

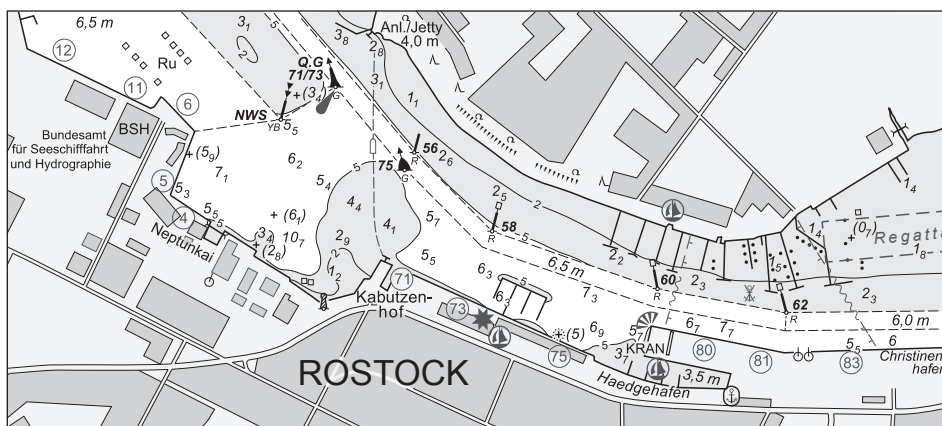


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

25. Oktober 2019 · 150. Jahrgang
25 October 2019 · Volume 150



NfS 43/2019

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 in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (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*)

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 € 12,00 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,50 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

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

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Hamburg und Rostock 2019

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 enclosure to the “Annual enclosure to the Notices to Mariners” (NfS) and in the “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 month € 12.00 incl. VAT, single issue € 3.50 incl. VAT (plus postage)

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

© Federal Maritime and Hydrographic Agency

Hamburg and Rostock 2019

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 01/2017 bis zum Heft 42/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2017 to issue 42/2019

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: 1516/INT 13450

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

2	20	1230	1240	1360	1530
---	----	------	------	------	------

Ostsee/Baltic Sea

T34	40	151	162	1516
-----	----	-----	-----	------

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

4001	Leuchtfeuerverzeichnis, südwestliche Ostsee 2019
4003	Leuchtfeuerverzeichnis, südöstliche Nordsee 2019
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen/DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations
- DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Winterbetonung/DE. BSH. Navigational Information Service. Changes of buoyage in winter season
- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Rundschreiben und Entschlüssen des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of circulars and resolutions of the Marine Safety Committee (MSC) and the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO
- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Überarbeitet Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Revised guidelines on operational information for masters of passenger ships

Beilagen/Enclosures

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Revised guidelines on operational information for masters of passenger ships
- DE. BSH. Deckblätter zum Lfv./DE. BSH. Corrections to the List of Lights

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

Gültige P- und T-Berichtigungen
vom 25. Oktober 2019

P and T Corrections in force
dated 25 October 2019

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2017 bis zum Heft 42/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 01/2017 to issue 42/2019

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 30	2017: 38, 49 2019: 10	T 1120	2018: 24, 35 2019: 22
T 31	2017: 20 2019: 01	T 1160	2019: 22, 38
T 32	2017: 38, 49	T 1170	2019: 38
T 40	2019: 06, 09, 11	T 1311	2018: 04
T 43	2017: 20	T 1340	2018: 29–30 2019: 30–31
T 46	2018: 27	T 1410	2017: 14 2018: 29–30 2019: 30–31
T 48	2019: 32	T 1420	2018: 29–30 2019: 30–31
T 50	2018: 34 2019: 20	T 1430	2017: 14
T 87	2019: 33	T 1513	2018: 34 2019: 24
T 90	2017: 14 2018: 35 2019: 22	T 1514	2019: 24
T 98	2019: 18	T 1579	2018: 47
T 151	2017: 47, 51–52 2018: 10, 50	T 1610	2019: 35
T 162	2019: 01, 06, 09, 19, 23	T 1620	2019: 35
T 163	2019: 19	T 1622	2018: 47
T 1000	2019: 20	T 1661	2019: 32
T 1100	2019: 33	T 1662	2018: 22 2019: 32
T 1110	2017: 50	T 1711	2018: 27

