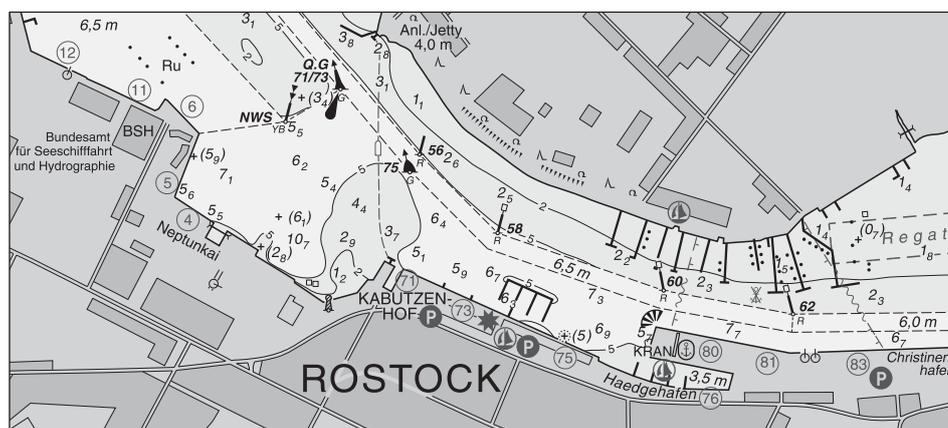


BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

## Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt  
*Official Maritime Publication*

8. September 2017 · 148. Jahrgang  
8 September 2017 · Volume 148



NfS 36/2017

**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, 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.

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  
Hamburg und Rostock 2017  
www.bsh.de  
ISSN-Nr. Druck 0027-7444  
Digital 1437-4048

**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)

© Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Hamburg and Rostock 2017  
www.bsh.de  
ISSN-Nr. Print 0027-7444  
Digital 1437-4048

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

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2015 bis zum Heft 34-35/2017

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2015 to issue 34-35/2017

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

(16) 30	(16) 40	(16) 151	(16) 1516	(21) 1640
(16) 31	(21) 46	(21) 1230	(21) 1620	T (16) 1672
(16) 36	(16) 54	(21) 1240	(21) 1630	(21) 1711

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

20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2016

**Teil 3 – Berichtigungen und Informationen zum Katalog/Part 3 – Corrections and information to catalogue**

keine/nil

**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

**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. Ostsee. Kieler Bucht. Hörnbrücke Öffnungszeiten/DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hörnbrücke Bridge Openings
- DE. Ostsee. Zeitweilige Messgeräte/DE. Baltic Sea. Temporary measuring instruments
- DE. Ostsee. BMVI. Bekanntmachung des Memorandum of Understanding (MoU) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee/DE. Baltic Sea. BMVI. Notification of Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea
- DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung. Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee/DE. North Sea. BSH. Notification. Construction and operation of wind turbines in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) in the North Sea

**Beilagen/Enclosures**

- DE. BSH. Deckblätter zum Lfv./DE. BSH. Corrections to the List of Lights
- DE. Ostsee. BMVI. Bekanntmachung des Memorandum of Understanding (MoU) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee/DE. Baltic Sea. BMVI. Notification of Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea
- DE. BSH. Austauschseiten zum Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil/DE. BSH. Replacement pages to Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil

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

**Gültige P- und T-Berichtigungen**  
vom 8. September 2017

***P and T Corrections in force***  
*dated 8 September 2017*

Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2015 bis zum Heft 34-35/2017

*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2015 to issue 34-35/2017*

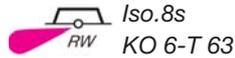
Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T (16) 26	2017: 04	T (16) 1641	2017: 22
T (16) 30	2016: 09, 23	T (16) 1671	2015: 20
T (16) 31	2015: 36	T (16) 1672	2017: 16
	2016: 01	T (21) 6	2017: 05
	2017: 20	T (21) 7	2016: 04
T (16) 32	2016: 09, 26	T (21) 42	2017: 25
T (16) 33	2016: 09, 26	T (21) 44	2015: 23
T (16) 34	2016: 27	T (21) 46	2017: 25
T (16) 43	2015: 36	P (21) 50	2016: 38
	2017: 20		2017: 05
T (16) 54	2016: 32-33	T (21) 50	2016: 34-35
T (16) 100	2017: 04	T (21) 90	2017: 14, 20
T (16) 151	2015: 32, 34	T (21) 1350	2017: 14
	2016: 29, 49	T (21) 1360	2017: 14
T (16) 162	2016: 01	T (21) 1410	2017: 14
	2017: 20, 34-35	T (21) 1430	2017: 14
T (16) 163	2017: 20, 34-35	T (21) 1440	2017: 14
T (16) 1515	2016: 50	T (21) 1610	2017: 18
		T (21) 1711	2017: 25

**Teil 1/Part 1****Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****\* (16) 30****Fehmarnbelt**

INT 1353

Letzte NfS: 18/17

Streiche

*Delete*bei  
at

Iso.8s

KO 6-T 63

54° 35,9' N 011° 08,9' E

(WSA Lübeck 149/17) 36/17

**\* (16) 31****Fehmarnbelt**

INT 1357

3004

Letzte NfS: 23/17

Streiche

*Delete*bei  
at

Iso.8s

KO 6-T 63

54° 35,9' N 011° 08,9' E

01/16 – T (16) 31 aufgehoben/cancelled

(WSA Lübeck 149/17) 36/17

**\* (16) 36****Fehmarnbelt**

INT 1352

3004, 3005

Letzte NfS: 28/17

Streiche

*Delete*bei  
at

Iso.8s

KO 6-T 63

54° 35,9' N 011° 08,9' E

(WSA Lübeck 149/17) 36/17

**\* (16) 40****O-lich Koserow**

INT 1201

3006

Letzte NfS: 31/17

Trage ein

*Insert*F(5)Y.20s  
ODAS

54° 04,52' N 014° 08,99' E

(WSA Stralsund 121/17) 36/17

## \* (16) 54

**Fehmarnbelt**

INT 1303

Letzte NfS: 19/17

Streiche

*Delete*bei  
at*Iso.8s*KO6

T63

54° 35,9' N 011° 08,9' E

(WSA Lübeck 149/17) 36/17

## \* (16) 151

**O-lich Koserow**

Letzte NfS: 30/17

Trage ein

*Insert**Fl(5)Y.20s*  
ODAS

54° 04,52' N 014° 08,99' E

(WSA Stralsund 121/17) 36/17

## \* (16) 1516

**O-lich Sassnitz**

INT 1345

3006

Letzte NfS:

32-33/16

Streiche

*Delete*

54° 31,1' N 013° 41,6' E

(WSA Stralsund 122/17) 36/17

\* **T (16) 1672**      **Seekanal. Breitling**

INT 1355

3005

Letzte NfS: 16/17

Streiche

Delete

	<i>F(5)Y.20s</i> WM 2 Mess-G.	54° 10,65' N 012° 05,79' E
	<i>F(5)Y.20s</i> WM 3 Mess-G.	54° 10,09' N 012° 06,10' E
	<i>F(5)Y.20s</i> WM 4 Mess-G.	54° 09,65' N 012° 07,94' E

**Plan A**

Streiche

Delete

	<i>F(5)Y.20s</i> WM 2 Mess-G.	54° 10,65' N 012° 05,79' E
	<i>F(5)Y.20s</i> WM 3 Mess-G.	54° 10,09' N 012° 06,10' E

16/17– T (16) 1672 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Stralsund 113(T)/17) 36/17

\* **(21) 46**

INT 1453

Letzte NfS:

34-35/17

Trage ein

*Insert***Wischhafen-Reede. S-lich Nordwest-Reede. St. Margarethen**

<i>6<sub>5</sub></i>	und streiche <i>and delete</i>	<i>6<sub>9</sub></i>	dicht dabei <i>close by</i>	53° 47,20' N 009° 22,44' E
<i>8<sub>1</sub></i>	und streiche <i>and delete</i>	<i>8<sub>5</sub></i>	dicht dabei <i>close by</i>	53° 46,59' N 009° 22,99' E
<i>12<sub>5</sub></i>	und streiche <i>and delete</i>	<i>13<sub>8</sub></i>	dicht dabei <i>close by</i>	53° 52,62' N 009° 07,22' E
<i>13<sub>2</sub></i>	und streiche <i>and delete</i>	<i>13<sub>9</sub></i>	dicht dabei <i>close by</i>	53° 52,65' N 009° 15,07' E

Siehe/see 15/17 – (21) 46

**Plan B**

Trage ein

*Insert*

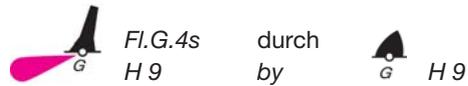
<i>12<sub>5</sub></i>	und streiche <i>and delete</i>	<i>13<sub>8</sub></i>	dicht dabei <i>close by</i>	53° 52,616' N 009° 07,221' E
<i>12<sub>8</sub></i>	und streiche <i>and delete</i>	<i>13<sub>5</sub></i>	dicht dabei <i>close by</i>	53° 52,859' N 009° 06,393' E

(WSA Hamburg, Peilplan 64361, 64710/17; WSA Cuxhaven, Peilplan 64489/17) 36/17

**\* (21) 1230**

Letzte NfS:  
32-33/17

Ersetze  
*Replace*

**Harle**

53° 45,83' N 007° 50,81' E

(WSA Wilhelmshaven 57/17) 36/17

**\* (21) 1240**

Letzte NfS:  
32-33/17

Trage ein  
*Insert*



53° 46,72' N 008° 26,70' E

Verlege  
*Relocate*



nach

to 53° 50,44' N 008° 16,89' E



nach

to 53° 49,72' N 008° 18,99' E



nach

to 53° 48,54' N 008° 21,17' E



nach

to 53° 47,87' N 008° 24,25' E

Streiche  
*Delete*



53° 46,7' N 008° 27,8' E



53° 46,6' N 008° 26,7' E



53° 46,4' N 008° 27,0' E



53° 44,9' N 008° 27,0' E



53° 42,5' N 008° 24,4' E

(WSA Bremerhaven 91/17) 36/17

\* (21) 1620 **S-lich Nordwest-Reede**

Letzte NfS: 25/17

Trage ein

*Insert**12<sub>5</sub>*und streiche  
*and delete**13<sub>8</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 52,62' N 009° 07,22' E

(WSA Cuxhaven, Peilplan 64489/17) 36/17

\* (21) 1630 **Wischhafen-Reede. S-lich Brunsbüttel. St. Margarethen**

Letzte NfS: 17/17

Trage ein

*Insert**6<sub>5</sub>*und streiche  
*and delete**6<sub>9</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 47,20' N 009° 22,44' E

*12<sub>5</sub>*und streiche  
*and delete**13<sub>8</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 52,62' N 009° 07,22' E

*13<sub>2</sub>*und streiche  
*and delete**13<sub>9</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 52,65' N 009° 15,07' E

(WSA Hamburg, Peilplan 64361, 64710/17; WSA Cuxhaven, Peilplan 64489/17) 36/17

\* (21) 1640 **Wischhafen-Reede**

Letzte NfS: 20/17

Trage ein

*Insert**6<sub>5</sub>*und streiche  
*and delete**6<sub>9</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 47,20' N 009° 22,44' E

*8<sub>1</sub>*und streiche  
*and delete**8<sub>5</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 46,59' N 009° 22,99' E

(WSA Hamburg, Peilplan 64361/17) 36/17

\* (21) 1711 **S-lich Nordwest-Reede**

Letzte NfS:

34-35/17

Trage ein

*Insert**12<sub>5</sub>*und streiche  
*and delete**13<sub>8</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 52,616' N 009° 07,221' E

*12<sub>8</sub>*und streiche  
*and delete**13<sub>5</sub>*dicht dabei  
*close by*

53° 52,859' N 009° 06,393' E

(WSA Cuxhaven, Peilplan 64489/17) 36/17

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

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

*(Valid till next edition)*

**20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2016**

**S. 99/100** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

(BSH N2) 36/17

**S. 100.1/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**100.2**

(BSH N2) 36/17

**S. 100.3/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**100.4**

(BSH N2) 36/17

**S. 100.5/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**100.6**

(BSH N2) 36/17

**S. 100.7/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**100.8**

(BSH N2) 36/17

**S. 157/** Austauschseiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**158**

(BSH N2) 36/17

**S. 158.1/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**158.2**

(BSH N2) 36/17

**S. 158.3/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.

**158.4**

(BSH N2) 36/17

**S. 158.5/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
**158.6**

(BSH N2) 36/17

**S. 158.7/** Einzufügende Seiten als Beilage in der Mitte des Heftes.  
**158.8**

(BSH N2) 36/17

**Teil 3/Part 3**

**Berichtigungen zum Katalog 2017/*Corrections to catalogue 2017***

keine/*nil*

## Teil 4/Part 4 Mitteilungen/Notifications

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

a)	Putlos	Zeit/Schedule	b)	Todendorf	Zeit/Schedule
	18.09.2017	09:00–17:00		18.09.2017	09:00–17:00
	19.09.2017	09:00–17:00		19.09.2017	09:00–17:00
	20.09.2017	09:00–22:30		20.09.2017	09:00–22:30
	21.09.2017	09:00–22:30		21.09.2017	09:00–22:30
	22.09.2017	09:00–12:30		22.09.2017	09:00–12:30
	23.09.2017	09:00–14:00		23.09.2017	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 Gefahrengebiet (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 129/17) 36/17

\* **DE. Ostsee. Kieler Bucht. Hörnbrücke Öff-  
nungszeiten**

(Mitteilung im NfS-Heft 20/17 aufgehoben)

54° 18,90' N 010° 08,15' E

\* **DE. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hörnbrücke  
Bridge Openings**

(Notification in NfS issue 20/17 cancelled)

54° 18,90' N 010° 08,15' E

Montag–Freitag

*Monday–Friday*

06:20–06:35

10:45–11:00

15:00–15:15

16:00–16:15\*

16:40–16:55

18:05–18:20

19:30–19:45

20:55–21:10

Sonnabend/Sonn- und Feiertage

*Saturday, Sunday and Holidays*

09:10–09:25

09:55–10:10

10:45–11:00

15:00–15:15

16:40–16:55

18:00–18:15

19:20–19:35

\* nur bei Bedarf für Museumshafen

\* *only on demand for museum port*

Die Zeiten gelten ab sofort bis 22. Oktober 2017.

*The times are valid from now until 22 October 2017.  
Vessels have to call by phone +49 (0) 4 31 5 94 12 63  
20 minutes before intended passage.*

Fahrzeuge müssen sich 20 Minuten vor der beab-  
sichtigten Passage unter Telefon +49 (0) 4 31 5 94  
12 63 anmelden.

(WSA Lübeck 155/17) 36/17

\* **DE. Ostsee. Zeitweilige Messgeräte**

(Mitteilung im NfS-Heft 32–33/2017 aufgehoben)

Zahlreiche Messgeräte liegen zeitweilig in den Küstengewässern und der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands aus.

Die Tabelle weist auf die diesbezüglichen, gültigen Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) hin. Die Bekanntmachungen enthalten weitere Angaben zu Anzahl der Messstellen, deren genaue geographische Lage, den betroffenen Karten, der voraussichtlichen Dauer und besondere Bemerkungen.

Die Messgeräte sind mit gelben Tonnen oder Leuchttönen 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.

Die Tabelle ist auf folgender BSH-Webseite online:

[http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische\\_Warnnachrichten/Messgeraete/index.jsp](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische_Warnnachrichten/Messgeraete/index.jsp)

\* **DE. Baltic Sea. Temporary measuring instruments**

(Notification in NfS issue 32–33/2017 cancelled)

Numerous measuring instruments are established temporarily in the German coastal waters and Exclusive Economic Zone.

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 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.

