

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.)

INHALTSVERZEICHNIS

71. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. März 2017

Heft 5

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBl. 2017	Seite
Wasserstraßen, Schifffahrt			
36	13. 02. 2017	Bekanntgabe gem. § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.	206
37	16. 02. 2017	Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache	206
38	16. 02. 2017	Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.418(97), „Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt“, in deutscher Sprache	208

Nr.	Datum	VkBl. 2017	Seite
Aufgebote			
38a	15. 03. 2017	Aufbietungen gem. § 13 Abs. 4.	211
Nichtamtlicher Teil			
Berichte und Mitteilungen			218

Beilagenhinweis:

Der heutigen Ausgabe unserer Zeitschrift ist das Fortbildungsprogramm (2. Halbjahr 2017) der Verkehrs-Akademie Dortmund GmbH beigelegt.

Das aktuelle Inhaltsverzeichnis und weitere Informationen finden Sie im Internet: <http://www.verkehrsblatt.de>

AMTLICHER TEIL

Wasserstraßen, Schifffahrt

Nr. 36 Bekanntgabe gem. § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg, beabsichtigt Maßnahmen an der Brückenanlage, Schleusenbrücke Brandenburg, B70; Untere-Havel-Wasserstraße (UHW) bei km 55,415 durchzuführen.

Gegenstand des Vorhabens an der sich in der Stadt Brandenburg a. d. H. befindlichen Brücke ist die Anhebung des Brückenüberbaus auf der Nordseite um ca. 25 cm gegenüber dem Bestandsniveau. Damit verbunden ist eine Erhöhung der nördlichen Brückenrampe auf einer Länge von max. ca. 50 m. Zudem werden daraus folgend die Übergangsbereiche zur nördlich angrenzenden Straße sowie zu den Straßenböschungen angepasst.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPg in Verbindung mit § 3c Abs. 1 S. 1, und 3 UVPg hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das o. g. Vorhaben nicht erforderlich ist. Diese Entscheidung ist nicht selbstständig anfechtbar. Die Begründung dieser Entscheidung und die ihr zugrunde liegenden Unterlagen können nach vorheriger Anmeldung während der Dienstzeiten bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Magdeburg, Gerhart-Hauptmann-Str. 16, 39108 Magdeburg eingesehen werden.

Magdeburg, den 13. Februar 2017
3700 P-422.03/UHW-0001

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt,
Standort Magdeburg
Im Auftrag
Brun

(VkB1. 2017 S. 206)

Nr. 37 Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/ Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 16. Februar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das Rundschreiben des Schiffssicherheits-

ausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1532, „Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

MSC.1/Circ.1532
6. Juni 2016

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat bei seiner sechshundneunzigsten Tagung (11. bis 20. Mai 2016), nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses für Schiffsentwurf und -konstruktion bei seiner dritten Tagung, die in der Anlage wiedergegebenen „Überarbeiteten Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen“ angenommen, um zusätzliche Anleitung für die einheitliche Umsetzung der Regel II-1/8-1.3 SOLAS zu geben.
- 2 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beiliegenden Überarbeiteten Richtlinien auf am oder nach dem 13. Mai 2016 gebaute Fahrgastschiffe anzuwenden und die Eigner von Fahrgastschiffen, Betreiber und alle anderen beteiligten Parteien auf sie aufmerksam zu machen.

Anlage

Überarbeitete Richtlinien über Betriebsinformationen für Kapitäne von Fahrgastschiffen zur sicheren Rückkehr in den Hafen

Allgemeines

- 1 Sofern ein bordeigener Stabilitätsrechner gemäß Regel II-1/8-1.3.1 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System einen bordeigenen Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereinbruch verbleibenden Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Auch müssen Verbindungen für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung mit landseitiger Unterstützung verfügbar sein, um dem Kapitän Informationen zur nach einer Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.