Teil 1/Part 1**Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea***** 2****Oldoogrinne**

INT 1456

Letzte NfS: 41/19

Trage ein
*Insert**12₈*und streiche
*and delete**14₇*dicht dabei
close by

53° 47,08' N 008° 01,70' E

(WSA Wilhelmshaven, Peilplan 73708/19) 43/19

*** 20****Oldoogrinne. Fedderwarder Fahrwasser**

INT 1424

Letzte NfS: 41/19

Trage ein
*Insert**12₈*und streiche
*and delete**14₇*dicht dabei
close by

53° 47,08' N 008° 01,70' E

*14₃*und streiche
*and delete**15₂*dicht dabei
close by

53° 45,26' N 008° 02,75' E

Ersetze
Replace

F1

durch
by

F1

53° 42,43' N 008° 17,95' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 6/19; WSA Wilhelmshaven, Peilplan 73708/19) 43/19

*** 1230****Oldoogrinne**

Letzte NfS: 41/19

Trage ein
*Insert**12₈*und streiche
*and delete**14₇*dicht dabei
close by

53° 47,08' N 008° 01,70' E

*14₃*und streiche
*and delete**15₂*dicht dabei
close by

53° 45,26' N 008° 02,75' E

(WSA Wilhelmshaven, Peilplan 73708/19) 43/19

*** 1240****Fedderwarder Fahrwasser**

Letzte NfS: 41/19

Ersetze
Replace

F1

durch
by

F1

53° 42,43' N 008° 17,95' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 6/19) 43/19

* 1360

Büsum

Letzte NfS: 39/19

Ersetze
*Replace*Sektor/sector
W 024°–119°bei
atBüsum
Iso.WR.6s22m19/12Mdurch
*by*Sektor/sector
W 024°–148°

54° 07,61' N 008° 51,49' E

Anmerkung: Übrige Sektoren unverändert
Remark: Remaining sectors unchanged

Siehe/see 40/18 – 1360

(WSA Tönning 139/19) 43/19

* 1530

Fedderwarder Fahrwasser

Letzte NfS: 36/19

Ersetze
Replace

F1

durch
by

F1

53° 42,43' N 008° 17,95' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 6/19) 43/19

Ostsee/Baltic Sea

*** T 34** **Ostseekai**
 INT 1365
 3003
 Letzte NfS: 37/19

Trage ein **Plan G**
 Insert *Gesperrt/Closed*



zwischen
 between 54° 19,44' N 010° 08,70' E
 54° 19,56' N 010° 08,83' E

54° 19,55' N 010° 08,86' E
 54° 19,48' N 010° 08,82' E
 54° 19,42' N 010° 08,75' E

(WSA Lübeck 206/19) 43/19

*** 40** **W-lich Adlergrund**
 INT 1201
 3006
 Letzte NfS: 42/19

Streiche 
 Delete

zwischen
 between 54° 50,00' N 013° 56,00' E
 54° 50,00' N 013° 53,50' E
 54° 47,50' N 013° 54,00' E
 54° 50,00' N 013° 40,50' E
 54° 49,00' N 013° 37,50' E
 54° 48,50' N 013° 42,00' E
 54° 45,50' N 013° 53,00' E
 54° 45,50' N 013° 57,50' E
 54° 50,00' N 013° 56,00' E

Unr. (Mun.) in dem Gebiet
Foul (Expl.) in the area

Siehe/see 47/18 – 40

06/19 – T 40 aufgehoben/cancelled

09/19 – T 40 aufgehoben/cancelled

(WSA Stralsund 135/19) 43/19

* 151

W-lich Adlergrund

Letzte NfS: 42/19

Streiche
Deletezwischen
between

54° 47,0' N 013° 47,5' E
 54° 45,5' N 013° 53,0' E
 54° 45,5' N 013° 57,5' E
 54° 47,0' N 013° 57,0' E

Unr. (Mun.) in dem Gebiet
Foul (Expl.) in the area

Siehe/see 47/18 – 151

(WSA Stralsund 135/19) 43/19

* 162

NO-lich Wittow

INT 1342

Letzte NfS: 41/19

Streiche
Deletezwischen
between

54° 50,0' N 013° 55,0' E
 54° 50,0' N 013° 53,5' E
 54° 47,5' N 013° 54,0' E
 54° 50,0' N 013° 40,5' E
 54° 49,0' N 013° 37,5' E
 54° 48,5' N 013° 42,0' E
 54° 45,5' N 013° 53,0' E
 54° 45,5' N 013° 55,0' E

