

Vorgeschlagene Verordnung über Frachtschiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern

Grundlage der Rechtsvorschrift: Festgelegt von der Norwegischen Schifffahrtsbehörde am TT.MM.2024 gemäß dem Gesetz Nr. 9 vom 16. Februar 2007 über die Sicherheit von Schiffen (Schiffssicherheitsgesetz), § 6, § 9, § 11, § 12, § 13, § 14, § 15, § 16, § 19, § 21, § 22, § 43, § 44 und § 47, vgl. Delegationsbeschluss Nr. 171 vom 16. Februar 2007 und Delegationsbeschluss Nr. 590 vom 31. Mai 2007.

Kapitel 1. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für norwegische Frachtschiffe mit einer Länge (L) von 24 Metern oder einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr, die für die Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal bestimmt sind.

Für ausländische Frachtschiffe mit einer Länge von 24 Metern und darüber und mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, die für die Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal bestimmt sind, gelten diese Verordnungen in norwegischen Hoheitsgewässern, einschließlich der Hoheitsgewässer von Svalbard, und wenn diese Schiffe norwegische Anlagen oder Bauten innerhalb der norwegischen Wirtschaftszone und auf dem norwegischen Kontinentalschelf gemäß § 24 anlaufen.

Der Begriff „Beförderung“ umfasst sowohl den Transport als auch die Unterbringung.

§ 2 Offshore-Servicepersonal

Offshore-Servicepersonal sind 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.

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.

Für die Zwecke dieser Verordnung wird Offshore-Servicepersonal nicht als Fahrgäste behandelt oder betrachtet.

Ist das Schiff dazu bestimmt, andere Personen als die Besatzung oder das Offshore-Servicepersonal zu befördern oder unterzubringen, so sind diese bei der Bestimmung der Zahl des Offshore-Servicepersonals einzubeziehen.

Besatzung bezeichnet alle Personen, die an Bord des Schiffes befördert werden und zuständig sind für die Navigation und Wartung des Schiffes, seiner Maschinenanlagen, Systeme und Anordnungen, die notwendig für den Antrieb und das sichere Navigieren sind, oder die Dienstleistungen für andere Personen an Bord erbringen.

§ 3 SOLAS Kapitel XV und der IP-Code

Das durch die IMO-Entschließung MSC.521(106) angenommene Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS), Kapitel XV, sowie der mit der IMO-Entschließung MSC.527(106) angenommene Internationale Sicherheitscode für Schiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, gelten als Vorschriften für Schiffe, die in den Anwendungsbereich dieser Vorschrift fallen, mit den in dieser Vorschrift beschriebenen Anpassungen und ergänzenden Bestimmungen.

§ 4 Zertifikate

Frachtschiffe mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr, die über ein Sicherheitszertifikat für Offshore-Servicepersonal gemäß § 3, vgl. SOLAS XV/5.1.3, verfügen müssen, müssen

- a. Sicherheitszertifikate für Frachtschiffe, die in Auslandfahrt eingesetzt werden, oder

- b. ein Sicherheitszertifikat für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und eine Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gemäß den Bestimmungen, die für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe gelten, die am oder nach dem 1. Juli 2002 gebaut wurden und in internationaler Fahrt eingesetzt werden.

Für Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 gelten die Zertifikatsanforderungen gemäß § 3, vgl. SOLAS XV/5.1.1 und 5.1.3, als erfüllt, indem eine der folgenden Optionen gewählt wird:

- a. ein Frachtschiffzertifikat, ein Funk-Sicherheitszertifikat und eine Erlaubnis zur Beförderung von Offshore-Servicepersonal vgl. § 20;
- b. ein Zertifikat für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, und eine Erlaubnis zur Bedienung von Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, vgl. Kapitel 2.

Für Frachtschiffe, die Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gemäß HSC-Code 2000 Abschnitte 1.4.10 und 1.4.30 sind, können Zertifikate gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe b und Unterabsatz 2 Buchstabe b ausgestellt werden.

