

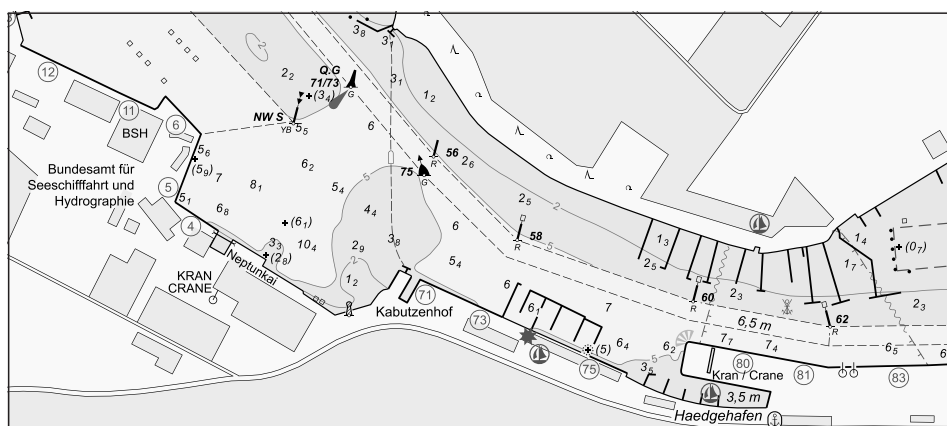
BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

# Nachrichten für Seefahrer

## Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichungen für die Seeschifffahrt  
*Official Maritime Publication*

09. Dezember 2022 · 153. Jahrgang  
*09 December 2022 · Volume 153*



## **Karten, Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse 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 € 12,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 4,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

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

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Hamburg und Rostock 2022

www.bsh.de

ISSN-Nr. Druck 0027-7444

Digital 1437-4048

## **Charts, Sailing Directions and Lists of Lights 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 € 12.50 incl. VAT, single issue € 4.00 incl. VAT (plus postage)*

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

© Federal Maritime and Hydrographic Agency  
Hamburg and Rostock 2022

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 01/2020 bis zum Heft 48/2022

*According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2020 to issue 48/2022*

**Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**

Bücher/Books: –

Karten/Charts: –

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

1230	1550	1610	1611	1711
------	------	------	------	------

**Ostsee/Baltic Sea**

31	40	64	151	1511	2220
----	----	----	-----	------	------

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

keine/*nil*

**Teil 3 – Mitteilungen/Part 3 – Notifications**

- DE. Ostsee. BMDV. Bekanntmachung des Memorandum of Understanding (MoU) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee/DE. *Baltic Sea. BMDV. Notification of Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea*
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 261/20 veröffentlicht/DE. *BSU. Investigation Report No. 261/20 issued*

**Beilagen/Enclosures**

- DE. Ostsee. BMDV. Bekanntmachung des Memorandum of Understanding (MoU) für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee/DE. *Baltic Sea. BMDV. Notification of Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro ships in the Baltic Sea*

**P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections*****Gültige P- und T-Berichtigungen**  
vom 09. Dezember 2022***P and T Corrections in force***  
*dated 09 December 2022*Nach den Nachrichten für Seefahrer  
Heft 01/2020 bis zum Heft 48/2022*According to the German Notices to Mariners (NfS)*  
*issue 01/2020 to issue 48/2022*

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	2022: 43	T 98	2021: 39
T 31	2021: 39		2022: 29–30
	2022: 43	T 151	2020: 52–53
T 36	2022: 43		2021: 01, 17
T 40	2021: 17	T 1514	2021: 01
T 51	2021: 44	T 2210	2022: 43

**Teil 1/Part 1****Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea****★ 1230****Dove Harle**

Letzte NfS:

