



## **Anlagen zur Hafenordnung**

Brem. GBl. Nr. 17/2001 Seite 111–142  
Brem. GBl. Nr. 7/2003 Seite 29-31<sup>1</sup>  
Brem. GBl. Nr. 31/2003 Seite 281<sup>3)</sup>  
Brem. GBl. Nr. 28/2004 Seite 232  
Brem. GBl. Nr. 50/2004 Seite 478<sup>5</sup>  
Brem. GBl. Nr. 45/2005 Seite 523<sup>6</sup>  
Brem. GBl. Nr. 16/2007 Seite 213<sup>7</sup>  
Brem. GBl. Nr. 49/2008 Seite. 340<sup>8</sup>  
Brem. GBl. Nr. 37/2012 Seite 491<sup>9</sup>  
Brem. GBl. Nr. 135/2014 Seite 727<sup>10</sup>  
Brem. GBl. Nr. 64/2015 Seite 287<sup>11</sup>

- Anlage 1**      Verkehrsvorschriften<sup>7 11</sup>
- Anlage 2**      Befreiung von der Lotsenannahmepflicht
- Anlage 3**      Schleusen- und Brückensignale
- Anlage 4**      Mengenbegrenzungen und Sicherheitsbestimmungen für gefährliche Güter
- Anlage 5**      Besondere Sicherheitsanforderungen für den Umschlag unverpackter gefährlicher Güter<sup>7</sup>
- Anlage 6**      Tankschiffsliegeplätze
- Anlage 7**      Erlaubnisschein<sup>7</sup>
- Anlage 8**      Formblatt Pre-Transfer Checklist
- Anlage 9**      weggefallen<sup>7</sup>
- Anlage 10**     zu § 40 Abs. 2<sup>6</sup>
- Anlage 11**     zu § 40 Abs. 4<sup>6</sup>
- Anlage 12**     zu §§ 40a Abs. 1, 40b Abs. 1<sup>6</sup>
- Anlage 13**     Gemeinsame Sicherheitsprüfliste für Schiff und Umschlagsanlage für das Beladen oder Entladen von Schiffen, die festes Massengut befördern<sup>6</sup>

**Anlage 1 (zu §§ 6 und 10 Absatz 1 und 3)**

# 1. Schiffsanmeldung nach § 6

## 1.1 Ankunft Seeschiffe

1. Kontaktdaten des Verantwortlichen für die Meldung
2. Anlaufreferenznummer
3. Funkrufzeichen und MMSI Nummer, sowie Inmarsat-Rufnummer, falls bekannt
4. Schiffsname
5. Flagge des Schiffes
6. Heimathafen
7. Identifikation des Betreibers des Schiffes:
  - a) IMO Company identification number (für Schiffe ab 500 BRZ, gemäß Document of Compliance gemäß International Safety Management Code (ISM Code DOC))
  - b) Name und Anschrift
8. Schiffstyp
9. Vermessung (BRZ)
10. Länge und Breite über alles
11. Anlaufzweck
12. voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) im Hafen
13. voraussichtliche Abfahrtszeit (ETD) aus dem Hafen
14. Tiefgang
15. Name des Schiffsführers
16. letzter Hafen
17. nächster Hafen
18. Anzahl der Besatzungsmitglieder
19. Anzahl der Fahrgäste, falls zutreffend
20. Anzahl der Einschleicher, falls vorhanden
21. begaste Schüttladung an Bord: ja/nein
22. besondere Konstruktionsmerkmale (beispielsweise Manövrierhilfen wie Bugstrahler)
23. Rechnungsempfänger
24. Leistungsempfänger im Sinne des UStG

25. Fahrtgebiet (Nord- und Ostsee, Europa, Übersee)
26. Liegeplatz
27. Besonderheiten, die für das Einlaufen und Liegen berücksichtigt werden müssen.

Die Meldung nach 1.1 ist elektronisch abzugeben.

## 1.2 Ankunft Binnenschiffe

1. Kontaktdaten des Verantwortlichen für die Meldung
2. ENI Nummer
3. Schiffsname
4. Schiffstyp
5. Funkrufzeichen
6. Flagge des Schiffes
7. Heimathafen
8. Tragfähigkeit
9. Länge und Breite über alles
10. voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) im Hafen
11. Tiefgang
12. letzter Hafen
13. nächster Hafen
14. begaste Schüttladung an Bord: ja/nein
15. Rechnungsempfänger
16. Leistungsempfänger im Sinne des UStG
17. Liegeplatz
18. Besonderheiten, die für das Einlaufen und Liegen berücksichtigt werden müssen.

## 1.3 Ankunft Schlepp- oder Schubverbände

Bei Schlepp- oder Schubverbänden sind für das schleppende oder schiebende Fahrzeug die Angaben nach Nr. 1.1 oder 1.2 und für den Anhang folgende Angaben erforderlich:

1. Anlaufreferenznummer des Schleppers (nur bei Seeschiffen)

2. Name des Anhangs
3. Flagge des Anhangs
4. Kontaktdaten des Betreibers des Anhangs
5. Vermessung (BRZ) (nur bei Seeschiffen)
6. Länge und Breite über alles
7. Anlaufzweck
8. Tiefgang
9. Hinweis, wenn sich Gefahrgut auf dem Anhang befindet.

Bei Seeschiffen sind die Angaben nach Nr. 1.3 elektronisch zu übermitteln.

#### 1.4 Verholen (See – und Binnenschiffe)

1. Kontaktdaten des Verantwortlichen für die Meldung
2. IMO Nummer oder ENI Nummer
3. Schiffsname
4. Tiefgang
5. voraussichtliche Verholzeit
6. Liegeplatz
7. Besonderheiten, die für das Verholen und Liegen berücksichtigt werden müssen.

#### 1.5 Abfahrt (See- und Binnenschiffe)

1. Kontaktdaten des Verantwortlichen für die Meldung
2. Anlaufreferenznummer (nur bei Seeschiffen)
3. Schiffsname, wenn sich dieser während des Hafenaufenthalts geändert hat
4. Flagge des Schiffes, wenn sich diese während des Hafenaufenthalts geändert hat
5. Tiefgang
6. voraussichtliche Abfahrtszeit (ETD)
7. nächster Hafen
8. voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Hafen (nur bei Seeschiffen).

Bei Seeschiffen sind die Angaben nach 1.5 elektronisch zu übermitteln.

#### 1.6 Abfahrt (Schlepp- und Schubverbände)

Bei Schlepp- oder Schubverbänden, sind für das schleppende oder schiebende Fahrzeug die Angaben nach Nummer 1.5 und für den Anhang folgende Angaben erforderlich:

1. Anlaufreferenznummer des Schleppers (nur bei Seeschiffen)
2. Name des Anhangs
3. Flagge des Anhangs, wenn sich diese während des Hafenaufenthalts geändert hat
4. Tiefgang.

Bei Seeschiffen sind die Angaben nach 1.6 elektronisch zu übermitteln.

#### 1.7 Ladungsdaten

Neben den unter Nummer 1.1 bis 1.6 aufgeführten schiffsbezogenen Angaben sind bei einem Hafenanlauf für statistische Zwecke folgende Angaben zu liefern:

1. Umschlagsart (Laden/Entladen)
2. Warenart (nach Warenkatalog gemäß der Anhang A zu dieser Anlage)
3. Güterart (Stückgut/Massengut)
4. Anzahl (bei Warenarten 11, 12, 16 und 19; siehe Warenkatalog)
5. Gesamtladungsmasse.

Bei Seeschiffen sind die Angaben nach 1.7 elektronisch zu übermitteln. Die Angaben können auch nach Ankunft des Schiffes gemeldet werden. Bei Seeschiffen ist bei einer nachträglichen Meldung zusätzlich die Angabe der Anlaufreferenznummer erforderlich.

## 2. Hafenverkehrsmeldung nach § 10 Abs. 1

A. Hafengruppe Bremen Stadt

Küstenfunkstelle "Bremen Port Radio", UKW-Kanal 3

B. Hafengruppe Bremerhaven

Küstenfunkstelle "Bremerhaven Port Radio", UKW-Kanal 12

Angabeart	Einläufer	Verholer	Ausläufer
Schiffsname	X	x	x
Vorgesehener Liegeplatz	X	x	
Bisheriger Liegeplatz		x	x
Tiefgang in FW	X	x	x

## 3. Hörbereitschaft und Schifffahrtswarnung nach § 10 Abs. 3

A. Hafengruppe Bremen Stadt

Hemelinger Häfen und Industriehafen: UKW-Kanal 10

alle übrigen Hafenbecken: UKW-Kanal 6

B. Hafengruppe Bremerhaven

Alle Hafenteile UKW Kanal 12

### Anhang A Warenart

NST 2007 Abteilung	NST 2007 Bezeichnung
01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd- und Forstwirtschaft (auch Rohholz), Fische und Fischereierzeugnisse
02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas
03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse, Torf, Uran- und Thoriumerze
04	Nahrungs- und Genussmittel, Futtermittel
05	Textilien und Bekleidung, Leder und Lederwaren
06	Holz- und Holzprodukte (ohne Rohholz und Möbel) Papier, Pappe und Waren daraus, Verlags- und Druckerzeugnisse
07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse
08	Chemische Erzeugnisse, chemische Düngemittel, Chemiefasern; Gummi und Kunststoffwaren; Kernbrennstoffe
09	Sonstige Mineralölerzeugnisse; Glas und Glaswaren, keramische Erzeugnisse; Zement, sonstige Baustoffe
10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse ohne Maschinen und Geräte
11	Maschinen und Ausrüstungen
12	Fahrzeuge
13	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren, sonstige Erzeugnisse
14	Sekundärrohstoffe, Abfälle
15	Post, Pakete
16	Geräte für die Güterbeförderung, leere Container, leere Wechselbrücken
17	Umzugsgüter von Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck
18	Sammelgut Mischung von Stückgütern, die zusammen befördert werden
19	Nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbrücken
20	Sonstige Güter a.n.g. Güter, die anderweitig nicht genannt sind.

## 4. gestrichen<sup>5</sup>

### Anlage 2 zu § 11



## Anlage 3 zu § 14 Abs. 7

### Schleusen- und Brückensignale

In dieser Anlage werden folgende Abkürzungen verwendet:

a) Lichtsignale	b) Schallsignale
F. = festes Feuer	— = 1 langer Ton
w. = weiß	• = 1 kurzer Ton
r. = rot	
gn. = grün	
Blk. = Blinkfeuer	
skr. = senkrecht	
wgr. = waagrecht	

#### I. Hafengruppe Bremerhaven

##### A) Schleusensignale

###### 1. Nordschleuse

###### a) **Außenhaupt** (Stromseite)

###### **Standort der Signale**

Auf der Westseite des Außenhauptes an einem Signalmast.

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
1 F. w.	2 F. gn. wgr.	Einfahrt in den Vorhafen und in die Schleuse frei.
1 Blk. w.	2 F. r. wgr.	Einfahrt in den Vorhafen und in die Schleuse gesperrt.
	1 F. r.	Einfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.
kein Signal		Einfahrt in den Vorhafen für kleine Schiffe frei.

