

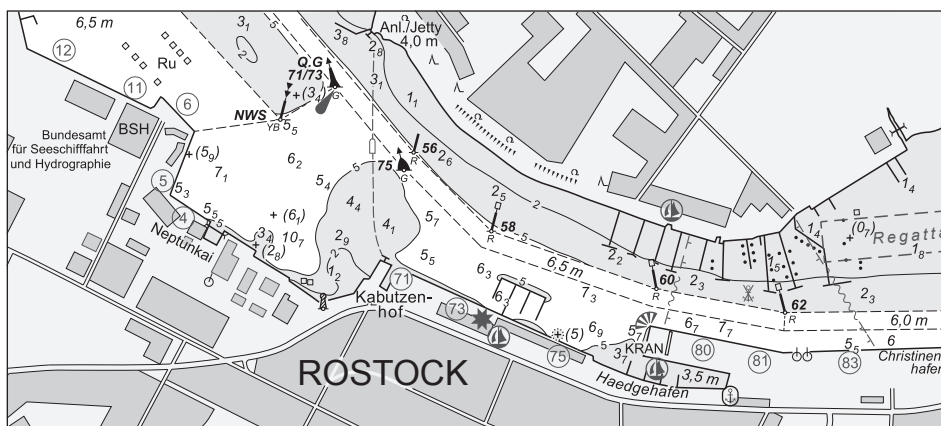


BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer *Notices to Mariners*

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

20. September 2019 · 150. Jahrgang
20 September 2019 · Volume 150



Nfs 38/2019

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 37/2019

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2017 to issue 37/2019

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

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

7	44	1120	T1160	T1170	1610
20	90	1160	1170	1510	

Ostsee/Baltic Sea

1579	1621
------	------

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

20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2018

Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Entschlüssen des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of resolutions of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO
- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014
- DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachungen/DE. North Sea. BSH. Notifications

Beilagen/Enclosures

- DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe/DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014

P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections***Gültige P- und T-Berichtigungen**
vom 20. September 2019***P and T Corrections in force***
*dated 20 September 2019*Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2017 bis zum Heft 37/2019*According to the German Notices to Mariners (NfS)*
issue 01/2017 to issue 37/2019

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 1100	2019: 33
T 31	2017: 20 2019: 01	T 1110	2017: 50
T 32	2017: 38, 49 2019: 37	T 1120	2018: 24, 35 2019: 22
T 33	2019: 37	T 1160	2019: 22
T 40	2019: 06, 09, 11	T 1311	2018: 04
T 42	2019: 02	T 1340	2018: 29–30 2019: 30–31
T 43	2017: 20	T 1410	2017: 14 2018: 29–30 2019: 30–31
T 46	2018: 27 2019: 02	T 1420	2018: 29–30 2019: 30–31
T 48	2019: 32	T 1430	2017: 14
P 50	2018: 42	T 1513	2018: 34 2019: 24
T 50	2018: 34 2019: 20	T 1514	2019: 24
T 87	2019: 33	T 1579	2018: 47
T 90	2017: 14 2018: 35 2019: 22	T 1610	2019: 35
T 98	2019: 18	T 1620	2019: 35
T 151	2017: 47, 51–52 2018: 10, 50	T 1622	2018: 47
T 162	2019: 01, 06, 09, 19, 23	T 1661	2019: 32
T 163	2019: 19	T 1662	2018: 22 2019: 32
T 1000	2019: 20	T 1711	2018: 27 2019: 02
		T 2181	2019: 37

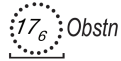
Teil 1/Part 1**Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea**