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

WSA mit BFS-Nummer	Datum	Seegebiet	Karten	Bemerkungen
WSA with BfS No.	Date	Sea area	Charts	Remarks
WSA Lübeck 157(T)/17	30.08.2017	Fehmarnsund	31	WSA Lübeck 43(T)/17 aktualisiert/ updated
WSA Lübeck 132(T)/17	02.08.2017	Neustädter Bucht, Steinriff	35, 37	
WSA Stralsund 105(T)/17	26.07.2016	SW-lich Adlergrund	151	
WSA Stralsund 5(T)/17	03.02.2017	W-lich Adlergrund	40	
WSA Stralsund 201(T)/16	22.12.2016	NO-lich Karlshagen	1512	
WSA Stralsund 200(T)/16	22.12.2016	Greifswalder Bodden, Landtief	1512, 1578	
WSA Stralsund 105(T)/16	28.06.2016	NW-lich Adlergrund	40	
WSA Lübeck 20(T)/16	23.02.2016	Fehmarnbelt, Kieler und Mecklenburger Bucht	31, 43	
WSA Stralsund 128(T)/15	06.10.2015	Greifswalder Bodden, O-lich Rügen	151, 1511	
WSA Lübeck 104(T)/14	10.10.2014	Lübecker Bucht	35	
WSA Lübeck 77(T)/14	29.08.2014	Lübecker Bucht	37	
WSA Lübeck 10(T)/13	30.01.2013	Kieler Bucht	43	
WSA Lübeck 43(T)/17	aufgehoben/cancelled			

(WSA Lübeck 157(T)/17) 36/17

\* **DE. Ostsee. BMVI. Bekanntmachung des Memorandum of Understanding (MoU) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee**

Die zuständigen Behörden der Staaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden haben im Rahmen der 37. MoU-Konferenz vom 4. bis zum 6. April 2017 in Lübeck eine Neufassung des Memorandum of Understanding zur Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee (MoU) beschlossen. Die Neufassung tritt an die Stelle der Kopenhagen-Fassung vom 15. bis 17. Juni 2004 (Anlage 1 in der unter dänischem Vorsitz 2014 überarbeiteten Fassung) und ist ab dem 1. Januar 2018 anwendbar. Durch die Neufassung wird eine Anpassung an die Struktur des IMDG-Code und des ADR/RID bewirkt und die zulässigen Abweichungen vom IMDG-Code präzisiert.

Das MoU ist eine Ausnahme gemäß § 7 Absatz 2 GGvSee in Verbindung mit Abschnitt 7.9.1 des IMDG-Codes. Die deutsche und die englische Fassung des MoU sind im Verkehrsblatt Heft 15/2017, S. 663 veröffentlicht und als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt. Die Bekanntmachung im NfS-Heft 04/2015 (VkBl. 23/2014) wird mit Wirkung vom 31. Dezember 2017 aufgehoben.

\* **DE. Baltic Sea. BMVI. Notification of Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea**

The responsible authorities of Denmark, Germany, Estonia, Finland, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden have adopted the new version of the Memorandum of Understanding during the 37 MoU conference in Lübeck from 4 to 6 April 2017. The new version of the Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea has replaced the Copenhagen-version which was adopted from 15 to 17 June 2004 (Annex 1 in the amended version during Danish chairman ship 2014) and will enter in to force on 1 January 2018. The new version cause an adaption to the structure of the IMDG code and the ADR / RID and the permissible deviations from the IMDG code are specified.

The MoU is an exemption according section 7 para. 2 GGvSee (German dangerous goods regulations at sea) in connection with 7.9.1 of the IMDG Code. The German and English version of the MoU have been published in the Verkehrsblatt, issue 15/2017, p. 663 and are included as an insert in the centre of this issue. The Notification published in the NfS, issue 04/2015 (Verkehrsblatt 23/2014) will be cancelled with effect from 31 December 2017.

(VkBl. 15/119/17) 36/17

\* **DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung. Errichtung und Betrieb von Windenergieanlagen im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat unter dem 18. August 2017 auf Antrag der Genehmigungsinhaberin Infrastruktur Windkraftwerk Borkum GmbH & Co. KG, Tirpitzstraße 39, 26122 Oldenburg vom 28. Juli 2017 die Nebenbestimmung Nr. 23 der Plangenehmigung des Offshore-Windparks „Trianel Windpark Borkum, Bauphase 2“ vom 5. Oktober 2016 neu gefasst.

Die Nebenbestimmung Nr. 23 Satz 1 lautet nunmehr:

Diese Plangenehmigung kann ganz oder teilweise aufgehoben werden, wenn nicht bis zum 30. Juni 2018 mit den Bauarbeiten für die Installation der Anlagen begonnen wird.

Der Bescheid liegt vom 11. September 2017 bis zum 25. September 2017 zur Einsichtnahme aus im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Bibliothek  
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg  
Montag, Mittwoch, Donnerstag: 09:00 – 15:00 Uhr  
Dienstag: 09:00 – 16:00 Uhr  
Freitag: 09:00 – 14:30 Uhr

und im

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Bibliothek  
Neptunallee 5  
18057 Rostock  
Montag, Mittwoch, Donnerstag: 08:30 – 11:30 Uhr  
und 13:00 – 15:00 Uhr  
Freitag: 08:30 – 11:30 Uhr  
und 13:00 – 14:00 Uhr  
Dienstag: geschlossen

Hinweis:

Der Bescheid gilt gegenüber den Betroffenen mit dem Ende der oben genannten Auslegungsfrist als zugestellt. Dies gilt nicht für die Betroffenen, denen der Bescheid zusätzlich individuell zugestellt wurde. Der Bescheid kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen schriftlich beim

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Referat M5  
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg

angefordert werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen den Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, zu erheben.

Im Auftrag  
Ulrich Wendt

Az: 5111/Trianel Windpark Borkum, Bauphase 2/  
VZ/17/M5385

\* **DE. North Sea. BSH. Notification. Construction and operation of wind turbines in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) in the North Sea**

Upon application as of 18 August 2017 by the approval holder Infrastruktur Windkraftwerk Borkum GmbH & Co. KG, Tirpitzstraße 39, 26122 Oldenburg, the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH), has on 28 July 2017 revised clause 23 of its approval for the offshore wind farm “Trianel Windpark Borkum, Bauphase 2” dated 5 October 2016.

The revised wording of clause 23 Sentence 1 is as follows:

This plan approval may be withdrawn wholly or in part if the obligation to begin with the construction works for the installation has not been complied up to 30 June 2018.

The note will be available for inspection from 11 September 2017 to 25 September 2017 at

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Library  
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg  
Monday, Wednesday, Thursday: 0900 – 1500  
Tuesday: 0900 – 1600  
Friday: 0900 – 1430

and at

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Library  
Neptunallee 5  
18057 Rostock  
Monday, Wednesday, Thursday: 0830 – 11:30 and  
1300 – 1500  
Friday: 0830 – 1130 and  
1300 – 1400  
Tuesday: closed

Note:

The note shall be deemed to have been served to those concerned as of the last day of the above period of public inspection. Those receiving an individual note are exempt from this provision. The notification can be requested in writing by those concerned to the

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Referat M5  
Bernhard-Nocht-Straße 78  
20359 Hamburg

before the period of remedy expires.

Notice on legal remedies available:

Objection to this note may be filed within one month after notification. The objection must be filed to Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Str. 78, 20359 Hamburg.

By order  
Ulrich Wendt

FR: 5111/Trianel Windpark Borkum, Bauphase 2/  
VZ/17/M5385

(BSH M5/17) 36/17

**Beilagen/Enclosures**

**DE. BSH. Deckblätter zum Lfv.**

***DE. BSH. Corrections to the List of Lights***

(BSH N2/17) 36/17

**DE. Ostsee. BMVI. Bekanntmachung des Memorandum of Understanding (MoU) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee**

***DE. Baltic Sea. BMVI. Notification of Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea***

(VkBl. 15/119/17) 36/17

**DE. BSH. Austauschseiten zum Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil**

***DE. BSH. Replacement pages to Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil***

(BSH N2/17) 36/17

**4001 Lfv. südwestliche Ostsee 2017**

<b>216030</b> C 1440.5	<b>Darßer Ort, Nothafen Lt-F.</b> Pfahl, weiß (5 m), mit Podest,	54°28,30' N 012°31,20' E	<b>Dir.Oc.WRG.4s</b>	<b>8 m G 6 M</b> 253,2° – 255,5° <i>Leitsektor</i> <b>W 9 M</b> 255,5° – 256,5° <b>R 6 M</b> 256,5° – 259,2° (WSA Stralsund 115/2017) 2017-36
<b>216040</b> C 1441.3	<b>Darßer Ort, Nothafen-S</b> Mast, weiß (3 m), mit Plattform,	54°28,33' N 012°31,53' E	<b>F.R</b>	<b>5 m R 3 M</b>  (WSA Stralsund 115/2017) 2017-36
<b>216041</b> C 1441.31	<b>Darßer Ort, Nothafen-N</b> Mast, grün (3 m), mit Plattform,	54°28,36' N 012°31,52' E	<b>F.G</b>	<b>5 m G 3 M</b>  (WSA Stralsund 115/2017) 2017-36

(VkBl. 15/119/2017)

**Nr. 119 Bekanntmachung des Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee**

Die zuständigen Behörden der Staaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden haben im Rahmen der 37. MoU-Konferenz vom 4. bis zum 6. April 2017 in Lübeck eine Neufassung des Memorandum of Understanding zur Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee (MoU) beschlossen. Die Neufassung tritt an die Stelle der Kopenhagen-Fassung vom 15.–17. Juni 2004 (Anlage 1 in der unter dänischem Vorsitz 2014 überarbeiteten Fassung) und ist ab dem 1. Januar 2018 anwendbar. Durch die Neufassung wird eine Anpassung an die Struktur des IMDG-Code und des ADR/RID bewirkt und die zulässigen Abweichungen vom IMDG-Code präzisiert.

Das MoU ist eine Ausnahme gemäß § 7 Absatz 2 GGVSee in Verbindung mit Abschnitt 7.9.1 des IMDG-Codes. Die deutsche und die englische Fassung des MoU werden nachfolgend bekannt gemacht. Zugleich wird die Bekanntmachung vom 13. November 2014 (VkBl. 2014 S. 810) mit Wirkung zum 31. Dezember 2017 aufgehoben.

Bonn, den 20. Juli 2017  
G 33/3643.30/1-2017

Bundesministerium für  
Verkehr und digitale Infrastruktur  
i. A. Schwan

**Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee**

- (1) Die zuständigen Behörden Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens und Schwedens genehmigen die Bestimmungen dieses Memorandums of Understanding (MoU) als Ausnahme gemäß 7.9.1.1 des Internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code).
- (2) Dieses MoU regelt die Ausnahmen (Anlage 1) von den Bestimmungen des IMDG-Codes bei der Beförderung gefährlicher Güter, die unter Anhang C (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) oder die Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) fallen, mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee.
- (3) Änderungen an diesem MoU sind nach den Grundsätzen in Anlage 2 vorzunehmen.

- (4) Dieses MoU soll keine innerstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften ersetzen.
- (5) Dieses MoU tritt am 1. Januar 2018 in Kraft. Es ersetzt das Memorandum of Understanding in der unter dänischem Vorsitz überarbeiteten Kopenhagen-Fassung vom 15.–17. Juni 2004. Dieses MoU ist so lange gültig, bis es von den zuständigen Behörden widerrufen oder durch eine neue Fassung ersetzt wird.

**Anlage 1**

**Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee**

**§ 1  
Geltungsbereich**

Abweichend vom IMDG-Code können die vorliegenden Bestimmungen (im Folgenden dieses MoU) auf allen Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee einschließlich des Bottnischen und des Finnischen Meerbusens und der Gewässer im Zugang zur Ostsee, im Norden begrenzt durch eine Linie zwischen Skagen und Lysekil, angewendet werden.

**§ 2  
Begriffsbestimmungen**

- (1) Die in diesem MoU verwendeten Begriffe mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Begriffe beziehen sich auf den IMDG-Code.
- (2) Schiffseigner bedeutet Unternehmen gemäß der Begriffsbestimmung im ISM-Code.
- (3) Gebiet mit geringer Wellenhöhe (Low Wave Height Area – LWHA) ist ein Seegebiet, in dem gemäß dem Übereinkommen über die besonderen Stabilitätsanforderungen an Ro/Ro-Fahrgastschiffe, die regelmäßig und planmäßig in der Auslandsfahrt zwischen, nach oder von bestimmten Häfen Nordwesteuropas und der Ostsee verkehren (Stockholm-Übereinkommen) vom 28. Februar 1996, welches am 1. April 1997 in Kraft gesetzt wurde, die kennzeichnende Wellenhöhe von 2,3 m mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 10 % im Jahr nicht überschritten wird (siehe Anhang 1 der Anlage 1). Verkehre in anderen Gebieten können von den betreffenden zuständigen Behörden als LWHA-Verkehre betrachtet werden, sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann.

**§ 3  
Freigestellte gefährliche Güter**

- (1) Die Abschnitte 3.4.4, 3.4.6 und 3.5.6 sowie Kapitel 5.4 des IMDG-Codes müssen nicht auf gefährliche Güter angewendet werden, die gemäß Kapitel 3.4 und/oder 3.5 ADR/RID befördert werden, sofern der Schiffsführer vom Versender oder seinem Vertreter über die UN-Nummer(n) sowie die Klasse(n) der ent-

sprechenden gefährlichen Güter in Kenntnis gesetzt wurde. Diese Information ist für Beförderungen gemäß Unterabschnitt 3.5.1.4 ADR/RID jedoch nicht erforderlich. Unterabschnitt 3.4.5.5 des IMDG-Codes muss nicht angewendet werden, wenn die Güterbeförderungseinheit (CTU) gemäß § 10 Absatz 1 Buchstabe c dieses MoU gekennzeichnet ist.

- (2) Die Bestimmungen des IMDG-Codes müssen nicht auf gefährliche Güter angewendet werden, die gemäß den Absätzen 1.1.3.1 b)–f) oder 1.1.3.2 a), c) oder e) oder 1.1.3.4.1 ADR/RID freigestellt sind, sofern der Schiffsführer vom Versender oder seinem Vertreter davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass diese Absätze des ADR/RID angewendet werden. Diese Information ist nicht erforderlich für gefährliche Güter, die vom IMDG-Code freigestellt sind. UN 1327 muss jedoch gemäß den Bestimmungen des IMDG-Codes befördert werden.
- (3) Unabhängig von der Sondervorschrift 961 des IMDG-Codes muss der Versender oder sein Vertreter den Schiffsführer über die Anwesenheit eines Fahrzeugs (UN 3166 oder UN 3171) in Kenntnis setzen, wenn das Fahrzeug in geschlossene oder bedeckte Beförderungseinheiten geladen ist.

#### § 4 Unterweisung

Die Versender und Schiffseigner müssen sicherstellen, dass die Personen, die bei der Beförderung von Güterbeförderungseinheiten gemäß den Bestimmungen dieses MoU eingesetzt werden, entsprechend ihren Pflichten durch wiederholte Unterweisung mit der Anwendung dieses MoU einschließlich der einschlägigen Regelungen des ADR/RID vertraut gemacht werden. Aufzeichnungen über die Unterweisung sind von den Versendern und Schiffseignern aufzubewahren und dem Arbeitnehmer oder der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

#### § 5 Klassifizierung

Gefährliche Güter dürfen gemäß Teil 2, den Kapiteln 3.2 und 3.3 ADR/RID klassifiziert werden. Jedoch ist die Beförderung von Stoffen, die der Sondervorschrift 900 des IMDG Codes zugeordnet wurden, verboten.

#### § 6 Verwendung von Verpackungen

Gefährliche Güter dürfen gemäß Kapitel 4.1 ADR/RID verpackt werden, mit der Ausnahme, dass die Verpackungsanweisung R 001 in Abschnitt 4.1.4 ADR/RID nur auf Verkehre in LWHA angewendet werden darf.

#### § 7 Verwendung von Tanks

Tanks dürfen gemäß Kapitel 4.2 ADR/RID oder Kapitel 4.3 ADR/RID verwendet werden, mit der Ausnahme, dass Tanks mit geöffneten Lüftungseinrichtungen an Bord von Ro/Ro-Schiffen nicht zulässig sind.

