

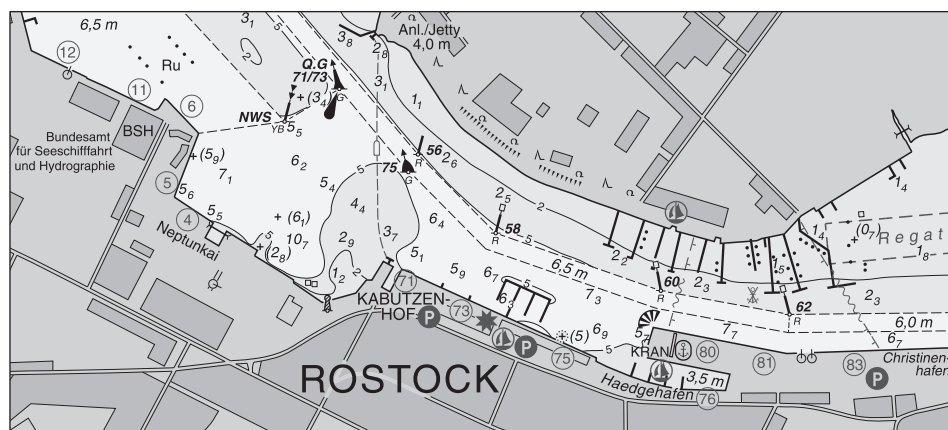


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

24. Februar 2017 · 148. Jahrgang
24 February 2017 · Volume 148



NfS 08/2017

Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw. bitte sofort berichtigen

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen im jährlichen Vorwort in Heft 1 der NfS sowie im Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

Übersetzungen

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

Freiwillige Mitarbeit

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

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 63-9 48

(Vermittlung/operator)

-7 69

(Nautischer Informationsdienst/
Navigational Information Service)

E-Mail/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, der 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.

Verbindlicher Endpreis Monatsabonnement € 10,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Hamburg und Rostock 2017

www.bsh.de

ISSN-Nr. 1437-4048

BSH-Nr. 2119

Charts, Lists of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sector limits of lights from seaward.

Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Other heights referred to chart specific height datum.

Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Additional abbreviations and explanations are provided in the preface to the annual NfS issue 1 and "Handbuch für Brücke und Kartenhaus".

Translations

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

Voluntary cooperation

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

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.

Fixed price per year € 10.50 incl. VAT, single issue € 3.00 incl. VAT (plus postage)

(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)

P- und T-Berichtigungen/P and T corrections

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2015 bis zum Heft 07/2017
According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2015 to issue 07/2017

Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/Part 1 – Corrections to charts

(21) 2 (21) 87 (21) 90

Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/Part 2 – Corrections to nautical publications

2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2017
 5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2017
 5001 Handbuch Revierfunkdienst 2015

Teil 3 – Berichtigungen und Informationen zum Katalog/Part 3 – Corrections and information to catalogue**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: 3015, 3022

Teil 4 – Mitteilungen/Part 4 – Notifications

- DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten/DE. *Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises*
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Amtliches regionales Seekartenwerk im DIN A1 Format/DE. *BSH. Navigational Information Service. Official regional sea charts in DIN A1 format*
- IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis/IMO. *BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Guidance on methodologies for assessing operational capabilities and limitations in ice*

Beilagen/Enclosures

- IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis/IMO. *BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Guidance on methodologies for assessing operational capabilities and limitations in ice*

P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections*

Gültige P- und T-Berichtigungen
vom 24. Februar 2017

P and T Corrections in force
dated 24 February 2017

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2015 bis zum Heft 07/2017

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2015 to issue 07/2017

Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T (16) 26	2017: 04	T (16) 163	2016: 43
T (16) 30	2016: 09, 23	T (16) 1511	2015: 31, 33
T (16) 31	2015: 12, 36	T (16) 1515	2016: 50
	2016: 01	T (16) 1641	2015: 47
	2017: 05, 06		2016: 34–35
T (16) 32	2016: 09, 26	T (16) 1671	2015: 20
T (16) 33	2016: 09, 26		2016: 40, 48
T (16) 34	2016: 27	T (21) 6	2017: 05
T (16) 35	2016: 24	T (21) 7	2016: 04
T (16) 37	2016: 24	T (21) 44	2015: 23
T (16) 43	2015: 12, 36	T (21) 47	2017: 03
T (16) 52	2015: 47	P (21) 50	2016: 38
T (16) 54	2016: 32–33		2017: 05
T (16) 100	2017: 04	T (21) 50	2016: 34–35
T (16) 151	2015: 32, 34	T (21) 105	2015: 01, 23
	2016: 29, 38, 49	T (21) 107	2015: 40
T (16) 162	2016: 01, 43	T (21) 108	2015: 44

Teil 1/Part 1

Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*

* (21) 2 N-lich Blaue Balje. Mellum Plate

INT 1456

3011, 3014, 3015

Letzte NfS: 07/17

Trage ein 4_1 und streiche $\left(\begin{matrix} 1_1 \\ \curvearrowright \end{matrix} \right)$ dicht dabei
Insert *and delete* *close by* 53° 48,08' N 007° 57,10' E

(Siehe/see 01/17 – (21) 2)

$\pm (9_8)$ 53° 46,01' N 008° 09,02' E

Ersetze $\left(\begin{matrix} 1_5 \\ \curvearrowright \end{matrix} \right)$ durch 2_7
Replace *by* 53° 47,85' N 007° 57,83' E

(Siehe/see 01/17 – (21) 2)

(WSA Wilhelmshaven, Peilplan 62543/16; WSA Bremerhaven 15/17) 08/17

* (21) 87 Westerems

INT 1413

Letzte NfS: 04/17

Trage ein

Insert $\#$ 53° 36,2' N 006° 16,5' E

(WSA Emden 15(T)/17) 08/17

* (21) 90 Westerems

INT 1461

3015

Letzte NfS: 07/17

Trage ein

Insert $\#$ 53° 36,2' N 006° 16,5' E

(WSA Emden 15(T)/17) 08/17

Teil 2/Part 2**Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

*(Valid till next edition)***2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2017****S. 43 Gdynia.** K o n t a k t, ersetze alle Angaben durch:**K o n t a k t**

Telefon	+48 (0) 58	6 28 81 46 6 28 81 47 6 28 81 50
		7 81 77 41 73 (mobil)
	+48 (0) 91	4 34 20 12 (Büro Szczecin)
Telefax	+48 (0) 58	6 28 81 63 (Sekretariat)
Internet		www.imgw.pl www.baltyk.pogodynka.pl

(PL 05/17) 08/17

S. 92 Rostock. Ersetze alle Angaben durch:**Rostock**

Hafen	10	Ruf Rostock Harbour Tel. +49 (0) 3 81 3 81 87 00
Marienehe (Fischereihafen)	13	Ruf Marienehe Port