- 2 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss das in diesen Richtlinien behandelte System Verbindungen für eine in beiden Richtungen wirksame Verständigung mit der landseitigen Unterstützung mit einem Stabilitätsrechner umfassen, der zum Empfangen und Verarbeiten manuell und elektronisch erzeugter Daten in der Lage ist, um dem Kapitän regelmäßig aktualisierte Betriebsinformationen zur nach einem Wassereintrich verbleibenden Leckstabilität des Schiffes zu liefern. Zusätzlich muss die landseitige Unterstützung auch in der Lage sein, dem Kapitän Informationen zur nach der Beschädigung verbleibenden Festigkeit der Schiffsverbände zu liefern.

- 3 Die Stabilitätsrechner müssen Software verwenden, die über folgende Fähigkeiten verfügt:

Verwendung des Beladungszustands vor der Beschädigung, Software zur Berechnung der nach einem beliebigen Wassereintrich verbleibenden Leckstabilität durch die Verarbeitung sowohl von manuell eingegebenen Daten als auch von solchen aus Sensormessungen, um die vom Kapitän benötigten Betriebsinformationen unter Verwendung eines präzisen und detaillierten Rechenmodells des gesamten Schiffskörpers einschließlich Aufbauten und Anhängen, allen innen gelegenen Abteilungen und Tanks usw., zusammen mit nach oben bzw. nach unten führenden Durchströmöffnungen, Querflutungseinrichtungen, Fluchtwegen, Schiffsprofil und dem Status wasserdichter Türen (d.h. offen oder geschlossen) zu errechnen.

Systemübersicht

- 4 Es müssen jederzeit mindestens zwei eigenständige Stabilitätsrechner verfügbar sein (entweder zwei bordeigene oder zwei über die landseitige Unterstützung oder jeweils ein bordeigener und landseitiger), die zum Empfangen und Verarbeiten der zur Lieferung von Betriebsinformationen an den Kapitän notwendigen Daten in der Lage sind.
- 5 Das bordeigene System muss über eine unterbrechungsfreie Energieversorgung (USV) verfügen, die sowohl an die Hauptschalttafel als auch an die Not-schalttafel angeschlossen ist.

Dateneingabe

- 6 Dem System muss vorab ein detailliertes Rechenmodell des gesamten Schiffskörpers einschließlich der Anhänge, aller Abteilungen, Tanks und der relevanten, in der Leckrechnung berücksichtigten Teile der Aufbauten, Windprofil, der nach unten und nach oben führenden Durchströmöffnungen, der Querflutungseinrichtungen und der Fluchtwegen gespeichert werden. Jedem Innenraum muss seine Standardflutbarkeit gemäß Regel II-1/7-3 zugeordnet werden, sofern nicht ein präziserer Wert für die Flutbarkeit errechnet wurde.
- 7 Das System muss die aktuellsten genehmigten Angaben zum Leerschiffsgewicht und zum Gewichtsschwerpunkt verwenden.
- 8 Einzelheiten der Leckstelle(n) und -ausdehnung(en) oder der beschädigten Abteilungen müssen von der Besatzung des Schiffes manuell eingegeben werden und mit Daten von elektronischen Sensoren wie z. B.

Tiefgangsmessern, Tankfüllstandsvorrichtungen, Anzeigen für wasserdichte Türen und Flutungsniveausensoren kombiniert werden.

- 9 Wenn davon auszugehen ist, dass ein Sensor oder mehrere Sensoren fehlerhaft ist bzw. sind oder beschädigt wurde(n), muss die Schiffsbesatzung in der Lage sein, die Sensordaten mit manuellen Daten zu überschreiben. Das System muss der Bedienperson klar anzeigen, ob ein Sensor, der verfügbar sein sollte, manuell überschrieben wurde.
- 10 Das System muss immer auf den aktuellen Beladungszustand aktualisiert werden, der die Grundlage jeglicher Leckstabilitätsberechnung bildet.