#### § 8 Beförderung als Schüttgut

Gefährliche Güter dürfen gemäß Spalte 10 oder 17 der Tabelle A in Kapitel 3.2 und Kapitel 7.3 ADR/RID als Schüttgut befördert werden, mit den folgenden Ausnahmen:

- Für Stoffe der Klasse 4.3 dürfen nur geschlossene wasserdichte Güterbeförderungseinheiten verwendet werden.
- Für Batterien, die der UN-Nummer 2794, 2795, 2800 oder 3028 zugeordnet sind, ist die Beförderung als Schüttgut nicht zulässig.

#### § 9 Kennzeichnung und Bezettelung von Versandstücken

Versandstücke dürfen gemäß Kapitel 5.2 ADR/RID gekennzeichnet und bezettelt werden.

#### § 10 Plakatierung und Kennzeichnung von Güterbeförderungseinheiten

- Eine Güterbeförderungseinheit darf gemäß Kapitel 5.3 ADR/RID mit Großzetteln (Placards) versehen und gekennzeichnet werden, sofern die folgenden zusätzlichen Anforderungen erfüllt sind:
  - Eine Güterbeförderungseinheit, die Meeres-schadstoffe enthält, muss gemäß Unterabschnitt 5.3.2.3 des IMDG-Codes gekennzeichnet sein, es sei denn, sie ist gemäß Abschnitt 5.3.6 ADR/RID gekennzeichnet.
  - Ein Anhänger ohne Kraftfahrzeug muss ab dem Zeitpunkt seiner Abfertigung in der Hafenanlage und während der Seereise mit zwei orangefarbenen Tafeln versehen sein, es sei denn, er ist gemäß Abschnitt 5.3.1 des IMDG-Codes plakatiert. Eine der Tafeln ist vorne, die andere Tafel hinten am Anhänger anzubringen.
  - Eine in Absatz 1.1.3.4.2 ADR/RID genannte Güterbeförderungseinheit muss ab dem Zeitpunkt ihrer Abfertigung in der Hafenanlage und während der Seereise mit zwei orangefarbenen Tafeln versehen sein, es sei denn, sie ist gemäß Kapitel 3.4 ADR/RID gekennzeichnet. Für den Straßenverkehr ist eine der Tafeln vorne, die andere hinten an der Beförderungseinheit anzubringen; für den Schienenverkehr sind die Tafeln auf beiden Seiten der Beförderungseinheit anzubringen.
  - Eine in Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR genannte Güterbeförderungseinheit muss ab dem Zeitpunkt ihrer Abfertigung in der Hafenanlage und während der Seereise mit zwei orangefarbenen Tafeln versehen sein. Eine der Tafeln ist vorne, die andere Tafel hinten an der Güterbeförderungseinheit anzubringen.
- Zusätzliche Tafeln, die nach Absatz 1 Buchstabe b bis d vorgeschrieben sind, müssen deutlich sichtbar

sein und hinsichtlich Größe und Farbe den Bestimmungen in Absatz 5.3.2.2.1 ADR/RID entsprechen. Auf diesen Tafeln müssen die UN-Nummern und die Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr nicht angegeben sein. Diese Tafeln können durch eine Selbstklebefolie, einen Farbanstrich oder jedes andere gleichwertige Verfahren ersetzt werden. Für das Anbringen dieser Tafeln ist derjenige zuständig, der die Beförderungseinheit für die Verladung auf das Ro/Ro-Schiff bereitstellt.

**§ 11  
Dokumentation**

- (1) Das Beförderungsdokument darf gemäß Abschnitt 5.4.1 ADR/RID ausgestellt werden, sofern die folgenden zusätzlichen Anforderungen erfüllt sind:
  - a) Sollen flüssige gefährliche Güter mit einem Flammpunkt von höchstens 60 °C (c. c.) befördert werden, so muss angegeben werden, ob der Flammpunkt < 23 °C oder ≥ 23 °C ist, um eine ordnungsgemäße Stauung sicherzustellen.
  - b) Meeresschadstoffe müssen in der Dokumentation als „MEERESSCHADSTOFF“ oder „MEERESCHADSTOFF/UMWELTGEFÄHRDEND“ gekennzeichnet werden, wenn dies in Absatz 5.4.1.4.3.5 des IMDG-Codes vorgeschrieben ist.
- (2) Abweichend von Abschnitt 5.4.2 des IMDG-Codes muss für Güterbeförderungseinheiten, die gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1 oder 1.1.3.2 oder Absatz 1.1.3.4.2 oder 1.1.3.4.3 ADR/RID befördert werden, kein Container-/Fahrzeugpackzertifikat (CTU-Packzertifikat) vorgelegt werden.
- (3) Im Packzertifikat für Güterbeförderungseinheiten, die gemäß § 14 dieses MoU gepackt wurden, ist zusätzlich Folgendes zu vermerken: „Zusammengepackt gemäß MoU“.
- (4) Die folgenden Dokumente (gedruckte Ausgabe oder elektronische Fassung) sind an Bord des Schiffes mitzuführen:
  - a) zusätzlich zu Abschnitt 5.4.3 des IMDG-Codes:
    - der IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) und
    - je nach Verkehrsträger die geltende Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) oder die geltenden Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR);
  - b) gemäß Unterabschnitt 7.9.1.4 des IMDG-Codes, die geltende Fassung dieses MoU;
  - c) die Informationen über Notfallmaßnahmen gemäß 5.4.3.2 des IMDG-Codes müssen die Unfallmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern (EmS), und den Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern (MFAG) umfassen.

- (5) Abweichend von Sondervorschrift 932 des IMDG-Codes ist die Bescheinigung nicht erforderlich, wenn Aluminiumferrosilicium-Pulver der UN-Nummer 1395, Aluminiumsilicium-Pulver, nicht überzogen, der UN-Nummer 1398, Calciumsilicid der UN-Nummer 1405 und Ferrosilicium der UN-Nummer 1408 in Verpackungen befördert wird.

**§ 12  
Stauung von Güterbeförderungseinheiten**

- (1) Abweichend von Unterabschnitt 7.1.3.2 und der Staukategorie in Spalte 16a der Gefahrgutliste des IMDG-Codes dürfen gefährliche Güter der Klassen 2 bis 9 nach der folgenden Tabelle gestaut werden.

**Stautabelle für Güterbeförderungseinheiten mit verpackten gefährlichen Gütern der Klassen 2 bis 9**

Bemerkung: Die Stauung muss außerdem der Bescheinigung (SOLAS 1974, II-2/19) oder der Eignungsbescheinigung nach § 16 Absatz 1 dieses MoU entsprechen.

Beschreibung und Klasse gemäß IMDG-Code/RID/ADR	Frachtschiffe oder Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 25 Fahrgästen oder einem Fahrgast je 3 m Gesamtschiffslänge <sup>*)</sup>	Sonstige Fahrgastschiffe			
		An Deck	Unter Deck	An Deck	Unter Deck
Gase	2				
– entzündbare Gase	2.1	erlaubt	verboten	verboten	verboten
– nicht entzündbare, nicht giftige Gase	2.2	erlaubt	erlaubt <sup>1)</sup>	erlaubt <sup>1)</sup>	erlaubt <sup>1)</sup>
– giftige Gase	2.3	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Entzündbare flüssige Stoffe	3				
– Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
– Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Entzündbare feste Stoffe	4.1				
– UN 1944, 1945, 2254, 2623		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
– sonstige UN-Nummern		erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Selbstentzündliche Stoffe	4.2	erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Stoffe, die in Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln	4.3	erlaubt	verboten	erlaubt	verboten

<sup>1)</sup> Tiefgekühlt verflüssigte Gase des ADR oder der Staukategorie D des IMDG-Codes sind verboten.  
<sup>\*)</sup> Für die Zwecke dieses MoU kann die Gesamtzahl der Fahrgäste auf höchstens eine Person je 1 m Gesamtschiffslänge erweitert werden.

Beschreibung und Klasse gemäß IMDG-Code/RID/ADR		Frachtschiffe oder Fahrgastschiffe mit nicht mehr als 25 Fahrgästen oder einem Fahrgast je 3 m Gesamtschiffslänge*		Sonstige Fahrgastschiffe	
Beschreibung	Klasse	An Deck	Unter Deck	An Deck	Unter Deck
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	5.1	erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
Organische Peroxide	5.2	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Giftige Stoffe – Verpackungsgruppe I oder II – Verpackungsgruppe III	6.1	erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
Ansteckungsgefährliche Stoffe	6.2	erlaubt	erlaubt	verboten	verboten
Radioaktive Stoffe	7	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Ätzende Stoffe – Verpackungsgruppe I oder II – Flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe III – Feste Stoffe der Verpackungsgruppe III	8	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	9	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt

- (2) Eine Eignungsbescheinigung, die gemäß vorherigen Fassungen dieses MoU für Schiffe ausgestellt wurde, die vor dem 31. Dezember 2002 gebaut wurden, gilt der Zustimmung gemäß 7.5.2.6 des IMDG-Codes als gleichwertig.

### § 13

#### Trennung von Güterbeförderungseinheiten

Abweichend von den Kapiteln 7.2 und 7.5 des IMDG-Codes ist für die Klassen 2 bis 9 bei LWHA-Verkehren keine Trennung zwischen Güterbeförderungseinheiten erforderlich, wenn gemäß den Bestimmungen des IMDG-Codes die Trennkategorien „Entfernt von“ oder „Getrennt von“ anwendbar sind.

### § 14

#### Packen von Güterbeförderungseinheiten

Abweichend von Kapitel 7.3 des IMDG-Codes dürfen Versandstücke bei LWHA-Verkehren in dieselbe Güterbeförderungseinheit geladen werden, wenn gemäß dem IMDG-Code die Trennkategorien „Entfernt von“ oder „Getrennt von“ anwendbar sind. Stoffe und Gegenstände, die der Klasse 1 zugeordnet oder mit einem Gefahrzettel der Klasse 1 als Nebengefahr versehen sind, dürfen gemäß Abschnitt 7.5.2 ADR/RID in dieselbe Güterbeförderungseinheit geladen werden.

### § 15

#### Kontaktinformationen der wichtigsten zuständigen nationalen Behörden

Die zuständigen Behörden im Sinne dieser Regelung sind:

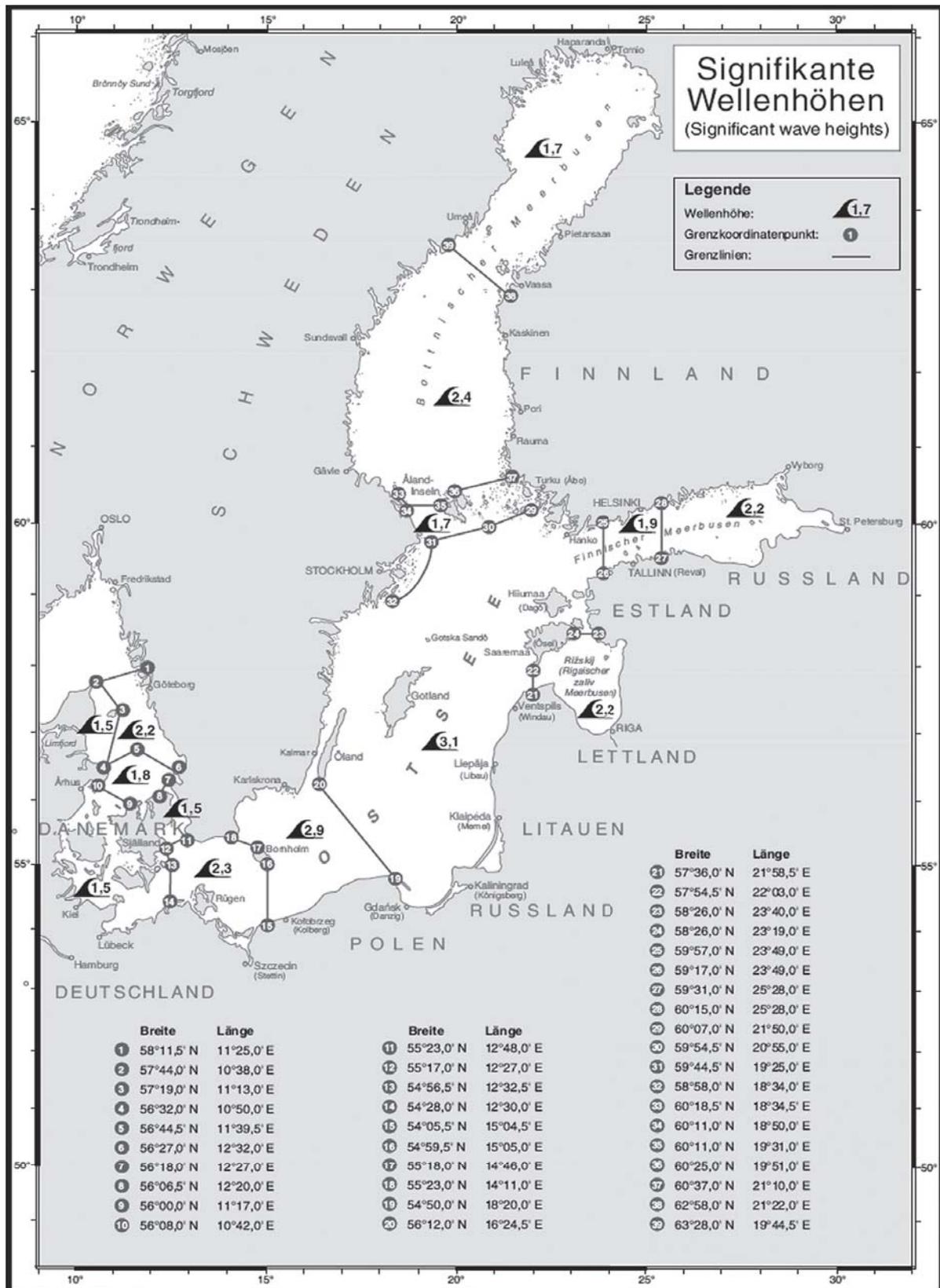
Dänemark	Danish Maritime Authority Carl Jacobsens Vej 31 DK-2500 Valby E-Mail: info@dma.dk
Estland	Estonian Maritime Administration Ship Supervision department Lume 9 EE-10416 Tallinn E-Mail: mot@vta.ee
Finnland	Finnish Transport Safety Agency P. O. Box 320 FI-00101 HELSINKI E-Mail: kirjaamo@trafi.fi
Deutschland	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Postfach 20 01 00 D-53170 BONN E-Mail: Ref-G33@bmvi.bund.de
Lettland	Maritime Administration of Latvia 5 Trijādibas str. LV-1048 RIGA E-Mail: lja@lja.lv
Litauen	Lithuanian Maritime Safety Administration J. Janonio str. 24LT-92251 KLAIPEDA E-Mail: msa@msa.lt
Polen	Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation ul. Nowy Świat 6/12 PL-00-400 WARSAW E-Mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl
Schweden	Swedish Transport Agency SE-601 73 NORRKÖPING E-Mail: sjofart@transportstyrelsen.se

### § 16

#### Übergangsbestimmungen

- (1) Schiffe, die vor dem 1. September 1984 gebaut wurden und bereits über eine Eignungsbescheinigung gemäß der Würzburg-Fassung dieses MoU verfügen, dürfen weiterhin gefährliche Güter gemäß dieser Eignungsbescheinigung stauen.
- (2) Auf Frachtschiffen und Fahrgastschiffen mit nicht mehr als einem Fahrgast je 1 m Schiffslänge dürfen Beförderungseinheiten unter Deck gestaut werden gemäß einer Genehmigung der zuständigen Behörde, die eine solche Stauung bis zum 31. Dezember 2002 zugelassen hat. In diesem Fall darf § 13 dieses MoU in diesem Deck nicht angewendet werden.

