

BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer

Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

17. Mai 2013 · 144. Jahrgang · Heft 20
17 May 2013 · Volume 144 · Issue 20

**Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw.
bitte sofort berichtigen
Charts, List of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately**

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Sector limits of lights from seaward.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Luminous ranges at 10 nm meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Other heights referred to chart specific height datum.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Distances in metric units, nautical miles (nm), and cable lengths.

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen im jährlichen Vorwort in Heft 1 der NfS sowie im Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

Additional abbreviations and explanations are provided in the preface to the annual NfS issue 1 and "Handbuch für Brücke und Kartenhaus".

Freiwillige Mitarbeit/Voluntary cooperation

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Sicherheit aller Seefahrer. Beiträge erbitten wir an das:

Any information provided to supplement or correct nautical publications will help to improve the safety of all mariners. Such information should be sent to:

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 63-7 69

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.

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.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Hamburg und Rostock 2013

ISSN-Nr. 1437-4048

BSH-Nr. 2119

Verbindlicher Endpreis monatlich € 10,00 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

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

Fixed price per month € 10.00 incl. VAT, single issue € 3.00 incl. VAT (plus postage)

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

Beilagen/Enclosures

- Deckblätter zum Lfv./*Corrections to the List of Lights*
- Deckblätter zu den Krt./*Blocks (Chartlets) for Charts*: (11) 159/INT 1336, (21) 111/INT 1449, (22) 214
- Rundschreiben MSC.1/Circ.1185/Rev.1 „Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser“
Circular MSC.1/Circ.1185/Rev.1 “Guide for cold water survival”

Neuerscheinungen des BSH/New BSH publications**Bücher/Books:** –**Krt./Charts:** (16) 14/INT 1373, (16) 26/INT 1360, (21) 91/INT 1462**Zusammenstellung der in dieser Ausgabe aufgeführten Karten und Seehandbücher**
*Summary of charts and Sailing Directions affected in this issue***Teil 1 – Deutsche Karten/Part 1 – German Charts**

(21) 7	(16) 30	(12) 141	(22) 214	(13) 1408
(16) 11	(21) 44	(12) 142	(22) 246	(13) 1409
(16) 12	P (22) 84	(13) 149	P (22) 246	(12) 1421
(16) 13	(21) 91	(12) 154	P (22) 247	
(16) 14	P (22) 96	(13) 157	T (16) 329	
(16) 26	(21) 111	(11) 159	(16) 480	

Teil 1 A – Britische Karten/Part 1 A – British Admiralty Charts











Admiralty Chart No.	Notices
(12) GB 820	2197
(22) GB 125	1840P, 2158T
(22) GB 126	1840P




Teil 2 – Deutsche Seehandbücher/Part 2 – German Sailing Directions

2002	Ostsee W 2013
3001	Wegepunkte in der Nord- und Ostsee 2013

Kartenberichtigungen/Corrections to Charts

Teil 1 – Deutsche Karten/Part 1 – German Charts

(11) 159 INT 1336 3006 Letzte NfS 15/13	Plan F DECKBLATT vom 10.05.2013 BLOCK dated 10.05.2013 Anmerkung: Das Deckblatt ist zur Berichtigung der Klein- u. Sportschiffahrts-Krt. 3006, Blatt 23 geeignet. Remark: Block is suitable for correction of small craft chart 3006, sheet 23.	(DK GST 7/64/13) 20/13
(12) 141 Letzte NfS 9/13 Trage ein Insert	Nasva. Kuressaare. Sõru. Muhu betont/buoyed	(EE 5/87, 88, 93/13) 20/13 zwischen/between 58° 32,36' N 023° 19,37' E 58° 31,28' N 023° 19,38' E
Streiche Delete	 	58° 13,6' N 022° 21,9' E 58° 15,0' N 022° 28,5' E 58° 42,0' N 022° 31,0' E
(12) 142 Letzte NfS 50/12 Trage ein Insert	Kaunispe. Nasva. Muratsi. Sõru. Mõntu. Kuressaare 	(EE 5/88, 93–96, 100/13) 20/13 57° 57,65' N 022° 08,76' E
Ersetze Replace	 durch/by 	57° 56,9' N 022° 06,7' E
Streiche Delete	 	58° 02,2' N 022° 03,6' E 58° 13,3' N 022° 23,1' E 58° 14,0' N 022° 34,3' E 58° 15,0' N 022° 27,3' E 58° 42,1' N 022° 30,7' E
(12) 154 Letzte NfS 17/13 Streiche Delete	S-lich Pakri. Tahkuna. Sõru  	(EE 5/82, 83, 88, 98/13) 20/13 59° 17,0' N 024° 02,0' E 58° 59,3' N 022° 27,9' E 58° 41,9' N 022° 31,3' E
Trage ein Insert		59° 03,9' N 022° 42,1' E

(12) 1421 INT 1274 Letzte NfS 36/12 Trage ein <i>Insert</i>	Kaunispe. Nasva. Mõntu 	(EE 5/93, 95, 96, 100/13) 20/13 57° 57,65' N 022° 08,76' E
Streiche <i>Delete</i>		58° 02,6' N 022° 03,4' E 58° 12,8' N 022° 23,5' E 57° 56,8' N 022° 07,4' E
(13) 149 Letzte NfS 14/13	Helsinki Plan A KATAJANOKAN KÄRKI ★ SKATUDDENS SPETS F.Y	(FI 12/139/13) 20/13 60° 10,04' N 024° 58,85' E
Streiche <i>Delete</i>		
(13) 157 Letzte NfS 16/13 Streiche <i>Delete</i>	Paljassaare 	(EE 5/77/13) 20/13 59° 28,5' N 024° 44,0' E
(13) 1408 INT 1246 Letzte NfS 14/13 Trage ein <i>Insert</i>	Uolionselkä Tiefe 5 ₇ und streiche Tiefen 6 ₆ dicht W-lich und 12 ₅ dicht O-lich <i>depth 5₇ and delete depths 6₆</i> <i>close W and 12₅ close E</i> Tiefe 4 und streiche Tiefe 6 ₈ dicht W-lich <i>depth 4 and delete depth 6₈ close W</i> Tiefe 2 ₄ und streiche Tiefe 3 ₁ dicht NW-lich <i>depth 2₄ and delete depth 3₁ close NW</i> Tiefen mit Tiefenlinie <i>depths with depth contour</i> 2 ₉ 3 ₇ 4 ₉	(FI 11/134/13) 20/13 60° 29,67' N 027° 15,74' E 60° 28,42' N 027° 17,82' E 60° 28,49' N 027° 18,19' E 60° 28,62' N 027° 17,25' E 60° 28,68' N 027° 17,87' E 60° 28,68' N 027° 17,51' E
(13) 1409 INT 1245 Letzte NfS 5/13 Trage ein <i>Insert</i>	Uolionselkä Tiefe 5 ₇ und streiche Tiefen 6 ₆ dicht W-lich und 12 ₅ dicht O-lich <i>depth 5₇ and delete depths 6₆</i> <i>close W and 12₅ close E</i>	(FI 11/134/13) 20/13 60° 29,67' N 027° 15,74' E

Trage ein <i>Insert</i>	Tiefe 4 und streiche Tiefe 6 ₈ dicht W-lich <i>depth 4 and delete depth 6₈ close W</i>	60° 28,42' N 027° 17,82' E
	Tiefe 2 ₄ und streiche Tiefe 3 ₇ dicht NW-lich <i>depth 2₄ and delete depth 3₇ close NW</i>	60° 28,49' N 027° 18,19' E
	Tiefen mit Tiefenlinie <i>depths with depth contour</i>	
	2 ₉	60° 28,62' N 027° 17,25' E
	3 ₇	60° 28,68' N 027° 17,87' E
	4 ₉	60° 28,68' N 027° 17,51' E

(16) 11 INT 1370 Letzte NfS 17/13 Trage ein <i>Insert</i>	S-lich Sprogø 	(DK 18/435/13) 20/13
	und <i>and</i> 5 Mess-G.	dicht dabei <i>close by</i>
		55° 19,00' N 010° 58,02' E 55° 19,00' N 010° 58,20' E 55° 19,09' N 010° 58,37' E 55° 19,13' N 010° 58,54' E 55° 19,17' N 010° 58,72' E

(16) 12 INT 1368 Letzte NfS 16/13 Ersetze <i>Replace</i>	Bagenkop Lts Siren (occas) durch/by Lts	(DK GST 16/141/13) 20/13 54° 45,1' N 010° 41,2' E
---	---	--

(16) 13 INT 1369 Letzte NfS 16/13 Trage ein <i>Insert</i>	S-lich Sprogø 	(DK 18/435/13) 20/13
	und <i>and</i> 5 Mess-G.	dicht dabei <i>close by</i>
		55° 19,00' N 010° 58,02' E 55° 19,00' N 010° 58,20' E 55° 19,09' N 010° 58,37' E 55° 19,13' N 010° 58,54' E 55° 19,17' N 010° 58,72' E

★ (16) 14 INT 1373 Letzte NfS 11/13	NEUE AUSGABE/NEW EDITION	(BSH N2) 20/13
--	--------------------------	----------------

★ (16) 26 (BSH N2) 20/13
 INT 1360
 Letzte NfS 14/13 NEUE AUSGABE/NEW EDITION

(16) 30 (DK GST 16/141/13) 20/13
 INT 1353
 3004
 Letzte NfS 11/13
 Ersetze
 Replace
Bagenkop
Plan G
 FI.G.3s6m4M
 ☆ Siren(1)30s (occas) durch/by ☆ FI.G.3s6m4M 54° 45,19' N 010° 40,18' E










T (16) 329 (DK 17/413/13) 20/13
 Letzte NfS 17/13
 Streiche
 Delete
Dragør
Plan D
 Geringere Tiefen/Less depths 55° 35,4' N 012° 40,9' E
 (17/13 – T (16) 329 aufgehoben/cancelled)

★ (16) 480 (BSH N2) 20/13
 Letzte NfS 16/13
 BERICHTIGTER NACHDRUCK
 SMALL CORRECTIONS
 Indexrahmen geändert
 Limits of larger scale charts changed

★ (21) 7 (WSA Wilhelmshaven 12/13) 20/13
 INT 1406
 3011, 3015
 Letzte NfS 8/13
 Verlege
 Relocate
Wanger Außentief-Ansteuerung
 FI.R.4s
 W 2 nach/to 53° 41,517' N 008° 02,951' E

★ (21) 44 (WSA Cuxhaven 43/13) 20/13
 INT 1452
 3010, 3014
 Letzte NfS 18/13
 Verlege
 Relocate
Otterndorf
 FI(3)G.12s
 Otterndorf 3 nach/to 53° 50,23' N 008° 53,55' E

★ (21) 91 (BSH N2) 20/13
 INT 1462
 Letzte NfS 17/13 NEUE AUSGABE/NEW EDITION

(21) 111 INT 1449 Letzte NfS 12/13	DECKBLATT vom 10.05.2013 <i>BLOCK dated 10.05.2013</i>		(DK GST 11/114/13) 20/13
P (22) 84 INT 1417 Letzte NfS 14/13 Trage ein <i>Insert</i>	TSS West Friesland <i>in Bau/Under construction</i> 	zwischen/between	(NL 18/210(P)/13) 20/13 53° 48,64' N 004° 21,12' E 53° 49,10' N 004° 30,76' E
P (22) 96 INT 1420 Letzte NfS 8/13 Trage ein <i>Insert</i>	TSS West Friesland <i>in Bau/Under construction</i> 	zwischen/between	(NL 18/210(P)/13) 20/13 53° 48,64' N 004° 21,12' E 53° 49,10' N 004° 30,76' E
(22) 214 Letzte NfS 19/13	Kornwerderzand DECKBLATT vom 10.05.2013 <i>BLOCK dated 10.05.2013</i> Plan C DECKBLATT vom 10.05.2013 <i>BLOCK dated 10.05.2013</i>		(NL 14/162/13; 18/215/13) 20/13
Streiche <i>Delete</i>	 Iso.G.4s		53° 03,9' N 005° 20,2' E
★ (22) 246 INT 1416 Letzte NfS 16/13	Outer Gabbard – The Galloper BERICHTIGTER NACHDRUCK <i>SMALL CORRECTIONS</i> Deckblatt vom 12.04.2013 eingearbeitet <i>Block dated 12.04.2013 included</i>		(BSH N2; GB 2208/13) 20/13
Streiche <i>Delete</i>	  VQ OG North		51° 58,9' N 001° 59, 7' E
	  VQ(3)5s OG East		51° 53,3' N 002° 00,3' E
	  VQ(3)5s GG East		51° 45,3' N 002° 00,6' E

Teil 1 A – Britische Karten/Part 1 A – British Admiralty Charts

Dieser Abschnitt enthält Abdrucke für Kartenberichtigungen nach den Admiralty Notices to Mariners, die vom UK Hydrographic Office (UKHO) herausgegeben wurden. Ergänzende Hinweise und die vollständige Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten siehe Beilage in NfS-Ausgabe 1/2013.

This part contains reprints of corrections to charts published in the Admiralty Notices to Mariners issued by the UK Hydrographic Office (UKHO). More information and the complete list of sea areas and charts related to them is provided in Enclosure NfS issue 1/2013.

Seegebiet/Sea area

2197 SWEDEN - East Coast - Stockholm South-eastwards - Nacka Eastwards - Duvnäs North-eastwards to Tollare - Submarine pipeline.

