zurückgezogen.

Anlage

Überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet²

- 1 Diese vorläufigen Empfehlungen enthalten Erwägungen zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal (PCASP) für den Fall, dass ein Flaggenstaat zu der Auffassung kommt, dass eine solche Maßnahme geeignet und legal wäre. Damit ist weder beabsichtigt, den Einsatz zu befürworten noch ihn zu institutionalisieren. In den Empfehlungen werden nicht alle rechtlichen Fragen behandelt, die mit dem Einsatz von PCASP an Bord von verknüpft sein könnten.
- 2 In einer wachsenden Anzahl von Fällen erwägen Reeder den Einsatz von PCASP, um bei der Durchfahrt durch das Hochrisikogebiet die Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr an Bord zu vermehren. Das Mitführen dieses Personals, seiner Schusswaffen und seiner sicherheitsbezogenen Ausrüstung³ unterliegt den Rechtsvorschriften und der Verfahrenspraxis des Flaggenstaats, und es ist Aufgabe der Flaggenstaaten festzulegen, ob und unter welchen Bedingungen dies genehmigt wird.
- 3 Die Flaggenstaaten sollten, wenn sie ihre Verfahrensweise festlegen, die mögliche Eskalation der Gewalt berücksichtigen, die sich aus dem Gebrauch von Schusswaffen und dem Mitführen bewaffneten Personals an Bord von Schiffen ergeben könnte. Die Flaggenstaaten sollten den Schiffsführern, Seeleuten, Reedern, Schiffsbetreibern und Unternehmen klare Vorgaben hinsichtlich der nationalen Verfahrenspraxis zum Mitführen bewaffneten Wachpersonals an die Hand geben.
- 4 Die Flaggenstaaten sollten allen Betroffenen vorschreiben, alle einschlägigen Vorschriften von Flaggen-, Hafen- und Küstenstaaten einzuhalten.
- 5 Die Flaggenstaaten sollten grundsätzlich festlegen, ob oder ob nicht der Einsatz von PCASP genehmigt wird und wenn ja unter welchen Bedingungen dies möglich ist. Bei der Entwicklung einer solchen Politik sind die Flaggenstaaten aufgefordert, die nachstehenden Empfehlungen zu berücksichtigen:
 - .1 Als Erstes ist zu prüfen, ob der Einsatz von PCASP:
 - .1 unter Zugrundelegung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Flaggenstaats überhaupt genehmigt werden kann;
 - .2 Als zweiter Schritt, sofern der Einsatz des PCASP als eine geeignete und legale Maßnahme feststeht, sollte eine Strategie festgelegt werden, die u. a. Folgendes zum Inhalt haben könnte:
 - .1 Mindestkriterien oder Mindestanforderungen, die das PCASP erfüllen sollte unter Berücksichtigung der wesentlichen Aspekte des Dokuments MSC.1/Circ.1405/Rev.2 über die *Überarbeiteten vorläufigen Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet*;
 - .2 Sicherstellung, dass die PMSC, die PCASP an Bord von Schiffen beschäftigen, über ein gültiges Akkreditierungszertifikat verfügen von ISO 28007-1:2015 (Schiffe und marine Technologie – *Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt* (PMSC), die privates bewaffnetes Wachpersonal beschäftigen oder ein Akkreditierungszertifikat besitzen, das geeigneten nationalen Anforderungen entspricht.
 - .3 ein Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes von solchem PCASP, bei dem festgestellt worden ist, dass es die Mindestanforderungen für den Einsatz auf Schiffen, die unter seiner Flagge fahren, erfüllt;
 - .4 ein Verfahren, nach dem Reedern, Schiffsbetreibern oder Schifffahrtsunternehmen der Einsatz von PCASP genehmigt werden kann;
 - .5 Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen Genehmigungen erteilt werden, und die Verantwortlichkeiten für die Einhaltung der Vorschriften im Zusammenhang mit dieser Genehmigung;
 - .6 Verweise auf unmittelbar anwendbare innerstaatliche Rechtsvorschriften über das Mitführen und den Gebrauch von Schusswaffen durch PCASP, die dem PCASP zugeordnete Klasse und die Beziehung des PCASP zu dem Schiffsführer während des Aufenthalts an Bord sowie
 - .7 Vorschriften über Meldungen und Aufzeichnungen.

² Ein Gebiet entsprechend der Definition nach den Empfohlenen Handlungspraktiken zum Schutz gegen somalische Piraten (Best Management Practices) (MSC.1/Circ.1339), sofern es vom Flaggenstaat nicht anders definiert ist.

