

Rendelettervezet az ipari személyzet szállítására szánt teherhajókról

Jogalap: Elrendelte a Norvég Tengerészeti Hatóság 2024.hh.nn-án/-én a hajók biztonságáról és védelméről szóló, 2007. február 16-i 9. sz. törvény (a hajók biztonságáról és védelméről szóló törvény) 6., 9., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 19., 21., 22., 43., 44. és 47. §-a alapján, lásd a 2007. február 16-i 171. sz. hivatalos felhatalmazást és a 2007. május 31-i 590. sz. hivatalos felhatalmazást.

1. fejezet Általános rendelkezések

1. § Hatály

Ezt a rendeletet a legalább 24 méter hosszú (L), illetve legalább 500 bruttó tonnataralmú, több mint 12 fő ipari személyzet szállítására szánt norvég teherhajókra kell alkalmazni.

A legalább 24 méter hosszú (L) és 500 bruttó tonnataralomnál kisebb, több mint 12 fő ipari személyzet szállítására szánt külföldi teherhajók esetében e rendelet a norvég felségvizeken alkalmazandó, beleértve a Spitzbergák felségvizeit is, és amennyiben ezek a hajók a norvég gazdasági övezeten belüli és a norvég kontinentális talapzaton lévő norvég létesítményekbe vagy építményekbe érkeznek a 24. §-ban meghatározottak szerint.

A „szállítás” kifejezés mind a szállítást, mind az elszállásolást magában foglalja.

2. § Ipari személyzet

„Ipari személyzet”: minden olyan személy, akit más hajók vagy tengeri létesítmények fedélzetén végzett tengeri ipari tevékenységek céljából szállítanak vagy szállásolnak el a fedélzetén.

„Tengeri ipari tevékenységek”: olyan tengeri létesítmények építése, karbantartása, leszerelése, üzemeltetése vagy szervizelése, amelyek többek között a megújulóenergia- vagy szénhidrogénenergia-ágazatban az erőforrások feltárásához és kitermeléséhez, az akvakultúrához, a mélytengeri bányászat vagy hasonló tevékenységekhez kapcsolódnak.

E rendelet alkalmazásában az ipari személyzet nem tekinthető utasnak és nem is lehet akként kezelni.

Ha a hajót a hajószemélyzettől vagy az ipari személyzettől eltérő személyek szállítására vagy elszállásolására szánják, e személyeket figyelembe kell venni az ipari személyzet létszámának meghatározásakor.

„Hajószemélyzet”: a hajó fedélzetén tartózkodó valamennyi személy, aki közreműködik a hajó navigálásában, valamint a hajó és a meghajtáshoz és biztonságos navigáláshoz elengedhetetlen gépei, rendszerei és berendezései karbantartásában, illetve a fedélzetén mások számára szolgáltatásokat nyújt.

3. § A SOLAS-egyezmény XV. fejezete és az IP-szabályzat

Az MSC.521(106) IMO-határozattal elfogadott, „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS) XV. fejezete, valamint az MSC.527(106) IMO-határozattal elfogadott, az ipari személyzetet szállító hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IP-szabályzat) alkalmazandó az e rendelet hatálya alá tartozó hajókra vonatkozó szabályozásként, az e rendeletben meghatározott kiigazításokkal és kiegészítő rendelkezésekkel.

4. § Bizonyítványok

Azoknak a legalább 500 bruttó tonnataralmú teherhajóknak, amelyeknek a 3. § alapján rendelkezniük kell ipari személyzetre vonatkozó biztonsági bizonyítvánnyal (lásd: SOLAS XV/5.1.3.), rendelkezniük kell a következőkkel:

- a nemzetközi útvonalakon közlekedő teherhajókra vonatkozó biztonsági bizonyítványok; vagy
- a nemzetközi útvonalakon közlekedő, 2002. július 1-jén vagy azt követően épített gyorsjáratú teherhajókra alkalmazandó rendelkezések szerinti, gyorsjáratú vízi járművekre vonatkozó

biztonsági bizonyítvány és gyorsjáratú vízi járművek üzemeltetésére vonatkozó engedély.

