

AMTLICHER TEIL

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 97 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.527(106), „Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern (IP-Code)“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 22. Mai 2024
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.527(106), „Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern (IP-Code)“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
– Dienststelle Schiffssicherheit –
i. A.
K. Krüger

**Entschließung MSC.527(106)
(angenommen am 10. November 2022)**

Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern (IP-Code)

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS,

GESTÜTZT AUF Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit eines verpflichtenden Codes für die sichere Beförderung von Offshore-Servicepersonal auf Schiffen sowie für dessen Sicherheit während des Übersetzens von und zu anderen Schiffen und/oder Offshore-Einrichtungen,

IM HINBLICK AUF Entschließung MSC.521(106), durch die Kapitel XV des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („das Übereinkommen“) angenommen wurde, wodurch die Bestimmungen des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, (IP-Code) im Rahmen des Übereinkommens verpflichtend werden,

NACH ERFOLGTER PRÜFUNG des IP-Codes auf seiner 106. Tagung,

- 1 NIMMT den IP-Code, dessen Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist, AN;
- 2 FORDERT die Vertragsregierungen des Übereinkommens AUF, zu beachten, dass der IP-Code zusammen mit Kapitel XV des Übereinkommens am 1. Juli 2024 in Kraft tritt;

- 3 FORDERT die Vertragsregierungen AUSSERDEM AUF, die freiwillige Anwendung des IP-Codes, soweit durchführbar, für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 sowie für Schiffe, die nicht in der Auslandsfahrt eingesetzt sind, in Erwägung zu ziehen;
- 4 ERSUCHT den Generalsekretär der Organisation, an alle Vertragsregierungen des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser Entschließung sowie des Wortlauts des IP-Codes, der in der Anlage wiedergegeben ist, zu übermitteln;
- 5 ERSUCHT den Generalsekretär der Organisation AUSSERDEM, Abschriften dieser Entschließung und des in der Anlage wiedergegebenen Wortlauts des IP-Codes an alle Mitglieder der Organisation, die nicht Vertragsregierungen des Übereinkommens sind, zu übermitteln.

Anlage

Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern (IP-Code)

Inhalt

Vorwort

Teil I – Allgemeines

- 1 Ziel
- 2 Begriffsbestimmungen
- 3 Zeugnis und Besichtigung

Teil II – Ziele und Funktionsanforderungen

- 1 Offshore-Servicepersonal
- 2 Sicheres Übersetzen von Personal
- 3 Unterteilung und Stabilität
- 4 Maschinenanlagen
- 5 Elektrische Anlagen
- 6 Zeitweise unbesetzte Maschinenräume
- 7 Brandsicherheit
- 8 Rettungsmittel und -vorrichtungen
- 9 Gefährliche Güter

Teil III – Regeln

- Regel 1 – Offshore-Servicepersonal
Regel 2 – Sicheres Übersetzen

Teil IV – Zusätzliche Regeln für nach SOLAS-Kapitel I zugelassene Schiffe

- Regel 1 – Allgemeines
Regel 2 – Unterteilung und Stabilität

- Regel 3 – Maschinenanlagen
- Regel 4 – Elektrische Anlagen
- Regel 5 – Zeitweise unbesetzte Maschinenräume
- Regel 6 – Brandsicherheit
- Regel 7 – Rettungsmittel und -vorrichtungen
- Regel 8 – Gefährliche Güter

Teil V – Zusätzliche Regeln für nach SOLAS-Kapitel X zugelassene Fahrzeuge

- Regel 1 – Allgemeines
- Regel 2 – Unterteilung und Stabilität
- Regel 3 – Maschinenanlagen
- Regel 4 – Elektrische Anlagen
- Regel 5 – Zeitweise unbesetzte Maschinenräume
- Regel 6 – Brandsicherheit
- Regel 7 – Rettungsmittel und -vorrichtungen
- Regel 8 – Gefährliche Güter

Anhang

Muster eines Sicherheitszeugnisses für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal
 Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal (Form IP)

Vorwort

- 1 Da der maritime Offshore- und Energiebereich im Wachstum begriffen ist, haben sich neue Offshore-Servicetätigkeiten entwickelt. Dies hat wiederum zu einem wachsenden Bedarf dafür geführt, für eine sichere Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu und von anderen Schiffen und/oder Offshore-Einrichtungen zu sorgen.
- 2 Es ist anerkannt, dass die Sicherheitsnormen in den vorhandenen IMO-Instrumenten spezielle Risiken der maritimen Betriebsvorgänge innerhalb des Offshore-Bereichs, wie beispielsweise des Übersetzens von Personal, nicht vollständig abdecken.
- 3 Es ist weiterhin anerkannt, dass es sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Codes bei Offshore-Servicepersonal um eine spezielle Personenkategorie handelt, für die in Regel I/2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) noch eine Begriffsbestimmung erfolgen muss.
- 4 Jedoch sind die Schwierigkeiten, die durch das Fehlen einer eindeutigen Begriffsbestimmung für Offshore-Servicepersonal und das Fehlen einer internationalen Sicherheitsnorm für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal an Bord in den vorhandenen IMO-Instrumenten hervorgerufen werden, ebenfalls anerkannt.
- 5 Der Internationale Code für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, (IP-

Code) wurde zur Ergänzung der vorhandenen IMO-Instrumente entwickelt, um dem Bedarf der Offshore- und Energiebereiche nachzukommen und diese Schwierigkeiten zu überwinden. Der Code stellt zusätzlich zu den Anforderungen an Frachtschiffe in den SOLAS-Regeln eine internationale Sicherheitsnorm für Schiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, zur Verfügung, durch die die sichere Beförderung und das sichere Übersetzen von Personal ermöglicht werden, indem die zusätzlichen Risiken, die mit solchen Betriebsvorgängen verbunden sind, behandelt werden.

- 6 Der Code wurde für Schiffe entwickelt, die in der Auslandsfahrt nach SOLAS-Regel I/2 Buchstabe d eingesetzt werden. Es ist jedoch anerkannt, dass die Beförderung einer großen Anzahl von Offshore-Servicepersonal entweder innerhalb der Grenzen eines bestimmten Küstenstaates oder zwischen einem Basishafen und einer Offshore-Anlage außerhalb der Hoheitsgewässer erfolgt. Um den internationalen Einsatz und den sicheren Betrieb von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, zu ermöglichen, werden die Verwaltungen aufgefordert, diesen Code auch auf Schiffe anzuwenden, die nur auf solchen Reisen eingesetzt werden.
- 7 Der Code gilt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr. Es ist jedoch anerkannt, dass Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 ebenfalls eine Anzahl an Fahrgästen, Spezialpersonal und Offshore-Servicepersonal, die insgesamt 12 Personen übersteigt, befördern können. In solchen Fällen kann die Verwaltung die Ziele und Funktionsanforderungen dieses Codes, soweit durchführbar, anwenden. Wenn diese Schiffe dem IP-Code entsprechen, können die Verwaltungen in Erwägung ziehen, für Schiffe, die mehr als 12 Personen an Offshore-Servicepersonal befördern, ein Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal auszustellen, vorausgesetzt, dass alle Erleichterungen hinsichtlich der Anforderungen in diesem Zeugnis angegeben werden.