³ In der vorliegenden Richtlinie schließen die Hinweise auf Schusswaffen auch die dazugehörige Munition, das Verbrauchsmaterial, die Ersatzteile und die Wartungsausrüstung ein, die von den PCASP zu verwenden sind, und alle Hinweise auf sicherheitsbezogene Ausrüstung schließen auch die Schutz- und Kommunikationsausrüstung ein, die von PCASP zu verwenden sind.

- .3 Außerdem sind der Organisation Informationen über den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal zur Verfügung zu stellen, damit diese den anderen Mitgliedstaaten bekannt gemacht werden können.

MSC.1/Circ.1406/Rev.3
12 June 2015

Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area⁴

- 1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), approved Interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.
- 2 Given the importance and urgent nature of this issue, and the need to further develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the recommendations.
- 3 The interim recommendations were further revised by the Maritime Safety Committee at its ninetieth session (16 to 15 May 2012) to take into account minor consequential amendments arising from the development of the interim guidance to private maritime security companies set out in MSC.1/Circ.1443 on *Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*.
- 4 The interim recommendations were again revised by the Maritime Safety Committee at its ninety-fifth session (3 to 12 June 2015), taking into account publication of International Standard ISO 28007 on certification of PMSC.
- 5 The Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area is set out in the annex.
- 6 The attached revised interim recommendations should be read in conjunction with the interim guidance set out in MSC.1/Circ.1443; MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on *Revised interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*; and in MSC.1/Circ.1408 on *Interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*⁵, and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on *the Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships*, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

- 7 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy activities, shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews.
- 8 Member Governments are also urged to take any necessary action to implement, as appropriate, the revised interim recommendations given in the annex.
- 9 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the revised interim recommendations so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.
- 10 MSC.1/Circ.1406/Rev. 2 is hereby revoked.

CIRC\MSC\01\1406-Rev-3

Annex

Revised interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area⁶

- 1 These interim recommendations provide considerations on the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) if and when a flag State determines that such a measure would be appropriate and lawful. They are not intended to endorse or institutionalize their use. The recommendations do not address all the legal issues that might be associated with the use of PCASP on board ships.
- 2 In an increasing number of cases, shipowners are considering the use of PCASP to augment shipboard security arrangements when transiting the High Risk Area. The carriage of such personnel and their firearms and security-related equipment⁷ is subject to flag State legislation and policies and it is a matter for flag States to determine if and under which conditions this will be authorized.
- 3 Flag States should take into account the possible escalation of violence which could result from the use of firearms and carriage of armed personnel on board ships when deciding on their policy. Flag States should provide clarity to Masters, seafarers, shipowners, operators and companies with respect to the national policy on carriage of armed security personnel.
- 4 Flag States should require the parties concerned to comply with all relevant requirements of flag, port and coastal States.

⁴ High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

⁵ As they may be revised

⁶ High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

⁷ In the present recommendations, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

- 5 Flag States should have in place a policy on whether or not the use of PCASP will be authorized and, if so, under which conditions. In developing such a policy, flag States are encouraged to take into account the following recommendations:
 - .1 As a first step, consider whether the use of PCASP:
 - .1 would be permitted under the national legislation of the flag State;
 - .2 would be an appropriate measure under some circumstances to augment the security arrangements put in place, in accordance with related instruments and guidelines developed and promulgated by the Organization including the industry-developed best management practices, on ships flying its flag when operating in the High Risk Area; and
 - .2 As a second step, if the use of PCASP is determined to be an appropriate and lawful measure, establish a policy which may include, inter alia:
 - .1 the minimum criteria or minimum requirements with which PCASP should comply, taking into account the relevant aspects of the guidance set out in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on *Revised interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*;
 - .2 ensuring that PMSC employing PCASP on board ships hold valid accredited certification to ISO 28007-1:2015 (Ships and marine technology – *Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships*) or meet applicable national requirements;
 - .3 a process for authorizing the use of PCASP which have been found to meet minimum requirements for ships flying its flag;
 - .4 a process by which shipowners, ship operators or shipping companies may be authorized to use PCASP;
 - .5 the terms and conditions under which the authorization is granted and the accountability for compliance associated with that authorization;
 - .6 references to any directly applicable national legislation pertaining to the carriage and use of firearms by PCASP, the category assigned to PCASP, and the relationship of PCASP with the Master while on board; and
 - .7 reporting and record-keeping requirements; and
 - .3 Provide information to the Organization on the use of PCASP for circulation to Member States.