Unr. (Mun.) in dem Gebiet
Foul (Expl.) in the area

06/19 – T 162 aufgehoben/*cancelled*09/19 – T 162 aufgehoben/*cancelled*

(WSA Stralsund 135/19) 43/19

* 1516

Sassnitz

INT 13450

Letzte NfS: 25/19

NEUE KARTE/NEW CHART

Anmerkung: Die Karte hat einen veränderten Blattschnitt.

Remark: The chart coverage has been amended.

(BSH N2/19) 43/19

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

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

4001 Leuchfeuerverzeichnis, südwestliche Ostsee 2019

Berichtigung als Beilage in der Mitte des Heftes

(BSH N2/19) 43/19

4003 Leuchfeuerverzeichnis, südöstliche Nordsee 2019

Berichtigung als Beilage in der Mitte des Heftes

(BSH N2/19) 43/19

20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018

S. 131 Ankerplätze. Ersetze die Tabelle und die Berichtigung 32/19 durch:

Ankerplatz/ Lage	Grund	Besonderheiten
Nordwest-Reede		nur für Fahrzeuge, die für das Einschleusen in die nächste freie Schleuse vorgesehen sind ausgenommen ist Sportschiffahrt von und nach Brunsbüttel
Nordost-Reede		Nutzung nur für die Dauer einer Tide keine Behinderung des An- und Ablegens im Bereich der Kaianlage
Südreede		nur für Fahrzeuge bis 120 m Länge Fahrwasser auch beim Schwoien meiden

(WSA Cuxhaven 110/19) 43/19

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

* **DE. Nordsee. Deutsche Bucht. Durchführung fischereibiologischer Untersuchungen**
(Siehe zuletzt NfS 41/2019)

Area 1 (01.10. – 20.10. 2019)

- a) 54° 04,44' N 007° 08,59' E
- b) 54° 04,87' N 007° 12,36' E
- c) 54° 02,26' N 007° 13,24' E

Area 2 (01.10. – 20.10. 2019)

- a) 54° 04,46' N 006° 40,75' E
- b) 54° 04,52' N 006° 44,13' E
- c) 54° 01,50' N 006° 44,29' E

Area 3 (11.10. – 04.11. 2019)

- a) 54° 04,19' N 006° 44,69' E
- b) 54° 00,05' N 006° 44,68' E
- c) 54° 00,04' N 006° 42,56' E

Area 4 (11.10. – 04.11. 2019)

- a) 54° 16,27' N 006° 19,29' E
- b) 54° 14,73' N 006° 19,46' E
- c) 54° 13,54' N 006° 15,90' E

In den oben genannten Gebieten und Zeiträumen werden fischereibiologische Untersuchungen mit Baumkurren durch den FK „Heimdall“, Rufzeichen „DKBJ2“, durchgeführt.

Die Schifffahrt, besonders die Fischerei, wird um besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme gebeten.

* **DE. North Sea. German Bight. Exercise of fishery-biological investigations**
(See last NfS issue 41/2019)

Area 1 (01.10. – 20.10. 2019)

- d) 54° 01,83' N 007° 09,47' E
- e) 54° 04,44' N 007° 08,59' E

Area 2 (01.10. – 20.10. 2019)

- d) 54° 01,43' N 006° 40,91' E
- e) 54° 04,46' N 006° 40,75' E

Area 3 (11.10. – 04.11. 2019)

- d) 54° 00,86' N 006° 41,54' E
- e) 54° 04,09' N 006° 39,52' E
- f) 54° 04,19' N 006° 44,69' E

Area 4 (11.10. – 04.11. 2019)

- d) 54° 13,24' N 006° 07,66' E
- e) 54° 15,36' N 006° 07,57' E
- f) 54° 16,27' N 006° 19,29' E

Fishing vessel "Heimdall", callsign "DKBJ2", will be carrying out fishery-biological investigations by a beam trawl in the aforementioned areas and periods of time.