Source: Swedish Notice 444/8537/13

(12) Chart 820 (INT 1238) [previous update 1014/13] WGS84 DATUM

Insert

submarine pipeline, - - - - -, joining:

59° 18' 48N., 18° 12' 92E. (shore)

59° 18' 37N., 18° 13' 23E.

59° 18' 20N., 18° 13' 50E.

59° 18' 19N., 18° 13' 66E. (shore)

2158(T)/13 NETHERLANDS - Den Haag - Scheveningen North-westwards - Submarine cable. Platform.

Source: Netherlands Notice 15/177(P)/13

1. Works are in progress to lay a submarine cable between the following positions:

52° 05' 85N., 4° 15' 25E. (shore)

52° 11' 50N., 4° 08' 20E. (well)

2. A new platform, Q13a-A, will be established at the seaward end of the new cable.
(All positions are referred to WGS84 Datum)

3. Mariners are advised to navigate with caution in the vicinity.

(22) Charts affected - 122 (INT 1472) - 125 (INT 1469)

Seegebiet/Sea area

**Repetition/Wiederholung**

1840(P)/13 NETHERLANDS - Texel to Europoort Westwards - Routeing measures. Traffic separation schemes. Traffic flow direction. Precautionary areas. Recommended routes. Deep water routes. Area to be avoided.

Source: IMO & NLHO

1. To improve the safety of navigation in the area off the coast of the Netherlands between Texel and North Hinder, the International Maritime Organization has approved extensive new and amended routeing measures to be implemented at 0000 UTC 1 August 2013.
2. **“TSS Off Texel” (see diagram 1)**
 In the area west of Texel, the International Maritime Organization has approved amendments to the existing traffic separation scheme, “TSS Off Texel”, and a new direction of traffic flow southbound, as follows:
 The north-eastbound traffic lane of the “TSS Off Texel” will be reorientated and extended south-westward.
 The south-westbound traffic lane of the “TSS Off Texel” will be extended south-westward to join the new recommended direction of traffic flow southbound “Off Breeveertien” leading through the new precautionary area “Rijnveld”.
 A new southbound traffic lane at the end of the existing south-westbound lane of the “TSS Off Texel” will be established for vessels bound for the new TSSs “Maas North” and “IJmuiden North”.
3. **“West of Rijnveld” (see diagram 2)**
 In the area “West of Rijnveld”, the International Maritime Organization has approved the establishment of a new precautionary area, a new direction of traffic flow southbound and a new area to be avoided, as follows:
 A new precautionary area “Rijnveld” will be established in order to regulate traffic coming from the north-eastbound lane of the amended “TSS North Hinder North”, the north-west and south-eastbound lanes in and out of the amended “TSS Maas Northwest” and the north and southbound traffic to and from the new precautionary area “Maas Junction”.
 A new recommended direction of traffic flow southbound “Off Breeveertien” will be established joining the new precautionary area “Rijnveld” and the junction of the amended south-westbound traffic lane “TSS Off Texel”.
 A new area to be avoided “at De Ruyter” will be established around the De Ruyter offshore platform.
4. **“In the Approaches to IJmuiden” (see diagram 3)**
 In the approach to IJmuiden, the International Maritime Organization has approved the establishment of three new traffic separation schemes and new routeing measures “In the Approaches to IJmuiden” and amendments to the Deep-water route and Deep-water approach area leading to IJmuiden. Within the scheme, the following changes will be implemented:
 Three new TSSs; “TSS IJmuiden West Outer”, “TSS IJmuiden West Inner” and “TSS IJmuiden North” will be established. These schemes will regulate traffic in and out of IJmuiden so that inbound vessels, not confined by their draught, keep south of the route as far inshore as possible whilst the outbound vessels, not confined by their draught, stay north of it.
 A precautionary area “IJmuiden Crossing” will be established at the seaward end of the new “TSS IJmuiden West Outer” to enable vessels to cross the DW route and the DW approach area.
 A precautionary area “IJmuiden Junction” will be established at the junction of the “TSS IJmuiden West Inner” and “TSS IJmuiden West Outer” and also “TSS IJmuiden North” leading to the amended “TSS Off Texel”. This will enable inbound vessels from the north to join eastbound vessels in the approach to IJmuiden.
 A new area to be avoided “by IJmuiden Northern Approaches” will be established at the former explosives dumping ground off IJmuiden.
 The deep-water approach area will be amended in order to provide more manoeuvring space for deep draught vessels involved in pilot embarkation or disembarkation.
 An emergency turning area will be established at the inner fairway buoy, five miles off the harbour entrance, for deep draught inbound vessels.
5. **“Hook of Holland and at North Hinder” (see diagram 4)**
 In the approaches to Europoort, the International Maritime Organization has approved amendments to the existing traffic separation schemes and routeing measures “In the Approaches to Hook of Holland and at North Hinder”. Within the scheme, the following changes will be implemented:
 The “TSS Maas North” will move about 4.5 miles westwards to be in alignment with a new precautionary area “IJmuiden Crossing”.
 A new area to be avoided “at Maas North” will be established within the new separation zone at “TSS Maas North” at the former explosives dumping ground off Hoek van Holland.
 The “TSS Maas Northwest” will be moved about 4 miles westwards as a consequence of the amended “TSS Maas North”.
 The “TSS Maas West Inner” and “TSS Maas West Outer” will be shortened to fit between the amended precautionary areas “Maas Centre Precautionary Area” and “North Hinder Junction Precautionary Area”.
 The “TSS North Hinder North” will be realigned to take traffic further to the East of the Horizon platform.
 To accommodate the amendments to the above traffic separation schemes, the precautionary areas “Maas Centre”, “Maas Junction” and “North Hinder Junction” will be amended.
 The deep-water approach area to the deep-water channel will be extended for the use of deep draught in-bound vessels from the south-west.
 The inshore end of the deep-water channel at the entrance to Europoort will be extended to the breakwater.
 Two new emergency turning areas within the deep-water channel will be established for the use of in-bound vessels.
 The areas to be avoided “At North Hinder Junction Point” and “At Maas Centre” will be discontinued.

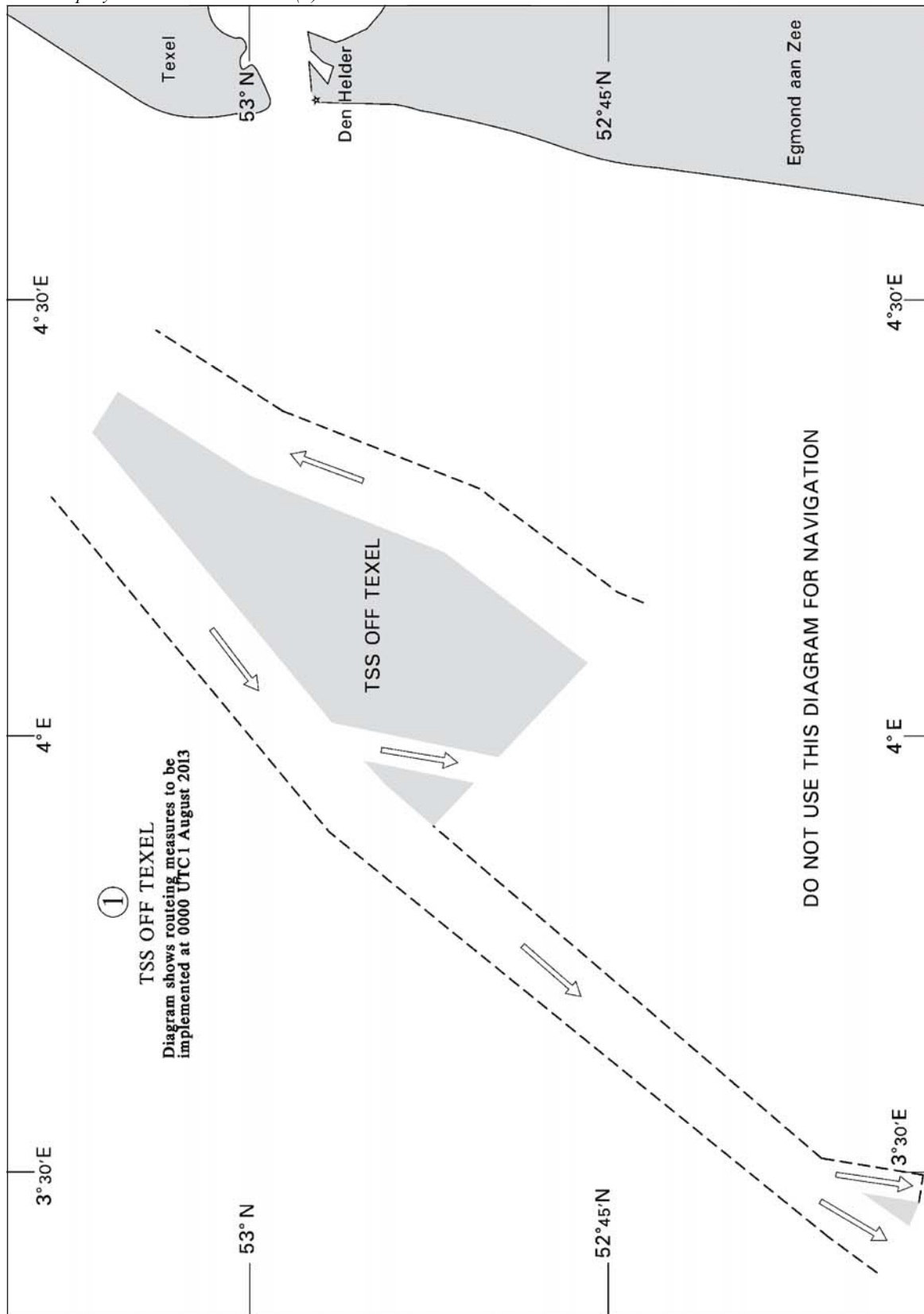
Seegebiet/Sea area**1840(P)/13 NETHERLANDS - Texel to Europoort Westwards - Routeing measures. Traffic separation schemes. Traffic flow direction. Precautionary areas. Recommended routes. Deep water routes. Area to be avoided. (continued)**

6. Details of all the above changes are shown on the accompanying Diagrams 1 to 4, including an overview of all the changes on Diagram 5.
7. In addition to the above changes, Vessel Traffic Service (VTS) rules will be revised and radio reporting points, pilot stations, radar ranges, buoyage and anchorages will be amended and repositioned. Details of these changes will be published in the relevant Admiralty Publications.
8. Details of the new routeing measures will be included in New Editions of Charts 110, 122, 125, 126, 1406, 1408, 1504, 1630, 1631, and 2182A to be published in May and June 2013. These charts will be published with a cautionary note advising mariners that the existing charts, which will be given an 'X' prefix, should be retained and used until 0000 UTC 1 August 2013. Charts 1546 and 5500 will be updated by Notice to Mariners.

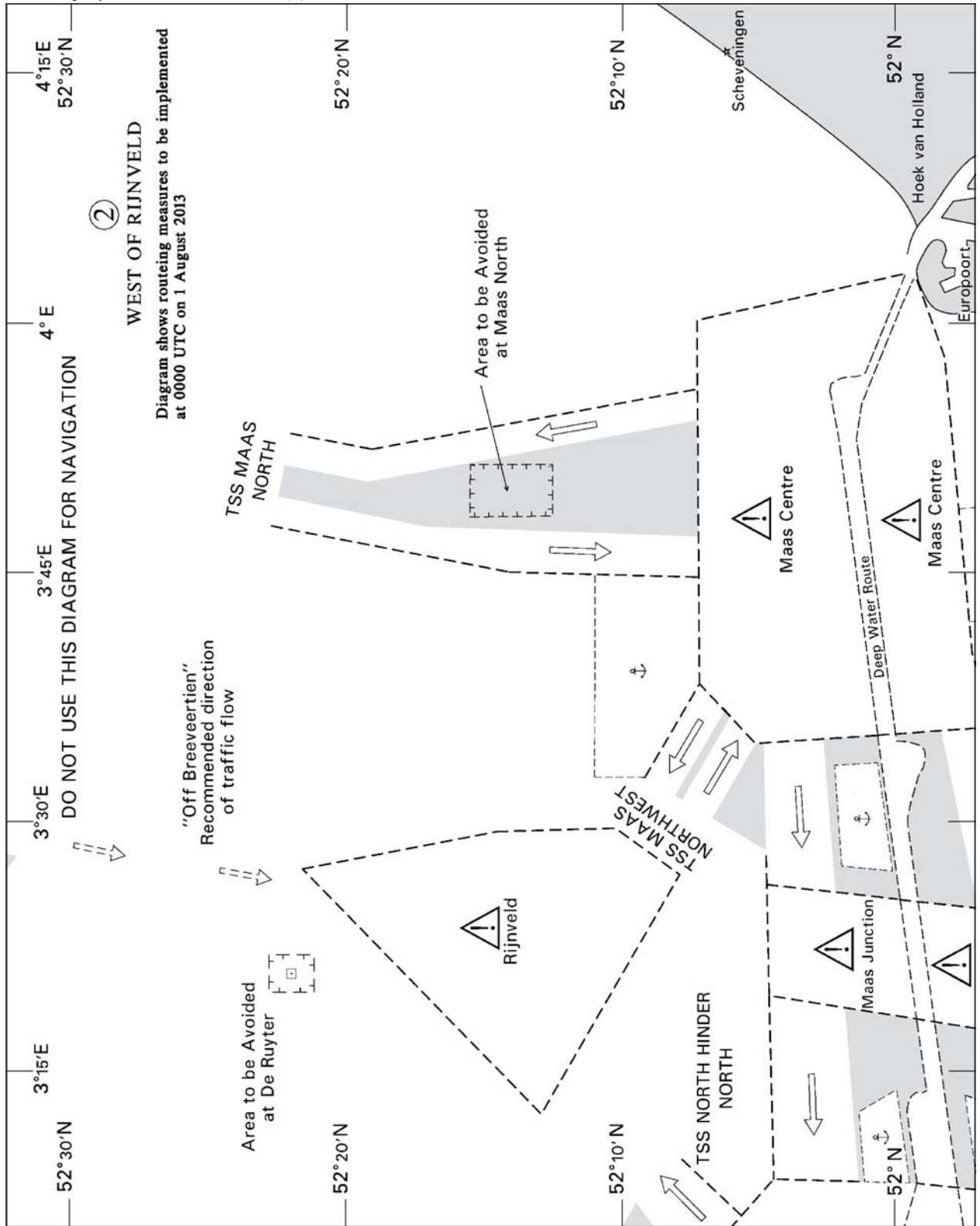
Note: Mariners are advised that this is a significant change to IMO routeing and associated measures in the southern North Sea and in the approaches to IJmuiden and Europoort. Mariners should familiarise themselves with these changes and ensure that they have all the necessary chart and publication updates in advance of the implementation date.

