

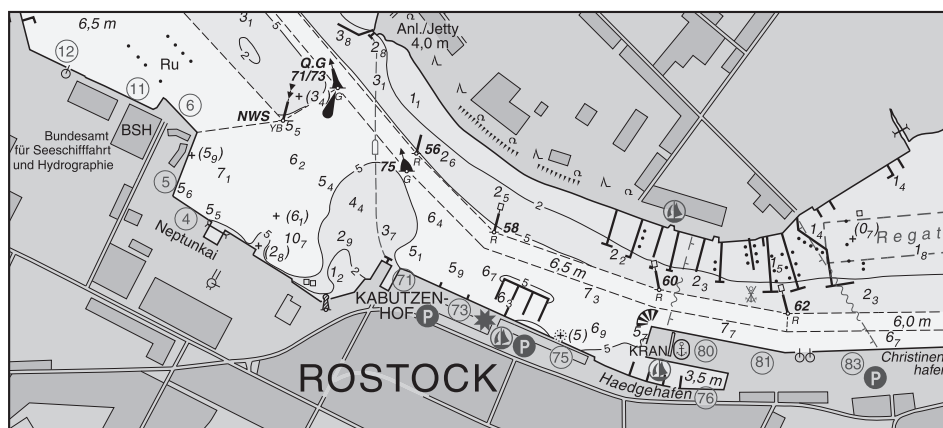
BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer

Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

2. September 2016 · 147. Jahrgang
2 September 2016 · Volume 147



Nfs 34-35/16

**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

- Leitfaden für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen/*Guideline for the implementation of Security Management on board of traditional ships*
- Änderung der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden/*Amendment of the interim guidance on training for seafarers on ships using gases or other low-flashpoint fuels*
- Austauschseiten zum Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: Nautisches Jahrbuch 2017, Ephemeriden und Tafeln

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

(16) 31	(21) 46	(21) 107
(16) 37	(21) 50	T (16) 151
(21) 42	T (21) 50	T (16) 1515
(21) 44	(10) 98	T (16) 1641



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

20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus	2016
20031	Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil	2015
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil	2016











Gültige P- und T-Berichtigungen***P and T Corrections in force***vom **2. September 2016***dated 2 September 2016*Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2014 bis zum Heft 34-35/2016*According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2014 to issue 34-35/2016*

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: 44	T (16) 1513	2014: 2
T (16) 30	2014: 40	T (16) 1514	2015: 46
	2016: 1, 9, 23	T (16) 1515	2014: 48
T (16) 31	2014: 12	T (16) 1641	2015: 47
	2015: 12, 36		2016: 35
	2016: 1	T (16) 1671	2014: 11
T (16) 32	2016: 9, 26		2015: 20
T (16) 33	2016: 9, 26	T (20) 101	2014: 9
T (16) 34	2016: 27	T (21) 7	2016: 4
T (16) 35	2016: 24	T (21) 44	2015: 23
T (16) 36	2014: 11	T (21) 48	2014: 40
	2016: 1	T (21) 50	2014: 4
T (16) 37	2016: 24		2015: 7
T (16) 43	2014: 40		2016: 35
	2015: 12, 36	P (21) 50	2015: 2
T (16) 52	2015: 47	T (21) 88	2014: 44
T (16) 54	2016: 33		2015: 16
T (16) 100	2015: 44	T (21) 89	2015: 15
T (16) 151	2014: 2, 5	T (21) 90	2014: 29
	2015: 34	T (21) 103	2014: 12
	2016: 29, 35	T (21) 105	2015: 1, 23
T (16) 162	2016: 1	T (21) 106	2014: 2, 3
T (16) 163	2014: 11	T (21) 107	2015: 40
T (16) 1511	2015: 25, 31, 33	T (21) 108	2015: 44

Teil 1 – Kartenberichtigungen/Part 1 – Corrections to charts

(10) 98 INT 120 Letzte NfS 16/16 Streiche Delete	Bottenwiek ☆ Pietarsaaren	(FI 23/241/16) 34-35/16 63° 44,6' N 022° 31,8' E
★ (16) 31 INT 1357 Letzte NfS 21/16 Ersetze Replace	Mecklenburger Bucht 20 Wk durch/by 21 Wk	(WSA Lübeck 118/16) 34-35/16 54° 12,21' N 011° 28,73' E
★ (16) 37 INT 1356 Letzte NfS 24/16 Ersetze Replace	Mecklenburger Bucht 20 Wk durch/by 21 Wk	(WSA Lübeck 118/16) 34-35/16 54° 12,21' N 011° 28,73' E
T (16) 151 Letzte NfS 33/16 Trage ein Insert	TSS Adlergrund ⊕	(WSA Stralsund 124(T)/16) 34-35/16 54° 37,26' N 014° 12,13' E
T (16) 1515 INT 1298 3020 Letzte NfS 24/16 Streiche Delete	N-lich Mnisi Ostrów Plan D BY  Q MO-N	(PL 31/434/16) 34-35/16 53° 32,7' N 014° 37,0' E
	(exting) bei/at ☆ VQ.12m4M (52-53/15 – T (16) 1515 aufgehoben/cancelled)	53° 32,7' N 014° 37,0' E
★ T (16) 1641 INT 1361 3005 Letzte NfS 16/16 Trage ein Insert	Tonnenhof Plan C YR 	(WSA Lübeck 121(T)/16) 34-35/16 53° 54,584' N 011° 26,538' E 53° 54,523' N 011° 26,589' E 53° 54,520' N 011° 26,539' E 53° 54,575' N 011° 26,488' E 53° 54,589' N 011° 26,505' E

⋯ zwischen den Tonnen und  in dem Gebiet
between the buoys and in the area

<p>★ (21) 42 INT 1366 3009 Letzte NfS 28/16 Ersetze Replace</p>	<p>Nordostreeede</p> <p>Plan C</p> <p> <i>Obstn</i> durch/by  <i>Obstn</i></p>	<p>(WSA Cuxhaven 88/16) 34-35/16</p> <p>53° 53,26' N 009° 08,91' E</p>
<p>★ (21) 44 INT 1452 3010, 3014 Letzte NfS 31/16 Trage ein Insert</p>	<p>W-lich Gelbsand. Cuxhaven</p> <p>DEMNÄCHST NEUE AUSGABE NEW EDITION DUE FOR PUBLICATION</p> <p>und streiche dicht NO-lich <i>and delete close NE</i></p> <p> <i>NE 5a</i>  <i>NE 5a</i></p> <p> <i>FI(2)G.5s NE 7a</i></p> <p> <i>FI(2)G.9s NE 9a</i></p> <p>Tiefe 1₇ mit Tiefenlinie und streiche Tiefe 3₂ dicht dabei <i>depth 1₇ with depth contour and delete depth 3₂ close by</i></p> <p>Tiefe 12₃ und streiche Tiefe 12₉ dicht dabei <i>depth 12₃ and delete depth 12₉ close by</i></p>	<p>(WSA Cuxhaven 93/16; WSA Cuxhaven Peilplan; BSH N13) 34-35/16</p> <p>54° 00,18' N 008° 37,60' E</p> <p>53° 59,16' N 008° 38,45' E</p> <p>53° 58,49' N 008° 38,40' E</p> <p>53° 59,83' N 008° 40,59' E</p> <p>53° 52,34' N 008° 43,73' E</p>
<p>Trage ein Insert</p>	<p>Plan Tiefen <i>depths</i></p> <p>12₃ und streiche Tiefe 12₉ dicht dabei <i>12₃ and delete depth 12₉ close by</i></p> <p>11 und streiche Tiefe 11₉ dicht dabei <i>11 and delete depth 11₉ close by</i></p> <p>11₇ und streiche Tiefe 13₂ dicht dabei <i>11₇ and delete depth 13₂ close by</i></p>	<p>53° 52,34' N 008° 43,73' E</p> <p>53° 52,61' N 008° 43,41' E</p> <p>53° 52,41' N 008° 43,61' E</p>
<p>★ (21) 46 INT 1453 3010, 3014 Letzte NfS 31/16 Streiche Delete</p>	<p>Neufeld-Reede Ost. Nordostreeede</p> <p> <i>Obstn</i></p> <p>Plan B</p> <p> <i>Obstn</i> durch/by  <i>Obstn</i></p> <p> <i>Obstn</i></p>	<p>(WSA Cuxhaven 83, 88/16) 34-35/16</p> <p>53° 53,1' N 009° 05,2' E</p> <p>53° 53,26' N 009° 08,91' E</p> <p>53° 53,12' N 009° 05,19' E</p>

★ (21) 50

INT 1045






Letzte NfS 31/16

Trage ein

Insert

OWP Veja Mate

(WSA Cuxhaven 32/16) 34-35/16

 VQ VM N1	54° 24,20' N 005° 56,40' E
 Q(9)15s VM W1	54° 21,50' N 005° 47,70' E
 VQ(9)10s VM W2	54° 18,30' N 005° 47,70' E
 Q(6)+LFI.15s VM S1	54° 15,30' N 005° 47,70' E
 VQ(6)+LFI.10s VM S2	54° 15,20' N 005° 55,70' E

T (21) 50

INT 1045

Letzte NfS 31/16

Trage ein

Insert

N-lich Horns Rev

(DK 29/738(T)/16) 34-35/16

<i>Unr. (Mun.)</i>	55° 44,34' N 007° 39,54' E
<i>↻ Foul (Expl.)</i>	55° 44,37' N 007° 39,73' E
	55° 44,39' N 007° 44,88' E

★ (21) 107

3013

Letzte NfS 33/16

Ersetze

Replace

Dagebüller Fahrwasser

(WSA Tönning 119/16) 34-35/16

 FI.R.4s 36	durch/by	 36	54° 40,62' N 008° 36,14' E
 31	durch/by	 FI.G.4s 31	54° 40,43' N 008° 36,17' 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

- S. 63/64.** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16
- S. 65/66.** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16
- S. 67/68.** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16
- S. 69/70.** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16
- S. 71/72.** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16
- S. 73/74.** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16
- S. 74.1/
74.2.** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes. (BSH N2) 34-35/16

20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2015

- S. 174.** Lot sen ver set z un g, ersetze alle Angaben durch:

L o t s e n v e r s e t z u n g

Versetztellen

Pilot-3 – bei Tonne N-2

für Fahrzeuge mit einem Tiefgang über 11 m

Pilot-2N – bei Tonnenpaar 11/12

für Fahrzeuge mit einem Tiefgang über 7 m, die von Norden kommen

Pilot-2E – bei Tonnenpaar 11/12

für Fahrzeuge mit einem Tiefgang über 7 m, die von Osten kommen

Pilot-1 – bei Tonnenpaar 13/14

für Fahrzeuge mit weniger als 7 m Tiefgang

in den Ankergebieten

bei Tonne N-1

für LNG-Transporter, die für den Świnoujście-Außenhafen bestimmt sind

bei Brama Torowa 2

für Fahrzeuge, die von der polnisch/deutschen Grenze im Stettiner Haff kommen

(PL 23/330/16; 29/399/16; GB 35/IV/16) 34-35/16

20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2016**S. 12. Fisch- und Muschelzuchtgebiete.** Ersetze alle Angaben durch:**Fisch- und Muschelzuchtgebiete****Allgemeines**

Die Zuchtgebiete bestehen aus Anlagen und Gerätschaften, die auf dem Grund stehen oder schwimmend verankert sind. Die Anlagen liegen häufig im Bereich von Hafeneinfahrten, vor und in den Buchten aus. Sie sind nicht immer in den Seekarten eingetragen, aber gewöhnlich durch Tonnen oder Baken bezeichnet. Fischzuchtanlagen sollten in ausreichendem Abstand und mit sicherer Geschwindigkeit passiert werden. Ankern in unmittelbarer Nähe ist zu vermeiden.