33/22

Trage ein  
*Insert*

H 16

und streiche  
*and delete*

H 16/DH 2

dicht dabei  
*close by*

53° 46,63' N 007° 50,47' E



H 18

und streiche  
*and delete*

H 18/DH 4

dicht dabei  
*close by*

53° 46,51' N 007° 51,06' E

Ersetze  
*Replace*Fl.R.4s  
DH 6/T 2/W 1durch  
*by*Fl.R.4s  
H 20/T 2/W 1

53° 46,19' N 007° 51,75' E

Streiche  
*Delete*

W 3

53° 46,0' N 007° 51,5' E

**Plan**Ersetze  
*Replace*Fl.R.4s  
DH 6/T 2/W 1durch  
*by*Fl.R.4s  
H 20/T 2/W 1

53° 46,192' N 007° 51,747' E



DH 8

durch  
*by*

W 2

53° 46,243' N 007° 51,892' E

(WSA Weser-Jade-Nordsee 138, 140/22) 49/22

**★ 1550****Dedesdorf**

Letzte NfS:

45/22

Trage ein  
*Insert*7<sub>2</sub>und streiche  
*and delete*8<sub>3</sub>dicht dabei  
*close by*

53° 26,77' N 008° 29,54' E

Ersetze  
*Replace*8<sub>5</sub>durch  
*by*7<sub>5</sub>

53° 26,30' N 008° 29,58' E


(WSA Weser-Jade-Nordsee, Survey 84709/22) 49/22

## ★ 1610

**S-lich Medem-Reede**

Letzte NfS:  
48/22

Ersetze  
*Replace*

11<sub>9</sub> durch   
*by*

53° 51,64' N 008° 44,86' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 85134/22) 49/22

## ★ 1611

**S-lich Medem-Reede**

Letzte NfS:  
48/22

Trage ein  
*Insert*



53° 51,642' N 008° 44,857' E

13<sub>3</sub> und streiche 14<sub>7</sub> dicht dabei  
*and delete* *close by*

53° 51,799' N 008° 43,673' E

Ersetze  
*Replace*

13<sub>6</sub> durch 11<sub>6</sub>  
*by*

53° 51,795' N 008° 44,537' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 85134/22) 49/22

## ★ 1711

**Brunsbüttel**

Letzte NfS:  
47/22

Trage ein  
*Insert*

10<sub>2</sub>

53° 53,137' N 009° 08,911' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 84842/22) 49/22

**Ostsee/Baltic Sea**

★ 31

INT 1357

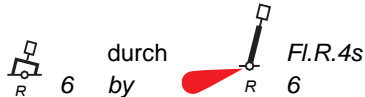
Letzte NfS:

43/22

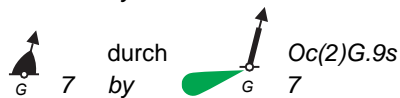
**Fehmarnsund****Plan**Ersetze  
Replace

 durch  
by
Fl.G.4s  
5

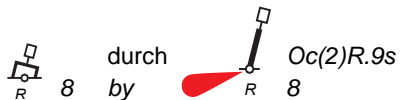
54° 24,072' N 011° 06,615' E


 durch  
by
Fl.R.4s  
6

54° 24,186' N 011° 06,706' E


 durch  
by
Oc(2)G.9s  
7

54° 24,036' N 011° 06,805' E


 durch  
by
Oc(2)R.9s  
8

54° 24,148' N 011° 06,885' E

(WSA Ostsee 308/22) 49/22

40

INT 1201

Letzte NfS:

48/22

**N-lich Møn – S-lich Bornholm**

Streiche

Delete

*in Bau* und dicht O-lich  
and *under construction* close E
55° 08,6' N 012° 41,5' E  
55° 06,7' N 013° 36,8' E
*in Bau* und dicht S-lich  
and *under construction* close S

54° 38,8' N 014° 50,0' E

(PL 47/581/22) 49/22

64

INT 1304

Letzte NfS:

29-30/22

**Faxe Bugt – NO-lich Kriegers Flak**


Streiche

Delete

*in Bau* und dicht O-lich  
and *under construction* close E
55° 09,3' N 012° 26,4' E  
55° 07,6' N 013° 01,6' E

(PL 47/581/22) 49/22

**151****N-lich Niechorze – O-lich Adlergrund**Letzte NfS:  
48/22Ersetze  
*Replace*

*Gas*  
 durch *Gas Baltic Pipe* zwischen  
*in Bau/under construction* by  *between*

54° 47,00' N 014° 50,96' E  
 54° 41,86' N 014° 49,65' E  
 54° 29,41' N 014° 53,16' E  
 54° 08,06' N 015° 08,12' E  
 54° 06,74' N 015° 08,67' E