★ 7

Jade

INT 1460

Letzte NfS: 36/19

Trage ein
Insert

53° 38,85' N 008° 07,20' E



53° 36,29' N 008° 09,43' E

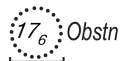
(WSA Wilhelmshaven 34, 35/19) 38/19

★ 20

S-lich Hooksielplate

INT 1424

Letzte NfS: 36/19

Trage ein
Insert

53° 38,85' N 008° 07,20' E

(WSA Wilhelmshaven 35/19) 38/19

★ 44

S-lich Medemgrund

INT 1452

Letzte NfS: 37/19

Trage ein
Insert

53° 50,6' N 008° 49,4' E

(WSA Cuxhaven 95/19) 38/19

★ 90

Osterems

INT 1461

Letzte NfS: 37/19

Trage ein
Insert

53° 36,40' N 006° 54,67' E

und streiche
and deletedicht dabei
close by

53° 32,66' N 006° 56,88' E

und streiche
and deletedicht NW-lich
close NW

53° 32,38' N 006° 57,46' E

(WSA Emden, Peilplan 73142, 73155, 73156/19) 38/19

* 1120

Osterems

Letzte NfS: 35/19

Trage ein
Insert5₄

53° 36,40' N 006° 54,67' E

und streiche
and delete5₇dicht dabei
close by

53° 32,66' N 006° 56,88' E

und streiche
and delete6₁dicht NW-lich
close NW

53° 32,38' N 006° 57,46' E

(WSA Emden, Peilplan 73142, 73155, 73156/19) 38/19

* 1160

Busetief. Nordwestgründe. Osterems

Letzte NfS: 37/19

Ersetze
Replace

B 5/M 34

durch
byFI.(2+1)G.15s
B 5/M 34

53° 41,31' N 007° 07,41' E

FI.G.4s
B 7durch
by

B 7

53° 40,93' N 007° 07,68' E

Trage ein
Insertund streiche
and delete0₄dicht dabei
close by

53° 43,91' N 007° 07,78' E

0₅und streiche
and delete1₁dicht SW-lich
close SW

53° 44,20' N 007° 08,34' E

0₂und streiche
and delete0₇dicht NW-lich
close NW

53° 43,99' N 007° 08,56' E

und streiche
and delete1₈dicht SO-lich
close SE

53° 43,90' N 007° 09,07' E

und streiche
and delete2₆dicht NO-lich
close NE

53° 43,84' N 007° 10,33' E

5₄

53° 36,40' N 006° 54,67' E

und streiche
and delete5₇dicht dabei
close by

53° 32,66' N 006° 56,88' E

und streiche
and delete6₁dicht NW-lich
close NW

53° 32,38' N 006° 57,46' E

(WSA Emden 191/19; WSA Emden, Peilplan 73127, 73142, 73155, 73156/19) 38/19

* T 1160

NW-lich Norderney

Letzte NfS: 37/19

Füge hinzu
Add

7 Licht-Tn.

bei
atFI.Y.5s
Mess-G.

53° 45,04' N 007° 07,60' E




(WSA Emden 190/19) 38/19

★ 1170

Busetief. Nordwestgründe

Letzte NfS: 37/19

Ersetze
Replace

 B 5/M 34 durch  FI(2+1)G.15s
by  B 5/M 34 53° 41,31' N 007° 07,41' E

 FI.G.4s durch  B 7
by  B 7 53° 40,93' N 007° 07,68' E

Trage ein
Insert

 und streiche *and delete* *O₄* dicht dabei
close by 53° 43,91' N 007° 07,78' E

O₅ und streiche *and delete* *1₁* dicht SW-lich
close SW 53° 44,20' N 007° 08,34' E

O₂ und streiche *and delete* *O₇* dicht NW-lich
close NW 53° 43,99' N 007° 08,56' E