(VkB1. 2016 S. 96)

(VkBl. 4/2016 Nr. 30 S. 110)

**Nr. 30 Bekanntmachung der Entschließung
des Schiffssicherheitsausschusses
MSC.397(95) „Änderungen Teil A
des Codes für die Ausbildung, die
Erteilung von Befähigungszeugnis-
sen und den Wachdienst von See-
leuten (STCW-Code)“**

Hamburg, den 09. Februar 2016
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.397(95), „Änderungen Teil A des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

**Entschliessung MSC.397(95)
(angenommen am 11. Juni 2015)**

**Änderungen des Teils A des Codes für die
Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen
und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-CODE)**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

eingedenk des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

sowie eingedenk des Artikels XII und der Regel I/1.2.3 des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), („das Übereinkommen“), betreffend das Verfahren zur Änderung von Teil A des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code),

nach der auf seiner fünfundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung der Änderungen von Teil A des STCW-Codes, die in Übereinstimmung mit Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und zugelassen wurden,

1 beschließt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des STCW-Codes, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;

- 2 bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens, dass diese Änderungen des STCW-Codes als am 1. Juli 2016 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 von Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 100 oder mehr Registertonnen ausmachen, dem Generalsekretär der Organisation angezeigt haben, dass sie gegen die Änderungen Einspruch erheben;
- 3 fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des Übereinkommens die in der Anlage enthaltenen Änderungen des STCW-Codes am 1. Januar 2017 in Kraft treten, nachdem sie gemäß obigem Absatz 2 als angenommen gelten;
- 4 ersucht den Generalsekretär, in Übereinstimmung mit Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln; und
- 5 ersucht den Generalsekretär ferner, allen Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen des Teils A des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-CODE)

Kapitel V – Besondere Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

- 1 Hinter dem bestehenden Abschnitt A-V/2 wird der folgende neue Abschnitt A-V/3 hinzugefügt:

„Abschnitt A-V/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Schiffen, die dem Internationalen Code für die Sicherheit von gasbetriebenen Schiffen (IGF-Code) unterliegen Grundausbildung für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen

- 1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, muss:
- .1.1 entsprechend seiner Funktion, seinen Aufgaben und seiner Verantwortung nach Maßgabe von Tabelle A-V/3-1 die nach Regel V/3 Absatz 5 vorgeschriebene Grundausbildung erfolgreich abgeschlossen haben; und
 - .1.2 einen Nachweis darüber erbringen, dass die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt worden ist; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/3-1 zusammenfassend dargestellt; oder
 - .2 eine angemessene Ausbildung und einen entsprechenden Nachweis gemäß den in Regel V/3 Absatz 6 niedergelegten Anforderungen für den Dienst auf Flüssiggastankschiffen erhalten haben.

Fortbildung für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen

- 2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, muss:
- .1.1 entsprechend seiner Funktion, seinen Aufgaben und seiner Verantwortung nach Maßgabe von Tabelle A-V/3-2 die nach Regel V/3 Absatz 8 vorgeschriebene Fortbildung erfolgreich abgeschlossen haben; und
 - .1.2 einen Nachweis darüber erbringen, dass die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt worden ist; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/3-2 zusammenfassend dargestellt; oder
 - .2 eine angemessene Ausbildung und einen entsprechenden Nachweis gemäß den in Regel V/3 Absatz 9 niedergelegten Anforderungen für den Dienst auf Flüssiggastankschiffen erhalten haben.

Befreiungen

- 3 Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der Größe eines Schiffes sowie in Anbetracht der Länge oder der Art seiner Reise die Anwendung der vollständigen Vorschriften dieses Abschnitts auf Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 für unzumutbar oder nicht praktikabel, so kann sie die Seeleute auf einem solchen Schiff oder auf Schiffen dieser Klasse von der Pflicht zur Erfüllung bestimmter Vorschriften befreien; dabei sind die Sicherheit der Personen an Bord, des Schiffes und sonstiger Sachwerte sowie der Schutz der Meeresumwelt zu berücksichtigen; diese Befreiungsregelung findet keine Anwendung auf Fahrgastschiffe.