(PL 47/581/22) 49/22

**★ 1511****N-lich Lubmin**INT 1343  
Letzte NfS:  
20/22Trage ein  
*Insert*# *Rep*


54° 10,37' N 013° 35,98' E

(WSA Ostsee 307/22) 49/22



**★ 2220****Fehmarnsund**Letzte NfS:  
38/22Ersetze  
*Replace***Plan B**

 durch  *Fl.G.4s*  
 by



54° 24,072' N 011° 06,615' E

 durch  *Fl.R.4s*  
 by

54° 24,186' N 011° 06,706' E

 durch  *Oc(2)G.9s*  
 by

54° 24,036' N 011° 06,805' E

 durch  *Oc(2)R.9s*  
 by

54° 24,148' N 011° 06,885' E

(WSA Ostsee 308/22) 49/22



**Beilagen/*Enclosures***

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

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

(VkBl. 21/175/22) 49/22



**Teil 2/Part 2**

**Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)

(*Valid till next edition*)

keine/*nil*



### Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

- ★ **DE. Ostsee. BMDV. 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 40. MoU-Konferenz vom 17. bis zum 18. Mai 2022 in Lübeck eine Neufassung des Memorandum of Understanding zur Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee (MoU) beschlossen.

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 wurden im Verkehrsblatt Heft 21/2022, S. 702 veröffentlicht und sind als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt. Die Bekanntmachung im NfS-Heft 36/2017 wird mit Wirkung vom 31. Dezember 2022 aufgehoben.

- ★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 261/20 veröffentlicht**  
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 44/2022)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 261/20 am 30. November 2022 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Brand im Maschinenraum des Fährschiffs BERLIN im Zulauf zum Rostocker Hafen am 13. August 2020. Es besteht die Möglichkeit, diesen im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

#### **Weniger schwerer Seeunfall – Brand im Maschinenraum des Fährschiffs BERLIN im Zulauf zum Rostocker Hafen**

Das unter deutscher Flagge fahrende Fährschiff BERLIN fuhr am 13. August 2020 wie üblich auf den Hafen von Rostock zu. Als es sich gegen 14:45 Uhr etwa 2,6 sm vor dem Seekanal im Ansteuerungsfahwasser befand, brach im Hauptmaschinenraum ein Feuer aus. Als Ursache wurde unvorhersehbare Materialermüdung an einem Manometer festgestellt, welches abbrach und so einen Strahl Getriebeöl auf nicht ausreichend isolierte Maschinenteile freisetzte, das sich dort vorhersehbar entzündete.

- ★ **DE. Baltic Sea. BMDV. 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 40 MoU conference in Lübeck from 17 to 18 May 2022.*

*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 21/2022, p. 702 and are included as an insert in the centre of this issue. The Notification published in the NfS, issue 36/2017 will be cancelled with effect from 31 December 2022.*

(VkBl. 21/175/22) 49/22

- ★ **DE. BSU. Investigation Report No. 261/20 issued**  
(Last report see NfS issue 44/2022)

*The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report No. 261/20 on 30 November 2022. The report deals with the fire in the engine room of the ferry BERLIN approaching the port of Rostock on 13 August 2020. The report is available for download at*

<https://www.bsu-bund.de/EN/News>.

#### **Less serious marine casualty – fire in the engine room of the ferry BERLIN approaching the port of Rostock**

*On 13 August 2020, the German flagged ferry BERLIN was en route to the port of Rostock as usual. At about 14:45 when she was in the approach fairway about 2.6 nm from the sea channel, a fire broke out in the main engine room. The cause was determined to be material fatigue of a pressure gauge pipe that could not have been foreseen. It had broken, releasing a jet of gear oil onto insufficiently insulated engine parts, where it predictably ignited.*

Da das Feuer anfangs sehr begrenzt war, begannen drei Besatzungsmitglieder spontan mit manueller Brandbekämpfung. Wenige Minuten später wurde durch die Schiffsführung der Generalalarm ausgelöst und somit alle erforderlichen Maßnahmen gestartet.

Um 15:14 Uhr konnte der Brand bereits als gelöscht gemeldet werden.