§ 5 Gesundheitsanforderungen

Das Unternehmen stellt sicher, dass der Kapitän Unterlagen erhält, die die körperliche und medizinische Eignung des Offshore-Servicepersonals gemäß Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes für Schiffsmaschinisten oder gleichwertige Normen bestätigen.

§ 6 Besichtigung

Für Schiffe, die über ein Sicherheitszertifikat für Offshore-Servicepersonal oder ein Zertifikat für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, verfügen müssen, sind die Unterlagen gemäß der vorgeschriebenen Zeichnungsliste vorzulegen. Diese Dokumentation muss die Einhaltung der in dieser Vorschrift festgelegten Anforderungen nachweisen.

Die Gesellschaft sorgt für die Besichtigung der im vorstehenden Absatz genannten Schiffe:

- a. rechtzeitig vor dem gewünschten Termin für eine obligatorische Besichtigung;
- b. so bald wie möglich nach Abschluss eines Vertrags über Bau, Umbau, Änderung oder Reparatur;
- c. im Falle der Streichung der Klasse in einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft;
- d. im Falle eines Wechsels in ein norwegisches Schiffsregister.

Für Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 gilt Folgendes:

- a. Die Besichtigungs- und Zertifikatsbestimmungen des IP-Codes, vgl. § 3, gelten entsprechend für die Genehmigung nach § 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a und das Zertifikat für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe nach § 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b, soweit sie relevant sind.
- b. Die Besichtigungs- und Zertifikatsbestimmungen des HSC-Codes 2000 gelten entsprechend für das Zertifikat für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe gemäß § 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b.
- c. Die Besichtigungen von Rumpf und Maschinen sind nach den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft durchzuführen.

Anlage 1 ist anwendbar.

§ 7 Harmonisierung der Zertifikate

Das Ablaufdatum des Sicherheitszertifikates für Offshore-Servicepersonal und des Zertifikates für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, wird mit dem Ablaufdatum des Klassifikationszertifikats harmonisiert, wenn das Zertifikat von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ausgestellt ist.

Für Schiffe, die nicht durch eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft klassifiziert worden sind, ist das Ablaufdatum des Sicherheitszertifikates für Offshore-Servicepersonal mit dem Ablaufdatum des Bau-Sicherheitszertifikates für Frachtschiffe zu harmonisieren.

Kapitel 2 Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500

§ 8 SOLAS Kapitel X und HSC-Code 2000

SOLAS Kapitel X über Sicherheitsmaßnahmen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, zuletzt geändert durch die IMO-Entschließung MSC.99(73), und der Internationale Code Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC-Code 2000), zuletzt geändert durch die IMO-Entschließung MSC.499(105), gelten als Vorschriften für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die für die Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal bestimmt sind, mit den in diesem Kapitel beschriebenen Anpassungen und ergänzenden Bestimmungen.

§ 9 Allgemeine Anforderungen an die baulichen, mechanischen und elektrischen Bauteile des Schiffes

Sofern nichts anderes bestimmt ist, müssen die baulichen, mechanischen und elektrischen Bauteile des Schiffes in Übereinstimmung mit den einschlägigen Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft entworfen, gebaut und gewartet werden.

§ 10 Herstellungsbedingungen für Schiffe, die ganz oder teilweise aus Gussmaterialien gebaut werden

Schiffe, die ganz oder teilweise Gussmaterialien verwenden, müssen den Produktionsprozessen unter Bedingungen und an Orten unterzogen werden, die in den einschlägigen Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft festgelegt sind. Es müssen Unterlagen vorliegen, um nachzuweisen, dass die Produktion, die Produktionsbedingungen, die Verwendung von Materialien usw. den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen.