Tabelle A-V/3-1

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Grundausbildung für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum sicheren Betrieb eines Schiffes, das dem IGF-Code unterliegt	Kenntnisse über Entwurf und betriebliche Kennwerte von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen Grundkenntnisse über Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen, ihre Kraftstoffsysteme und Systeme zur Kraftstofflagerung: .1 vom IGF-Code behandelte Kraftstoffe .2 Arten von Kraftstoffsystemen, die dem IGF-Code unterliegen .3 Kraftstofflagerung an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, bei atmosphärischem Druck, tiefgekühlt oder bei Überdruck	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Im jeweiligen Verantwortungsbereich werden Nachrichten deutlich und wirksam übermittelt Dank der Durchführung der auf Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen, bezogenen Tätigkeiten entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.4 die allgemeine Anordnung von Systemen zur Lagerung von Kraftstoff an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>.5 Gefahrenzonen und -bereiche</p> <p>.6 einen typischen Brandschutzplan</p> <p>.7 Überwachung, Steuerung und Sicherheitssysteme an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>Grundkenntnisse über Kraftstoffe und den Betrieb von Systemen zur Lagerung von Kraftstoff an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen:</p> <p>.1 Rohrleitungssysteme und Ventile</p> <p>.2 Lagerung bei atmosphärischem Druck, tiefgekühlt oder bei Überdruck</p> <p>.3 Entlastungssysteme und Schutzabschirmungen</p> <p>.4 grundlegende Bunkervorgänge und Systeme für das Bunkern</p> <p>.5 Schutz gegen Unfälle durch Tieftemperatur</p> <p>.6 Überwachung und Erkennung von Kraftstoffleckagen</p> <p>Grundkenntnisse der physikalischen Eigenschaften von Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, insbesondere in folgenden Bereichen:</p> <p>.1 Eigenschaften und Kennwerte</p> <p>.2 Druck und Temperatur, einschließlich der Beziehung zwischen Dampfdruck und Temperatur</p> <p>Kenntnisse über die und Verständnis der Sicherheitsanforderungen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, und Fähigkeit zu deren praktischer Umsetzung</p>		
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung auf einem Schiff, das dem IGF-Code unterliegt	<p>Grundkenntnisse über die mit dem Betrieb auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verbundenen Gefahren, insbesondere über:</p> <p>.1 Gesundheitsgefahren</p> <p>.2 Umweltgefahren</p> <p>.3 Gefahren aufgrund der Reaktion mehrerer Stoffe untereinander</p> <p>.4 Korrosionsgefahren</p> <p>.5 Entzündungs- Explosions- und Brandgefahren</p> <p>.6 Zündquellen</p> <p>.7 Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>.8 Vergiftungsgefahren</p> <p>.9 undichte Stellen, durch die Gase und Dämpfe austreten können, sowie Gas- und Dampf Wolken</p> <p>.10 Gefahren aufgrund extrem niedriger Temperaturen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Es werden die in einem Sicherheitsdatenblatt (SDS) angegebenen Gefahren für das Schiff und die Personen an Bord zutreffend erkannt und entsprechend allgemein anerkannten Verfahren die zweckdienlichen Maßnahmen getroffen.</p> <p>Das Erkennen einer gefährlichen Situation und die Maßnahmen, die getroffen werden, wenn eine gefährliche Situation bemerkt wird, entsprechen allgemein anerkannten Verfahrensweisen und der nach allgemeinem Dafürhalten besten Vorgehensweise.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.11 Gefahren aufgrund hohen Druckes</p> <p>.12 Unterschiede zwischen verschiedenen Kraftstoffchargen</p> <p>Grundkenntnisse über Verfahren zur Eindämmung oder Ausschaltung von Gefahren:</p> <p>.1 Entleeren, Inertisieren, Trocknungsmittel und Überwachungsverfahren</p> <p>.2 Maßnahmen gegen elektrostatische Aufladung</p> <p>.3 Belüftung</p> <p>.4 Trennung unterschiedlicher Kraftstoffe</p> <p>.5 Verminderung der Reaktionsfähigkeit</p> <p>.6 Maßnahmen zur Verhinderung von Entzündung, Brand und Explosion</p> <p>.7 Überwachung und Beeinflussung der Umgebungsluft</p> <p>.8 Prüfung von Stellen an Bord auf das Vorhandensein gefährlicher Gase oder Dämpfe</p> <p>.9 Schutz gegen Schäden durch Tieftemperatur (LNG)</p> <p>Verständnis der Kraftstoffeigenschaften auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, anhand der Angaben in Sicherheitsdatenblättern (SDS)</p>		