 und streiche *and delete* *1₈* dicht SO-lich
close SE 53° 43,90' N 007° 09,07' E

 und streiche *and delete* *2₆* dicht NO-lich
close NE 53° 43,84' N 007° 10,33' E

(WSA Emden 191/19; WSA Emden, Peilplan 73127/19) 38/19

★ T 1170

NW-lich Norderney

Letzte NfS: 37/19

Füge hinzu
Add

7 Lcht-Tn. bei  FI.Y.5s
at  Mess-G. 53° 45,04' N 007° 07,60' E

(WSA Emden 190/19) 38/19

★ 1510

S-lich Hooksielplate

Letzte NfS: 36/19

Trage ein
Insert

 *Obstn* 53° 38,85' N 008° 07,20' E

 *Obstn* 53° 36,29' N 008° 09,43' E

(WSA Wilhelmshaven 34, 35/19) 38/19

★ 1610

S-lich Medemgrund

Letzte NfS: 37/19

Trage ein
Insert

53° 50,6' N 008° 49,4' E

(WSA Cuxhaven 95/19) 38/19

Ostsee/Baltic Sea

* 1579

Kleiner Stromrücken

INT 1344

3006

Letzte NfS: 47/18

Ersetze
Replace

31

durch



31

54° 17,616' N 013° 07,567' E



36

durch



36

54° 17,597' N 013° 07,501' E

Plan FErsetze
Replace

31

durch



31

54° 17,616' N 013° 07,567' E



36

durch



36

54° 17,597' N 013° 07,501' E

(WSA Stralsund 121/19) 38/19

* 1621

Vitter Bodden

3006

Letzte NfS: 24/19

Ersetze
Replace

17 a

durch



17 a

54° 33,133' N 013° 08,165' E

(WSA Stralsund 121/19) 38/19

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 2018**S. 144 Kiel-Holtenau.** H a f e n , ersetze alle Angaben und die Tabelle durch:**H a f e n**

Regeln und Vorschriften

Hafenbenutzungsordnung (Auszug)

Liegeplatz am Kai der Firma Bominflot für Fahrzeuge mit bestimmten gefährlichen Gütern gemäß SeeSchStrO unter folgenden Voraussetzungen

Festmachen nur für die Zeit des Bunkerns sowie der Abgabe von ölhaltigen Rückständen

Mindestabstand von anderen festgemachten Fahrzeugen 50 m

auf beladenen oder nicht gasfreien Öl-, Gas- und Chemikaliertankern müssen die Ladungstanks verschlossen sein

keine Tankreinigung oder -entgasung

Beballastung der Ladetanks nur nach Löschen einer Ladung mit Flammpunkt über 55°C

bei Beballastung sicherstellen, dass aus den Tanks herausgedrücktes Dampf-/Luftgemisch nicht mehr brennbar oder giftig ist

Stadtwerkekai für öffentlichen Verkehr gesperrt

Liegeplätze

Hafen/ Liegeplatz/ Lage	Kailänge	max. Fahrzeugabmessungen			Tonnage	Besonderheiten
		Länge	Breite	Tiefgang		
Kiel-Holtenau/Vorhafen						
Tiessenkai	300 m	85 m	13 m	4,5 m		WSA Kiel-Holtenau
Bootsanleger N-Seite Schleusenzufahrt Alte Schleuse						Sportschiffahrt Liegezeitbeschränkung auf 4 Tage
Kiel-Holtenau/Binnenhafen						
Stadtwerkekai	1 000 m					Reparaturkai
Kaianlage Bominflot						Tanker
Bunkerstation Projensdorf (Total)						Ölumschlag
Dalbenreihe, Dalben 26 bis 37 (km 96,86 bis 97,23)		85 m	13 m			WSA Kiel-Holtenau
Kiel siehe auch C 1.3.4						
Nordhafen	1 100 m					Schüttgut Voith-Anlage (privat)

(WSA Kiel-Holtenau 11/19) 38/19

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Entschliefungen des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO**
(Siehe zuletzt NfS-Heft 28-29/2019)

Entschliefung MEPC.298(72)

Bestimmung der Besichtigung, auf die in Regel B-3 des Ballastwasser-Übereinkommens, in ihrer jeweils gültigen Fassung, verwiesen wird, siehe VkB1. 16/2019 Nr. 105

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Notification of resolutions of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the IMO**
(See last NfS issue 28-29/2019)

Resolution MEPC.298(72)

Determination of the survey referred to in regulation B-3, as amended, of the Ballast Water Management Convention, see VkB1. 16/2019 No. 105

(VkB1. 16/105/19) 38/19

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe**

Mit dem Rundschreiben MSC.1/Circ.1589 des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 24. Mai 2018, wurden die oben genannten Richtlinien bekanntgemacht.

Die Richtlinien sind in der Mitte dieser Ausgabe als deutschsprachige Beilage abgedruckt.

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014**

Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO has published the above mentioned guidelines as circular MSC.1/Circ.1589 dated from 24 May 2018.

The guidelines are accompanied as an insert in the centre of this issue.