§ 11 Strukturelle Stärkung

Soll das Schiff neben oder an anderen Bauwerken angedockt werden, so sind exponierte Bereiche der Schiffsstruktur so zu gestalten und zu verstärken, dass sie den Belastungen standhalten, denen sie ausgesetzt werden. Bei der Bestimmung der Bereiche, die für zusätzliche Belastungen anfällig sind, muss auch das Potenzial für einen unbeabsichtigten Kontakt zwischen dem Schiff und dem anderen Bauwerk berücksichtigt werden.

§ 12 Besichtigungen des Fahrzeugbodens

Abschnitt 1.5 des HSC-Codes 2000 gilt mit einer Änderung, in der festgelegt wird, dass anstelle einer Trockendockinspektion des Fahrzeugbodens bei jeder Erneuerung und jeder regelmäßigen Besichtigung zwei Trockendock-Besichtigungen des Fahrzeugbodens innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren in Abständen von höchstens 36 Monaten durchzuführen sind.

§ 13 Zertifikate

Für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die Kapitel 1 und § 8 entsprechen, können ein Zertifikat für Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffe, die Offshore-Servicepersonal befördern, und eine Erlaubnis zur Bedienung von Hochgeschwindigkeitsfrachtschiffen, die Offshore-Servicepersonal befördern, ausgestellt werden.

Gemäß Abschnitt 1.9.3 des HSC-Codes 2000 enthalten die Betriebserlaubnis und das Streckenbetriebshandbuch alle von den Hafenstaaten auf der Strecke vorgeschriebenen Betriebsbedingungen. Das Unternehmen ist verpflichtet, der norwegischen Seeschiffverkehrsbehörde Informationen über diese Bedingungen zu übermitteln, und diese müssen vor der Erteilung einer Betriebserlaubnis eingegangen sein.

§ 14 Schadensstabilität für Schiffe mit einer Länge von weniger als 45 Metern (L_h)

Für Schiffe mit einer Länge von weniger als 45 Metern (L_h) gelten die Abschnitte 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 und 2.6.11 des HSC-Codes 2000 wie folgt: Die Abschnitte 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 und 2.6.11 des HSC-Codes 2000 gelten für das vordere Drittel der Schiffslänge, wo Schäden überall auftreten können, auch über wasserdichte Querschotte. Abschnitt 2.6.9.2.1.1 des HSC-Codes 2000 findet keine Anwendung.

Abschnitt 2.6.7 des HSC-Codes von 2000 gilt auch für die übrigen Bereiche des Schiffes; es ist jedoch davon auszugehen, dass Schäden auf den Raum zwischen wasserdichten Schotten von Kiel zu Deck und von Schiffsseite zu Schiffsmittellinie begrenzt werden.

„Länge (L)_h“ ist definiert als die Länge des Schiffes gemäß Abschnitt 1.4.33 des HSC-Codes von 2000.

§ 15 Eintauchanzüge

Anstelle von Eintauchanzügen gemäß den Abschnitten 8.3.7 und 8.3.8 des HSC-Codes 2000 sind Eintauchanzüge für alle Besatzungsmitglieder an Bord zur Verfügung zu stellen.

§ 16 Bereitschaftsboote

Dieser Paragraph ersetzt Abschnitt 8.10.[1.]6 des HSC-Codes 2000.

Schiffen mit einer Länge von weniger als 30 Metern (L_h) kann das Mitführen eines Bereitschaftsbootes erlassen werden, wenn alle nachgenannten Anforderungen erfüllt sind:

- a. Das Schiff ist so konstruiert, dass eine hilflose Person in einer horizontalen oder nahezu horizontalen Lage aus dem Wasser gerettet werden kann.
- b. Das Schiff ist ausreichend manövrierfähig, dass es sich unter den ungünstigsten vorhersehbaren Bedingungen Personen nähern und sie retten kann.
- c. Die Bergung der hilflosen Person kann von der Kommandobrücke aus beobachtet werden.
- d. Das Schiff ist mit einem Hebegerät ausgestattet, das leicht zugänglich, für die Verwendung vorbereitet und für eine statische Belastung von mindestens 200 kg ausgelegt ist, wenn das Freibord 1 Meter überschreitet.