Anhang 1 der Anlage 1



© Herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg · Rostock – Alle Rechte vorbehalten

## Anlage 2

### Grundsätze für die Änderung des Memorandums

#### Allgemeines

- 1) Das MoU kann auf einer Konferenz oder durch ein schriftliches Verfahren geändert werden.
- 2) Konferenzen oder schriftliche Verfahren sollten so terminiert werden, dass Änderungen an den internationalen Transportbestimmungen (ADR, RID und IMDG-Code) berücksichtigt werden können.
- 3) Eine Konferenz oder ein schriftliches Verfahren sollte von einem der teilnehmenden Länder üblicherweise in folgender Reihenfolge organisiert werden: Deutschland, Polen, Finnland, Estland, Litauen, Schweden, Dänemark, Lettland.
- 4) Jedes teilnehmende Land kann Änderungen am MoU vorschlagen. Änderungen können auch von Beobachterstaaten/Beobachterorganisationen, die von den teilnehmenden Ländern akzeptiert wurden, vorgeschlagen werden. Die teilnehmenden Länder sollten sich durch Konsens auf die Änderungen einigen.
- 5) Das überarbeitete MoU sollte vom Ausrichter vervielfältigt und in Umlauf gebracht werden, sobald neue Änderungen angenommen wurden. Die geänderten Textteile sollten am Rand gekennzeichnet werden.
- 6) Das überarbeitete MoU tritt sechs Monate nach Verfügbarkeit des neuen Wortlauts in Kraft, sofern kein anderer Termin vereinbart wurde.
- 7) Die Verteilung und die Kommunikation im Allgemeinen sollten auf elektronischem Wege erfolgen.

#### Konferenz

- 8) Änderungsvorschläge sollten mindestens drei Monate vor Beginn der nächsten Konferenz an den Ausrichter übermittelt werden. Der Ausrichter sollte die Vorschläge mindestens einen Monat vor der Konferenz an alle teilnehmenden Länder und Beobachterstaaten/Beobachterorganisationen verteilen. Alle teilnehmenden Länder und Beobachterstaaten/Beobachterorganisationen erhalten die Gelegenheit, innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach der Verteilung eine Stellungnahme zu den übermittelten Dokumenten abzugeben.
- 9) Arbeitsgruppensitzungen zu speziellen Themen können in der Zeit zwischen den Konferenzen abgehalten werden. Die Berichte oder Änderungsvorschläge dieser Arbeitsgruppen sollten auf der Konferenz in derselben Art und Weise vorgestellt werden wie die anderen Vorschläge. Arbeitsgruppensitzungen können auch während einer Konferenz stattfinden, was möglichst im Voraus angekündigt werden sollte.

#### Schriftliches Verfahren

- 10) Anstelle einer Konferenz kann auch ein schriftliches Verfahren Anwendung finden, vorausgesetzt, dies wird von dem teilnehmenden Land, das mit der Ausrichtung der nächsten Konferenz beauftragt wurde, vorgeschlagen. In diesem Fall organisiert das beauftragte teilnehmende Land das schriftliche Verfahren.

- 11) Ein schriftliches Verfahren kann auch auf Antrag von mindestens drei teilnehmenden Ländern eingeleitet werden. In diesem Fall sollte das mit der Ausrichtung der letzten Konferenz beauftragte teilnehmende Land das schriftliche Verfahren organisieren.
- 12) Der Ausrichter verteilt Änderungsvorschläge an die teilnehmenden Länder und gibt die Frist für die Abgabe schriftlicher Stellungnahmen bekannt. Alle teilnehmenden Länder sollten innerhalb einer Frist von sechs Wochen eine Stellungnahme zu den übermittelten Änderungsvorschlägen abgeben. Falls der ursprüngliche Änderungsvorschlag auf der Grundlage der Stellungnahmen der teilnehmenden Länder abgeändert wird, sollte der überarbeitete Änderungsvorschlag erneut an die teilnehmenden Länder verteilt werden. Die teilnehmenden Länder müssen innerhalb einer Frist von vier Wochen nach der Verteilung des überarbeiteten Änderungsvorschlags erklären, ob sie dem geänderten Wortlaut des MoU zustimmen.
- 13) Die Änderungen sind angenommen, wenn alle teilnehmenden Länder ihnen zustimmen. Der Ausrichter teilt die Annahme der Änderungen mit und vervielfältigt und verteilt das überarbeitete MoU gemäß Absatz 5.
- 14) In diesem Fall übersenden alle teilnehmenden Länder dem Ausrichter eine unterzeichnete Druckfassung des überarbeiteten MoU. Die unterzeichneten Druckfassungen sind vom Ausrichter zu verwahren.

### Memorandum of Understanding for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic Sea

- (1) The competent authorities of Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden authorize the provisions of this Memorandum of Understanding (MoU) by exemption in accordance with 7.9.1.1 of the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).
- (2) This MoU lays down the exemptions (Annex 1) from the provisions of the IMDG Code when transporting dangerous goods covered by Appendix C (Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)) to the Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF) or Annexes A and B of the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) on board ro-ro ships in the Baltic Sea.
- (3) Amendments to this MoU shall be made in accordance with the principles in Annex 2.
- (4) This MoU is not intended to supersede national or international law.
- (5) This MoU shall come into force on 1 January 2018. It shall replace the Memorandum of Understanding, Copenhagen 15-17 June 2004 edition as revised under the chairmanship of Denmark. This MoU is valid until revoked or replaced with a new edition by the competent authorities.

**Annex 1****Memorandum of Understanding for the Transport of Packaged Dangerous Goods in the Baltic Sea****Section 1  
Scope**

By derogation from the provisions of the IMDG Code, the present provisions (hereinafter this MoU) may be applied on all ro-ro ships operating within the Baltic Sea proper, the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded in the north by the line Skaw-Lysekil.

**Section 2  
Definitions**

- (1) The terms used in this MoU refer to the IMDG Code except those listed below in this section.
- (2) Shipowner means company as defined in the ISM Code.
- (3) Low Wave Height Area (LWHA) is a sea area where according to the Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea, 28 February 1996 (Stockholm Agreement), put into effect on 1 April 1997, the significant wave height does not exceed 2.3 metres by a probability of more than 10 % on a yearly basis (see Appendix 1 of Annex 1). Traffic in other areas can be considered as LWHA traffic by the competent authorities concerned if an equivalent level of safety can be assured.

**Section 3  
Exempted dangerous goods**

- (1) Sections 3.4.4, 3.4.6 and 3.5.6 and chapter 5.4 of the IMDG Code need not be applied to dangerous goods transported in accordance with Chapter 3.4 and/or 3.5 of ADR/RID provided that the master has been informed by the consignor or his representative of the UN number(s) as well as class(es) of the respective dangerous goods. However, that information is not required for transport in accordance with subsection 3.5.1.4 of ADR/RID. Subsection 3.4.5.5 of the IMDG Code needs not be applied if the cargo transport unit (CTU) is marked in accordance with section 10 (1) c) of this MoU.
- (2) The provisions of the IMDG Code need not be applied to dangerous goods exempted in accordance with paragraphs 1.1.3.1 (b)–(f) or 1.1.3.2 (a), (c) or (e) or 1.1.3.4.1 of ADR/RID provided that the master has been informed by the consignor or his representative that these paragraphs of ADR/RID are applied. This information is not required for dangerous goods exempted by the IMDG Code. However, UN 1327 shall be transported in accordance with the provisions of the IMDG Code.
- (3) Irrespective of special provision 961 of the IMDG Code, the consignor or his representative shall inform the master of the presence of a vehicle (UN 3166 or

UN 3171) when the vehicle is loaded in a closed or sheeted CTU.

**Section 4  
Training**

Consignors and shipowners shall ensure that the persons involved in the transport of CTUs under the provisions of this MoU are made familiar, through repeated training, with the application of this MoU including the relevant provisions of ADR/RID commensurate with their responsibilities. Records of the training shall be kept by consignors and shipowners and made available to the employee or competent authority upon request.

**Section 5  
Classification**

Dangerous goods may be classified in accordance with part 2, chapters 3.2 and 3.3 of ADR/RID. However, substances assigned to special provision 900 of the IMDG Code are prohibited from transport.

**Section 6  
Use of packagings**

Dangerous goods may be packaged in accordance with chapter 4.1 of ADR/RID, except that the packing instruction R001 in section 4.1.4 of ADR/RID may only be applied for traffic in LWHA.

**Section 7  
Use of tanks**

Tanks may be used in accordance with chapter 4.2 of ADR/RID or chapter 4.3 of ADR/RID, except that tanks with open venting devices are not permitted on board ro-ro ships.

**Section 8  
Bulk transport**

Dangerous goods may be transported in bulk in accordance with column 10 or 17 of Table A of chapter 3.2 and chapter 7.3 of ADR/RID with the following exceptions:

- a) For substances of class 4.3, only closed waterproof CTUs shall be used.
- b) For batteries assigned to UN 2794, UN 2795, UN 2800 or UN 3028, bulk transport is not permitted.

**Section 9  
Marking and labelling of packages**

Packages may be marked and labelled in accordance with chapter 5.2 of ADR/RID.

**Section 10  
Placarding and marking of CTUs**

- (1) A CTU may be placarded and marked in accordance with chapter 5.3 of ADR/RID provided the following additional requirements are met:
  - a) A CTU containing marine pollutants shall be marked in accordance with subsection 5.3.2.3 of the IMDG Code except when marked in accordance with section 5.3.6 of ADR/RID.

- b) A trailer without a motor vehicle shall display two orange-coloured plates from the time it has been checked at the port facility and during the voyage except when placarded in accordance with section 5.3.1 of the IMDG Code. One of the plates shall be affixed at the front and the other at the rear of the trailer.
- c) A CTU as referred to in paragraph 1.1.3.4.2 of ADR/RID shall display two orange-coloured plates from the time it has been checked at the port facility and during the voyage unless marked in accordance with chapter 3.4 of ADR/RID. One of the plates shall be affixed at the front and the other at the rear of the CTU for road transport or on both sides of the CTU for rail transport.
- d) A CTU as referred to in subsection 1.1.3.6 of ADR shall display two orange-coloured plates from the time it has been checked at the port facility and during the voyage. One of the plates shall be affixed at the front and the other at the rear of the CTU.
- (2) Additional plates required in accordance with paragraph (1) (b) to (d) shall be clearly visible and conform to paragraph 5.3.2.2.1 of ADR/RID regarding size and colour. These plates need not bear UN numbers and hazard identification numbers. These plates may be replaced by self-adhesive sheets, by paint or by any other equivalent process. The responsibility for affixing such plates shall rest with the person actually placing the CTU ready for loading on board the ro-ro ship.

### Section 11 Documentation

- (1) The dangerous goods transport document may be issued in accordance with section 5.4.1 of ADR/RID provided the following additional requirements are met:
- a) When liquid dangerous goods with a flashpoint of 60 °C or below (closed cup (c. c.)) are to be transported, it shall be indicated whether the flashpoint is < 23 °C or ≥ 23 °C to ensure appropriate stowage.
- b) Marine pollutants shall be identified within the documentation as "MARINE POLLUTANT" or "MARINE POLLUTANT/ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS" if required by paragraph 5.4.1.4.3.5 of the IMDG Code.
- (2) By derogation from section 5.4.2 of the IMDG Code, a container/vehicle packing certificate (CTU packing certificate) needs not be provided for CTUs transported in accordance with subsections 1.1.3.1, 1.1.3.2, paragraphs 1.1.3.4.2 or 1.1.3.4.3 of ADR/RID.
- (3) The packing certificate for CTUs packed in accordance with section 14 of this MoU shall state additionally: "Packed together in accordance with the MoU".
- (4) The following documentation (paper version or electronic version) is required aboard the ship:

- a) in addition to section 5.4.3 of the IMDG Code:
- the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) and
  - the applicable Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) or Annexes A and B of the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), as appropriate to the mode of transport;
- b) in accordance with subsection 7.9.1.4 of the IMDG Code, the applicable edition of this MoU;
- c) the emergency response information in accordance with 5.4.3.2 of the IMDG Code shall include the Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS) and the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAAG).
- (5) By derogation from special provision 932 of the IMDG Code, the certificate is not required if aluminium ferrosilicon powder of UN number 1395, aluminium silicon powder, uncoated of UN number 1398, calcium silicide of UN number 1405 and ferrosilicon of UN number 1408 is transported in packagings.

### Section 12 Stowage of CTUs

- (1) By derogation from subsection 7.1.3.2 and the stowage category in column 16a of the Dangerous Goods List of the IMDG Code, dangerous goods of classes 2 to 9 may be stowed in accordance with the table below.

#### Stowage table for CTUs containing packaged dangerous goods of classes 2 to 9

Note: Stowage shall also be in accordance with the Document of Compliance (SOLAS 1974, II-2/19) or the Letter of Compliance referred to in section 16 (1) of this MoU.

Description and class as specified in IMDG Code/RID/ADR	Cargo ships or passenger ships carrying either not more than 25 passengers or 1 passenger per 3 metres of overall length <sup>*)</sup>		Other passenger ships			
	Description	Class	On deck	Under deck	On deck	Under deck
Gases	2					
– flammable gases.	2.1	Permitted	Prohibited	Prohibited	Prohibited	Prohibited
– non-flammable non-toxic gases.	2.2	Permitted	Permitted <sup>1)</sup>	Permitted <sup>1)</sup>	Permitted <sup>1)</sup>	Permitted <sup>1)</sup>
– toxic gases	2.3	Permitted	Prohibited	Prohibited	Prohibited	Prohibited

<sup>1)</sup> Refrigerated gases of ADR or of stowage category "D" of the IMDG Code are prohibited.

<sup>\*)</sup> For the purpose of this MoU, the total number of passengers may be extended to not more than 1 person per 1 metre of the overall length of the ship.

Description and class as specified in IMDG Code/RID/ADR		Cargo ships or passenger ships carrying either not more than 25 passengers or 1 passenger per 3 metres of overall length <sup>*)</sup>		Other passenger ships	
Description	Class	On deck	Under deck	On deck	Under deck
Flammable liquids – packing group I or II – packing group III	3	Permitted	Permitted	Permitted	Prohibited
Flammable solids – UN No.1944, 1945, 2254, 2623 – other UN numbers	4.1	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted
Substances liable to spontaneous combustion	4.2	Permitted	Prohibited	Permitted	Prohibited
Substances which give off flammable gases in contact with water	4.3	Permitted	Prohibited	Permitted	Prohibited
Oxidizing substances	5.1	Permitted	Permitted	Permitted	Prohibited
Organic peroxides	5.2	Permitted	Prohibited	Prohibited	Prohibited
Toxic substances – packing group I or II – packing group III	6.1	Permitted	Prohibited	Permitted	Prohibited
Infectious substances	6.2	Permitted	Permitted	Prohibited	Prohibited
Radioactive material	7	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted
Corrosive substances – packing group I or II – liquids packing group III – solids packing group III	8	Permitted	Prohibited	Prohibited	Prohibited
Miscellaneous dangerous substances and articles	9	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted

- (2) A Letter of Compliance issued in accordance with previous editions of this MoU for ships constructed before 31 December 2002 is considered to be equivalent to an authorization in accordance with paragraph 7.5.2.6 of the IMDG Code.

### Section 13 Segregation of CTUs

By derogation from chapters 7.2 and 7.5 of the IMDG Code for classes 2 to 9 in LWHA traffic, no segregation is required between CTUs if segregation categories “away from” or “separated from” are applicable in accordance with the provisions of the IMDG Code.

### Section 14 Packing of CTUs

By derogation from chapter 7.3 of the IMDG Code, for LWHA traffic, packages may be loaded together in the same CTU if segregation categories “away from” or “sep-

arated from” are applicable in accordance with the provisions of the IMDG Code. Substances and articles of class 1 or bearing a label of class 1 as a subsidiary risk may be loaded together in the same CTU in accordance with section 7.5.2 of ADR/RID.