Sicherheitshalber fuhr die Hybridfähre mit ihrem Diesel-elektrischen-Antrieb weiter bis zum Liegeplatz im Rostocker Hafen. Dort konnten alle Passagiere unverehrt das Schiff verlassen. Es war zu überschaubaren Schäden im Brandbereich gekommen und die drei Besatzungsmitglieder klagten über Hustenreiz, der durch ambulante Behandlung abgestellt wurde.

Diese Untersuchung brachte zu Tage, dass es für die seit Jahren existierenden „Hot Spot“-Regularien keine zwingende Kontrollpflicht gibt.

Unzulänglichkeiten bei der Brandbekämpfung sowie technische Mängel wurden durch die Reederei umgehend und umfassend behoben.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

Ulf Kaspera  
Direktor

*As the fire was initially very limited, three crewmembers spontaneously started manual firefighting. A few minutes later, the ship's command sounded the general alarm, and all necessary measures were initiated.*

*As early as 15:14, the fire could be reported as extinguished.*

*To be on the safe side, the hybrid ferry continued her journey to the berth in Rostock harbour using only her diesel-electric drive. There, all passengers were able to leave the ship unharmed. There was a manageable amount of damage in the fire area, and the three firefighting crewmembers complained of a throat irritation, which was treated by a medical response team.*

*This investigation revealed that there is no mandatory monitoring obligation for the "hot spot" regulations that have been in place for years.*

*The shipping company promptly and comprehensively corrected the shortcomings in firefighting and technical deficiencies that this report revealed.*

*All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at*

*<https://www.bsu-bund.de/EN/Publikationen>.*

*Ulf Kaspera  
Director*

(BSU Nr. 12/22) 49/22



**2119**

**0027-7444**



**HALTET DIE MEERE SAUBER  
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN**



**Nr. 175 Bekanntmachung des Memorandum  
of Understanding für die Beförde-  
rung 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 40. MoU-Konferenz vom 17. bis zum 18. Mai 2022 in Tallinn 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 Lübeck-Fassung vom 4.–6. April 2017 (Anlage 1 in der unter deutschem Vorsitz 2017 überarbeiteten Fassung) und ist ab dem 1. Januar 2023 anwendbar. Durch die Neufassung wird eine Anpassung an die Struktur des IMDG-Codes 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 20. Juli 2017 (VkB1. 2017 S. 662) mit Wirkung zum 31. Dezember 2022 aufgehoben.

Bonn, den 13. Oktober 2022  
G 16/3643.30/1-2022

Bundesministerium für  
Digitales und Verkehr  
i. A.  
Korinna Rakowski

**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 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 2023 in Kraft. Es ersetzt das Memorandum of Understanding in der unter deutschem Vorsitz überarbeiteten Lübeck-Fassung vom 04.–06. April 2017. 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-Fahrgastsschiffe, 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 entsprechenden 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 c) - 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) Abweichend von den Bestimmungen des IMDG-Codes können gefährliche Güter gemäß Absatz 1.1.3.1 a) ADR freigestellt werden, sofern die von Privatpersonen in einem oder mehreren Behältern beförderte Höchstmenge entzündbarer flüssiger Stoffe pro Fahrzeug insgesamt 25 Liter nicht überschreitet. Das Fassungsvermögen eines Behälters darf 25 Liter nicht überschreiten.

- (4) 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:

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

#### **§ 9**

#### **Kennzeichnung und Bezeichnung von Versandstücken**

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

#### **§ 10**

#### **Plakatierung und Kennzeichnung von Güterbeförderungseinheiten**

- (1) Eine Güterbeförderungseinheit darf gemäß Kapitel 5.3 ADR/RID mit Großzetteln (Placards) versehen und gekennzeichnet werden, sofern die folgenden zusätzlichen Anforderungen erfüllt sind:
  - a) 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.
  - b) 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.
  - c) 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.
  - d) 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.
- (2) 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:
- 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.
  - Meeresschadstoffe müssen in der Dokumentation als „MEERESSCHADSTOFF“ oder „MEERESSCHADSTOFF/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:
- 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 Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR);
  - gemäß Unterabschnitt 7.9.1.4 des IMDG-Codes, die geltende Fassung dieses MoU;
  - 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 (1) dieses MoU entsprechen.