Plattfischschutzzone

Gemäß einer EU-Richtlinie dürfen Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 8 m in dem in den Seekarten dargestellten Gebiet nicht mit Grundschieppnetzen, Snurrewaden oder mit ähnlichen geschleppten bzw. gezogenen Netzen fischen.

Das Ausstellen von speziellen, mit Auflagen verbundenen Fangerlaubnissen, ist für Fahrzeuge über 8 m Länge möglich.

(Verordnung (EG) 850/98) 34-35/16

S. 226. Hafen. Liegeplätze, ersetze alle Angaben durch:**Liegeplätze**

Hafen/ Liegeplatz/ Lage	Kailänge	max. Fahrzeugabmessungen				Besonderheiten
		Länge	Breite	Tiefgang	Tonnage	
Rysumer Nacken (53° 21' N 007° 00' E)						
Port Knock	240 m					Projektladung Servicefahrzeuge
Termunterzijl (53° 18' N 007° 02' E)						
W-Seite						Fischerei Sportschiffahrt
O-Seite						Sportschiffahrt

(www.port-knock.de) 34-35/16

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. 49. Sonstige gemäß Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) mitzuführende nautische Publikationen.**
Ersetze **IAMSAR Manual** durch:

Bestellnummer	ISBN ISSN	Titel	Ausgabe
	978-92-801-1641-0	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities (IMO Verkaufsnummer: I1962E)	2016

(BSH N2) 34-35/16

- S. 50. Sonstige gemäß Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) mitzuführende nautische Publikationen.**
Ersetze **2175** durch:

Bestellnummer	ISBN ISSN	Titel	Ausgabe
2175	978-3-86987-723-5 1614-0788	Nautisches Jahrbuch 2017 Ephemeriden und Tafeln	2017

(BSH N2) 34-35/16

Informationen zum Katalog/Information to catalogue

Beabsichtigte Neue Ausgaben/New Editions scheduled for publication

Die Karten erscheinen innerhalb der nächsten 1 bis 4 Wochen.

The charts will be published within the next 1 to 4 weeks.

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
33	1364	978-3-86987-738-9	Ansteuerung der Kieler Förde	12500	–
36	1352	978-3-86987-735-8	Travemünde bis Gedser Odde	100000	–

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

a) Putlos	Zeit/Schedule
12.09.2016	9:00–17:00
13.09.2016	9:00–17:00
14.09.2016	9:00–17:00
15.09.2016	9:00–17:00
16.09.2016	9:00–12:30

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 Gefahrenggebiet (bezeichnet durch die Leuchttonnen 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.

★ **Deutschland. Ostsee. N-lich und W-lich Fehmarn. Militärische Übungen**

- a) 54° 38,4' N 010° 54,7' E
- b) 54° 38,4' N 011° 04,5' E
- c) 54° 36,6' N 011° 12,5' E

- z) 54° 25,13' N 011° 19,19' E

Vom 11. bis 12. September finden im Gebiet zwischen den Positionen a) bis e) sowie vom 11. bis 14. September 2016 um Umkreis von 1000 m um Position z) militärische Übungen statt.

Es werden Übungsminen gelegt und geräumt. Dabei werden Drohnen und Taucher eingesetzt und kontrollierte Kleinstsprengungen durchgeführt.

Fischen, Ankern und ziviles Tauchen sind in diesem Gebiet gefährlich. Eine Absperrung findet nicht statt. Die Schifffahrt wird aufgefordert die Signale der übenden Einheiten zu beachten.

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

b) Todendorf	Zeit/Schedule
12.09.2016	9:00–17:00
13.09.2016	9:00–17:00
14.09.2016	9:00–17:00
15.09.2016	9:00–17:00
16.09.2016	9:00–12:30

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 101/16) 34–35/16

★ **Germany. Baltic Sea. Fehmarn northwards and eastwards. Military exercises**

- d) 54° 32,8' N 011° 04,6' E
- e) 54° 32,8' N 010° 44,0' E

From 11 to 12 September the area between positions a) to e) as well as from 11 to 14 September 2016 the area within a radius of 1000 m at position z) will be affected by military exercises.

Exercise-mines will be laid and recovered. Drones and divers will be deployed, controlled small detonations will be conducted.

Fishing, anchoring and civil diving in this area are hazardous. The region will remain open for navigation.

Mariners are requested to pay attention to the signals of the participating navy vessels.

(WSA Lübeck 99, 100/16) 34–35/16

★ **Deutschland. Nordsee. Zeitweilige Messgeräte**

(Mitteilung im NfS-Heft 32–33/2016 aufgehoben)
Zahlreiche Messgeräte liegen zeitweilig in den Küstengewässern und der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands in der Nordsee aus.

Die Tabelle weist auf die diesbezüglichen, gültigen Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) hin. Die Bekanntmachungen enthalten weitere Angaben zu Anzahl der Messstellen, der genauen geographischen Lage, den betroffenen Karten, der voraussichtlichen Dauer und besondere Bemerkungen.

Die Tabelle ist auf folgender BSH-Webseite online:

http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Navigational_warnings/measuring_instruments/_index.jsp

★ **Germany. North Sea. Temporary measuring instruments**

(Notification in NfS issue 32–33/2016 cancelled)
Numerous measuring instruments are established temporarily in the German coastal waters and Exclusive Economic Zone in the North Sea.

The table below lists currently valid notifications (BfS) of the Waterways and Shipping Boards (WSA). The notifications contain additional details concerning the number of measuring points, their geographic position, charts affected, expected duration, and special notes.

The table is available online on the BSH's following internet page:

http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Navigational_warnings/measuring_instruments/_index.jsp

WSA mit BfS-Nummer WSA with BfS No.	Datum Date	Seegebiet Sea area	Karten Charts	Bemerkungen Remarks
WSA Tönning 121(T)/16	04.08.2016	OWP Butendiek	103	neu/new
WSA Tönning 118(T)/16	15.07.2016	Rochelsteert	105, 106	
WSA Tönning 117(T)/16	15.07.2016	Meldorfer Bucht	105	
WSA Tönning 116(T)/16	15.07.2016	Sylt	108	
WSA Tönning 115(T)/16	15.07.2016	Sylt	108	
WSA Tönning 110(T)/16	15.07.2016	Deutsche Bucht	50, 103	
WSA Tönning 108(T)/16	07.07.2016	Deutsche Bucht	103	
WSA Cuxhaven 49(T)/16	05.04.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 40(T)/16	30.03.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Tönning 33(T)/16	10.02.2016	Sylt	103	
WSA Emden 8(T)/16	05.02.2016	Deutsche Bucht	50, 87	
WSA Cuxhaven 22(T)/16	03.02.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 21(T)/16	03.02.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 15(T)/16	13.01.2016	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 112(T)/15	24.11.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 109(T)/15	12.11.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Cuxhaven 5(T)/15	30.01.2015	Deutsche Bucht	50	
WSA Emden 151(T)/14	25.11.2014	Deutsche Bucht	89	
WSA Cuxhaven 77(T)/14	24.07.2014	Deutsche Bucht	50	
WSA Emden 24(T)/14	03.03.2014	Deutsche Bucht	90	
WSA Tönning 4/14	17.01.2014	Helgoland	88	
WSA Tönning 176(T)/13	09.12.2013	Sylt	103, 108	
WSA Tönning 141(T)/13	13.09.2013	Sylt	107	

Die Messgeräte sind mit gelben Tonnen oder Leuchtonnen bezeichnet und in sicherem Abstand (mindestens 2 Kabel) zu passieren. Die Karte mit dem besten Maßstab ist berücksichtigt.

Weitere Angaben zu Messgeräten siehe IHO Circular Letter 30/2000 und Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

The measuring instruments are marked either by yellow buoys or by yellow light-buoys and have to be passed at a safe distance (at least 2 cables). The most convenient chart is quoted.

For additional information about the measuring instruments, please refer to IHO Circular Letter 30/2000 and Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

(WSA Tönning 121(T)/16) 34–35/16

Änderungen der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 15/2016 das Rundschreiben STCW.7/Circ.23/Add.1 des Schiffssicherheitsausschusses (MSC), über die „Änderungen der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Das Rundschreiben ist als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

Amendments to the Interim guidance on training for seafarers on ships using gases or other low-flashpoint fuels

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the Insurance Association Traffic Industry Post-Logistics Telecommunications (BG Verkehr) has published in the Verkehrsblatt 15/2016 (Gazette of the Federal Ministry of Transport) the Circular STCW.7/Circ.23/Add.1 “Amendments to the Interim guidance on training for seafarers on ships using gases or other low-flashpoint fuels”, issued by the Maritime Safety Committee (MSC), in German language officially known.

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

(VkBl. 15/2016 Nr. 122) 34–35/16

Leitfaden für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr), Dienststelle Schiffssicherheit hat einen Leitfaden für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen entwickelt.

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

Guideline for the implementation of Security Management on board of traditional ships

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the Insurance Association for Traffic Industry Post-Logistics Telecommunications (BG Verkehr) has developed a Guideline for the implementation of Security Management on board of traditional ships.

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

(VkBl. 15/2016 Nr. 123) 34–35/16

AUSTAUSCHSEITEN zum Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2016 (Nr. 20001)

Einordnungsanweisung

Herauszunehmende Blätter	Anzahl	Einzuordnende Blätter	Anzahl
		Einordnungsanweisung	1 (nach dem Innentitel)
Seite 63–74	6	Seite 63–74 74.1/74.2	6 1
Insgesamt herauszunehmen:	6	Insgesamt einzuordnen:	8

Austauschseiten eingeordnet durch _____ am _____

Nautische Vorbereitungen

Die nautischen Vorbereitungen beinhalten hauptsächlich das Studium der Seebücher sowie der Eis- und Wetterberichte für das zu befahrene Gebiet. Das Kartenmaterial sollte ein Anlaufen umliegender Häfen ermöglichen, da eine Änderung von Lade- bzw. Löschhafen auf Grund der vorherrschenden Eissituation möglich ist.

Empfang und Inhalt von Eis- und Wetterberichten

Wetterberichte sowie Eisberichte mit Eiskarten müssen vor Erreichen der Eisgrenze und während der Eisfahrt ständig beschafft und ausgewertet werden (siehe auch Abschnitt G 5). Entsprechende Dienste sind im Handbuch Nautischer Funkdienst (BSH-Nr. 5000) enthalten.

Neben Informationen über die aktuelle Eisbedeckung und die zu erwartende Eisentwicklung können Informationen über Wind, Strömung und den zu erwartenden Eisdruck sowie eine Prognose der Wetter- und Seegangsbedingungen empfangen werden.

Inanspruchnahme von Eisberatung

Eisberatung über die Eislage und mögliche Routen durch das Eis sollte vor Antritt der Eisfahrt beim zuständigen Eisdienst eingeholt werden (siehe Abschnitt G 5). Informationen über den Eisdienst des BSH (siehe Abschnitt A 1) und Handbuch Nautischer Funkdienst.

Kontrolle und gegebenenfalls Austausch von Schmiermitteln

Öle in Maschinen und Hydrauliken müssen für die zu erwartende Kälte geeignet sein (Motoren der Rettungsboote nicht vergessen).

Vorbereitung der Luken, des Ladegeschirrs und der Ladung

Im letzten Hafen sollten zwischen Lukendeckel und Süll Persenninge gelegt werden um ein problemloses Öffnen der Luken zu ermöglichen.

Frei liegende Motore und Winden sind durch Persenninge vor Spritz und Regenwasser zu schützen.