(WSA Stralsund 10/17) 08/17

5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2017**S. 42 Gdynia.** K o n t a k t, ersetze alle Angaben durch:**K o n t a k t**

Telefon	+48 (0) 58	6 28 81 46 6 28 81 47 6 28 81 50
		7 81 77 41 73 (mobil)
	+48 (0) 91	4 34 20 12 (Büro Szczecin)
Telefax	+48 (0) 58	6 28 81 63 (Sekretariat)
Internet		www.imgw.pl www.baltyk.pogodynka.pl

(PL 05/17) 08/17

5001 Handbuch Revierfunkdienst 2015**S. 44 Rostock-Warnemünde.** H a f e n, alle Häfen, ersetze alle Angaben durch:

alle Häfen

Kontakt

Ruf	Rostock Harbour
Frequenz	UKW-Kanal 10
Telefon	+49 (0) 3 81 3 81 87 00 (Hafenamt)
Telefax	+49 (0) 3 81 3 81 87 35 (Hafenamt)
E-Mail	port.authority@rostock.de
Internet	www.rostock-port.de (Überseehafen)

(WSA Stralsund 10/17) 08/17

Teil 3/Part 3**Berichtigungen zum Katalog 2017/Corrections to catalogue 2017****S. 40** Papierseekarten für die Klein- und Sportschiffahrt. Krt. 3015, ersetze alle Angaben durch:

Krt. Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
3015	978-3-86987-767-9	Ostfriesische Inseln 13 Blätter (Format A2) und Beilagen Berichtigungsdatum: 2017, 20. I.		2017
Übersichtskarte		Westerems bis Helgoland	375 000	
Bl. 1		Norderneyer Seegat bis Helgoland Plan: Helgoland	150 000 12 500	
Bl. 2		Dukegat bis Borkum Plan: A Fischerbalje und Hafen von Borkum	50 000 15 000	
Bl. 3		Borkum bis Westerems	50 000	
Bl. 4		Borkum bis Juist	50 000	
Bl. 5		Greetsiel bis Norderney Plan: A Leybucht B Hafen von Norddeich C Hafen von Norderney	50 000 50 000 20 000 12 500	
Bl. 6		Juist bis Baltrum	50 000	
Bl. 7		Baltrum bis Langeoog Plan: D Hafen von Langeoog E Hafen von Bengersiel	50 000 12 500 12 500	
Bl. 8		Langeoog bis Wangerooge Plan: F Dove Harle	50 000 20 000	
Bl. 9		Wangerooge bis Alte Mellum	50 000	
Bl. 10		Alte Mellum bis Voslapp	35 000	
Bl. 11		Hohe Weg bis Voslapp	35 000	
Bl. 12		Kaiserbalje bis Wilhelmshaven Plan: Wilhelmshaven	35 000 15 000	
Bl. 13		Jadebusen	35 000	

(BSH N2/17) 08/17

S. 49/50 Papierseekarten für die Klein- und Sportschifffahrt. Krt. 3022, ersetze alle Angaben durch:

Krt. Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
3022	978-3-86987-768-6	Zatoka Gdańska, Zalew Wiślany/ Danziger Bucht, Frisches Haff 18 Blätter (Format A2) und Beilagen Berichtigungsdatum: 2017, 5. I.		2017/ 2018
Übersichtskarte		Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany/ Danziger Bucht und Frisches Haff	250 000	
Bl. 1		Zatoka Gdańska, część zachodnia/ Danziger Bucht, westlicher Teil	150 000	
Bl. 2 N/S		Gdańsk, część północna i część południowa/ Danzig, nördlicher Teil und südlicher Teil Plan: A Mottlawa marina/Marina Mottlau	12 500 5 000	
Bl. 3		Wisła Śmiała Plan: A Ujście Wisły Śmiałej/ Mündung Wisła Śmiała	17 500 10 000	
Bl. 4		Zatoka Pucka, część wschodnia/ Putziger Wiek, östlicher Teil	40 000	
Bl. 5		Zatoka Pucka, część zachodnia/ Putziger Wiek, westlicher Teil	40 000	
Bl. 6		Gdańsk – Gdynia podejścia/ Ansteuerungen von Danzig und Gdingen	40 000	
Bl. 7		Zatoka Gdańska, od Nowego Portu do Przekopu Wisły/Danziger Bucht, Nowy Port bis Weichseldurch- stich	40 000	
Bl. 8 N/S		Przekop Wisły i rzeka Szarpawa/ Weichseldurchstich und die Elbinger Weichsel	20 000	
Bl. 9		Rzeka Szarpawa/Die Elbinger Weichsel	20 000	

Krt. Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
Bl. 10		Żuławy Wiślane/Weichselniederung	20 000	
Bl. 11		Zalew Wiślany, część zachodnia/ Frisches Haff, westlicher Teil	40 000	
Bl. 12		Zalew Wiślany, część wschodnia/ Frisches Haff, östlicher Teil	40 000	
Bl. 13		Podejście do Elbląga/Ansteuerung von Elbing	10 000	
Bl. 14 N/S		Rzeka i port Elbląg/Die Elbing und Hafen von Elbing	10 000	
Bl. 15		Plan: A Port Północny B Hel port rybacki/Fischereihafen von Hela C Port Hel/Hafen von Hela D Port Jastarnia/Hafen von Heisternest E Jastarnia podejście/ Ansteuerung von Heisternest F Sopot marina/Marina Zoppot	12 500 5 000 12 000 6 000 12 000 4 000	
Bl. 16		Plan: A Port Kąty Rybackie/ Hafen von Bodenwinkel B Krynica Morska port rybacki/ Fischereihafen von Kahlberg C Krynica Morska port pasażerski/ Passagierhafen von Kahlberg D Krynica Morska podejście/ Ansteuerungen von Kahlberg E Port Piaski/Hafen von Piaski F Suchacz port rybacki/ Fischereihafen von Succase G Kamienica Elbląska przystań rybacka/ Fischereianleger von Kamienica Elbląska H Port Tolknicko/Hafen von Tolkemit I Port Frombork/Hafen von Frauenburg	2 000 2 000 2 000 10 000 2 000 2 500 2 500 4 000 4 000	
Bl. 17		Zatoka Gdańska, część wschodnia/ Danziger Bucht, östlicher Teil	80 000	
Bl. 18		Plan: A Port Puck/Hafen von Putzig B Kuźnica Przystań morska/ Hafen von Kussfeld C Kuźnica podejście/ Ansteuerung von Kussfeld D Port Gdynia/Hafen von Gdingen	6 000 3 000 12 000 10 000	

(BSH N2/17) 08/17

Informationen zum Katalog 2017/Information to catalogue 2017

Beabsichtigte Neue Ausgaben
Die Karten erscheinen innerhalb der nächsten
1–3 Wochen.