§ 17 Ergänzende Bestimmungen über die schiffsspezifische Ausbildung

Die Vorschrift über den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die als Fahrgast- oder Frachtschiff verwendet werden, § 36 Unterabsatz 3 gelten in Bezug auf das System des Unternehmens zur Ausbildung und Bewertung der schiffsspezifischen Befähigung der Besatzung gemäß Abschnitt 18.3 des HSC-Codes von 2000 entsprechend.

§ 18 Betriebshandbuch

Das Fahrzeug-Betriebshandbuch nach Abschnitt 18.2.1 des HSC-Codes 2000 enthält zusätzlich Angaben über die sichere Geschwindigkeit in Bezug auf die Seebedingungen und etwaige Beschränkungen der Kontrollierbarkeit.

§ 19 Schallsignal-Empfangsanlage

HSC-Code 2000 Abschnitt 13.14 Schallsignal-Empfangsanlage gilt nicht für Schiffe mit einer Länge von weniger als 30 Metern (L_h).

Kapitel 3 - Schlussbestimmungen

§ 20 Genehmigung zur Beförderung von Offshore-Servicepersonal

Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 können gemäß diesem Paragraphen eine Genehmigung zur Beförderung von mehr als 12 Personen Offshore-Servicepersonal erhalten.

Um eine Genehmigung gemäß Unterabsatz 1 zu erhalten, muss ein schriftlicher Antrag eingereicht werden, der mit Unterlagen versehen ist, aus denen hervorgeht, dass das Schiff dieselben Anforderungen erfüllt wie Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr, die über ein Sicherheitszertifikat für Offshore-Servicepersonal verfügen müssen. Anlage 1 ist anwendbar.

Vorbehaltlich der Erfüllung der Ziele und funktionalen Anforderungen des Kapitels XV von SOLAS und des IP-Codes kann die norwegische Seeschifffahrtsbehörde Ausnahmen von folgenden Anforderungen gewähren:

- a. Anforderungen, die aufgrund ihrer Größe oder anderer offensichtlicher Gründe weniger kritisch für das Schiff sind;
- b. Anforderungen, die nicht praktisch vertretbar sind, sofern Ausgleichsmaßnahmen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.

Die Genehmigung wird in das Zertifikat des Schiffes aufgenommen, zusammen mit Informationen zu etwaigen Einschränkungen und Bedingungen. Die Gültigkeit der Genehmigung stimmt mit der des Zertifikates überein. Bestimmungen über Gültigkeit, Ablaufdatum, Erhebungen und dergleichen, die für das Zertifikat gelten, gelten entsprechend für die Genehmigung.

§ 21 Anordnungen

Die norwegische Seeschifffahrtsbehörde kann Anordnungen erlassen, mit denen ein Schiff, das ursprünglich nicht den Bestimmungen dieser Verordnung unterliegt, bei Vorliegen der nachstehenden Umstände bestimmte Anforderungen erfüllen muss:

- c. Änderungen der Verwendung
- d. Austausch von Ausrüstung
- e. Ausbesserungen
- f. Umbauten
- g. erhöhter Tiefgang

oder aus anderen Gründen nach einer besonderen Sicherheitsbewertung auf der Grundlage der allgemeinen baulichen Konstruktion, Ausrüstung, Anordnung und des Zustands des Schiffes.

§ 22 Einflaggung

Schiffe, die aus dem Ausland in ein norwegisches Schiffsregister wechseln, müssen mindestens den Rechtsvorschriften entsprechen, die für norwegische Schiffe mit demselben Baudatum oder Datum der Erteilung der Genehmigung gelten, je nachdem, welches relevant ist.

Artikel 23 Ausnahmen

Die norwegische Seeschifffahrtsbehörde kann Ausnahmen von den Anforderungen dieser Verordnung gewähren.