Az 500 bruttó tonnatartalomnál kisebb teherhajók esetében a 3. § szerinti tanúsítási követelmény akkor tekinthető teljesítettnek (lásd: SOLAS XV/5.1.1. és 5.1.3.), ha rendelkeznek az alábbiak egyikével:

- a. teherhajókra vonatkozó kereskedelmi bizonyítvány, biztonsági rádióbizonyítvány és ipari személyzet szállítására vonatkozó engedély (lásd: 20. §);
- b. az ipari személyzetet szállító gyorsjáratú teherhajókra vonatkozó kereskedelmi bizonyítvány és az ipari személyzetet szállító gyorsjáratú teherhajók üzemeltetésére vonatkozó engedély (lásd: 2. fejezet).

Az első bekezdés b) pontja és a második bekezdés b) pontja szerinti bizonyítványok a 2000. évi HSC-szabályzat 1.4.10. és 1.4.30. szakasza szerint gyorsjáratú vízi járműként meghatározott teherhajók számára adhatók ki.

5. § Egészségügyi követelmények

A társaság biztosítja, hogy a parancsnok az STCW-szabályzat A-I/9. szakaszának – amely a géptisztekre vonatkozik – vagy bármely azzal egyenértékű szabványnak megfelelően megkapja az ipari személyzet fizikai és egészségügyi alkalmasságát igazoló dokumentumokat.

6. § Ellenőrzés

Azon hajók esetében, amelyeknek rendelkezniük kell az ipari személyzetet szállító gyorsjáratú teherhajók ipari személyzetre vonatkozó biztonsági bizonyítványával vagy kereskedelmi bizonyítványával, a dokumentációt a tervrajzok előírt jegyzékének megfelelően kell benyújtani. Ennek a dokumentációnak igazolnia kell az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelést.

A társaság intézkedik az előző bekezdésben említett hajók ellenőrzéséről:

- a. jóval a kötelező ellenőrzés kívánt időpontja előtt;
- b. építési, átalakítási, módosítási vagy javítási szerződés megkötését követően a lehető leghamarabb;
- c. ha egy elismert hajóosztályozó társaságnál osztály törlésére kerül sor;
- d. a norvég hajólajstromba történő átvételekor.

Az 500 bruttó tonnatartalomnál kisebb teherhajókra a következőket kell alkalmazni:

- a. Az IP-szabályzat hajószemlére és tanúsításra vonatkozó rendelkezései (lásd: 3. §) megfelelően alkalmazandók a 4. § második bekezdésének a) pontja szerinti engedélyre és a 4. § második bekezdésének b) pontja szerinti, gyorsjáratú teherhajókra vonatkozó kereskedelmi bizonyítványra, amennyiben azok szükségesek.
- b. A 2000. évi HSC-szabályzat hajószemlére és tanúsításra vonatkozó rendelkezései megfelelően alkalmazandók a 4. § második bekezdésének b) pontja szerinti, gyorsjáratú teherhajókra vonatkozó kereskedelmi bizonyítványra.
- c. A hajótest és a gépek ellenőrzését egy elismert hajóosztályozó társaság által meghatározott szabályoknak megfelelően kell elvégezni.

Az 1. melléklet alkalmazandó.

7. § A bizonyítványok harmonizálása

Az ipari személyzetet szállító gyorsjáratú teherhajók ipari személyzetre vonatkozó biztonsági bizonyítványának és kereskedelmi bizonyítványának lejáratí idejét össze kell hangolni az osztálybizonyítvány lejáratí idejével, amennyiben a bizonyítványt egy elismert hajóosztályozó társaság állítja ki.

Az elismert hajóosztályozó társaság által nem osztályozott hajók esetében az ipari személyzetre vonatkozó biztonsági bizonyítvány lejáratí idejét össze kell hangolni a teherhajószerkezet-biztonsági bizonyítvány lejáratí idejével.

2. fejezet Az 500 bruttó tonnatartalomnál kisebb gyorsjáratú teherhajók

8. § A SOLAS-egyezmény X. fejezete és a 2000. évi HSC-szabályzat

A legutóbb az MSC.99(73) IMO-határozattal módosított SOLAS-egyezmény gyorsjáratú vízi járművekre vonatkozó biztonsági intézkedésekről szóló X. fejezete és a legutóbb az MSC.499(105) IMO-határozattal módosított, a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (2000. évi HSC-szabályzat) alkalmazandó az 500 bruttó tonnátartalomnál kisebb, több mint 12 fő ipari személyzet szállítására szánt gyorsjáratú teherhajókra vonatkozó szabályozásként, az e fejezetben meghatározott kiigazításokkal és kiegészítő rendelkezésekkel.