Anwendung von Vorichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	<p>Gewisse Kenntnisse über Gasmessgeräte und ähnliche Ausrüstung:</p> <p>.1 Prüfung von Stellen an Bord auf das Vorhandensein gefährlicher Gase oder Dämpfe hin</p> <p>Kenntnisse über die richtige Verwendung von spezieller Sicherheitsausrüstung und Schutzvorrichtungen, insbesondere von:</p> <p>.1 Atemschutzgeräten</p> <p>.2 Schutzkleidung</p> <p>.3 Wiederbelebungsgeräten</p> <p>.4 Bergungs- und Fluchtgerät</p> <p>Grundkenntnisse über sichere Arbeitsverfahren nach Maßgabe der für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen, geltenden gesetzlichen Vorschriften, den Arbeitsschutzrichtlinien der Wirtschaft und den an Bord geltenden persönlichen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere:</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten gefährlicher Räume und Zonen</p> <p>.2 Vorsichtsmaßnahmen vor und während Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten</p> <p>.3 Sicherheitsmaßnahmen beim Schweißen, Drehen und Fräsen</p> <p>Grundkenntnisse über Erste Hilfe mit Bezug auf Sicherheitsdatenblätter (SDS)</p>	<p>Prüfung oder Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Menschen und das Schiff vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwendet.</p> <p>Es wird darauf geachtet, was beim Leisten von Erster Hilfe unbedingt zu tun ist und was auf keinen Fall gemacht werden darf.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Durchführung von Brandbekämpfungsmaßnahmen an Bord eines Schiffes, das dem IGF-Code unterliegt	Fähigkeit zum Organisieren von Brandschutzmaßnahmen sowie Kenntnis der auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, zu treffenden Maßnahmen Kenntnisse über besondere Gefahren im Zusammenhang mit Kraftstoffsystemen und dem Umgang mit Kraftstoff auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen Kenntnisse über die Brandbekämpfungsmittel und -methoden, die zum Löschen von Schadfeuern benutzt werden, welche durch die verschiedenen Kraftstoffe unterhalten werden, die an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, vorzufinden sind Fähigkeit zum Betrieb von Anlagen zur Brandbekämpfung	Nachweis durch Unterweisung und praktische Übungen unter zugelassenen und wirklich wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen (zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen) sowie nach Möglichkeit bei Dunkelheit	Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn eine Notfallsituation bemerkt wird, und die Folgemaßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen. Die Maßnahmen, die beim Erkennen des Signals zum Melden am Sammelplatz getroffen werden, sind dem zugrundeliegenden Notfall angemessen und werden entsprechend allgemein anerkannten Verfahrensweisen durchgeführt. Bekleidung und Ausrüstung sind der Art der Brandbekämpfungsmaßnahmen angemessen. Zeitlicher Ablauf und Aufeinanderfolge der einzelnen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen. Brände werden durch Anwendung zweckmäßiger Vorgehensweisen, Techniken und Löschmittel gelöscht
Reaktionen auf Notfallsituationen	Grundkenntnisse über Notfallverfahren, insbesondere über die Notabschaltung	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Art und Intensität des Notfalls werden sofort richtig erkannt und die als Reaktion darauf getroffenen Maßnahmen entsprechen den einschlägigen Notfallverfahren und -plänen
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt durch das Freisetzen von Kraftstoffen, wie sie auf Schiffen zu finden sind, die dem IGF-Code unterliegen	Grundkenntnisse über die im Fall von Kraftstoffleckage/-ausfluss/-abblausung von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, zu treffenden Maßnahmen, insbesondere über die Notwendigkeit, .1 die zuständigen Personen mit den einschlägigen Informationen zu versorgen .2 gewisse Kenntnisse der schiffsseitigen Verfahren zur Bekämpfung von Ausflüssen/Leckagen/Abblasungen .3 gewisse Kenntnisse über geeignete persönliche Schutzausrüstung bei der Bekämpfung eines Ausflusses/einer Leckage von durch den IGF-Code behandelten Kraftstoffen	Prüfung oder Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Es werden jederzeit die Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.

