

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 152. Ausgabetermine 2021**

Die Nachrichten für Seefahrer (NfS) erscheinen 2021 wöchentlich. Für die Ausgaben der Wochen 26 bis 31 sind drei Doppelausgaben geplant.

Ausgabe 26-27 erscheint am 09. Juli.
Ausgabe 28-29 erscheint am 23. Juli.
Ausgabe 30-31 erscheint am 06. August.

★ **DE. BSH. Navigational Information Service. NfS-Volume 152. Issue dates 2021**

The German Notices to Mariner (NfS) will be issued weekly in 2021. For the period of the weeks 26 to 31 three double issues are planned.

*Issue 26-27 will be published on 9 July.
Issue 28-29 will be published on 23 July.
Issue 30-31 will be published on 6 August.*

(BSH N2/21) 01/21

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Seebücher**
(Siehe Mitteilung im Heft 40/2020)

Im Jahr 2020 erschienen folgende Neuauflagen von Seebüchern:

2011 VTS-Guide Germany 2020
2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2020
4001 Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee 2020
4003 Leuchtfeuerverzeichnis südöstliche Nordsee 2020
2115 Gezeitentafeln 2021
2117 Gezeitenkalender 2021
2165 Suche und Rettung 2020
20001 Handbuch für Brücke und Kartenhaus 2020
20061 Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil 2020

★ **DE. BSH. Navigational Information Service. Nautical Publications**
(See Notification in NfS issue 40/2020)

Following new editions of nautical books were published in 2020:

Beabsichtigte Neuauflagen von Seebüchern:

New editions of nautical books scheduled for publication:

2115 Gezeitentafeln 2022
2117 Gezeitenkalender 2022
2155 Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt 2021
4001 Leuchtfeuerverzeichnis südwestliche Ostsee 2021
4003 Leuchtfeuerverzeichnis südöstliche Nordsee 2021
5000 Handbuch Nautischer Funkdienst 2021
20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2021
20005 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung 2021

(BSH N2/21) 01/21

★ **DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie**

94. Jahrgang für die Eissaison 2020/2021 – Unentbehrlich für die Planung und Durchführung der Eisschifffahrt in Ost- und Nordsee.

Der **Eisbericht** informiert täglich montags bis freitags über die aktuellen Eis- und Schifffahrtsverhältnisse im gesamten Ostseeraum und im Nordseeküstengebiet durch **Stationsmeldungen**, regionale **Übersichten** und **Vorhersagen** für vier bis fünf Tage. Ferner sind **Bekanntmachungen über Schifffahrtsbeschränkungen** sowie **über Einsatzgebiete und Unterstützung** der staatlichen Eisbrecher enthalten. Jede Woche ist eine **Referenz-Eiskarte** des gesamten Ostseeraumes beigelegt. Für die Eisbedeckung des westlichen Ostseeraumes und der Nordseeküste wird bei Eisvorkommen täglich eine Eiskarte herausgegeben. Die Karten sind sowohl im PDF- als auch im S-411-Format zur Verwendung in geeigneten ECDIS verfügbar.

Der Eisbericht erscheint in der Regel von Ende November/Anfang Dezember bis Ende Mai/Anfang Juni in durchschnittlich 120 Ausgabennummern. Der Eisbericht ist kostenfrei und wie alle weiteren Eisdienstprodukte über das Internet abrufbar.

Eisinformation:

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87

Telefax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49

E-Mail: ice@bsh.de

Internet: www.bsh.de/eis
und www.bsis-ice.de

★ **DE. BSH. Ice Report. Official gazette of the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH)**

94th volume for the ice season 2020/2021 – indispensable for planning and performing ice navigation in the Baltic and North Seas.