9. § A hajó szerkezeti, mechanikus és elektromos alkatrészeire vonatkozó általános követelmények

Eltérő rendelkezés hiányában a hajó szerkezeti, mechanikus és elektromos alkatrészeit egy elismert hajóosztályozó társaság osztályszabályainak megfelelően kell megtervezni, gyártani és karbantartani.

10. § A részben vagy teljes egészében öntött anyagokból építendő hajók gyártási feltételei

A részben vagy teljes egészében öntött anyagok felhasználásával építendő hajókat egy elismert hajóosztályozó társaság osztályszabályaiban előírt körülmények között és helyszíneken kell gyártani. Dokumentációnak kell rendelkezésre állnia annak igazolására, hogy a gyártás, a gyártási feltételek, a felhasznált anyagok stb. megfelelnek az alkalmazandó szabályozási rendelkezéseknek.

11. § A szerkezet megerősítése

Ha a hajót más szerkezetek mellett kell kikötni vagy azokhoz kell rögzíteni, a hajószerkezet kitett területeit úgy kell megtervezni és megerősíteni, hogy ellenálljanak azoknak a terheléseknek, amelyeknek ki lesznek téve. Annak meghatározásakor, hogy mely területek lehetnek kitéve többletterhelésnek, figyelembe kell venni a hajó és a másik szerkezet véletlen érintkezésének lehetőségét is.

12. § A vízi jármű fenékvizsgálata

A 2000. évi HSC-szabályzat 1.5. pontja azzal a módosítással alkalmazandó, hogy ahelyett, hogy minden megújítás és időszakos hajószemle alkalmával szárazdokkbeli fenékvizsgálatot kellene végezni a hajón, minden ötéves időszakon belül legfeljebb 36 hónapos időközönként két szárazdokkbeli fenékvizsgálatot kell végezni a hajón.

13. § Bizonyítványok

Az 500 bruttó tonnátartalomnál kisebb, az 1. fejezetnek és a 8. §-nak megfelelő gyorsjáratú teherhajók az ipari személyzetet szállító gyorsjáratú teherhajókra vonatkozó kereskedelmi bizonyítványt és az ipari személyzetet szállító gyorsjáratú teherhajók üzemeltetésére vonatkozó engedélyt kaphatnak.

A 2000. évi HSC-szabályzat 1.9.3. pontjával összhangban az üzemeltetési engedélynek és az útvonalra vonatkozó üzemeltetési kézikönyvnek tartalmaznia kell az útvonalon lévő kikötők szerinti államok által előírt üzemeltetési feltételeket. A társaságnak be kell nyújtania az ilyen feltételekre vonatkozó információkat a Norvég Tengerészeti Hatósághoz, és azoknak az üzemeltetési engedély kiadása előtt be kell érkezniük.

14. § A 45 méternél rövidebb (L_h) hajók sérült állapotban fennálló stabilitása

A 45 méternél rövidebb (L_h) hajók esetében a 2000. évi HSC-szabályzat 2.6.7., 2.6.9., 2.6.10. és 2.6.11. szakaszát a következőképpen kell alkalmazni: A 2000. évi HSC-szabályzat 2.6.7., 2.6.9., 2.6.10. és 2.6.11. szakasza a hajó hosszának első egyharmadára vonatkozik, ahol bárhol bekövetkezhet sérülés, beleértve a vízmentes keresztirányú válaszfalakat is. A 2000. évi HSC-szabályzat 2.6.9.2.1.1. szakasza nem alkalmazandó.

A 2000. évi HSC-szabályzat 2.6.7. szakasza a hajó többi területére is alkalmazandó, de úgy kell

tekinteni, hogy csak a vízmentes válaszfalak között, a hajógerinctől a fedélzetig és a hajó oldalától a hajó középvonaláig következik be sérülés.

„Hosszúság (L_h)”: a hajó hossza a 2000. évi HSC-szabályzat 1.4.33. szakaszában meghatározottak szerint.

15. § Vízbemerülési ruházat

A 2000. évi HSC-szabályzat 8.3.7. és 8.3.8. szakaszában előírt számú vízbemerülési ruházat helyett a fedélzeten tartózkodó valamennyi tengerész számára biztosítani kell vízbemerülési ruházatot.