**Teil I
Allgemeines**

- 1 Ziel**
 Ziel dieses Codes ist es, durch die Behandlung von bestehenden Risiken, die durch die geltenden Sicherheitsnormen im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) nicht angemessen gemindert werden, für eine sichere Beförderung von Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen und ihre Sicherheit während der Vorgänge beim Übersetzen zu sorgen.
- 2 Begriffsbestimmungen**
 - 2.1 Der Begriff *Beförderung* bezeichnet die Beförderung, die Unterbringung oder beides.
 - 2.2 Der Begriff *wichtige Systeme* bezeichnet die in SOLAS-Regel II-2/21 Absatz 4 genannten Systeme.

- 2.3 Der Begriff *HSC-Code* bezeichnet den Internationalen Code von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, der vom Schiffssicherheitsausschuss der Organisation durch Entschließung MSC.97(73), in ihrer zuletzt geänderten Fassung, angenommen wurde.
- 2.4 Der Begriff *Offshore-Servicepersonal (IP*)* bezeichnet alle Personen, die zum Zweck von Offshore-Servicetätigkeiten, die an Bord anderer Schiffe und/oder Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, an Bord befördert oder untergebracht werden.
- 2.5 Der Begriff *IP-Bereich* bezeichnet jeden Bereich oder Raum, in dem sich Offshore-Servicepersonal während einer Reise für gewöhnlich aufhalten soll oder zu dem der Zugang für Offshore-Servicepersonal erlaubt ist.
- 2.6 Der Begriff *Offshore-Servicetätigkeiten* bezeichnet die Errichtung, die Instandhaltung, die Stilllegung, den Betrieb oder die Wartung von Offshore-Einrichtungen unter anderem im Zusammenhang mit der Erkundung und Gewinnung von Ressourcen durch den Erneuerbare-Energien- und den Kohlenwasserstoffsektor, Aquakulturen, Meeresbergbau oder ähnliche Tätigkeiten.
- 2.7 Der Begriff *Übersetzen von Personal* bezeichnet den gesamten Betriebsablauf des Übersetzens von Personal und seiner Ausrüstung auf See zu oder von einem Schiff, auf das dieser Code Anwendung findet, sowie von oder zu einem anderen Schiff oder einer Offshore-Einrichtung.
- 2.8 Der Begriff *SOLAS* bezeichnet das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in seiner zuletzt geänderten Fassung.
- 3 Zeugnis und Besichtigung**
- 3.1 Jedes Schiff, auf das dieser Code Anwendung findet, muss ein gültiges Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal an Bord mitführen.
- 3.2 Das Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal wird nach einer erstmaligen oder Erneuerungsbesichtigung für ein Schiff ausgestellt, das die Anforderungen dieses Codes erfüllt.
- 3.3 Das in dieser Regel genannte Zeugnis wird entweder von der Verwaltung oder einer von ihr nach SOLAS-Regel XI-1/1 anerkannten Organisation ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.
- 3.4 Das Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal ist in der Form auszustellen, wie es in dem Muster im Anhang zu diesem Code dargestellt wird. Ist es nicht in englischer, französischer oder spanischer Sprache verfasst, so

muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beinhalten.

- 3.5 Die Gültigkeitsdauer des Sicherheitszeugnisses für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal, die Besichtigungstermine und Vermerke sind an die entsprechenden Zeugnisse nach SOLAS gemäß den Bestimmungen von SOLAS-Regel I/14 bzw. X/3 Absatz 2 anzupassen. Das Zeugnis muss einen Zusatz beinhalten, in dem die durch diesen Code geforderte Ausrüstung verzeichnet wird.
- 3.6 Das Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal sowie das Ausrüstungsverzeichnis werden zusätzlich zu den nach SOLAS-Regel XV/5 Absatz 1.1 geforderten einschlägigen Zeugnissen ausgestellt.

Teil II

Ziele und Funktionsanforderungen

1 Offshore-Servicepersonal

1.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es:

- .1 Einen sicheren Betrieb während der Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu gewährleisten; und
- .2 dafür zu sorgen, dass das Offshore-Servicepersonal gesundheitlich tauglich und mit den mit dem Betriebsumfeld verbundenen Gefahren, einschließlich der mit den Betriebsvorgängen beim Übersetzen von Personal verbundenen Risiken, vertraut ist.

1.2 Funktionsanforderungen

Um das in Absatz 1.1 genannte Ziel zu erreichen, sind die nachstehenden Funktionsanforderungen Bestandteil der Regeln in Teil III:

Es sind Möglichkeiten bereitzustellen, durch die sichergestellt wird, dass das Offshore-Servicepersonal:

- .1 Gesundheitlich tauglich ist;
- .2 in der Lage ist, mit der Schiffsbesatzung zu kommunizieren;
- .3 eine geeignete Sicherheitsschulung erhalten hat;
- .4 an Bord eine schiffsspezifische Sicherheitseinsweisung erhalten hat; und
- .5 an Bord in die Übersetzvorrichtungen und -ausrüstung des Schiffes eingewiesen wurde.

2 Sicheres Übersetzen von Personal

2.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es, die Sicherheit aller am Übersetzen von Personal beteiligten Personen zu gewährleisten, einschließlich sicherer und geeigneter Mittel für das Übersetzen sowie der Fähigkeit, die mit dem Übersetzen von Personal zusammenhängenden Betriebsvorgänge sicher auszuführen.

* Hinweis zur Übersetzung: „IP“ steht für den englischen Ausdruck „industrial personnel“.

2.2 Funktionsanforderungen

Um das in Absatz 2.1 genannte Ziel zu erreichen, sind die nachstehenden Funktionsanforderungen Bestandteil der Regeln in Teil III:

- 2.2.1 Es sind Einrichtungen bereitzustellen, um Verletzungen während des Übersetzens von Personal zu vermeiden.
- 2.2.2 Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal:
- .1 Müssen so entworfen, konstruiert und instandgehalten werden, dass sie die Belastungen, denen sie ausgesetzt sind, aushalten können;
 - .2 müssen so entworfen und konstruiert werden, dass sie im Falle eines Fehlers, bei Verlust oder Minderung ihrer Funktionsfähigkeit immer noch in einem sicheren Zustand verbleiben;
 - .3 müssen nach einem Stromausfall in der Lage sein, die Personen, die gerade übergesetzt werden, sicher zurück an einen sicheren Ort zu bringen.
- 2.2.3 Es müssen Einrichtungen zur Positionshaltung bereitgestellt und in einer Weise eingerichtet werden, die dazu führt, dass Unfälle während des Übersetzens von Personal vermieden werden, und die für die Art des Betriebs und die Interaktionen mit anderen Schiffen oder Offshore-Einrichtungen geeignet ist.
- 2.2.4 Es müssen Möglichkeiten bereitgestellt werden, um sicherzustellen, dass die Angaben über die Anzahl und die Identität des Offshore-Servicepersonals an Bord auf aktuellem Stand gehalten werden, um dazu beizutragen sicherzustellen, dass die tatsächliche Anzahl der Personen an Bord jederzeit bekannt ist.

3 Unterteilung und Stabilität

3.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es, eine angemessene Stabilität des Schiffes, sowohl im unbeschädigten als auch im beschädigten Zustand, unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Personen an Bord, zu gewährleisten.