(22) Charts affected - 110 (INT 1473) - 122 (INT 1472) - 125 (INT 1469) - 126 (INT 1468) - 1406 - 1408 - 1504 (INT 1510) - 1546 (INT 1470) - 1630 (INT 1416) - 1631 (INT 1418) - 2182A (INT 1043) - 5500

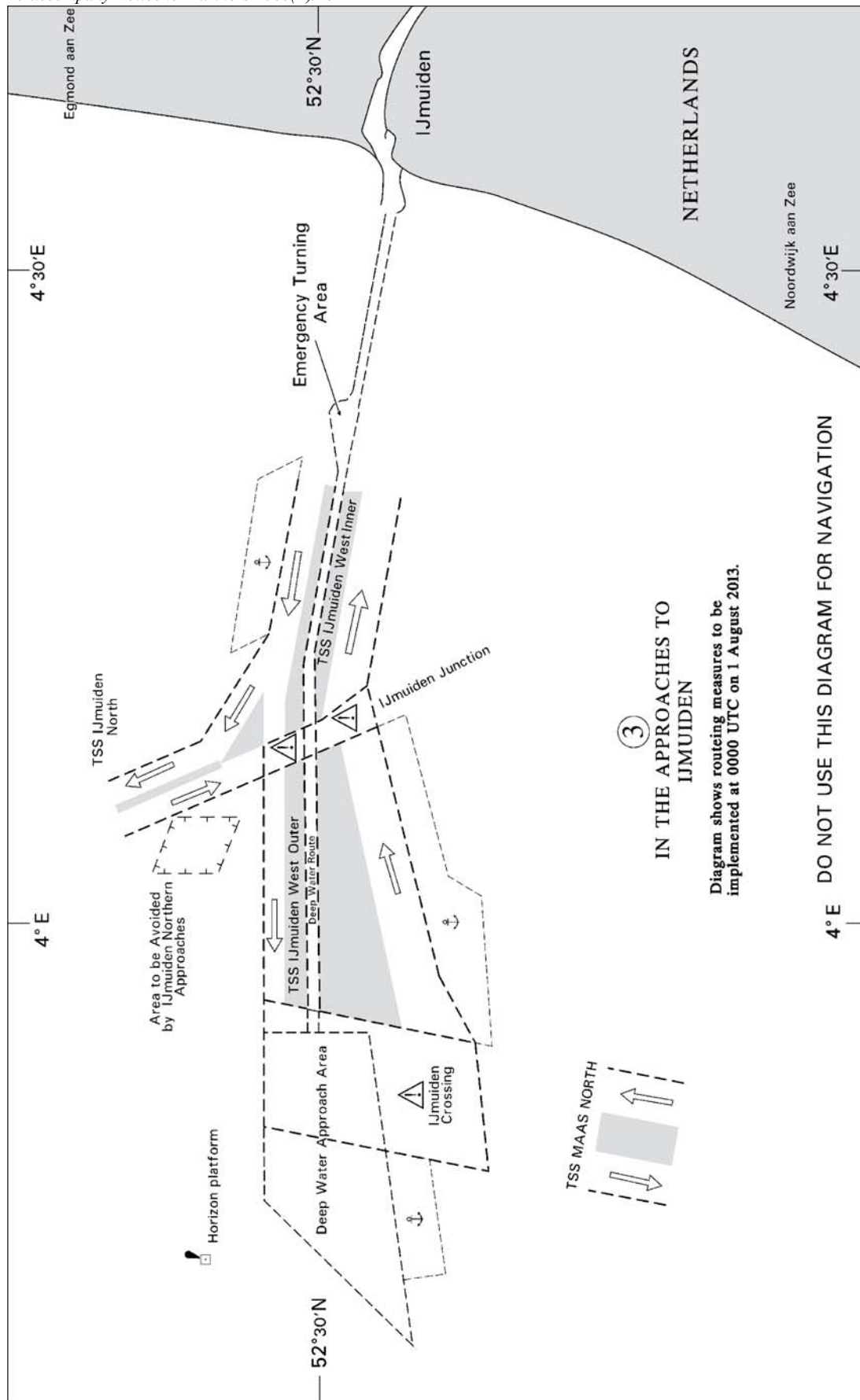
To accompany Notice to Mariners 1840(P)/13



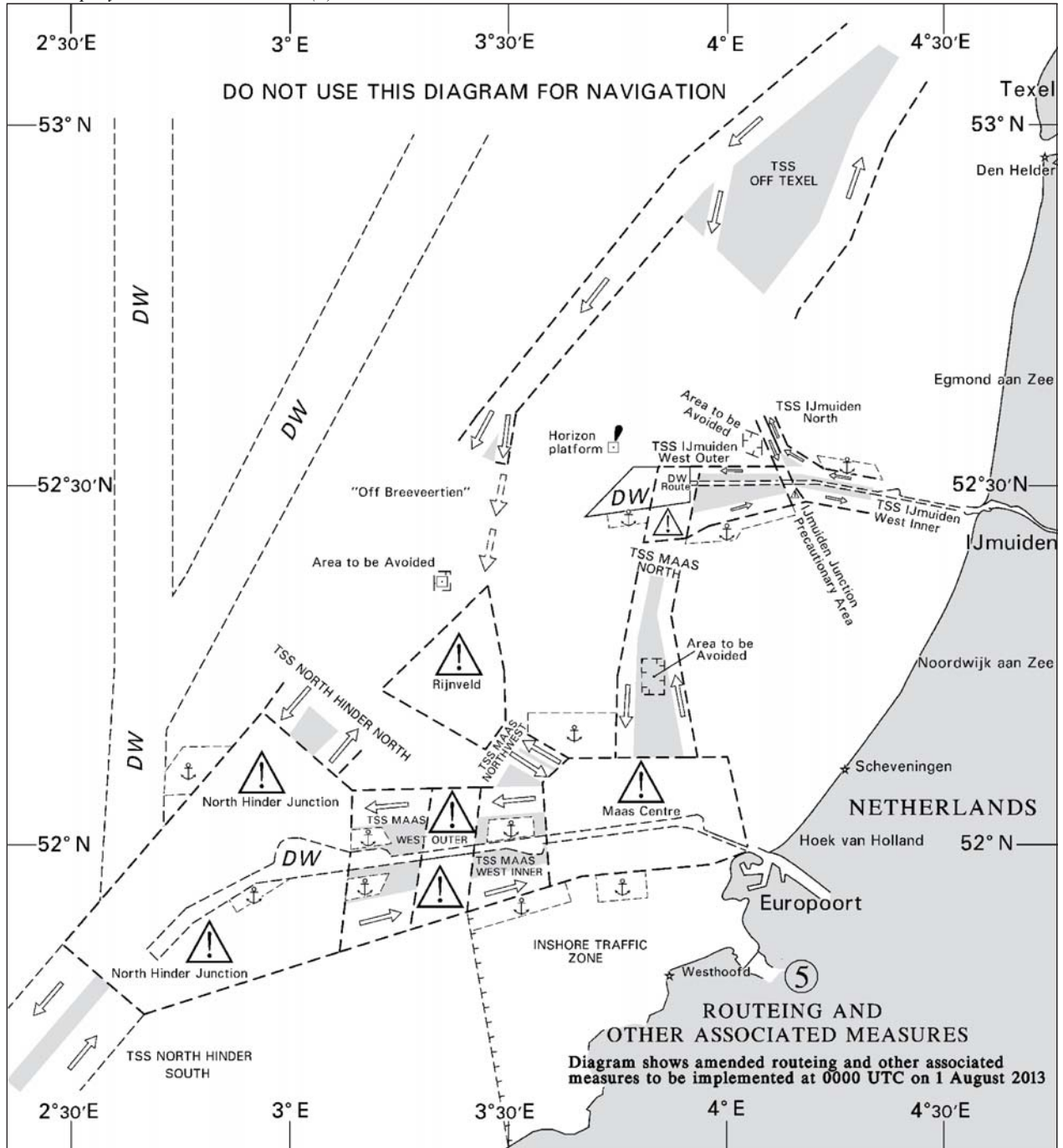
To accompany Notice to Mariners 1840(P)/13



To accompany Notice to Mariners 1840(P)/13



To accompany Notice to Mariners 1840(P)/13



Handbuchberichtigungen/Corrections to Sailing Directions**Teil 2 – Deutsche Seehandbücher/Part 2 – German Sailing Directions**

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

2002 Ostsee W 2013

S. 193. Engstellen (Fortsetzung). D a n v i k s b r o, ersetze alle Angaben durch:

D a n v i k s b r o

Abmessungen der Durchfahrt

Breite 28,3 m

Höhe 11,8 m

Öffnungszeiten

täglich

0330 und 0530 GZ

1. Oktober bis 30. April Anforderung telefonisch spätestens 5 Stunden im Voraus

werktags

zwischen 0930 und 1530 GZ sowie 1830 und 2330 GZ stündlich

Samstag, Sonn- und Feiertage

zwischen 0630 und 2330 GZ stündlich

(SE 446/8589/13) 20/13

3001 Wegepunkte in der Nord- und Ostsee 2013

S. 15. 1712 10/Flaggtief 2. Ersetze alle Angaben durch:

1712 10

R



Fl. R. 4 s

54° 01,17' N 011° 22,20' E

(WSA Lübeck 22/13) 20/13

Katalogberichtigungen/*Corrections to Catalogue***Teil 3 – Deutscher Katalog/*Part 3 – German Catalogue***

Berichtigungen zum Katalog Seekarten und Bücher, 44. Ausgabe 2013 sowie Hinweise auf berichtigte Nachdrucke und beabsichtigte Neuauflagen von Karten.

Corrections to the catalogue of nautical charts and books, 44th edition 2013 and information about Small Corrections and planned New Editions of charts.

Karte/ <i>chart</i> Buch-Nr. <i>book No.</i>	Titel/Maßstab/Grenzen/Bemerkungen <i>title/scale/limits/remarks</i>	Datum <i>date</i>	Seite <i>page</i>
--	--	----------------------	----------------------

Neue Ausgaben/*New Editions*

(16) 14 INT 1373	Lillebælt (Kleiner Belt), südlicher Teil und Fahrwasser südlich Fyn, 1 : 75 000 ISBN 978-3-86987-491-3	2013, IV.	35
(16) 26 INT 1360	Flensburger Förde, 1 : 50 000 ISBN 978-3-86987-488-3	2013, V.	35
(21) 91 INT1462	Die Ems vom Dukegat bis Pogum, 1 : 25 000 ISBN 978-3-86987-489-0	2013, V.	23

Berichtigte Nachdrucke/*Small Corrections*

(16) 480	Smålandsfarvandet, 1 : 75 000 ISBN 978-3-89871-792-2	2013, IV.	–
(22) 246 INT 1416	West Hinder und Outer Gabbard bis Vlissingen und Scheveningen, 1 : 150 000 ISBN 978-3-86987-444-9	2013, IV.	–

Teil 4 Mitteilungen★ **Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten.**

a) Todendorf	Zeit/Schedule	b) Putlos	Zeit/Schedule
27.05.2013	9:00–20:00	27.05.2013	9:00–16:00
28.05.2013	9:00–20:00	28.05.2013	9:00–16:00
	22:00–24:00		22:00–24:00
29.05.2013	0:00– 1:00	29.05.2013	0:00– 1:00
	9:00–20:00		9:00–16:00
30.05.2013	9:00–20:00	30.05.2013	9:00–16:00
	22:00–24:00		22:00–24:00
31.05.2013	0:00– 1:00	31.05.2013	0:00– 1:00
	9:00–20:00		9:00–16:00
01.06.2013	Kein Schießbetrieb No firing exercises	01.06.2013	Kein Schießbetrieb No firing exercises

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Änderungen aufgrund der Wetterlage oder technischer Störungen sind nur innerhalb der oben genannten Zeiten möglich. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen.

Das Warnggebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warnggebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 1. Juni 2012 (BAnz. AT 11.06.2012 V1), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. April 2013 (BAnz. AT 15.04.2013 V1) **verboten**. Es finden auch außerhalb dieser festgesetzten Schießzeiten Übungen statt, bei denen Leucht- und Signalmunition, außer Signal rot, verschossen wird.