Tabelle A-V/3-2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Fortbildung für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Vertrautheit mit den physikalischen und chemischen Eigenschaften von Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen	<p>Grundkenntnisse und Verständnis der einfachen Chemie und Physik sowie der einschlägigen Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit dem sicheren Bunkern und der Verwendung der an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verwendeten Kraftstoffe, insbesondere Kenntnisse über:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 die chemische Struktur verschiedener an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verwendeter Kraftstoffe .2 die Eigenschaften und Kennwerte von an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verwendeten Kraftstoffen, insbesondere über <ul style="list-style-type: none"> .2.1 die einfachen physikalischen Gesetzmäßigkeiten .2.2 Aggregatzustände .2.3 die Dichte von Gasen im flüssigen und im gasförmigen Zustand .2.4 Abdampfen aus und Altern von tiefgekühlten Kraftstoffen .2.5 die Komprimierung und Entspannung von Gasen .2.6 kritische Drücke und Temperaturen von Gasen .2.7 Flammpunkt, obere und untere Zündgrenze, Selbstentzündungstemperatur .2.8 Verhältnis zwischen dem Druck des gesättigten Dampfes und der Referenztemperatur .2.9 Taupunkt und Siedepunkt .2.10 Hydratisierung .2.11 Verbrennungseigenschaften: Heizwerte .2.12 Beziehung zwischen Methanzahl und Klopfen .2.13 Schadstoffeigenschaften von durch den IGF-Code behandelten Kraftstoffen .3 die Eigenschaften unvermischter Flüssigkeiten .4 das Wesen und die Eigenschaften von Lösungen .5 thermodynamische Einheiten .6 grundlegende thermodynamische Gesetzmäßigkeiten in Form von Texten und Zeichnungen .7 Eigenschaften von Werkstoffen .8 Auswirkungen niedriger Temperaturen bei flüssigen tiefgekühlten Kraftstoffen, insbesondere Sprödbruch <p>Verständnis der in Sicherheitsdatenblättern (SDS) enthaltenen Angaben über vom IGF-Code behandelte Kraftstoffe</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm 	<p>Die Informationsquellen für das Erkennen der Eigenschaften und Kennwerte von durch den IGF-Code behandelten Kraftstoffen sowie von deren Auswirkungen auf die Sicherheit, den Umweltschutz und den Schiffsbetrieb werden sinnvoll genutzt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Bedienen der Steuerung des Kraftstoffs für die Antriebsanlage, der anderen maschinengebundenen Anlagen, der Dienst- und Sicherheitseinrichtungen, auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen	Beherrschen der Grundlagen für die Bedienung von Maschinenanlagen an Bord von Schiffen Kenntnisse über Hilfsmaschinen von Schiffen Kenntnisse in der schiffstechnischen Fachterminologie	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Haupt- und Hilfsmaschinen sowie sonstige technische Geräte werden jederzeit nach Maßgabe der Betriebsanweisungen und innerhalb sicherer Betriebsleistungsgrenzen betrieben
Fähigkeit zur sicheren Durchführung und zur Überwachung sämtlicher Tätigkeiten im Zusammenhang mit den an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verwendeten Kraftstoffen	Kenntnisse über Entwurf und Kennwerte von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen Kenntnisse über den Entwurf von Schiffen sowie über deren Anlagen und Ausrüstung, wie sie auf Schiffen zu finden sind, die dem IGF-Code unterliegen, insbesondere über .1 Kraftstoffsysteme für verschiedene Antriebsmaschinen .2 die allgemeine Anordnung und Bauweise .3 Systeme zur Lagerung von Kraftstoff an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, einschließlich der Werkstoffe für ihren Bau und ihre Isolierung .4 Einrichtungen und Messgeräte zum Umgang mit Kraftstoff an Bord von Schiffen .4.1 Kraftstoffpumpen und Pumpvorrichtungen .4.2 Kraftstoffleitungen .4.3 Expansionsventile .4.4 die Flammenabweiser .4.5 die Temperaturüberwachungsanlagen .4.6 die Vorrichtungen zum Peilen des Füllstands der Kraftstofftanks .4.7 die Vorrichtungen zur Überwachung und Regelung des Drucks in den Tanks .5 die Vorrichtungen zur Aufrechterhaltung einer gleichbleibenden Temperatur und eines gleichbleibenden Drucks in Tanks für tiefgekühlten Kraftstoff .6 die Anlagen für die Regelung der Atmosphäre im Kraftstoffsystem (zum Beispiel mit Inertgas oder Stickstoff als Betriebsmittel), insbesondere deren Lagerung, Erzeugung und Verteilung .7 die Gasspüranlagen für giftige und entzündliche Gase .8 das Notabschaltungssystem für die Kraftstoffzufuhr	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Mitteilungen sind klar und werden verstanden. Es wird ein erfolgreicher Schiffsbetrieb bei Verwendung von vom IGF-Code behandelten Kraftstoffen in sicherer Art und Weise sowie unter Berücksichtigung des Entwurfs, der Anlagen und der Ausrüstung