*New Editions scheduled for publications
The charts will be published within the next
1–3 weeks.*

S. 23

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
46	1453	978-3-86987-573-2	Die Elbe von der Oste bis Brunsbüttel und Kraut-sand	30 000	–

(BSH N2/17) 08/17

S. 23

Krt. Nr.	INT Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
47	1454	978-3-86987-755-6	Die Elbe von Krautsand bis Schulau	30 000	–

(BSH N2/17) 08/17

S. 44

Krt. Nr.	ISBN /ISSN	Titel	Maßstab 1:	Ausgabe
3004	978-3-86987-761-7	Kieler Förde, rund Fehmarn, Lübecker Bucht 16 Blätter (Format A2) und Beilagen		2017/ 2018

(BSH N2/17) 08/17

Teil 4/Part 4 Mitteilungen/Notifications

* DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten

a)	Putlos	Zeit/Schedule	b)	Todendorf	Zeit/Schedule
	06.03.2017	09:00–17:00		06.03.2017	09:00–17:00
	07.03.2017	09:00–20:30		07.03.2017	09:00–20:30
	08.03.2017	09:00–20:30		08.03.2017	09:00–20:30
	09.03.2017	09:00–17:00		09.03.2017	09:00–17:00
	10.03.2017	09:00–12:30		10.03.2017	09:00–12:30
	11.03.2017	Kein Schießbetrieb No firing exercises		11.03.2017	Kein Schießbetrieb No firing exercises

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen. Das Warngebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete 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 Leuchtonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warngebiete 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 07:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 07:30 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.

* DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises

*The schedule is not guaranteed. 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 15/17) 08/17

* DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Amtliches regionales Seekartenwerk im DIN A1 Format

Das BSH wird ab März 2017 Karten im DIN A1 Format als regionales Seekartenwerk für die gesamte deutsche Küste veröffentlichen.

Die ersten Karten werden für die Nordsee von der dänisch-deutschen Grenze bis zum Mündungsgebiet der Elbe und bis einschließlich Hamburg herausgegeben.

Nach Veröffentlichung der Karten im DIN A1 Format werden die das Gebiet bisher abdeckenden Klein- und Sportschiffahrtskartensätze eingezogen.

Zusätzlich werden nach Veröffentlichung der das betreffende Seegebiet abdeckenden Karten im DIN A1 Format folgende Seekarten eingezogen: 3, 88, 105, 106, 107 und 108.

* DE. BSH. Navigational Information Service. Official regional sea charts in DIN A1 format

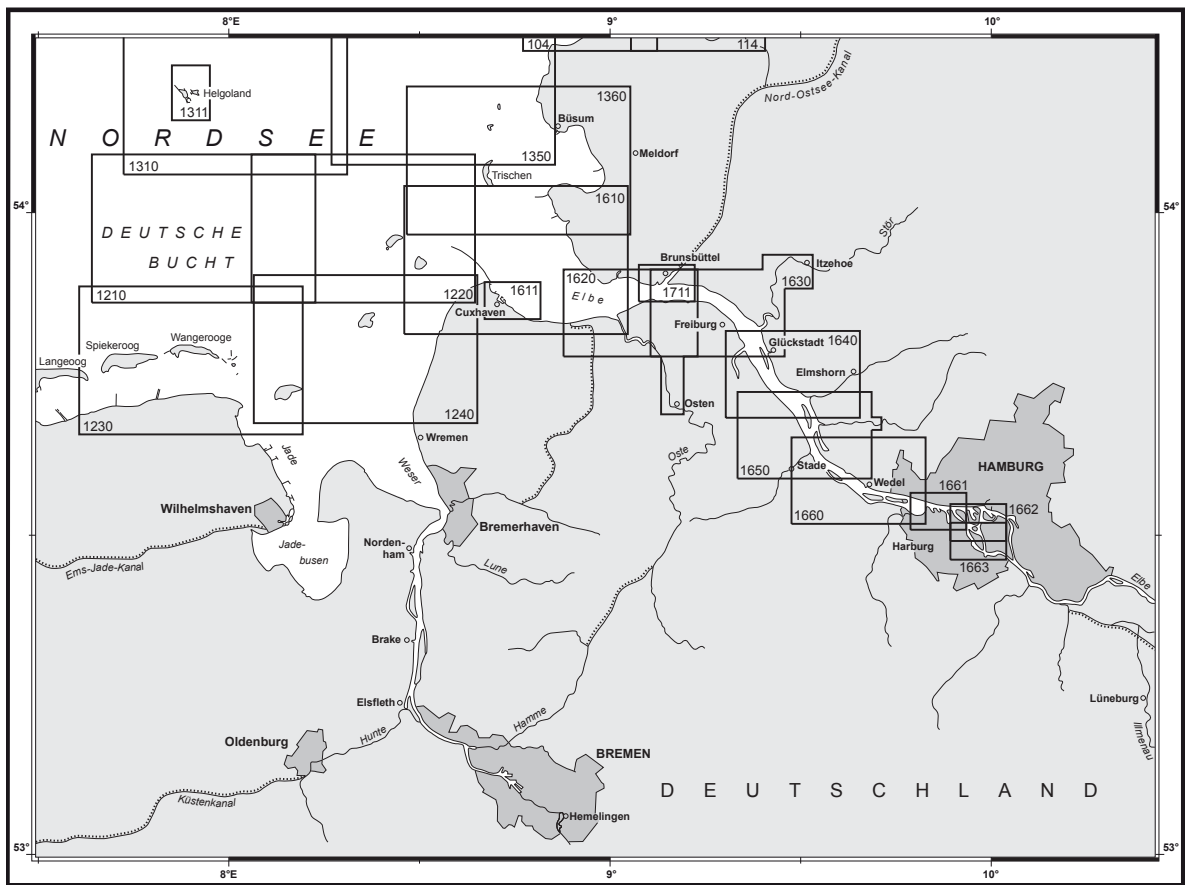
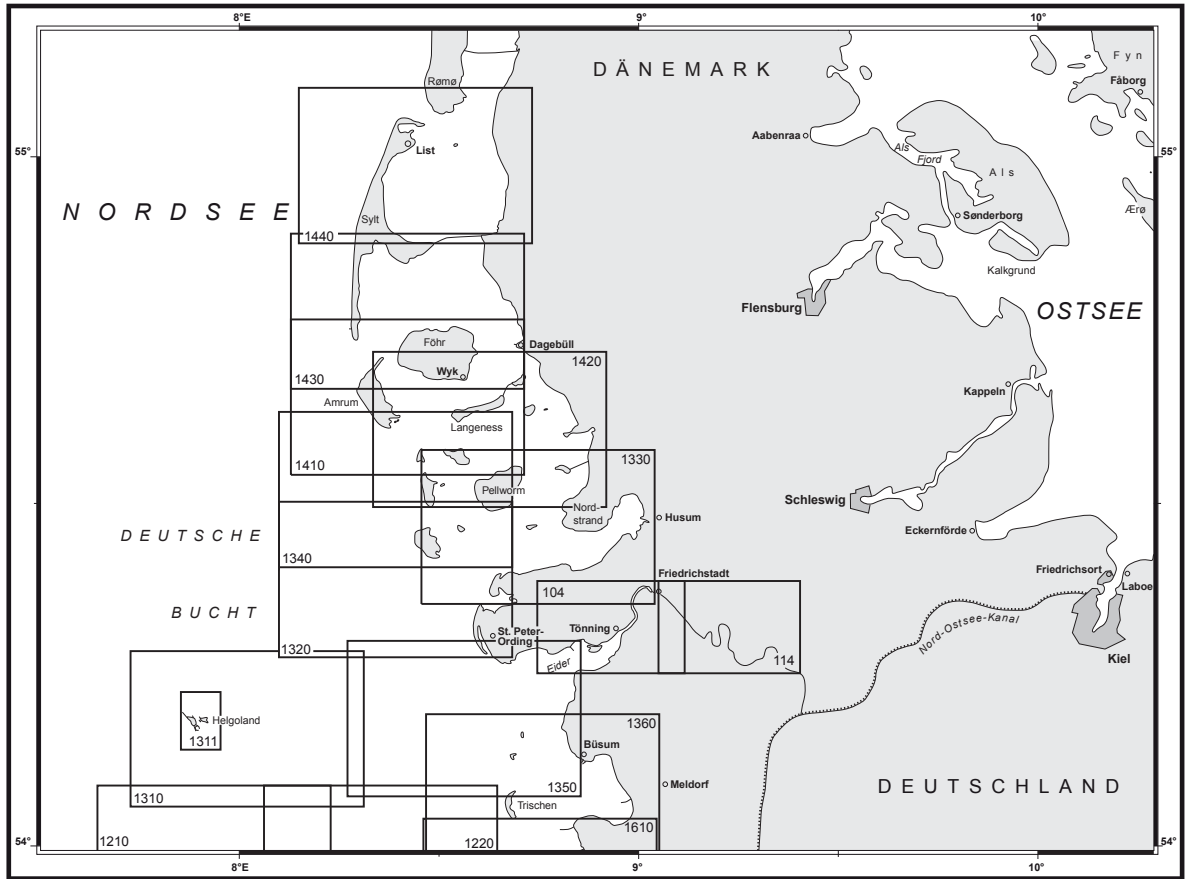
The BSH will publish regional sea charts for the German waters as regional chart portfolio in DIN A1 format from March 2017 onwards.