The **Ice Report** is issued daily from Monday to Friday. It provides latest information on the ice and navigational conditions in the entire Baltic Sea and coastal area of the North Sea and includes **station reports**, regional overviews, and forecasts for about four to five days. Furthermore, it includes the announcements of restrictions to navigation as well as the **operational areas and possible assistance of icebreakers**. Once a week a reference ice chart covering the whole region of the Baltic Sea is attached. An ice chart showing the ice cover of the western region of the Baltic Sea and the North Sea coast is issued daily, if ice is present. The ice charts are available in PDF as well as in S-411 format for the use in a suitable ECDIS.

The Ice Report is normally published from late November/early December to the end of May/early June with an average of 120 issues.

The Ice Report is free of charge and is available on the internet, as well as other Ice Service products.

Ice Information:

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-7 80, 7 82, 7 87

Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 49

e-mail: ice@bsh.de

Internet: www.bsh.de/ice
and www.bsis-ice.de

(BSH M1/21) 01/21

★ **DE. BSH. Nautischer Informationsdienst.**
Liste der Seegebiete und der zugeordneten
Seekarten

★ **DE. BSH. Navigational Information Service.**
List of sea areas and associated charts

Datiert vom 8. Januar 2021

Dated from 8 January 2021

Nordsee/North Sea

Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart
2	1130	1350	1562
DE4*	1140	1360	1610
5	1141	1370	1611
7	1150	1400	1620
20	1160	1410	1630
DE42*	1170	1420	1640
DE44*	1180	1430	1650
DE46*	1200	1440	1660
DE47*	1210	1450	1661
DE48*	1220	1510	1662
50	1230	1520	1663
87	1240	1521	1710
90	1300	1530	1711
91	1310	1540	1720
103	1311	1541	1730
1000	1320	1550	1740
1100	1330	1560	1820
1110	1340	1561	2910
1120			

* Diese Karte ist eine gemeinsam mit dem United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) produzierte Kooperationskarte/This chart is a cooperation chart produced by BSH and the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO)

Ostsee/Baltic Sea

Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart	Karte/Chart
26	52	1518	2120
28	54	1519	2130
30	64	1578	2140
31	98	1579	2150
32	151	1621	2170
33	162	1622	2180
34	163	1623	2181
35	1511	1624	2182
36	1512	1641	2241
37	1513	1671	2242
40	1514	1672	2243
43	1515	1683	2610
51	1516	2110	2911

Südpolarmeer/Southern Ocean

Karte/Chart
1700
1701
1702

(BSH N2/21) 01/21

Liste der Berichtigungen und Mitteilungen

Von 29-30/2020 bis 52-53/2020

Nach den Nachrichten für Seefahrer

Laut SchSV müssen die für die jeweilige Reise notwendigen neuesten Ausgaben der amtlichen nautischen Veröffentlichungen beschafft, an Bord mitgeführt und berichtigt werden. Um veraltete Ausgaben an Bord weiter berichtigen zu können, werden NfS-Hefte mit Berichtigungen für diese eigentlich überholten Veröffentlichungen ebenfalls noch in der Liste aufgeführt. Für rückwirkende Berichtigungen über längere Zeiträume empfiehlt es sich, die Listen zu sammeln. Die Ausführung der Berichtigungen sollte dabei immer mit dem neuesten NfS-Heft begonnen werden.

Eine **halbfett** gedruckte Heft-Nr. zeigt an, dass in diesem Heft eine Neue Karte, Neue Ausgabe oder ein neues Seebuch veröffentlicht wurde.

List of corrections and notifications

Issue 29-30/2020 to 52-53/2020

According to the German notices to mariners

Under the Ship Safety Ordinance (SchSV), vessels have to carry the latest issues of the official nautical publications required for the intended voyage; the publications have to be kept corrected up-to-date. The list also includes NfS issues with corrections to old charts, so that old charts can still be updated if necessary. For corrections covering longer past periods, it is recommended to collect the lists. Nautical publications should be corrected immediately, beginning with the most recent NfS issue.

An issue number in **semibold** print indicates that a new chart, new issue or a new Sailing Directions has been published in this particular issue.