des Schiffes durchgeführt Pumpvorgänge werden nach allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen durchgeführt und entsprechen der Art des Kraftstoffs Dank Planung und Durchführung aller Tätigkeiten sowie dank des richtigen Umgangs mit den damit verbundenen Risiken entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet und eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Theoretisches Wissen über Kraftstoffsysteme und Kenntnis ihrer Kennwerte, insbesondere Kenntnisse über die verschiedenen Typen von Pumpen im Kraftstoffsystem und über deren sicheren Betrieb an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Niederdruckpumpen .2 Hochdruckpumpen .3 Verdampfer .4 Erhitzer .5 Druckerzeugungseinheiten <p>Kenntnis sicherer Verfahrensweisen und Prüflisten im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme und der Außerbetriebnahme von Kraftstofftanks, insbesondere in folgenden Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Inertisieren (Verringerung des Sauerstoffgehalts, Herabsetzung des Taupunkts) .2 Abkühlen .3 Erstbefüllung .4 Regelung des Drucks .5 Erwärmung des Kraftstoffs .6 Entleerung von Systemen 		
<p>Planung und Überwachung des sicheren Bunkerns, Lagerns und Sicherns des Kraftstoffs an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p>	<p>Allgemeine Kenntnisse über Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>Fähigkeit, alle an Bord verfügbaren Daten zum Bunkern, Lagern und Sichern von durch den IGF-Code behandelten Kraftstoffen zu nutzen</p> <p>Fähigkeit, deutliche und knappe Verständigungsmöglichkeiten zwischen dem Schiff einerseits und dem Terminal, Tanklastwagen oder Bunkerschiff andererseits zu schaffen;</p> <p>Kenntnis der Sicherheits- und Notfallverfahren für den Betrieb von Maschinenanlagen, Kraftstoffsystemen und Steuerungssystemen auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>Umfassende Erfahrung und Fertigkeit in der Bedienung von Systemen für das Bunkern an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Bunkerverfahren .2 Notfallverfahren .3 Schnittstellen zwischen Schiff und Land sowie zwischen zwei Schiffen .4 Verhinderung von „Rollover“ (Umschichtung des Tankinhalts mit starker Abdampfung) 	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .3 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm .4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten oder Beiwohnen von Bunkervorgängen 	<p>Die Bestimmung der Qualität und Menge des Kraftstoffs erfolgt unter Berücksichtigung der herrschenden Bedingungen und zur Abhilfe notwendige Sicherheitsmaßnahmen werden getroffen</p> <p>Es werden Verfahren für die Überwachung der Sicherheitssysteme angewandt um sicherzustellen, dass alle Alarmsituationen sofort wahrgenommen werden und dass darauf entsprechend allgemein anerkannten Notfallverfahren reagiert wird.</p> <p>Die Bedienung wird in Einklang mit den Handbüchern und Verfahren für das Umpumpen von Kraftstoff geplant und durchgeführt, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten und Schäden durch Ausfließen von Kraftstoff sowie die Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Vertiefte Fähigkeit zur Durchführung von Messungen und Berechnungen bezüglich des Kraftstoffsystems, insbesondere:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 Maximale Füllmenge .2 Messung und Berechnung der an Bord mitgeführten Menge („On Board Quantity = OBQ“) .3 Messung und Berechnung der an Bord verbleibenden Mindestmenge („Remain On Board = ROB“) .4 Berechnungen des Kraftstoffverbrauchs <p>Fähigkeit zur Gewährleistung der sicheren Abwicklung des Bunkerns und sonstiger im Zusammenhang mit Kraftstoff gemäß IGF-Code stehender Betriebsabläufe bei gleichzeitig laufendem übrigen Bordbetrieb, sowohl im Hafen als auch auf See</p>		<p>Die Aufgabenzuweisung an die Beschäftigten und deren Unterrichtung über die einzuhaltenden Verfahrensweisen und Arbeitsnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise und berücksichtigen sichere Arbeitsverfahren.</p>
Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung durch die Freisetzung von Kraftstoffen von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen	<p>Kenntnisse über die Auswirkungen einer Verschmutzung auf Menschen sowie auf die Umwelt</p> <p>Kenntnisse über die im Falle eines Ausflusses/ einer Leckage/einer Abblasung zu treffenden Maßnahmen,</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm 	<p>Es werden jederzeit die Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.</p>