The first charts will be issued for the North Sea area from the Danish-German border up to the Elbe estuary including the river Elbe and Hamburg.

The small craft charts for an area will be withdrawn after completion of the publication of the DIN A1 format charts for the respective area.

Additionally, by publishing of DIN A1 format charts of the respective area, the sea charts 3, 88, 105, 106, 107 and 108 will be withdrawn.

Krt. Nr.	Titel	Maßstab 1:
1210	Ansteuerungen der Jade, Weser und Elbe	50 000
1220	Elbmündung	50 000
1230	Mündungen der Jade und der Neuen Weser, Langeoog bis Wangerooge Plan: Hafen von Wangerooge	50 000 12 500
1240	Mündungen der Neuen Weser und der Alten Weser, innerer Teil	50 000
1310	Ansteuerung von Helgoland	50 000
1311	Helgoland	12 500
1320	Hever	50 000
1330	Hever, innerer Teil Plan: A Einfahrt nach Husum B Hafen von Husum C Strucklahnungshörn D Hafen von Pellworm	50 000 12 500 12 500 12 500 12 500
1340	Rütergat und Schmaltief Plan: Hafen von Amrum	50 000 30 000
1350	Eider, Norderpiep und Süderpiep	50 000
1360	Norderpiep und Süderpiep, Meldorfer Bucht Plan: A Hafen von Büsum B Hafen von Meldorf	50 000 12 500 12 500
1410	Rütergat, Norderaue und Vortrapptief Plan: A Hafen von Dagebüll B Hafen von Wyk C Hafen von Amrum	50 000 30 000 6 000 30 000
1420	Norderaue und Süderaue Plan: A Hafen von Schlüttsiel B Hafen von Pellworm	50 000 12 500 12 500
1430	Vortrapptief und Hörnumtief Plan: Hafen von Hörnum	50 000 6 000
1440	Lister Tief Plan: A Hafen von Rømø B Hafen von List	50 000 12 500 6 000
1610	Elbmündung mit Cuxhaven	50 000
1611	Cuxhaven	12 500
1620	Die Elbe von der Oste bis Brunsbüttel Plan: Die Oste von Laak bis Osten	30 000 50 000
1630	Die Elbe von Brunsbüttel bis Glückstadt Plan: A Hafen von Glückstadt B Die Stör von Stördorf bis Itzehoe	30 000 12 500 30 000
1640	Die Elbe von Glückstadt bis Pagensand Plan: Hafen von Glückstadt	30 000 12 500
1650	Die Elbe von Pagensand bis Stadersand Plan: Hafen von Bützfleth und Stadersand	30 000 12 500
1660	Die Elbe von Stadersand bis Cranz Plan: Hafen von Stadersand	30 000 12 500
1661	Hafen von Hamburg Die Elbe von Cranz bis Köhlbrandhöft	12 500
1662	Hafen von Hamburg Köhlbrand und Norderelbe	12 500
1663	Hafen von Hamburg Süderelbe bis Harburg	12 500
1711	Brunsbüttel	12 500



- * **IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 04/2017)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 02/2017 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1/Circ.1519, „Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis“, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

- * **IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Guidance on methodologies for assessing operational capabilities and limitations in ice**

(See last NfS issue 04/2017)

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the German Social Accident Insurance Institution for Commercial Transport, Postal Logistics and Telecommunication (BG Verkehr) has published in the Verkehrsblatt 02/2017 (Gazette of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) the circular MSC.1/Circ.1519, "Guidance on methodologies for assessing operational capabilities and limitations in ice", in German language issued by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO).

The notification is accompanied as an insert in the centre of this issue.