3.2 Funktionsanforderung

Um das in Absatz 3.1 genannte Ziel zu erreichen, muss das Schiff mit wetterdichten und wasserdichten Begrenzungen entworfen werden, die für einen angemessenen Stabilitätsstandard, sowohl im unbeschädigten als auch im beschädigten Zustand, unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Personen an Bord sorgen. Diese Funktionsanforderung ist Bestandteil der Regeln in Teil IV und V.

4 Maschinenanlagen

4.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es, zu gewährleisten, dass die Maschinenanlagen in der Lage sind, die erforderliche Funktionsfähigkeit bereitzustellen, um eine sichere Navigation und eine sichere Beförderung von Personen an Bord, sowohl im Normalbetrieb als auch in jeder möglichen Notfallsituation, unter

Berücksichtigung der Gesamtzahl der Personen an Bord sicherzustellen.

4.2 Funktionsanforderungen

Um das in Absatz 4.1 genannte Ziel zu erreichen, sind die nachstehenden Funktionsanforderungen Bestandteil der Regeln in Teil IV und V:

- .1 Hängt die zur Sicherstellung der erforderlichen Funktionsfähigkeit eines Maschinensystems benötigte Leistung von der Anzahl der Personen an Bord ab (z. B. bei Lenzpumpensystemen), so ist die notwendige zusätzliche Leistung bereitzustellen;
- .2 die Rudersysteme müssen in der Lage sein, nach jedem Ereignis, das Auswirkungen auf die Maschinenanlagen hat, die Steuerfähigkeit aufrechtzuerhalten; und
- .3 wichtige Systeme müssen über die notwendige Redundanz oder Isolation oder eine Kombination von beidem verfügen, um sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der Anzahl der Personen an Bord auch nach jedem möglichen Ereignis an Bord, das Auswirkungen auf die Maschinenanlagen hat, die Personen an Bord sicher untergebracht werden können.

5 Elektrische Anlagen

5.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es:

- .1 Notstromquellen vorzusehen, die in der Lage sind, die erforderliche Funktionsfähigkeit für die wichtigen Systeme in Notfallsituationen unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Personen an Bord bereitzustellen; und
- .2 den Schutz aller Personen an Bord vor elektrischen Gefahren zu gewährleisten.

5.2 Funktionsanforderungen

Um das in Absatz 5.1 angegebene Ziel zu erreichen, sind die nachstehenden Funktionsanforderungen Bestandteil der Regeln in Teil IV und V:

- .1 Die Stromversorgung für wichtige Systeme muss über die notwendige Redundanz oder Isolation oder eine Kombination von beidem verfügen, um sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der Anzahl der Personen an Bord und der für eine geordnete Evakuierung erforderlichen Zeit die Personen nach einem Schadensfall sicher an Bord untergebracht werden können; und
- .2 Vorsorgemaßnahmen gegen elektrischen Schlag, Feuer und andere durch Strom hervorgerufene Gefahren müssen getroffen werden.

6 Zeitweise unbesetzte Maschinenräume

6.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es sicherzustellen, dass, wenn ein Maschinenraum zeitweise unbesetzt ist, dies nicht die Sicherheit des Schiffes oder der Personen an Bord beeinträchtigt.

6.2 Funktionsanforderungen

Um das in Absatz 6.1 genannte Ziel zu erreichen, sind die nachstehenden Funktionsanforderungen Bestandteil der Regeln in Teil IV und V:

- .1 Durch zeitweise unbesetzte Maschinenräume muss unter Berücksichtigung der Anzahl der Personen an Bord ein sicherer Betrieb bereitgestellt werden; und
2. ein zeitweise unbesetzter Maschinenraum muss mit zusätzlichen Bedienelementen, Überwachungs- und Alarmsystemen ausgerüstet sein, um unter Berücksichtigung der Anzahl der Personen an Bord einen sicheren Betrieb bereitzustellen und eine Sicherheit zu erreichen, die derjenigen eines Schiffes mit normal besetztem Maschinenraum entspricht.

7 Brandsicherheit

7.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es, die Zielsetzungen von SOLAS für die Brandsicherheit bzw. die grundlegenden Prinzipien des HSC-Codes hinsichtlich der Brandsicherheit unter Berücksichtigung der Anzahl der Personen an Bord zu erfüllen.

7.2 Funktionsanforderung

Um das in Absatz 7.1 genannte Ziel zu erreichen, sind die Einrichtungen zur Erfüllung der Funktionsanforderungen von SOLAS hinsichtlich der Brandsicherheit bzw. der grundlegenden Prinzipien des HSC-Codes hinsichtlich der Brandsicherheit unter Berücksichtigung der Anzahl der Personen an Bord Bestandteil der Regeln in Teil IV und V.

8 Rettungsmittel und -vorrichtungen

8.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es, geeignete und ausreichende Möglichkeiten zu gewährleisten, durch die ein sicheres Verlassen des Schiffes und die sichere Rettung von Personen sichergestellt werden.

8.2 Funktionsanforderungen

Um das in Absatz 8.1 genannte Ziel zu erreichen, sind die nachstehenden Funktionsanforderungen Bestandteil der Regeln in Teil IV und V:

- .1 Das Fassungsvermögen der Überlebensfahrzeuge muss ausreichend sein, um alle an Bord befindlichen Personen aufnehmen zu können;
- .2 geeignete und ausreichende persönliche Rettungsmittel müssen für alle an Bord befindlichen Personen zur Verfügung stehen;
- .3 ausreichend Raum für das Sammeln und die Musterung muss sichergestellt werden;
- .4 Nachrichtenübermittlungssysteme an Bord und Alarmsysteme sind bereitzustellen, um die Notfallkommunikation mit allen an Bord befindlichen Personen sicherzustellen; und
5. Möglichkeiten zur sicheren Rettung von Personen sind bereitzustellen.

9 Gefährliche Güter

9.1 Ziel

Ziel dieses Kapitels ist es, die sichere Beförderung von Offshore-Servicepersonal während des Transports von gefährlichen Gütern und des Umgangs mit diesen auf nach diesem Code zugelassenen Schiffen unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Personen an Bord zu gewährleisten.

9.2 Funktionsanforderung

Um das in Absatz 9.1 genannte Ziel zu erreichen, ist jede Gefahr, die durch den Transport von gefährlichen Gütern und den Umgang mit diesen hervorgerufen wird, zu berücksichtigen und das Risiko für alle Personen an Bord unter Berücksichtigung der Art der gefährlichen Güter auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Funktionsanforderung ist Bestandteil der Regeln in Teil IV und V.