Kartenberichtigungen/Corrections to charts

Karten-Nr. Chart No.	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.	Karten-Nr. Chart No.	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.
2	33, 35, 38, 40, 47, 50, 51	1200	33, 35, 51
4	31–32, 40	1210	33, 38, 51
DE4	40	1220	33, 36 , 38, 48, 51
5	39	1230	29–30, 31–32, 33, 35, 38, 40, 42, 43, 47, 51 , 52–53
7	31–32, 40, 43, 48	1240	33, 34, 38, 39, 40, 43, 51 , 52–53
20	31–32, 33, 34, 38, 39, 40, 43, 45, 48, 50	1300	40, 48, 49, 50
26	(T) 37, (T) 45, (T) 48, 49	1320	31–32, 37, 45, 49 , 51
28	49	1330	31–32, 37, 45, 49 , 51
30	29–30, 31–32, 34, 39, (T) 40, 40, 41, 44, 47, 51, (T) 52–53	1340	34, 36, 37, 45, 47
31	29–30, 31–32, 34, 39, (T) 40, 40, 41, 44, 47, 51, (T) 52–53	1350	34, 49
32	39, 40, (T) 40, (T) 47, 47, 49	1360	34, 49 , 51
33	40, 47	1370	40, 48
34	37 , 51	1410	34, 42, 47, 49
35	(T) 40	1420	34, 36, 42, 47
36	29–30, 31–32, 34, 39, (T) 40, 40, 41, 44, 47, (T) 48, 49, 51, (T) 52–53	1430	42
37	39 , (T) 40	1510	31–32, 40, 43, 48
40	31–32, 34, 43, 47, 50	1511	(T) 34, (T) 47
41	29–30, 31–32, 36, 39	1513	29–30, 52–53
42	40	1514	(T) 31–32, (T) 41, (T) 45, 47, (T) 49
DE42	40	1515	31–32, 41
43	34, (T) 40, 40	1518	39, 41
44	29–30, 31–32, 33, 37, 40	1519	31–32, 47
DE44	40	1530	34, 38, 39, 45, 52–53
46	29–30, 31–32, 33, 35, 40	1540	31–32
DE46	40	1541	31–32, 34
47	29–30 , 33, 36, 40	1550	39
DE47	40	1560	39
48	39, 40, 41, 45, 51	1610	29–30, 31–32, 33, 35 , 37, 38, 42, 43, 45, 46, 48, 51
DE48	51	1611	29–30, 33, 35 , 37, 43, 45, 48, 49
50	33, 35, 37, 39, 40, 41, 44, 46, 48, 49, 50, 51	1620	29–30, 31–32 , 33, 35, 36, 38, 40, 45, 46, 48, 50
51	(T) 31–32	1624	45
54	39, 40, 51	1630	31–32 , 35, 40, 43, 46, 48, 50, 51, 52–53
64	29–30, 44, 49, 52–53	1640	29–30 , 33, 35, 40, 43, 50, 51,
87	33, 35, 40, 48, 50, 51		

90	29–30, 33, 36, 46, 47, 48, 50		52–53
91	29–30, 33, 36, 48, 49, 50, 52–53	1641 1650	37, 39 29–30 , 33, 39, 35, 50, 52–53
98	(T) 45	1660	39, 40, 41, 45, 46 , 51
100	(T) 37, (T) 48, 49	1661	41, 45, 46
103	33, 35, 40, 48, 49, 50, 51	1662	41, 46
151	31–32, (T) 52–53	1663	46
163	29–30, 31–32, 38, 41, 44, (T) 48, 49, 51	1671 1711	29–30, 41, (T) 48, 49 , 51 31–32 , 35, 40, 45, 46, 48, 50
1000	33, 35, 37, 40, 41, 44, 48, 49, 50, 51	1730 1820	48 50
1100	33, 35, 40, 50, 51	2110	40
1110	33, 34, 36, 46, 47, 48	2120	40
1120	29–30, 33, 34, 36, 46, 48, 50	2130	40
1130	29–30, 33, 36, 48, 49, 50	2140	39
1140	31–32, 52–53	2150	39
1141	31–32, 52–53	2170	47
1160	33, 34, 38, 47, 51, 52–53	2180	47
1170	29–30, 33, 35, 38, 50, 52–53	2181	51
1180	35, 38, 48, 50, 51	2242 2910 2911	(T) 31–32 42, 50 29–30