Berechnungsmethoden

Das System muss:

- 11 Software (siehe Absatz 3) verwenden, die zum Analysieren der Leckstabilität in der Folge eines jeden tatsächlichen Wassereintrichs in der Lage ist, einschließlich solcher mit unzusammenhängenden Lecks in mehreren Abteilungen,
- 12 den tatsächlichen Beladungszustand vor der Beschädigung verwenden, wie er im Modus für den Routinebetrieb ermittelt wurde,
- 13 zur Berücksichtigung der auf das Schiff wirkenden Momente in der Lage sein, wie z. B. solcher durch Wind, das Zuwasserlassen von Rettungsbooten, die Verschiebung von Ladung und die Umplatzierung von Fahrgästen,
- 14 die Auswirkung von Wind standardmäßig unter Verwendung der in Regel II-1/7-2.4.1.2 angegebenen Methode berücksichtigen, aber die manuelle Eingabe der Windgeschwindigkeit bzw. des Winddrucks zulassen, falls der Druck vor Ort wesentlich davon abweicht ($P = 120 \text{ N/m}^2$ entspricht Beaufort 6; ungefähr 13,8 m/s oder 27 Knoten),
- 15 zur Abschätzung der Auswirkung offener wasserdichter Türen in Hauptschotten auf die Stabilität in der Lage sein,
- 16 die Fähigkeit haben, dasselbe detaillierte Modell des Schiffskörpers für Übungen zur Lecksicherung oder für die Beurteilung von während eines Wassereintrichs möglichen Schadens- und Stabilitätsszenarien zu verwenden. Dies darf nicht die Fähigkeit des bordeigenen Rechners oder der landseitigen Unterstützung beeinträchtigen, die tatsächliche Lage zu überwachen und Betriebsinformationen an den Kapitän zu liefern.

Datenausgabe

- 17 Das System muss die Rest-Hebelarmkurve (GZ-Kurve) sowohl grafisch als auch numerisch darstellen. Es muss auch die folgenden Informationen liefern: Tiefgang (vorne, mittschiffs und achtern), Trimm, Krängungswinkel, den maximalen aufrichtenden Hebelarm, den Umfang der Hebelarmkurve, den Winkel, bei dem die Stabilität endet, die Winkel, bei denen Öffnungen, durch die Wasser einströmt, eintauchen und die Winkel, bei denen Fluchtwegen eintauchen.

- 18 Das Ausgabeformat und die Maßeinheiten der von der Schiffsbesatzung oder der landseitigen Unterstützungsgruppe gelieferten Informationen muss mit dem Format und den Maßeinheiten des genehmigten Stabilitätshandbuchs übereinstimmen, um einen einfachen Vergleich zu ermöglichen. Die Ausgabedaten müssen innerhalb der Toleranzen liegen, die in den „Richtlinien für die Zulassung von Stabilitätsrechnern“ (Rundschreiben MSC.1/Circ.1229) festgelegt sind.
- 19 Das System muss eine Seitenansicht, Decksdraufsichten und Querschnitte des Schiffes zeigen, in denen die flutungsbedingte Wasserliniensebene und die beschädigten Abteilungen dargestellt werden.

Weitere Gesichtspunkte

- 20 Für die Systemsoftware muss ein Betriebshandbuch bereitgestellt werden, das in einer Sprache gedruckt ist, mit der die Schiffsbesatzung vollkommen vertraut ist. Das Handbuch muss auch die Beschränkungen des Systems angeben.
- 21 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder müssen in der Bedienung des Systems, einschließlich der Verbindungen für die Verständigung mit der landseitigen Unterstützung, sachkundig sein. Sie müssen zur Auswertung der Ausgabedaten des Systems in der Lage sein, um dem Kapitän die benötigten Betriebsinformationen zu liefern.
- 22 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss ein Vertrag über die Bereitstellung der landseitigen Unterstützung zu jeder Zeit während der Geltungsdauer des Zeugnisses des Schiffes bestehen.
- 23 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung mit Personen besetzt sein, die in den Bereichen Stabilität und Schiffsfestigkeit angemessen qualifiziert sind; mindestens zwei qualifizierte Personen müssen jederzeit abrufbereit sein.
- 24 Sofern landseitige Unterstützung gemäß Regel II-1/8-1.3.2 bereitgestellt wird, muss die landseitige Unterstützung innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein (d.h., dass eine Eingabe von Einzelheiten zum Zustand des Schiffes, einschließlich des Schadens an Schiffsverbänden, wie angewiesen möglich ist).