(VkB1. 16/104/19) 38/19

- * **DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachungen**

Bekanntmachung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) über die Einleitung des Verfahrens zur Voruntersuchung von Flächen für Windenergie auf See in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie macht gemäß § 12 Absatz 1 Windenergie-auf-See-Gesetz (WindSeeG) die Einleitung des Verfahrens zur Voruntersuchung von Flächen für Windenergie auf See in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone bekannt.

Zur Voruntersuchung stehen an die Flächen N-6.6 und N-6.7 in der AWZ der Nordsee. Die Flächen werden im Flächenentwicklungsplan 2019 festgelegt, sie sollen im Jahr 2024 ausgeschrieben bzw. im Jahr 2029 in Betrieb genommen werden.

- * **DE. North Sea. BSH. Notifications**

Announcement of the Federal Maritime and Hydrography Agency (BSH) on the initiation of the procedure for preliminary investigation in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) of the North Sea.

The Federal Maritime and Hydrography Agency announces the initiation of the procedure for the preliminary investigation of sites for offshore wind energy for the German exclusive economic zone in accordance with section 12 paragraph 1 WindSeeG.

The announced preliminary investigation concerns the areas N-6.6 and N-6.7 in the EEZ of the North Sea. These areas are defined by the Site Development Plan 2019 and set for tender in the year 2024, respectively due for commissioning in 2029.

Das BSH führt am

Freitag, 15. November 2019

um 10:00 Uhr

im

**Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg,
Gauss-Saal**

Bernhard-Nocht-Str. 78

20359 Hamburg

einen Anhörungstermin gemäß § 12 Abs. 2 S. 1 WindSeeG durch. In diesem Anhörungstermin werden Gegenstand und Umfang der Maßnahmen zur Voruntersuchung der o.g. Flächen gemäß § 10 Abs. 1 WindSeeG besprochen werden. Insbesondere wird erörtert werden, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad Angaben in den Umweltbericht nach § 40 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aufzunehmen sind. Der Anhörungstermin ist zugleich Besprechung im Sinne des § 39 Abs. 4 S. 2 UVPG. Die Anhörung ist öffentlich. Um Anmeldung wird bis zum **21. Oktober 2019** per E-Mail an die Adresse EingangOdM@bsh.de gebeten.

Zur Vorbereitung des Anhörungstermins hat das BSH Informationen zu dem beabsichtigten Gegenstand und Umfang der Voruntersuchungen in einem Beteiligungsdokument zusammengefasst. Dieses Dokument ist auf der Internetseite des BSH unter „Bekanntmachungen“ abrufbar.

Es liegt zudem in der Zeit vom **20. September bis zum 21. Oktober 2019** während der Öffnungszeiten in der Bibliothek des BSH in Hamburg und Rostock (an den unten angegebenen Adressen) aus. Bis zum **21. Oktober 2019** können schriftliche oder elektronische Stellungnahmen zu diesem Dokument abgegeben werden unter:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
(O3311)
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

EingangOdM@bsh.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
– Bibliothek –
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Montag, Mittwoch und
Donnerstag: 09:00–15:00 Uhr
Dienstag: 09:00–16:00 Uhr
Freitag: 09:00–14:30 Uhr

und im

The BSH issues an invitation for

Friday, 15 November 2019

at 10:00 am

in the

**Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg,
Gauss-Saal**

Bernhard-Nocht-Str. 78

20359 Hamburg, Germany

for a hearing pursuant to sec 12 para. 2 p. 1 Wind-SeeG. At this hearing, the subject and scope of the preliminary investigation of the areas according to sec. 10 paragraph 1 WindSeeG will be discussed. In particular, the extent and level of detail to be included in the environmental report according to sec. 40 of the Environmental Impact Assessment Act (UVPG) will be discussed. The hearing will also be the scoping according to sec. 39 para. 4 sentence 2 UVPG. The hearing is open to the public. Please register by **21 October 2019** in writing or by e-mail to the address EingangOdM@bsh.de.

In preparation for the hearing, the BSH has summarized information on the intended scope of the preliminary investigation in a participation document. This document is available on the BSH's website at www.bsh.de under "Announcements" (German language only).