Das Unternehmen, das eine Ausnahme beantragt, muss einen schriftlichen Antrag stellen, aus dem hervorgeht, dass mindestens eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

- a. Besondere Gründe machen das Erfordernis, von dem eine Ausnahme beantragt wird, weniger wesentlich für das jeweilige Schiff, und die Ausnahme ist ansonsten in Bezug auf die Sicherheit gerechtfertigt.
- b. Ausgleichsmaßnahmen gewährleisten die Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus.
- c. Die Anforderung, von der eine Befreiung beantragt wird, stellt ein Hindernis für die Prüfung, Entwicklung oder Anwendung einer innovativen Lösung dar, und die Ausnahme ist in Bezug auf die Sicherheit gerechtfertigt.

Das Verfahren zum Nachweis der Rechtmäßigkeit in Bezug auf die Sicherheit muss einer der folgenden Richtlinien entsprechen:

- a. MSC.1/Rundschreiben 1212 „Richtlinien für alternative Ausführungen und Anordnungen im Hinblick auf SOLAS Kapitel II-1 und III“
- b. MSC.1/Rundschreiben 1455 „Richtlinien für die Genehmigung von Alternativen und gleichwertigem Ersatz, wie sie in verschiedenen IMO-Regelwerken vorgesehen ist“
- c. MSC.1/Rundschreiben 1002

Alternative Methoden oder Richtlinien können im gegenseitigen Einvernehmen mit der norwegischen

Seeschiffahrtsbehörde angewendet werden.

Wenn die Bestimmung, von der die Ausnahme beantragt wird, internationale Rechtsvorschriften mit eingeschränktem oder keinem Zugang zur Gewährung von Ausnahmen umsetzt, gilt die gleiche Beschränkung für eine Ausnahme nach diesem Paragraphen.

§ 24 Ausländische Frachtschiffe

Bei ausländischen Frachtschiffen vgl. § 1 Unterabsatz 2 muss das Unternehmen nachweisen können, dass das Schiff vom Flaggenstaat ermächtigt ist, Offshore-Servicepersonal zu befördern oder unterzubringen.

Darüber hinaus muss dokumentiert werden, dass das Schiff diese Vorschrift oder Bestimmungen, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, einhält. Die Verpflichtung zu norwegischen Zertifikaten, vgl. § 4, § 6 und § 7, gilt nicht. Das Unternehmen muss jedoch in der Lage sein, nachzuweisen, dass das Schiff gleichwertige Besichtigungs- und Zertifikatvorschriften des Flaggenstaats erfüllt.

§ 25 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2024 in Kraft.

Anlage 1

Besichtigung

Rumpfgeometrie, Hydrostatik, Querkurven, Grenzkurven und unterstützende Unterlagen werden mit Hilfe von Software erstellt, die in die Liste der genehmigten Stabilitätsberechnungsprogramme der norwegischen Seeschiffahrtsbehörde aufgenommen ist. Dieselbe Datenbank wird für Stabilitäts- und Tonnageberechnungen verwendet.

Das Unternehmen ist dafür verantwortlich, alle Bohrungen, Tests, Messungen usw. durchzuführen oder deren Ausführung sicherzustellen, wie es die norwegische Seeschiffahrtsbehörde für die Prüfung des Antrags für erforderlich hält.

Wenn dies während der Verwaltungsverfahren erforderlich ist, kann das Unternehmen aufgefordert werden, zusätzliche Unterlagen vorzulegen oder Informationen in einer bestimmten Form vorzulegen.

Eine Krängungsprüfung ist nach dem Verfahren der norwegischen Seeschiffahrtsbehörde durchzuführen.

Die Ausstellung eines Zertifikates nach dieser Vorschrift wird zurückgestellt, bis die norwegische Direktion für Katastrophenschutz (DSB) oder die beauftragte Behörde eine Besichtigung gemäß der Vorschrift Nr. 1450 vom 4. Dezember 2001 über Schiffselektroanlagen durchgeführt hat.