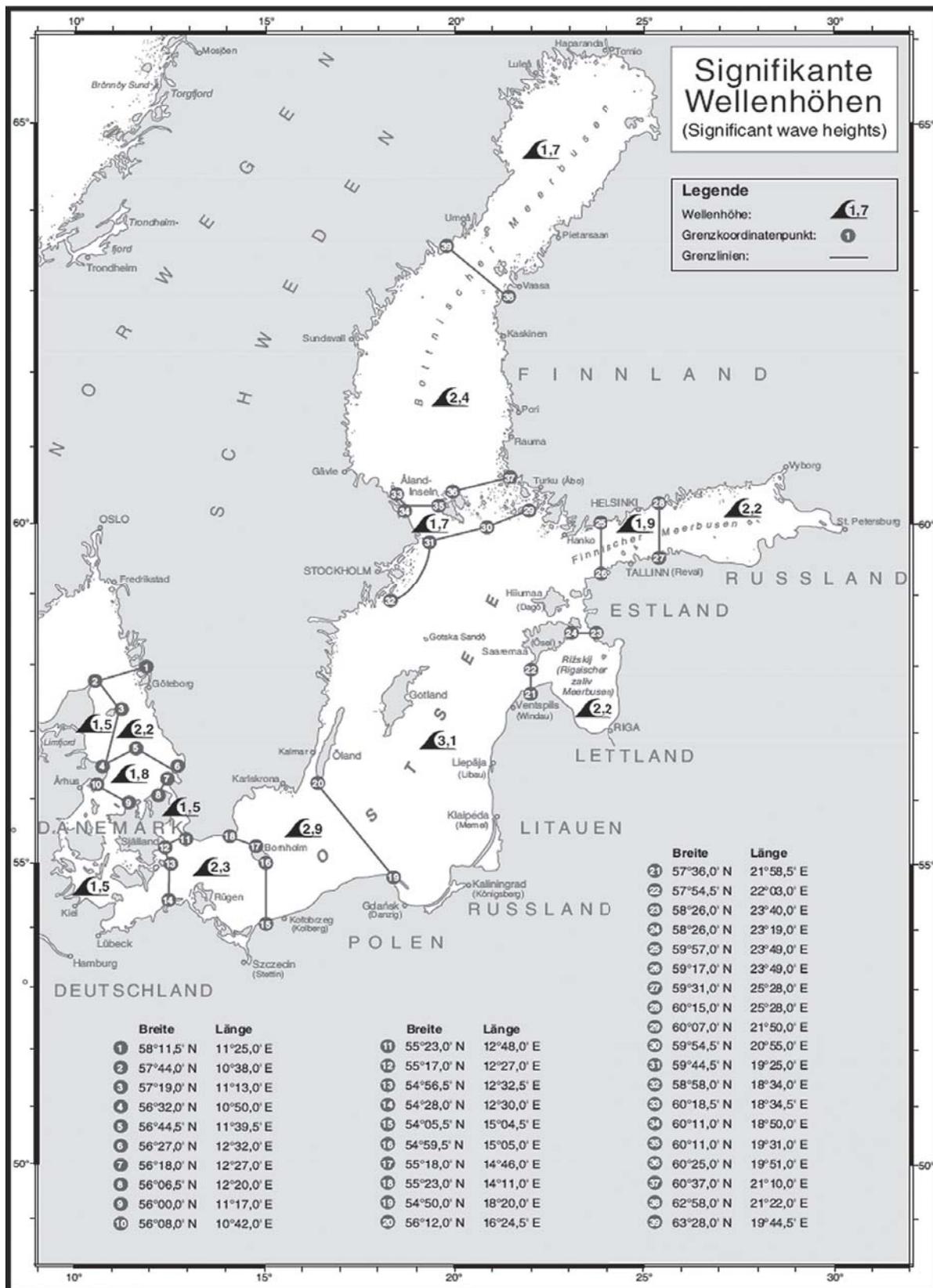
### Section 15 Contact information for the main designated national competent authorities

The competent authorities in accordance with these provisions are:

Denmark	Danish Maritime Authority Carl Jacobsens Vej 31 DK-2500 Valby E-mail: info@dma.dk
Estonia	Estonian Maritime Administration Ship Supervision department Lume 9 EE-10416 Tallinn E-mail: mot@vta.ee
Finland	Finnish Transport Safety Agency P.O. Box 320 FI-00101 HELSINKI E-mail: kirjaamo@trafi.fi
Germany	Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure P.O. Box 20 01 00 D-53170 BONN E-mail: Ref-G33@bmvi.bund.de
Latvia	Maritime Administration of Latvia 5 Trijādibas str. LV-1048 RIGA E-mail: lja@lja.lv
Lithuania	Lithuanian Maritime Safety Administration J. Janonio str. 24LT-92251 KLAIPEDA E-mail: msa@msa.lt
Poland	Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation ul. Nowy Świat 6/12 PL-00-400 WARSAW E-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl
Sweden	Swedish Transport Agency SE-601 73 NORRKÖPING E-mail: sjofart@transportstyrelsen.se

### Section 16 Transitional provisions

- (1) Ships constructed before 1 September 1984 already provided with a Letter of Compliance in accordance with the Würzburg edition of the MoU may continue to stow dangerous goods in accordance with this Letter of Compliance.
- (2) On board cargo ships and passenger ships carrying not more than 1 passenger per 1 meter length of the ship, CTUs may be stowed under deck in accordance with an approval of the competent authority having granted such a stowage until 31 December 2002 in this deck. In this case, section 13 of this MoU shall not be applied on that deck.



© Herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg · Rostock – Alle Rechte vorbehalten

**Annex 2****Principles for amending the Memorandum****General**

- 1) The MoU may be amended at a conference or through a written procedure.
- 2) Conferences or written procedures should be so scheduled that amendments to the international transport regulations (ADR, RID and the IMDG Code) can be taken into account.
- 3) A conference or a written procedure should be hosted by one of the participating countries usually in the following order: Germany, Poland, Finland, Estonia, Lithuania, Sweden, Denmark, Latvia.
- 4) Each participating country may propose amendments to the MoU. Amendments may also be proposed by observer states/organisations that have been accepted by the participating countries. The participating countries should agree on amendments by consensus.
- 5) The revised MoU should be reproduced and circulated by the host when new amendments have been adopted. The amended parts of the text should be indicated in the margin.
- 6) The revised MoU shall come into force six months after the new text is available or as otherwise decided.
- 7) Distribution and communication in general should be performed by electronic means.

**Conference**

- 8) Proposals should be sent to the host of the next conference at least 3 months before the conference takes place. The host should distribute the proposals to all participating countries and observer states/organisations at least 1 month before the conference. All participating countries and observer states/organisations shall have the opportunity to respond to the documents presented within a period of 2 weeks after the distribution.
- 9) Working groups for special issues may be arranged in the time between the conferences. The reports or proposals from such working groups should be presented at the conference in the same way as other proposals. Working groups may also take place during a conference, and this should, if possible, be notified in advance.

**Written procedure**

- 10) A written procedure can be used as an alternative to a conference providing this is proposed by the participating country designated to host the next conference. In such case the designated participating country will host the written procedure.
- 11) A written procedure can also be initiated if at least 3 participating countries request it. In such case, the participating country who hosted the latest conference should host the written procedure.
- 12) The host shall distribute proposals to the participating countries and announce the schedule for written

comments. All participating countries should respond to the proposals within a period of 6 weeks. If the initial proposal is amended on the basis of comments of the participating countries, the revised proposal should be distributed again to the participating countries. From the time when the revised proposal is distributed, the participating countries shall declare within 4 weeks whether they agree to the amended text of the MoU.

- 13) The amendments are adopted if supported by all participating countries. The host shall notify the adoption of the amendments and reproduce and circulate the revised MoU in accordance with section 5.
- 14) In such case all participating countries shall sign and return to the host a hard copy of the revised MoU. The signed hard copies shall be kept by the host.

(VkBl. 2017 S. 662)

## AUSTAUSCHSEITEN zum Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2016 (Nr. 20061)

### Einordnungsanweisung

Herauszunehmende Blätter

**Anzahl**

Einzuordnende Blätter

**Anzahl**

**Seite**

99/100

1

157/158

1

Insgesamt herauszunehmen:

2

Einordnungsanweisung

1  
(nach dem Innentitel)

**Seite**

99–100.8

5

157–158.8

5

Insgesamt einzuordnen:

11

Austauschseiten eingeordnet durch \_\_\_\_\_ am \_\_\_\_\_

**Gezeitenströme**

stündliche Werte siehe auch

Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht (BSH-Nr. 2348)

Elbmündung

bei Scharhörn

einlaufender Strom in SO-licher Richtung über 5 sm/h möglich

an S-Seite des Fahrwassers stärker als an N-Seite

auslaufender Strom in WNW- bis NW-licher Richtung bis über 4 sm/h

setzt anfangs N-lich gegen S-Kante des Großen Vogelsandes

läuft nach Trockenfallen des Großen Vogelsandes zwischen Scharhörn und Großen Vogelsand nach außen

starke Winde beeinflussen Dauer, Richtung und Geschwindigkeit

bei Tonne Elbe durch Windeinfluss ab 6 Bft Unterschiede gegenüber mittleren Werten

siehe Tabelle

Windrichtung	Einlaufender Strom			Auslaufender Strom		
	Unterschied			Unterschied		
	Dauer [h:min]	Richtung [°]	Geschwindigkeit [sm/h]	Dauer [h:min]	Richtung [°]	Geschwindigkeit [sm/h]
N	-00:15	+010	gering	+00:15	-010	gering
NO	-00:30	+010	gering	+00:15	-010	+0,2
O	-00:30	gering	-1	+00:30	gering	+0,3
SO	-00:15	gering	-0,5	+00:15	gering	+0,2
S	+01:15	gering	gering	gering	gering	gering
SW-W	+01:15	gering	+0,5	gering	+010	-0,4
NW	+00:30	+000	+0,5	-00:30	gering	-0,8

vor Cuxhaven

einlaufender Strom

Beginn 1 Stunde 40 Minuten nach Eintritt des örtlichen NW

Zeitunterschied verringert sich bis Hamburg auf 15 Minuten

am stärksten an N-Seite des Fahrwassers

bei starken W-Winden Geschwindigkeitserhöhung bis 1 sm/h

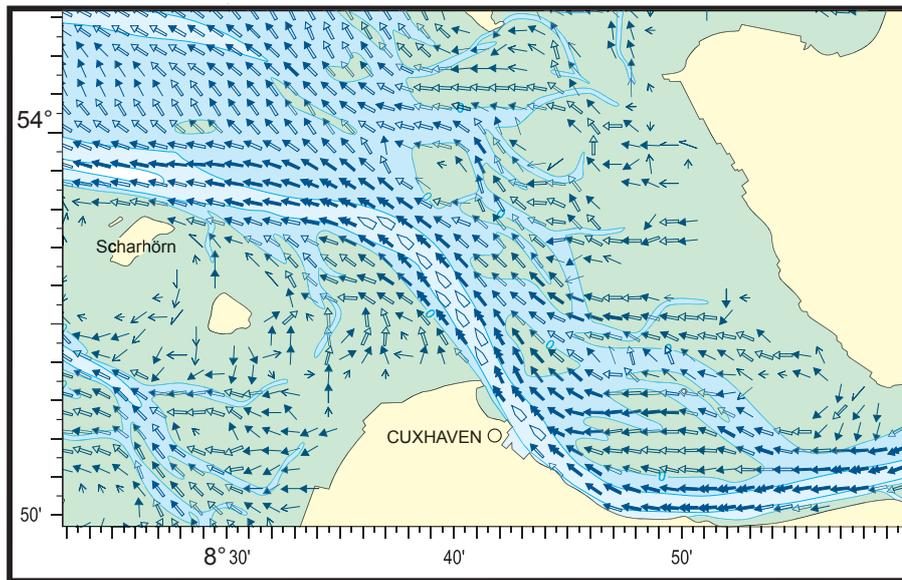
auslaufender Strom

Beginn 1 Stunde 30 Minuten nach Eintritt des örtlichen HW

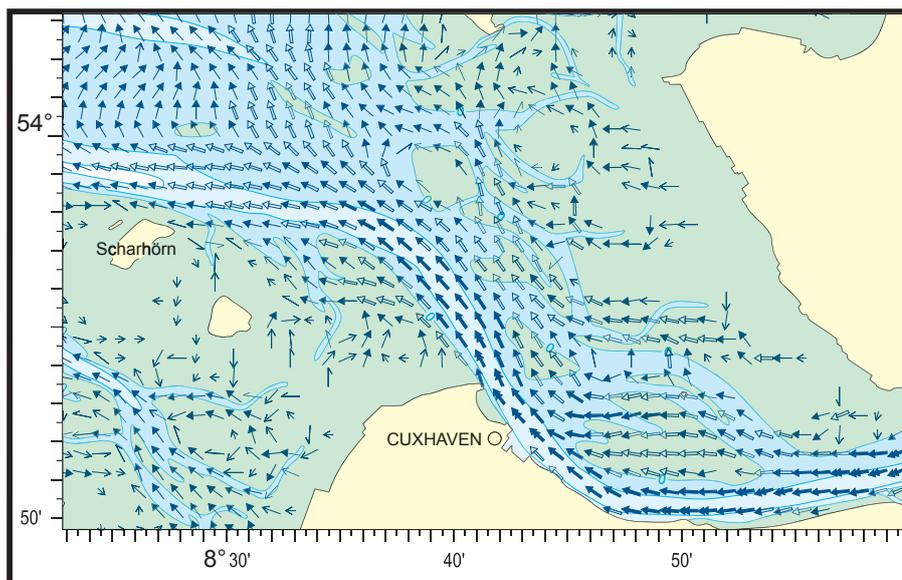
Zeitunterschied verringert sich bis Hamburg auf 15 Minuten

Zunahme der Maximalgeschwindigkeiten

Geschwindigkeit des Ebbstroms größer als Geschwindigkeit des Flutstroms

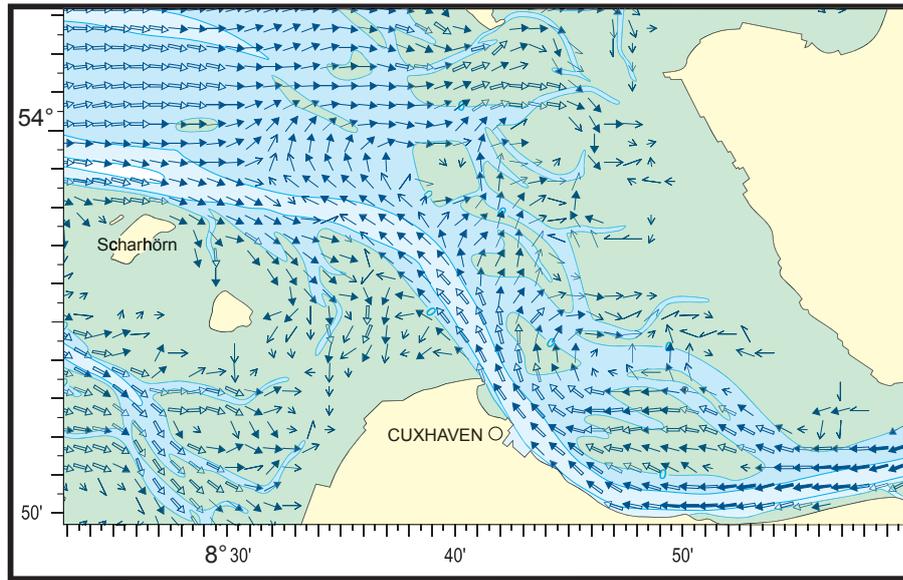


6 Stunden vor HW Helgoland

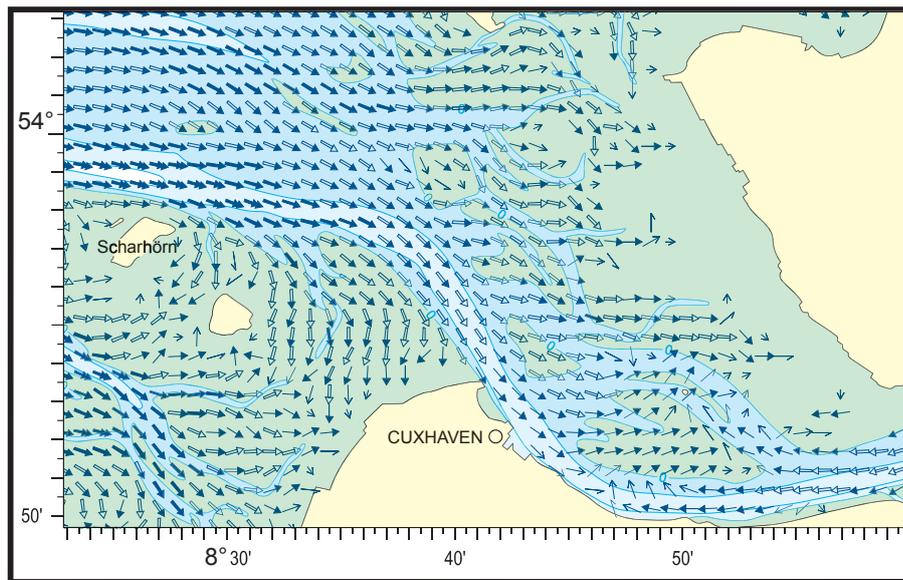


5 Stunden vor HW Helgoland

kn	kn	kn	kn	kn	kn
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
0,1 – 0,25	0,5 – 0,75	1,0 – 1,5	2,0 – 2,5	3,0 – 3,5	> 4,0