###### **Schallsignal der Schiffe**

— — • • • —

Ich beabsichtige, in die Nordschleuse einzulaufen.

###### b) **Binnenhaupt** (Hafenseite)

###### **Standort der Signale**

An der Ostseite des Binnenhauptes an einem Signalmast.

Tagsignal	Nachtsignal	Bedeutung
1 F. w.	2 F. gn. skr.	Einfahrt frei.
1 Blk. w.	2 F. r. skr.	Einfahrt gesperrt.
	1 F. r.	Einfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.
Kein Signal		Schleusungen erfolgen auf vorherige Bestellung.



## 2. Kaiserschleuse

### a) Außenhaupt (Stromseite)

#### **Standort der Signale**

An der Ostseite des Außenhauptes auf dem Turm des Betriebsgebäudes.

<b>Tagsignal</b>	<b>Nachtsignal</b>	<b>Bedeutung</b>
1 F. w.	2 F. gn. wgr.	Einfahrt in den Vorhafen und in die Schleuse frei.
1 Blk. w.	2 F. r. wgr.	Einfahrt in den Vorhafen und in die Schleuse gesperrt.
	1 F. r.	Einfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.
kein Signal		Einfahrt in den Vorhafen für kleine Schiffe frei.

#### **Schallsignal der Schiffe:**

— • • —

Ich beabsichtige, in die Kaiserschleuse einzulaufen.

### b) Binnenhaupt (Hafenseite)

#### **Standort der Signale**

Auf der Ostseite des Binnenhauptes an einem Signalmast

<b>Tagsignal</b>	<b>Nachtsignal</b>	<b>Bedeutung</b>
1 F. w.	2 F. gn. skr.	Einfahrt frei.
1 Blk. w.	2 F. r. skr.	Einfahrt gesperrt.
	1 F. r.	Einfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.
Kein Signal		Schleusungen erfolgen auf vorherige Bestellung

#### **Schallsignal der Schiffe**

—•

Ich beabsichtige, in die Kaiserschleuse einzulaufen.

### c) Wasserstandssignal für den Vorhafen

#### **Standort der Signale**

An der Ostseite des Außenhauptes im Turm des Betriebsgebäudes.

Die Wasserstände der Weser über SKN erscheinen in Dezimetern als weiße Zahlen auf schwarzem Grund in den großen Fenstern nach Norden und Süden. Bei Flut leuchtet oberhalb der großen Fenster, bei Ebbe unterhalb der großen Fenster ein weißes Licht auf. Rote Zahlen auf weißem Grund zeigen Wasserstände unter Seekartennull an.

### 3. Fischereihafen-Doppelschleuse

#### I) Signale für den Schleusen-Vorhafen

##### Tag- und Nachtsignal

1 F. w.

Blk. w.

1 F. r über F. w.

1 F. r. über 2 F. w. skr.

##### Standort der Signale

An einem Signalmast auf dem Betriebsgebäude auf der Ostseite der großen Schleusenammer

##### Bedeutung

Einfahrt in den Vorhafen frei.

Einfahrt in den Vorhafen gesperrt.

Einfahrt für Berufsschiffahrt frei,  
für Sportschiffahrt gesperrt.

Einfahrt für Sportschiffahrt frei,  
für Berufsschiffahrt gesperrt.

#### II) Signale für die Schleusenammern

##### a) Außenhäupter

##### Tag- und Nachtsignal

2 F. gn. wgr.

2 F. gn. wgr. und 1 F. w<sup>6</sup>. ü. d. linken F. gn.

1 F. r.

2 F. r. wgr.

2 F. r. skr.

##### Standort der Signale

T-förmiger Signalmast, auf dem Nordende der Mittelmauer, versehen mit einer getrennten Lichteranordnung für die große und kleine Kammer.

##### Bedeutung

Einfahrt für Berufsschiffahrt frei, für Sportboote gesperrt.

Einfahrt frei.

Einfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.

Einfahrt gesperrt.

Die Anlage (Schleuse) ist außer Betrieb.

##### b) Binnenhäupter

Signale wie unter IIa

##### Standort der Signale

T-förmiger Signalmast, auf dem Südende der Mittelmauer, versehen mit einer getrennten Lichteranordnung für die große und kleine Kammer.

**Bedeutung:** wie unter II a) angeführt.

##### c) Hafenkanal

Signale wie unter IIa

T-förmiger Signalmast auf der Nordwestecke des Hafenkanals, versehen mit einer getrennten Lichteranordnung für die große und kleine Kammer.

**Bedeutung:** wie unter II a) angeführt.

##### Schallsignale der Schiffe

— — • —

Ich beabsichtige, in den Fischereihafen einzulaufen.

— •

Ich beabsichtige, aus dem Fischereihafen auszulaufen.

#### III) Kammersignale (Ampelsteuerung)

##### Tag- und Nachtsignal

1 F. r.

1 F. gn.

##### Standort der Signale

Kleine Schleusenammer jeweils in den Nischen der Mittelmauer nahe der Tore

##### Bedeutung

Ausfahrt nicht freigegeben.

Ausfahrt freigegeben.

#### **4. Geeste – Tidesperrwerk**

Ca. 5 km oberhalb der Geestemündung

#### **Tag- und Nachtsignal**

2 F. gn. wgr.

2 F. r. wgr.

1 F. r.

2 F. r. skr.

#### **Schallsignale der Schiffe**

—

#### **Standort der Signale**

An der rechten Seite der Durchfahrt.

#### **Bedeutung**

Einfahrt frei.

Einfahrt gesperrt.

Einfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.

Schleuse außer Betrieb.

Ich beabsichtige, die Schleuse zu benutzen.

## B) Brückensignale

### 1. Eisenbahndrehbrücke bei der Nordschleuse

#### Tag- und Nachtsignal

2 F. gn. wgr.

1 F. r.

2 F. r. wgr.

#### Schallsignal der Schiffe

— —

#### Standort der Signale

Auf der rechten Seite der Durchfahrt an einem Signalmast.

#### Bedeutung

Durchfahrt frei.

Durchfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.

Durchfahrt gesperrt.

Anforderung für Brückendurchfahrt.

### 2. Verbindungsbrücken Kaiserhafen-Neuer Hafen

a) Kaiserhafen – Neuer Hafen

b) Neuer Hafen – Alter Hafen

#### Tag- und Nachtsignal

2 F. gn. wgr.

2 F. r. wgr.

1 F. r.

#### Standort der Signale

Lichtsignale an Masten.

Auf der Westseite der Durchfahrt.

Auf der Ostseite der Durchfahrt.

#### Bedeutung

Durchfahrt frei.

Durchfahrt gesperrt.

Durchfahrt gesperrt, wird in Kürze freigegeben.

### 3. Sturmflutsperrwerk mit Kennedy-Klappbrücke ca. 700 m oberhalb der Geestemündung

#### Tag- und Nachtsignal

2 F. gn. wgr.

2 F. r. wgr.

1 F. r.

3 F. r. wgr.

2 F. r. wgr. und 1 F. w. über dem linken F. r.

2 F. r. skr.

#### Schallsignal der Schiffe

— —

#### Standort der Signale

An der rechten Seite der Durchfahrt.

#### Bedeutung

Durchfahrt frei.

Keine Durchfahrt.

Keine Durchfahrt; Freigabe in Kürze.

Durchfahrt kann vorübergehend nicht freigegeben werden.

Keine Durchfahrt, außer für Fahrzeuge, für die die Durchfahrtshöhe ausreicht.  
Brücke kann vorübergehend nicht geöffnet werden.

Durchfahrt für die Schifffahrt gesperrt.

Anforderung für Brückendurchfahrt.

**4. Geestedrehbrücke**

Ca. 1. km oberhalb der Geestemündung

**Standort der Signale**

An der rechten Seite der Durchfahrt.

**Tag- und Nachtsignal**

2 F. gn. wgr.

2 F. r. wgr. Und

1 F. w. über dem linken F. r.

1 F. r.

**Bedeutung**

Durchfahrt frei.

Keine Durchfahrt, außer für Fahrzeuge, für die die Durchfahrtshöhe ausreicht.

Keine Durchfahrt, Freigabe erfolgt in Kürze.

**Schallsignale der Schiffe:**

— —

Anforderung für Brückendurchfahrt

**Nr. 5 und 6 entfallen** <sup>10</sup>

## II. Hafengruppe Bremen

### Schleusensignale Schleuse Oslebshausen

### **Standort des Signalgebers**

Auf einem 10 m hohen Mast auf dem Dach des Betriebsgebäudes

#### **Anmerkung:**

Die Schleusensignale bestehen ausschließlich aus Lichtsignalen und sind mit einer Helligkeitssteuerung (Tag/Nachtschaltung) versehen. Der Signalmast ist ausgerüstet mit 3 Plattformen, von denen aus in 5 Ebenen jeweils 1,50 m senkrecht untereinander die Signallampen der einzelnen Signale installiert sind, und zwar in der Reihenfolge von oben nach unten: Rot—Rot—Weiß—Grün—Grün. Im einzelnen werden folgende Signalzustände damit signalisiert und angezeigt:

#### **a) Schleusungen mit beiden Toren**

##### **Tag- und Nachtsignal**

##### **Bedeutung**

1 F. gn.	Einfahren in die Schleuse nur von der Weser.
2 F. gn. skr.	Einfahren in die Schleuse nur vom Hafen.
1 F. r.	Einfahren in die Schleuse vom Hafen und von der Weser verboten.
2 F. r. skr.	Schleuse gesperrt (Betriebsstörung)

#### **b) Schleusungen mit offenen Toren**

##### **Bedeutung**

1 Blk. 8s gn.	Durchfahren von der Weser in den Hafen erlaubt.
2 Blk. 20s gn. skr.	Durchfahren vom Hafen in die Weser erlaubt.

#### **c) Sonderschleusungen**

##### **Bedeutung**

1 Blk. 8s w. über 1 F. gn.	Einfahren in die Schleuse nur von der Weser für ein vorher bestimmtes, genehmigungspflichtiges oder Tidenschiff.
1 Blk. 8s w. über 2 F. gn.	Einfahren in die Schleuse nur vom Hafen für ein vorher bestimmtes, genehmigungspflichtiges oder Tidenschiff.

Gezeigt werden die Signale auf folgenden Sektoren:

Von 44° bis 92° Reichweite 900 m,  
von 105° bis 129° Reichweite 1200 m,  
von 133° bis 253° Reichweite 300 m,  
von 250° bis 276° Reichweite 1200 m.

#### **d) Signale bei Ausfall oder Störung der Signallampen**

##### **Tag- und Nachtsignal**

Weißes Blinkersignal mit Scheinwerfer vom Kontrollturm

##### **Bedeutung**

Signallampen sind ausgefallen oder gestört. Geschleust wird nach Anweisung der Hafenbehörde.

#### **e) Schallsignale der Schiffe**

— — • —

Ich beabsichtige in die Schleuse einzufahren.