(VkBl. 02/21/17) 08/17

- * **DE. Sommerzeit 2017**

Die mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) beginnt am 26. März um 02:00 Uhr MEZ. Im Zeitpunkt des Beginns der Sommerzeit wird die Stundenzählung um eine Stunde von 02:00 Uhr auf 03:00 Uhr vorgestellt. Die mitteleuropäische Sommerzeit endet am 28. Oktober um 03:00 Uhr MESZ. Im Zeitpunkt des Endes der Sommerzeit wird die Stundenzählung um eine Stunde von 03:00 Uhr auf 02:00 Uhr zurückgestellt. Von der doppelt erscheinenden Stunde von 02:00 Uhr bis 03:00 Uhr wird die erste Stunde als 2 A und die zweite Stunde als 2 B bezeichnet.

- * **DE. Summer Time 2017**

Central European Summer Time (CEST) begins on 26 March, at 0200 CET. At the beginning of Summer Time, clocks have to be switched from 0200 to 0300. Central European Summer Time ends on 28 October, at 0300 CEST. At the end of Summer Time, clocks have to be switched from 0300 to 0200. The first hour of the doubled time period between 0200 and 0300 is called 2 A, the second hour 2 B.

(BAnz. AT 22.10.2014 B1) 08/17

Beilagen/*Enclosures*

IMO. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung. Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis

IMO. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification. Guidance on methodologies for assessing operational capabilities and limitations in ice

(VkBl. 02/21/17) 08/17

(VkBl. 02/21/2017)

Nr. 21 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1519, „Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 05. Januar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1519, „Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Dienststelle Schiffssicherheit
i. V. K. Krüger
Dienststellenleiter

MSC.1/Circ.1519
6. Juni 2016

Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis

1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Sitzung (17. bis 21. November 2014) mit den Entschlüssen MSC.386(94) bzw. 385(94) das neue Kapitel XIV des SOLAS-Übereinkommens und den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code), angenommen. Gemäß Polar Code müssen neue und vorhandene Schiffe, die in Polargewässern verkehren, ein gültiges Zeugnis für Polarschiffe an Bord haben, das betriebliche Beschränkungen festlegt, einschließlich Beschränkungen im Zusammenhang mit den durch die Bauweise des Schiffes gegebenen Möglichkeiten im Eis.

- 2 Der Polar Code verlangt auch, dass die im Zusammenhang mit der nach Abschnitt 1.5 des Polar Codes geforderten Beurteilung gewonnenen Angaben zu den Möglichkeiten und Beschränkungen des betreffenden Schiffes im Betriebshandbuch für Polargewässer (PWO-Handbuch = Polar Water Operational Manual) vermerkt werden.
- 3 Die als Anlage beigefügte Anleitung behandelt die Entwicklung von Methoden für die Beurteilung von betrieblichen Beschränkungen im Eis, die im Zeugnis für Polarschiffe angegeben sein können und die einen Teil der im PWO-Handbuch enthaltenen Vermerke zu den Möglichkeiten und Beschränkungen des betreffenden Schiffes bilden können.
- 4 Diese Anleitung wurde als eine „Vorläufige Anleitung“ herausgegeben, um mit ihrer Anwendung Erfahrungen zu sammeln. Sie muss vier Jahre nach dem Inkrafttreten des Polar Codes überprüft werden, um etwaige aufgrund der gewonnenen Erfahrungen notwendig gewordenen Änderungen vorzunehmen.
- 5 Zwischenzeitlich sind Mitgliedsstaaten und internationale Organisationen aufgefordert, dem Schiffssicherheitsausschuss unter dem Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ über ihre bei der Anwendung der Anleitung gewonnenen Erfahrungen zu berichten.
- 6 Die Mitgliedsstaaten werden aufgefordert, alle Beteiligten auf die als Anlage beigefügte Anleitung aufmerksam zu machen.

Anlage

Anleitung für Methoden zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis

1 Einleitung

- 1.1 Zur Aufrechterhaltung eines akzeptablen Risikoniveaus bei verschiedenen Eisverhältnissen und Einsatzarten im Eis müssen bei der Reiseplanung und beim Betrieb die durch die Bauweise des Schiffes gegebenen Möglichkeiten, die Merkmale des Schiffes, die Einsatzart sowie die herrschenden und die erwarteten Eisverhältnisse berücksichtigt werden. Gegebenenfalls muss im Zeugnis für Polarschiffe auf eine praktische Methodik zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis Bezug genommen werden.
- 1.2 Eine etwaige Eisklasse ist im Zeugnis für Polarschiffe vermerkt und liefert Angaben zu den durch die Bauweise gegebenen Möglichkeiten. Dies bietet die Grundlage für die Beurteilung der durch die Eisverhältnisse

verursachten Beschränkungen und für die Festlegung akzeptabler Verfahren für einen sicheren Betrieb.

- 1.3 Diese Anleitung behandelt die Entwicklung von Methoden zur Beurteilung der durch die Bauweise gegebenen Möglichkeiten und Beschränkungen in verschiedenen Eisregimen und Betriebsarten beim Einsatz des Schiffes im Eis. Sie kann auch als ein Werkzeug für die Reiseplanung genutzt werden. In der Entwurfsphase kann die Wahl der Eisklasse aus dem Abgleich der zu erwartenden Eisverhältnisse mit dieser Anleitung abgeleitet werden.
- 1.4 Kein auf diese Anleitung gegründetes System und keine auf diese Anleitung gegründete Methodik zur Beurteilung der durch die Bauweise gegebenen Möglichkeiten und Beschränkungen darf als ein Werkzeug für Für- oder Wider-Entscheidungen verstanden werden, sondern als ein Instrument zur Unterstützung der Entscheidungsfindung. Die Entscheidung für den Einsatz in bestimmten Eisregimen muss auf einer Abwägung des gemäß Kapitel 12 des Polar Codes qualifizierten Bordpersonals unter Berücksichtigung des Zustands und der Eigenschaften des Schiffes sowie der aktuellen und vorhergesagten Umgebungsbedingungen, welche Eisarten und Eisbedeckungsgrad, Seegang und Sichtverhältnisse umfassen, beruhen und auf einem Verständnis für die zu erwartenden Wechselwirkungen zwischen Schiff und Eis.
- 1.5 Gegenwärtig bestehen etablierte nationale Schifffahrtssysteme wie Kanadas „Arctic Ice Regime Shipping System“ und das russische Eiszeugnis. Diese Anleitung zielt auf die Nutzung dieser Erfahrungen ab, um Bordpersonal, Unternehmen und Verwaltungen zu unterstützen.

2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anleitung gilt, zusätzlich zu den Begriffsbestimmungen im Polar Code, die folgende Begriffsbestimmung:

Eisregime bezeichnet eine Beschreibung eines Gebietes, über das eine beliebige Mischung von Eisarten, einschließlich offenem Wasser, verhältnismäßig gleichmäßig verteilt ist.