Das Gefahrengebiet (bezeichnet durch die Leuchttonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warnggebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.

Die Küstenfunkstelle **Todendorf Naval** verbreitet von Montag bis Freitag jeweils 7:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 7:30 und 11:00 Uhr, eine Lagemeldung auf UKW-Kanal 11 zu den aktuellen Gefahrenbereichen für den Schießbetrieb.

Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

Part 4 Notifications★ **Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises.**

The schedule is not guaranteed. Changes due to the weather or technical problems can only be made within the above time limits. The signals shown at signal stations (see chart) and on control vessels prevail.

*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 1 June 2012, (Federal Legal Gazette, 11.06.2012 V1), last amended by the Ordinance of 8 April 2013 (Federal Legal Gazette, 15.04.2013 V1). Exercises including use of illuminating and signalling ammunition, except red signals, also take place outside scheduled times.*

The danger area (marked by light-buoys H 1 to H 3) outside the caution areas should be avoided during firing exercises but vessels may pass through after permission has been granted by the Bundeswehr.

*The coast radio station **Todendorf Naval** transmits updated situation broadcasts concerning the danger area from Monday through Friday at 0730, 1100 and 1530, in exceptional cases also on Saturday at 0730 and 1100, on VHF channel 11.*

The situation broadcast will be announced 5 minutes in advance on VHF channel 16.

(WSA Lübeck 21/13) 20/13

Niederlande. Texel – W-lich Europort. Neue und geänderte Wegeführungsmaßnahmen.

(Siehe auch Mitteilung im NfS-Heft 15/2013)

Um die Sicherheit der Schifffahrt in dem Gebiet vor der Küste der Niederlande zwischen Texel und Nord Hinder zu verbessern, hat die Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) umfangreiche neue und geänderten Wegeführungsmaßnahmen angenommen, die am 1. August 2013, 00:00 Uhr UTC in Kraft treten.

Weitere Angaben und Skizze über die Veränderungen sind in dem Abdruck der britischen NtM 1840(P)/13 am Ende von Teil 1A dieses Heftes und auch im niederländischen NfS-Heft 14/157(P)/2013 dargestellt.

Siehe auch/see also:

http://www.defensie.nl/english/navy/hydrographic_service/ntm/week_edition

Die betroffenen deutschen Seekarten werden rechtzeitig durch Neue Ausgaben ersetzt oder durch Deckblätter berichtigt.

Zusätzlich werden auch die Regeln des Schiffsverkehrsdienstes (Vessel Traffic Service – VTS) überarbeitet und Meldestellen, Lotsenstationen, Radarbereiche, Betonung und Ankergebiete geändert bzw. neu eingerichtet. Einzelheiten zu diesen Änderungen werden in den jeweiligen BSH Publikationen veröffentlicht.

Netherlands. Texel – Europort westwards. New and amended routeing measures.

(See also notification in NfS issue 15/2013)

To improve the safety of navigation in the area off the coast of the Netherlands between Texel and North Hinder, the International Maritime Organization (IMO) has approved extensive new and amended routeing measures to be implemented at 0000 UTC 1 August 2013.

Further details and diagram showing these changes are included in Admiralty NtM 1840(P)/13, reprinted at the end of part 1A of this issue and are also included in the Netherlands NtM issue 14/157(P)/2013.

The German nautical charts covering this area will be published as New Editions or updated by Blocks (Chartlets) resp. corrections for charts.

In addition to the changes, Vessel Traffic Service (VTS) rules will be revised and radio reporting points, pilot stations, radar ranges, buoyage and anchorages will be amended and repositioned. Details of these changes will be published in the relevant BSH Publications.

(NL 14/157(P)/13; GB 1840(P)/13; IMO 91. MSC Session) 20/13

★ **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Geänderte Antragsfristen für die Förderung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt.**

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) weist auf die ab sofort geltenden geänderten Antragsfristen für Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt (LNK-Förderprogramm) hin. Fördermittel für Lohnnebenkosten für 2013 müssen bis zum 30. Juni 2013 beantragt werden. Bei Antragseingang ab dem 1. Juli 2013 wird die Höhe der Einzelzuschüsse zeitanteilig gemindert. Nach dem 30. September 2013 eingehende Anträge werden nicht berücksichtigt (Ausschlussfrist).

Für das LNK-Förderprogramm 2014 sind die Anträge beim BSH bereits bis zum 31. Dezember 2013 einzureichen. Zu einer zeitanteiligen Minderung der Förderung kommt es bei Anträgen, die ab dem 1. Januar 2014 gestellt werden. Für nach dem 30. September 2014 eingehende LNK-Förderanträge gilt die Ausschlussfrist.

Das BSH weist ausdrücklich darauf hin, dass sich die Antragsfristen im Vergleich zu früheren Jahren geändert haben. Die Förderrichtlinie und die zu verwendenden Antragsformulare stehen auf den Seiten des BSH (www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Foerdermittel/index.jsp) oder auf dem neuen Internetauftritt der deutschen Flaggenstaatverwaltung (www.deutsche-flagge.de) zum Herunterladen bereit.

★ **Federal Maritime and Hydrographic Agency. New application deadlines for the subsidization of non-wage labour costs in maritime transport.**

The Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BSH) points out the new application deadlines for ancillary labour costs in maritime transport (ALC subsidy program) valid starting immediately. Subsidies for non-wage labour costs for 2013 must be applied for by 30 June 2013. For applications received on or after 1 July 2013, the size of the single subsidy will be reduced on a pro rata basis according to the date of receipt. Applications received after 30 September 2013 (exclusion deadline) will not be accepted.

For the ALC Subsidy Program 2014, applications must be submitted to the BSH by 31 December 2013. The subsidy will be reduced on a pro rata basis according to the date of receipt for applications submitted on or after 1 January 2014. The exclusion deadline applies to ALC subsidy applications received after 30 September 2014.

The BSH would like to explicitly point out that the application deadlines have changed in comparison to previous years. The subsidy guidelines and the application forms to be used are available for download on the BSH website (www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Foerdermittel/index.jsp) or the new internet presence of the German flag administration (www.deutsche-flagge.de).

BSH wird auch in diesem Jahr die deutschen Reeder bei den Lohnnebenkosten und der Bereitstellung von Ausbildungsplätzen unterstützen. Auch 2013 werden wieder öffentliche Mittel in Höhe von rund 60 Mio. Euro für Schifffahrtsförderung durch das BSH bereitgestellt.

Für Rückfragen:

Nico Nolte
Leiter Marktüberwachung, Seeleutebefähigung,
Flaggenrecht, Schifffahrtsförderung
Telefon: +49 (0) 40 31 90 71 00

Susanne Kehrhahn-Eyrich (St)
Leiterin Presse/Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: +49 (0) 40 31 90 10 10
Telefax: +49 (0) 40 31 90 50 00
Mobil: +49 (0) 151 11 58 85 74
E-Mail: susanne.kehrhahn-eyrich@bsh.de

★ **Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU).
Untersuchungsbericht Nr. 154/12 – Kollision
zwischen MS NILS HOLGERSSON und MS
URD.**

(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 10/2013)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat am 2. Mai 2013 den Untersuchungsbericht Nr. 154/12 veröffentlicht. Der Bericht befasst sich mit der Kollision der Fähren NILS HOLGERSSON und URD am 3. Mai 2012 im Hafen von Lübeck-Travemünde.

Die unter deutscher Flagge fahrende Ro/Pax Fähre NILS HOLGERSSON sollte für das Anlegemanöver im Hafen von Travemünde drehen. Das Manöver misslang ebenso wie der Versuch aufzustoppen, da der Schiffsantrieb nicht von See- auf Hafenmodus umgestellt worden war. Die Fähre hielt auf die dänische Ro/Pax Fähre URD zu, die am gegenüberliegenden Anleger festgemacht war. Die NILS HOLGERSSON konnte noch einen Warnton abgeben, bevor die Fähren kollidierten. Es wurden keine Personen verletzt, und es traten keine Umweltschäden auf.

Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

**Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr.
Bekanntmachung von Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der IMO.**

(Siehe auch zuletzt NfS-Heft 13/2013)

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr hat im Verkehrsblatt 8/2013 die folgenden Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht:

Rundschreiben MSC.1/Circ.1313

Anleitung für die Anwendung der Kapitel 4 bis 7 und 9 des FSS-Codes in der mit den Entscheidungen MSC.206(81) und MSC.217(82) geänderten Fassung, siehe VkB1. 8/2013 Nr. 80

BSH will provide German shipowners with support for non-wage labour costs and the provision of trainee positions this year as well. In 2013, public funding amounting to about 60 million euros will be provided by the BSH to promote shipping.

If you have questions:

Nico Nolte
Head of the Market Surveillance, Certification of Mariners, Law of the Flag, Promotion of Shipping Division
Telephone: +49 (0) 40 31 90 71 00

Susanne Kehrhahn-Eyrich (St)
Head of Press/Public Relations
Telephone: +49 (0) 40 31 90 10 10
Fax: +49 (0) 40 31 90 50 00
Mobile: +49 (0) 151 11 58 85 74
Email: susanne.kehrhahn-eyrich@bsh.de
(BSH St) 20/13

★ **Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU). Investigation report No. 154/12 – Collision of MV NILS HOLGERSSON and MV URD.**

(Last report see NfS issue 10/2013)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) published the Investigation Report No. 154/12 on 2 May 2013. The report deals with the collision of the ferries NILS HOLGERSSON and URD on 3 May 2012 in the port of Lübeck-Travemünde.

The German-flagged ro/pax ferry NILS HOLGERSSON was to turn for the mooring manoeuvre in the port of Travemünde. The turning manoeuvre failed, as did the attempt to stop, because the ship propulsion had not been switched from 'sea mode' to 'harbour mode'. The ferry headed towards the Danish ro/pax ferry URD that was made fast at the opposite pier. The NILS HOLGERSSON was able to give a warning signal before the ferries collided. Nobody was injured and the environment was not damaged.

Upon request the report will be forwarded. Alternatively this report – as well as all previous reports – is available on the website www.bsu-bund.de and can be downloaded.

(BSU Bericht 154/12) 20/13

Ship Safety Division of the BG for Transport and Traffic. Notification of Circulars of Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO.

(See also last NfS issue 13/2013)

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the BG Verkehr (BG for Transport and Traffic) has published in "Verkehrsblatt" 8/2013 (Gazette of the Federal Ministry of Transport) the following Circulars issued by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO) in German language, officially known:

Circular MSC.1/Circ.1313

Guidance for application of chapters 4 to 7 and 9 of the FSS Code, as amended by resolutions MSC.206(81) and MSC.217(82), see VkB1. 8/2013 No 80

Rundschreiben MSC.1/Circ.1314

Anwendung der Regel II-2/10 SOLAS und Kapitels 12 des FSS-Codes bezüglich des Volumenstroms der Notfeuerlöschpumpe, siehe VkBli. 8/2013 Nr. 81

Rundschreiben MSC.1/Circ.1317

Verwendung von vorhandenen Zulassungen entsprechend den Revidierten Richtlinien für die Zulassung von gleichwertigen fest eingebauten Gas-Feuerlöschsystemen für die Verwendung in Maschinenräumen und Ladepumpenräumen, auf die in SOLAS 1974 hingewiesen wird (MSC/Rundschreiben 848), siehe VkBli. 8/2013 Nr. 82

IMO – Rundschreiben MSC.1/Circ.1185/Rev.1 „Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser“.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr hat das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) MSC.1/Circ.1185/Rev.1 „Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser“ in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung ist im Verkehrsblatt Heft 8/2013, S. 405 veröffentlicht und als Beilage in der Mitte des Heftes abgedruckt.

Circular MSC.1/Circ.1314

Application of SOLAS regulation II-2/10 and chapter 12 of the FSS Code related to emergency fire pump capacity, see VkBli. 8/2013 No 81

Circular MSC.1/Circ.1317

Application for existing approvals according to the Revised Guidelines for approval of equivalent fixed gas fire-extinguishing systems, as referred to in SOLAS 1974, for machinery spaces and cargo pump-rooms (MSC/Circ.848),

see VkBli. 8/2013 No 82

(VkBli. 8/2013 Nr. 80–82) 20/13

IMO – Circular MSC.1/Circ.1185/Rev.1 “Guide for cold water survival”.

The Dienststelle Schiffssicherheit (Ship Safety Division) of the BG Verkehr (BG for Transport and Traffic) has officially published the Notification of Circulars of Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO) MSC.1/Circ.1185/Rev.1 “Guide for cold water survival” in the German language through the administrations.

The Notification has been published in issue 8/2013 of “Verkehrsblatt” (Gazette of the Federal Ministry of Transport), page 405; it has been included as an insert in the centre of this issue.