16. § Készenléti mentőcsónak

Ez a szakasz a 2000. évi HSC-szabályzat 8.10.6. szakaszának helyébe lép.

A 30 méternél rövidebb (L_h) hajók mentesülnek a készenléti mentőcsónak felszerelése alól, feltéve, hogy a következő feltételek teljesülnek:

- a. A hajót úgy alakítják ki, hogy egy magatehetetlen személyt ki lehessen menteni a vízből.
- b. A hajó minden körülmény között kielégítően irányítható a személy megközelítéséhez és a vízből való biztonságos kimentéséhez.
- c. A magatehetetlen személy vízből való kimentését a parancsnoki hídról figyelemmel lehet kísérni.
- d. A hajó fel van szerelve egy könnyen hozzáférhető, használatra kész emelőberendezéssel, amely legalább 200 kg statikus terhelésre méretezett, ha a szabadoldal meghaladja az 1 métert.

17. § A hajóspecifikus képzésre vonatkozó kiegészítő rendelkezések

A személyszállító vízi járműként vagy teherszállító vízi járműként használt gyorsjáratú vízi járművek építéséről, felszereléséről és üzemeltetéséről szóló rendelet 36. §-ának harmadik bekezdését, amely a társaság képzési és a hajószemélyzet hajóspecifikus felkészültségi szintjének értékelésére szolgáló, a 2000. évi HSC-szabályzat 18.3. szakasza szerinti rendszerére vonatkozik, megfelelően kell alkalmazni.

18. § Üzemeltetési kézikönyv

A vízi jármű üzemeltetési kézikönyvének a 2000. évi HSC-szabályzat 18.2.1. szakaszában előírtaknak megfelelően tartalmaznia kell a tengeri viszonyoknak megfelelő biztonságos sebességre és a kormányozhatóság esetleges korlátaira vonatkozó információkat is.

19. § Hangvevő rendszer

A 2000. évi HSC-szabályzat hangvevő rendszerre vonatkozó 13.14. szakasza nem alkalmazandó a 30 méternél rövidebb (L_h) hajókra.

3. fejezet Záró rendelkezések

20. § Ipari személyzet szállítására vonatkozó engedély

Az 500 bruttó tonnatartalomnál kisebb teherhajók e szakasz alapján engedélyt kaphatnak több mint 12 fő ipari személyzet szállítására.

Az első bekezdés szerinti engedély megszerzéséhez írásbeli kérelmet kell benyújtani, amelyhez csatolni kell azokat a dokumentumokat, amelyek igazolják, hogy a hajó megfelel ugyanazon követelményeknek, mint a legalább 500 bruttó tonnatartalmú hajók, amelyeknek ipari személyzetre vonatkozó biztonsági bizonyítvánnyal kell rendelkezniük. Az 1. melléklet alkalmazandó.

A SOLAS-egyezmény XV. fejezetében és az IP-szabályzatban foglalt célok és funkcionális követelmények teljesülése esetén a Norvég Tengerészeti Hatóság mentességet adhat az alábbi

követelmények alól:

- a. a hajó mérete vagy más nyilvánvaló ok miatt a hajó szempontjából kevésbé kritikusnak ítélt követelmények;
- b. gyakorlati szempontból nem észszerű követelmények, feltéve, hogy a kompenzációs intézkedések azonos szintű biztonságot biztosítanak.

Az engedély a korlátozásokra és feltételekre vonatkozó információkkal együtt szerepelni fog a hajó kereskedelmi bizonyítványában. Az engedély érvényessége összhangban van a kereskedelmi bizonyítvány érvényességével. A kereskedelmi bizonyítványra alkalmazandó, érvényességre, lejárat időre, hajószemlére és hasonlókra vonatkozó rendelkezések megfelelően alkalmazandók az engedélyre.

21. § Rendeletek

A Norvég Tengerészeti Hatóság rendeleteket hozhat arról, hogy azok a hajók, amelyekre kezdetben nem vonatkoznak e rendelet rendelkezései, az alábbi körülmények esetén mégis tartsanak be egyes követelményeket:

- c. a használatban vagy az üzemeltetésben bekövetkező változások;
- d. berendezések cseréje;
- e. javítások;
- f. átalakítások;
- g. nagyobb merülés;

vagy egyéb okok miatt, a hajó általános szerkezeti felépítése, felszerelése, elrendezése és általános állapota alapján végzett egyedi biztonsági értékelést követően.