#### **Wasserstandssignale**

Die Wasserstände der Weser über Seekartennull können auf der Pegeluhr auf der Südmole vor dem neuen Außenhaupt abgelesen werden. Der Sektor mit den roten Zahlen zeigt Wasserstände unter Seekartennull an.

## Anlage 4 zu § 42 Abs. 1

### Mengenbegrenzungen und Sicherheitsbestimmungen für verpackte gefährliche Güter

#### Inhalt:

- 1. Begriffsbestimmungen und Erläuterungen**
- 2. Vorschriften für die Bereitstellung von gefährlichen Gütern in verpackter Form im Geltungsbereich der Hafenumordnung**
- 3. Stoffbezogene Mengenbegrenzung, Sicherheitsbestimmungen**

#### **1. Begriffsbestimmungen und Erläuterungen**

- 1.1 Gefährliche Güter im Sinne dieser Anlage sind die in § 3 Hafenumordnung genannten Stoffe und Gegenstände.
- 1.2 Explosionsgefährliche Stoffe sind Stoffe und Gegenstände, die dem Gesetz über explosionsgefährliche Stoffe (Sprengstoffgesetz) vom 17. April 1986 (BGBl I S. 577), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 1998 (BGBl I S. 1530), in der jeweils geltenden Fassung unterliegen.
- 1.3 Unmittelbare Überladung ist der Umschlag von gefährlichen Gütern aus Landfahrzeugen in ein Schiff oder umgekehrt sowie der Bord-zu-Bord-Umschlag von Schiffen untereinander.
- 1.4 Gewichtsangaben beziehen sich auf die Bruttomasse. Bei explosiven Stoffen nach 1.2 auf die Netto-Explosivmasse (NEQ).
- 1.5 Mengenangaben unter „unmittelbarer Überladung“ beziehen sich auf die Gesamtüberladung von gefährlichen Gütern einer Klasse in ein Schiff oder aus einem Schiff.
- 1.6 Höchstmengen sind die maximal zugelassenen Mengen von gefährlichen Gütern einer Klasse an Bord eines Schiffes. Sie umfassen an Bord verbleibendes Durchfuhrgut und die Zuladung. Die Mengenbegrenzungen für die einzelnen Klassen bleiben unberührt.
- 1.7 Mengenüberschreitung ist die Überschreitung der nach dieser Anlage zugelassenen Mengen und Gewichte. Sie ist nur zulässig mit einer schriftlichen Genehmigung der Hafenumbehörde. In dieser Genehmigung können erforderlichenfalls zusätzliche Auflagen und Bedingungen festgelegt werden.
- 1.8 Sonderliegeplätze sind die von der Hafenumbehörde für unmittelbare Überladung im Sinne dieser Anlage zugewiesenen Liegeplätze.

## 2. Vorschriften für die Bereitstellung von gefährlichen Gütern im Geltungsbereich der Hafenanordnung.

2.1 Die Bereitstellung von gefährlichen Gütern in verpackter Form ist nur auf den von der Hafenanbehörde genehmigten Plätzen zulässig:

- In den Stückgutschuppen auf den dafür ausgewiesenen Plätzen die jeweils genehmigten Klassen
- In den Gefahrgutboxen sämtliche Klassen außer 2.3 (giftige Gase), für die besondere, stationäre und be- und entlüftete Container vorgesehen sind.

Gefahrgutcontainer dürfen nur auf den genehmigten und gekennzeichneten Gefahrgutplätzen bereitgestellt werden, ausgenommen Container mit den Gefahrgutklassen 1 (explosiv) und 7 (radioaktiv), die nur auf den dafür vorgesehenen, besonders gesicherten Plätzen mit Genehmigung der Hafenanbehörde bereitgestellt werden dürfen.

Die Hafenanbehörde kann in Einzelfällen Ausnahmen von diesen Vorschriften zulassen.

### 2.2 Trennvorschriften

#### 2.2.1 Tabelle

Klasse	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9	
	1.5	1.6																	
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	1.1, 1.2, 1.5 1.3, 1.6 1.4	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Entzündbare Gase	2.1	*	*	*	X	X	X	2	1	2	X	2	2	X	*	*	1	X	
nicht giftige nicht entzündbare Gase	2.2	*	*	*	X	X	X	1	X	1	X	X	1	X	*	*	X	X	
Giftige Gase	2.3	*	*	*	X	X	X	2	X	2	X	X	2	X	*	*	X	X	
Entzündbare Flüssigkeiten	3	*	*	*	2	1	2	X	X	2	1	2	2	X	*	*	X	X	
Entzündbare feste Stoffe	4.1	*	*	*	1	X	X	X	X	1	X	1	2	X	*	*	1	X	
Selbstentzündliche Stoffe	4.2	*	*	*	2	1	2	2	1	X	1	2	2	1	*	*	1	X	
Stoffe die in Berührung mit Wasser Gase entwickeln	4.3	*	*	*	X	X	X	1	X	1	X	2	2	X	*	*	1	X	
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	5.1	*	*	*	2	X	X	2	1	2	2	X	2	1	*	*	2	X	
Organische Peroxide	5.2	*	*	*	2	1	2	2	2	2	2	2	X	1	*	*	2	X	
Giftige Stoffe	6.1	*	*	*	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	*	*	X	X	
Infektiöse Stoffe	6.2	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Radioaktive Stoffe	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Ätzende Stoffe	8	*	*	*	1	X	X	X	1	1	1	2	2	X	*	*	X	X	
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	9	*	*	*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	*	*	X	X	

\* siehe unter 3.) Stoffbezogene Mengenbegrenzung, Sicherheitsbestimmungen

Sind gefährliche Güter mit einem Sekundär -Label versehen, sind die Trennvorschriften der Klasse der Zweitgefahr anzuwenden, wenn diese schärfer sind als die Trennvorschriften nach der Klasse des Primär-Labels.



## 2.2.2 Erläuterungen zur Tabelle unter 2.2.1

Die aufgeführten Buchstaben und Zahlen bedeuten bei :

### a) Versandstücke:

X - keine Trennung erforderlich

1 - „Entfernt von“ - mind. 3 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern

2 - „Getrennt von“ - Bei Aufnahme im Freien:  
mind. 6 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern  
Bei Aufnahme im Schuppen:  
mind. 12 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern,  
bzw. Trennung durch eine Brandwand ( DIN 4102,  
Teil 3 )

### b) Containern:

X - Keine Trennung erforderlich

1 - „Entfernt von“ - mind. 3 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern

2 - „Getrennt von“ - Bei Aufnahme im Freien:  
mind. 3 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern  
Bei Aufnahme im Schuppen:  
mind. 12 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern,  
bzw. Trennung durch eine Brandwand ( DIN 4102,  
Teil 3)

### c) Lastkraftwagen und Eisenbahnwagen:

X - Keine Trennung erforderlich

1 - „Entfernt von“ - mind. 3 Meter Abstand von anderen Gefahrgütern

2 - „Getrennt von“ - Bei Aufnahme im Freien:  
mind. 3 Meter Längs- und Querabstand bei  
geschlossenen Fahrzeugen von anderen Gefahrgütern,  
mind. 6 Meter Längs- und Querabstand bei offenen  
Fahrzeugen von anderen Gefahrgütern.  
Bei Aufnahme im Schuppen:  
mind. 12 Meter Längs- und Querabstand bei offenen  
Fahrzeugen von anderen Gefahrgütern bzw. Trennung  
durch eine Brandwand ( DIN 4102, Teil 3 )

### 3. Stoffbezogene Mengengrenzung, Sicherheitsbestimmungen

#### Klasse 1: Explosivstoff und Gegenstände mit Explosivstoff

Unterkategorie Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung Mengengrenze	unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff Stoffe und Gegenstände der Verträglichkeitsgruppen A, H, J, K und L nur mit besonderer Genehmigung der Hafene- behörde	Sicherheitsbestimmungen
1.1 / 1.5	Verboten	An den von der Hafenebehörde bestimmten Liegeplätzen: 5000 kg netto Explosivstoff  Im Einzelfall kann die Höchst- menge mit schriftlicher Aus- nahmegenehmigung der Hafene- behörde an Sonderliegeplätzen höher festgesetzt werden.	unbeschadet anderer gesetzlicher Be- stimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Satz 1 bis S-Satz 27  Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 15, 16, 17, 20, 22, 26
1.2	Nur mit beson- derer Genehmi- gung der Hafene- behörde	30.000 kg netto Explosivstoff Im Einzelfall kann die Höchstmenge mit schriftlicher Ausnahmegenehmigung der Hafenebehörde an Sonderliege- plätzen höher festgesetzt werden.	Unbeschadet anderer gesetzlicher Be- stimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 1 – 16, 18 – 27  Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 15, 16, 20, 22, 26
1.3	Nur mit beson- derer Genehmi- gung der Hafene- behörde	Unbegrenzt	unbeschadet anderer gesetzlicher Be- stimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 1 – 16, 18 – 27  Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 15, 16, 20, 22, 26
1.4 / 1.6	Unbegrenzt	Unbegrenzt	unbeschadet anderer gesetzlicher Be- stimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 19, 22, 23, 24, 26, 27 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 15, 22, 26

## Klasse 2 : Gase

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
2.1 / 2.2 / 2.3	keine Mengenbegrenzung	Keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 26, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 26, 29

## Klasse 3 : Entzündbare Flüssigkeiten

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
3.1 / 3.2 / 3.3	keine Mengenbegrenzung	Keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 26, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 26, 29

## Klasse 4.1 : Entzündbare feste Stoffe

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
4.1	keine Mengenbegrenzung	Keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 26*, 27, 28, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 26*, 27, 28, 29

\*nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen

## Klasse 4.2 : Selbstentzündliche Stoffe

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
4.2	keine Mengenbegrenzung	Keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 26, 27, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 26, 27, 29

### Klasse 4.3 : Stoffe, die in Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
4.3	keine Mengenbegrenzung	keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 27, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 27, 29

### Klasse 5.1 : Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
5.1	keine Mengenbegrenzung	Keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 29

### Klasse 5.2 : Organische Peroxide

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
5.2	keine Mengenbegrenzung	Keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 26, 28, 29
5.2 alle Stoffe mit zusätzlichem Kennzeichen „Explosionsgefahr“	Verboten	an von der Hafenbehörde bestimmten Liegeplätzen: 15.000 kg	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 1 – 29  Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 15, 16, 17, 20, 22, 26, 28, 29

## Klasse 6.1 : Giftige Stoffe

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
6.1	keine Mengenbegrenzung	keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 29

## Klasse 6.2 : Ansteckungsgefährliche Stoffe

Unterklasse Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	Unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
6.2	Verboten	Nur mit besonderer Erlaubnis der Hafenbehörde	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 16, 22, 26, 28, 29

## Klasse 7 : Radioaktive Stoffe

Unbeschadet anderer gesetzlichen Vorschriften sind bei Durchfuhr, Umschlag und Bereitstellung der Güter dieser Klasse im Hafengebiet die Bestimmungen nach der Anlage zur Gefahrgut V See, Klasse 7, entsprechend zu beachten, sofern nachstehend nichts anderes vorgeschrieben ist.

Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
Freigestellte Stoffe der Klasse 7 GGVS See Blatt 1-4	keine Mengenbegrenzung	keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34
Kategorie I-weiß	keine Mengenbegrenzung	keine Mengenbegrenzung	Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 16, 22, 29, 30, 31, 32, 33
Kategorie II-gelb / III-gelb	nur mit besonderer Genehmigung der Hafenbehörde	die Summe der Transportkennzahlen (Ziffer 2.27 Klasse 7 IMDG Code) darf 200 je Schiff nicht überschreiten (analog Ziffer 4.2.2 Klasse 7 IMDG-Code). Gültige atomrechtliche Genehmigung muß vorliegen	

## Klasse 8 : Ätzende Stoffe

Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
8	keine Mengenbegrenzung	keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 29

## Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe

Kennzeichnung Bezeichnung	Bereitstellung	unmittelbare Überladung und Höchstmenge je Schiff	Sicherheitsbestimmungen
9	keine Mengenbegrenzung	keine Mengenbegrenzung	Unbeschadet anderer gesetzlicher Bestimmungen sind zu beachten: Beim Umschlag S-Sätze 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 29 Bei der Durchfuhr S-Sätze 5, 6, 14, 15, 22, 29

## Sicherheitsbestimmungen

S-Satz		1.1 1.5	1.2 1.3	1.4 1.6	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
1.	Der Umschlag einschließlich der Stauung bzw. der Löscharbeit im Schiff ist vom Inhaber eines Befähigungsscheines zu überwachen.	ja	ja	ja*	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
2.	Vor Beginn des Umschlags hat der Inhaber des Befähigungsscheines alle Beteiligten über die Sicherheitsbestimmungen zu belehren. Eine Kopie der Sicherheitsbestimmungen für diese Güter ist an Bord auszulegen.	ja	ja	ja*	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
3.	Der genaue Umschlagstermin ist der Hafenbehörde und der Wasser- schutzpolizei spätestens eine Stunde vor Beginn der Umschlagsar- beiten mitzuteilen. Ebenso ist das Ende der Umschlagsarbeiten und der Verbleib der gelöschten Güter der Hafenbehörde sofort zu melden.	ja	ja	-- <sup>3)</sup>	--	--	--	--	--	--	ja**	--	ja	ja	--	--
4.	Mit Binnenschiffen oder auf dem Landweg beförderte Güter dürfen erst unmittelbar vor dem Umschlag in das Hafengebiet gebracht und müssen unverzüglich umgeschlagen werden. Auf Anweisung der Hafenbehörde sind diese Güter auf Kosten des Verfügungsberech- tigten besonders zu überwachen. Bei Verzögerung des Umschlags kann die Hafenbehörde besondere Maßnahmen im Interesse der Sicherheit im Hafengebiet anordnen. Das gilt auch für das Verbringen auf die Abstellgleise für Waggons mit solchen Gütern, für die die Hafenbehörde zuvor eine Erlaubnis erteilt hat.	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	ja	*** ja	--	--
5.	Fahrzeuge sind verpflichtet, ein betriebsbereites Telefon an Bord zu nehmen. Die Rufnummer ist der Hafenbehörde bei Ankunft mitzu- teilen.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

\* gilt nur für befähigungsscheinpflichtige Güter

\*\* für Stoffe dieser Klasse mit dem zusätzlichen Kennzeichen "Explosiv" gelten die Sicherheitsbestimmungen der Klasse 1.1

\*\*\* gilt nur bei den Kategorien II und III – Gelb

\*\*\*\* gilt nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen

S-Satz	1.1 1.5	1.2 1.3	1.4 1.6	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
6.	Feuerlöscheinrichtungen sind betriebsbereit zu halten.														
	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
7.	Die beim Umschlag benutzten Einrichtungen müssen vor Inbetriebnahme auf ihre Betriebssicherheit überprüft werden. Der Gebrauch von Stauhaken ist verboten.														
	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
8.	Die mit dem Umschlag konventioneller Ladung beschäftigten Personen dürfen kein mit Eisen beschlagenes Schuhzeug tragen.														
	ja	ja	ja	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
9.	Während des Umschlags sind weitere Ladungsarbeiten einzustellen.														
	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
10.	Es darf nur land- und wasserseitig umgeschlagen werden; dabei darf jeweils nur ein Fahrzeug längsseits liegen oder landseitig be- oder entladen werden..														
	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
11.	Die Güter sind einkommend nach Möglichkeit als erste Ladung zu löschen und ausgehend als letzte Ladung zu laden. Ist das nicht möglich, so sind sie bordseitig bis zum Löschen bzw. nach dem Laden besonders zu bewachen.														
	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	ja	ja	--	--
12.	Die Güter dürfen nicht geworfen, gestoßen oder hart abgesetzt werden. Die Stapel müssen gegen Umfallen, Scheuern und Rütteln gesichert sein.														
	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
13.	Beschädigte Versandstücke dürfen nicht verladen werden. Sollen in Ausnahmefällen beschädigte Versandstücke gelöscht werden, ist vorher die Genehmigung der Hafenbehörde einzuholen.														
	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

\* gilt nur für befähigungsscheinpflichtige Güter

\*\* für Stoffe dieser Klasse mit dem zusätzlichen Kennzeichen "Explosiv" gelten die Sicherheitsbestimmungen der Klasse 1.1

\*\*\* gilt nur bei den Kategorien II und III – Gelb

\*\*\*\* gilt nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen



S-Satz		1.1 1.5	1.2 1.3	1.4 1.6	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
14.	Werden Packstücke mit gefährlichen Gütern beschädigt oder werden solche Beschädigungen festgestellt, sind die Arbeiten sofort einzustellen. Der Arbeitsbereich ist zu räumen, bis eine Überprüfung durch den für Arbeit Verantwortlichen ergeben hat, dass die Sicherheit der Beschäftigten nicht gefährdet ist. Die Hafengebörde und die Feuerwehr sind zu informieren.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
15.	Schiffe müssen bei Tage ein rote Flagge, bei Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) ein rotes Licht an gut sichtbarer Stelle führen.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
16.	Am Landgang ist eine Wache einzusetzen, die darauf zu achten hat, dass keine unbefugten Personen das Fahrzeug betreten. Befugt zum Betreten des Fahrzeuges sind: a) Besatzungsmitglieder; b) Angehörige der Besatzungsmitglieder; c) Personen, deren Anwesenheit zur Abfertigung des Fahrzeuges erforderlich sind; d) Personen im amtlichen Auftrag	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	ja	*** ja	--	--
17.	Auf dem Vor- und Achterschiff sind belegte Festmacherleinen mit eingespleisstem Auge bereitzuhalten. Die Leinen sind bis auf die Wasserlinie zu fieren.	ja	--	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
18.	Von einem mit Gütern dieser Klasse beladenen Landfahrzeug müssen alle anderen Fahrzeuge mindestens 15 m entfernt sein. Der Umschlagsplatz ist gegen Zutritt unbefugter Personen abzusperren.	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
19.	Während eines Gewitters ist der Umschlag verboten; Antennen sind zu erden.	ja	ja	ja	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--

\* gilt nur für befähigungsscheinpflichtige Güter

\*\* für Stoffe dieser Klasse mit dem zusätzlichen Kennzeichen "Explosiv" gelten die Sicherheitsbestimmungen der Klasse 1.1

\*\*\* gilt nur bei den Kategorien II und III – Gelb

\*\*\*\* gilt nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen

S-Satz		1.1 1.5	1.2 1.3	1.4 1.6	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
20.	Wasserfahrzeuge dürfen nur an den ihnen von der Hafenbehörde angewiesenen Plätzen liegen. Binnenschiffe und Hafenfahrzeuge müssen einen Sicherheitsabstand zu anderen Wasserfahrzeugen von mindestens 30 m einhalten und ständig eine Wache an Bord haben.	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
21.	Nach der Übernahme von Gefahrgütern haben Fahrzeuge und Landfahrzeuge das Hafengebiet unverzüglich zu verlassen. Verzögerungen sind der Hafenbehörde sofort zu melden. Im Fall von Verzögerungen kann die Hafenbehörde besondere Maßnahmen im Interesse der Sicherheit im Hafengebiet anordnen.	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	ja	ja***	--	--
22.	Wird ein Fahrzeug, das Gefahrgüter an Bord hat, leck bzw. beschädigt, oder geraten solche Güter im Hafengebiet in einen gefährdrohenden Zustand, ist dieses der Hafenbehörde sofort zu melden.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
23.	An Hebeeinrichtungen dürfen verpackte Gefahrgüter nur formschlüssig und so angeschlagen werden, dass ein Abgleiten oder Lösen – auch von Einzelstücken – verhindert wird.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
24.	Während des Stückgutumschlages dürfen andere Umschlagsarbeiten in derselben Luke in unmittelbarer Nähe nicht durchgeführt werden.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Ja	ja
25.	Die Gefahrgüter sollen nach Möglichkeit in einem verschließbaren Raum gelagert werden. Als verschließbarer Raum gilt auch eine mit Zollverschluß verschließbare Luke.	ja	ja	--	--	--	--	--	--	--	ja**	--	--	--	--	--
26.	Die Gefahrgüter müssen gegen übermäßige Erwärmung durch Sonneneinstrahlung geschützt werden.	ja	ja	ja	ja	ja	**** ja	ja	--	--	ja	--	ja	--	--	--

\* gilt nur für befähigungsscheinpflichtige Güter

\*\* für Stoffe dieser Klasse mit dem zusätzlichen Kennzeichen "Explosiv" gelten die Sicherheitsbestimmungen der Klasse 1.1

\*\*\* gilt nur bei den Kategorien II und III – Gelb

\*\*\*\* gilt nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen

S-Satz		1.1 1.5	1.2 1.3	1.4 1.6	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
27.	Die Güter sind vor direkter Feuchtigkeit (Regen, Pfützen) zu schützen.	ja	ja	ja	--	--	ja bei Baum wolle	ja	ja	--	ja	--	--	--	--	--
28.	Der Verfügungsberechtigte hat sicherzustellen, dass die Vorschriften des IMDG-Code über die Temperaturkontrollen entsprechend angewendet werden.	--	--	--	--	--	Ja	--	--	--	ja	--	ja	--	--	--
29.	Bei Gefahrgütern, bei denen die Gefahr besteht, dass sie eingeatmet werden oder als Kontamination (Verunreinigung) am Körper haften können, sind Staubmasken und Schutzkleidung zu tragen.	--	--	--	ja	ja	Ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
30.	Laderäume, in denen sich diese Güter befinden, dürfen vor erfolgter Kontrollmessung der Ortsdosisleistung durch die Hafengebörde nicht betreten werden. Mit dem Umschlag darf erst nach erfolgter Kontrollmessung begonnen werden.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	ja	--	--
31.	Die Hafengebörde legt einen Kontrollbereich fest, an dessen äußerer Grenze die Ortsdosisleistung bis zu 7,5µsv/h betragen darf. Der Kontrollbereich darf nur von solchen Personen betreten werden, die in amtlichem Auftrag oder für den Umschlag dort tätig sein müssen. Der Aufenthalt im Kontrollbereich ist auf die notwendige Mindestdauer zu begrenzen.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	ja	--	--