Festigkeit

- 25 Das System muss zu einer in beiden Richtungen wirksamen Verständigung mit der landseitigen Gruppe mit einer vereinbarten Methode zur Beschreibung und Übermittlung von Einzelheiten zum Versagen und/oder zur Schwächung von Schiffsverbänden in der Lage sein.
- 26 Die Festigkeit Gesichtspunkte des landseitigen Rechners müssen den Anforderungen einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen.

Ro-Ro Fahrgastschiffe

- 27 Die Software muss über Algorithmen zur Abschätzung der Auswirkung einer Wasseransammlung an Deck (water accumulation on deck (WOD)) verfügen.

Zulassung und Prüfung

- 28 Die Stabilitätsaspekte des Systems müssen zu Beginn genehmigt und regelmäßig anhand validierter, auf einer Anzahl von Beladungs-/Beschädigungsszenarien aus dem genehmigten Stabilitätshandbuch beruhenden Prüfbedingungen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das System ordnungsgemäß arbeitet und dass die gespeicherten Daten nicht unautorisiert geändert wurden.

Beschränkungen des Systems

- 29 Das System ist nicht dafür vorgesehen, Zwischenzustände asymmetrischer Flutung zu berechnen, bei denen das Schiff durch das plötzliche Eindringen von Leckwasser kentern könnte, bevor die Zeit für die Entfaltung der Wirkung von Maßnahmen zum Flutungsausgleich ausreicht.
- 30 Das System ist nicht dafür vorgesehen, die Schiffsbewegungen im Seegang, einschließlich der Auswirkungen von Tide, Strömung oder Wellenschlag, zu berücksichtigen.

Gleichwertiger Ersatz

- 31 Es dürfen gleichwertige Vorkehrungen für die Bereitstellung von Betriebsinformationen für den Kapitän nach einem Wassereinbruch getroffen werden, wenn sie den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(VkBf. 2017 S. 206)

Nr. 38 Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.418(97), „Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt“, in deutscher Sprache

Hamburg, den 16. Februar 2017
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.418(97), „Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der Internationalen Fahrt“, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

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

**EntschlieÙung MSC.418(97)
(angenommen am 25. November 2016)**

**Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung
von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal
an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt**

Der Schiffssicherheitsausschuss,

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

in der Erkenntnis, dass steigende Zahlen von Offshore-Projekten und Neuerungen eine neue und wachsende Nachfrage nach der Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu und von Offshore-Einrichtungen und/oder anderen Schiffen erzeugen,

auch in der Erkenntnis, dass im Hinblick auf Service-Schiffe für Offshore-Windparks für die Beförderung von Personal für die Errichtung und Wartung Schwierigkeiten berichtet werden, hervorgerufen durch den Mangel einer klaren Definition von Offshore-Servicepersonal und dem Mangel an rechtlich bindenden internationalen Sicherheitsvorschriften für die Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord in den bestehenden Regelwerken,

ferner in der Erkenntnis, dass das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), in der jeweils geltenden Fassung, derzeit Offshore-Servicepersonal nicht definiert und dass dringend eine vorläufige Lösung benötigt wird,

im Hinblick darauf, dass der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner sechshundneunzigsten Sitzung beschlossen hat, eine verbindliche Vorschrift für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal zu entwickeln, sodass solches Personal nicht als Fahrgäste gemäß SOLAS Regel I/2(e) zu betrachten oder zu behandeln ist,

in der Erkenntnis der dringenden Notwendigkeit für die Mitgliedsstaaten, die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt sicherzustellen, während die verbindliche Vorschrift von der Organisation entwickelt wird,

nach erfolgter Prüfung der *Vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt* bei seiner siebenundneunzigsten Sitzung,

- 1 nimmt die *Vorläufigen Empfehlungen für die sichere Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt* an, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
- 2 fordert die Mitgliedsstaaten auf, bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der verbindlichen Vorschrift für die Beförderung von Offshore-Servicepersonal
 - .1 zu beachten, dass Offshore-Servicepersonal nicht als Fahrgäste gemäß SOLAS Regel I/2(e) zu betrachten oder zu behandeln ist; und

- .2 die beigefügten Vorläufigen Empfehlungen anzuwenden, wenn sie, unabhängig von ihrer Größe, Schiffe, die mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal befördern, regulieren.