The shipping, fishery in particular, should keep sharp look out and wide berth is requested.

(IfAÖ/19) 43/19

* **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Winterbetonung**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat die Neue Ausgabe „Winterbetonung der deutschen Küstengewässer 2019/2020“ herausgegeben. Diese Ausgabe ist mit NfS 42/19 vom 18. Oktober 2019 abgeschlossen.

Die Datei wird kostenlos zum Download angeboten unter:

http://linchart60.bsh.de/chartserver/pdf_version/2010.pdf

* **DE. BSH. Navigational Information Service. Changes of buoyage in winter season**

The Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) has published the new edition of the "Winterbetonung der deutschen Küstengewässer 2019/2020". This issue is completed with NfS 42/19 dated 18 October 2019.

The file can be downloaded free of charge at:

(BSH N2/19) 43/19

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Rundschreiben und Entschliefungen des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 38/2019)

Rundschreiben MSC.1/Circ.1590

Einheitliche Interpretation von Absatz 13.3.5 des IGC-Codes (in der durch EntschlieÙung MSC.370(93) geänderte Fassung), siehe VkBl. 18/2019 Nr. 126

Rundschreiben MSC.1/Circ.1591

Einheitliche Interpretationen des IGF-Codes, siehe VkBl. 18/2019 Nr. 127

Rundschreiben MEPC.1/Circ.876

Musterbeispiel für die Übereinstimmungsbestätigung für die frühzeitige Einrichtung des Teils II des SEEMP zum Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an Öhaltigem Brennstoff von Schiffen und seine rechtzeitige Überprüfung in Übereinstimmung mit Regel 5.4.5 der Anlage VI von MARPOL, siehe VkBl. 18/2019 Nr. 129

EntschlieÙung MEPC.287(71)

Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens, siehe VkBl. 18/2019 Nr. 130

EntschlieÙung MEPC.291(71)

Richtlinien von 2017 über zusätzliche Aspekte der technischen NO_x-Vorschriften 2008 in Bezug auf besondere Anforderungen an Schiffdieselmotoren mit Systemen zur selektiven katalytischen Reduktion (SCR), siehe VkBl. 19/2019 Nr. 137

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Überarbeitet Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 38/2019)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 18/2019 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1/Rundschreiben 1532/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of circulars and resolutions of the Marine Safety Committee (MSC) and the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO**

(See last NfS issue 38/2019)

Circular MSC.1/Circ.1590

Unified interpretation of paragraph 13.3.5 of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(90)),

siehe VkBl. 18/2019 No. 126

Circular MSC.1/Circ.1591

Unified interpretations of the IGF Code, see VkBl. 18/2019 No. 127

Circular MEPC.1/Circ.876

Sample format for the confirmation of compliance, early submission of the SEEMP part II on the ship fuel oil consumption data collection plan and its timely verification pursuant to regulation 5.4.5 of MARPOL annex V,

see VkBl. 18/2019 No. 129

Resolution MEPC.287(71)

Implementation of the Ballast Water Management Convention, see VkBl. 18/2019 No. 130

Resolution MEPC.291(71)

2017 Guidelines addressing additional aspects to the NO_x Technical Code 2008 with regard to particular requirements related to marine diesel engines fitted with Selective Catalytic Reduction (SCR) Systems,

see VkBl. 19/2019 No. 137

(VkBl. 18/126, 127, 129, 130/19, 19/137/19) 43/19

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Revised guidelines on operational information for masters of passenger ships**

(See last NfS issue 38/2019)

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 18/2019 (Gazette of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) the circular MSC.1/Circ.1532/Rev.1, "Revised Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port", 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. 18/128/19) 43/19

Beilagen/*Enclosures*

DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgast-schiffen

DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Revised guidelines on operational information for masters of passenger ships

(VkBl. 18/19) 43/19

DE. BSH. Deckblätter zum Lfv.