\* gilt nur für befähigungsscheinpflichtige Güter

\*\* für Stoffe dieser Klasse mit dem zusätzlichen Kennzeichen "Explosiv" gelten die Sicherheitsbestimmungen der Klasse 1.1

\*\*\* gilt nur bei den Kategorien II und III – Gelb

\*\*\*\* gilt nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen

S-Satz		1.1 1.5	1.2 1.3	1.4 1.6	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
32.	Der Kontrollbereich ist von den jeweils Verantwortlichen gut sichtbar zu kennzeichnen. Dabei ist auf geeignete Weise auf die Gefahr durch radioaktive Strahlen hinzuweisen. Auf Fahrzeugen gilt dies nur, wenn im gleichen Laderaum oder gleichen Deckbereich andere Arbeiten stattfinden.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	ja	--	--
33.	Bis zum Abtransport bestimmter radioaktiver Güter aus dem Hafengebiet wird der nähere Bereich der Umschlagstelle an Bord und an Land in dem von den zuständigen Behörden geforderten Umfang abgesperrt.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	ja	--	--
34.	Die radioaktiven Stoffe sind auf dem kürzesten Weg durch das Hafengebiet von und zum Fahrzeug zu befördern.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	ja	--	--

\* gilt nur für befähigungsscheinpflichtige Güter

\*\* für Stoffe dieser Klasse mit dem zusätzlichen Kennzeichen "Explosiv" gelten die Sicherheitsbestimmungen der Klasse 1.1

\*\*\* gilt nur bei den Kategorien II und III – Gelb

\*\*\*\* gilt nur bei desensibilisierten Explosivstoffen und bei selbstzersetzlichen Stoffen

## Anlage 5 zu § 40 Abs. 5 und § 48 Abs. 1

### Besondere Sicherheitsanforderungen für den Umschlag unverpackter gefährlicher Güter

<u>Besondere Sicherheitsanforderungen für den Umschlag unverpackter gefährlicher Güter</u>	<u>Geltung der Sicherheitsbestimmungen für die Gefahrgutarten</u>					
	<b>Gase</b>	<b>Flüssige Stoffe Flammpunkt &lt; 60°C</b>	<b>Andere flüssige Stoffe gemäß IBC Code/ MARPOL I/II</b>	<b>Feste Stoffe der Klassen 4.1 und 4.2</b>	<b>Feste Stoffe der Klassen 4.3 und 5.1</b>	<b>Andere feste Stoffe gemäß BC Code</b>
Die Güter sind gegen übermäßige Erwärmung zu schützen				X		
Die Güter sind gegen Feuchtigkeit zu schützen				X	X	
Geeignete Feuerlöscheinrichtungen sind betriebsbereit zu halten	X	X	X	X	X	X
Das Rauchen und der Umgang mit offenem Feuer und Licht sind verboten	X	X	X	X	X	X
An der Gangway oder an der für das Betreten des Fahrzeuges vorgesehenen Stelle ist eine Warntafel mit folgender Aufschrift anzubringen: „Rauchen verboten- Smoking prohibited“	X	X	X	X	X	X
Zum Festmachen dürfen nur solche Leinen und Trossen verwendet werden, die eine Funkenbildung ausschließen	X	X				
Auf Seetankschiffen sind an Deck belegte Notschleppdrähte in ausreichender Länge klarzulegen und an Vor- und Achterschiff bis zur Wasseroberfläche über Bord zu hängen	X	X				
Vor Beginn des Umschlages sind die Prüflisten <sup>1</sup> auszufüllen	X	X	X	X	X	X
Es dürfen nur explosionsgeschützte Taschenlampen und Mobilfunkgeräte verwendet werden	X	X				
Auf den Ladebrücken und an Bord der Schiffe sind Schlauchwachen aufzustellen, die ihren Platz während des Pumpens nicht verlassen dürfen	X	X	X			
Die Übergabeleitungen müssen land- und schiffsseitig durch Verschraubungen oder Kupplungen fest verbunden sein	X	X	X			
Die Speigatten sind verschlossen zu halten, Leckwannen sind anzubringen	X	X	X			

<sup>1</sup> Entsprechende Prüflisten sind abgedruckt für Seetankschiffe im International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT), für Binnentankschiffe in der Anlage B2 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), für Seeschiffe, die unverpackte gefährliche Güter in fester Form befördern, in der Anlage zum Code of Safe Practice for the Loading and Unloading of Bulkcarriers.

Besondere Sicherheitsanforderungen für den Umschlag unverpackter gefährlicher Güter	<u>Geltung der Sicherheitsbestimmungen für die Gefahrgutarten</u>					
	Gase	Flüssige Stoffe Flammpunkt < 60°C	Andere flüssige Stoffe gemäß IBC Code / MARPOL I/II	Feste Stoffe der Klassen 4.1 und 4.2	Feste Stoffe der Klassen 4.3 und 5.1	Andere feste Stoffe gemäß BC Code
Vor dem Herstellen der Schlauch- oder Rohrverbindung müssen das Schiff und das Leitungssystem an Land geerdet werden. Der Erdungswiderstand darf 10 <sup>6</sup> Ohm nicht überschreiten. Das Erdungskabel muss über einen Schalter mit der Landanlage verbunden sein. Der Schalter muss entweder für Zone 1 geeignet oder außerhalb der Zone 1 installiert sein und darf erst nach Anbringen des Erdungskabels auf Durchgang geschaltet werden. Das Erdungskabel darf erst nach Lösen der Schlauch- oder Rohrverbindung entfernt werden	X	X				
Schläuche oder Rohrverbindungen müssen elektrisch leitend sein mit Ausnahme eines zwischengesetzten Isolierflansches oder eines kurzen nicht leitenden Schlauchstücks. Die Schlauchleitung oder Rohrverbindung wasserseitig des isolierenden Zwischenstücks muß leitend mit dem Schiff, landseitig des isolierenden Zwischenstücks leitend mit dem Land verbunden sein.	X	X				
Übergabeschläuche und Gelenkrohre müssen mit dem 1,3-fachen maximalen Betriebsdruck geprüft sein. Die letzte Überprüfung darf nachweislich nicht länger als 12 Monate zurückliegen	X	X	X			
Schlauch- und Rohrverbindungen sind so zu bilden, dass beim Lösen oder Abreißen nicht mehr Flüssigkeit ausfließt als nach dem Stand der Technik unvermeidbar ist. Ausgelaufene Flüssigkeit ist aufzufangen	X	X	X			
Die festverlegten Rohrleitungen auf der Landseite sind durch Schnellschlusseinrichtungen oder gleichwertige Systeme abzusichern, die bei Gefahr eine unverzügliche Unterbrechung des Umschlagsvorganges gewährleisten, so dass nicht mehr Flüssigkeit frei wird als nach dem Stand der Technik unvermeidbar ist.	X	X	X			
Übergabeleitungen und Kabel müssen so verlegt sein, dass sie keinen Zugbeanspruchungen ausgesetzt und nicht beschädigt werden können.	X	X	X			
Das Leitungssystem muss durch entsprechende Einrichtungen gefahrlos entspannt werden können	X	X	X			

Besondere Sicherheitsanforderungen für den Umschlag unverpackter gefährlicher Güter	Geltung der Sicherheitsbestimmungen für die Gefahrgutarten					
	Gase	Flüssige Stoffe Flammpunkt < 60°C	Andere flüssige Stoffe gemäß IBC Code/MARPOL I/II	Feste Stoffe der Klassen 4.1 und 4.2	Feste Stoffe der Klassen 4.3 und 5.1	Andere feste Stoffe gemäß BC Code
Beim Umschlag ist die Strömungsgeschwindigkeit so zu bemessen, dass Zündgefahren durch elektrostatische Aufladung der in den Übergabeleitungen strömenden Flüssigkeiten vermieden werden.	X	X				
Das Befüllen und Entleeren der Tanks muss im Gaspendelverfahren erfolgen.	X					
Lüftungseinrichtungen und Druckausgleichseinrichtungen der Tanks müssen mit Flammendurchschlagseinrichtungen versehen sein.	X	X				
Alle Öffnungen, welche die Schiffsladetanks mit der Außenluft verbinden, müssen mit Ausnahme gesicherter Druckausgleichs- und Lüftungsöffnungen gasdicht verschlossen sein.	X	X	X			
Peil- und Schauöffnungen dürfen nur geöffnet werden, wenn ein geschlossenes System nicht gefordert ist, und nur solange dies zum Feststellen des Flüssigkeitsstandes erforderlich ist. Dabei müssen die Personen, die die Peilung oder Probeentnahme durchführen, gegen Gefährdung durch die Ladung über die Atmungsorgane, die Augen und die Haut geschützt sein.		X	X			
Peilmaßbänder und Probeentnahmegefäße einschließlich aller Teile dieser Gefäße müssen aus elektrisch leitfähigem Material bestehen und beim Gebrauch mit dem Schiffskörper leitfähig verbunden sein.		X				
Alle Öffnungen zum gefährdeten Bereich (z.B. Türen, Bullaugen) sind während des Umschlags geschlossen zu halten.	X	X	X			
An Stellen, an denen mit dem Auftreten von entzündbaren Gasen zu rechnen ist (IEC Zone 1), dürfen nur explosionsgeschützte elektrische Geräte und Einrichtungen verwendet werden.	X	X				
Der Umschlag ist mit Hilfe von automatisch anzeigenden Gasmessgeräten (Gaswarngeräten) zu überwachen.	X					
Bei Gewitter, stark bewegtem Wasser oder anderen Witterungsbedingungen, die die Sicherheit des Umschlags beeinträchtigen können, ist der Umschlag einzustellen.	X	X	X	X	X	X

### Anlage 6 zu § 46 Abs. 3

#### Tankschiffs Liegeplätze

#### Hafengruppe Bremen

Hafenteil	Liegeplatz – Bezeichnung	Pierposition		Gefahrklasse gem. VbF (*)
		von	bis	
Allerhafen	Märtens	131	180	A III
Kleine Weser	TS Platz 4	480	560	A III
	TS Platz 5	561	620	A III
	TS Platz 6	621	673	A III
Seehausen	Schlammverladeanlage	1780	1880	Keine VbF Produkte
Lankenauer Hafen	TS Platz 1	700	799	A III
	TS Platz 2	800	899	A III
Holzhafen	Safety Kleen	8	11	A III
	D & S, Weser-Petrol	820	1180	A III
Hüttenhafen	TS Warteplatz 1	30	110	A I / A II / A III
	TS Warteplatz 2	130	230	A I / A II / A III
	HGM Bunkerstation	20	89	A III
	HGM Mineralöl	90	250	A I / A II / A III
	D & S, Weserpetrol	290	450	A III
Kalihafen	Total	240	460	A III
Hafen A	Plump	30	155	A III
Hafen A	Menke, ULS	230	450	Keine VbF Produkte
Osterort	Wesertanking	200	450	A III
	TS Warteplatz	540	640	A I / A II / A III
	Osterort 4, Brücke innen	31	200	A III
Farge	IVG Pier 1	400	619	A I / A II / A III
	IVG Pier 2	620	819	A I / A II / A III