TEIL III REGELN

Regel 1 – Offshore-Servicepersonal

- 1.1 Um die in Absatz II/1.2.1 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, müssen alle zum Offshore-Servicepersonal gehörenden Personen mindestens 16 Jahre alt sein und dem Kapitän sind schriftliche Nachweise über die körperliche und gesundheitliche Tauglichkeit zur Erfüllung aller Anforderungen dieser Regel auf der Grundlage einer für die Verwaltung annehmbaren Norm vorzulegen.
- 1.2 Um die in Absatz II/1.2.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, müssen alle zum Offshore-Servicepersonal gehörenden Personen angemessene Kenntnisse der Arbeitssprache an Bord nachweisen, um wirksam kommunizieren und alle Anweisungen der Schiffsbesatzung verstehen zu können.
- 1.3 Um die in Absatz II/1.2.3 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, müssen alle zum Offshore-Servicepersonal gehörenden Personen, bevor sie an Bord gehen, eine Schulung bzw. Einweisung zu den nachstehenden Punkten erhalten:¹
 - .1 Persönliches Überlebenstraining, welches folgende Punkte beinhaltet:
 - .1 Kenntnisse über Notfallsituationen, die an Bord eines Schiffes vorkommen können;
 - .2 die Benutzung der persönlichen Rettungsausrüstung;

¹ Für Personal, das die Anforderungen in Absatz 5.5 der *Empfehlungen für die Ausbildung und Zeugniserteilung für das Personal auf beweglichen Offshore-Plattformen (MOUs)* (Entschließung A.1079(28)) oder industrieller Schulungsnormen, wie die der Global Wind Organization (GWO), der Petroleum Industry Training Organization (OPITO) oder des grundlegenden Offshore-Sicherheitstrainings und Notfalltrainings (durch OPITO anerkannt) erfüllt, gelten die Anforderungen dieses Abschnitts als erfüllt.

- .3 ein sicheres Einsteigen ins Wasser aus einer bestimmten Höhe und Überleben im Wasser; und
- .4 Besteigen eines Überlebensfahrzeugs mit Rettungsweste vom Schiff und vom Wasser aus;
- .2 Brandsicherheit, einschließlich der Kenntnisse über die verschiedenen Arten der Brandgefahren an Bord von Schiffen und Vorsichtsmaßnahmen zur Brandverhütung; und
- .3 persönliche Sicherheit und soziale Verantwortlichkeiten, einschließlich:
 - .1 Des Verständnisses der Autorität des Kapitäns bzw. seines Stellvertreters an Bord;
 - .2 des Befolgens der Anweisungen der Besatzung; und
 - .3 des Verständnisses der Symbole mit Sicherheitsinformationen, der Schilder und der Alarmsignale, die an Bord von Schiffen verwendet werden.
- 1.4 Es darf kein Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen befördert werden, sofern dem Kapitän keine Dokumentationsunterlagen vorgelegt wurden, durch die bestätigt wird, dass dieses Personal die durch diese Regel geforderte Schulung oder Einweisung erhalten hat.
- 1.5 Um die in Absatz II/1.2.4 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, müssen alle zum Offshore-Servicepersonal gehörenden Personen vor Verlassen des Hafens oder unmittelbar nach ihrem Anbordgehen eine schiffsspezifische Sicherheitseinweisung an Bord erhalten, welche folgende Punkte umfasst:
 - .1 Die Bauweise des Schiffes;
 - .2 die Lagerorte der persönlichen Rettungsmittel, die Lage der Sammelstellen und Einbootungsstationen, Fluchtwege und Erste-Hilfe-Stationen;
 - .3 die Sicherheitsinformationen, Symbole, Schilder und Alarmer an Bord; und
 - .4 die zu ergreifenden Maßnahmen bei Ertönen eines Alarms oder Erklärung einer Notfallsituation.
- 1.6 Um die in Absatz II/1.2.5 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, müssen alle zum Offshore-Servicepersonal gehörenden Personen, bevor sie übergesetzt werden, eine Einweisung in die Verfahren an Bord, die Vorrichtungen und alle zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen bzw. -ausrüstung für das Übersetzen von Personal zu anderen Schiffen und/oder Offshore-Einrichtungen erhalten.
- .1 Die Ausrüstung und die Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal müssen sauber gehalten, ordnungsgemäß gewartet und regelmäßig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie sicher verwendet werden können.
- .2 Die Takelung und die Verwendung der Personalübersetzvorrichtungen müssen von einem verantwortlichen Offizier überwacht und von ordnungsgemäß geschultem Personal durchgeführt werden. Sicherheitsverfahren sind aufzustellen und von dem für die Takelung und das Bedienen von jeglicher mechanischen Ausrüstung eingesetzten Personal einzuhalten.
- .3 Kommunikationsmittel zur Verständigung zwischen dem verantwortlichen überwachenden Offizier und der Kommandobrücke sind bereitzustellen.
- .4 Alle Personalübersetzvorrichtungen sind dauerhaft zu kennzeichnen, um die Identifizierung jedes einzelnen Ausrüstungsgegenstands zu Zwecken der Besichtigung, Überprüfung und Protokollführung sicherzustellen. Ein Protokoll über die Nutzung und Wartung ist an Bord des Schiffes mitzuführen.
- .5 Vor Beginn des Übersetzens von Personal sind die Personalübersetzvorrichtungen zu überprüfen, um ihre ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit sicherzustellen.
- .6 Es sind Möglichkeiten zur Verfügung zu stellen, um für das Offshore-Servicepersonal den sicheren und freien Durchgang zwischen den Personalübersetzvorrichtungen und dem Ort, an den es befördert bzw. an dem es an Bord untergebracht wird, sicherzustellen.
- .7 Zur Beleuchtung der Personalübersetzvorrichtungen, des Wassers unterhalb der Übersetzvorrichtungen und des in Unterabsatz .6 genannten Durchgangs ist Beleuchtung, die durch die Notstromquelle versorgt werden kann, bereitzustellen.
- .8 Die Deckfläche, die für das Übersetzen von Personal genutzt wird, ist dafür auszuweisen und muss frei von Hindernissen sein.
- .9 Bei der Planung und bevor das Personal dann auf See übergesetzt wird, ist eine Arbeitssicherheitsanalyse durchzuführen. Bei der Analyse müssen die Umgebungsbedingungen sowie betriebliche Beschränkungen und die Beschränkungen der Ausrüstung berücksichtigt werden.
- .10 Bei der Planung des Übersetzens von Personal soll bzw. sollen der von der Organisation entwickelte Leitfaden² oder andere einschlägige

Regel 2 – Sicheres Übersetzen

- 2.1 Um den in Absatz II/2.2.1 angegebenen Funktionsanforderungen zu entsprechen, gilt Folgendes:

² Es wird auf *Guidance on safety when transferring persons at sea* (MSC-MEPC.7/Circ.10) verwiesen.