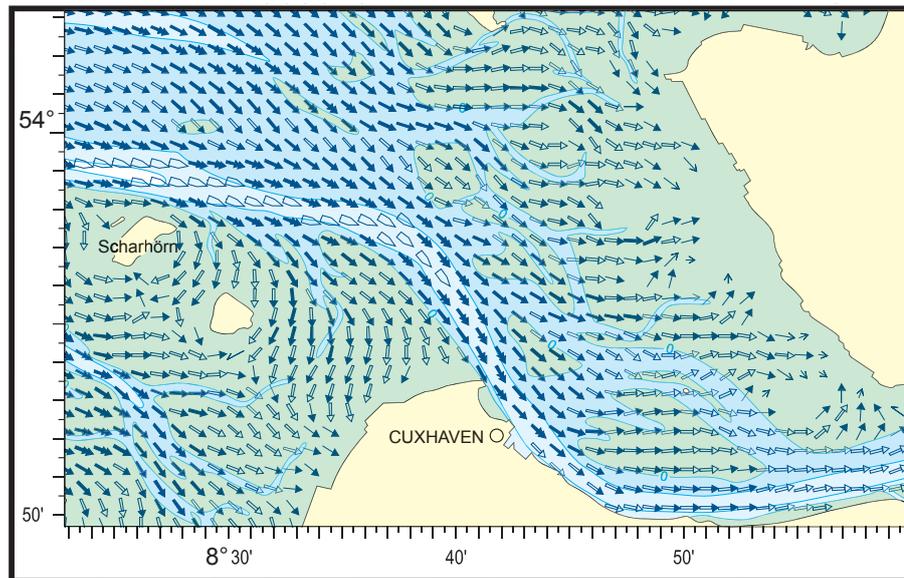


4 Stunden vor HW Helgoland

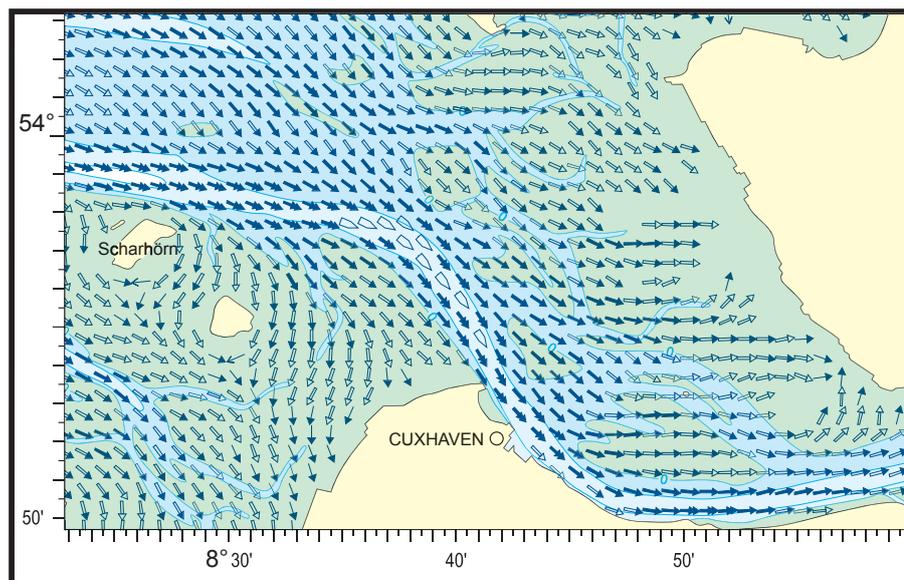


3 Stunden vor HW Helgoland

<b>kn</b> < 0,1	<b>kn</b> 0,25 – 0,5	<b>kn</b> 0,75 – 1,0	<b>kn</b> 1,5 – 2,0	<b>kn</b> 2,5 – 3,0	<b>kn</b> 3,5 – 4,0
<b>kn</b> 0,1 – 0,25	<b>kn</b> 0,5 – 0,75	<b>kn</b> 1,0 – 1,5	<b>kn</b> 2,0 – 2,5	<b>kn</b> 3,0 – 3,5	<b>kn</b> > 4,0

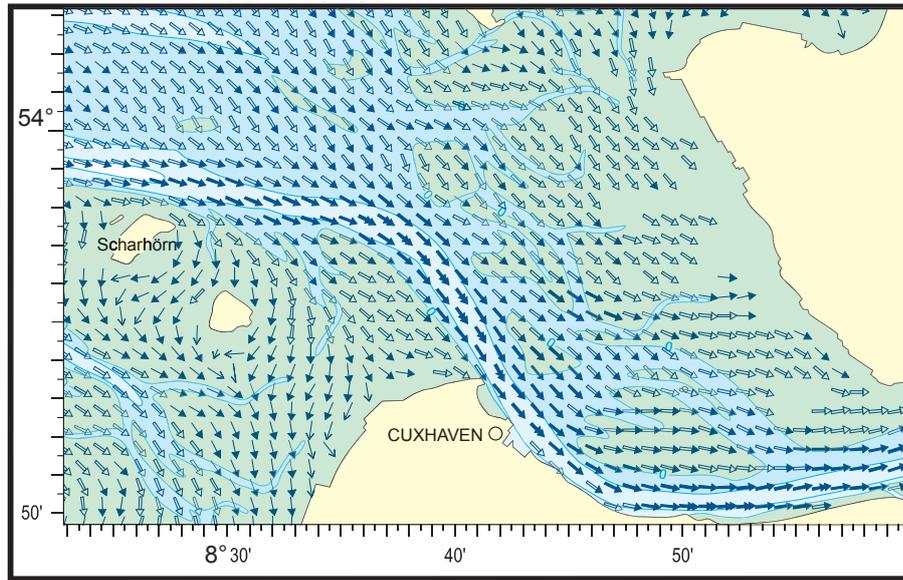


2 Stunden vor HW Helgoland

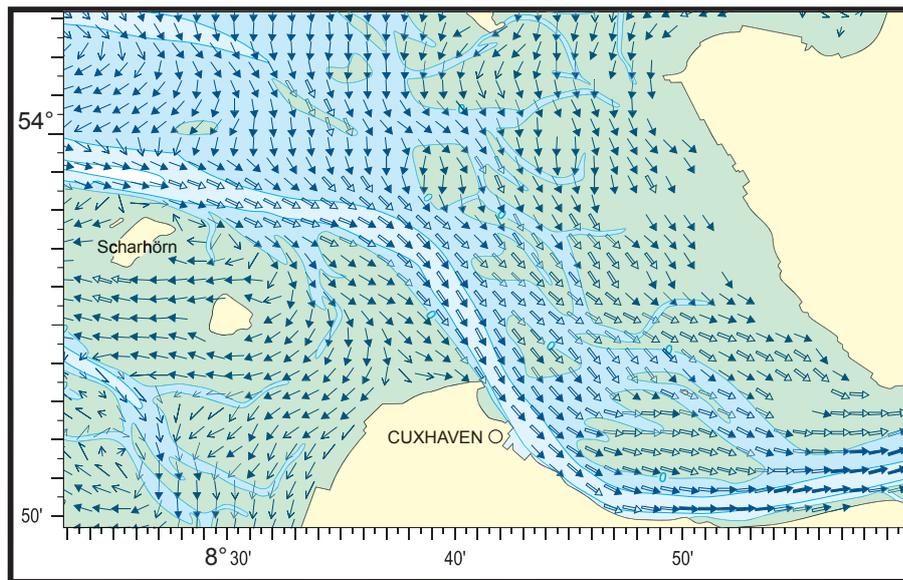


1 Stunde vor HW Helgoland

kn	kn	kn	kn	kn	kn
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
0,1 – 0,25	0,5 – 0,75	1,0 – 1,5	2,0 – 2,5	3,0 – 3,5	> 4,0

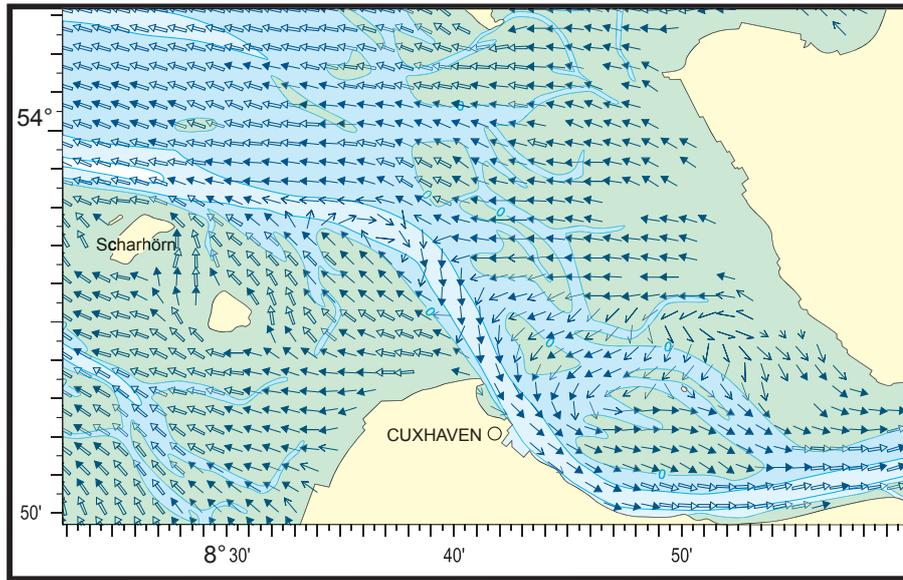


HW Helgoland

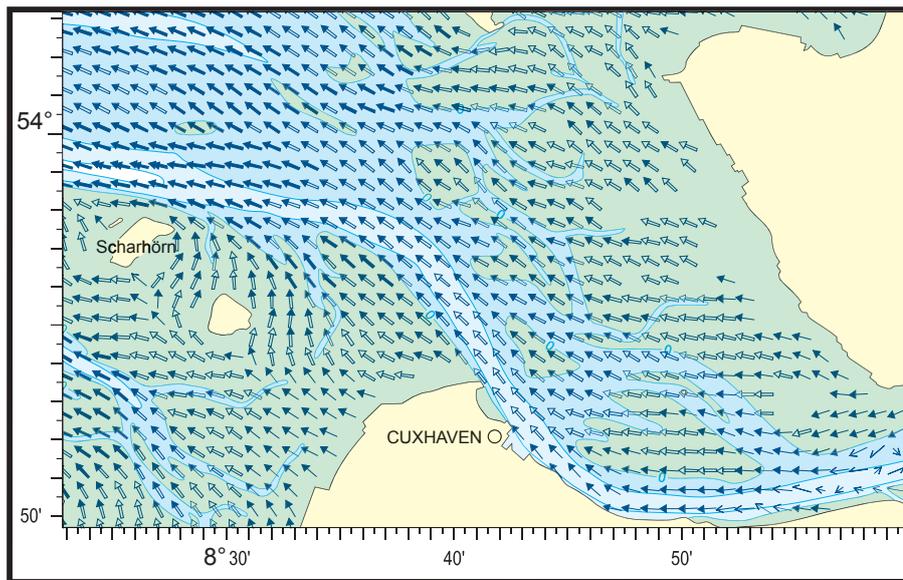


1 Stunde nach HW Helgoland

kn	kn	kn	kn	kn	kn
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
0,1 – 0,25	0,5 – 0,75	1,0 – 1,5	2,0 – 2,5	3,0 – 3,5	> 4,0

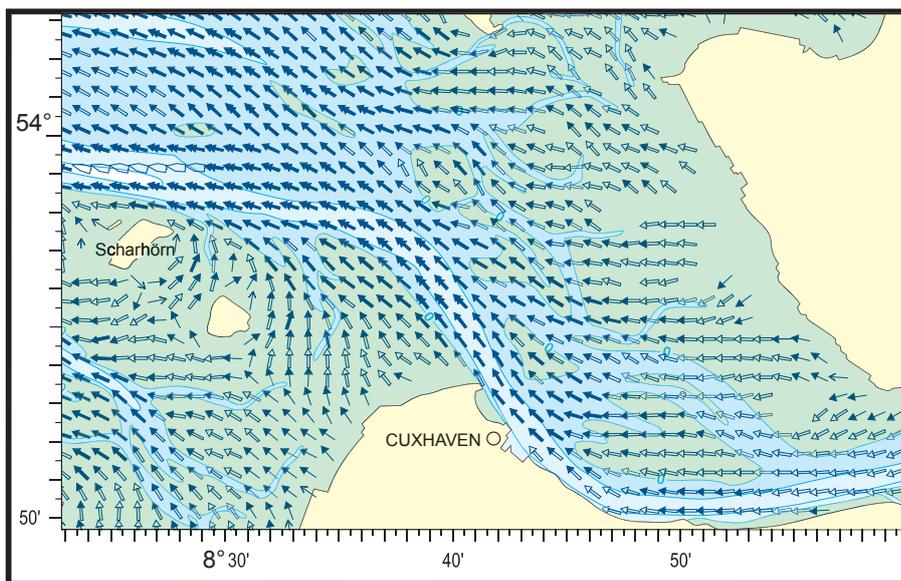


2 Stunden nach HW Helgoland

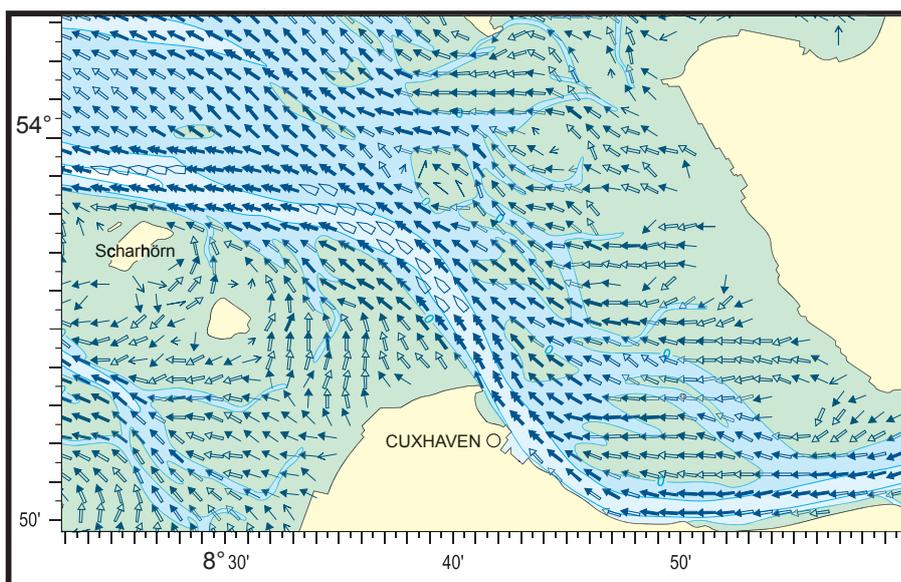


3 Stunden nach HW Helgoland

kn	kn	kn	kn	kn	kn
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
0,1 – 0,25	0,5 – 0,75	1,0 – 1,5	2,0 – 2,5	3,0 – 3,5	> 4,0