#### Hafengruppe Bremerhaven

Umschlagsanlagen sind nur für die Gefahrenklasse A III gemäß VbF zugelassen

Hafenteil	Liegeplatz – Bezeichnung	Pierposition		Gefahrklasse gem. VbF (*)
		von	bis	
Verbindungshafen	Bominflot			A III
Fischereihafen	Jindelt			A III
Fischereihafen	C.S. Tanklager			A III
Fischereihafen	Glüsing			A III

(\*) Anmerkung:

Gefahrenklassen gemäß VbF (Verordnung über brennbare Flüssigkeiten)

A I: Flammpunkt unter 21 °C

A II Flammpunkt von 21 °C bis 55 °C

A III Flammpunkt über 55 °C bis 100 °C



Anlage 7 (zu § 38 Abs. 3)

Erlaubnisschein Für Schweiß-, Schneid-, Löt-, Auftau- und Trennschleifarbeiten im Landbereich des Hafengebiets		
1	Arbeitsort/-stelle	
2	Arbeitsauftrag	
3	Art der Arbeiten	<input type="checkbox"/> Schweißen <input type="checkbox"/> Trennschleifen <input type="checkbox"/> Auftauen <span style="margin-left: 100px;"> <input type="checkbox"/> Schneiden  <input type="checkbox"/> Löten  <input type="checkbox"/> </span>
4	Sicherheitsvorkehrungen vor Beginn der Arbeiten	<input type="checkbox"/> Benachrichtigung der Hafenbehörde Fax:..... <input type="checkbox"/> Entfernen von Versandstücken mit gefährlichen Gütern im Umkreis von ..... m <input type="checkbox"/> Entfernen sämtlicher brennbaren Gegenstände und Stoffe, auch Staubablagerungen, im Umkreis von .... m <input type="checkbox"/> auch in angrenzenden Räumen <input type="checkbox"/> Abdecken der gefährdeten brennbaren Gegenstände, z.B. Holzbalken, Holzwände und -fußböden, Kunststoffteile usw. <input type="checkbox"/> Abdichten von Öffnungen, Fugen und Ritzen und sonstigen Durchlässen <input type="checkbox"/> Entfernung von Umkleidungen und Isolierungen <input type="checkbox"/> Beseitigen der Explosionsgefahr in Behältern und Rohrleitungen <input type="checkbox"/> Bereitstellen einer Brandwache mit Feuerlöschmittel <input type="checkbox"/>
5	Brandwache	<input type="checkbox"/> während der Arbeit                      Name: <input type="checkbox"/> nach Beendigung der Arbeit            Name: Dauer: .....Std.
6	Alarmierung	Standort des nächstgelegenen Brandmelders:  Feuerwehr Rufnummer: 112 oder 3030-0
7	Löschgerät, -mittel	<input type="checkbox"/> Feuerlöscher mit <input type="checkbox"/> Wasser <input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> <input type="checkbox"/> Pulver <input type="checkbox"/> angeschlossener Wasserschlauch <input type="checkbox"/> wassergefüllte Eimer <input type="checkbox"/> Löschdecken <input type="checkbox"/> Löschsand
8	Erlaubnis	Die aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen sind durchzuführen. Die Bestimmungen des Kapitels 2.26 der BGR 500 sind zu beachten.
	Datum	Unterschrift des Betriebsleiters oder dessen Beauftragten
		Unterschrift des Ausführenden

**Anlage 8 zu § 53 Abs. 7**

**PRE-TRANSFER CHECKLIST**

Vessel/Road tanker delivering liquids.....Vessel/Road tanker receiving liquids.....  
 (abgebendes Fahrzeug) (übernehmendes Fahrzeug)

Master's / Driver's name.....Master's / Driver's name.....  
 (Name des Fahrzeugführers) (Name des Fahrzeugführers)

Date/Time of transhipment.....Place of transhipment.....  
 (Datum/Uhrzeit der Übergabe) (Ort der Übergabe)

Agreed quantity to be transhipped (vereinbarte Menge, die übergeben werden soll)					
Grade	mass	volume	Grade	mass	volume
gas oil	.....tons	.....m <sup>3</sup>	HFO	.....tons	.....m <sup>3</sup>
MDO	.....tons	.....m <sup>3</sup>	lub oil	.....tons	.....m <sup>3</sup>
IFO	.....tons	.....m <sup>3</sup>	sludge	.....tons	.....m <sup>3</sup>
			bilge water	.....tons	.....m <sup>3</sup>

Agreed maximum pumping rate in m<sup>3</sup> per hour (max.Pumprate in m<sup>3</sup> pro Stunde) .....

Agreed maximum line pressure in bar (max Leitungsdruck in bar) .....

Means of communication and emergency stopping procedure agreed between vessels or vessel and road tanker (pls fill in):  
 (Zwischen den Fahrzeugen vereinbartes Kommunikationsmittel und Notstopverfahren: bitte eintragen)

<b>Vessel / road tanker delivering liquids (Flüssigkeiten abgebendes Fahrzeug)</b>	<b>Vessel / road tanker receiving liquids (Flüssigkeiten übernehmendes Fahrzeug)</b>
Person in charge of supervising transhipment operation (für die Überwachung verantwortliche Person)	Person in charge of supervising transhipment operation (für die Überwachung verantwortliche Person)
	Who measured the contents of the receiving tanks ? (wer hat den Inhalt der zu befüllenden Tanks gemessen)
	Receiving tanks actual free space (aktueller Freiraum der zu befüllenden Tanks): No.....m <sup>3</sup> ..... No.....m <sup>3</sup> ..... No.....m <sup>3</sup> ..... No.....m <sup>3</sup> ..... No.....m <sup>3</sup> ..... No.....m <sup>3</sup> .....

**delivering party** **yes** **no** **receiving party** **yes** **no**  
 (abgebendes ja nein (übernehmendes ja nein  
 Fahrzeug) Fahrzeug)

Are the quantities agreed  
(Sind die Mengen vereinbart)

Are pumping rates and maximum line pressure agreed  
(Sind Pumprate und maximaler Leitungsdruck vereinbart)

Is the communication and stopping procedure agreed  
(Sind Kommunikationsmittel und Notstopverfahren vereinbart)

Are the vessels securely moored  
(Sind die Schiffe sicher vertäut)

Are the transfer hoses in good condition and properly supported  
(Sind die Übergabeschläuche in gutem Zustand und richtig gesichert)

Are the transfer hoses tested #  
(Sind die Übergabeschläuche getestet) #  
# to be answered by the party who is supplying the hoses  
# (zu beantworten von demjenigen der die Schläuche zur Verfügung stellt)

Are drip trays positioned  
(Sind Leckwannen angebracht)

Are scuppers closed  
(Sind die Speigatten verschlossen)

Are grounding connections positioned  
(Sind die Fahrzeuge gegeneinander geerdet)

<b>Vessel / road tanker delivering liquids Flüssigkeiten abgebendes Fahrzeug</b>	<b>Vessel / road tanker receiving liquids Flüssigkeiten übernehmendes Fahrzeug</b>
<p>I confirm that I shall not exceed the agreed volumes, pumping rates and line pressure and that my crew will remain on duty close to the hose connection in order to oversee the safe transfer operation and to be able to respond to an emergency throughout the delivery.</p> <p>Ich bestätige, dass ich die vereinbarten Mengen, Pumpraten und Leitungsdrücke nicht überschreiten werde, und dass meine Besatzung die Schlauchverbindung ständig überwachen wird, um in einer Notsituation sofort eingreifen zu können.</p> <p>----- Master / Chief Engineer / Driver</p>	<p>I confirm that I am able to receive the agreed volumes at the pumping rates and line pressure, that the persons in charge of the receiving operation will not close any valve which will restrict the flow of the product without adequate notice to the delivering vessel/road tanker, and that my crew will remain on duty close to the hose connection in order to oversee the safe transfer operation and to be able to respond to an emergency throughout the delivery.</p> <p>Ich bestätige, dass ich in der Lage bin, die vereinbarten Mengen mit der vereinbarten Pumprate und bei dem vereinbarten maximalen Druck zu übernehmen, dass die mit der Übernahme betrauten Personen kein Ventil schließen werden, welches den Durchfluß reduziert, ohne dies rechtzeitig dem übergebenden Fahrzeug anzukündigen, und dass meine Besatzung die Schlauchverbindung ständig überwachen wird, um in einer Notsituation sofort eingreifen zu können.</p> <p>----- Master / Chief Engineer / Driver</p>

**Anlage 9 weggefallen**

### **I. Vom Fahrzeugführer an die Umschlagsanlage zu liefernde Angaben:**

1. So früh wie möglich: die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs vor dem Hafen. Diese Angabe ist bei Bedarf zu aktualisieren.
2. Bei der ersten Meldung der voraussichtlichen Ankunftszeit:
  - a) Schiffsname, Rufzeichen, IMO-Nummer, Flaggenstaat, Heimathafen;
  - b) der Lade- oder Löschplan unter Angabe der Ladungsmenge und der Stauung nach Luken, die Reihenfolge des Ladens oder Löschens, die je Schüttung zu ladende oder in den einzelnen Phasen des Entladens zu löschende Menge;
  - c) die Tiefgänge bei Ankunft und die voraussichtlichen Tiefgänge bei Abfahrt des Schiffs;
  - d) der Zeitbedarf für Ballastaufnahme oder -abgabe;
  - e) die Gesamtlänge und größte Breite des Schiffs; Länge des Ladebereichs vom vorderen Süll der vordersten bis zum achteren Süll der hintersten für das Laden oder Löschen zu benutzenden Ladeluke;
  - f) der Abstand von der Wasserlinie bis zur vordersten zu be- oder entladenden Luke und von der Bordwand des Schiffs bis zur Lukenöffnung;
  - g) der Ausbringungsort des Landgangs des Schiffs;
  - h) die Überwasserhöhe (höchster Punkt über der Wasserlinie);
  - i) Einzelheiten und Leistungsfähigkeit des bordeigenen Ladegeschirrs (soweit vorhanden);
  - j) Die Anzahl und Art der Festmacheleinen;
  - k) Besondere Anforderungen wie z.B. Trimmen oder laufenden Messung des Wassergehalts des Ladeguts;
  - l) Einzelangaben über evtl. notwendige Reparaturen, die das Anlegen, den Beginn des Ladens oder Löschens oder die Ausfahrt des Schiffs nach Beendigung der Lade- oder Löscharbeiten verzögern können;
  - m) Sonstige, von der Umschlagsanlage angeforderte Angaben über das Schiff.

