

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

* **DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten**

(Siehe Mitteilung im NfS-Heft 11/2019)

* **DE. Baltic Sea. German Coast, eastern part. Mecklenburg-Western Pomerania. Bridge openings**

(See Notification in NfS issue 11/2019)

Datum/ Date	Öffnungszeit/ Opening Time	Bemerkung	Remark
Wiecker Klappbrücke (Bascule bridge Wieck) (54° 06' N 013° 27' E)			
Bis zum/up to 22.12.2019	Montag bis Freitag/ Monday to Friday 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter: Telefon +49 (0) 3834 853629-33 oder -34 oder -35 oder E-Mail an: hafenamt@greifswald.de. Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	only on request by: phone +49 (0) 3834 853629-33 or -34 or -35 or e-mail to: hafenamt@greifswald.de. The request is to be made for Monday on the same day be- tween 0700 and 0800, for all other days on the before day between 0800 and 1200.
23.12.2019 – 01.01.2020		keine Brückenöffnung	no bridge openings
02.01.–29.03.2020	Montag bis Freitag/ Monday to Friday: 09:00, 11:00, 13:00, 15:00	nur auf vorherige Anmeldung unter Telefon: +49 (0) 3834 853629–33 oder -34 oder -35 oder +49 (0) 170 9312019 oder E-Mail an: hafenamt@greifswald.de. Die Anmeldung hat zu erfolgen: für den Montag am selben Tag in der Zeit von 07:00–08:00 Uhr für alle übrigen Tage am Vortag in der Zeit von 08:00–12:00 Uhr.	only on request by phone: +49 (0) 3834 853629–33 or -34 or -35 or +49 (0) 170 9312019 or e-mail to: hafenamt@greifswald.de. The request is to be made for Monday on the same day between 0700 and 0800, for all other days on the day be- fore between 0800 and 1200.

Die Brückenöffnungszeiten für die übrigen Brücken
gelten unverändert bis auf Widerruf.

The schedules for the other bridges remain un-
changed until cancellation.

(WSA Stralsund 166(T)/19) 51-52/19

- * **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 43/2019)

Rundschreiben MSC.1/Circ.1593

Vorläufige Richtlinien für die Harmonisierte Anzeige Navigationsbezogener, über Kommunikationsanlagen empfangener Informationen, siehe VkBli. 22/2019 Nr. 156

Entschliebung MSC.449(99)

Leistungsanforderungen für Schiffsseitige Empfangsanlagen des Indischen Regionalen Satellitennavigationssystem (IRNSS), siehe VkBli. 22/2019 Nr. 157

Entschliebung MEPC.292(71)

Richtlinien von 2017 für die Überprüfung von Daten über den Verbrauch an Öhaltigem Brennstoff von Schiffen durch die Verwaltung, siehe VkBli. 22/2019 Nr. 158

Entschliebung MEPC.293(71)

Richtlinien von 2017 für die Einrichtung und die Verwaltung der Datenbank der IMO über den Verbrauch an Öhaltigem Brennstoff von Schiffen, siehe VkBli. 22/2019 Nr. 159

- * **DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See**

(Siehe zuletzt NfS-Heft 43/2019)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat im Verkehrsblatt 22/2019 das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC.1/Rundschreiben 1293/Rev.1, „Teilnahme am WMO-Programm zur freiwilligen Wetterbeobachtung auf See“, 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 43/2019)

Circular MSC.1/Circ.1593

Interim guidelines for the harmonized display of navigation information received via communication equipment, siehe VkBli. 22/2019 No. 156

Resolution MSC.449(99)

Performance standards for shipborne Indian Regional Navigation Satellite System (IRNSS) receiver equipment, see VkBli. 22/2019 No. 157

Resolution MEPC.292(71)

2017 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data,

see VkBli. 22/2019 No. 158

Resolution MEPC.293(71)

2017 Guidelines for the development and management of the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, see VkBli. 22/2019 No. 159

(VkBli. 22/156, 157, 158, 159/19) 51-52/19

- * **DE. BG Verkehr, Ship Safety Division. Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme**

(See last NfS issue 43/2019)

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 22/2019 (Gazette of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) the circular MSC.1/Circ.1293/Rev.1, "Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme", 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.

(VkBli. 22/155/19) 51-52/19

* **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 151. Ausgabetermine 2020**

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) erscheinen 2020 wöchentlich. Für die Ausgaben der Wochen 1 bis 2, 27 bis 32 und 52 bis 53 sind fünf Doppelausgaben geplant.