It is also available during the opening hours in the library of the BSH in Hamburg and Rostock from **20 September to 21 October 2019**. The BSH requests the submission of comments on this document in writing or electronic form by **21 October 2019** (under the contact details given below).

Federal Maritime and Hydrographic Agency
(O3311)
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg, Germany

EingangOdM@bsh.de

Federal Maritime and Hydrographic Agency
– Library –
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Monday, Wednesday and
Thursday: 0900–1500
Tuesday: 0900–1600
Friday: 0900–1430

and at

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
– Bibliothek –
Neptunallee 5
18057 Rostock

*Federal Maritime and Hydrographic Agency
– Library –
Neptunallee 5
18057 Rostock*

Montag, Mittwoch und
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

*Monday, Wednesday and
Thursday: 0830–1130 and
1300–1500
Friday: 0830–1130 and
1300–1400
Tuesday: closed*

Teilnehmende Unternehmen/Verbände/Vereine werden gebeten, ihre Teilnehmerzahl auf zwei Personen zu begrenzen.

Participating organizations are asked to limit their number of participants to two persons.

Durch die Teilnahme am Termin gegebenenfalls entstehende Kosten (Fahrtkosten usw.) können nicht erstattet werden.

Costs that are incurred due to participation in the hearing (travel expenses etc.) will not be reimbursed.

Im Auftrag
C. Abromeit
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

*For the Federal Maritime and Hydrographic Agency
C. Abromeit*

Hamburg, den 20.09.2019

Hamburg, 20.09.2019

Az.: 080002-5510/003/1

File ref.: 080002-5510/003/1

(BSH O3/19) 38/19

Beilagen/*Enclosures*

DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe

DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014

(VkBl. 16/104/19) 38/19

Nr. 104 **Bekanntmachung des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1589, „Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe“, in deutscher Sprache**

Hamburg, den 09. August 2019
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1589, „Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Rundschreiben 1589
vom 24. Mai 2018

Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe¹

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neun- undneunzigsten Tagung (16. bis 25. Mai 2018) nach erfolgter Prüfung eines vom Unterausschuss für Schiffsentwurf und -konstruktion auf seiner fünften Tagung gemachten Vorschlages die in der Anlage wiedergegebenen *Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe* mit der Absicht angenommen, eine zusätzliche Anleitung für die einheitliche Umsetzung der Regel II-1/8-1.3 SOLAS in der Fassung der Entschließung MSC.436(99) für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe zu geben.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die in der Anlage enthaltenen Richtlinien für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe anzuwenden und den Schiffseignern und -betreibern von Fahrgastschiffen und allen anderen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne im Fall einer Flutung für vor dem 1. Januar 2014 gebaute Fahrgastschiffe

Allgemeines

- 1 Sofern ein bordeigener Stabilitätsrechner nach Regel II-1/8-1.3.1.1 SOLAS vorgesehen ist, muss das in diesen Richtlinien genannte System einen bordeigenen Stabilitätsrechner umfassen, der in der Lage ist, Daten zu empfangen und zu verarbeiten, um den Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen über die restliche Leckstabilität des Schiffes nach einem Wassereinbruch zur Verfügung zu stellen.
- 2 Sofern eine landseitige Unterstützung nach Regel II-1/8-1.3.1.2 SOLAS vorgesehen ist, muss das in diesen Richtlinien genannte System wechselseitige Kommunikations-Verbindungen zur landseitigen

¹ 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.

Unterstützung mit einem Stabilitätsrechner umfassen, der in der Lage ist, Daten zu empfangen und zu verarbeiten, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen über die restliche Leckstabilität des Schiffes nach einem Wassereintrich zur Verfügung zu stellen.

- 3 Die Stabilitäts-Rechnersoftware muss ein präzises und detailliertes Rechenmodell des gesamten Schiffskörpers, des Ladezustands vor der Beschädigung und des Status der wasserdichten Türen verwenden, um die restliche Leckstabilität nach jedem Wassereintrich zu berechnen, indem Daten verarbeitet werden, um die vom Kapitän benötigten Betriebsinformationen zur Verfügung zu stellen.