- für die Verwaltung annehmbare Leitfäden³ berücksichtigt werden.
- 2.2 Um die Funktionsanforderung in Absatz II/2.2.2 zu erfüllen, müssen Personalübersetzvorrichtungen nach für die Verwaltung annehmbaren Normen⁴ bzw. nach den Anforderungen einer nach den Bestimmungen der SOLAS-Regel XI-1/1 von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entworfen, konstruiert, geprüft und eingebaut werden.
- 2.3 Darüber hinaus gilt Folgendes:
- .1 Der Entwurf der Personalübersetzvorrichtungen muss für die Anordnung an Bord des Schiffes geeignet sein.
 - .2 Eine Analyse zur Bewertung von Fehlern bei den Vorrichtungen für das Übersetzen von Offshore-Servicepersonal und aller verbundenen Systeme, die die Verfügbarkeit der Übersetzvorrichtungen beeinträchtigen und/oder die Sicherheit der beteiligten Personen gefährden können, muss durchgeführt werden.
Durch die Analyse⁵ müssen:
 - .1 Die Auswirkungen von Ausfällen auf die gesamte Ausrüstung und alle Systeme aufgrund eines einzelnen Fehlers, eines Brandes in einem beliebigen Raum oder der Flutung einer wasserdichten Abteilung, wodurch die Verfügbarkeit der Übersetzvorrichtungen beeinträchtigt werden könnte, berücksichtigt werden; und
 - .2 Lösungen bereitgestellt werden, die bei den unter .1 genannten Fehlern die Verfügbarkeit der Vorrichtungen für das Übersetzen von Offshore-Servicepersonal und die Sicherheit aller beteiligten Personen sicherstellen.
 - .3 Führt ein einzelner Fehler zum Ausfall von mehr als einer Komponente in einem System (Ausfälle aufgrund gemeinsamer Ursache), so sind alle verursachten Ausfälle gemeinsam zu betrachten. Führt ein Fehler direkt zu weiteren Fehlern, so sind all diese Fehler gemeinsam zu betrachten.
- 2.4 Um die Funktionsanforderung in Absatz II/2.2.3 zu erfüllen, muss die Manövrierfähigkeit des Schiffes zusammen mit der erwarteten Notwendigkeit des Schiffes, die Position dauerhaft zu halten, bewertet werden, um die korrekte Verwendung der Ausrüstung zum Halten der Position sicherzustellen.

³ Wie beispielsweise die letzte Überarbeitung von IMCA M202 Guidance on the transfer of personnel to/from offshore vessels and structures.

⁴ Es wird auf die entsprechenden Abschnitte von EN 13852-1:2013 verwiesen.

⁵ Geeignete Analysen können die Qualitative Fehleranalyse (Qualitative Failure Analysis, QFA) oder die Fehlermöglichkeits- und Einflussanalyse (Failure Mode and Effects Analysis, FMEA) und die zugehörigen Berichte sein.

- 2.5 Um die Funktionsanforderung in Absatz II/2.2.4 zu erfüllen, müssen Verfahren vorhanden sein, durch die jederzeit korrekte Angaben zu der Anzahl und der Identität des Personals an Bord sichergestellt werden.

Teil IV

Zusätzliche Regeln für nach SOLAS-Kapitel I zugelassene Schiffe

Regel 1 – Allgemeines

- 1.1 Falls in diesem Teil nicht ausdrücklich anders festgelegt, müssen Schiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, die Anforderungen von SOLAS für Frachtschiffe sowie die in diesem Teil genannten geltenden Regeln erfüllen.
- 1.2 Für Schiffe, die zusätzlich zu den geltenden Regeln in diesem Teil den Bestimmungen in Absatz 1.1 entsprechen, gilt, dass sie die Ziele und Funktionsanforderungen in Absatz II/3 bis Absatz II/9 erfüllen.

Regel 2 – Unterteilung und Stabilität

- 2.1 Um die in Absatz II/3.2.1 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, gilt Folgendes:
- .1 Ist das Schiff für die Beförderung von mehr als 240 Personen an Bord zugelassen, so muss es die Anforderungen von SOLAS-Regel II-1/5 erfüllen, wobei das Schiff als Fahrgastschiff angesehen und das Offshore-Servicepersonal als Fahrgäste gezählt wird. SOLAS-Regel II-1/5 Absatz 5 findet jedoch keine Anwendung.
 - .2 Die Unterteilung und Leckstabilität müssen den Anforderungen in SOLAS-Kapitel II-1 entsprechen, wobei das Schiff als Fahrgastschiff angesehen und das Offshore-Servicepersonal als Fahrgäste gezählt wird; dabei ist R folgender Wert zuzuweisen:
 - .1 Ist das Schiff für die Beförderung von mehr als 240 Personen zugelassen, so wird R der Wert R zugewiesen;
 - .2 ist das Schiff für die Beförderung von nicht mehr als 60 Personen zugelassen, so wird R der Wert $0,8 R$ zugewiesen; oder
 - .3 für mehr als 60 Personen, aber nicht mehr als 240 Personen, wird der Wert von R durch lineare Interpolation zwischen den in den Unterabsätzen .1 und .2 genannten Werten bestimmt.

$$R = 1 - \frac{5.000}{L_s + 2,5N + 15.225}$$

Hierbei sind:

$$N = N_1 + 2N_2$$

N_1 = Anzahl der Personen, für die Rettungsboote vorhanden sind

N_2 = Anzahl der Personen (einschließlich Offiziere und Besatzung), die das Schiff zusätzlich zu N_1 befördern darf

- .3 Ist aufgrund der Einsatzbedingungen die Einhaltung der Bestimmungen von Absatz 2.1.2 auf der Grundlage der Gleichung $N = N_1 + 2N_2$ praktisch nicht möglich und ist die Verwaltung der Auffassung, dass das Gefahrenniveau hinreichend gering ist, so kann ein geringerer Wert für die Größe N berücksichtigt werden, in keinem Fall jedoch ein geringerer Wert als $N = N_1 + N_2$.
- .4 Für Schiffe, für die der Absatz 2.1.2.1 gilt, finden die Anforderungen der SOLAS-Regeln II-1/8 und II-1/8-1 sowie die Anforderungen der Teile B-2, B-3 und B-4 von SOLAS-Kapitel II-1 Anwendung, wobei das Schiff als Fahrgastschiff und das Offshore-Servicepersonal als Fahrgäste angesehen wird. Die SOLAS-Regeln II-1/14 und II-1/18 finden jedoch keine Anwendung.
- .5 Für Schiffe, für die die Absätze 2.1.2.2 und 2.1.2.3 gelten, finden, sofern die Bestimmungen in Absatz 2.1.6 nicht etwas anderes vorsehen, die Bestimmungen der Teile B-2, B-3 und B-4 von SOLAS-Kapitel II-1 Anwendung, wobei das Schiff als Frachtschiff und das Offshore-Servicepersonal als Besatzung angesehen wird. Die Anforderungen der SOLAS-Regeln II-1/8 und II-1/8-1 brauchen jedoch nicht angewandt zu werden und die SOLAS-Regeln II-1/14 und II-1/18 finden keine Anwendung.
- .6 Alle nach diesem Code zugelassenen Schiffe müssen die SOLAS-Regeln II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 und II-1/21 erfüllen, wobei das Schiff als Fahrgastschiff angesehen wird.

Regel 3 – Maschinenanlagen

- 3.1 Um die in Absatz II/4.2.1 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, muss das Schiff die SOLAS-Regel II-1/35-1 erfüllen, wobei das Schiff als Fahrgastschiff angesehen wird.
- 3.2 Um die in Absatz II/4.2.2 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, muss das Schiff, wenn es für die Beförderung von mehr als 240 Personen an Bord zugelassen ist, die Anforderungen von SOLAS-Regel II-1/29 erfüllen, wobei das Schiff als Fahrgastschiff angesehen wird.

Regel 4 – Elektrische Anlagen

- 4.1 Um die in Absatz II/5.2.1 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, gilt Folgendes:
- .1 Für Anlagen auf Schiffen von mehr als 50 m Länge, die nicht mehr als 60 Personen an Bord befördern, gelten zusätzlich zu den Anforderungen von SOLAS-Regel II-1/43 die Anforderungen von SOLAS-Regel II-1/42 Absatz 2.6.1; und
- .2 für Anlagen auf Schiffen, die mehr als 60 Personen an Bord befördern, gilt SOLAS-Regel II-1/42.