3 Allgemeines

- 3.1 Für im Eis eingesetzte Schiffe muss eine praktische Methodik zur Beurteilung ihrer Beschränkungen bei bestimmten Einsatzbedingungen zur Verfügung stehen. Die Methodik muss folgende Punkte berücksichtigen:
 - .1 die Fähigkeit der Verbände des Schiffskörpers, der Eislast standzuhalten, sowie die Fähigkeit der Antriebsanlage, der Ruder und der Rudermaschine, Eislasten standzuhalten;
 - .2 die Eisregime;
 - .3 ob Einsätze ohne oder mit Geleit erfolgen; und
 - .4 die Eisauflösung in wärmeren Umgebungstemperaturen.
- 3.2 Für die Festlegung der Beschränkungen für Einsätze im Eis und deren Vermerk im Zeugnis für Polarschiffe

müssen Akzeptanzkriterien festgelegt werden, anhand derer das Risiko von Schäden an den Verbänden und/oder des Verlustes der Wasserdichtigkeit wirkungsvoll gegen die Eisverhältnisse und Betriebsarten im vorgesehenen Einsatzgebiet abgewogen wird.

- 3.3 Lagebeurteilungen müssen praktisch durchführbar und dafür vorgesehen sein, an Bord vor und während Einsätzen in und/oder Durchfahrten von Polargewässern verwendet zu werden. Kapitäne, erste Offiziere und nautische Wachoffiziere müssen eine geeignete Ausbildung in der Anwendung jeglicher zur Beurteilung der Beschränkungen des Schiffes im Eis verwendeten Systeme oder Methoden erhalten. In das Betriebshandbuch für Polargewässer (PWO-Handbuch) müssen praktische Beispiele für die Anwendung der Methodik aufgenommen werden.
- 3.4 Soweit zutreffend muss die zur Festsetzung betrieblicher Beschränkungen verwendete Methodik im Zeugnis für Polarschiffe vermerkt werden.¹

4 Akzeptanz von Methoden

- 4.1 Der Anhang enthält eine akzeptable Methodik zur Beurteilung der Beschränkungen für im Eis eingesetzte Schiffe.
- 4.2 Alternative, von der Methodik im Anhang abweichende Methoden können akzeptiert werden, sofern sie den im Vorstehenden beschriebenen Inhalt erfüllen.
- 4.3 Alternative Methoden müssen eine Beschreibung der einschränkenden Eisverhältnisse mittels Tabellen und/oder Kurven ermöglichen, welche auf dem Eisbedeckungsgrad, der Eisart und dem Stadium der Eisauflösung beruhen.
- 4.4 Für Schiffe ohne Eisklasse dürfen anstelle einer derartigen Methodik Maßnahmen ergriffen werden, die das Schiff von einer Berührung mit Eis fernhalten.²

Anhang

Methodik zur Beurteilung der Möglichkeiten und Beschränkungen beim Einsatz im Eis: Das Risikoindexierungssystem für die Beurteilung der Grenzen polarer Einsätze (POLARIS, POLAR OPERATIONAL LIMITASSESSMENT RISK INDEXING SYSTEM)

Einleitung

- I Das Risikoindexierungssystem für die Beurteilung der Grenzen polarer Einsätze (POLARIS, Polar Ope-

¹ Folgende Angaben müssen im Abschnitt 5.1 des Zeugnisses vermerkt werden:

Für den Einsatz in Polargewässern gelten Beschränkungen gemäß dem Ergebnis des anerkannten Systems zur Festlegung der der angewandten Eisverstärkung angemessenen betrieblichen Beschränkungen.

Bezeichnung des Systems:..... z. B. AIRSS, POLARIS, Eiszeugnis
Nummer des Referenzdokuments:.... z. B. Nummer des Abschnitts im PWO-Handbuch/Nummer des Berichtes zum Eiszeugnis

² Sofern das Schiff laut Punkt 2.2 des Zeugnisses auf den Einsatz in eisfreien Gewässern beschränkt ist, muss folgender Vermerk im Abschnitt 5.1 des Zeugnisses vorgenommen werden: „Beschränkt auf eisfreie Gewässer.“

rational Limit Assessment Risk Indexing System) wurde unter Einbeziehung von Erfahrungen und bewährten Verfahren aus Kanadas „Arctic Ice Regime Shipping System“, aus dem russischen Eiszeugnis, ergänzt durch Lotsenunterstützung im Eis, wie sie in den Vorschriften zum Befahren des Seegebietes des nördlichen Schifffahrtsweges vorgeschrieben ist, sowie aus anderen Methoden entwickelt.

- II Die Grundlage von POLARIS ist eine Abwägung der von den Eisverhältnissen ausgehenden Risiken für das Schiff gegen die dem Schiff erteilte Eisklasse. Es verwendet die Nomenklatur der WMO (World Meteorological Organization) und die Eisklasse(n), wie sie im Zeugnis für Polarschiffe vermerkt ist (sind).
- III POLARIS verwendet einen Risikoindex für Risikowerte (RIVs, Risk Index of Risk Values), welche einem Schiff auf Grundlage seiner Eisklasse zugewiesen werden. Die RIVs können zur Festsetzung der Beschränkungen des in einem Eisregime eingesetzten Schiffes verwendet werden, entweder unter Verwendung langjähriger oder aktueller Eiskarten zur Reiseplanung oder in Echtzeit von der Brücke des Schiffes.
- IV Die wesentlichen Merkmale von POLARIS sind:
- .1 die Verwendung einer Kombination von IACS Polar Eisklassen und Eisklassen, denen Gleichwertigkeit mit den finnisch-schwedischen Eisklassenvorschriften gemäß HELCOM³ zuerkannt wurde, die mit Verweisen auf Eisklassen an anderen Stellen des Codes in Einklang stehen;
 - .2 die Verwendung von Definitionen für Eisarten, die im Allgemeinen im Einklang mit der WMO Nomenklatur stehen, und die auf internationalen Eiskarten vorzufinden sind;
 - .3 die Berücksichtigung verschiedener Eisregime (z. B. Wasserflächen mit teilweiser Bedeckung durch Eis unterschiedlicher Arten und Entwicklungsstadien sowie eisfreies Wasser);
 - .4 die Berücksichtigung der Eisauflösung – deren Ergebnis ein verringertes Risiko aufgrund der verringerten Festigkeit einiger Eisarten bei Einsätzen bei wärmeren Umgebungstemperaturen ist; und
 - .5 die Anerkennung der Tatsache, dass mit Geleiten eines Eisbrechers eingesetzte Schiffe ein anderes Risikoprofil aufweisen als Schiffe, die von Eisbrechern unabhängig eingesetzt werden.