### **II. Von der Umschlagsanlage an den Fahrzeugführer zu liefernde Angaben:**

1. Die Bezeichnung des Liegeplatzes, an dem das Laden oder Löschen erfolgen soll und geschätzte Zeitangaben für das Anlegen und den Abschluss der Lade- oder Löscharbeiten. Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden;
2. die Merkmale der Lade- und Löscheinrichtungen der Umschlagsanlage mit Angaben über die nominelle Lade- oder Löscheinleistung der Anlage und die Zahl der zum Einsatz vorgesehenen Lade- oder Löschköpfe sowie über den geschätzten Zeitbedarf für die einzelne Schüttung oder -- im Falls des Löschens einer Massengutladung -- den geschätzten Zeitbedarf für die einzelnen Phasen des Entladevorgangs;
3. spezifische Merkmale des Liegeplatzes oder des Anlegers, mit denen der Fahrzeugführer vertraut sein muss, wie z.B. die Position fester oder beweglicher Hindernisse, Fender, Poller und der Einrichtungen für das Festmachen des Schiffs;
4. die Mindestwassertiefen am Liegeplatz und im Fahrwasser zu und von dem Liegeplatz. Die Angaben über die geschätzten An- und Ablegezeiten und über die Mindestwassertiefe am Liegeplatz sind nach Erhalt weiterer Meldungen über die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffs fortlaufend zu aktualisieren. Informationen

- über die Mindestwassertiefe in Ansatz- und Abfahrtskanälen sollen von der Umschlagsanlage oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde geliefert werden;
5. die Wasserdichte am Liegeplatz;
  6. die maximale Höhe von der Wasserlinie bis zur Oberkante der Lukenabdeckung oder der Lukensäule (je nachdem, welches Maß für den Lade- oder Löscharbeiten relevant ist) und die höchstzulässige Überwasserhöhe;
  7. die Vorkehrungen für das Anlegen von Gangways und sonstigen Zugängen;
  8. mit welcher Seite das Schiff am Liegeplatz längsseits gehen soll;
  9. die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Annäherung an den Pier und Angaben über die Verfügbarkeit von Schleppern und deren Art und Zugkraft;
  10. die beim Laden unterschiedlicher Teilladungen einzuhaltende Reihenfolge und etwaige sonstige Beschränkungen, wenn es nicht möglich ist, die Ladung nach Reihenfolge oder Wahl der Laderäume so zu laden, wie es für das Schiff am besten passt;
  11. etwaige Eigenschaften des zu ladenden Gutes, die bei Kontakt mit anderen Ladungen oder Ladungsrückständen an Bord Gefahren mit sich bringen können;
  12. Vorabinformationen über die vorgesehenen Lade- oder Löscharbeiten oder Änderungen der bestehenden Lade- oder Löscharbeiten;
  13. ob das Lade- oder Löschargerät der Umschlagsanlage ortsfest oder in irgendeiner Weise in seiner Bewegung beschränkt ist;
  14. die benötigten Festmacheseilen;
  15. ein warnender Hinweis auf etwaige ungewöhnliche Festmacheseinrichtungen;
  16. Hinweise auf etwaige Beschränkungen bei der Aufnahme oder Abgabe von Ballast;
  17. der von der zuständigen Behörde zugelassene maximale Abfahrtstiefgang;
  18. sowie alle sonstigen, vom Fahrzeugführer angeforderten Informationen, die sich auf die Umschlagsanlage beziehen.

## I. Pflichten des Fahrzeugführers vor und während der Lade und Löscharbeiten

Vor Beginn und während der Lade- und Löscharbeiten muss der Fahrzeugführer dafür sorgen, dass

1. das Laden oder Löschen des Ladeguts und die Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser unter Aufsicht des Dienst habenden Ladungsoffiziers seines Schiffes erfolgt;
2. die Verteilung von Ladung und Ballastwasser während des gesamten Lade- oder Löschvorgangs ständig überwacht wird, um sicherzustellen, dass die Schiffverbandteile nicht übermäßig belastet werden;
3. das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. das Schiff unter gebührender Berücksichtigung der örtlichen Wetterbedingungen und - vorhersagen stets sicher vertäut ist;
5. eine ausreichende Anzahl von Schiffsoffizieren und Mannschaften an Bord bleibt, um die Anpassung der Festmacheleinen zu besorgen und alle sonstigen im Normal- und Notfall anfallenden Arbeiten zu erledigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Besatzung ausreichende Ruhezeiten gewährt werden müssen, um Ermüdung zu vermeiden;
6. der Vertreter der Umschlagsanlage über die Erfordernisse für das Trimmen der Ladung informiert ist, die den Bestimmungen des IMO-Schüttgut-Codes entsprechen müssen;
7. der Vertreter der Umschlagsanlage über die notwendige Abstimmung zwischen der Abgabe oder Aufnahme von Ballastwasser und der Lade- oder Löschrates sowie über Abweichungen zum Ballastplan und alle sonstigen Umstände informiert ist, die sich auf die Lade- oder Löscharbeiten auswirken können;
8. das Ablassen von Ballastwasser so erfolgt, dass es dem vereinbarten Ladeplan entspricht und es nicht zum Überfluten des Kais oder in der Nähe liegender Schiffe kommt. Wenn es dem Schiff aus praktischen Gründen nicht möglich ist, das Ballastwasser vor Beginn der Trimmphase des Ladens vollständig abzulassen, muss der Fahrzeugführer mit dem Vertreter der Umschlagsanlage vereinbaren, zu welchen Zeiten und auf wie lange die Ladearbeiten möglicherweise unterbrochen werden müssen;
9. mit dem Vertreter der Umschlagsanlagen vereinbart ist, welche Maßnahmen bei Regen oder sonstigen Wetterveränderungen zu treffen sind, wenn eine solche Veränderung der Bedingungen in Anbetracht der spezifischen Eigenschaften des Ladeguts mit Gefahren verbunden sein könnte;
10. während des Aufenthalts des Schiffes am Liegeplatz keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffes ausgeführt werden, es sei denn mit Erlaubnis des Vertreters der Umschlagsanlage und unter Einhaltung aller Anforderungen der zuständigen Behörde;
11. während der Endphasen des Ladens oder Löschens eine besonders enge Überwachung des Lade- oder Löschbetriebs und des Schiffes gewährleistet ist;
12. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich verständigt wird, wenn die Lade- oder Löscharbeiten einen Schaden oder eine gefährliche Situation verursacht haben oder zu verursachen drohen;
13. der Vertreter der Umschlagsanlage unverzüglich rechtzeitig verständigt wird, wenn das abschließende Trimmen des Schiffes beginnen muss, um das Förderbandsystem entleeren zu können;
14. das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
15. beim Einlassen von Ballastwasser in einen oder mehrere Laderäume auf die Möglichkeit des Austretens brennbarer Dämpfe geachtet wird und entsprechenden Vorkehrungen getroffen werden, bevor in unmittelbarer Nähe oder oberhalb dieser Laderäume heiße Arbeiten zugelassen werden.

## **II. Pflichten des Vertreters der Umschlagsanlage vor und während der Lade- und Löscharbeiten**

Vor Beginn und während der Umschlagsarbeiten muss der Vertreter der Umschlagsanlage:

1. dem Fahrzeugführer die Namen der bei der Umschlagsanlage für den Lade- oder Löschbetrieb zuständigen Personen und den Verlageragenten nennen und ihm erläutern, wie er mit diesen Personen in Verbindung treten kann;
2. alle vorbeugenden Maßnahmen treffen, um eine Beschädigung des Schiffs durch das Lade- oder Löscherät zu vermeiden, und den Fahrzeugführer informieren, wenn ein Schaden eintritt;
3. dafür sorgen, dass das Schiff aufrecht gehalten wird oder, wenn aus betrieblichen Gründen eine Krängung erforderlich ist, der Krängungswinkel so gering wie möglich gehalten wird;
4. dafür sorgen, dass das Entladen eines Laderaums auf der Backbordseite parallel zum Entladen auf der Steuerbordseite des gleichen Laderaums erfolgt, um ein Verwinden des Schiffskörpers zu vermeiden;
5. bei Ladungen hoher Dichte oder bei hohem Gewicht der einzelnen Greiferladungen den Fahrzeugführer warnen, dass, solange die Oberseite der Tanks nicht völlig mit Ladung bedeckt ist, bei deren Aufschlagen insbesondere bei freiem Fall aus großer Höhe erhebliche örtliche Belastungen der Schiffsverbandteile auftreten können, und dafür sorgen, dass zu Beginn des Beladens der einzelnen Laderäume besonders vorsichtig vorgegangen wird;
6. dafür sorgen, dass zwischen dem Fahrzeugführer und dem Vertreter der Umschlagsanlage in allen Phasen und zu allen Aspekten der Lade- oder Löscharbeiten Übereinstimmung herrscht, dass der Kapitän nach jeder Schüttung das geladene Gewicht gemeldet wird;
7. Aufzeichnungen über das Gewicht und die Verteilung der geladenen oder gelöschten Ladung führen und sicherstellen, dass die Gewichte in den Laderäumen nicht von den Vorgaben des vereinbarten Lade- oder Löschplans abweichen;
8. dafür sorgen, dass die Ladung während des Be- und Entladens nach den Vorgaben des Fahrzeugführers getrimmt wird;
9. dafür sorgen, dass bei der Berechnung der zum Erzielen des Abfahrtstiefgangs und -trimms erforderlichen Ladungsmengen berücksichtigt wird, dass die auf den Förderbandsystemen der Umschlagsanlage befindlichen Ladungsmengen ablaufen können, so dass diese Systeme bei Beendigung des Ladevorgangs leer sind. Zu diesem Zweck muss der Vertreter der Umschlagsanlage dem Fahrzeugführer neben dem normalen Tonnagehalt des Förderbandsystems der Umschlagsanlage auch alle Erfordernisse für das Leerfahren des Systems bei Beendigung des Ladens mitteilen;
10. den Fahrzeugführer beim Löschen von Ladung möglichst frühzeitig verständigen, wenn die Zahl der Entladeköpfe erhöht oder verringert werden soll und dem Fahrzeugführer mitteilen, wenn das Entladen eines Laderaums für abgeschlossen angesehen wird;
11. dafür sorgen, dass während des Aufenthalts des Schiffs am Liegeplatz keine heißen Arbeiten an Bord oder in der Nähe des Schiffs ausgeführt werden, außer mit Erlaubnis des Fahrzeugführers und unter Einhaltung aller Anforderungen der zuständigen Behörde.“



## **I. Kriterien für die betriebliche Eignung von Massengutschiffen für das Laden und Löschen fester Massengutladungen (§ 40a Abs. 1)**

1. Massengutschiffe müssen Laderäume und Ladeluken genügender Abmessungen besitzen, die so gestaltet sind, dass das Laden, Stauen, Trimmen und Löschen fester Massengüter in zufrieden stellender Weise erfolgen kann;
2. ihre Ladeluken müssen Kennnummern tragen, die mit denen übereinstimmen, die im Lade- oder Löschplan verwendet werden. Diese Lukennummern müssen nach Anbringungsort, Schriftgröße und Farbe so ausgeführt sein, dass sie für den Führer des Lade- oder Löschgeräts der Umschlagsanlage klar sichtbar und erkennbar ist.
3. ihre Ladeluken, Lukenbedienungssysteme und Sicherheitsvorrichtungen müssen in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein und dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie vorgesehen sind;
4. sofern eine Krängungsanzeige vorhanden ist, muss sie vor dem Laden oder Löschen auf einwandfreie Funktion überprüft werden;
5. wenn vorgeschrieben ist, an Bord einen zugelassenen Beladungsrechner mitzuführen, muss dieser zertifiziert und in der Lage sein, während des Ladens oder Löschens Spannungsberechnungen durchzuführen;
6. die Hauptantriebs- und Hilfsmaschinenanlage muss in einwandfreiem Betriebszustand sein;
7. die Ausrüstung an Deck für das Anlegen und Festmachen muss in einwandfreiem, betriebsfähigem Zustand sein.