Durch Feuchtigkeit und Vereisen der Lukendeckel kann es zur Verringerung des Reibungswiderstands kommen. Dies kann insbesondere bei Decksladung (Holz) problematisch werden.

Ein Auskühlen der Ladung durch zu langes Offenhalten der Luken sollte vermieden werden.

Insbesondere ist auf die richtige Stauung hoch wärmeleitfähiger Ladung zu achten.

Annahmempfehlung für Eislotendienste

Eisbrecherhilfe oder Eisauflärung durch Luftfahrzeuge sollten besonders dann in Anspruch genommen werden, wenn die Schiffsführung nicht über ausreichende Erfahrungen in der Eisfahrt verfügt. Unterschätzung der Gefahren durch die Eislage können Schiff und Besatzung gefährden und erhebliche Beschädigungen am Schiff sowie an der Maschinen- und Ruderanlage zur Folge haben. Aber auch zu große Vorsicht, Unterschätzung der Eistauglichkeit des Schiffes und Überschätzung der Gefahr durch die Eislage gefährden die sichere Durchführung der geplanten Reise durch Verlängerung des Aufenthalts im Eis.

Einschränkungen durch Verringerung von Durchfahrtshöhen

Vereiste Überwasserkabel und Hochspannungsleitungen können eine erheblich geringere Durchfahrtshöhe über dem Fahrwasser haben. Bei einer nur 5 cm dicken Eisschicht beträgt die Durchfahrtshöhe je nach Abstand der Pylone mehrere Meter weniger als normal. Deshalb wird häufig bei solchen Kabeln eine Sicherheitsdurchfahrtshöhe angegeben.

Annäherung an die Eisgrenze

Entwässerung

Alle Schiffseinrichtungen, die Wasser führen und im Kältebereich liegen, müssen entwässert werden. Bei kurzer Kälteperiode genügt es Tanks etwas zu lenzen, damit Peil- und Entlüftungsröhre nicht auffrieren (dabei Stabilitätsverlust durch freie Oberflächen beachten). Können Ballasttanks nicht gelenzt werden, sollte nur Seewasser als Ballast gefahren werden. Bei längerer Frostperiode müssen diese Tanks beheizt, auf Umlaufkühlwasser umgestellt oder gelenzt werden.

Trinkwasserbehälter

Trinkwasserbehälter sollten aus den Rettungsbooten genommen und in beheizten Räumen in der Nähe gelagert werden.

Eisrouteing

Etwaige, von den zuständigen Behörden vorgegebene, Eisrouteings sollten befolgt werden. Schiffe, die auf diesen Routen im Eis fest kommen, werden in der Regel vorrangig von den Eisbrechern bedient.

Empfehlungen für Radar und Ausguck

Radar und Ausguck müssen ständig besetzt sein, um nach Eis Ausschau zu halten. Um Kurs und Geschwindigkeit rechtzeitig an die Eislage anpassen zu können, ist es wichtig, das Eis so früh wie möglich zu erkennen.

Optische Erkennung von Eisfeldern

Eisfelder erkennt man oft schon aus großer Entfernung am „Eisblink“, dem Widerschein des Eises auf dem unbedeckten Himmel oder auf den Wolken. An klaren Tagen erscheint der Eisblink in der Richtung der Eisgrenze als leuchtend gelblich gefärbter Dunst unter blauem Himmel. Ist der Himmel bedeckt, erscheint der Eisblink als weißlicher Widerschein an der Unterseite der Wolken. Dunkle Flecken oder Streifen, die sich scharf von dem hellen Eisblink absetzen, deuten auf Rinnen oder offenes Wasser hin.

Offenes Eis sowie das Auftreten von einzelnen Eisstücken und Schollen ist schon in mehreren Seemeilen Abstand zu beobachten.

Bei Dunkelheit und schlechter Sicht erkennt man Eisfelder erst auf gefährlich kurze Distanz. Meistens ist das Eis von einem Ausgucksposten auf dem Vorschiff eher zu erkennen als von der Brücke.

In Luv von Eisfeldern ist die Eiskante meist kompakt; die Temperatur sinkt und der Wind flaut bei der Annäherung häufig ab, während in Lee von Eisfeldern ein rasches Abnehmen des Seegangs und allmähliches Abklingen der Dünung zu beobachten ist.

Nutzung eines Radargeräts während der Eisnavigation**Wahl des Radargeräts**

Auf Grund der kürzeren Wellenlänge der Radarsignale bietet ein X-Band Radar die beste Unterstützung während der Eisnavigation.

Wahl des Radarbereichs

Entsprechend des gewählten Entfernungsbereichs strahlen Radargeräte Wellen unterschiedlicher Länge aus. Die kürzesten Wellenlängen werden bei einem Radarbereich von 3 sm oder weniger ausgestrahlt.

Sollte die Nutzung des 6-sm-Bereichs notwendig sein, so ist ein häufiges Wechseln in den kürzeren Radarbereich empfehlenswert.

Die Booster Funktion des Radargeräts sollte, so vorhanden, ausgeschaltet sein.

Wahl der günstigsten Einstellungen

Es wird empfohlen alle automatischen Funktionen des Radargeräts auszuschalten. Dies gilt auch für die „sweep-to-sweep“ Funktion.

Folgende Einstellungen sind im Einzelnen vorzunehmen:

1. „gain“, „anti-clutter sea“ und „anti-clutter rain“ sind auf Null zu setzen.
2. Aufregeln von „gain“ bis ein leicht verschneites Bild außerhalb der „clutter area“ erscheint. Danach verringern bis das verschneite Bild verschwindet. Das Ergebnis dieser Einstellung sollte eine Bild mit vielen Seegangsechos sein.
3. Aufregeln des „anti-clutter sea“ bis zu dem Moment, an dem das Eis klar auf dem Radar zu sehen ist. Gut erkennbar sollten Presseisrücken, Zonen mit aufgepresstem Eis, Eisschollen und offene Rinnen sein. Die Anzeige wird umso besser je größer die Unebenheiten im Eis sind. Nicht deformiertes Meereis, mit wenig oder ohne Schnee, wird keine Echos zurückwerfen.
4. Im Falle von Schneefall sollte „anti-clutter rain“ zur Reduzierung der Störungen aufgeregelt werden.

Navigieren im Eis

Allgemeine Navigationsregeln

Bei der Navigation im Eis sollte möglichst lange die Möglichkeit zum ungehinderten Manövrieren offen gehalten werden. Eisnavigation erfordert große Geduld und kann ohne Eisbrecherunterstützung eine langwierige Aufgabe werden. Umwege durch offenes Eis sind einer Eispassage in jedem Fall vorzuziehen.

Vier prinzipielle Regeln gelten für die Eisnavigation:

1. versuchen in Bewegung zu bleiben,
2. versuchen mit dem Eis und dessen Drift und nicht dagegen zu manövrieren,
3. möglichst mit geringster Geschwindigkeit navigieren,
4. gute Kenntnisse der eigenen Manöverfähigkeiten erlangen und nutzen.

Winterbetonnung

Winterbetonnung siehe Abschnitt D 2.

Leuchtf Feuer

Die Kennung von Leuchtfuern kann durch Schnee ganz oder teilweise verdeckt sein. Auch ist die scharfe Abgrenzung verschiedener Sektoren bei Schnee und Eis nicht immer gewährleistet.

Eisrouteing siehe **Annäherung an die Eisgrenze**

Eislage vor Ort

Zustand und Entwicklung der Eislage vor Ort (Eisart, -dicke und -härte sowie Konzentration und Schollengröße) müssen kontinuierlich visuell beobachtet werden, um rechtzeitig auf Veränderungen reagieren zu können. Ist das wegen Dunkelheit oder schlechter Sicht nicht möglich, ist es am sichersten, die Geschwindigkeit ausreichend zu reduzieren oder zu stoppen und Besserung abzuwarten.

Trim m des Schiffes

Das Eis sollte möglichst nur mit dem eisverstärkten Teil des Schiffsrumpfs in Kontakt kommen, daher sind Schiffe mit wenig Ladung oder in Ballast stärker gefährdet als beladene. In jedem Fall sollte das Schiff achterlich getrimmt werden, damit Ruder und Schraube, so weit wie ohne Verlust an Manövrierfähigkeit möglich, unter der Wasseroberfläche liegen. Die langsam in Fahrtrichtung drehende Schraube ist durch das Eis weniger gefährdet als die gestoppte.

Eisgefährdete Bereiche des Schiffsrumpfs

Am wenigsten gefährdet ist der eisverstärkte Teil des Bugs, wenn er etwa im rechten Winkel und bei gestoppter Maschine mit möglichst wenig Fahrt auf das Eis trifft.

Eisgefährdete Bereiche am Schiffsrumpf sind außer Schraube und Ruder:

- die vordere Schulter,
- der Bugbereich oberhalb der Eisverstärkung (wenn z. B. das Eis durch die Bugwelle angehoben wird),
- der Heckbereich (wenn das Heck z. B. beim Umfahren von Eisschollen oder bei der Drehbewegung in Kurven gegen das Eis stößt),
- der Bodenbereich (beim Versuch, Eis zu brechen, aber auch, wenn unter das Vorschiff gedrückte Schollen beim Auftauchen auf den Schiffsboden treffen).
- Rückwärtsfahrt im Eis sollte weitestgehend vermieden werden und falls dennoch erforderlich, nur mit Ruder in Mittschiffslage erfolgen, da es sonst zu ernsthaften Beschädigungen des Ruders/Ruderschaftes kommen kann.

Peilen und Kontrollen

Während der Eisfahrt ist das Schiff durch Peilen der Tanks und Bilgen sowie durch Kontrolle der Außenhaut, der Spanten und der Stopfbuchsen regelmäßig auf Wassereintritt zu überwachen.

Eisgeschwindigkeit

Schon bei geringem Vorkommen von einzelnen Eisschollen sollte jedes Schiff mit der seiner Situation angemessenen „Eisgeschwindigkeit“ fahren, d. h. in der Lage sein, bei Kollisionsgefahr sofort die Fahrt auf Null zu reduzieren.

Ist es aufgrund von Dunkelheit oder schlechter Sicht nicht möglich, die Eisschollen zu erkennen und zu umfahren, sollte gestoppt oder die Geschwindigkeit auf deutlich unter 10 kn verringert werden.

Passage der Eiskante

Der sicherste Weg durch eisgefährdete Gebiete ist der Weg um das Eis. Den Weg durch das Eis sollte man nur dann suchen, wenn es die Umstände erfordern. Die Heftigkeit des Aufpralls auf das Eis wird durch die Wasserverdrängung des jeweiligen Schiffes bestimmt und nimmt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu. Dementsprechend ist die „Eisgeschwindigkeit“ den Eisbedingungen und der Eistauglichkeit anzupassen, um Beschädigungen des Schiffsrumpfes zu vermeiden (siehe Abb.).

Passage von Eisschollen und Eisansammlungen

Weil auch relativ kleine Eisschollen von wenigen Metern Durchmesser ein Gewicht von Dutzenden Tonnen und vorspringende Teile unter der Wasserlinie haben können, sollte man ihnen nach Möglichkeit weit genug ausweichen und sie an der Luvseite passieren.

Eisansammlungen sollten an der dafür am besten geeigneten Seite umfahren werden, bei frischem Wind an der Luvseite. Die Eisklasse eines Schiffes sagt nichts über dessen Tauglichkeit zum Eisbrechen aus, daher ist es in jedem Fall sicherer, Umwege zu wählen anstatt die Fahrt durch Eisfelder zu riskieren.