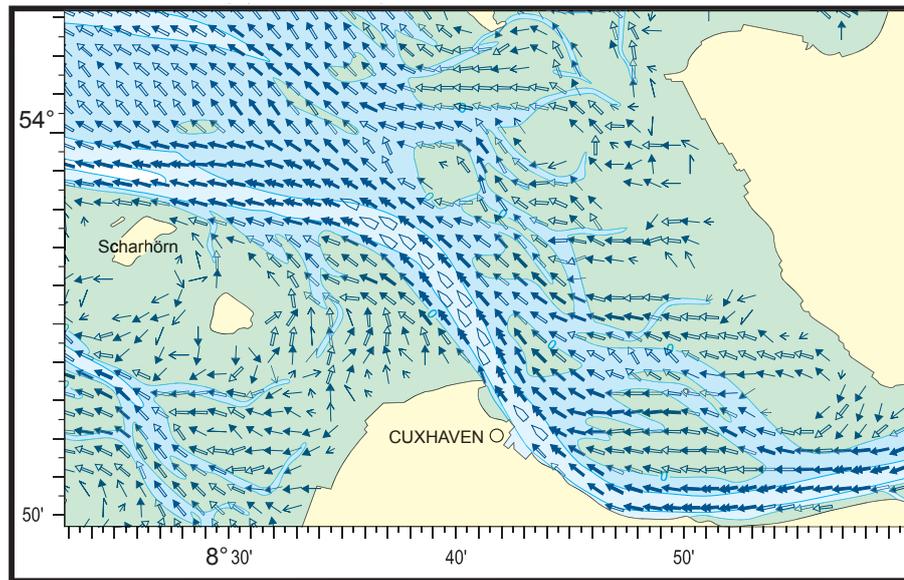


4 Stunden nach HW Helgoland



5 Stunden nach HW Helgoland

kn	kn	kn	kn	kn	kn
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
0,1 – 0,25	0,5 – 0,75	1,0 – 1,5	2,0 – 2,5	3,0 – 3,5	> 4,0



6 Stunden nach HW Helgoland

 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
 0,1 – 0,25	 0,5 – 0,75	 1,0 – 1,5	 2,0 – 2,5	 3,0 – 3,5	 > 4,0

Eis

an der S-Seite des Fahrwassers und vor Cuxhaven bei schwerem Eisgang zusammengeschobenes Treibeis

setzt sich nur bei S- und O-Winden in Bewegung

### C 3.1.2 Schiffsverkehrsdienst und Lotsen

#### Schiffsverkehrsdienst

##### Gebiet

Ansteuerungstonne Elbe bis NO-lich Ostemündung

##### Dienststelle

Verkehrszentrale Cuxhaven

##### Hörbereitschaft

alle Fahrzeuge auf dem UKW-Kanal von Cuxhaven Elbe Traffic und UKW-Kanal 16

##### Meldepflicht

Fahrzeuge ab 50 m Länge einschließlich Schub- und Schleppverbände

sofern Meldung nicht schon in der Deutschen Bucht erfolgte siehe C 2.1.1

Fahrzeuge unter 50 m Länge mit mehr als 12 Personen an Bord

bei babsichtigtem Verlassen des Hafens Cuxhaven

Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung siehe auch Abschnitt A 3.1

auch ungereinigt oder nicht entgast nach Transport von Öl oder Ölprodukten mit Flammpunkt unter 35 °C

##### Meldungen

Revier Eintrittsmeldung

vor Eintritt in das Überwachungsgebiet

vor Verlassen eines Hafens oder Liegeplatzes innerhalb des Überwachungsgebiets

Positionsmeldungen

bei Einlaufen in das Überwachungsgebiet

Ereignismeldungen

Aufsuchen oder Verlassen eines Ankerplatzes

Änderungen der Reiseroute

sicherheits- oder umweltrelevante Unfälle

##### Dienste

Verkehrs-, Wasserstands- und Wetterinformationen

#### Lotsen siehe auch C 2.1.1

##### Lotsenannahme

Annahmepflicht

ein- und auslaufend

Fahrwasser binnenwärts der jeweiligen Position des Lotsenfahrzeuges

Fahrzeuge ab 90 m Länge oder ab 13 m Breite oder über 6,5 m Tiefgang

Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung

auch ungereinigt oder nicht entgast nach Transport von Öl oder Ölprodukten

mit Flammpunkt unter 35 °C

auslaufend

zwischen Innenposition des Lotsenfahrzeuges und Ansteuerungstonne Elbe

Fahrzeuge ab 170 m Länge oder ab 28 m Breite

**Lotsenstationen** Außenstation des Lotsenfahrzeuges in der Elbmündung, Cuxhaven, Brunsbüttel

Dienste

Landradarberatung

bei Sichtweiten unter 2 000 m

auch für von der Lotsenannahmepflicht befreite Fahrzeuge

auf Anordnung der Verkehrszentrale

wenn Tonnen bei Eisgang eingezogen sind

wenn es die Verkehrssituation erfordert

auf Anforderung durch Fahrzeuge

**L o t s e n a n f o r d e r u n g**

Anforderungszeitpunkt  
einlaufend

spätestens 12 Stunden vor Ankunft bei der Ansteuerungstonne Elbe  
bei kürzerer Anreise nach Verlassen des letzten Hafens

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

Versetztstellen

O-lich Ansteuerungstonne Elbe im Bereich der Tonnen 1 bis 5

Innenposition des Lotsenfahrzeuges bei Schlechtwetter elbaufwärts mit Radarberatung



Leuchtturm Hohe Weg



Oberfeuer Dwarsgat in ONO-licher Peilung



Unterfeuer Dwarsgat in ONO-licher Peilung

### Schiffahrtsbeschränkungen

Naturschutz

Nationalpark

Niedersächsisches Wattenmeer

Befahrregeln und Schutzbestimmungen siehe Abschnitt A 3.2

**Naturverhältnisse****See gang**

## Wesermündung

bei stürmischen NW-Winden und auslaufendem Strom steile Brecher und schwere Grundsee

## Tegeler Plate

bei starken N-Winden hohe Brandung  
besonders bei Niedrigwasser

**Wasserstand**

bei NW-Winden Erhöhung bis 3,5 m über MHW

bei SO-Winden Verringerung bis 1,6 m unter Seekartennull (SKN)

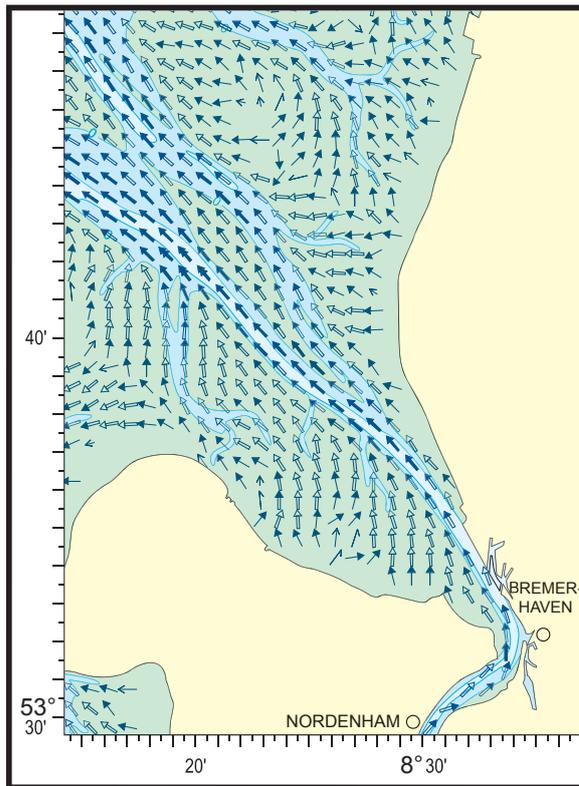
**Gezeitenströme**

stündliche Werte siehe auch

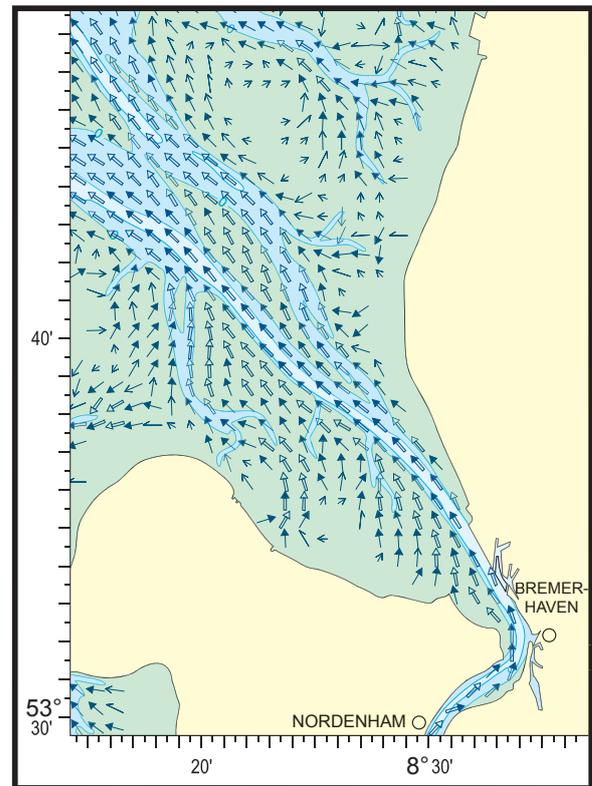
Der küstennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht (BSH-Nr. 2348)

Atlas der Gezeitenströme in der Deutschen Bucht (BSH-Nr. 2346)

Gebiet	Strom	Richtung/ Stärke	Eintrittszeiten/ Besonderheiten
Wesermündung		O-lich	bei starken NO-Winden Ablenkung bis 030° in Uhrzeigersinn bei starken SO- bis S-Winden Ablenkung bis 015° gegen Uhrzeigersinn
		W-lich	bei starken SW-Winden Ablenkung bis 030° in Uhrzeigersinn bei starken NW- bis NO-Winden Ablenkung bis 015° gegen Uhrzeigersinn
Hauptfahrwasser der Weser		oft quer zum Kurs stark	
zwischen Alte Weser und Tegeler Rinne	Flutstrom	O-lich 2 sm/h	über Ausläufer Tegeler Plate
	Ebbstrom	W-lich 2 sm/h	über Ausläufer Tegeler Plate
Fedderwarder Fahrwasser	Flutstrom	vom Fedderwarder Priel quer über Langlütjen-Nordsteert	
	Ebbstrom	bei SW-Winden Richtung Tegeler Plate	

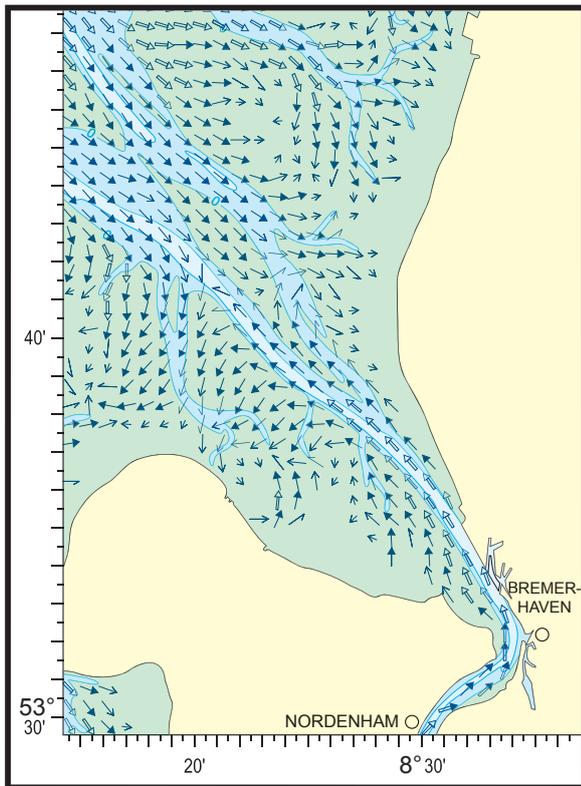


6 Stunden vor HW Helgoland

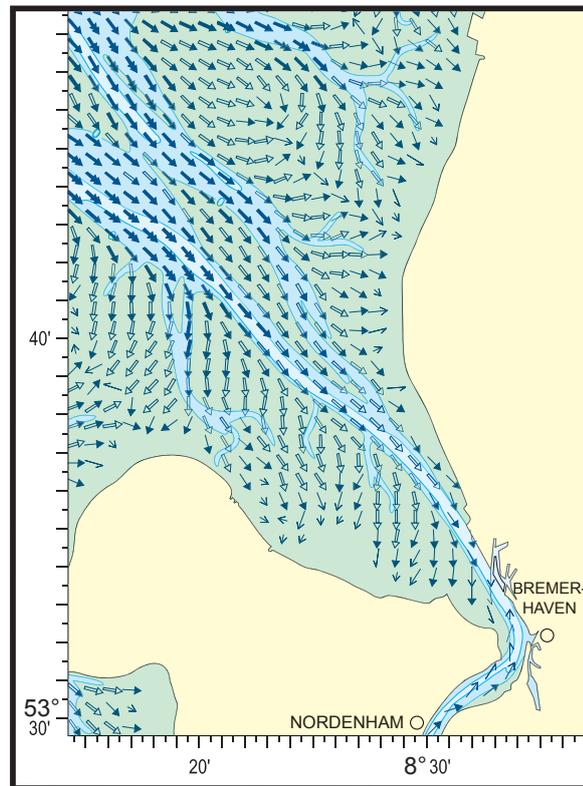


5 Stunden vor HW Helgoland

<b>kn</b>	<b>kn</b>	<b>kn</b>	<b>kn</b>	<b>kn</b>	<b>kn</b>
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
0,1 – 0,25	0,5 – 0,75	1,0 – 1,5	2,0 – 2,5	3,0 – 3,5	> 4,0

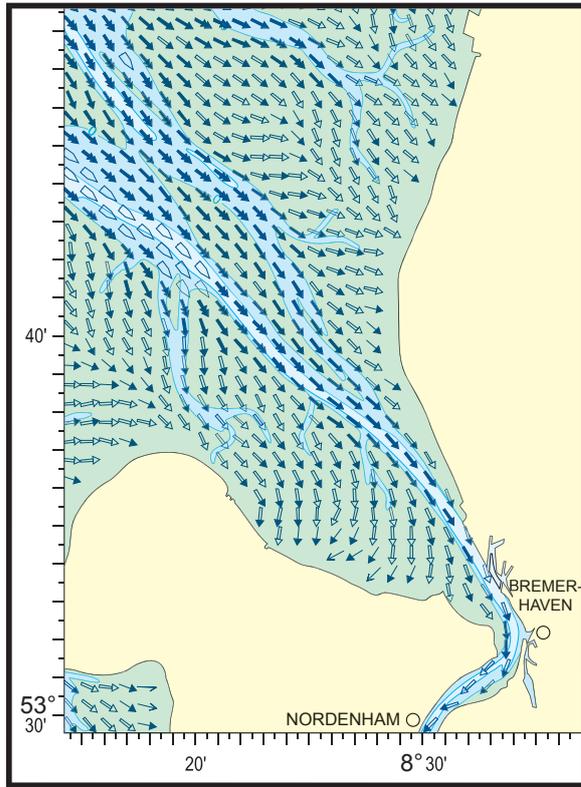


4 Stunden vor HW Helgoland

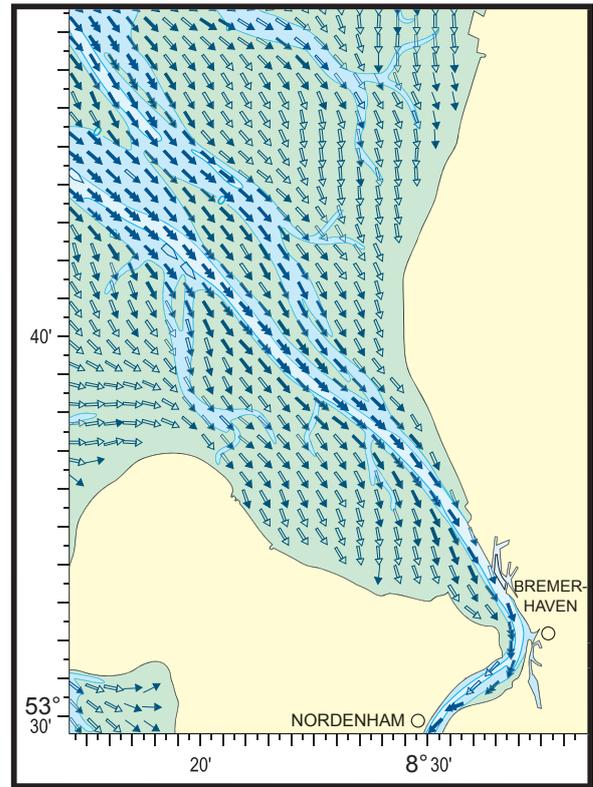


3 Stunden vor HW Helgoland

 < 0,1	 0,25 – 0,5	 0,75 – 1,0	 1,5 – 2,0	 2,5 – 3,0	 3,5 – 4,0
 0,1 – 0,25	 0,5 – 0,75	 1,0 – 1,5	 2,0 – 2,5	 3,0 – 3,5	 > 4,0