- 3 fordert die Mitgliedsstaaten auch auf, dieses allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

**Vorläufige Empfehlungen für die sichere Beförderung
von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal
an Bord von Schiffen in der internationalen Fahrt**

- 1 Für die Zwecke dieser Vorläufigen Empfehlungen bedeutet Offshore-Servicepersonal alle Personen, die an Bord befördert oder untergebracht werden, für den Zweck von Offshore-Servicetätigkeiten, die an Bord anderer Schiffe und/oder anderer Offshore-Einrichtungen ausgeübt werden, und die die unten aufgeführten Kriterien erfüllen.
- 2 Solches Offshore-Servicepersonal ist nicht als Fahrgäste gemäß SOLAS Regel I/2(e) zu betrachten oder zu behandeln.
- 3 *Offshore-Servicetätigkeiten* sind die Errichtung, die Instandhaltung, der Betrieb oder die Wartung von Offshore-Einrichtungen in Bezug auf, aber nicht beschränkt auf, Forschung, die erneuerbaren oder Kohlenwasserstoff-Energiesektoren, Aquakultur, Ozeanbergbau oder ähnliche Tätigkeiten.
- 4 Für den Zweck dieser Vorläufigen Empfehlungen muss das gesamte Offshore-Servicepersonal
 - .1 mindestens 16 Jahre alt sein;
 - .2 vor dem Betreten des Schiffes eine angemessene Sicherheitsausbildung erhalten, die den Standard in Absatz 2.1 von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes erfüllt. Verwaltungen dürfen andere Industrie-Ausbildungsstandards anerkennen, wenn sie diese als angemessene Alternativen ansehen, wie diejenigen der Global Wind Organisation (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO), Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (OPITO-anerkannt);
 - .3 an Bord eine schiffsspezifische Einführungsausbildung in Sicherheitsangelegenheiten erhalten, die beinhaltet, aber nicht beschränkt ist auf, den Aufbau des Schiffes und die Handhabung der Sicherheitsausrüstung, wie jeweils anwendbar. Der Standard in Absatz 1 von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes, oder Gleichwertiges, muss als Standard benutzt werden;
 - .4 mit spezifischen Verfahren vertraut gemacht werden, z. B. Umsteigeverfahren auf das und von dem Schiff auf See, wie jeweils anwendbar;
 - .5.1 in der Rettungsausrüstung des Schiffes berücksichtigt werden; und
 - .5.2 mit persönlicher Schutzkleidung und -ausrüstung ausgestattet werden, die für die Sicherheitsrisiken geeignet ist, die sowohl an Bord wie

auch beim Umsteigen auf See angetroffen werden; und

- .6 angemessene medizinische Standards erfüllen. Der Standard in Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes, der auf Technische Schiffsoffiziere anwendbar ist, oder Gleichwertiges, darf als Standard benutzt werden.
- 5 Die IMO-Anleitung (MSC-MEPC.7/Circ.10) oder einschlägige Industrie-Standards müssen soweit wie möglich beim Umstieg von Offshore-Servicepersonal auf See berücksichtigt werden.
- 6 Offshore-Servicepersonal darf auf Schiffen befördert werden, die die Bestimmungen des Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen von 2008 (2008 SPS Code) oder anderer Vorschriften erfüllen, vorausgesetzt, sie erfüllen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau, das für die Verwaltung akzeptabel ist, unter Berücksichtigung der Anzahl von Personen an Bord.

(VkBl. 2017 S. 208)