(VkBli. 8/2013 Nr. 79 S. 405) 20/13

40011 Lfv. Teil 1/Band 1 2011**21290 Skatuddens spets**
C 5205

Streiche alle Angaben

(FI 12/139/13) 20/13

40012 Lfv. Teil 1/Band 2 2011**60330 Bolmö**
C 4649.93 g. □ mit r. Streifen, an der O-Seite
der Insel
60° 29' N 021° 05' E**FI. WRG. 3 s 5/5/5 M 9 m**
0,3+(2,7) s
G 131°-150, W -156,5, R -172°, G 260°-275,
W -283,5, R -293°

(FI 11/138/13) 20/13

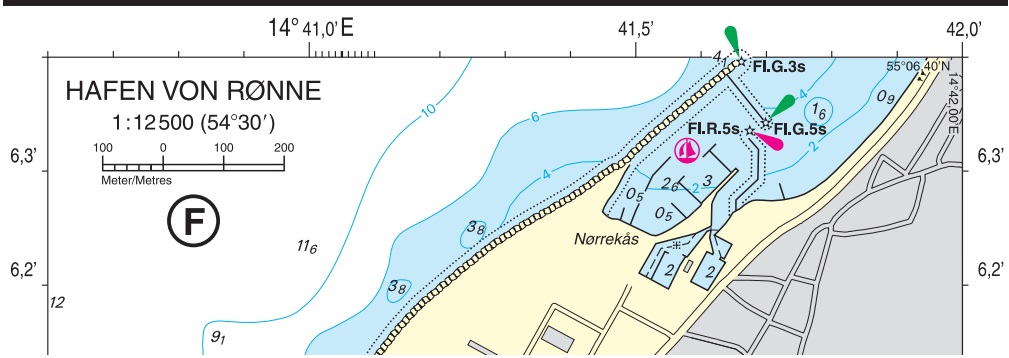
60331 – Oberfeuer
C 4649.94

Streiche alle Angaben

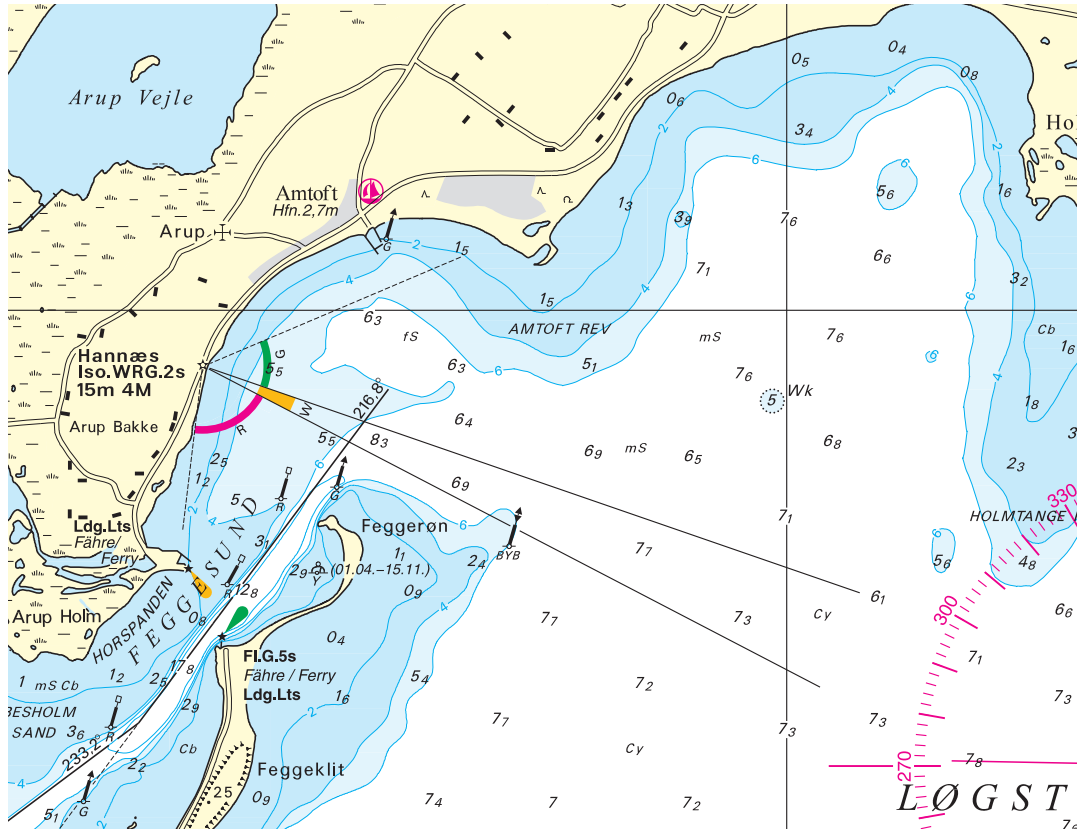
(FI 11/138/13) 20/13

4002 Lfv. Teil 2 2013**25400 Bagenkop, W-Mole, Kopf**
C 1708 gn. Gittermast (10 m), angestrahlt
54° 45' N 010° 40' E**FI. G. 3 s 4 M 6 m**

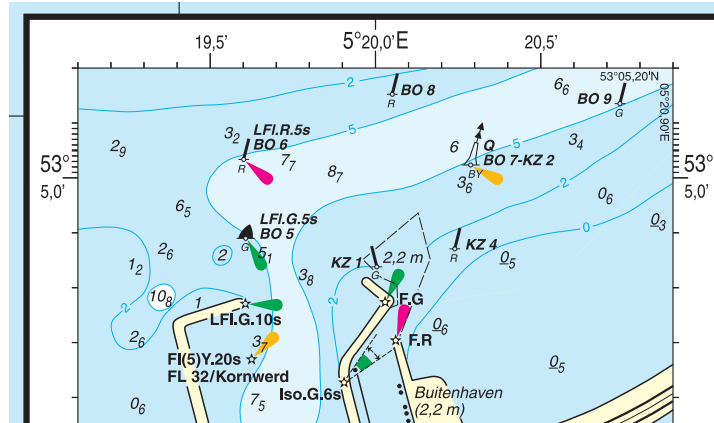
(DK GST 16/141/13) 20/13



Deckblatt vom 10.05.2013, enthalten im NfS-Heft 20/2013,
zur Krt. (21) 111/INT 1449 „Limfjorden, Mors bis Løgstør“,
Kl. Ber. 2012, 20. IV. – © BSH 2013



Deckblatt vom 10.05.2013, enthalten im NfS-Heft 20/2013,
zur Krt. (22) 214 „Zeegat van Texel bis Harlingen“, Plan C,
Kl. Ber. 2012, 22. VI. – © BSH 2013



(VkB1. 8/2013 Nr. 79 S. 405)

Nr. 79 **Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1185/Rev.1 „Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser“**

Hamburg, den 28. März 2013
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1185/Rev.1, „Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

**Rundschreiben
MSC.1/1185/Rev.1**
vom 30. November 2012

**LEITFADEN FÜR DAS ÜBERLEBEN
IN KALTEM WASSER**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner einundneunzigsten Tagung (26. bis 30. November 2012) unter Berücksichtigung des beträchtlichen medizinischen Fortschritts, der in den letzten Jahren gemacht worden ist, die in der Anlage wiedergegebene Überarbeitung des Rundschreibens MSC.1/1185 mit dem „Leitfaden für das Überleben in kaltem Wasser“ angenommen, die vom Unterausschuss „Funkverkehr, Suche und Rettung“ auf seiner sechzehnten Tagung (12. bis 16. März 2012) erarbeitet wurde.
- 2 Die Mitgliedsregierungen und die internationalen Organisationen werden aufgefordert, den beigefügten Leitfaden allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
- 3 Dieses Rundschreiben ersetzt das Rundschreiben MSC.1/1185.

ANLAGE

**LEITFADEN FÜR DAS ÜBERLEBEN
IN KALTEM WASSER**

1 Einleitung

Dieser Leitfaden ist hauptsächlich für Seeleute vorgesehen. Er stellt Informationen zur Verfügung, die demjenigen helfen, der unglücklicherweise ins kalte Wasser fällt, in einem Notfall sich in das Wasser begeben muss oder ein Überlebensfahrzeug bei kalten Bedingungen benutzen muss. Er stellt auch Informationen zur Verfügung, die den als Helfer für Erste Hilfe ausgebildeten Seeleuten helfen, diejenigen zu behandeln, die aus kalten Umgebungsbedingungen gerettet wurden.

Dieser Leitfaden behandelt kurz die Gefahren der Kälte-Exposition, die das Leben gefährden kann, und erteilt auf der Basis der neusten medizinischen und wissenschaftlichen Auffassung Ratschläge darüber, wie derartige Gefahren zu verhindern oder zu minimieren sind. Es ist eine traurige Tatsache, dass weiterhin Menschen auf See sterben mangels dieser Kenntnisse. Das Wissen darüber, was wahrscheinlich geschieht, wenn man kaltem Wasser ausgesetzt ist, ist eine Überlebenshilfe an sich. Ein vollständiges Verstehen der in dieser Broschüre enthaltenen Informationen könnte eines Tages das eigene Leben retten – oder das von anderen.

Es ist extrem wichtig zu erkennen, dass man nicht hilflos ist, das eigene Überleben in kaltem Wasser zu beeinflussen. Das Verstehen der körpereigenen Reaktion und einfache Selbsthilfe-Techniken können die eigene Überlebenszeit verlängern, besonders dann, wenn man eine Rettungsweste trägt. Man kann selbst etwas bewegen; dieser Leitfaden ist dafür vorgesehen, das Wie aufzuzeigen.

Dieser Leitfaden ist wie folgt angelegt:

- Eine Erklärung der *Kaltwasser-Gefahren und ihrer Auswirkungen*, gefolgt von Abschnitten über:
 - Durchzuführende Maßnahmen *vor dem Verlassen* des eigenen Schiffes, welche die eigenen Überlebenschancen verbessern,
 - durchzuführende Maßnahmen *während der Überlebensphase*, ob im Überlebensfahrzeug oder im Wasser,
 - die *Rettungsphase*,
 - die *Behandlung der geborgenen Personen* aus dem kalten Wasser oder aus Überlebensfahrzeugen in kalten Umgebungsbedingungen,
 - *Behandlung der anscheinend Toten*.

2 Kaltwasser-Gefahren und ihre Auswirkungen: Wissen, das die Überlebenschancen verbessern kann

Das Verständnis, wie der eigene Körper auf die Exposition in kalter Luft oder im kalten Wasser reagiert, und das Kennen der Schritte, die man unternehmen kann, um dem eigenen Körper zu helfen, die schädlichen Auswirkungen der Kältebelastung hinauszuzögern, wird hilfreich sein, um am Leben zu bleiben.

Wenn man das eigene Schiff verlassen muss, hat man, sofern möglich, das Eintauchen in das kalte Wasser unbedingt zu vermeiden. Kaltes Wasser stellt ein viel größeres Risiko als kalte Luft dar, teils weil Wasser die Wärme vom Körper viel schneller als Luft abführt. Bei gleicher Temperatur kühlen Menschen im Wasser vier- bis fünfmal schneller aus als in Luft – und je kälter das Wasser ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass man die nachfolgend beschriebenen physischen Reaktionen und medizinischen Probleme ertragen muss. Deshalb muss man versuchen, die Überlebensfahrzeuge oder Bereitschaftsboote ohne Eintauchen in das Wasser direkt zu besteigen.

Die hauptsächlichsten Gefährdungen durch das Eintauchen in kaltes Wasser sind:

- Ertrinken,
- Unterkühlung¹,
- Kollaps kurz vor, während oder nach der Rettung.

Es sind vier Eintauchstadien ermittelt worden. Jedes ist mit speziellen Risiken verbunden, und es hilft, diese zu verstehen und somit mit ihnen besser umgehen zu können

Die anfänglichen Reaktionen beim Eintauchen in kaltes Wasser können umfassen:

- die Unfähigkeit, den eigenen Atem anzuhalten,
- ein unbeabsichtigtes Keuchen, gefolgt von unkontrollierbarer Atmung,
- erhöhte Stressauswirkungen auf das eigene Herz.

Diese Reaktionen sind durch den plötzlichen Abfall der Hauttemperatur verursacht. *Es ist wichtig, daran zu denken, dass sie nur etwa drei Minuten andauern und dann nachlassen.* Man muss auch daran denken, dass in diesem Stadium gilt:

- Je besser man in Form ist, desto schwächer sind die anfänglichen Reaktionen auf das Eintauchen in kaltes Wasser und desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, dass man Herzprobleme bekommt;
- das Tragen einer passenden Rettungsweste, richtig angelegt, setzt das Risiko herab, indem es hilft, die eigenen Atemwege aus dem Wasser frei zu halten und verringert die Notwendigkeit, während dieser kritischen Phase selbst tätig zu werden;
- das Tragen geeigneter Schutzkleidung setzt ebenfalls das Risiko durch Verzögerung des Grades der Hautabkühlung und dadurch des Ausmaßes der anfänglichen Reaktionen herab;
- wenn man die anfänglichen Reaktionen durchmacht, muss man während der ersten paar Minuten des Eintauchens ruhig bleiben und so wenig wie möglich tun, bis man die Kontrolle der eigenen Atmung wiedergewonnen hat: Eine Rettungsweste oder andere Schwimmhilfen werden dabei helfen;
- die Phase der möglichen Selbstrettung beginnt unmittelbar nach den anfänglichen Reaktionen (falls durchgemacht) und bevor die Unterkühlung einsetzt.

Die Auswirkungen des kurzzeitigen Eintauchens folgen den anfänglichen Reaktionen. Während dieser Phase kann das Abkühlen der Muskeln und Nerven dicht unter der Oberfläche der Haut – besonders in den Gliedmaßen – zur Unfähigkeit führen, körperliche

Tätigkeiten auszuführen. Die Fähigkeit zu schwimmen wird erheblich beeinträchtigt sein (Schwimmen beschleunigt auf jeden Fall den Grad der Abkühlung) Daraus folgt, dass:

- Wesentliche Überlebenstätigkeiten, die Greifkraft und/oder Handfertigkeit erfordern – wie beispielsweise das Korrigieren der Kleidung oder der Rettungsweste, das Auffinden einer Rettungswesten-Pfeife oder das Einschalten einer Leuchte – sind so bald wie möglich vorzunehmen, nachdem die anfänglichen Reaktionen auf das Eintauchen in kaltes Wasser vorbei sind.
- Man darf nicht versuchen zu schwimmen, sofern es nicht dazu dient, einen mit im Wasser treibenden Überlebenden, oder ein in der Nähe befindliches Ufer, Fahrzeug oder ein anderes schwimmendes Objekt, an dem man sich festhalten oder auf das man klettern kann, zu erreichen.