Beschreibung und Klasse gemäß IMDG-Code/RID/ADR	Klasse	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
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	5.1	erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
Organische Peroxide	5.2	erlaubt	verboten	verboten	verboten
Giftige Stoffe	6.1				
– Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	verboten	erlaubt	verboten
– Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt

<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
Ansteckungsgefährliche Stoffe	6.2.	erlaubt	erlaubt	verboten	verboten
Radioaktive Stoffe	7	erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
Ätzende Stoffe	8				
– Verpackungsgruppe I oder II		erlaubt	verboten	verboten	verboten
– Flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	verboten
– Feste Stoffe der Verpackungsgruppe III		erlaubt	erlaubt	erlaubt	erlaubt
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 Kapitel 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  
Caspar Brands Plads 9  
DK-4220 Korsør  
E-Mail: sfs@dma.dk

Estland Estonian Transport Administration  
Maritime Safety and Supervision  
Department  
Valge 4  
EE-11413 Tallinn  
E-Mail: ljo@transpordiamet.ee

Finnland Finnish Transport and  
Communications Agency  
Traficom  
P. O. Box 320  
FI-00059 TRAFICOM  
E-Mail: kirjaamo@traficom.fi

Deutschland Bundesministerium für  
Digitales und Verkehr  
Postfach 20 01 00  
D-53170 Bonn  
E-Mail: Ref-G16@bmdv.bund.de

Lettland Maritime Administration of Latvia  
5 Trijadibas str.  
LV-1048 Riga  
E-Mail: lja@lja.lv

Litauen Maritime Department of Lithuanian  
Transport Safety Administration  
J. Janonio str. 24LT-92251 KLAIPEDA  
E-Mail: mardep@ltsa.lrv.lt  
Mr. Linas Kasparavičius  
Director of Maritime Department  
E-Mail: linas.kasparavicius@ltsa.lrv.lt

Polen Ministry of Infrastructure  
Chałbinskiego 4/6 Str  
PL-00-928 WARSAW  
E-Mail: sekretariatDGM@mi.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 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 2023. It shall replace the Memorandum of Understanding, Lübeck 04-06 April 2017 edition as revised under the chairmanship of Germany. 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 (c) – (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) By derogation from the provisions of the IMDG Code, dangerous goods may be exempted in accordance with chapter 1.1.3.1(a) of the ADR, provided that the maximum quantity of flammable liquids in receptacle(-s) carried by private individual(-s) is no more than 25 litres per vehicle in total. Maximum size of receptacle shall not exceed 25 litres.

- (4) 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 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 silico 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>a)</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 nontoxic 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
Flammable liquids	3					
– packing group I or II		Permitted	Permitted	Permitted	Permitted	Prohibited
– packing group III		Permitted	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted

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

<sup>a)</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 solids – UN No.1944, 1945, 2254, 2623 – other UN numbers	4.1	Permitted	Permitted	Permitted	Permitted
		Permitted	Prohibited	Permitted	Prohibited
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
		Permitted	Permitted	Permitted	Permitted
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
		Permitted	Permitted	Permitted	Prohibited
		Permitted	Permitted	Permitted	Permitted
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 “separated 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 hazard 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