DE. BSH. Corrections to the List of Lights

(BSH N2/19) 43/19

Nr. 128 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zu sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 04. September 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532/Rev.1, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zu sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

MSC.1/Rundschreiben 1532/Rev.1

24. Mai 2018

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen*

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner sechshundneunzigsten Tagung (vom 11. bis zum 20. Mai 2016), nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses für Schiffsentwurf und -konstruktion bei seiner dritten Tagung, die „Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“ zugestimmt, um eine zusätzliche Anleitung für die einheitliche Umsetzung der Regel II-1/8-1.3 SOLAS zu geben.
- 2 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner neunundneunzigsten Tagung (vom 16. bis zum 25. Mai 2018) der *Überarbeitung der Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen* (MSC.1/Rundschreiben 1532), wie sie in der Anlage wiedergegeben ist, zugestimmt, worin die Verweise auf Regel II-1/8-1.3 SOLAS, die mit Entschließung MSC.436(99) geändert wurde, auf den neusten Stand gebracht werden.
- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegenden Überarbeiteten Richtlinien auf am oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Fahrgastschiffe anzuwenden und die Eigner von Fahrgastschiffen, Betreiber und alle anderen beteiligten Parteien auf sie aufmerksam zu machen.

* In Übereinstimmung mit der Entscheidung von MSC 99 (MSC 99/22, Absatz 3.81.6) müssen diese Richtlinien bis zum Datum des Inkrafttretens der Änderungen der Regel II-1/8-1.3 SOLAS, die mit Entschließung MSC.436(99) angenommen wurden, d.h. bis zum 1. Januar 2020, ruhen gelassen werden.

Anlage**Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen****Allgemeines**

- 1 Sofern ein bordeigener Stabilitätsrechner gemäß Regel II-1/8-1.3.1.1 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System einen bordeigenen Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereintritt restlichen Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Auch müssen wechselseitige Kommunikations-Verbindungen mit landseitiger Unterstützung verfügbar sein, um dem Kapitän Informationen zur nach einer Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.
- 2 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.1.2 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System wechselseitige Kommunikations-Verbindungen zur landseitigen Unterstützung mit einem Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereintritt restlichen Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Zusätzlich muss die landseitige Unterstützung auch in der Lage sein, dem Kapitän Informationen zur nach der Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.
- 3 Die Stabilitätsrechner müssen Software verwenden, die über folgende Fähigkeiten verfügt:
Verwendung des Beladungszustands vor der Beschädigung, Software zur Berechnung der nach einem beliebigen Wassereintritt restlichen Leckstabilität durch die Verarbeitung sowohl von manuell eingegebenen Daten als auch von solchen aus Sensormessungen, um die vom Kapitän benötigten Betriebsinformationen unter Verwendung eines präzisen und detaillierten Rechenmodells des gesamten Schiffskörpers einschließlich Aufbauten und Anhängen, aller innen gelegenen Abteilungen und Tanks usw., zusammen mit nach oben bzw. nach unten führenden Durchströmöffnungen, Querflutungseinrichtungen, Fluchtwegen, Schiffsprofil und dem Status wasserdichter Türen (d.h. offen oder geschlossen) zu errechnen.

Systemübersicht

- 4 Es müssen jederzeit mindestens zwei eigenständige Stabilitätsrechner verfügbar sein (entweder zwei bordeigene oder zwei über die landseitige Unterstützung oder jeweils ein bordeigener und landseitiger), die zum Empfangen und Verarbeiten der zur Lieferung von Betriebsinformationen an den Kapitän notwendigen Daten in der Lage sind.

- 5 Das bordeigene System muss über eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) verfügen, die sowohl an die Hauptschalttafel als auch an die Not-schalttafel angeschlossen ist.