Systemübersicht

- 4 Es müssen jederzeit mindestens zwei unabhängige Stabilitätsrechner verfügbar sein (entweder zwei bordeigene oder zwei über landseitige Unterstützung oder einer von jedem), die in der Lage sind, Daten zu empfangen und zu verarbeiten, um dem Kapitän die erforderlichen Betriebsinformationen zur Verfügung zu stellen.
- 5 Das bordeigene System muss eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (UPS) haben, die sowohl an die Hauptschalttafel als auch an die Notschalttafel angeschlossen ist.

Dateneingabe

- 6 Im System muss ein detailliertes Rechenmodell vorinstalliert sein, das den gesamten Schiffskörper umfasst einschließlich:
- .1 Schiffsanhängen, Abteilungen, Tanks und relevanter Teile der Aufbauten, die in der Leckstabilitätsberechnung berücksichtigt sind;
 - .2 Windangriffsfläche;
 - .3 Öffnungen, die eine fortschreitende Flutung verursachen;
 - .4 Verbindungen innerer Abteilungen;
 - .5 Querflutungseinrichtungen; und
 - .6 Fluchtwegen oder Tauchgrenze (soweit zutreffend).

Jedem Innenraum muss die gleiche Flutbarkeit zugeordnet werden, die in den genehmigten Leckstabilität-Berechnungen verwendet wurde, sofern nicht ein zutreffender Wert für die Flutbarkeit errechnet worden ist.

- 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 manuell eingegeben werden und mit den Daten von elektronischen Sensoren wie z. B. Tiefgangsanzeiger, Tank-Füllstandsanzeiger, Anzeiger für wasserdichte Türen und Flutungspegel-Sensoren, sofern vorhanden, kombiniert werden.
- 9 Wenn es bei eingebauten elektronischen Sensoren, die Dateneingaben unmittelbar vornehmen, sein

könnte, dass ein Sensor fehlerhaft ist oder beschädigt wurde bzw. mehrere Sensoren fehlerhaft sind oder beschädigt wurden, muss es möglich sein, die Sensordaten mit manuellen Dateneingaben zu überschreiben. Das System muss seinem Benutzer deutlich anzeigen, ob ein Sensor, der verfügbar sein sollte, gerade manuell überschrieben wird.

- 10 Das System muss auf den Beladungszustand aktualisiert werden, bevor die Reise beginnt und täglich während der Fahrt.

Berechnungsverfahren

- 11 Das System muss
- .1 Software verwenden, die zum Analysieren der Leckstabilität infolge eines tatsächlichen Wassereintrichs in der Lage ist, einschließlich solcher mit nicht zusammenhängenden Wassereintrichstellen in mehreren Abteilungen (siehe auch vorstehenden Absatz 3);
 - .2 den tatsächlichen Beladungszustand vor der Beschädigung verwenden;
 - .3 in der Lage sein, die auf das Schiff wirkenden Momente, wie z. B. solche durch Wind, das Aussetzen von Rettungsbooten, die Verlagerung von Ladung und den Standortwechsel von Fahrgästen zu erfassen;
 - .4 die Auswirkung von Wind standardmäßig unter Verwendung des in Regel II-1/7-2.4.1.2 angegebenen Verfahrens 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; d. h. ungefähr 13,8 m/s oder 27 Knoten);
 - .5 in der Lage sein, die Auswirkung von offenen wasserdichten Türen auf die Stabilität zu beurteilen; und
 - .6 die Fähigkeit haben, dasselbe detaillierte Modell des Schiffskörpers für Übungen zur Lecksicherung oder für die Beurteilung von während eines Wassereintrichs möglichen Schadens- und Stabilitätsszenarien 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

- 12 Das System muss die Rest-Hebelarmkurve (GZ-Kurve) sowohl grafisch als auch numerisch angeben. Es muss auch die folgenden Informationen liefern:
- .1 Tiefgang (vorne, mittschiffs und achtern);
 - .2 Trimm;
 - .3 Krängungswinkel;
 - .4 den maximalen positiven aufrichtenden Hebelarm (GZ_{max});
 - .5 den Umfang positiver aufrichtender Hebelarme (Hebelarmkurve);