1 Risikoindexierungssystem für die Beurteilung der Grenzen polarer Einsätze (POLARIS)

1.1 Risikoindexwerte

- 1.1.1 Schiffen, denen eine Eisklasse erteilt wurde und Schiffen ohne Eisklasse wurde in POLARIS ein Risikoindex zugeordnet. Die Risikoindexwerte (Risk Index Values (RIVs)) innerhalb des Risikoindexes

sind Werte, die einer relativen Risikobewertung für entsprechende Eisarten entsprechen.

- 1.1.2 Eisarten in POLARIS entsprechen im Allgemeinen der auf Eiskarten verwendeten WMO Nomenklatur, mit der Ausnahme, dass mittlerem einjährigem Eis und mehrjährigem Eis zwei RIVs gegeben wurden. Sofern die Bedienperson sicher feststellen kann, dass das mittlere einjährige Eis in einem Regime eine Dicke von weniger als einem Meter aufweist, dürfen die RIVs in der Spalte „Mittleres einjähriges Eis, weniger als 1 m dick“ verwendet werden. Andernfalls müssen die RIVs in der Spalte „Mittleres einjähriges Eis“ verwendet werden. Ebenso dürfen die RIVs in der Spalte „Leichtes mehrjähriges Eis“ verwendet werden, sofern die Bedienperson sicher feststellen kann, dass das mehrjährige Eis in einem Regime eine Dicke von weniger als 2,5 Metern aufweist. Andernfalls müssen die RIVs in der Spalte „Schweres mehrjähriges Eis“ verwendet werden.
- 1.1.3 Die Risikoindexwerte sind in die Tabellen 1.3 und 1.4 eingearbeitet worden. Die Tabelle 1.4 spiegelt eine Verringerung des Risikos für bestimmte Eisarten wieder, die mit dem in Zeiten höherer Umgebungstemperaturen aufgelösten Eis zusammenhängt. Die Standardrisikoindexwerte der Tabelle 1.3 müssen verwendet werden, sofern nicht Eislagemeldungen oder Sichtungen durch gemäß Kapitel 12 des Polar Codes qualifiziertes Bordpersonal eine Eisauflösung bestätigt haben. Nur dann darf die Tabelle 1.4 verwendet werden.

1.2 Risikoindexresultat

- 1.2.1 Zur Beurteilung von Beschränkungen für Einsätze im Eis verwendet POLARIS einen Risikoindexresultatwert (Risk Index Outcome- (RIO)-Wert). Dem Schiff werden auf Grundlage der Eisklasse und der vorliegenden Eisarten Risikoindexwerte (Risk Index Values (RIVs)) gemäß den Tabellen 1.3 und 1.4 zugeordnet. Die Risikoindexwerte werden für jedes angetroffene Eisregime zur Bestimmung eines RIOs verwendet, das die Grundlage für die Entscheidung zur Durchführung eines Einsatzes oder für die Einsatzbeschränkungen bildet.

- 1.2.2 Das RIO wird errechnet durch die Aufsummierung der RIVs für jede im Eisregime vorliegende Eisart, multipliziert mit ihrem Bedeckungsgrad (ausgedrückt in Zehnteln):

$$\text{RIO} = (C1 \times \text{RIV1}) + (C2 \times \text{RIV2}) + (C3 \times \text{RIV3}) + \dots + (Cn \times \text{RIVn})$$

Dabei sind C1...Cn die Bedeckungsgrade (in Zehnteln) der Eisarten innerhalb des Eisregimes; und

RIV1...RIVn die zugehörigen Risikoindexwerte für jede Eisart.

1.3 Bewertung des Risikoindexresultats für von Eisbrechern unabhängige Einsätze

- 1.3.1 Betriebliche Beschränkungen für von Eisbrechern unabhängig eingesetzte Schiffe werden auf Grundlage der Kriterien in Tabelle 1.1 bestimmt, unter Verwendung des errechneten RIO-Wertes für das vom Schiff angetroffene Eisregime, vorausgesetzt, dass die Seeleute gebührende Vorsicht walten lassen,

³ Verwiesen wird auf die unter www.helcom.fi verfügbare Anlage zur HELCOM Empfehlung 25/7, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area (Sicherheit der Winterschifffahrt im Ostseegebiet).

und solche Faktoren wie Änderungen des Wetters oder der Sichtverhältnisse berücksichtigen.

- 1.3.2 POLARIS behandelt drei Einsatzstufen: Normaler Einsatz, Einsatz mit erhöhtem Risiko und Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt. Für die Zwecke von POLARIS entsprechen die RIO-Werte in Tabelle 1.1 diesen drei Einsatzstufen.

Tabelle 1.1: Kriterien für das Risikoindexresultat

<i>RIO_{SCHIFF}</i>	<i>Eisklassen PC1-PC7</i>	<i>Geringere Eisklassen als PC7 und Schiffe, denen keine Eisklasse erteilt wurde</i>
$RIO \geq 0$	Normaler Einsatz	Normaler Einsatz
$-10 \leq RIO < 0$	Einsatz mit erhöhtem Risiko*	Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt**
$RIO < -10$	Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt**	Einsatz, der besondere Überlegung voraussetzt**

* siehe Abschnitt 1.4

** siehe Abschnitt 1.5

1.4 Einsatz mit erhöhtem Risiko

- 1.4.1 Schiffe, die in einem Eisregime mit, gemäß dem RIO-Resultat, erhöhtem Risiko eingesetzt werden, müssen ihre Geschwindigkeit auf die in Tabelle 1.2 angegebenen Werte beschränken. Betriebliche Maßnahmen können auch in verstärktem Wachdienst oder in der Nutzung von Eisbrecherunterstützung bestehen. Sofern die Verringerung der Geschwindigkeit die Manövrierfähigkeit des Schiffes beeinträchtigen kann, muss der Einsatz vermieden werden.

Tabelle 1.2 Empfohlene Geschwindigkeitsbeschränkungen für Einsätze mit erhöhtem Risiko

Eisklasse	Empfohlene Geschwindigkeitsbeschränkung
PC1	11 Knoten
PC2	8 Knoten
PC3-PC5	5 Knoten
Unter PC5	3 Knoten

- 1.4.2 Schiffe, die mit Mess- und Überwachungssystemen für Eislasten ausgerüstet sind, können diese Systeme zum Kalibrieren der in Tabelle 1.2 enthaltenen empfohlenen Geschwindigkeiten nutzen.
- 1.4.3 Schiffe, mit denen Versuchsfahrten im Eis durchgeführt wurden und/oder auf die auf Berechnungen gestützte Methoden angewendet wurden, können die daraus gewonnenen Ergebnisse zum Kalibrieren der in Tabelle 1.2 enthaltenen empfohlenen Geschwindigkeiten nutzen.
- 1.4.4 Die empfohlenen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter den Bedingungen eines Einsatzes mit erhöhtem Risiko müssen im PWO-Handbuch vermerkt werden.