Dateneingabe

- 6 Dem System muss vorab ein detailliertes Rechenmodell des gesamten Schiffskörpers einschließlich der Anhänge, aller Abteilungen, Tanks und der relevanten, in der Leckrechnung berücksichtigten Teile der Aufbauten, der Windangriffsfläche, der nach unten und nach oben führenden Durchströmöffnungen, der Querflutungseinrichtungen, der Verbindungen innerer Abteilungen und der Fluchtwegen gespeichert werden. Jedem Innenraum muss seine Standardflutbarkeit gemäß Regel II-1/7-3 zugeordnet werden, sofern nicht ein präziserer Wert für die Flutbarkeit errechnet wurde.
- 7 Das System muss die aktuellsten genehmigten Angaben zum Leerschiffsgewicht und zum Gewichtsschwerpunkt verwenden.
- 8 Einzelheiten der Leckstelle(n) und -ausdehnung(en) oder der beschädigten Abteilungen müssen von der Besatzung des Schiffes manuell eingegeben werden und mit Daten von elektronischen Sensoren wie z. B. Tiefgangsanzeigern, Tankfüllstandsvorrichtungen, Anzeigern für wasserdichte Türen und Flutungspegel-Sensoren kombiniert werden.
- 9 Wenn davon auszugehen ist, dass ein Sensor oder mehrere Sensoren fehlerhaft ist bzw. sind oder beschädigt wurde(n), muss die Schiffsbesatzung in der Lage sein, die Sensordaten mit manuellen Daten zu überschreiben. Das System muss der Bedienperson klar anzeigen, ob ein Sensor, der verfügbar sein sollte, manuell gerade überschrieben wird.
- 10 Das System muss immer auf den aktuellen Beladungszustand aktualisiert werden, der die Grundlage jeglicher Leckstabilitätsberechnung bildet.

Berechnungsmethoden

Das System muss:

- 11 Software (siehe Absatz 3) verwenden, die zum Analysieren der Leckstabilität in der Folge eines jeden tatsächlichen Wassereintritts in der Lage ist, einschließlich solcher mit nicht zusammenhängenden Wassereintrittsstellen in mehreren Abteilungen,
- 12 den tatsächlichen Beladungszustand vor der Beschädigung verwenden, wie er im Modus für den Routinebetrieb ermittelt wurde,
- 13 zur Berücksichtigung der auf das Schiff wirkenden Momente in der Lage sein, wie z. B. solcher durch Wind, das Zuwasserlassen von Rettungsbooten, die Verschiebung von Ladung und den Standortwechsel von Fahrgästen,
- 14 die Auswirkung von Wind standardmäßig unter Verwendung der in Regel II-1/7-2.4.1.2 angegebenen