- 4.2 Um die in Absatz II/5.2.2 angegebene Funktionsanforderung für Anlagen auf Schiffen, die mehr als 60 Personen an Bord befördern, zu erfüllen, findet SOLAS-Regel II-1/45 Absatz 12 Anwendung.

Regel 5 – Zeitweise unbesetzte Maschinenräume

Um die in Absatz II/6.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, werden Schiffe, die mehr als 240 Personen an Bord befördern, hinsichtlich Teil E von SOLAS-Kapitel II-1 als Fahrgastschiffe angesehen.

Regel 6 – Brandsicherheit

Um die in den Absätzen II/7.2 und 4.2.3 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, gilt Folgendes:

- .1 Ist das Schiff für die Beförderung von mehr als 240 Personen an Bord zugelassen, so finden die Anforderungen von SOLAS-Kapitel II-2 für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, Anwendung; und
- .2 ist das Schiff für die Beförderung von mehr als 60, aber nicht mehr als 240 Personen an Bord zugelassen, so gelten die Anforderungen von SOLAS-Kapitel II-2 für Fahrgastschiffe, die nicht mehr als 36 Fahrgäste befördern, mit der Ausnahme, dass die SOLAS-Regeln II-2/21 und 22 keine Anwendung finden.

Regel 7 – Rettungsmittel und -vorrichtungen

Um die in Absatz II/8.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen:

- .1 Gelten für Schiffe, die mehr als 60 Personen an Bord befördern, die Anforderungen von SOLAS-Kapitel III für Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt, die keine beschränkte Auslandsfahrt ist;
- .2 finden unabhängig von der Anzahl der Personen an Bord die SOLAS-Regeln III/2 und III/19 Absatz 2.3 keine Anwendung;
- .3 ist der Begriff „Fahrgast“, wenn er in SOLAS-Kapitel III verwendet wird, als Offshore-Servicepersonal nach SOLAS-Regel XV/2 Absatz 3 zu lesen; und
- .4 ist ungeachtet der Bestimmungen in Unterabsatz .3 die erforderliche Anzahl an Kleinkind- bzw. Kinderrettungswesten ausschließlich auf Grundlage der Anzahl der Fahrgäste an Bord zu berechnen.

Regel 8 – Gefährliche Güter

8.1 Allgemeines

Offshore-Servicepersonal darf nur zu Zwecken seiner Aufgaben außerhalb des Schiffes und mit vorheriger Zustimmung des Schiffskapitäns gefährliche Güter an Bord bringen. Diese gefährlichen Güter werden als Ladung angesehen und nach den Bestimmungen von Teil A von SOLAS-Kapitel VII befördert.

8.2 Beförderung gefährlicher Güter in verpackter Form

Um die Funktionsanforderungen in Absatz II/9.2 zu erfüllen:

- .1 Findet auf Schiffe, die für die Beförderung von mehr als 240 Personen an Bord zugelassen sind, SOLAS-Regel II-2/19 Absatz 3.6.2 für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, Anwendung; und
- .2 werden für die Zwecke der Anforderungen des International Maritime Dangerous Goods Codes (IMDG-Code) Schiffe, die für die Beförderung von mehr als 240 Personen an Bord zugelassen sind, als Fahrgastschiffe angesehen und diejenigen, die für die Beförderung von 240 oder weniger Personen an Bord zugelassen sind, werden als Frachtschiffe angesehen.

8.3 Beförderung gefährlicher Güter in fester Form als Massengut

Um die Funktionsanforderungen in Absatz II/9.2 zu erfüllen:

- .1 Findet auf Schiffe, die für die Beförderung von mehr als 240 Personen an Bord zugelassen sind, SOLAS-Regel II-2/19 Absatz 3.6.2 für Fahrgastschiffe, die mehr als 36 Fahrgäste befördern, Anwendung; und
- .2 wird für die Zwecke der Anforderungen des Internationalen Codes für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) Offshore-Servicepersonal im Rahmen des Schutzes von Personen als Besatzung angesehen.

8.4 Beförderung gefährlicher flüssiger Chemikalien, verflüssigter Gase und Öl

8.4.1 Um die Funktionsanforderungen in Absatz II/9.2 bei gleichzeitiger Beförderung von gefährlichen flüssigen Chemikalien und/oder verflüssigten Gasen als Massengut und Offshore-Servicepersonal zu erfüllen, muss das Schiff entweder nach den Anforderungen von Teil B oder C von SOLAS-Kapitel VII zugelassen sein oder eine Norm, die mindestens der von der Organisation entwickelten Norm⁶ entspricht, erfüllen und nach dieser zertifiziert sein. Zusätzlich:

- .1 Ist die Beförderung von giftigen Stoffen, Produkten mit einem niedrigen Flammpunkt oder Säuren nicht zulässig, wenn die Gesamtzahl der Personen an Bord 60 übersteigt;
- .2 müssen für die Zwecke der Beförderung von Offshore-Servicepersonal die Bereiche und Räume auf dem Schiff, zu dem Offshore-Servi-

cepersonal keinen Zugang hat, deutlich gekennzeichnet sein;

- .3 müssen sich die Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal außerhalb des Ladungsbereiches befinden;
 - .4 muss sich, soweit durchführbar, der Zugang zu den Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal außerhalb des Ladungsbereiches befinden; und
 - .5 dürfen die Einschiffung oder das Übersetzen von Personal und das Laden oder Löschen der Ladung nicht gleichzeitig stattfinden.
- 8.4.2 Um die Funktionsanforderungen in Absatz II/9.2 bei gleichzeitiger Beförderung von Öl als Ladung nach Anlage I von MARPOL und Offshore-Servicepersonal zu erfüllen, müssen die in Absatz 8.4.1 genannten zusätzlichen Anforderungen Anwendung finden.

8.4.3 Für die Zwecke dieser Anforderung:

- .1 Bezeichnet der Begriff „Produkte mit niedrigem Flammpunkt“:
 - .1 Schädliche flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 60 °C;
 - .2 Öl mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 60 °C; und
 - .3 verflüssigte Gase, für die nach Kapitel 19 des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen für die Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC-Code) das Aufspüren entzündbarer Dämpfe erforderlich ist;
- .2 bezeichnet der Begriff „giftige Stoffe“:
 - .1 Gefährliche Chemikalien, auf die die besondere Anforderung 15.12 des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen für die Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code) Anwendung findet; und
 - .2 verflüssigte Gase, für die nach Kapitel 19 des IGC-Codes das Aufspüren giftiger Dämpfe erforderlich ist; und
 - .3 bezeichnet der Begriff „Säuren“ gefährliche Chemikalien, auf die die besondere Anforderung 15.11 des IBC-Codes Anwendung findet.

8.4.4 Um die Funktionsanforderungen in Absatz II/9.2 bei der Beförderung verflüssigter Gase als Massengut zu erfüllen, wird für die Zwecke der Anforderungen des IGC-Codes Offshore-Servicepersonal im Rahmen der Schulung und des Schutzes von Personen als Besatzung angesehen.

⁶ Es wird auf den Code für die Beförderung und den Umschlag von gefährlichen und schädlichen flüssigen Stoffen als Massengut an Bord von Offshore-Versorgern (OSV-Chemikalien-Code) (Entscheidung A.1122(30)) verwiesen.