- 1.4.5 Für die Reiseplanung müssen im Allgemeinen Gebiete gemieden werden, in denen die Gefahr erhöhte Einsatzrisiken anzutreffen erkannt wurde. Sofern erhöhte Einsatzrisiken erkannt und in einen Reiseplan aufgenommen wurden, müssen Notfallpläne vorliegen und im PWO-Handbuch dokumentiert werden.

1.5 Einsätze, die besondere Überlegungen voraussetzen

- 1.5.1 Als Einsätze, die besondere Überlegungen voraussetzen, werden Einsätze bezeichnet, bei denen der Kapitän und die nautischen Wachoffiziere bei der Fahrt im Eis äußerste Vorsicht walten lassen müssen.
- 1.5.2 Sofern ein Schiff ein Eisregime antrifft, in dem das RIO besondere Überlegungen für Einsätze voraussetzt, müssen geeignete Verfahren im PWO-Handbuch enthalten sein und befolgt werden. Solche Verfahren müssen eine Anleitung für die Bedienperson beinhalten, wie das für das Schiff bestehende erhöhte Risiko zu verringern ist und Kursänderungen/Routenänderungen, weitere Verringerung der Geschwindigkeit und sonstige besondere Maßnahmen einschließen.
- 1.5.3 Für Zwecke der Reiseplanung müssen Eisregime gemieden werden, in denen das RIO Einsätze feststellt, die besondere Überlegungen voraussetzen.

1.6 Risikoindexresultat für Schiffe mit Geleit durch einen Eisbrecher

- 1.6.1 Bei der Bestimmung des RIOs für Schiffe mit Geleit durch einen Eisbrecher muss das dem Schiff unmittelbar vorausliegende Eis als dessen Eisregime betrachtet werden. Dieses Regime muss sowohl die vom Eisbrecher gebrochene Rinne umfassen, als auch, sofern der Eisbrecher eine geringere Breite hat als das geleitete Schiff, alles ungebrochene Eis bis zur größten Breite des geleiteten Schiffes.
- 1.6.2 Für den Eisbrecher selbst muss dessen eigenes RIO entlang der vorgesehenen Fahrtroute berechnet werden.
- 1.6.3 Im Allgemeinen müssen Einsätze im Geleit noch mal überdacht werden, wenn der Eisbrecher ein RIO von unter 0 antrifft oder wenn sich das geleitete Schiff in einem Eisregime befindet, in dem ein Einsatz besondere Überlegungen voraussetzt.
- 1.6.4 Für Zwecke der Reiseplanung, bei der die Nutzung eines Geleits durch Eisbrecher vorgesehen ist, darf das aus früheren Eiseinsätzen ohne Geleit abgeleitete RIO als durch Hinzufügen von 10 zum errechneten Wert veränderbar angesehen werden. Jedoch wird gewarnt, dass dies ein Durchschnittswert ist, der stark schwanken kann. Für tatsächliche Einsätze darf das RIO im Geleit nicht verändert werden und muss wie in den vorstehenden Absätzen beschrieben ermittelt werden.

1.7 Einsätze in Eisregimen, die Gletschereis enthalten

- 1.7.1 Das Vorhandensein von Gletschereis bedeutet zusätzliche Risiken für das Schiff. Die Annäherung an Gebiete, die Gletschereis enthalten, muss mit Vorsicht erfolgen.

- 1.7.2 Kapitäne und nautische Wachoffiziere, die während der Fahrt im Eis Wache gehen, müssen eine geeignete Ausbildung zum Erkennen und Vermeiden von Gletschereis und zu den Folgen einer Kollision damit erhalten. Maßnahmen zum Vermeiden von Gletschereis müssen im PWO-Handbuch dokumentiert sein.
- 1.7.3 Wird Gletschereis angetroffen, muss, zusätzlich zum RIO, ein sicherer Abstand des Schiffes eingehalten werden. Dieser Sicherheitsabstand muss im PWO-Handbuch vermerkt werden.

Tabelle 1.3 Risikoindexwerte

Eisklasse	Eisfreies Wasser	Neueis	Graues Eis	Grauweißes Eis	Dünnes einjähriges Eis im ersten Stadium	Dünnes einjähriges Eis im zweiten Stadium	Mittleres einjähriges Eis, weniger als 1 m dick	Mittleres einjähriges Eis	Dickes einjähriges Eis	Zweijähriges Eis	Leichtes mehrjähriges Eis, weniger als 2,5 m dick	Schweres mehrjähriges Eis
PC1	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1
PC2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	0
PC3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	0	-1
PC4	3	3	3	3	2	2	2	2	1	0	-1	-2
PC5	3	3	3	3	2	2	1	1	0	-1	-2	-2
PC6	3	2	2	2	2	1	1	0	-1	-2	-3	-3
PC7	3	2	2	2	1	1	0	-1	-2	-3	-3	-3
IA Super	3	2	2	2	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-4
IA	3	2	2	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-5
IB	3	2	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-6
IC	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8
Keine Eisverstärkung	3	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-8

Tabelle 1.4 Risikoindexwerte – bei Eisverhältnissen mit sich auflösendem Eis

Eisklasse	Eisfreies Wasser	Neueis	Graues Eis	Grauweißes Eis	Dünnes einjähriges Eis im ersten Stadium	Dünnes einjähriges Eis im zweiten Stadium	Mittleres einjähriges Eis, weniger als 1 m dick	Mittleres einjähriges Eis	Dickes einjähriges Eis	Zweijähriges Eis	Leichtes mehrjähriges Eis, weniger als 2,5 m dick	Schweres mehrjähriges Eis
PC1	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1
PC2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	0
PC3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	0	-1
PC4	3	3	3	3	2	2	2	2	1	0	-1	-2
PC5	3	3	3	3	2	2	2	2	1	-1	-2	-2
PC6	3	2	2	2	2	1	2	1	0	-2	-3	-3
PC7	3	2	2	2	1	1	1	0	-1	-3	-3	-3
IA Super	3	2	2	2	2	1	1	0	-1	-3	-4	-4
IA	3	2	2	2	1	0	0	-1	-2	-4	-5	-5
IB	3	2	2	1	0	-1	-1	-2	-3	-5	-6	-6
IC	3	2	1	0	-1	-2	-2	-3	-4	-6	-7	-8
Keine Eisverstärkung	3	1	0	-1	-2	-3	-3	-4	-5	-7	-8	-8

(VkB. 2017 S. 106)

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.