Seebuchberichtigungen/Corrections to nautical publications

Seebuch-Nr. <i>Publication No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Seebuch-Nr. <i>Publication No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
2011	37	4003	36, 41, 46, 48
2115	35	20031	35
4001	40, 41, 47	20061	52–53

Mitteilungen/Notifications

	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
DE. Anordnungen vom 6. August 2020 betreffend den Reiseverkehr nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag	35
DE. Anordnungen vom 29. September 2020 betreffend den Reiseverkehr nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag	44
DE. Anordnungen vom 5. November 2020 betreffend den Reiseverkehr nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag	47
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung des MSC.1/Rundschreiben 1598, „Richtlinien zu Fatigue“	49
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung von Entschließungen des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO	48
DE. BMVI. Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt. Ausweitung des Hafengebietes der Insel Helgoland	51
DE. BSH. Befähigung von Seeleuten. Neues Ausbildungsberichtsheft für technische Offiziersassistenten/-tinnen	51
DE. BSH. Bekanntmachung. Schiffsausrüstungsverordnung – vom BSH benannte Stellen zur Konformitätsbewertung von Schiffsausrüstung	52–53
DE. BSH. Eisbericht. Amtsblatt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie	45, 49
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Kooperationskarten	31–32
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. BSH-UKHO Kooperationskarten demnächst verfügbar	38
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Einstellung der Veröffentlichung „Nautisches Jahrbuch“	35
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Einstellung der Herausgabe des „Nautischen Jahrbuchs“	52–53

	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Berichtigungen und Mitteilungen	29–30
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Liste der Seegebiete und der zugeordneten Seekarten	29–30
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Neuausgabe der Publikation „Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil“ 2020	52–53
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. NfS-Jahrgang 151. Letzter Ausgabetermin 2020	51
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Seebücher	29–30, 40
DE. BSH. Nautischer Informationsdienst. Winterbetonung	44
DE. BSH. Stellenausschreibung	36, 45, 47, 49
DE. BSU. Untersuchungsbericht 310/16 veröffentlicht	33
DE. BSU. Untersuchungsbericht 182/20 veröffentlicht	52–53
DE. GDWS. Stellenausschreibung	42
DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachung über die Einleitung des Verfahrens zur Voruntersuchung von Flächen für Windenergie auf See in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone	49
DE. Nordsee. BSH. Bekanntmachungen	41, 50, 51
DE. Nordsee. Deutsche Bucht. NW-lich von Helgoland. Artillerie-, Flugkörper- und Torpedoschießübungen	29–30
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachungen	33, 43, 50
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachungen. Grenzüberschreitende Beteiligung nach der Espoo-Konvention	29–30
DE. Ostsee. BSH. Bekanntmachungen. Verfahren zur Eignungsprüfung der Flächen N-3.7, N-3.8 und O-1.3	31–32
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste, östlicher Teil. Mecklenburg-Vorpommern. Brückenöffnungszeiten	51
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Bucht. Artillerie- und Torpedoschießübungen	29–30
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Förde. Hörnbrücke. Öffnungszeiten	39, 45
DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Pommersche Bucht. Artillerie- und Torpedoschießübungen	29–30
DE. Regional, Nord- und Ostsee. BSH. Bekanntmachungen	36, 38, 51
DE. Regional, Nord- und Ostsee. BSH. Bekanntmachungen. Fortschreibung des Flächenentwicklungsplans 2019	29–30