Teil V**Zusätzliche Regeln für nach SOLAS-Kapitel X zugelassene Fahrzeuge****Regel 1 – Allgemeines**

- 1.1 Hochgeschwindigkeits-Frachtfahrzeuge, die nach SOLAS-Kapitel X zugelassen sind, dürfen nicht mehr als 60 Personen an Bord befördern.
- 1.2 Falls in diesem Teil nicht ausdrücklich anders festgelegt, müssen Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die nicht mehr als 60 Personen an Bord befördern, den Anforderungen für Frachtfahrzeuge im HSC-Code und den geltenden Regeln in diesem Teil entsprechen.
- 1.3 Für Fahrzeuge, die zusätzlich zu den geltenden Regeln in diesem Teil den Bestimmungen in Absatz 1.2 entsprechen, gilt, dass sie die Ziele und Funktionsanforderungen in den Absätzen II/3 bis II/9 erfüllen.
- 1.4 Die Beförderung von Offshore-Servicepersonal auf Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen wird nicht als Überführungsfahrt nach Absatz 1.9.1.1 des HSC-Codes angesehen und eine Genehmigung zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ist erforderlich.
- 1.5 Wird der Begriff „Fahrgast“ in den geltenden Anforderungen des HSC-Codes verwendet, so ist er als „Person an Bord, die nicht zur Besatzung gehört“ zu lesen.

Regel 2 – Unterteilung und Stabilität

Um die in Absatz II/3.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, gilt Folgendes:

- .1 Anstelle von Teil C von Kapitel 2 des HSC-Codes findet Teil B von Kapitel 2, mit Ausnahme der Absätze 2.13.2 und 2.14, des HSC-Codes Anwendung.
- .2 Bei der Anwendung der Bestimmungen von Kapitel 2 des HSC-Codes ist der Begriff „Fahrgast“ als „Person an Bord, die nicht zur Besatzung gehört“ zu lesen. Des Weiteren ist die Masse einer jeden dieser Personen mit 90 kg anstelle von 75 kg anzusetzen.

Regel 3 – Maschinenanlagen

Um die in Absatz II/4.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen, finden auf Fahrgastfahrzeuge der Kategorie A anstelle von Teil C von Kapitel 10 des HSC-Codes die Bestimmungen in Teil B von Kapitel 10 des HSC-Codes Anwendung.

Regel 4 – Elektrische Anlagen

Um die in Absatz II/5.2 angegebene Funktionsanforderung zu erfüllen, findet Absatz 12.7.10 des HSC-Codes Anwendung.

Regel 5 – Zeitweise unbesetzte Maschinenräume

[keine Bestimmungen]

Regel 6 – Brandsicherheit

[keine Bestimmungen]

Regel 7 – Rettungsmittel und -vorrichtungen

Um die in Absatz II/8.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen:

- .1 Findet Absatz 4.2.3 des HSC-Codes Anwendung;
- .2 findet Absatz 8.4.3 des HSC-Codes Anwendung – der Begriff „Fahrgasträume“ ist als „IP-Bereich“ zu lesen; und
- .3 die erforderliche Anzahl an Kleinkind- bzw. Kinder-Rettungswesten ist ausschließlich auf Grundlage der Anzahl der Fahrgäste an Bord zu berechnen.

Regel 8 – Gefährliche Güter

- 8.1 Offshore-Servicepersonal darf nur zu Zwecken seiner Aufgaben außerhalb des Fahrzeugs und mit vorheriger Zustimmung des Fahrzeugkapitäns gefährliche Güter an Bord bringen. Diese gefährlichen Güter werden als Ladung angesehen und nach Teil D von Kapitel 7 des HSC-Codes befördert.
- 8.2 Um die in Absatz II/9.2 angegebenen Funktionsanforderungen zu erfüllen:
 - .1 Müssen für die Zwecke der Beförderung von Offshore-Servicepersonal die Bereiche und Räume auf dem Fahrzeug, zu denen Offshore-Servicepersonal keinen Zugang hat, deutlich gekennzeichnet sein;
 - .2 muss sich die Vorrichtung für das Übersetzen von Personal außerhalb des Ladungsbereiches befinden;
 - .3 muss sich, soweit durchführbar, der Zugang zu den Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal außerhalb des Ladungsbereiches befinden; und
 - .4 dürfen die Einschiffung oder das Übersetzen von Personal und das Laden oder Löschen der Ladung nicht gleichzeitig stattfinden.

Anhang**Form des Sicherheitszeugnisses für Schiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern****Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal**

Dieses Zeugnis ist durch ein Ausrüstungsverzeichnis zum
Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal (Form IP) zu ergänzen

(Siegel oder Stempel)

(Land)

Ausgestellt nach den Bestimmungen des

Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See,
in der zuletzt geänderten Fassung

im Auftrag der Regierung von

(Bezeichnung des Landes)

durch

(ermächtigte Person oder Organisation)**Angaben zum Schiff⁷**

Name des Schiffes _____

Unterscheidungssignal _____

Heimathafen _____

Bruttoreumzahl/-gehalt _____

IMO-Nummer⁸ _____

Datum [TT/MM/JJJJ], an dem der Kiel gelegt wurde oder
sich das Schiff in einem entsprechenden Bauzustand befand,
bzw. Datum, an dem ein wesentlicher Umbau oder eine
Änderung oder Veränderung größerer Art begonnen wurde _____

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT:1 falls zutreffend, bitte ankreuzen

Dass das Schiff nach den Bestimmungen von Abschnitt I/3 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, als Schiff, auf das Regel XV/3 Absatz 1 oder Absatz 4 des Übereinkommens Anwendung findet, besichtigt wurde.

.1 Dass die Besichtigung ergeben hat, dass:

- .1 Konstruktion, Ausrüstung, Armaturen und Werkstoffe des Schiffes und dessen Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und dass das Schiff den entsprechenden Bestimmungen des Codes entspricht; und
- .2 falls vorhanden, die Ausrüstung und Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal und deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und den Bestimmungen von Regel III/2 des Codes entsprechen.

⁷ Alternativ können die Angaben zum Schiff auch waagrecht in Kästchen angeordnet werden.

⁸ Es wird auf das IMO-Schiffsidentifikationsnummern-System, das mit EntschlieÙung A.1117(30) durch die Organisation angenommen wurde, verwiesen.

2 falls zutreffend, bitte ankreuzen

Dass das Schiff nach den Bestimmungen von Abschnitt I/3 des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, als Schiff, auf das Regel XV/3 Absatz 2 oder Absatz 3 des Übereinkommens Anwendung findet, besichtigt wurde.

.1 Dass die Besichtigung ergeben hat, dass:

- .1 die Rettungsmittel und die Ausrüstung der Rettungsboote, Rettungsflöße und Bereitschaftsboote nach Regel IV/7 bzw. V/7 des Codes bereitgestellt wurden;
- .2 das Schiff, falls die Beförderung gefährlicher Güter erlaubt ist, den einschlägigen Bestimmungen von Regel IV/8 bzw. V/8 des Codes entspricht; und
- .3 falls vorhanden, die Ausrüstung und Vorrichtungen für das Übersetzen von Personal und deren Zustand in jeder Hinsicht zufriedenstellend sind und den Bestimmungen von Regel III/2 (mit Ausnahme von Absatz 2.1.7) des Codes entsprechen.