Man muss ruhig bleiben. Man muss seine Möglichkeiten abschätzen. Kann man ein Ufer oder ein schwimmendes Objekt erreichen, – dabei wissend, dass die eigene Fähigkeit zu schwimmen geringer als normal sein wird? Wenn nicht, dann soll man bleiben, wo man gerade ist, Körperwärme bewahren (siehe unten) und auf Rettung warten.

Die Auswirkungen des langzeitigen Eintauchens umfassen einen Abfall auf eine Tief-Körpertemperatur (eine Abkühlung der eigenen vitalen Organe wie beispielsweise Herz, Lunge und Gehirn) bis zum Niveau der Unterkühlung. Der Wert, bis zu dem die eigene Tief-Körpertemperatur abfällt, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig einschließlich der Kleidung, die man trägt, der eigenen Konstitution, und ob man sich im Wasser bewegt oder nicht – beispielsweise durch Schwimmen. Die eigene Körpertemperatur fällt langsamer ab, wenn man:

- mehrere Kleidungsstücke übereinander anzieht einschließlich Kopfbedeckung – besonders unter einer wasserdichten äußeren Lage wie beispielsweise einem Eintauchanzug;
- sich nicht bewegt – dieses wird durch das Tragen einer Rettungsweste sehr erleichtert.

Die Rettungsphase ist das vierte Stadium des Eintauchens, auf das man sich konzentrieren muss. Ein erheblicher Prozentanteil von Schiffbrüchigen stirbt kurz bevor sie gerettet werden, während ihrer Rettung oder kurz nach ihrer Rettung. Dieses kann verursacht sein infolge:

- Der Art und Weise, in der sie gerettet werden;
- der zu frühen Aufgabe;
- des Verlustes des Auftriebs – Tätigkeiten wie beispielsweise Winken usw. können die in der Kleidung eingeschlossene Luft freisetzen. Hingegen behebt das Tragen einer Rettungsweste diese Gefährdung.

Daraus folgt, dass:

- man sich im Wasser ruhig verhalten muss: Man soll in eine Pfeife blasen oder rufen, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen – aber man soll nicht winken, sofern man keine Rettungsweste trägt oder eine andere Schwimmhilfe hat;

¹ Nach medizinischer Vereinbarung ist klinische Hypothermie gegeben, wenn die Körpertemperatur oder die Körperkerntemperatur unter 35 °C (95 °F) absinkt; das ist gegeben, wenn etwa 2 °C (3,5 °F) verloren gegangen sind. Mit fortdauernder Abkühlung wird das Bewusstsein zunehmend getrübt und wird dann verloren gehen, letztendlich wird der Tod folgen. In kaltem Wasser ist der Tod durch Hypothermie selbst jedoch relativ selten. Eine größere Gefährdung geht vom Wärmeverlust der Muskulatur aus: Das Unfähigmachen kann dann bei den Unfallopfern dazu führen, dass sie nicht mehr in der Lage sind, ihre Atemwege – den Mund und/oder die Nase – vom Wasser freizuhalten, sodass sie ertrinken. Daraus folgt die Wichtigkeit, angemessen angezogen zu sein und eine richtig angelegte und angepasste Rettungsweste zu tragen

- die Rettung selbst in geeigneter Weise durchgeführt werden muss (siehe nachstehende *Rettungsphase*);
- man die eigene Entschlossenheit zu überleben die ganze Zeit hindurch aufrechterhalten muss: Man darf sich nicht zu früh aufgeben.

3 Vorbereitungen vor dem Verlassen des Schiffes

Das Verlassen ist so lange, wie es gefahrlos möglich ist, zu vermeiden: „*Das Schiff ist das beste Überlebensfahrzeug*“.

Wenn das Verlassen notwendig ist, kann möglicherweise wenig Zeit zur Verfügung stehen, um einen Plan auszuarbeiten, deshalb ist eine sorgfältige Planung im Voraus unerlässlich. Nachfolgend sind einige Dinge aufgelistet, die man zu bedenken hat, falls man jemals ein Schiff verlassen muss:

- Es ist sicherzustellen, dass der Seenotalarm gegeben worden ist. Wenn man Seenotfunkbaken zur Positionsbestimmung – einschließlich der Personalalarmsender – hat, sind sie einzuschalten und eingeschaltet zu belassen.
 - Falls möglich, soll man die Seenotfunkbake zur Positionsbestimmung mit sich führen. Rettungseinheiten finden höchstwahrscheinlich zuerst die Seenotfunkbake zur Positionsbestimmung.
 - Es sind so viele warme Kleidungsstücke übereinander anzuziehen wie möglich, einschließlich der Füße. Es ist darauf zu achten, dass Kopf, Nacken und Hände bedeckt sind. Die äußere Lage soll so wasserdicht wie möglich sein. Die Kleidung ist fest zu schließen, um den isolierenden Schutz zu verbessern und das Herein- und Herausspülen kalten Wassers unter die Kleidung zu minimieren.
 - Falls ein Eintauchanzug verfügbar ist, ist dieser über der warmen Kleidung anzuziehen.
 - Es ist eine geeignete Rettungsweste anzulegen, und diese ist richtig zu befestigen. Wenn man sich im kalten Wasser befindet, verliert man schnell den vollständigen Gebrauch der eigenen Finger. Falls die Rettungsweste mit einem Schrittband und/oder anderen Haltegurten versehen ist, muss man darauf achten, dass sie straff gezogen sind. Sie halten die Rettungsweste in der richtigen Position und erhöhen den Auftrieb – man ist vielleicht nicht mehr fähig, sie fest zu ziehen, wenn man erst mal im Wasser ist. Wenn die Rettungsweste selbsttätig aufblasbar ist, ist sie per Handauslösung *nach* dem Verlassen des Inneren des Schiffes aufzublasen, aber *vor* dem Eintauchen in das Wasser.
 - Wenn die Zeit es erlaubt, ist vor dem Verlassen des Schiffes viel zu trinken: Warme gezuckerte Getränke sind das Beste – aber kein Alkohol: Dieser kann die Überlebenschancen im kalten Wasser verringern. Falls möglich, ist zusätzliches Wasser mitzunehmen.
 - Vor dem Verlassen des Schiffes oder unmittelbar nach dem Einbooten in die Überlebensfahrzeuge sind Mittel gegen Seekrankheit einzunehmen.
- Wenn möglich, ist das Eintauchen ins Wasser überhaupt zu vermeiden. Wenn man in das Wasser hineingehen muss, ist das Hineinspringen zu vermeiden. Wenn ein mit Davits auszusetzendes Überlebensfahrzeug, ein Schiffsevakuierungssystem oder eine sonstige Vorrichtung zum Einbooten auf trockenem Fuß nicht zur Verfügung steht, dann sind über die Schiffsseite hängende Leitern zu benutzen, wenn man das kann, oder man lässt sich beispielsweise an einem Seil oder Feuerlöschschlauch langsam hinunter.
 - Falls das Springen in das Wasser unvermeidbar ist, muss man versuchen, seine Ellenbogen an seiner Seite zu halten sowie seine Nase und seinen Mund mit einer Hand abzudecken, während das Handgelenk oder der Ellenbogen fest mit der anderen Hand gehalten wird. Kurz vor dem Springen muss man nach unten schauen, um sicherzugehen, dass der darunter befindliche Bereich frei von Hindernissen ist, und dann springt man mit den Augen auf den Horizont fixiert, um sicherzugehen, dass man im Fallen in einer senkrechten Position verbleibt. Man muss vermeiden, auf das Rettungsfloßdach zu springen (man kann sich oder darin befindliche Personen verletzen), und man muss vermeiden, in das Wasser achteraus von einem noch am Schiff gesicherten Rettungsfloß zu springen, falls das Schiff noch eine geringe, verbleibende Vorfahrt hat.

4 Die Überlebensphase: In einem Überlebensfahrzeug

Man muss versuchen, in das Überlebensfahrzeug „trocken“ einzusteigen. Aber dieses könnte nicht möglich sein, und es ist unwahrscheinlich, dass das Fahrzeug selbst trocken ist. Man kann immer noch auf gefährliche Niveaus abkühlen – besonders, wenn man anfangs nass ist, teilweise infolge der Verdunstung von Wasser in der eigenen Kleidung. Selbst wenn man einen Eintauchanzug oder einen sogenannten „Trockenanzug“ trägt, kann man noch nass sein. Man muss jedoch ruhig bleiben; es gibt Dinge, die man tun kann, um die eigene Situation zu verbessern:

- In Überlebensfahrzeugen ohne Überdeckungen muss man versuchen, sich selbst eine wasserdichte und winddichte Abdeckung zu geben – beispielsweise Kunststoffolie oder Plastiksäcke –, wenn geeignete Kleidung nicht zur Verfügung steht.
- Geschlossene Überlebensfahrzeuge geben einen besseren Schutz vor dem Wetter, aber sie können dennoch innen nass werden. Nach der Prüfung, dass es keine weiteren Überlebenden gibt, die imstande sind, das Fahrzeug zu erreichen, sind die Überdeckungen, so bald wie man kann, zu schließen, bevor die eigenen Hände zu kalt werden.
- Man muss versuchen, nicht im Wasser zu sitzen; man setzt sich auf die eigene Rettungsweste, wenn sonst nichts anderes verfügbar ist.
- Man muss so viel Wasser wie man kann aus der durchnässten Kleidung ausdrücken, bevor man

sie wieder anzieht, um den Verlust von Körperwärme durch Verdunstung zu verringern.

- Auch das dichte Zusammendrängen mit anderen Insassen des Überlebensfahrzeuges spart Körperwärme ein – aber man muss sicherstellen, dass die Stabilität des Fahrzeugs nicht gefährdet ist.
- Man muss die Überlebensfahrzeug-Ausbildung befolgen (Trinkwasser- und Proviant-Rationierung usw.).
- Man muss eine positive Geisteshaltung über das eigene Überleben und die Rettung aufrechterhalten; der eigene Lebenswille macht diesen Unterschied aus! Während man wartet sollte das eigene Motto „bleib warm, bleib am Leben“ sein.

5 Die Überlebensphase: Im Wasser

Wegen des größeren Wärmeverlustes im Wasser ist es immer besser, wenn man sich außerhalb des Wassers befindet statt im Wasser – ungeachtet dessen, wie dieses vielleicht zunächst empfunden wird – und es ist besser, wenn man sich teilweise außerhalb des Wassers befindet, falls man nicht vollständig aus ihm herauskommen kann.

Nachdem die anfänglichen Reaktionen vorüber sind und man die Kontrolle über die eigene Atmung zurückgewonnen hat, muss man:

- sich orientieren und versuchen, das Schiff, die Überlebensfahrzeuge, andere Überlebende oder sonstige schwimmende Objekte zu lokalisieren. Wenn man außerstande war, sich selbst vor dem Eintauchen in das Wasser vorzubereiten, dann muss man die Kleidung jetzt zuknöpfen. In kaltem Wasser kann man heftiges und schmerzliches Kältezittern und Gefühllosigkeit erleben. Dieses sind natürliche Reaktionen, die nicht gefährlich sind. Man muss jedoch so schnell wie möglich Maßnahmen ergreifen, bevor man den vollen Gebrauch der eigenen Hände verliert;
- nicht versuchen zu schwimmen, sofern es nicht dazu dient, einen mit im Wasser treibenden Überlebenden, ein in der Nähe befindliches Ufer, Fahrzeug oder ein anderes schwimmendes Objekt, an dem man sich festhalten oder auf das man klettern kann, zu erreichen. Man muss ruhig und bewegungslos bleiben, um Körperwärme zu bewahren;
- wenn man schwimmt, auf dem Rücken schwimmen und möglichst nur die eigenen Beine benutzen, sofern dieses möglich ist. Die Arme sind hinsichtlich des Wärmeverlustes kritisch. Wenn man die Arme nicht zum Schwimmen benutzt, bedeutet dieses, dass man sie verschränkt vor dem Oberkörper halten kann, um zum isolierenden Schutz beizutragen;
- auf der dem Wind abgewandten Seite eines schwimmenden Objektes schwimmen, wenn man versucht, es zu erreichen, anstatt direkt auf das Objekt zuzuschwimmen. Der Wind wird es in deine Richtung treiben. Wenn man sich beispielsweise erst einmal auf der Windseite einer Rettungsinsel befindet, ist es unwahrscheinlich, dass man sie erreichen kann. Man muss die Position des Objektes und das eigene Vorankommen

in seine Richtung ständig überprüfen. Wenn man entscheidet, dass man es nicht erreichen kann, muss man mit dem Schwimmen aufhören, ruhig und bewegungslos bleiben.