Beilagen/Enclosures

	NfS-Heft-Nr. NfS issue No.
DE. BG Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit. Bekanntmachung des Rundschreiben MSC.1/Rundschreiben 1598, „Richtlinien zu Fatigue“	49
DE. BSH. Deckblätter zu den Karten. 2910	42
DE. BSH. Deckblätter zu den Karten. 2911	29–30
DE. BSH. Deckblätter zum Lfv.	36, 40, 41, 46, 47, 48

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht 283/16 veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 52-53/2020)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der summarische Untersuchungsbericht Nr. 283/16 am 11. Dezember 2020 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Wassereintritt in die Vorpiek auf der RoPax-Fähre BERLIN nach Kontakt mit der Fenderanlage im Hafen von Gedser (DK) am 30. Juli 2016. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

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

einzusehen und herunterzuladen.

Wassereintritt in die Vorpiek auf der RoPax-Fähre BERLIN nach Kontakt mit der Fenderanlage im Hafen von Gedser (DK)

Die RoPax-Fähre BERLIN hatte am 30.07.2016 einen Wassereintritt durch drei ca. 1 m lange Risse in der Vorpiek auf Höhe der Wasserlinie. Die Fähre war beim Anlegen in Gedser mit dem Wulstbug in die Fenderanlage gefahren. Der Wassereintritt selbst wurde erst auf der Rückfahrt nach Rostock bemerkt. Der Wulstbug war rund 2–3° in Richtung Steuerbord von der Längsachse aus gesehen verworfen, was aber nicht zu einer schweren Beschädigung der schiffbaulichen Verbände führte. Auch war keine Umweltverschmutzung eingetreten. Die BERLIN konnte die Fahrt ungehindert fortsetzen und ging nach ihrer Ankunft in Rostock an die Pier, wo sie am Folgetag repariert wurde.

Die Kollision ist maßgeblich auf nautische Fehler der Schiffsführung zurückzuführen. Es war auf der Brücke übersehen worden, dass noch ein Verstellpropeller auf „Fahrt voraus“ stand, während man versuchte, die Fähre auf zu stoppen. Eine von der Reederei zur Verfügung gestellte Checkliste hatte die Schiffsführung nicht genutzt.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 283/16 issued**

(Last report see NfS issue 52-53/2020)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Summary Investigation Report 283/16 on 11 December 2020. The report deals with the water ingress in the fore peak on the RoPax-ferry BERLIN after contact with the fendering system in the port of Gedser (Denmark) on 30 July 2016, and is available for download at

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

Water ingress in the fore peak of the RoPax-ferry Berlin after contact with the fendering system in the port of Gedser (Denmark)

On 30 July 2016, the RoPax ferry BERLIN experienced a water ingress by three cracks with a length of about 1 m in the fore peak level with the waterline. While berthing in Gedser, the ferry sailed into the fendering system with her bulbous bow. The water ingress itself was only noticed on the return journey to Rostock. The bulbous bow was cracked by about 2–3° towards starboard, viewed from the longitudinal axis. However, this did not lead to a serious damage of the ship's structure. There was no environmental pollution. The BERLIN was able to continue her voyage unimpeded and after her arrival in Rostock moored at the pier, where she underwent repair works on the following day.

The collision is largely attributed to the ship command's nautical errors. On the bridge, they failed to notice that a controllable-pitch propeller was still set to "run ahead", while attempting to stop the ferry. The ship's command failed to use a checklist made available by the shipping company.

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

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

Ulf Kaspera
Director

(BSU 18/20) 01/21

★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht 19/19 veröffentlicht**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 52-53/2020)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass am 17. Dezember 2020 der Untersuchungsbericht 19/19 über den Personenunfall vom 13. Januar 2019 auf dem Mehrzweckschiff MARFAAM an der Lotsenstation Rüterbergen (NOK) veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Absturz eines Kanalsteuers beim Zustieg auf das Mehrzweckschiff MARFAAM, der sich hierbei schwer verletzte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter <https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Weniger schwerer Seeunfall¹

Am frühen Morgen des 13. Januar 2019 befand sich das unter niederländischer Flagge fahrende Mehrzweckschiff MARFAAM westgehend im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) auf Höhe der Lotsenwechselstation Rüterbergen. Dort sollte der Wechsel des Kanalsteuers und des Lotsen stattfinden. Die ausgebrachte Lotsenleiter war ausgeleuchtet und der gesamte Lotsenzustieg machte von Bord des Lotsenbootes augenscheinlich einen guten Eindruck.