3 Das vorliegende Zeugnis gilt nicht für die Beförderung von giftigen Stoffen, Produkten mit einem niedrigen Flammpunkt oder Säuren, wenn die Gesamtzahl der Personen an Bord 60 übersteigt.

Dieses Zeugnis gilt bis zum _____

Abschlussdatum der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht (TT/MM/JJJJ) _____

Ausgestellt in _____
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

(Ausstellungsdatum)

(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten, der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)

Vermerk für jährliche, regelmäßige und Zwischenbesichtigungen

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass anlässlich einer Besichtigung gemäß Abschnitt I/3 des Codes festgestellt wurde, dass das Schiff den betreffenden Bestimmungen des Codes entspricht:

Jährliche/Regelmäßige* Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Jährliche/Regelmäßige/Zwischen*-Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

* Nichtzutreffendes streichen.

Jährliche/Regelmäßige/Zwischen*-Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Jährliche/Regelmäßige* Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Vermerk für die Verlängerung des Zeugnisses,
sofern es entsprechend Regel I/14 Buchstabe c des Übereinkommens
bzw. 1.8.8 des HSC-Codes 2000 eine Geltungsdauer von weniger als fünf Jahren hat**

Das Schiff erfüllt die entsprechenden Anforderungen des Übereinkommens, daher ist das vorliegende Zeugnis gemäß Regel I/14 Buchstabe c des Übereinkommens* bzw. 1.8.8 des HSC-Codes 2000* als gültig zu betrachten bis zum _____

Jährliche/Regelmäßige* Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Vermerk nach Durchführung der Erneuerungsbesichtigung und gemäß Regel I/14 Buchstabe d
des Übereinkommens bzw. 1.8.9 des HSC-Codes 2000**

Das Schiff erfüllt die entsprechenden Anforderungen des Übereinkommens, daher ist das vorliegende Zeugnis gemäß Regel I/14 Buchstabe d des Übereinkommens* bzw. 1.8.9 des HSC-Codes 2000* als gültig zu betrachten bis zum _____

Jährliche/Regelmäßige* Besichtigung: gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

* Nichtzutreffendes streichen.

**Vermerk für die Verlängerung der Geltungsdauer des Zeugnisses bis zur Ankunft im Besichtigungshafen
oder für eine Nachfrist gemäß Regel I/14 Buchstabe e oder Regel I/14 Buchstabe f
des Übereinkommens bzw. 1.8.10 des HSC-Codes 2000**

Dieses Zeugnis ist gemäß Regel I/14 Buchstabe e oder Regel I/14 Buchstabe f* des Übereinkommens bzw. 1.8.10 des HSC-Codes* 2000 als gültig zu betrachten bis zum _____

gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Vermerk zur Verschiebung des Jahresdatums gemäß Regel I/14 Buchstabe h
des Übereinkommens bzw. 1.8.12 des HSC-Codes 2000**

Entsprechend Regel I/14 Buchstabe h des Übereinkommens* bzw. 1.8.12 des HSC-Codes 2000* lautet das neue Jahresdatum wie folgt _____

gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Entsprechend Regel I/14 Buchstabe h des Übereinkommens* bzw. 1.8.12 des HSC-Codes 2000* lautet das neue Jahresdatum wie folgt _____

gezeichnet: _____
(Unterschrift des ermächtigten Bediensteten)

Ort: _____

Datum: _____

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Ausrüstungsverzeichnis zum Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal (Form IP)

Dieses Verzeichnis ist fest mit dem Sicherheitszeugnis für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu verbinden

Ausrüstungsverzeichnis in Übereinstimmung mit dem Internationalen Code für die Sicherheit von Schiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern

1 Angaben zum Schiff

Name des Schiffes _____

Unterscheidungssignal _____

Zugelassene Gesamtzahl von Personen an Bord _____

2 Angaben zu den Rettungsmitteln

1	Gesamtzahl der Personen, für die Rettungsmittel vorhanden sind	_____	
2	Gesamtzahl der Rettungsboote	Backbord	Steuerbord
2.1	Gesamtzahl der Personen, die sie aufnehmen können	_____	_____
2.2	Anzahl der teilweise geschlossenen Rettungsboote (SOLAS-Regel III/21 oder III/31 bzw. 8.10 des HSC-Codes und Abschnitt 4.5 des LSA-Codes)	_____	_____
2.3	Anzahl der selbstaufrichtenden teilweise geschlossenen Rettungsboote (SOLAS-Regel III/21 oder III/31 bzw. 8.10 des HSC-Codes und Abschnitt 4.5 des LSA-Codes)	_____	_____
2.4	Anzahl der vollständig geschlossenen Rettungsboote (SOLAS-Regel III/21 oder III/31 bzw. 8.10 des HSC-Codes und Abschnitt 4.6 des LSA-Codes)	_____	_____
2.5	Andere Rettungsboote	_____	_____
2.5.1	Anzahl	_____	_____
2.5.2	Typ	_____	_____
3	Anzahl der Motorrettungsboote (die in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten sind)	_____	
3.1	Anzahl der mit Suchscheinwerfern ausgerüsteten Rettungsboote	_____	
4	Anzahl der Bereitschaftsboote	_____	
4.1	Anzahl der Boote, die in der oben angegebenen Gesamtzahl der Rettungsboote enthalten sind	_____	
5	Rettungsflöße	_____	
5.1	Rettungsflöße, für die zugelassene Aussetzvorrichtungen erforderlich sind	_____	
5.1.1	Anzahl der Rettungsflöße	_____	
5.1.2	Anzahl der Personen, die sie aufnehmen können	_____	
5.2	Rettungsflöße, für die keine zugelassenen Aussetzvorrichtungen erforderlich sind	_____	
5.2.1	Anzahl der Rettungsflöße	_____	
5.2.2	Anzahl der Personen, die sie aufnehmen können	_____	

6	Anzahl der Schiffseвакуierungssysteme (MES)	_____
6.1	Anzahl der Personen, die sie aufnehmen können	_____
7	Rettungsgeräte	_____
7.1	Anzahl der Rettungsgeräte	_____
7.2	Anzahl der Personen, die von ihnen getragen werden können	_____
8	Anzahl der Rettungsringe	_____
9	Anzahl der Rettungswesten (Gesamtzahl)	_____
9.1	Anzahl der Rettungswesten für Erwachsene	_____
9.2	Anzahl der Rettungswesten für Kinder	_____
9.3	Anzahl der Rettungswesten für Kleinkinder	_____
10	Eintauchanzüge	_____
10.1	Gesamtzahl	_____
11	Anzahl der Wärmeschutzhilfsmittel ⁹	_____

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass dieses Verzeichnis in jeder Hinsicht zutreffend ist.

Ausgestellt in _____
 (Ort der Ausstellung des Verzeichnisses)

 (Datum der Ausstellung)

 (Unterschrift des ermächtigten Bediensteten,
 der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der ausstellenden Behörde)“

(VkBl. 2024 S. 442)

⁹ Mit Ausnahme der nach den Absätzen 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 und 5.1.2.2.13 des LSA-Codes vorgeschriebenen.