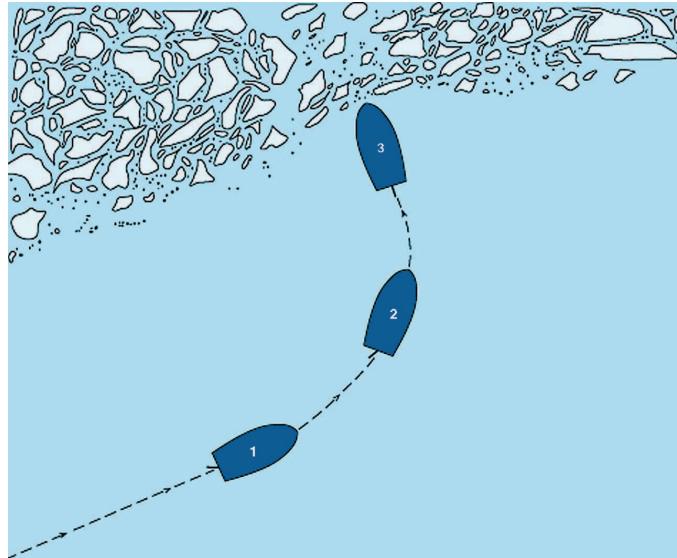
Passage von dünnem Eis und Eisrinnen

Dünnes Eis und Eisrinnen mit gebrochenem Eis können ohne weiteres durchfahren werden, wobei die Geschwindigkeit durch die Bremswirkung der dünnen Eisbedeckung etwas verringert wird; bei dickem und älterem Eis ist Vorsicht geboten. Um die Möglichkeiten der Fahrt durch Rinnen oder schwache Stellen in Eisansammlungen sicher zu analysieren, ist Übung und Erfahrung notwendig. Am sichersten ist die Inaugenscheinnahme bei guter Sicht, am Tage und aus unmittelbarer Nähe. Theoretische Beurteilungen (auch nach Radarbildern) aus zu großem Abstand oder bei schlechten Sichtverhältnissen sind keine ausreichende Grundlage für die sichere Fahrt durch das Eis.

Passage von Eisfeldern

In Eisfeldern aus altem, mehrjährigem Eis ist das Eis normalerweise sehr unregelmäßig. Älteres Eis erkennt man an größeren Unebenheiten, Eisansammlungen und Presseisrücken aus übereinander geschobenen und zusammengefrorenen Eisschollen. Eine dicke Schneedecke und Schneeverwehungen, unter denen keine zusammengefrorenen Schollen mehr sichtbar sind, lassen auf einen älteren Presseisrücken mit wesentlich dickerem Eis schließen. Glatte, dunkel schimmernde Oberflächen mit geringer Schneeeauflage lassen auf dünnes Eis schließen. Bei dünner Eisbedeckung und einzelnen eingelagerten dicken Eisstücken erfordert es Übung, diese für das Schiff kritischen Eisstücke vom übrigen Eis zu unterscheiden.

Nachdem man an einer geeigneten Stelle mit möglichst geringer Fahrtstufe und im rechten Winkel zur Eiskante in das Eisfeld eingedrungen ist, wird das Schiff mit wechselnden Kursen auf einem Generalkurs in Richtung des Ziels möglichst in eisfreien Rinnen oder im dünnen Eis gefahren. Der Weg wird visuell und mit Hilfe des Schiffsradars gesucht. Ist die Fahrt bei Dunkelheit oder schlechter Sicht zwingend erforderlich, helfen Eisscheinwerfer das Eis im Abstand von wenigen hundert Metern vom Schiff zu erkennen. Die Geschwindigkeit ist so zu bemessen, dass das Schiff nicht durch Eisdruck zum Stillstand kommt, aber auch nicht wegen zu hoher Geschwindigkeit mit der Eiskante kollidiert, z. B. in Kurven oder beim Durchfahren von Stellen mit offenem Wasser innerhalb eines Eisfelds.



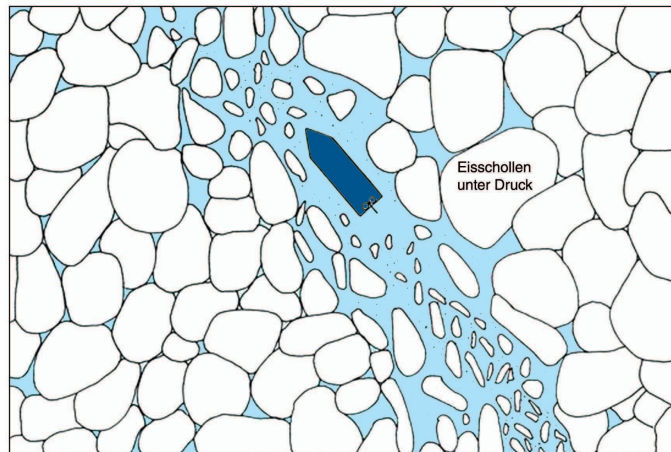
Annäherung an ein Eisfeld



Durchfahren eines Eisfelds

Gefahr durch Eisdruck

Eisdruck entsteht besonders bei der Fahrt in der Nähe von Festeis, großen, festliegenden Eisschollen oder in Landnähe durch auflandigen Wind oder Strom, während sich bei ablandigem Wind oder Strom befahrbare Rinnen bilden. Schließt sich eine Eisrinne schon nach wenigen Schiffslängen achteraus wieder, ist das ein Hinweis auf Eisdruck, dessen Richtung man auch an der Richtung der Rissbildung im Eis erkennen kann. Die Bildung von Presseisrücken ist ein weiterer Hinweis auf beginnenden Eisdruck. Besteht Gefahr, vom Eis eingeschlossen zu werden, muss das Schiff ständig bewegt werden, um den Schiffsrumpf so vom Eisdruck zu entlasten.



Gefahr durch Eisdruck

Empfehlungen beim Aufstoppen

Wird die Entscheidung getroffen, nicht mehr weiter zu fahren, da das Schiff sehr schlecht vorankommt, so sollte ein Platz mit dünnerem Eis gesucht werden, wo das Schiff gestoppt wird. Tritt dann Eisdruck auf, so bricht das dünne Eis rund um das Schiff und schützt so lokal die Außenhaut.

Befreiung aus dem Eis

Beim Befreien eines Schiffes vom Eisdruck gibt es neben dem Abwarten auf bessere Eisbedingungen folgende Möglichkeiten:

1. Maschine voll voraus oder voll zurück bei alternierenden Ruderlagen. Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass kein Eis den oder die Propeller beschädigt. Bei einer Befreiung des Schiffes während eines Rückwärtsmanövers ist darauf zu achten, dass es nicht rückwärts erneut in schweres Eis gerät. Schiffe mit Doppelpropellern sollen bei den Vor- und Rückwärtsmanövern die Propeller jeweils einige Minuten gegenläufig ansteuern. Dadurch vergrößert sich am Heck der Manövrierspielraum erheblich.
2. Wechselnde Beballastung zu den Schiffseiten hin. Diese Möglichkeit sollte nur angewandt werden wenn nach dem Freikommen das Schiff keine Stabilitätsprobleme bei großer Schlagseite bekommt.
3. Wechselnde Beballastung von Vor- und Achterpiek. Hierbei wird entweder ein besserer Winkel beim Brechen von Eis oder eine bessere Umstrahlung des Propellers erreicht.
4. Bei kleineren Schiffen mit Ladegeschirr kann der Schlagseiteneffekt durch das Schwingen von schwerer Ladung erreicht werden. Hierbei ist auf eventuell auftretende Stabilitätsprobleme beim plötzlichen Freikommen zu achten.

Gefahren durch Untiefen

In Fahrrinnen unter der Küste sowie bei der Fahrt durch Gewässer mit Untiefen oder unregelmäßigen Wassertiefen muss der Weg durch das Eis so gewählt werden, dass sicherer Abstand von Gefahrenstellen unter Wasser eingehalten werden kann. Bei Änderung der Windrichtung sowie bei Einsetzen von Eisdrift oder Eisdruck muss rechtzeitig offenes Wasser erreicht werden können. Untiefen, die sonst an der Brandung zu erkennen sind, verraten sich bei Eisdruck durch zerbrochenes Festeis, das auf ihnen festgekommen ist.

In arktischen Gewässern, die noch nicht mit modernen Methoden vermessen sind, sollte man sich bei der Fahrt durch das Eis unbedingt an die Lotreihen in der Seekarte halten.

Empfehlungen für das Eisbrechen

Muss dickes und hartes Eis durchbrochen werden, um nicht eingeschlossen zu werden oder um wieder in dünnes Eis oder in eisfreie Rinnen zu gelangen, so sind dafür die Stellen zu wählen, an denen das zu brechende Eis am schwächsten ist. Bevor man sich zum Brechen des Eises entschließt, sollte man versuchen, es auseinander zu drücken (Vorsteven gegen das schwächste Eis legen, Fahrtstufe langsam erhöhen, ggf. bis „Voll voraus“; Fahrt aus dem Schiff nehmen, sowie der Durchbruch erreicht ist). Der Eintritt in das Eis sollte möglichst im rechten Winkel, nie im spitzen Winkel erfolgen, um Beschädigungen unter der Wasserlinie zu vermeiden.

Beim Brechen einer Durchfahrt sind auf jeden Fall Stellen zu vermeiden, wo große und dicke Schollen zusammen- oder übereinandergeschoben und festgefroren sind, auch wenn dies der kürzeste Weg ist. An solchen Stellen sind Presseisrücken zu erwarten, die das Schiff zum Stillstand und zum Einklemmen bringen können. Presseisrücken sind daran zu erkennen, dass das Eis sich über Wasser auftürmt. Bei etwa einem Meter Höhe der Eisansammlung über dem Wasserspiegel muss mit einer Eisansammlung von vier bis fünf Metern unter Wasser gerechnet werden. Beim Brechen von dickerem Eis oder Presseisrücken sollte die Anlaufgeschwindigkeit 8 bis 10 kn und die Anlaufstrecke eine Schiffslänge nicht überschreiten. Je nach Bauart des Schiffes (Bugwulst) sowie Dicke und Festigkeit des Eises kann diese Geschwindigkeit schon zu schnell sein, insbesondere bei Schiffen, die sich aufgrund ihrer Bauart in der Wasserlinie nicht oder nicht gut auf das Eis schieben.

Rückwärtsmanöver

In Eisansammlungen bleibt das Schiff leicht stecken und es muss versucht werden, durch Rückwärtsmanöver frei zu kommen. Gelingt das nicht sofort, ist zu empfehlen, die Maschine einige Zeit „Voll zurück“ laufen zu lassen, dann auf voraus umzusteuern und das Ruder abwechselnd nach beiden Seiten zu legen, damit das Schiff im Bereich des Vorschiffs seitlich etwas Platz bekommt. Dann kann ein erneuter Versuch unternommen werden, sich durch ein Rückwärtsmanöver zu befreien.

Wichtig:

- Bei Rückwärtsfahrt das Ruder immer mittschiffs legen, da es sonst leicht auf dem Ruderschaft verdreht wird. (siehe auch **Eisgefährdeter Bereich des Schiffsrumpfs**)
- Sobald das Schiff frei kommt und rückwärts Fahrt aufnimmt, die Maschinenleistung zurücknehmen; die Geschwindigkeit bei Rückwärtsfahrt im Eis sollte etwa 4 kn nicht überschreiten.
- Die Gefahr der Beschädigung von Ruder oder Schraube bei Rückwärtsfahrt wird verringert, wenn die Schraube nicht gestoppt wird, sondern ganz langsam rückwärts dreht.