Überwachung und Überprüfung der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften	<p>Kenntnis und Verständnis der einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) in seiner jeweils geltenden Fassung sowie sonstiger einschlägiger IMO Rechtsinstrumente, Richtlinien der Wirtschaft und der im jeweiligen Hafen gängigen Regelungen</p> <p>Vertiefte Kenntnis im Gebrauch des IGF-Codes und damit zusammenhängender Unterlagen</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 eine zugelassene Ausbildung 	<p>Der Umgang mit Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, entspricht den einschlägigen IMO Rechtsinstrumenten sowie allgemein anerkannten Normen und Arbeitssicherheits-Richtlinien aus der Wirtschaft.</p> <p>Betriebsabläufe werden nach zugelassenen Verfahren und den gesetzlichen Vorschriften geplant und durchgeführt</p>
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung	<p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren im Zusammenhang mit dem Betrieb des Kraftstoffsystems an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, und der dagegen zu treffenden Maßnahmen, insbesondere über</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 Brandgefahr .2 Explosionsgefahr .3 Vergiftungsgefahr .4 Gefahren aufgrund der Reaktivität von Stoffen .5 Gefahren aufgrund der Ätzwirkung von Stoffen .6 Gesundheitsgefahren 	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm 	<p>Mit dem Betrieb an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verbundene Gefahren für das Schiff und die Personen an Bord werden zutreffend erkannt und es werden sachgerechte Gegenmaßnahmen getroffen</p> <p>Der Gebrauch der Gasspürgeräte für brennbare und giftige Gase erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.7 die Zusammensetzung von Inertgasen</p> <p>.8 Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>.9 Gefahren von unter Druck stehenden Gasen</p> <p>.10 Gefahren niedriger Temperatur</p> <p>Vertiefte Fähigkeit zur Kalibrierung und Verwendung von einzelnen Überwachungs- und Spürgeräten für Kraftstoff sowie von größeren Anlagen dieser Art an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren, die sich aus der Nichtbefolgung einschlägiger Vorschriften und Regeln ergeben</p> <p>Kenntnisse über die und Verständnis der Analyse mittels der Methode der Risikoabschätzung an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>Fähigkeit zur Ausarbeitung und Entwicklung von Analysen der an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, bestehenden Risiken</p> <p>Fähigkeit zur Ausarbeitung und Entwicklung von Sicherheitsplänen und Sicherheitsanweisungen für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen</p> <p>Kenntnisse über Schweißarbeiten, geschlossene Räume und das Betreten von Tanks, einschließlich der hierfür bestehenden Genehmigungsverfahren</p>		
Anwendung von Vorichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung an Bord eines Schiffes, das dem IGF-Code unterliegt	<p>Kenntnisse über die richtige Verwendung von Sicherheitsausrüstung und Schutzvorrichtungen, insbesondere von</p> <p>.1 Atemschutzgeräten und Ausrüstung für das Räumen von Gefahrenzonen</p> <p>.2 Schutzkleidung und Schutzausrüstung</p> <p>.3 Wiederbelebungsgeräten</p> <p>.4 Bergungs- und Fluchtgerät</p> <p>Kenntnisse über sichere Arbeitsverfahren nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften, der Arbeitsschutzrichtlinien der Wirtschaft und der an Bord geltenden persönlichen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen vor, während und nach der Durchführung von Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten an im IGF-Code behandelten Kraftstoffsystemen</p> <p>.2 Sicherheit beim Umgang mit elektrischem Strom (siehe IEC 600079-17)</p> <p>.3 Sicherheits-Prüfliste für die Schnittstellen zwischen Schiff und Land</p> <p>Grundkenntnisse über Erste Hilfe mit Bezug auf Sicherheitsdatenblätter (SDS) für vom IGF-Code behandelte Kraftstoffe</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Die gepflogene Arbeitsweise stimmt mit gesetzlichen Vorschriften, Verhaltenscodices und Arbeiterlaubnissen überein und trägt dem Umweltschutzgedanken Rechnung.</p> <p>Es wird darauf geachtet, was beim Leisten von Erster Hilfe unbedingt zu tun ist und was auf keinen Fall gemacht werden darf</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Kenntnisse über die Verhütung, Eindämmung und Bekämpfung von Bränden und über Feuerlöschsysteme an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen	Kenntnisse über die Methoden und Ausrüstungen zum Melden, Eindämmen und Löschen von Bränden von durch den IGF-Code behandelten Kraftstoffen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Art und Umfang des Problems werden sofort richtig erkannt und die getroffenen Sofortmaßnahmen entsprechen den geltenden Notfallverfahren für durch den IGF-Code behandelte Kraftstoffe Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind den vom IGF-Code behandelten Kraftstoffen angemessen.

(VkBl. 2016 S. 110)

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 Sportschifffahrtkarten		
			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.