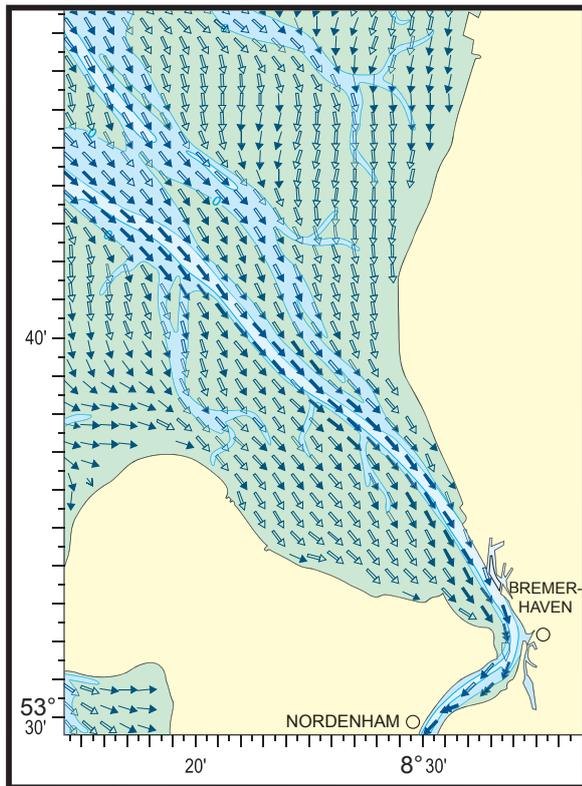


2 Stunden vor HW Helgoland

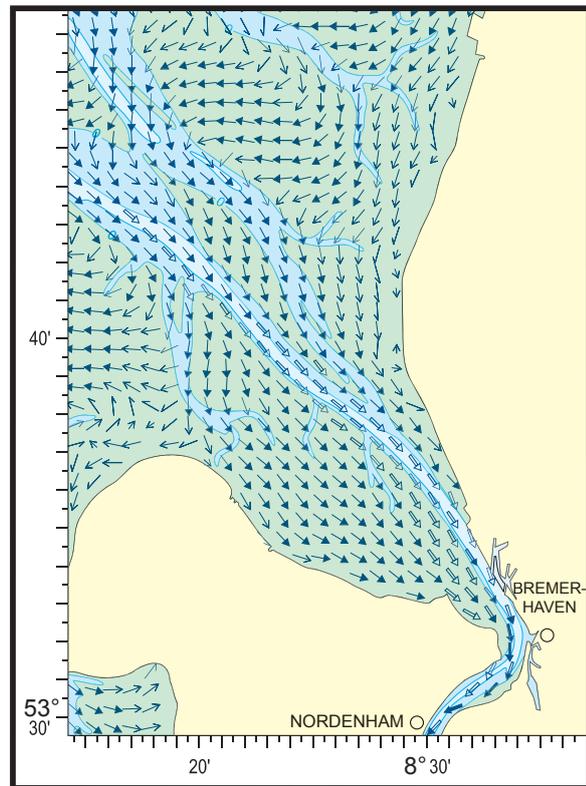


1 Stunde vor HW Helgoland

<b>kn</b> < 0,1	<b>kn</b> 0,25 – 0,5	<b>kn</b> 0,75 – 1,0	<b>kn</b> 1,5 – 2,0	<b>kn</b> 2,5 – 3,0	<b>kn</b> 3,5 – 4,0
<b>kn</b> 0,1 – 0,25	<b>kn</b> 0,5 – 0,75	<b>kn</b> 1,0 – 1,5	<b>kn</b> 2,0 – 2,5	<b>kn</b> 3,0 – 3,5	<b>kn</b> > 4,0

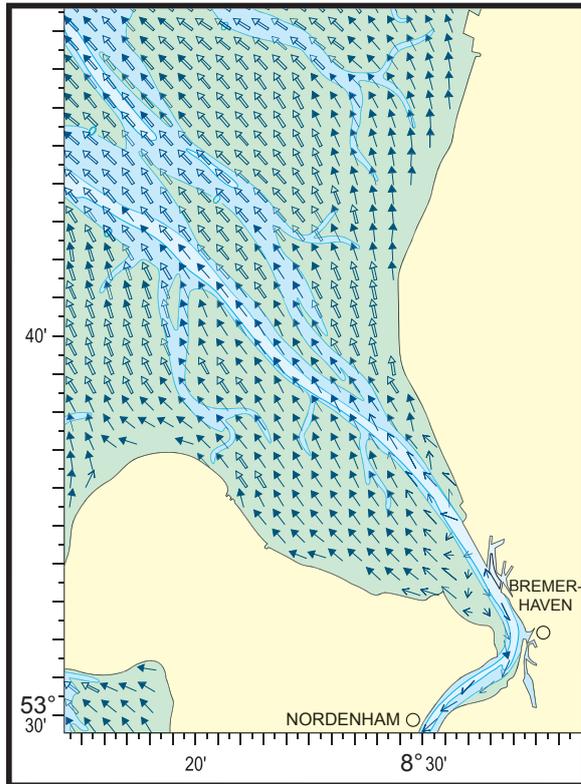


HW Helgoland

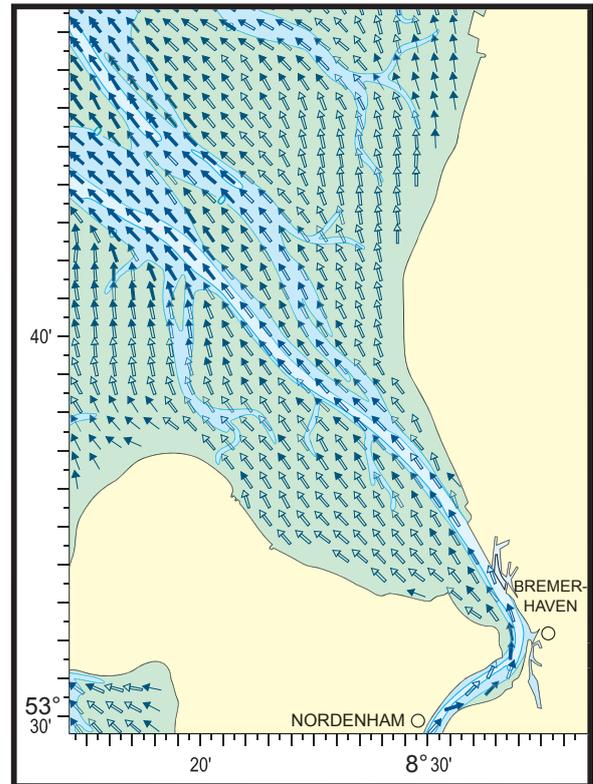


1 Stunde nach HW Helgoland

 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>	 <b>kn</b>
< 0,1	0,25 – 0,5	0,75 – 1,0	1,5 – 2,0	2,5 – 3,0	3,5 – 4,0
 0,1 – 0,25	 0,5 – 0,75	 1,0 – 1,5	 2,0 – 2,5	 3,0 – 3,5	 > 4,0

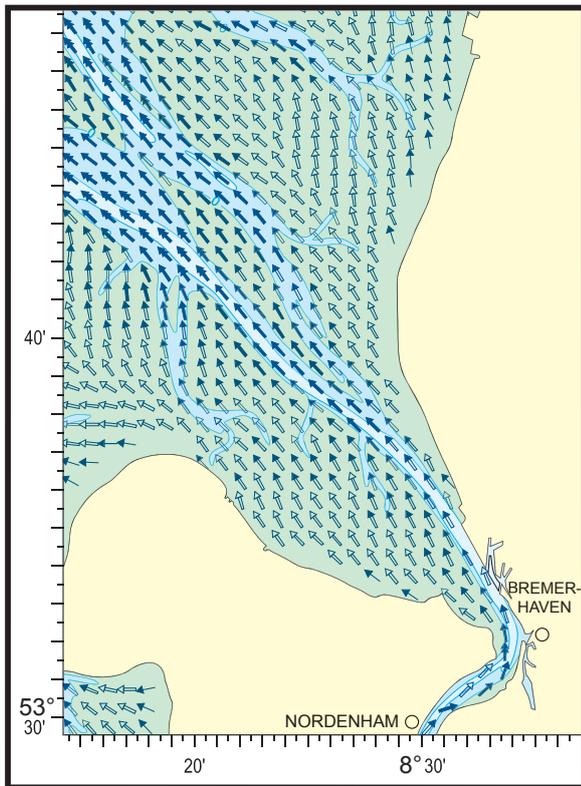


2 Stunden nach HW Helgoland

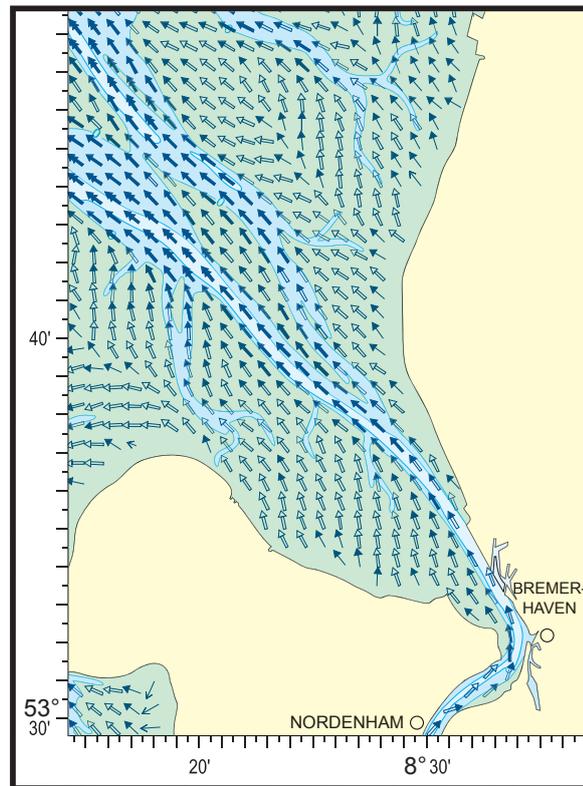


3 Stunden nach HW Helgoland

<b>kn</b> < 0,1	<b>kn</b> 0,25 – 0,5	<b>kn</b> 0,75 – 1,0	<b>kn</b> 1,5 – 2,0	<b>kn</b> 2,5 – 3,0	<b>kn</b> 3,5 – 4,0
<b>kn</b> 0,1 – 0,25	<b>kn</b> 0,5 – 0,75	<b>kn</b> 1,0 – 1,5	<b>kn</b> 2,0 – 2,5	<b>kn</b> 3,0 – 3,5	<b>kn</b> > 4,0

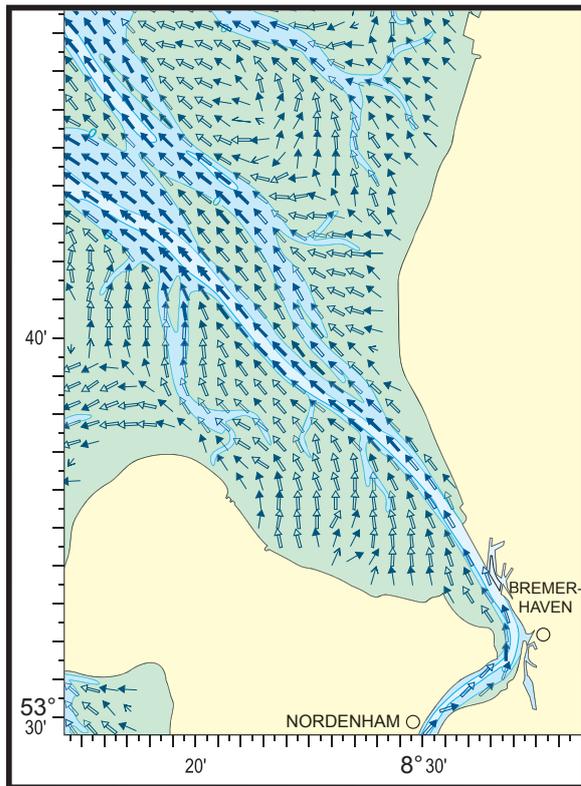


4 Stunden nach HW Helgoland



5 Stunden nach HW Helgoland

 < 0,1	 0,25 – 0,5	 0,75 – 1,0	 1,5 – 2,0	 2,5 – 3,0	 3,5 – 4,0
 0,1 – 0,25	 0,5 – 0,75	 1,0 – 1,5	 2,0 – 2,5	 3,0 – 3,5	 > 4,0



6 Stunden nach HW Helgoland

 <b>kn</b> < 0,1	 <b>kn</b> 0,25 – 0,5	 <b>kn</b> 0,75 – 1,0	 <b>kn</b> 1,5 – 2,0	 <b>kn</b> 2,5 – 3,0	 <b>kn</b> 3,5 – 4,0
 <b>kn</b> 0,1 – 0,25	 <b>kn</b> 0,5 – 0,75	 <b>kn</b> 1,0 – 1,5	 <b>kn</b> 2,0 – 2,5	 <b>kn</b> 3,0 – 3,5	 <b>kn</b> > 4,0

Eis

nur geringe Bedeckung

### C 4.1.2 Schiffsverkehrsdienst und Lotsen

**Schiffsverkehrsdienst** siehe auch C 2.1.1

**G e b i e t**

Neue Weser und Alte Weser bis Osterpater Richtfeuer (km 36)

**D i e n s t s t e l l e**

Verkehrszentrale Bremerhaven

**H ö r b e r e i t s c h a f t**

alle Fahrzeuge auf dem UKW-Kanal von Bremerhaven Weser Traffic

**M e l d e p f l i c h t**

Fahrzeuge ab 50 m Länge einschließlich Schub- und Schleppverbände

Fahrzeuge mit gefährlicher oder umweltschädlicher Ladung siehe auch Abschnitt A 3.1  
auch ungereinigt oder nicht entgast nach Transport von Öl oder Ölprodukten mit Flammpunkt unter 35 °C

**M e l d u n g e n**

Revierintrittsmeldung

vor Eintritt in das Überwachungsgebiet

vor Verlassen eines Hafens oder Liegeplatzes innerhalb des Überwachungsgebiets

Positionsmeldungen

bei Einlaufen in das Überwachungsgebiet

bei Passage der Meldestellen

Ereignismeldungen

Änderung der Reiseroute

Aufsuchen oder Verlassen eines Anker- oder Liegeplatzes

sicherheits- oder umweltrelevante Unfälle

## 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](http://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		
<a href="http://www.bsh.de">www.bsh.de</a>			Berichtigungsservice Klein- und Sportschiffahrtskarten		
			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.*