Vereisungsgefahr durch Spritzwasser

Die Eisbildung erfolgt hauptsächlich durch Seewasser, das bei starken oder stürmischen Winden als „grünes Wasser“ an Deck kommt oder als Spritzwasser in großen Mengen die Aufbauten des Schiffes trifft. Vorbedingung für die Vereisung sind Wassertemperaturen in der Nähe des Gefrierpunktes und Lufttemperaturen unterhalb des Gefrierpunktes. Vereisungen der Aufbauten können schon ab einer Lufttemperatur von unter 2 °C verbunden mit Windgeschwindigkeiten ab 17 kn auftreten. Generell ist bei Windstärke 5 Bft mit leichten Vereisungen, bei 7 Bft mit mäßigen Vereisungen und ab 8 Bft mit starken Vereisungen zu rechnen. Schon bei Lufttemperaturen von –3 °C bis –5 °C muss man bei überkommendem Spritzwasser mit starker Vereisung rechnen. Wenn bei Wassertemperaturen um 0 °C die Lufttemperatur unter –15 °C sinkt, wird die Gefahr der Vereisung durch Spritzwasser wieder geringer, da die Wassertropfen dann schon gefrieren, bevor sie das Schiff treffen. An Deck kommende Seen tragen, wenn sie schnell wieder abfließen können, nicht so stark zu der gefährlichen Vereisung bei wie das Spritzwasser. Ungünstiger liegen die Verhältnisse jedoch, wenn eine Deckslast das überkommende Wasser festhält.

Vereisungsgefahr durch Süßwasser

Nicht nur Seewassereis, sondern auch Süßwassereis kann sich an Schiff und Aufbauten festsetzen, wenn nämlich Nebel oder Regen bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt bei der Berührung mit dem Schiff sogleich gefriert. Im Allgemeinen nimmt aber diese Art der Vereisung nicht so gefährliche Formen an wie die Vereisung durch Seewasser.

Empfehlungen zur Verhinderung von Vereisung

Schiffsführer, die bei eisfreiem Wasser und Temperaturen unter dem Gefrierpunkt in starke oder stürmische Winde geraten, müssen sich der Gefahr einer starken Vereisung bewusst sein und versuchen, ruhigeres oder wärmeres Wasser zu erreichen, bevor die ständig zunehmende Vereisung gefährliche Ausmaße annimmt. Falls das nicht gelingt, versäume man nicht, die Menge des überkommenden Wassers möglichst gering zu halten und eine einseitige Belastung des Schiffes durch das Eis zu vermeiden. Außerdem darf man nicht nachlassen in dem Bemühen, den anwachsenden Eispanzer immer wieder aufzulösen oder loszuschlagen. Je geringer der Salzgehalt des gefrierenden Wassers ist, umso fester und härter wird das Eis sein. **Bei gefährlicher Vereisung ist rechtzeitig Verbindung mit dem nächsten Küstenplatz oder in der Nähe befindlichen Schiffen aufzunehmen.**

Bekämpfung von Vereisung

Auf einigen Schiffen hat man das Eis und die Eisbildung an Deck erfolgreich mit Kühlwasser bekämpft, das man mit Hilfe der Deckwaschleitung über Deck und Luken laufen ließ.

Notlagen im Eis

Einschränkungen

Vom Sturm in Bewegung gesetzte größere Eismassen können eine beträchtliche Geschwindigkeit erreichen. Unter solchen Verhältnissen bieten selbst kräftige Eisbrecher nur eine bedingte Sicherheit für die ihrer Hilfe anvertrauten Schiffe; die in schneller Bewegung befindlichen Eismassen behindern auch Eisbrecher in ihrer Manövrierfähigkeit.

Empfehlungen

Wenn sich in strengen Wintern das Eis schnell über Gebiete ausbreitet, die in normalen Jahren offen bleiben, kommt es mitunter vor, dass einige Schiffe in See oder vor der Küste in Notlagen geraten, da sie die Eisgefahr unterschätzt haben. Ein in Not befindliches Schiff sollte sofort seinen Standort sowie die Art der Notlage und evtl. entstandene Schäden an den nächsten Eisdienst oder Eisbrecher melden und mit diesen Stellen in ständigem Kontakt zu bleiben. Wichtig ist neben Berichten über die aktuelle Wetter- und Eislage die ständige Beobachtung und Meldung der weiteren Entwicklung. Ebenso sollten die Dienste über Veränderungen der Notlage und über geplante und eingeleitete Gegenmaßnahmen laufend unterrichtet werden. Auf diese Weise ist, falls erforderlich, ohne Zeitverlust schnelle und gezielte Hilfeleistung durch Eisbrecher oder Luftfahrzeuge möglich.

Wenn ein Schiff sich nicht ohne ernste Gefahr aus dem Eis befreien kann und Eisbrecherhilfe in nächster Zeit zu erwarten ist, versuche man mit langsamer Fahrt gegen die Eisdrift anzudampfen, bis Hilfe eintrifft. Besteht keine Aussicht auf baldige Hilfe, so kann es vorteilhaft sein, das Schiff in der Einbuchtung einer großen Eisscholle festzumachen; bei starker Kälte kann es mitunter zweckmäßig sein, das Schiff in eine sich bildende Scholle zu legen, damit es durch Einfrieren der Eispressung entzogen wird und Schraube und Ruder geschützt bleiben. Bleibt ein Schiff längere Zeit eingefroren, kann man notfalls Trinkwasser durch Schmelzen von Kerneis gewinnen; ein geringer Zusatz von Bikarbonat oder Kochsalz ist zuweilen erforderlich.

Gefahr durch Stabilitätsverlust

Eis an Deck und Aufbauten bildet eine ernste Gefahr für die Schiffe, denn es erschwert nicht nur das Arbeiten an Deck und die Bedienung der Geräte, sondern führt bei länger anhaltender Eisbildung zur Verringerung des Freibords und vor allem der Stabilität, so dass die Schiffe in Gefahr geraten zu kentern. Gefürchtet wegen gefährlicher Eisbildung am Schiff sind vor allem die arktischen und antarktischen Seegebiete, aber auch das Seegebiet um Island, die Barentssee und die nordnorwegischen Gewässer, das Gebiet der Labradorströmung bei der Neufundlandbank sowie die Ostsee.

Verlassen des Schiffs

Ist man gezwungen, das Schiff zu verlassen, bieten auf das Eis gesetzte Boote und Rettungsflöße vorübergehend Schutz. Ein Öl- oder Spirituskocher ist nützlich zum Auftauen oder Erhitzen von Schnee und Eis.

Eisbrecherdienste

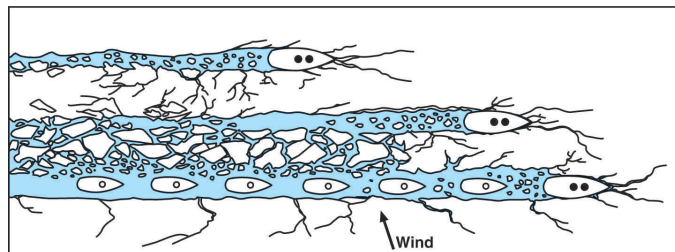
Kontaktaufnahme

Kontaktaufnahme mit den Eisbrecherdiensten erfolgt auf den im Handbuch Nautischer Funkdienst angegebenen Kommunikationswegen. Nach Übermittlung der für die Einschätzung der Eistüchtigkeit wichtigen Informationen über das Schiff und die Ausrüstung wird ein Treffpunkt mit dem Eisbrecher vereinbart. Dort wird ggf. ein Schiffskonvoi zusammengestellt, dessen Stärke sich im Wesentlichen nach der Eislage richtet.

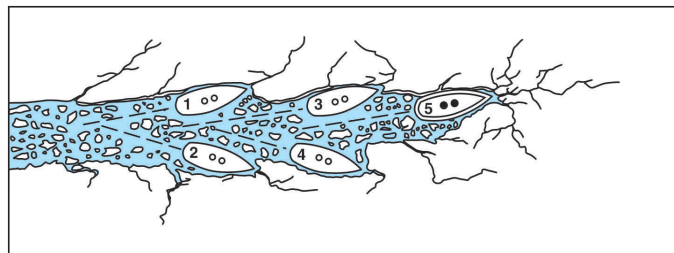
Fahren mit Eisbrechergeleit

Methoden des Eisbrechens

Beim Brechen einer Eisrinne nimmt der Eisbrecher aus wechselnden Richtungen Anläufe (siehe Abb.). Beim Brechen schwerer Eisschollen kann der Bug des Eisbrechers nach der einen oder anderen Seite ausscheren. Mehrere Eisbrecher arbeiten entweder in Kiellinie oder nebeneinander, indem sie die Eisrinne leewärts erweitern. Von den Schiffen im Konvoi sind die Manöver und der Funkverkehr der Eisbrecher aufmerksam zu beobachten (siehe Abb.).



Eisbrecher erweitert die Rinne



Erweitern der Fahrrinne in Lee des Geleits



Navigation unter Eisbrecherassistenz

Manöveranweisungen

Die Schiffe erhalten über UKW-Sprechfunk Anweisungen vom Eisbrecher über den zu fahrenden Kurs, über die einzuhaltende Reihenfolge im Konvoi sowie über die einzuhaltenden Abstände und Geschwindigkeiten. Manöversignale (siehe Internationales Signalbuch) zwischen Eisbrechern und Schiffen im Geleit werden nur noch sehr selten verwendet; werden diese Signale benutzt, müssen sie wiederholt werden. Im Interesse der Sicherheit und für den Zusammenhalt des Konvois müssen alle Schiffe die Anweisungen des Eisbrechers genauestens befolgen und die vorgeschriebenen Abstände und Geschwindigkeiten einhalten. Schiffe, die in zu großem oder zu kleinem Abstand fahren oder aus dem Konvoi ausscheren, riskieren, in der sich wieder schließenden Eisrinne fest zu kommen bzw. durch Kollision mit anderen Schiffen oder mit der Eiskante beschädigt zu werden. Beim Durchfahren von Kurven muss der eigene Bug dem Heck des Vordermanns folgen, um nicht mit der Eiskante zu kollidieren. Beobachtete oder eigene Schwierigkeiten, z. B. wenn ein Schiff Abstand und Geschwindigkeit nicht wie vereinbart einhalten kann oder im Eis fest kommt, sind sofort dem Eisbrecher mitzuteilen.

Geschwindigkeit im Konvoi

Die Geschwindigkeit von Konvois mit Eisbrechergeleit liegt je nach Eislage und Eistauglichkeit der Schiffe zwischen 5 und 8 kn. Verliert man Geschwindigkeit oder droht man fest zu kommen, muss die Geschwindigkeit rechtzeitig und energisch erhöht werden, sodass Kollisionsgefahr für den Hintermann nicht entstehen kann. Ebenso ist Reduzieren der Geschwindigkeit oder Stoppen ohne Vorankündigung zu vermeiden. Wenn aber der Eisbrecher, z. B. beim Brechen eines Presseisrückens, plötzlich Fahrt verliert, wird es nur dann nicht zur Kollision kommen, wenn das nachfolgende Schiff auf entsprechende Anweisung des Eisbrechers hin sofort ein Rückwärtsmanöver einleitet. Sein Vorsteven wird durch das Rückwärtsmanöver sowie durch das Schraubenwasser des Eisbrechers an die Seite der Rinne gedrückt und die Fahrt auf diese Weise aus dem Schiff genommen. Ist das Eis nicht zu dick und die Rinne breit genug, kann man auch versuchen, bei Kollisionsgefahr seitlich auszuweichen. Überholen innerhalb des Konvois oder Verlassen des Konvois ist verboten.