22. § A hajó lobogójának norvég lobogóra történő lecserélése

A valamely másik állam lobogója alól a norvég hajólajstromba áthelyezett hajóknak meg kell felelniük legalább az olyan norvég hajókra alkalmazandó jogszabályoknak, amelyek esetében azonos az építés időpontja és az engedély kiadásának időpontja, attól függően, hogy melyik releváns.

23. § Mentességek

A Norvég Tengerészeti Hatóság mentességet adhat az e rendeletben meghatározott követelmények alól.

A mentességet kérő társaságnak írásbeli kérelmet kell benyújtania, amely igazolja, hogy az alábbi feltételek közül legalább egy teljesül:

- a. Különleges okok miatt az a követelmény, amely alól mentességet kérnek, kevésbé fontos az adott hajó számára, és a mentesség egyébként biztonsági szempontból indokolt.
- b. Kompenzációs intézkedések biztosítják a biztonsági szint fenntartását.
- c. Az a követelmény, amely alól mentességet kérnek, akadályozza egy innovatív megoldás tesztelését, fejlesztését vagy alkalmazását, és a mentesség biztonsági szempontból indokolt.

A biztonság szempontjából való indokoltság bizonyítása során be kell tartani az alábbi útmutatók egyikét:

- a. MSC.1/1212. körlevél „Útmutató a SOLAS-egyezmény II-1. és III. fejezetével kapcsolatos alternatív formatervekhez és berendezésekhez” (Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS Chapters II-1 and III)
- b. MSC.1/1455. körlevél „Útmutató a különböző IMO-eszközökben előírt alternatívák és egyenértékűségek jóváhagyásához” (Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments)
- c. MSC/1002. körlevél.

Alternatív módszerek vagy útmutatók a Norvég Tengerészeti Hatósággal való kölcsönös megegyezés alapján alkalmazhatók.

Ha az a rendelkezés, amely alól mentességet kérnek, olyan nemzetközi jogszabályt hajt végre, amely nem vagy csak korlátozottan engedélyezi a mentesség megadását, ugyanez a korlátozás vonatkozik az e szakasz szerinti mentességre is.

24. § Külföldi teherhajók

Külföldi teherhajók esetében (lásd: 1. § második bekezdés) a társaságnak képesnek kell lennie annak dokumentálására, hogy a hajó a lobogó szerinti államban engedélyt kapott ipari személyzet szállítására vagy elszállásolására.

Ezenkívül dokumentálni kell, hogy a hajó betartja ezt a rendeletet vagy az azonos szintű biztonságot biztosító rendelkezéseket. A norvég bizonyítványokra vonatkozó kötelezettség (lásd: 4., 6. és 7. §) nem alkalmazandó. A társaságnak azonban képesnek kell lennie annak igazolására, hogy a hajó megfelel a lobogó szerinti állam hajószemlére és tanúsításra vonatkozó egyenértékű rendelkezéseinek.

25. § Hatálybalépés

Ez a rendelet 2024. július 1-jén lép hatályba.

1. melléklet

Ellenőrzés

A hajótest geometriáját, a hidrosztatikát, a keresztgörbét, a határgörbét és az alátámasztó dokumentációt a stabilitás-számítási programok Norvég Tengerészeti Hatóság által jóváhagyott jegyzékében szereplő szoftver segítségével kell előállítani. Ugyanezt az adatbázist kell használni a stabilitási és űrtartalom-számításokhoz is.

A vállalat felel azért, hogy minden olyan gyakorlatot, tesztet, mérést stb. elvégezzon vagy biztosítsa azok elvégzését, amelyeket a Norvég Tengerészeti Hatóság szükségesnek tart a kérelem elbírálásához.

Szükség esetén a társaság felkérhető arra, hogy a közigazgatási eljárás során nyújtson be kiegészítő dokumentumokat vagy meghatározott formában szolgáltatson információkat.

A Norvég Tengerészeti Hatóság által meghatározott eljárással összhangban dőléspróbát kell végezni.

Az e rendelet szerinti bizonyítvány csak akkor adható ki, ha a Norvég Polgári Védelmi Igazgatóság (DSB) vagy az általa felhatalmazott hatóság a tengeri villamos berendezésekről szóló, 2001. december 4-i 1450. sz. rendelettel összhangban elvégezte az ellenőrzést.