- Methode berücksichtigen, aber die manuelle Eingabe der Windgeschwindigkeit bzw. des Winddrucks zulassen, falls der Druck vor Ort wesentlich davon abweicht ($P = 120 \text{ N/m}^2$ entspricht Beaufort 6; ungefähr 13,8 m/s oder 27 Knoten),
- 15 zur Beurteilung der Auswirkung offener wasserdichter Türen in Hauptschotten auf die Stabilität in der Lage sein,
- 16 die Fähigkeit haben, dasselbe detaillierte Modell des Schiffskörpers für Übungen zur Lecksicherung oder für die Beurteilung von während eines Wassereintruchs möglichen Schadens- und Stabilitätszenarien zu verwenden. Dies darf nicht die Fähigkeit des bordeigenen Rechners oder der landseitigen Unterstützung beeinträchtigen, die tatsächliche Lage zu überwachen und Betriebsinformationen an den Kapitän zu liefern.
- Datenausgabe**
- 17 Das System muss die Rest-Hebelarmkurve (GZ-Kurve) sowohl grafisch als auch numerisch darstellen. Es muss auch die folgenden Informationen liefern: Tiefgang (vorne, mittschiffs und achtern), Trimm, Krängungswinkel, den maximalen positiven aufrichtenden Hebelarm, den Umfang positiver aufrichtender Hebelarme (Hebelarmkurve), den Winkel, bei dem die Stabilität abbricht, Einströmwinkel, bei denen Öffnungen eintauchen, und die Eintauchwinkel der Fluchtwege.
- 18 Das Ausgabeformat und die Maßeinheiten der von der Schiffsbesatzung oder der landseitigen Unterstützungsgruppe gelieferten Informationen müssen mit dem Format und den Maßeinheiten des genehmigten Stabilitätshandbuchs übereinstimmen, um einen einfachen Vergleich zu ermöglichen. Die Ausgabedaten müssen innerhalb der Toleranzen liegen, die in den *Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern* (Rundschreiben MSC.1/Circ.1229) festgelegt sind.
- 19 Das System muss eine Seitenansicht, Decksdraufsichten und Querschnitte des Schiffes zeigen, in denen die flutungsbedingte Wasserliniensebene und die beschädigten Abteilungen dargestellt werden.
- Weitere Aspekte**
- 20 Für die Systemsoftware muss ein Betriebshandbuch bereitgestellt werden, das in einer Sprache gedruckt ist, mit der die Schiffsbesatzung vollkommen vertraut ist. Das Handbuch muss auch die Beschränkungen des Systems angeben.
- 21 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen in der Bedienung des Systems, einschließlich der Kommunikations-Verbindungen mit der landseitigen Unterstützung, sachkundig sein. Sie müssen zur Auswertung der Ausgabedaten des Systems in der Lage sein, um dem Kapitän die benötigten Betriebsinformationen zu liefern.
- 22 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss ein Vertrag über die Bereitstellung der landseitigen Unterstützung zu jeder Zeit während der Geltungsdauer des Zeugnisses des Schiffes bestehen.
- 23 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung mit Personen besetzt sein, die in den Bereichen Stabilität und Schiffsfestigkeit angemessen qualifiziert sind; mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein.
- 24 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein (d. h., dass eine Eingabe von Einzelheiten zum Zustand des Schiffes, einschließlich des Schadens an Schiffsverbänden, wie angewiesen möglich ist).
- Festigkeit**
- 25 Das System muss zu einer wechselseitigen Kommunikation mit der landseitigen Gruppe mit einer vereinbarten Methode zur Beschreibung und Übermittlung von Einzelheiten zum Versagen und/oder zur Schwächung von Schiffsverbänden in der Lage sein.
- 26 Die Festigkeitgesichtspunkte des landseitigen Rechners müssen den Anforderungen einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.
- Ro-Ro-Fahrgastschiffe**
- 27 Die Software muss über Algorithmen zur Abschätzung der Auswirkung einer Wasseransammlung an Deck (water accumulation on deck (WOD)) verfügen.
- Zulassung und Prüfung**
- 28 Die Stabilitätsaspekte des Systems müssen zu Beginn genehmigt und regelmäßig anhand bestätigter, auf einer Anzahl von Beladungs-/Schadens-Szenarien aus dem genehmigten Stabilitätshandbuch beruhenden Prüfbedingungen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das System ordnungsgemäß arbeitet und dass die gespeicherten Daten nicht unautorisiert geändert wurden.
- Beschränkungen des Systems**
- 29 Das System ist nicht dafür vorgesehen, Zwischenzustände asymmetrischer Flutung zu berechnen, bei denen das Schiff durch das plötzliche Eindringen einer gefluteten Wassermenge kentern könnte, bevor die Zeit für das Wirksamwerden von Maßnahmen zum Flutungsausgleich ausreicht.
- System ist nicht dafür vorgesehen, die Schiffseigenschaften im Seegang, einschließlich der Auswirkungen von Tide, Strömung oder Wellenschlag, zu berücksichtigen.
- Gleichwertiger Ersatz**
- 31 Es dürfen gleichwertige Vorkehrungen für die Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän nach einem Wassereintrich getroffen werden, wenn sie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(VkBli. 2019 S. 630)

4001 Lfv. südwestliche Ostsee 2019

219294	Sassnitz, Fährhafen, Offshore-Becken, S Pfahl, schwarz/rot	54°28,75' N 013°34,88' E	Q.R 00,50+(00,50)	4 m R 2 M	(WSA Stralsund 134/19) 2019-43
219295	Sassnitz, Fährhafen, Offshore-Becken, N Pfahl, schwarz/grün	54°28,76' N 013°34,92' E	Q.G 00,50+(00,50)	4 m G 2 M	(WSA Stralsund 134/19) 2019-43

4003 Lfv. südöstliche Nordsee 2019

307700 B 1606	Büsum, Lcht-Tm. Turm, rot/weiß, horizontal gestreift (22 m)	54°07,61' N 008°51,49' E	Iso.WR.6s	22 m W 19 M 024,0° – 148,0° W 19 M 248,0° – 317,0° R 12 M 317,0° – 024,0°	(WSA Tönning 139/19) 2019-43
-------------------------	--	-----------------------------	------------------	--	------------------------------