Schleppen

Verschlechtert sich die Eislage, müssen die Schiffe jederzeit darauf vorbereitet sein, die Schleppe des Eisbrechers zu übernehmen. Dazu muss die Back von Schnee und Eis befreit werden, Wurfleinen, Fender, Jolltaue usw. müssen in einem nach Möglichkeit beheiztem Raum klargelegt werden. Üblich ist die Verwendung eines Schleppestropps, dessen beide Augen um kräftige Poller gelegt werden. Die Schleppe wird entweder direkt mit dem Stropp verbunden oder umgelenkt und auf einem Dämpfer an Bord des Eisbrechers festgemacht.

Das Schleppen an einer kurz gehaltenen Leine wird bei der Fahrt durch gebrochene Eisrinnen praktiziert. Der Eisbrecher kann hier mit nahezu konstanter Geschwindigkeit fahren, auch in Kurvenbereichen. Das Verfahren hat den Nachteil, dass große, gebrochene Eisstücke die Schiffe im Geleit hinter dem Eisbrecher unter Umständen seitlich ausscheren lassen können.

Beim Durchdringen von Presseisrückens oder bei der Fahrt durch Rinnen mit sehr unregelmäßigem Eis entscheidet sich der Eisbrecher evtl. dafür, das Schiff mit dem Vorsteven in seiner Hecknut zu schleppen. Mit Hilfe von Winden wird das Schiff bis auf wenige Meter Abstand in den Einschnitt am Heck des Eisbrechers gehievt, so dass beide Fahrzeuge gewissermaßen ein Ganzes bilden. Das geschleppte Schiff kann nicht ausscheren und Eisschollen können nicht zwischen Eisbrecher und Schiff gelangen. Kommt der Eisbrecher fest, muss die Verbindung gelöst werden. Dieses Schlepverfahren eignet sich am besten für Eisrinnen mit geradem Verlauf. In Kurven besteht für nicht ausreichend verstärkte Schiffe Gefahr, dass der Vorsteven seitlich eingebeult wird. Vor allem Schiffe mit Bugwulst müssen beim Schleppen in der Hecknut je nach Beladungszustand so festgemacht werden, dass der Bugwulst in ausreichendem Abstand vom Heck und den Propellern des Eisbrechers bleibt. Auch Anker dürfen nicht in der Hecknut eingeklemmt werden. Diese Methode wird nur von Eisbrechern in der Ostsee und auf dem nördlichen Seeweg angewandt.

Ankern im Eis

Empfehlungen

Ankern im dichten Eis ist gefährlich für das Ankergeschirr, da bei Eisdrift hohe Lasten auftreten können, die zum Verlust des Ankers oder Schäden am Ankerspill führen können. Es ist besser, mit dem Eis zu treiben, sofern nicht Hindernisse im Wege sind oder Gefahr besteht, vom Eis eingeschlossen zu werden. Muss man für kurze Zeit ankern, liegt man besser vor kurzer Kette und hält die Maschine in Bereitschaft, um ggf. schnellstens Anker auf gehen zu können.

Festmachen im Eis

Empfehlungen

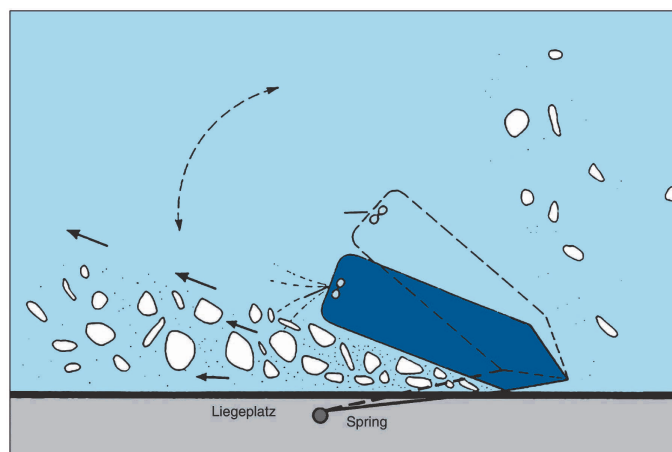
Das Schiff wird im Eis nur festgemacht, wenn besondere Umstände dies erfordern. Bei einer geschlossenen Eisdecke ist es üblich, an einer Stelle zu stoppen, an der sich das Schiff ohne Gefahr mit dem Eis bewegen kann. Liegt eine Rinne zwischen Schiff und Land, sollte man eine andere Stelle aufsuchen. Hier besteht bei Aufkommen von Wind die Gefahr, durch den Eisdruck auf die Küste oder vorgelagerte Gefahrenstellen versetzt zu werden.

Besondere Umstände können ein Festmachen erzwingen, wenn z. B. Lade- oder Löschbetrieb an der Schelfeiskante durchgeführt wird. Das Schiff sollte dann an der Eiskante wie in einem Kai liegen. Zum Festmachen des Schiffes werden möglichst weit von der Eiskante Löcher gebohrt und Verankerungen eingefroren, an denen die Festmacheleinen befestigt werden. Die Verankerungen können mit Hilfe eines Kernbohrers überbohrt und herausgezogen werden, sofern Hammerschläge die Verankerung nicht lösen können. Unter keinen Umständen sollte man versuchen, die Verankerung mit der Winde herauszureißen, da für die Besatzung Gefahr durch das Herausbrechen der Verankerung bei gespannter Festmacherleine oder durch Bruch der Leine besteht.

Anlegen bei Eisbedeckung

Empfehlungen

Eis zwischen Schiff und Kai muss vor dem Anlegen durch Maschinenmanöver entfernt werden. Eine Möglichkeit besteht darin, mit dem Bug anzulegen und in die Vorsprung langsam einzudampfen. Durch Ruderlegen wird das Schiff in seitliche Bewegungen vom Kai weg und dann wieder zum Kai hin versetzt. Dabei darf die langsame Bewegung der Eisschollen, hervorgerufen durch den Propellersog, nicht behindert werden. Ein Bugstrahler, dessen Wasserstrahl zum Kai gerichtet ist, kann das Abtreiben der Schollen beschleunigen. Ist noch Eis am Kai festgefroren, so kann mit einer kräftigen Wasserspiegelabsenkung durch den Propellerstrahl versucht werden, dieses Eis zu brechen. Bleibt das erfolglos, kann man mit Hilfe eines Gewichts am Kran versuchen, dieses Eis vom Kai zu lösen; ansonsten ist der Einsatz eines Hafeneisbrechers erforderlich. Erst wenn alle größeren Vereisungen und Schollen im Bereich des Liegeplatzes gebrochen und weggespült sind, kann ohne Gefahr des Eindrückens der Bordwand angelegt werden. Ein solches Anlegemanöver kann, je nach Eisbedingungen, mehrere Stunden dauern.



Anlegen bei Eisbedeckung

Verhalten am Liegeplatz bei Eisbedeckung

Empfehlungen

Am Liegeplatz muss das Schiff mit Hilfe von Maschinenmanövern vor dem Einfrieren bewahrt werden. Kommt kalte Schüttladung (weit unter null Grad) in direkten Kontakt mit der Bordwand, kann sich Eis an der Schiffsaußenhaut bilden.

Bei Eisdrift durch Strömung oder Gezeiten dürfen die Leinen niemals so lose sein, dass Eis zwischen Schiff und Kai treiben und sich aufstauen kann. Bei starker Eisdrift müssen ungeschützte Liegeplätze sofort verlassen werden. Kann kein vor dem Eis geschützter Liegeplatz aufgesucht werden, muss man das Schiff mit dem Eis treiben lassen.

An Flussliegeplätzen oder an Liegeplätzen in Tidengewässern gilt es besondere Vorsicht bei aufkommender Eisbewegung walten zu lassen. Ein Schiff ist bei starker Eisdrift nicht mehr am Liegeplatz zu halten. Aus diesem Grund ist eine ständige Manöverbereitschaft der Maschine sicherzustellen.

Eisberge

Anzeichen von Eisbergen

Änderungen von Luft- und Wassertemperatur deuten nicht auf die Nähe von Eisbergen hin. Es sei davor gewarnt, sich auf diese vermeintlichen Hilfsmittel zu verlassen. Eher können Growler oder kleinere Eisbergbruchstücke vermuten lassen, dass sich größere Eisberge in der Nähe befinden. Auch der schussähnliche Knall, mit dem sich manchmal Bruchstücke von einem Eisberg lösen, oder in stillen Nächten das Brandungsgeräusch können als Warnung dienen, falls nicht die Geräusche des eigenen Schiffes zu laut sind.

Radaranzeige von Eisbergen

Die Beobachtung des Radargeräts ist bei Eisgefahr wichtig, ersetzt aber nicht den Ausguck und die herkömmlichen Vorsichtsmaßnahmen. Mit einem guten Radargerät können bei ruhigem Wetter größere Berge schon auf 10 bis 15 sm geortet werden. Growler werden erst im Abstand von weniger als 3 sm angezeigt; bei grober See sind Growler mit Radar nur schlecht auszumachen. Eisberge mit schrägen Kanten werden auch bei einwandfrei arbeitenden Radargeräten oft gar nicht oder erst in geringem Abstand angezeigt.

Optisches Erkennen von Eisbergen

Eisberge mittlerer Größe sind am Tage bei klarem Himmel und guter Sicht je nach Augeshöhe bis zu etwa 18 sm auszumachen; an bewölkten Tagen, aber bei guter Sicht verringert sich die Sichtentfernung etwa um 2 sm. In einer klaren, aber dunklen Nacht kann ohne Glas ein Eisberg nur in weniger als 2 sm Abstand erkannt werden. Sehr ungünstig für das Erkennen von Eisbergen sind oft die Sichtverhältnisse in der Morgendämmerung. Bei Mondschein hängt die Sichtbarkeit der Eisberge von der Höhe und der Phase des Mondes sowie von der Blendwirkung, resultierend aus der Stellung Mond–Eisberg–Schiff, ab.

Bei Nebel oder Nieselregen sind die Eisberge auch in geringer Entfernung sehr schlecht zu sehen. Bei sonnigem Nebelwetter wird ein Eisberg in geringer Entfernung als weißleuchtender Fleck auftauchen; ohne Sonnenschein erscheint er als dunkler Fleck.

Optisches Erkennen von Growlern

Eine besondere Gefahr bilden die „Growler“, das sind Bruchstücke von Eisbergen, von denen nur wenig sichtbar ist, die aber immer noch ein Gewicht von vielen hundert Tonnen haben können. Nachts und auch am Tage bei bewegter See sind sie sehr schlecht zu erkennen.

Drift der Eisberge

Die Drift der Eisberge ist im Voraus oft schwer zu berechnen, da sie sowohl durch die Oberflächenströmung wie auch durch die Strömung im tieferen Wasser beeinflusst wird.

Passage von Eisbergen

Die Geschwindigkeit sollte so eingerichtet werden, dass das Schiff in einer der Sicht angepassten Stopfstrecke zum Stillstand gebracht werden kann.

Das Passieren von Eisbergen und Growlern sollte immer in Luv erfolgen. In Lee ist mit abgebrochenen und abgetriebenen Eisstücken zu rechnen. Der Passierabstand sollte mindestens 3 kbl betragen, um von den unter Wasser nicht sichtbaren Ausläufern (rams) frei zu bleiben. Zu beachten ist weiter, dass das Schiff durch zu weiträumige Ausweichmanöver nicht in den Gefahrenbereich anderer Eisberge gerät.

International Ice Patrol

Empfehlungen

Die International Ice Patrol ist im Nordatlantik tätig (siehe Abschnitt G 5).