Der Kanalsteuerer bestieg als Erster die Lotsenleiter. Auf Höhe des Hauptdecks fand er an der Relingspforte keinen Halt und stürzte aus 3–4 m zunächst auf die Reling und von dort mit dem Kopf auf das Deck des Lotsenbootes. Das Versetzmanöver wurde sofort abgebrochen und Erste-Hilfe-Maßnahmen, vom sich an Bord des Lotsenbootes befindlichen Lotsen, durchgeführt. Es wurden Rettungskräfte alarmiert und die Lotsenstation wurde angelaufen.

Der Lotse sowie der Kanalsteuerer der Oststrecke verblieben an Bord der MARFAAM und fuhren bis Brunsbüttel durch.

Der Kanalsteuerer verletzte sich lebensgefährlich. Trotz Schädelbasisbruch, Rippenbrüchen, Lungenquetschung, Milzriss und weiterer Verletzungen wurde er nach mehreren Monaten wieder arbeitsfähig.

Anlässlich dieses Unfalls wurden der BSU bis Mitte März 2019 zwei weitere vergleichbare Ereignisse beim Personentransfer an der Lotsenwechselstation Rüterbergen mit der MARFAAM bekannt. Diese ereigneten sich bereits im Dezember 2018. In beiden Fällen fanden Lotsen ebenfalls keinen Halt beim Überstieg von der Lotsenleiter durch die Relingspforte auf das Hauptdeck. Aus unterschiedlichen Gründen kamen diese Personen aber mit dem Schrecken davon und konnten das Hauptdeck körperlich unverletzt erreichen.

Fehlende – international vorgeschriebene – geeignete Handgriffe an der Relingspforte der MARFAAM waren der Anlass für den Unfall des Kanalsteuers

★ **DE. BSU. Investigation Report No. 19/19 issued**

(Last report see NfS issue 52-53/2020)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report No. 19/19 on 17 December 2020. The report deals with the fall of a canal helmsman embarking on the multi-purpose vessel MARFAAM resulting in serious injuries and is available for download at

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

Less Serious Marine Casualty¹

Early morning on 13 January 2019, the Dutch-flagged multi-purpose vessel MARFAAM was sailing westbound on the NOK level of the Rüterbergen pilot transfer station, where the canal helmsman and the pilot were to be transferred. The lowered pilot ladder was illuminated and the overall impression of the pilot embarkation point from on board the pilot vessel was apparently good.

The canal helmsman was the first to climb the pilot ladder. He was unable to find a handhold when he was level with the main deck at the gateway and fell from a height of 3–4 m first upon the rails and from there head first upon the deck of the pilot vessel. The transfer manoeuvre was immediately aborted and the pilot on board the pilot vessel administered first aid. The emergency services were alerted and the pilot vessel sailed to the pilot station.

The pilot and the canal helmsman from the eastern section stayed on board the MARFAAM and sailed on to Brunsbüttel.

The canal helmsman suffered life-threatening injuries. Despite a basilar skull fracture, rib fractures, lung contusions, rupture of the spleen and further injuries, he was fit for work again after several months.

In the wake of this accident, the BSU became aware of two similar incidents involving the MARFAAM during the transfer of personnel at the Rüterbergen pilot transfer station prior to mid-March 2019. They both occurred in December 2018. The two cases also involved pilots being unable to find a handhold while crossing from the pilot ladder to the main deck via the gateway. However, for various reasons these individuals escaped with nothing more than just a fright and were able to reach the main deck physically unharmed.