- .6 die Winkel, bei dem die Stabilität abbricht;
 - .7 die Einstromwinkel, bei denen Öffnungen eintauchen, und
 - .8 die Eintauchwinkel der Fluchtwege oder der Tauchgrenze (soweit zutreffend).
- 13 Das Ausgabeformat und die Maßeinheiten der Information, die den Benutzern des Systems geliefert werden, 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. Abweichungen von diesen Toleranzen dürfen nicht anerkannt werden, außer wenn es eine für die Verwaltung zufriedenstellende Begründung gibt.
- 14 Das System muss eine Seitenansicht, Decksdraufsichten und Querschnitte des Schiffes zeigen, in denen die flutungsbedingte Wasserliniensebene und die beschädigten Abteilungen dargestellt werden.

Weitere Aspekte

- 15 Für die Systemsoftware muss ein Betriebshandbuch bereitgestellt werden, das in einer Sprache gedruckt ist, mit welcher die Benutzer des Systems vollkommen vertraut sind. Das Handbuch muss auch die Beschränkungen des Systems angeben.
- 16 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen in der Bedienung des Systems sachkundig sein, einschließlich der Kommunikations-Verbindungen zur landseitigen Unterstützung, sofern vorgesehen. Sie müssen zur Auswertung der Ausgabedaten des Systems in der Lage sein, um dem Kapitän die benötigten Betriebsinformationen zu liefern.
- 17 Sofern landseitige Unterstützung nach Regel II-1/8-1.3.1.2 bereitgestellt wird,
- .1 muss ein Vertrag über die Bereitstellung der landseitigen Unterstützung zu jeder Zeit während der Geltungsdauer des Sicherheitszeugnisses für Fahrgastschiffe bestehen;
 - .2 muss die landseitige Unterstützung mit Personen besetzt sein, die im Bereich Stabilität angemessen qualifiziert sind, d. h. mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein; und
 - .3 muss die landseitige Unterstützung innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein (d. h., dass eine Eingabe von Einzelheiten zum Zustand des Schiffes, wie angewiesen, möglich ist).

Ro-Ro-Fahrgastschiffe

- 18 Sofern zutreffend, muss die Software über Algorithmen zur Abschätzung der Auswirkung einer Wasseransammlung an Deck verfügen.

Zulassung und Prüfung

- 19 Die Stabilitätsaspekte des Systems müssen zu Beginn zugelassen werden und regelmäßig anhand bestätigter Prüfbedingungen, die auf einer Anzahl von Beladungs-/Schadens-Szenarien aus dem genehmigten Stabilitätshandbuch basieren, überprüft werden, um sicherzustellen, dass das System ordnungsgemäß arbeitet und dass die gespeicherten Daten nicht unautorisiert geändert worden sind.

Beschränkungen des Systems

- 20 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 Ausgleich des Wasserstandes ausreicht.
- 21 Das System ist nicht dafür vorgesehen, die Schiffsbewegungen im Seegang, einschließlich der Auswirkungen von Tide, Strömung oder Wellenschlag, zu berücksichtigen.

Gleichwertiger Ersatz

- 22 Es dürfen gleichwertige Vorkehrungen für die Anforderungen in diesen Richtlinien entsprechend den Anforderungen der Verwaltung getroffen werden.

Mit bordeigenen Leckstabilitätsrechnern ausgerüstete Schiffe vor dem Inkrafttreten der Regel II-1/8-1.3 SOLAS

- 23 Die Verwaltung ist durch das Unternehmen, wie in Regel IX/1.2 SOLAS definiert, über alle Schiffe zu informieren, die vor dem Inkrafttreten der Regel II-1/8-1.3 SOLAS mit Systemen ausgerüstet wurden, die diese Richtlinien nicht vollständig erfüllen, damit eine Entscheidung darüber getroffen werden kann, welche weitere Maßnahme gegebenenfalls notwendig ist. Das System muss mindestens die Funktionsfähigkeit haben, die unter „Berechnungsverfahren“ (siehe Absatz 11), „Datenausgabe“ (siehe Absätze 12 bis 14) und gegebenenfalls „Ro-Ro-Fahrgastschiffe“ (siehe Absatz 18) beschrieben ist.

(VkB1. 2019 S. 556)