Gleichwertigkeit von Eisklassen verschiedener Klassifizierungsgesellschaften

Die Gleichwertigkeitsbetrachtung der Eisklassen zwischen verschiedenen Klassifizierungsgesellschaften und der Schwedisch-Finnischen Eisklasse basiert u. a. auf dem Vergleich der Schiffskörperanforderungen und der Leistung der Hauptmaschine.

Klassifizierungsgesellschaft	Eisklasse				
Finnish-Swedish Ice Class Rules	IA Super	IA	IB	IC	Category II
Russian Maritime Register of Shipping (Rules 1995)	UL	L1	L2	L3	L4
Russian Maritime Register of Shipping (Rules 1999)	LU5	LU4	LU3	LU2	LU1
American Bureau of Shipping	IAA	IA	IB	IC	D0
Bureau Veritas	IA Super	IA	IB	IC	ID
CASPPR, 1972	IA	B	C	D	E
China Classification Society	Ice Class B1*	Ice Class B1	Ice Class B2	Ice Class B3	Ice Class B
Det Norske Veritas	ICE-1A*	ICE-1A	ICE-1B	ICE-1C	ICE-C
Germanischer Lloyd	E4	E3	E2	E2	E
Korean Register of Shipping	ISS	IS1	IS2	IS3	IS4
Lloyd's Register of Shipping	1AS	1A	1B	1C	1D
Nippon Kaiji Kyokai	IA Super	IA	IB	IC	ID
Registro Italiano Navale	IA Super	IA	IB	IC	ID

Befahrbeschränkungen für die nördliche Ostsee

Die durch Eis hervorgerufenen normalerweise erwarteten Befahrbeschränkungen auf der schwedischen Seite des Bottnischen Meebusens sind:

Mindesteisklasse nach Finnish-Swedish Ice Class Rules	Mindest tdw	Gulf of Bothnia		Sea of Bothnia	
		von	bis	von	bis
II	1 300	01.12.	14.12.	01.01.	14.01.
II	2 000	15.12.	31.12.	15.01.	31.01.
1C	1 300	15.12.	31.12.	15.01.	31.01.
1B	2 000	01.01.	14.01.	01.02.	14.02.
1A	3 000	15.01.	30.01.	15.02.	31.03.
1A	4 000	31.01.	09.04.	–	–
1A	3 000	10.04.	09.05.	–	–
1B	2 000	10.05.	14.05.	01.04.	14.04.
1C	1 300	15.05.	30.05.	15.05.	30.04.
II	2 000	15.05.	30.05.	15.04.	30.04.

E 5 Laderaummeteorologie

Ladungsschweiß

Transport von kaltem Gut in warme Regionen

Wenn winterkaltes Gut in wärmere und feuchtere Klimazonen transportiert wird, besteht die Gefahr von Ladungsschweiß, sobald der Taupunkt der Laderaumluft die Temperatur der Ladung erreicht. Die Temperatur der Laderaumluft steigt im Allgemeinen schneller als die der Ladung. Sind in den Laderäumen auch noch Feuchtequellen vorhanden, ist der Temperaturanstieg möglicherweise auch noch mit einem gleichzeitigen Anstieg des Taupunktes der Laderaumluft verbunden. Um den Temperaturanstieg der Ladung zu beschleunigen, kann u. U. die Lüftung zur Hilfe genommen werden. Dies ist jedoch nur sinnvoll, solange die Temperatur der Außenluft über der Temperatur der Ladung liegt, ihr Taupunkt diese aber noch nicht erreicht hat.

(VkBl. 15/2016 Nr. 122 S. 532)

Nr. 122 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO STCW.7/Rundschreiben 23/Add.1, „Änderungen der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (STCW.7/Rundschreiben 23)“**

Hamburg, den 13. Juli 2016
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO STCW.7/Rundschreiben 23/Add.1, „Änderungen der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (STCW.7/Rundschreiben 23)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik Telekommunikation
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

STCW.7/Rundschreiben 23/Add. 1
vom 12. Juni 2015

Änderungen der vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (STCW.7/Rundschreiben 23)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. bis 21. November 2014) die *Vorläufige Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden* (STCW.7/Rundschreiben 23) angenommen.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss nahm auf seiner fünfundneunzigsten Tagung (3. bis 12. Juni 2015) die folgenden Änderungen der obengenannten Vorläufigen Anleitung an:
 - .1 In Abschnitt 1 (Allgemeines) wird nach dem bestehenden Absatz 1.6 der folgende neue Absatz 1.7 hinzugefügt:

„Verwaltungen, die Ausbildungsvorgaben für Personen, die auf gasbetriebenen Schiffen Dienst tun, durch nationale Gesetzgebung oder durch die Umsetzung der Vorgaben der *Vorläufigen Richtlinien für die Sicherheit erdgasbetriebener Motorenanlagen auf Schiffen* (Entschließung MSC.285(86)) eingeführt haben, sollten diese Normen mit den Ausbildungsvorgaben in diesem

Rundschreiben vergleichen, um die Notwendigkeit, falls diese überhaupt besteht, zu ermitteln, dass diese Personen ihre Qualifikationen aktualisieren müssen.“

- .2 In Abschnitt 2.2 (Befähigungsnorm für Fortbildungen) wird der bestehende Absatz 2.2.1.4 durch den folgenden ersetzt:

„2.2.1.4 Kapitäne, technische Schiffsoffiziere und jede Person mit direkter Verantwortung für die Pflege und Verwendung von Brennstoffen auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, die nach den in Abschnitt A-V/1-2, Absatz 2 des STCW-Codes festgelegten Befähigungsnormen für den Dienst auf Flüssiggastankschiffen qualifiziert und zertifiziert worden sind, sind so zu betrachten, dass sie die in diesem Unterabschnitt festgelegten Anforderungen erfüllt haben, vorausgesetzt sie haben auch

- .1 die Anforderungen der Regel I/14 des STCW-Übereinkommens erfüllt; und
- .2 eine Seefahrtzeit von drei Monaten in den letzten fünf Jahren absolviert, und zwar an Bord von:
 - .1 Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen;
 - .2 Tankschiffen, die als Ladung Brennstoffe, die dem IGF-Code unterliegen, befördern; oder
 - .3 Schiffen, die Gase oder Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt als Brennstoff verwenden.“

- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die obigen Änderungen der vorläufigen Anleitung allen Betroffenen zur Kenntnis zu bringen.

(VkBl. 2016 S. 532)

Änderung der Vorläufigen Anleitung für die Ausbildung von Seeleuten auf Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden – Seite 1 von 1

Amendment of the interim guidance on training for seafarers on ships using gases or other low-flashpoint fuels – page 1 of 1

(VkBl. 15/2016 Nr. 123 S. 533)

Nr. 123 Bekanntmachung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation zur Umsetzung und Weiterentwicklung von Systemen für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Betriebssicherheitssystemen) an Bord von Traditionsschiffen

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, Dienststelle Schiffssicherheit hat einen Leitfaden für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen entwickelt.

Nachfolgend wird der Leitfaden veröffentlicht.

Hamburg, den 19. Juli 2016

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik Telekommunikation
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Leitfaden für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen

Allgemeines

Dieser Leitfaden soll die Betreiber von Traditionsschiffen bei der Erarbeitung, Umsetzung und Weiterentwicklung eines geeigneten und „maßgeschneiderten“ Systems für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Betriebssicherheitssystemen) auf der Grundlage des Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) unterstützen.

Ziel der Umsetzung eines Betriebssicherheitssystems auf Traditionsschiffen ist es, an Bord der Schiffe ein hohes Niveau an Sicherheit und Umweltschutz zu erreichen und beizubehalten. Dabei sollen auch Abweichungen von moderner Technik durch organisatorische Maßnahmen ersetzt werden, damit ein gleichwertiger Sicherheitsstatus erreicht wird, ohne den historischen Charakter des Schiffes zu beeinträchtigen.

Das Handbuch

Die Unterlagen, die der Darstellung und Umsetzung des Betriebssicherheitssystems dienen, können in einem Betriebssicherheitshandbuch zusammengefasst werden. Die folgenden Elemente des ISM-Code sind sinngemäß anzuwenden.

- Grundsätzliche Aussagen des Betreibers zu den Themen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz
- Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb der Betreiberorganisation
- Durchführungsbeauftragter
- Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns
- Materielle und personelle Voraussetzungen

- Erarbeitung von Plänen für die Betriebsabläufe an Bord
- Vorbereitung auf Notfallsituationen
- Berichte über und Analyse von Unfällen, gefährlichen Vorkommnissen und Fällen der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften
- Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung
- Dokumentation
- Überwachung der Einhaltung des Konzepts für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowie Überprüfung und Auswertung dieses Konzepts durch den Betreiber

Das Handbuch kann in einer Abfolge der oben genannten Elemente aufgebaut werden. Es ist jeweils pro Element zu beschreiben, wie diese vom Betreiber und an Bord des Schiffes umgesetzt werden. Wo es notwendig ist, können Verfahren oder Anweisungen mit Checklisten oder anderen Formblättern „untermauert“ werden.

Bei der Erstellung des Handbuchs sind die folgenden Prinzipien zu berücksichtigen:

- Der Umfang sollte den Gegebenheiten des Schiffsbetriebs entsprechen.
- Verfahren, Anweisungen und Checklisten sind in einfacher und verständlicher Form zu erstellen.
- Die Besatzung soll in die Erstellung des Handbuchs involviert werden.

Die einzelnen Elemente

Grundsätzliche Aussagen des Betreibers zu den Themen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz

Diese Erklärung ist das Fundament eines jeden Betriebssicherheitssystems. In diesem „Passageplan“ wird beschrieben, welche Ziele der Betreiber verfolgt und mit welchen Maßnahmen diese erreicht werden sollen. Zur Gewährleistung einer sicheren Schiffsbetriebsführung sind u. a. folgende Ziele zu verfolgen:

- Einführung sicherer Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb und Gewährleistung der Sicherheit bei allen Tätigkeiten (an Land und) an Bord
- Bewertung aller für das Schiff, Personen an Bord und die Umwelt identifizierten Risiken und Einrichtung entsprechender Sicherheitsmaßnahmen
- Eine kontinuierliche Verbesserung der Fähigkeiten der am Schiffsbetrieb beteiligten Personen zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen, hierzu gehört auch die Vorbereitung auf Notfallsituationen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz

Die Erklärung sollte weiterhin eine Aussage beinhalten, dass durch das Betriebssicherheitssystem sichergestellt wird, dass alle verbindlichen Regeln und Rechtsvorschriften eingehalten und neue Erkenntnisse im Bereich der Schiffssicherheit berücksichtigt werden. Geeignete Maßnahmen sind festzulegen, die das Erreichen der gesetzten Ziele unterstützen. Die Erklärung sollte durch den hauptverantwortlichen Betreiber unterschrieben werden. Es ist sicherzustellen, dass die Erklärung auf allen Ebenen verstanden, umgesetzt und eingehalten wird.

Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb der Betreiberorganisation

Für alle Personen, die Tätigkeiten mit Auswirkungen auf die Schiffssicherheit und den Meeresumweltschutz ausführen, überwachen oder anordnen, sind die Zuständigkeiten und Weisungsbefugnisse schriftlich in Aufgabenbeschreibungen festzuhalten. Wenn notwendig, und um die gegenseitige Zuordnung herauszuheben, kann ein Organigramm in das Handbuch eingefügt werden.