The lack of – internationally binding – adequate handholds at the MARFAAM's gateway was the reason for the accident involving the canal helmsman

¹ Kategorisierung entsprechend/Categorisation according to § 1a Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG)

und die Beinahe-Abstürze der Lotsen. Begünstigt wurden dieser Unfall sowie die anderen bekanntgewordenen Unfallereignisse insbesondere dadurch, dass

- die fehlenden Handgriffe durch die Klassifikationsgesellschaft nicht erkannt, sondern der Zustieg als korrekt bescheinigt wurde,
- dieser Sachverhalt auch bei Hafenstaatkontrollen nicht aufgefallen ist,
- Lotsen sowie Kanalsteuerer diesen Mangel nicht als Gefährdung einstufen und daher nicht den Verkehrszentralen meldeten, um den Sachverhalt im Rahmen einer Hafenstaatkontrolle gezielt zu überprüfen.

Auf der MARFAAM wurden zwischenzeitlich – aus Sicht der BSU – geeignete Handgriffe angebracht und so die wesentliche Unfallursache beseitigt.

Die Untersuchung hat jedoch vielfältige weitere Gefährdungen grundsätzlicher Art bei der Nutzung von Lotsenzustiegen aufgedeckt, die bei Beachtung der Sicherheitsempfehlungen reduziert werden können. Hierzu zählen insbesondere:

- fehlende Arbeitsschutzstandards für Kanalsteuerer und Lotsen bzw. unklare Verantwortlichkeiten,
- fehlende konkrete internationale Anforderungen an die Eignung von Handgriffen bei Lotsenzustiegen durch Relingspforten,
- eine fehlende Kultur zur Meldung gefahrgeneigter Lotsenzugänge an die Verkehrszentralen und
- eine unzureichende Um- und Durchsetzung vorhandener international verbindlicher Regelungen für Lotsenversetzteinrichtungen.

Weitere Aspekte und Details sind dem Untersuchungsbericht zu entnehmen.

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

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

Ulf Kaspera
Direktor

and the two pilots nearly falling from a height. In particular, both this and the other accidents that have come to light were caused by the fact that

- *lacking handholds were not identified but the pilot embarkation point certified as appropriate by the classification society;*
- *this situation was not identified subsequently during a port State control inspection;*
- *neither pilots nor canal helmsmen rated this deficiency as a threat and therefore failed to report it to a vessel traffic service (VTS) for specific scrutiny during a port State control inspection.*

From the BSU's perspective, adequate handholds have now been installed on the MARFAAM to eliminate the primary cause of the accident.

The investigation revealed many other hazards of a fundamental nature associated with the use of pilot embarkation points, which can be reduced if the safety recommendations are observed. In particular, they include an

- *absence of occupational health and safety standards for canal helmsmen and pilots and unclear responsibilities, respectively*
- *absence of specific international requirements for the adequacy of handholds at pilot embarkation points with a gateway;*
- *absence of a culture of reporting dangerous pilot embarkation points to VTSs, and*
- *absence of sufficient implementation and enforcement of existing internationally binding rules for pilot transfer arrangements*

Further aspects and details can be found in the investigation report.

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

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

*Ulf Kaspera
Director*

(BSU 19/20) 01/21

- ★ **DE. BMVI. Richtlinien für die Ausbildung von technischen Offiziersassistenten/Offiziersassistentinnen in der Seeschifffahrt**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat neue Richtlinien für die Zulassung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als technischer Offiziersassistent/technische Offiziersassistentin bekannt gemacht. Die Richtlinien sind als Beilage in der Mitte dieser Ausgabe abgedruckt.

- ★ ***DE. BMVI. Guidelines for the Training of Technical Officer's assistant in the Maritime Shipping***

The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure has published new guidelines for the approval of practical training and seagoing service as a technical officer's assistant.

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

(BMVI WS23/20) 01/21