Ausgabe 1-2 erscheint am 10. Januar 2020.
Ausgabe 27-28 erscheint am 10. Juli.
Ausgabe 29-30 erscheint am 24. Juli.
Ausgabe 31-32 erscheint am 07. August.
Ausgabe 52-53 erscheint am 31. Dezember.

* **DE. BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 151. Issue dates 2020**

The German Notices to Mariner (NfS) will be issued weekly in 2020. For the period of the weeks 1 to 2, 27 to 32 and 52 to 53 five double issues are planned.

*Issue 1-2 will be issued 10 January 2020.
Issue 27-28 will be published on 10 July.
Issue 29-30 will be published on 24 July.
Issue 31-32 will be published on 07 August.
Issue 52-53 will be published on 31 December.*

(BSH N2/19) 51-52/19

★ **DE. BSU. Veröffentlichung von Untersuchungsbericht Nr. 20/17**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 50/2019)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Summarische Untersuchungsbericht Nr. 20/17 am 06.11.2019 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Ausfall der Hauptmaschine des Bulkcarriers CAPE LEONIDAS und dem deshalb erforderlichen Notankermanöver auf der Elbe am 17.01.2017. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen> einzusehen und herunterzuladen.

Vorkommnis – Ausfall der Hauptmaschine und anschließendes Notankermanöver des Bulkcarriers CAPE LEONIDAS auf der Elbe

Am 17. Januar 2017 kam es auf dem auf der Elbe Richtung Hamburg fahrenden Bulkcarrier CAPE LEONIDAS ab ca. 03:30 Uhr MEZ zu Problemen mit der Hauptmaschine. Diese fiel gegen 04:14 Uhr endgültig aus. Das Schiff, das zu diesem Zeitpunkt mit ca. 12 Knoten gefahren war, verlor anschließend zwangsläufig langsam an Geschwindigkeit, ließ sich zunächst aber auch ohne Antrieb noch längere Zeit gut steuern. Gegen 05:01 Uhr hatte sich die Fahrt der CAPE LEONIDAS auf ca. 4 Knoten verlangsamt. Da die Steuerfähigkeit deutlich nachgelassen hatte, war nunmehr ein Notankermanöver unausweichlich. Dementsprechend wurde um 05:07 Uhr der Steuerbordanker mit seiner gesamten Länge ausgebracht.

Mit Hilfe von sechs zum Havaristen beorderten Schleppern gelang es dem äußerst umsichtig agierenden Lotsen des Schiffes in den folgenden Stunden, das Verholen des Schiffes in Richtung Süden zu einer ca. 0,8 Seemeilen entfernten tieferen Stelle in der Elbe zu organisieren, um dort vor Anker auf das nächste Hochwasser zu warten. Eine drohende Grundberührung konnte dadurch verhindert werden. Auf der Notankerposition gelang es der Schiffsbesatzung, die Hauptmaschine wieder einsatzklar zu machen. Die CAPE LEONIDAS konnte dadurch nach dem Einsetzen des Hochwassers ab dem späten Nachmittag mit vorsorglicher Schlepperassistenz aus eigener Kraft den vorgesehenen Liegeplatz in Hamburg ansteuern.

Anlässlich der Voruntersuchung des Vorkommnisses verdichteten sich die Hinweise darauf, dass die zwei Tage vor dem Maschinenausfall anlässlich der Einfahrt in eine Umweltschutzzone (SECA) in der Nordsee vorgeschriebene Umschaltung der Kraftstoffversorgung auf schwefelarmen Brennstoff zu Problemen im Kraftstoffsystem geführt hatte. Um dies näher zu prüfen und einen etwaigen Zusammenhang mit dem späteren Maschinenausfall zu identifizieren, beauftragte die BSU einen externen Sachverständigen. Dessen sehr aufschlussreiches Gutachten, das sich u. a. auf die labortechnischen Untersuchungen der verwendeten Treibstoffe und einer defekten Einspritzdüse stützt, bestätigte den o. g. Zusammenhang.

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 20/17**

(Last report see NfS issue 50/2019)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the summary investigation report No 20/17 on 6 November 2019. The report deals with the failure of the main engine of the bulk carrier CAPE LEONIDAS and the thus necessary emergency anchoring manoeuvre on 17 January 2017.

This report is available on https://www.bsu-bund.de/EN/Publications/Publications_node.html for download.