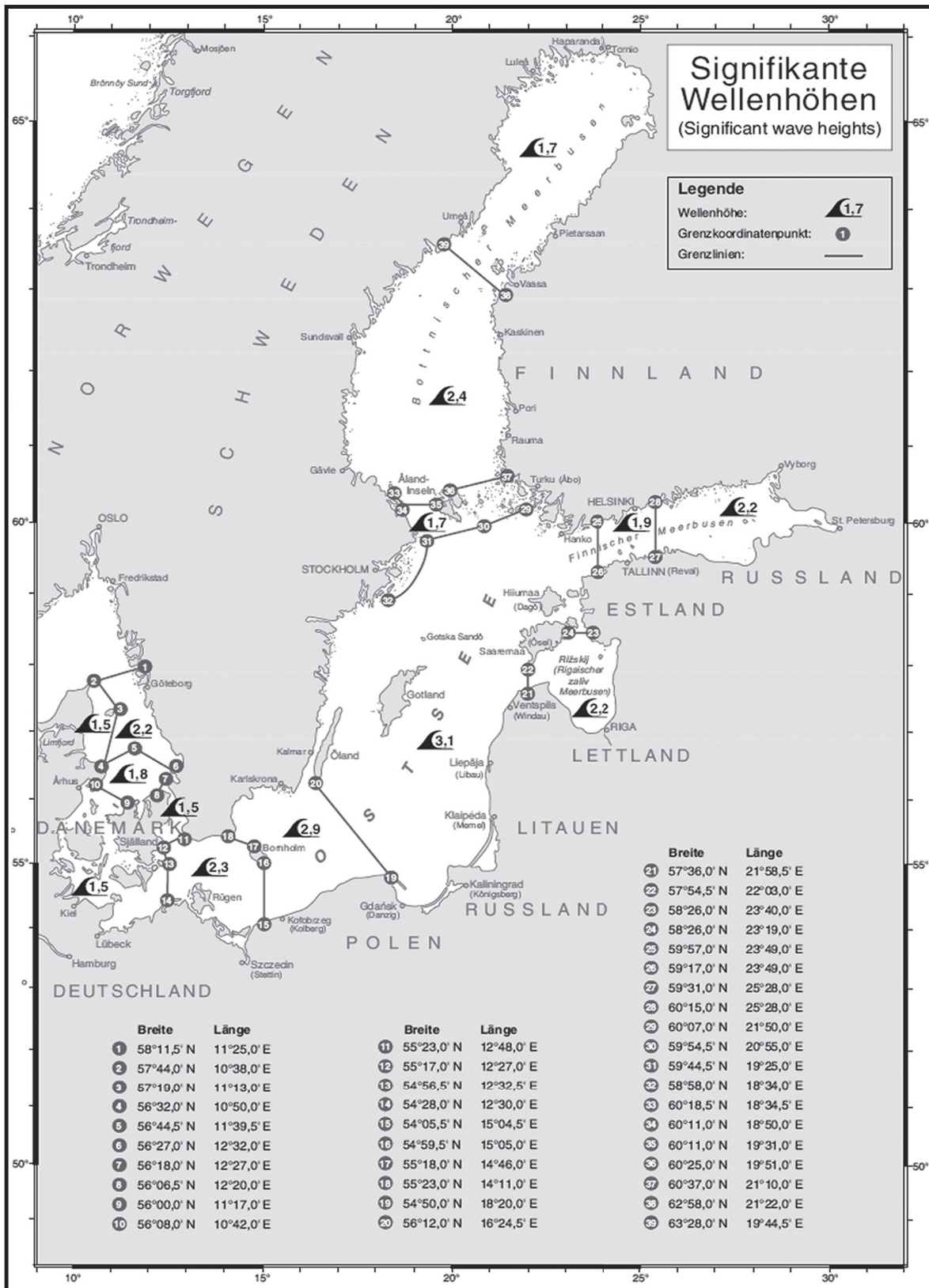
The competent authorities in accordance with these provisions are:

Denmark	Danish Maritime Authority Caspar Brands Plads 9 DK-4220 Korsør E-mail: sfs@dma.dk
Estonia	Estonian Transport Administration Maritime Safety and Supervision Department Valge 4 EE-11413 Tallinn E-mail: ljo@transpordiamet.ee
Finland	Finnish Transport and Communications Agency Traficom P. O. Box 320 FI-00059 TRAFICOM E-mail: kirjaamo@traficom.fi
Germany	Federal Ministry for Digital and Transport P. O. Box 20 01 00 D-53170 BONN E-mail: Ref-G16@bmdv.bund.de
Latvia	Maritime Administration of Latvia 5 Trijadibas str. LV-1048 RIGA E-mail: lja@lja.lv
Lithuania	Maritime Department of Lithuanian Transport Safety Administration J. Janonio str. 24LT-92251 KLAIPEDA E-mail: mardep@ltsa.lrv.lt Mr. Linas Kasparavičius Director of Maritime Department E-mail: linas.kasparavicius@ltsa.lrv.lt
Poland	Ministry of Infrastructure Chałbinskiego 4/6 Str PL-00-928 WARSAW E-mail: sekretariatDGM@mi.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.

Appendix 1 of Annex 1



© 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.
- 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 paragraph 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. 2022 S. 702)

#### 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.