- Die Körperposition, die man im Wasser annimmt, ist für die Wärmeerhaltung sehr wichtig. Man muss versuchen, so ruhig wie möglich zu treiben, mit den Beinen aneinander, mit den Ellenbogen dicht an der Seite und mit den Armen quer auf dem Oberkörper verschränkt. Diese Position – die vielleicht nur vollständig erreicht werden kann, wenn man eine Rettungsweste oder einen Trockenanzug trägt – minimiert die Exposition der Körperoberfläche gegenüber dem kalten Wasser.
- Wenn die Rettungsweste mit einer Spritzwasser-Kapuze versehen ist, ist diese aufzusetzen. Die Kapuze schützt die Atemwege vor Spritzwasser, während man im Wasser treibt.
- Der treibende Körper hat das Bestreben, sich in Richtung der ankommenden Wellen zu drehen, dabei wirken die Beine wie ein Treibanker. Wenn man nachhelfen muss, muss man behutsam paddeln, um eine Position mit dem Rücken zur Welle aufrecht zu erhalten. Obwohl dieses den Wärmeverlust erhöhen kann, ist es erforderlich, die eigenen Atemwege vor dem Wellenspritzwasser zu schützen.
- Wenn man kann, soll man sich mit anderen Schiffbrüchigen aneinander kuppeln; dieses hilft der Ortung und der Rettung.
- Man muss eine positive Geisteshaltung über das eigene Überleben und die Rettung aufrechterhalten. Dieses wird die eigene Überlebenszeit verlängern. Der eigene Lebenswille macht diesen Unterschied aus!

6 Die Rettungsphase: Anleitung für die bei der Suche und Rettung eingesetzten Personen

Suche kommt eventuell vor der Rettung.

Man muss daran denken:

- Es ist lange genug zu suchen! Das Überleben ist sogar nach vielen Stunden im Wasser möglich.
- Die Rettungsleitstelle (Rescue Coordination Centre – RCC) ist um Rat zu fragen, einschließlich darüber, wie lange die Suche fortzusetzen ist.
- Es sind Bergemethoden für eine Vielzahl möglicher Szenarien während der Suche zu planen und vorzubereiten. Siehe die IMO-Anleitungen über das Bergen, ein Taschenbuch mit dem *Leitfaden für Techniken des Bergens von Personen*.

Rettung

Bergen aus dem Wasser:

- Man muss sich der Gefahr für die Schiffbrüchigen im Wasser durch Vertreiben des Schiffes einschließlich der an die Schiffseite schlagenden Wellen bewusst sein – Wellen, die durch den Schiffskörper hervorgerufen oder reflektiert werden.
- Man muss versuchen sicherzustellen, dass Überlebende sich nicht bemühen zu helfen: Der vollständige und koordinierte Gebrauch ihrer Finger

und Arme ist vielleicht nicht möglich, und das Heben eines Armes, um ein Seil zu ergreifen, kann Untergehen und Ertrinken herbeiführen, sofern sie keine Rettungswesten tragen.

- Man muss die Schiffbrüchige darin bestärken, den „Kampf ums Überleben“ beizubehalten. Man darf nicht zulassen, dass sie sich zu früh aufgeben.
- Idealerweise sind Schiffbrüchige in einer waagerechten oder nahezu waagerechten Körperlage zu bergen. Das senkrechte Hochziehen einer unterkühlten Person kann zum Herzstillstand führen. Bei einer relativ großen Hubhöhe – beispielsweise bis zum Deck eines Schiffes oder in einen Hubschrauber – sind zwei Stropfs oder Doppelschlaufen zu verwenden (eine unter den Armen und die andere unter den Knien) oder andere Mittel für ein nahezu waagerechtes Bergen; siehe Taschenbuch mit dem *Leitfaden für Techniken des Bergens von Personen*.
- Falls jedoch die Atemwege des Schiffbrüchigen gefährdet sind – wie es wegen der an die Schiffseite schlagenden Wellen sein könnte, wenn er sich, auch bei ruhigen Wetterverhältnissen, längsseits eines Schiffes jeder Größe befindet – ist er mit der schnellstmöglichen Methode zu bergen.
- Während des Transportes zu einem sicheren Ort ist der Überlebende mit einer leichten Kopftiefenlage zu lagern. In einem schnellen Bereitschaftsboot bedeutet dieses beispielsweise, dass der Überlebende mit den Füßen in Richtung Bug gelagert wird.
- Wenn ein Bereitschaftsboot eingesetzt worden ist, sind die geborgenen Überlebenden, wenn möglich, während seiner Einholung im Fahrzeug zu belassen.

Bergen aus Überlebensfahrzeugen:

- Auf hoher See ist Vorsicht vor dem Vollschielen von geschlossenen Fahrzeugen beim Öffnen der Luke geboten.
- Es ist Vorsicht geboten vor der Möglichkeit eines Rettungs-Kollapses beim Bergen. Dieses ist besonders wahrscheinlich bei Schiffbrüchigen, die für lange Zeit im Wasser getrieben haben.
- Um einen Kollaps zu vermeiden, ist das oben beschriebene waagerechte Rettungsverfahren einzusetzen.

7 Behandlung der aus dem kalten Wasser geborgenen Personen

Die Personen sind auf Lebenszeichen zu untersuchen. Atmet das Unfallopfer? Sind sie bewusstlos (nicht reagierend) oder bei Bewusstsein?

Es ist, wie nachfolgend beschrieben, mit den geeigneten Erste-Hilfe-Sofortmaßnahmen zu beginnen. Siehe auch das Ablaufdiagramm im Anhang:

Es ist *immer* ärztlicher Rat so bald wie möglich einzuholen, auch wenn das Unfallopfer nicht lange im kalten Wasser gewesen und bei Bewusstsein ist. Eine kostenlose funkkärztliche Beratung kann bei einem Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS) eingeholt werden, mit dem über eine Rettungsleitstelle (Rescue Coordination Centre – RCC) Verbindung auf-

genommen werden kann. Beratung in Deutschland durch Telemedical Maritime Assistance Service – TMAS Germany, Cuxhaven, Tel. 0(49) 4721 785 (Notfall), email: medico@tmas-germany.de

Unfallopfer ohne Bewusstsein

Es sind die Standard-Erste-Hilfe-Sofortmaßnahmen anzuwenden.

Wenn keine Atmung vorhanden ist:

- Die Atemwege sind zu überprüfen bzw. freizumachen; wenn weiterhin keine Atmung vorhanden ist, sind zwei vollständige Atemspenden (Mund-zu-Mund-Beatmung) vorzunehmen.
- Es ist mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung (cardiopulmonale Reanimation – CPR) entsprechend der Erste-Hilfe-Ausbildung zu beginnen.
- Während man auf ärztlichen Rat wartet, ist die Herz-Lungen-Wiederbelebung mit einer Arbeitsfrequenz von 100 Herzdruckmassagen pro Minute und mit 2 Atemspenden je 30 Herzdruckmassagen fortzusetzen.
- Die Tätigkeit ist fortzusetzen, bis man erschöpft ist, wenn man allein handelt. Falls Unterstützung zur Verfügung steht, ist alle zwei Minuten zu wechseln, um eine Erschöpfung zu vermeiden.
- Wenn kein Herzstillstand beobachtet wurde, noch kein ärztlicher Rat vorhanden ist und keiner unmittelbar bevorsteht und wenn es nach 30 Minuten immer noch keine Lebenszeichen gibt, ist die Herz-Lungen-Wiederbelebung zu beenden, allerdings ist das Unfallopfer entsprechend den Hinweisen in nachstehendem Abschnitt 9 zu behandeln.
- Wenn Herzstillstand beobachtet wurde, ist die Herz-Lungen-Wiederbelebung aufrechtzuerhalten, bis man erschöpft ist oder ärztlichen Rat bekommt.

Wenn Atmung vorhanden ist, aber ohne Bewusstsein:

- Das Unfallopfer ist an einen geschützten Ort zu transportieren.
- Das Unfallopfer ist hinsichtlich anderer Verletzungen zu untersuchen.
- Das Unfallopfer ist in eine stabile Seitenlage zu platzieren.
- Es ist auf Erbrechen zu achten, das sehr häufig beim Ertrinken in Seewasser vorkommt.
- Ärztlicher Rat ist einzuholen.
- Atmung und Herzfrequenz (Puls der Halsschlagader) sind zu überwachen und aufzuzeichnen. Eine Steigerung der Atmungs- und/oder der Herzfrequenz kann auf den Eintritt von Ertrinkungs-Komplikationen hindeuten – und bei einer stark unterkühlten Person kann Herzstillstand jederzeit eintreten.
- Es ist Sauerstoff mittels Maske zu geben, falls verfügbar.
- Es ist zusätzlicher isolierender Schutz bereitzustellen, um ein weiteres Auskühlen zu vermeiden. Um einen Schutz gegen den Verlust von Körperwärme durch Verdunstung zu bieten, ist das Unfallopfer in einem großen wasserdichten Sack einzupacken oder in Folie einzuhüllen.

Unfallopfer bei Bewusstsein

Kurzzeitige Exposition (weniger als etwa 30 Minuten) und der Überlebende zittert

- Überlebende, die vollständig munter, geistig wach und fähig sind, ihre Erlebnisse zu erzählen, obwohl sie dramatisch zittern, werden wieder vollständig gesund, wenn sie ihre nasse Kleidung ausziehen und mit Decken usw. vor Kälte geschützt werden. Wenn ihre Exposition relativ kurz gewesen ist, etwa 30 Minuten, können sie in einem warmen Bad oder sitzend in einer warmen Dusche² wieder aufgewärmt werden, – aber nur, wenn sie zittern und solange sie auf frühe Anzeichen von Schwindel oder Kollaps bedingt durch Überhitzung überwacht werden.
- Alternativ kann bei Überlebenden, die zittern und munter sind, die körperliche Betätigung eine Wiederaufwärmung beschleunigen.
- Ärztlicher Rat ist einzuholen.

Langzeitige Exposition (mehr als 30 Minuten) und/oder der Überlebende zittert nicht

- Der Überlebende ist vor Kälte zu schützen, um weiteren Wärmeverlust durch Verdunstung und Windexposition zu verhindern.
- Unnötiges grobes Behandeln ist zu vermeiden – der Überlebende ist in Woldecken und/oder Kunststoffolie einzuhüllen, einschließlich Kopf (aber nicht das Gesicht), Nacken, Hände und Füße.
- Der Überlebende ist an einen warmen geschützten Ort zu bringen.
- Der Überlebende ist in einer halbwaagerechten oder halbsitzenden Position (außer wenn Schwindel entsteht, wenn eine waagerechte Position das Beste sein würde) hinzulegen.
- Falls verfügbar, ist Sauerstoff zu geben.
- Wenn Wasser eingeatmet wurde, sind tiefes Atmen und Husten anzuregen.
- Atmung und Herzfrequenz (Puls der Halsschlagader) sind innerhalb der ersten 15 Minuten in 5-Minuten-Abständen und danach in 15-Minuten-Abständen, wenn keine Änderung eingetreten ist, zu überwachen und aufzuzeichnen. (Eine Steigerung der Atmungs- und/oder der Herzfrequenz kann auf den Eintritt von Ertrinkungs-Komplikationen hindeuten – und man muss daran denken, dass bei einer stark unterkühlten Person jederzeit Herzstillstand eintreten kann.)
- Ärztlicher Rat ist einzuholen.
- Wenn der Überlebende munter und warm ist, ist es nicht länger erforderlich, dass er eine halbwaagerechte oder waagerechte Körperlage beibehält.
- Warme gezuckerte Getränke sind zu geben – aber kein Alkohol.

² Das Bad oder die Dusche sollte eine Temperatur von 39-41 °C (102-106 °F) haben. Bei viel weniger als dieser Temperatur wird der Körper des Überlebenden weiterhin auskühlen, auch wenn sich das Wasser „warm“ anfühlt. Falls man kein Thermometer hat, taucht man seinen nackten Ellenbogen in das Wasser ein; die Wärme wird bei etwa richtiger Temperatur erträglich sein, aber nicht oberhalb dieser Temperatur.

Wenn sich der Zustand des Überlebenden verschlechtert, muss man auf die vorstehenden Behandlungsmaßnahmen für Unfallopfer ohne Bewusstsein zurückgehen.

8 Behandlung von aus Überlebensfahrzeugen geborgenen Personen

Insassen, die kurzzeitig (2 bis 3 Tage) ausgesetzt und trocken waren und vollkommen munter sind, können eine Behandlung für leichte Unterkühlung erforderlich machen, wie sie vorstehend für Überlebende bei Bewusstsein beschrieben ist.

Insassen, die nass und kalt und weniger munter sind, müssen in einer halbwaagerechten Position geborgen werden, und sind in der gleichen Art und Weise zu behandeln wie Unfallopfer, die im Wasser waren, bei gleichem Wachheits-Zustand.

Es sind warme gezuckerte Getränke zu geben.

Es ist ärztlicher Rat einzuholen. Eine kostenlose funktärztliche Beratung kann bei einem Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS) eingeholt werden, mit dem über eine Rettungsleitstelle (Rescue Coordination Centre – RCC) Verbindung aufgenommen werden kann. Beratung in Deutschland durch Telemedical Maritime Assistance Service – TMAS Germany, Cuxhaven, Tel. 0(49) 4721 785 (Notfall), email: medico@tmas-germany.de

9 Behandlung der anscheinend Toten

Was man mit Personen macht, die anscheinend tot geborgen werden, keine Lebenszeichen zeigen und bei Berührung äußerst kalt sind, ist eine sehr schwierige Frage.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden sie tatsächlich tot sein, besonders wenn es Zeugenaussagen von anderen Überlebenden gibt, dass sie seit vielen Stunden in diesem Stadium gewesen sind.