Durchführungsbeauftragter

Durch den Betreiber ist ein Durchführungsbeauftragter mit direktem Zugang zu dessen Hauptverantwortlichen zu benennen. Der Durchführungsbeauftragte sollte, wenn möglich, zur Landorganisation gehören. Er fungiert als Verbindungsstelle zwischen Schiff und Land, ist direkter Ansprechpartner für alle Aspekte bezogen auf Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz und ist u. a. zuständig für die Überwachung der Umsetzung des Betriebssicherheitssystems. Der Durchführungsbeauftragte ist zu benennen. Seine Aufgaben sind in einer Aufgabenbeschreibung zu dokumentieren. Ist eine Landorganisation nicht vorhanden, so ist die Funktion des Beauftragten durch ein zu benennendes Besatzungsmitglied wahrzunehmen. Dies kann auch der Schiffsführer/Kapitän sein.

Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns

Innerhalb des Betriebssicherheitssystems sind die Verantwortlichkeiten des Kapitäns unmissverständlich und schriftlich in seiner Aufgabenbeschreibung festzulegen. Dazu gehören:

- Umsetzung der Erklärung des Betreibers zu den Themen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz
- Motivierung der Besatzung zur Beachtung dieser Erklärung
- Erteilung sachdienlicher Anordnungen in einfacher und unmissverständlicher Formulierung
- Überwachung der Einhaltung der festgelegten Anforderungen
- Regelmäßige Überprüfung des Betriebssicherheitssystems auf möglichen Änderungsbedarf (Master's Review)

Das Betriebssicherheitshandbuch muss eine unmissverständliche Aussage enthalten, die zum Ausdruck bringt, dass der Kapitän die alleinige Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis (Overriding Authority/übergeordnete Weisungsbefugnis) für sämtliche Maßnahmen hinsichtlich Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz besitzt. Das Master's Review soll mindestens einmal jährlich durchgeführt werden.

Materielle und personelle Voraussetzungen

Das Handbuch soll Angaben beinhalten, dass

- der Kapitän zur Wahrnehmung seiner Aufgaben befähigt ist,
- der Kapitän mit dem Betriebssicherheitssystem vertraut ist und alle notwendige Unterstützung zur Wahrnehmung seiner Pflichten erhält,
- das Schiff gemäß den geltenden Besetzungsvorschriften besetzt wird,

- der Betreiber stets für eine sichere Besetzung der Schiffe in allen Situationen des Schiffsbetriebs sorgt.

Es sind Anweisungen zu erstellen, die sicherstellen, dass neue oder beförderte Besatzungsmitglieder ordnungsgemäß in Ihren Aufgabenbereich eingewiesen werden. Die Einweisung kann anhand einer Checkliste dokumentiert werden und sollte folgende Elemente berücksichtigen:

- Rettungsmittel, Brandschutz- und Sicherheitsausrüstung an Bord
- Aufgaben in der Sicherheitsrolle
- Aufgaben während des Schiffsbetriebs

Es ist sicherzustellen, dass alle Personen, die in das Betriebssicherheitssystem involviert sind, den notwendigen Schulungsbedarf vermittelt bekommen. Dies beinhaltet:

- Inhalte des Betriebssicherheitssystems
- Kenntnisse der einschlägigen Vorschriften, Regeln und Richtlinien
- zu vermittelnde Ausbildung, welche während der Durchführung von Sicherheitsübungen festgestellt wird

Erarbeitung von Verfahren für die Betriebsabläufe an Bord

Innerhalb des Betriebssicherheitssystems sind wichtige Betriebsabläufe festzulegen. Für diese Betriebsabläufe sind einfache und verständliche Verfahren zu erstellen. Hierzu können zählen:

- Reisevorbereitung
- Seeklarmachen von Brücke und Maschine
- Wachbetrieb
- Bunkern
- Behandlung von Schiffsmüll
- Registrierung und Einweisung von Gästen
- Ankern
- Arbeiten in der Takelage/Segelbedienung

Im Rahmen einer regelmäßigen Risikobewertung ist festzulegen, ob neue Verfahren notwendig sind oder ob bestehende Verfahren ergänzt bzw. geändert werden müssen. Verfahren können zur Unterstützung mit Checklisten und Ablaufschemata kombiniert werden. Checklisten können z. B. benutzt werden für:

- Arbeiten, die selten durchgeführt werden
- Wartungsarbeiten
- Kritische Situationen oder Abläufe (z. B. Verschlusszustand oder Bunkern)
- Notfälle

Vorbereitung auf Notfallsituationen

Im Betriebssicherheitssystem sind möglicherweise eintretende Notfallsituationen zu identifizieren. Für diese Notfälle sind entsprechende Notfallpläne einzuführen. Aus diesen Plänen muss hervorgehen, wie in Notfallsituationen durch die Besatzung und ggf. durch die Landorganisation zu reagieren ist. Im Rahmen einer regelmäßigen Risikobewertung ist festzulegen, ob neue Notfallpläne notwendig sind oder ob bestehende Pläne ergänzt bzw. geändert werden müssen. Notfallsituationen können u. a. sein:

- Grundberührung
- Kollision/Wassereintrich

- Feuer an Bord
- Verlassen des Schiffes
- Mann über Bord/Abbergen von Personen aus dem Wasser
- Unfälle der Besatzung oder Gäste
- Verschmutzung der Meeresumwelt
- Hilfeleistung für andere Schiffe in Notfallsituationen
- Notschleppverfahren

Für das regelmäßige Durchführen von Sicherheitsübungen ist ein Übungsplan aufzustellen. Die Notfallpläne sind in den Übungsplan mit aufzunehmen und in geeigneten Zeitabständen zu üben. Um in Notfällen Unterstützung durch die Landorganisation zu erhalten, sind die relevanten Notfallruffnummern in das Handbuch mit aufzunehmen.

Berichte über und Analyse von Unfällen, gefährlichen Vorkommnissen und Fällen der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften

Es ist durch Anweisungen sicherzustellen, dass Unfälle, gefährliche Vorkommnisse, Beinahe-Unfälle und Abweichungen vom Betriebssicherheitssystem dokumentiert (z. B. Schiffstagebuch oder Berichtsformular) und gemeldet werden. Die Vorfälle sind zu untersuchen, zu bewerten und zu analysieren. Dies dient dem Ziel, die Fehlerursache festzustellen und durch das Festlegen von entsprechenden Korrekturmaßnahmen, die Fehlerquelle zu beseitigen. Zusätzlich sind auch präventive Maßnahmen umzusetzen, die ein Wiederauftreten des Ereignisses vermeiden. Die Umsetzung und Wirksamkeit der Korrekturmaßnahmen sind durch die zuständige Person zu überwachen.

Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung

Für die folgenden Bereiche sind die Instandhaltung zu beschreiben und geeignete Wartungspläne (z. B. in tabellarischer Form) zu erstellen:

- Deck
- Maschine
- Sicherheitsausrüstung

Im Rahmen der Wartungsplanung sind die Besichtigungsintervalle sowie die für die Wartung verantwortlichen Personen festzulegen. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass festgestellte Mängel gemeldet und die zur Abstellung notwendigen Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden.

Kritische Ausrüstung, welche bei einem plötzlichen Funktionsausfall zu einer gefährlichen Situation führen kann, ist gesondert festzulegen. Zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit dieser Ausrüstung sind **zusätzliche** Wartungsmaßnahmen festzulegen. Im Rahmen einer regelmäßigen Risikobewertung ist festzulegen, ob Änderungen an der Liste der festgelegten kritischen Ausrüstung notwendig sind. Kritische Ausrüstung kann in den folgenden Bereichen vorhanden sein:

- Alarmer
- Antrieb und Rudermaschine
- Sicherheitsausrüstung
- Stromversorgung

Zusätzliche Wartungsmaßnahmen für kritische Ausrüstung können sein:

- regelmäßige Überprüfung von Alarmeinrichtungen
- vorbeugende Wartung von sensiblen Bauteilen/Einrichtungen
- wechselnder Betrieb der Bereitschafts-/Reserveanlagen
- Analyse von Schmier- und Heizölen
- Reinigung von Filteranlagen
- Besichtigungen/Überprüfungen in geeigneten Intervallen

Dokumentation

Durch Anweisungen ist sicherzustellen, dass alle zum Betriebssicherheitssystem gehörenden Unterlagen regelmäßig (z. B. in der Wintersaison) geprüft werden. Dies schließt ein, dass

- gültige Unterlagen in allen in Betracht kommenden Örtlichkeiten bereitliegen,
- Änderungen von Unterlagen durch entsprechend ermächtigte Personen geprüft und genehmigt werden, und
- nicht mehr gültige Unterlagen unverzüglich entfernt werden.

Überwachung der Einhaltung des Betriebssicherheitshandbuchs

Um festzustellen, ob die durchgeführten Maßnahmen an Bord mit den Vorgaben aus dem Betriebssicherheitssystem übereinstimmen, sind regelmäßig interne Audits durchzuführen. Die Audits sind in Intervallen durchzuführen, die zwölf Monate nicht überschreiten. Bei außergewöhnlichen Umständen kann dieses Intervall um nicht mehr als drei Monate ausgedehnt werden. Die Gründe für die Überschreitung des Zeitfensters sind zu dokumentieren.

Über das interne Audit ist ein Bericht zu erstellen. Für festgestellte Abweichungen sind Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen, die innerhalb eines festzulegenden Zeitrahmens umzusetzen sind.

Das Betriebssicherheitssystem ist durch den hauptverantwortlichen Betreiber mindestens einmal im Jahr im Rahmen eines Management-Reviews zu bewerten. Dabei sind zu berücksichtigen:

- Ergebnisse aus den internen Audits
- gemeldete Unfälle, gefährliche Vorkommnisse und Abweichungen
- sonstige Vorschläge durch am Schiffsbetrieb beteiligte Personen
- Ergebnisse aus dem Master's Review

Werden während des Reviews Mängel am Betriebssicherheitssystem festgestellt, so sind unverzüglich entsprechende Korrekturmaßnahmen festzulegen und umzusetzen. Alle betroffenen Personen sind über das Ergebnis der Bewertung des Betriebssicherheitssystems zu unterrichten.

Der Betreiber verpflichtet sich, andere Parteien regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem zu überprüfen, wenn diese ISM-relevante Aufgaben für den Betreiber übernommen haben.

Zeugniserteilung und regelmäßige Überprüfung

Die Dienststelle Schiffssicherheit zertifiziert die Betriebssicherheitssysteme von Traditionsschiffen und erteilt hierfür ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) für die landseitige Organisation sowie ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC) für das Schiff. Das DOC und das SMC haben eine Laufzeit von maximal fünf Jahren. Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Zeugnisse, sind für das DOC jährliche Überprüfungen und für das SMC eine Zwischenüberprüfung durchzuführen. Die regelmäßigen Überprüfungen werden nach Maßgabe der Punkte 13 und 14 des Teils B des ISM-Codes durchgeführt.

Es besteht die Möglichkeit, anstelle der jährlichen Überprüfungen der landseitigen Organisation vor Ort eine Selbstbewertung durchzuführen. Dazu ist der Vordruck „Self Assessment Form“ auszufüllen und zusammen mit den geeigneten Unterlagen an die Dienststelle Schiffssicherheit, Referat ISM, zu senden. Die 2. oder 3. jährliche Überprüfung wird nicht als Selbstbewertung, sondern in Kombination mit der Zwischenüberprüfung des Sicherheitsmanagementsystems an Bord des Schiffes durchgeführt.

Die Dienststelle Schiffssicherheit behält sich ausdrücklich vor, anstelle oder nach Einreichen der Self Assessment Form eine Überprüfung der landseitigen Organisation durchzuführen.

Kontakt:

Dienststelle Schiffssicherheit
BG-Verkehr
Referat ISM/ILO
Telefon: 040/36 137-213
Telefax: 040/36 137-295
Email: ism@bg-verkehr.de
<http://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code>

(VkBl. 2016 S. 533)

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.