Incident – Failure of the main engine and subsequent emergency anchoring manoeuvre of the bulk carrier CAPE LEONIDAS on the river Elbe

From around 0330 a.m. CET onwards on 17 January 2017, the bulk carrier CAPE LEONIDAS, sailing of the river Elbe heading to Hamburg, experienced problems with the main engine. At about 0414 a.m., the main engine finally failed. The ship, sailing with about 12 knots at that time, inevitably lost speed gradually afterwards but could easily be steered for a longer period even without propulsion. At about 0501 a.m., CAPE LEONIDAS's speed had slowed down to approximately 4 knots. Since the steerability deteriorated significantly, an emergency anchoring manoeuvre was now unavoidable. Accordingly, the starboard anchor was dropped and the entire chain length deployed at 0507 a.m.

In the ensuing hours, the ship's pilot, acting extremely prudent, managed to shift the ship towards the south to a deeper position in the Elbe in a distance of about 0,8 nm with the assistance of six tugs ordered to proceed to the distressed ship, in order to anchor and wait for the next high tide. Thus, an imminent grounding could be avoided. On the emergency anchoring position, the ship's crew was able to make the main engine ready for operation again. After the onset of the high tide in the late afternoon, the CAPE LEONIDAS was thus able to head towards her designated berth in the port of Hamburg with precautionary tug assistance.

There was growing evidence in the preliminary investigation, suggesting that the changeover of the fuel supply to low Sulphur fuel, stipulated for entering a Sulphur Emission Control Area in the North Sea, two days before the engine failure led to problems of the fuel supply system. The BSU commissioned an external expert in order to examine this more closely and identify a possible connection with the subsequent engine failure. His very informative expertise, referring – inter alia – to laboratory examinations of the fuels used and a defective injection nozzle, confirmed the aforementioned connection.

Die Untersuchung des Maschinenausfalls an Bord der CAPE LEONIDAS hat einmal mehr die grundsätzliche Erkenntnis bestätigt, dass technische, den Schiffsbetrieb und/oder die Schiffskonstruktion betreffende Maßnahmen, die der Erhöhung des Umweltschutzes dienen und Ergebnis diesbezüglicher internationaler Vereinbarungen und Regelwerke sind, zu neuartigen Risiken im Hinblick auf einen sicheren Schiffsbetrieb führen, die dann ihrerseits große Gefahren für Schiffsbesatzungen und die Umwelt zur Folge haben können. Umso wichtiger ist es daher, im Rahmen der Organisation des sicheren Schiffsbetriebs und insbesondere auch anlässlich der Aus- und Fortbildung der Seeleute, den mit der Einführung neuartiger Technologien einhergehenden spezifischen und ggf. ebenfalls neuartigen Risiken und insoweit zu beachtenden Vorsichtsmaßnahmen unbedingt die erforderliche Beachtung zu schenken.

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen>.

The investigation into the engine failure on board the CAPE LEONIDAS has once more confirmed the fundamental insight that technical measures relating to the operation and/or design of ships, which contribute to enhancing environmental protection and are the result of relevant international agreements and regulations, lead to new risks in terms of safe ship operation which in turn can result in major hazards for ship crews and the environment. This means it is all the more important that the specific and any possible new risks arising from the introduction of new technologies, as well as any associated precautionary measures requiring consideration, be given the requisite attention when organizing the safe operation of ships and, in particular, when educating and training seamen.

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available on <https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

(BSU 11/19) 51-52/19

*** DE. BSH. Nautische Ephemeriden, Höhen und Azimut von Sonne und Fixsternen mit dem Taschenrechner: Werte für 2020**

Für das in SEEWART 37 (1976), Heft 4, unter der obigen Überschrift dargestellte Verfahren (Sonderdrucke sind beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – Referat N2 – erhältlich) werden bestimmte Werte benötigt, die man am besten zum Jahresbeginn einprogrammiert. Sie gelten für ein Jahr, können aber auch über diesen Zeitraum hinaus benutzt werden, ohne dass man sogleich eine krasse Erhöhung der Unsicherheit befürchten muss. Für 2020 lautet die Formel mit den neuen Absolutgliedern:

*** DE. BSH. Nautical ephemerides, altitude and azimuth of the sun and stars using a pocket calculator: values for 2020**

The method described in SEEWART 37 (1976), issue 4 (offprints are available at Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, division N2) requires the input of certain values, which are best programmed at the beginning of the year. They are valid for one year but may be used for a longer period of time without a sharp increase in the uncertainty having to be expected. The formula with the new constant terms for 2020 are as follows:

2020

L'_0	= 279.13191° + 0.9856473° d
g	= 355.85792° + 0.9856003° d
E	= 0.0167007
ϵ	= 23.43674°
$\text{Gr}\check{\gamma}$	= 99.13141° + 0.9856473° d + (UT1)°

(BSH N2/19) 51-52/19