## **II. Kriterien für die Eignung von Umschlagsanlagen für das Laden und Löschen fester Massengüter (§ 40b Abs. 1)**

1. Die Umschlagsanlagen nehmen nur solche Massengutschiffe zum Laden- und Löschen fester Massengüter an ihrer Umschlagsanlage an, die an den Lade- und Löscheinrichtungen der Anlage sicher anlegen können, wobei neben der Wassertiefe am Liegeplatz und der maximal zulässigen Schiffsgröße unter anderem die Festmachereinrichtungen, die Befenderung, die sichere Zufahrt und alle möglichen Behinderungen des Lade- und Löschvorgangs zu berücksichtigen sind.
2. Das Lade- und Löschgerät muss vorschriftsmäßig zertifiziert und einwandfrei gewartet sein; es muss den einschlägigen Vorschriften und Normen entsprechen und darf nur von Personal bedient werden, das ausreichend befähigt ist und gegebenenfalls die vorgeschriebenen Zeugnisse besitzt.
3. Die an den Umschlagsanlagen Beschäftigten müssen entsprechend ihren jeweiligen individuellen Aufgaben in allen Aspekten des sicheren Be- und Entladens von Massengutschiffen ausgebildet sein. Diese Ausbildung muss darauf gerichtet sein, die betroffenen Personen mit den allgemeinen Gefahren des Ladens und Löschens fester Massengüter und den nachteiligen Folgen vertraut zu machen, die ein unsachgemäßes Laden oder Löschen für die Sicherheit des Schiffs haben kann.
4. Das mit dem Laden und Löschen beschäftigte Personal der Umschlagsanlagen erhält und benutzt die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen und erhält ausreichende Ruhezeiten, damit übermüdungsbedingte Unfälle vermieden werden.“

**„SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST  
For Loading or Unloading Dry Bulk Carriers**

**Gemeinsame Sicherheitsprüfliste für Schiff und Umschlagsanlage  
für das Beladen oder Entladen von Schiffen, die festes Massengut befördern**

**Date:** \_\_\_\_\_  
(Datum)

Port: \_\_\_\_\_ Terminal/Quay: \_\_\_\_\_  
(Hafen) (Umschlagsanlage/Kai)

Available depth of water in berth: \_\_\_\_\_ Minimum air draught\*: \_\_\_\_\_  
(Wassertiefe am Liegeplatz) (Höchstzulässige Überwasserhöhe)

Ship's name: \_\_\_\_\_  
(Schiffsname)

Arrival draught (read/calculated): \_\_\_\_\_ Air draught: \_\_\_\_\_  
(Ankunftstiefgang abgelesen/berechnet): (Überwasserhöhe)

Calculated departure draught: \_\_\_\_\_ Air draught: \_\_\_\_\_  
(Berechneter Abgangstiefgang) (Überwasserhöhe)

The Master and terminal manager, or their representatives, should complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write „N/A“, explaining why appropriate.

Der Kapitän und der Vertreter der Umschlagsanlage beziehungsweise in deren Namen handelnde Bevollmächtigte haben diese Prüfliste gemeinsam auszufüllen. In den Begleitrichtlinien werden Hinweise gegeben, welche Punkte zu berücksichtigen sind. Aus Gründen einer sicheren Betriebsabwicklung ist es erforderlich, dass keine Frage übergangen wird und in die Kästchen ein Beantwortungszeichen gesetzt wird. Ist dies nicht möglich, so ist der Grund dafür anzugeben; in diesem Fall haben der Kapitän und der Verantwortliche der Umschlagsanlage eine Vereinbarung über die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen zu schließen. Wird eine Frage als nicht zutreffend erachtet, so ist „N/A“ einzusetzen und im Normalfall der Grund dafür anzugeben.

---

\* The term „air draught“ should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloader.

Bei Verwendung des Begriffs „Überwasserhöhe“ ist Vorsicht angebracht: Befindet sich ein Schiff auf einem Flusslauf oder im Mündungstrichter eines Flusses, so wird mit dem Begriff üblicherweise die maximal zulässige Masthöhe für die Durchfahrt unter Brücken bezeichnet, während er sich bei Gebrauch im Zusammenhang mit dem Aufenthalt eines Schiffes am Liegeplatz üblicherweise auf die Höhe bezieht, die unter dem Lade- beziehungsweise Löschgerät zur Verfügung steht oder benötigt wird.

		Ship/Schiff	Terminal
1.	Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? Sind die Wassertiefe und die Überwasserhöhe am Liegeplatz für den geplanten Ladungsumschlag ausreichend?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? Sind die Festmacheinrichtungen von ausreichender Festigkeit für alle zu erwartenden Auswirkungen von Gezeiten, Strömungen, Wetter, passierenden und längsseits liegenden Fahrzeugen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? Ist das Schiff in der Lage, bei Eintritt einer Notsituation seinen Liegeplatz jederzeit zu verlassen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Is there safe access between the ship and the wharf? Gibst es eine sicher zu begehende Verbindung zwischen Schiff und Kai? <i>Tended by / bedient von ship / Terminal</i> cross out the appropriate/Nichtzutreffendes streichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	Is the agreed ship/terminal communications system operative? Ist das vereinbarte System der sprachlichen Verständigung zwischen Schiff und Umschlagsanlage funktionsfähig? <i>Communication method / Verfahren</i> _____ <i>Language / Sprache</i> _____ <i>Radio channels / Funksprechwege</i> _____ <i>Phone numbers / Telephonnummern</i> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	Are the liaison contact persons during operation positively identified? Sind die Kontaktpersonen, die während des Umschlagsvorgangs miteinander Verbindung halten sollen, namentlich bekannt? <i>Ship contact persons / Kontaktpersonen Schiff</i> _____ <i>Shore contact persons / Kontaktpersonen Land</i> _____ <i>Location / Kontaktaufnahmeort</i> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? Stehen bei einem Notfall genügend Personen an Bord und an der Umschlagsanlage bereit?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.	Have any bunkering operations been advised and agreed? Ist angekündigt worden, dass das Schiff Bunkervorräte übernehmen will, und ist darüber Einvernehmen erzielt worden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.	Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed? Sind geplante Reparaturarbeiten an Kai oder Schiff während dessen Liegezeit angekündigt worden und ist darüber Einvernehmen erzielt worden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.	Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? Ist ein Verfahren für die Meldung und Registrierung von Schäden vereinbart, zu denen es bei den Umschlagsarbeiten kommen könnte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.	Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? Sind dem Kapitän des Schiffes die für den Hafen und die Umschlagsanlage geltenden Vorschriften ausgehändigt worden, insbesondere die Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften sowie detaillierte Angaben über Notdienste?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.	Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI SOLAS? Hat der Verloader dem Kapitän nach Maßgabe von SOLAS Kapitel VI alle Angaben zu den Eigenschaften der Ladung zur Verfügung gestellt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.	Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal? Ist die Atmosphäre in Laderäumen und sonstigen geschlossenen Räumen, die möglicherweise betreten werden müssen, ungefährlich, sind begaste Güter als solche bekannt, und besteht eine Vereinbarung zwischen Schiff und Umschlagsanlage über die erforderliche Überwachung der Atmosphäre?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Ship/Schiff	Terminal
14.	<p>Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal? Sind Umschlagskapazität und Arbeitsbereich jedes Umschlagsgeräts dem Schiff/der Umschlagsanlage übermittelt worden? <i>Loader / Umschlagsgerät</i> _____ <i>Loader / Umschlagsgerät</i> _____ <i>Loader / Umschlagsgerät</i> _____</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.	<p>Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting? Ist ein Lade bzw. Löschplan für alle Phasen des Ladens/der Ballastabgabe bzw. des Löschens/der Ballastaufnahme berechnet worden? <i>Copy lodged with / Ausfertigung hinterlegt bei:</i> _____</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.	<p>Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade of tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? Sind die Laderäume, wo Umschlagsarbeiten stattfinden im Lade- bzw. Löschplan deutlich bezeichnet, und werden dort die Reihenfolge, in der gearbeitet wird, sowie Art und Gewicht der Ladung genannt, die pro Arbeitsgang im Laderaum umgeschlagen werden soll?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.	<p>Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed? Ist die Notwendigkeit des Trimmens der Ladung in den Laderäumen erörtert worden, und ist eine Vereinbarung über Methode und Umfang des Trimmens erzielt worden?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.	<p>Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programm becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? Wird von seiten des Schiffes und der Umschlagsanlage verstanden und akzeptiert, dass es bei nicht ausreichendem Gleichlauf zwischen Ballast-operation und Ladungsumschlag erforderlich ist, den Umschlag so lange einzustellen bis wieder Gleichlauf erreicht ist?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.	<p>Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading been explained to the ship and accepted? Sind die Verfahren, die für das Entfernen von Ladungsrückständen vorgesehen sind, welche sich während des Entladens in den Laderäumen festgesetzt haben, gegenüber der Schiffsseite erläutert und akzeptiert worden?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.	<p>Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed? Ist bezüglich des Verfahrens zum Trimmen des Schiffes in der Schlussphase des Ladens eine einvernehmliche Entscheidung getroffen worden? <i>Tonnage held by the terminal conveyer system / Masse der im Umschlagsystem der Anlage befindlichen Ladung:</i> _____</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21.	<p>Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? Ist die Umschlagsanlage über den Zeitbedarf für das Seeklarmachen nach Beendigung der Umschlagsarbeiten unterrichtet?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

The above has been agreed / Die obige Vereinbarung wird durch nachstehende Unterschriften bestätigt:

**Time:** \_\_\_\_\_ **Date:** \_\_\_\_\_  
Uhrzeit Datum:

For Ship: \_\_\_\_\_ For Terminal: \_\_\_\_\_  
Für das Schiff Für die Umschlagsanlage

**Rank:** \_\_\_\_\_ **Position/Title:** \_\_\_\_\_  
Bordstellung Funktion/Titel