Wenn es jedoch derartige Zeugenaussagen nicht gibt, muss angenommen werden, dass sie vielleicht am Leben sind, aber an einer drastischen Unterkühlung leiden; das heißt, das Herz kann noch arbeiten, aber nur mit einer derart äußerst reduzierten Herzaktivität, dass der Puls nicht gefühlt werden kann, und die Augenpupillen sehr erweitert sind.

Es ist *immer* ärztlicher Rat so bald wie möglich einzuholen. Eine kostenlose funktärztliche Beratung kann bei einem Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS) eingeholt werden, mit dem über eine Rettungsleitstelle (Rescue Coordination Centre – RCC) Verbindung aufgenommen werden kann. Beratung in Deutschland durch Telemedical Maritime Assistance Service – TMAS Germany, Cuxhaven, Tel. 0(49) 4721 785 (Notfall), email: medico@tmas-germany.de

Die anscheinend Toten sind wie folgt zu behandeln:

- Sie sind waagrecht zu bergen, wenn möglich, und zu behandeln, als wenn sie schwer krank sind.
- Der Körper ist an einem warmen geschützten Ort schonend in die stabile Seitenlage zu legen und gut vor Kälte zu schützen.
- Wenn noch am Leben, kann sich der Körper sehr langsam mit einer optimalen Rate wiedererwärmen, die es ihm ermöglicht, die wesentlichen inneren Flüssigkeitsänderungen selbst auszugleichen.

chen, die während der langsamen langgezogenen Abkühlung, die der Körper durchgemacht hat, aufgetreten sind.

- Die Pupillengröße und die rektale Temperatur sind in stündlichen Abständen über einen Zeitraum von 12 Stunden zu überwachen und aufzuzeichnen. Wenn keine Änderung eintritt und es auch keine anderen Lebenszeichen gibt, dann kann angenommen werden, dass das Unfallopfer tot ist.
- Wenn sich jedoch die Pupillengröße verkleinert, dann ist das Unfallopfer möglicherweise am Leben: Es ist mit der Überwachung und Aufzeichnung in 15-Minuten-Abständen zu beginnen, einschließlich der Überprüfung des Pulsschlages und der Atmung.
- Wenn irgendwelche Lebenszeichen bemerkt werden, dann ist die Behandlung einzuleiten wie bei bewusstlosen Unfallopfern, die im Wasser waren. Siehe vorstehenden Abschnitt 7.

10 Zusammenfassung

In diesem Leitfaden wurde kurz dargestellt, wie der eigene Körper auf Kälte reagiert, was man tun kann, um zu helfen, seine schädlichen Auswirkungen abzuwenden, und letztendlich, wie man den Personen hilft, die aus dem Wasser oder aus Überlebensfahrzeugen geborgen wurden.

Lass uns einige wichtige Gedächtnisstützen über das Überleben zusammenfassen. Befolge sie, das eigene Leben könnte eines Tages von ihnen abhängen:

- **Plane deine Notfallschritte im Voraus.** Frage dich selbst, was du tun würdest, wenn ein Notfall entstehen würde. Wo ist dein nächster Ausgang zum Deck für eine Flucht? Wo befindet sich der nächste verfügbare Eintauchanzug, die Rettungsweste, der Radartransponder zum Einsatz bei Suche und Rettung (SART), der Seenotfunkbake zur Positionsbestimmung und das Überlebensfahrzeug? Wie würdest du schnell zu deiner Schlechtwetter-Ausrüstung, isolierenden Schutzkleidung, Handschuhen usw. gelangen?
- **Sei damit vertraut, wie deine Überlebensausrüstung funktioniert.** Die Zeit des Notfalls ist nicht die Zeit zum Lernen.
- Vor dem Verlassen des Schiffes, sogar in den Tropen, **ziehe mehrere Kleidungsstücke übereinander** an, um die Wirkung der Kälte aufzuheben. **Trage einen Eintauchanzug**, falls vorhanden.
- **Lege** in einer Notfallsituation so bald wie möglich **eine Rettungsweste an** – und passe sie richtig an.
- Beim Verlassen des Schiffes **versuche das Überlebensfahrzeug trocken zu besteigen**, ohne in das Wasser einzutauchen.
- **Nimm** so bald wie möglich **ein Mittel gegen Seekrankheit ein**.
- Falls ein Eintauchen in das Wasser erforderlich ist, **versuche allmählich in das Wasser einzutauchen**.

- **Die anfängliche Reaktion** beim Eintauchen in kaltes Wasser **dauert nur einige Minuten**; bleib in Ruhestellung, bis du die Kontrolle über deine Atmung wiedererlangt hast (Diese anfängliche Reaktion wird nicht immer auftreten, aber sie ist wahrscheinlicher bei niedrigeren Wassertemperaturen bzw. geringerem Schutz).
- **Versuche so viel von deinem Körper aus dem Wasser herauszuhalten, wie du kannst.**
- Schwimmen erhöht den Wärmeverlust des Körpers. **Schwimme nur zu einem in der Nähe gelegenen sicheren Zufluchtsort**, wenn die Wahrscheinlichkeit einer frühen Rettung niedrig ist und du überzeugt bist, dass du ihn erreichen kannst. **Schwimme auf deinem Rücken, und benutze nur deine Beine**, wenn du kannst.
- **Wenn man versucht, ein schwimmendes Objekt zu erreichen, schwimme zu seiner dem Wind abgewandten Seite** (Leeseite), überlasse es dem Wind, das Objekt zu dir zu bringen.
- Wenn man nicht zu einem sicheren Zufluchtsort schwimmt, versuche den Wärmeverlust deines Körpers herabzusetzen; **schwimme im Wasser mit deinen Beinen aneinander, den Ellenbogen an deiner Seite und den Armen quer auf deinem Brustkorb**.
- **Wenn du keine Rettungsweste trägst, winke nicht, um Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen.** Du wirst Schwimmfähigkeit verlieren, wenn du keine Rettungsweste hast.
- **Du musst dich selbst zwingen, den Willen zum Überleben zu haben.** Dieses kann den Unterschied zwischen Leben und Tod ausmachen. Halte deinen Verstand beschäftigt und konzentriere dich auf kurzzeitige Ziele.
- **Strenge dich nicht übermäßig an während des Rettungsvorgangs**; lass die Retter ihre Arbeit tun – sie sind in einer besseren Verfassung als du.
- Selbst während der Rettung **darfst du dich nicht zu früh entspannen**.

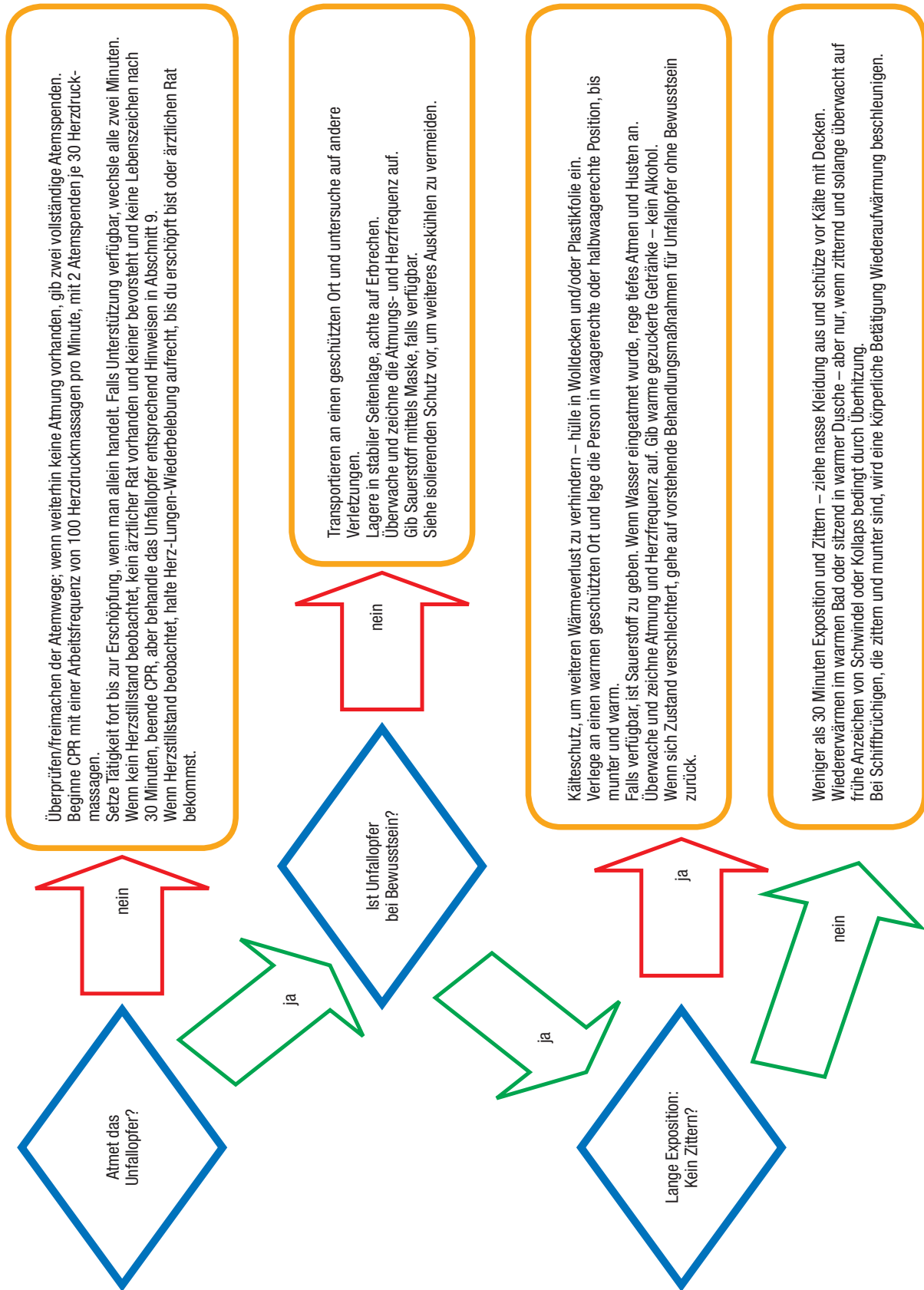
Vorherige Kenntnisse, Planung, Vorbereitung und der Gedanke an deinen Teil können die maßgeblichsten Faktoren bei deinem Überleben sein – oder bei der Behandlung anderer, die der Kälte ausgesetzt gewesen sind.

Mache dich vertraut mit dem Inhalt dieses Leitfadens.

ANHANG

Behandlung von aus dem Wasser geborgener Personen

Es ist *immer* ärztlicher Rat so bald wie möglich einzuholen. Eine kostenlose funktärztliche Beratung kann bei einem Telemedical Maritime Assistance Service (TMAS) eingeholt werden, mit dem über eine Rettungsleitstelle (Rescue Coordination Centre – RCC) Verbindung aufgenommen werden kann. Beratung in Deutschland durch Telemedical Maritime Assistance Service – TMAS Germany, Cuxhaven, Tel. 0(49) 4721 785 (Notfall), email: medico@tmas-germanyv.de



(VkBf. 2013, S. 405)

Nachrichten für Seefahrer (NfS) – online

Information für die Berufsschifffahrt

Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegebenen, digitalen NfS sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und werden deshalb nicht mehr kostenlos auf den Internetseiten des BSH (www.bsh.de) zur Verfügung gestellt.

Die digitalen NfS können online zum gleichen Preis wie das gedruckte NfS-Heft bezogen werden.

Information für die Sport- und Kleinschifffahrt

Die Sport- und Kleinschifffahrt kann wie bisher den Berichtigungsservice (auch als Sammelberichtigungen bekannt) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten, Sportbootkarten und nautischen Veröffentlichungen verwenden.

German Notices to Mariners (NfS) – online

Information to commercial shipping

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) on the BSH's website are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS.

Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) are available at the same price as printed NfS.

Information to leisure and small craft shipping

Summaries of corrections to the navigational charts, small craft charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website.

Schifffahrt	Meeresdaten	Meeresnutzung	Produkte	Anträge	Das BSH
Berufsschifffahrt					
Sportschifffahrt			Flaggenzertifikate		
Hersteller			Sportbootvermessung		
Produkte			Berichtigungsservice Karten		
www.bsh.de			Berichtigungsservice Sportbootkarten		
			Berichtigungsservice Bücher		
			Zeitweilige Mindertiefen deutsche Ostseeküste		
			Führerscheinfreie Sportbootmotoren		
			Navigationslichter		

Die kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

The summaries of corrections, which are available free of charge, do not replace the official NfS.

Allgemeine Information

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer werden online als eine gesamte NfS-Datei und in einzelnen Dateien angeboten (alle im PDF-Format):

- Teile 1–4 der NfS
- Beilagen zu den NfS
- Seekarten-Deckblätter in den NfS

Innerhalb der gesamten NfS-Datei und in der Datei Teile 1–4 sind im Navigationsfenster der Software von Adobe Acrobat Lesezeichen eingerichtet, die das gezielte Aufsuchen von Informationen erleichtern.

Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891“ vom 21. Dezember 1998 zu beachten.

General information

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) in PDF format can be ordered completely or as:

- parts 1 to 4
- enclosure
- chart blocks

Within the files of the complete NfS and parts 1–4, the search for information is facilitated by icons on the Adobe Acrobat navigation window.

Mariners are advised to comply with the “Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891” of 21 December 1998 which has been adopted by IMO.