

Propunere de reglementări privind navele de marfă care transportă personal industrial

Temei juridic: elaborat de Autoritatea Maritimă Norvegiană la zz.II.2024 în temeiul Legii nr. 9 din 16 februarie 2007 privind siguranța și securitatea navelor (Legea privind siguranța și securitatea navelor), articolele 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 43, 44 și 47, a se vedea Delegația oficială nr. 171 din 16 februarie 2007 și Delegația oficială nr. 590 din 31 mai 2007.

Capitolul 1 Dispoziții generale

Articolul 1. Domeniul de aplicare

Prezentele reglementări se aplică navelor norvegiene de marfă cu o lungime de cel puțin 24 de metri sau mai mare de 500 de tone brute, destinate să transporte cel puțin 12 membri ai personalului industrial.

Pentru navele de marfă străine cu o lungime (L) de cel puțin 24 de metri și cu un tonaj brut mai mic de 500 de tone, destinate să transporte mai mult de 12 membri ai personalului industrial, prezentele norme se aplică în apele teritoriale norvegiene, inclusiv în apele teritoriale ale Arhipelagului Svalbard, și atunci când aceste nave fac escală la instalații sau structuri norvegiene din zona economică norvegiană și de pe platoul continental norvegian, astfel cum se specifică la articolul 24.

Termenul „transport” include atât transportul, cât și cazarea.

Articolul 2 Personalul industrial

„Personal industrial” înseamnă toate persoanele transportate sau cazate la bord în scopul activităților industriale offshore desfășurate la bordul altor nave sau instalații offshore.

Activități industriale offshore înseamnă construirea, întreținerea, dezafectarea, exploatarea sau întreținerea instalațiilor offshore legate de, dar fără a se limita la explorarea și exploatarea resurselor de către sectoarele energiei din surse regenerabile sau la hidrocarburi, acvacultură, mineritul oceanic sau activități similare.

În sensul prezentelor reglementări, personalul industrial nu trebuie să fie tratat sau considerat ca fiind pasageri.

În cazul în care nava este destinată să transporte sau să găzduiască alte persoane decât echipajul sau personalul industrial, acestea trebuie incluse la stabilirea numărului de membri ai personalului industrial.

„Echipaj” înseamnă toate persoanele transportate la bordul navei pentru efectuarea navigației și întreținerii navei, a mașinilor, a sistemelor și a aranjamentelor esențiale pentru propulsia și navigația sigură a acesteia sau pentru prestarea de servicii pentru alte persoane aflate la bord;

Articolul 3 Capitolul XV din Convenția SOLAS și Codul IP

Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare 1974 (SOLAS), capitolul XV, adoptată prin Rezoluția MSC.521(106) a OMI, împreună cu Codul internațional de siguranță a navelor care transportă personal industrial (Codul IP), adoptat prin Rezoluția MSC.527(106) a OMI, se aplică ca reglementări pentru navele care intră în domeniul de aplicare al prezentelor reglementări, cu adaptările și dispozițiile suplimentare prevăzute în prezentele reglementări.

Articolul 4 Certificatele

Navele de marfă cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 de tone, care trebuie să dețină un certificat de siguranță a personalului industrial în conformitate cu articolul 3, a se vedea SOLAS XV/5.1.3, trebuie să fie prevăzute cu:

- a. certificatele de siguranță pentru navele de marfă angajate în călătorii în străinătate; sau
- b. un certificat de siguranță pentru ambarcațiuni de mare viteză și un permis de exploatare a ambarcaunilor de mare viteză, în conformitate cu dispozițiile aplicabile navelor de marfă de

mare viteză construite la 1 iulie 2002 sau după această dată, angajate în curse internaționale.

Pentru navele de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500 de tone, cerințele de certificare prevăzute la articolul 3, a se vedea SOLAS XV/5.1.1 și 5.1.3, se consideră îndeplinite prin alegerea uneia dintre următoarele opțiuni:

- a. un certificat de comercializare a navelor de marfă, un certificat radio de siguranță și un permis de transport al personalului industrial, a se vedea articolul 20;
- b. un certificat de comercializare pentru navele de marfă de mare viteză care transportă personal industrial și un permis de operare a navelor de marfă de mare viteză care transportă personal industrial, a se vedea capitolul 2.

CertIFICATELE în conformitate cu primul paragraf litera (b) și al doilea paragraf litera (b) pot fi eliberate pentru navele de marfă definite ca ambarcațiuni de mare viteză în conformitate cu articolele 1.4.10 și 1.4.30 din Codul HSC 2000.

Articolul 5 Cerințe de sănătate

Societatea se asigură că comandantul primește documentația care confirmă aptitudinea fizică și medicală a personalului industrial în conformitate cu articolul A-I/9 din Codul STCW, aplicabilă ofițerilor mecanici, sau cu orice standard echivalent.

Articolul 6 Supravegherea

În cazul navelor care trebuie să dețină un certificat de siguranță pentru personalul industrial sau un certificat de comercializare pentru navele de marfă de mare viteză care transportă personal industrial, documentația trebuie să fie prezentată în conformitate cu lista de desene prescrise. Această documentație trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele prevăzute în prezentele reglementări.

Compania asigură supravegherea navelor menționate la paragraful precedent:

- a. cu mult timp înainte de data dorită pentru orice supraveghere obligatorie;
- b. cât mai curând posibil după încheierea unui contract de construcție, transformare, modificare sau reparare;
- c. în cazul eliminării unei clase într-o societate de clasificare recunoscută;
- d. în cazul unui transfer către un registru norvegian al navelor.

Pentru navele de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500, se aplică următoarele:

- a. Dispozițiile privind inspecțiile și certificatele din Codul IP, a se vedea articolul 3, se aplică în mod corespunzător permisului în conformitate cu articolul 4 al doilea paragraf litera (a) și certificatului comercial pentru navele de marfă de mare viteză în conformitate cu articolul 4 al doilea paragraf litera (b), în măsura în care sunt relevante.
- b. Dispozițiile privind inspecția și certificatele din Codul HSC 2000 se aplică în mod corespunzător certificatului comercial pentru navele de marfă de mare viteză în conformitate cu articolul 4 al doilea paragraf litera (b).
- c. Inspecțiile corpului navei și ale mașinilor se efectuează în conformitate cu normele specificate de o societate de clasificare recunoscută.

Se aplică apendicele 1.

Articolul 7 Armonizarea certificatelor

Data de expirare a certificatului de siguranță pentru personalul industrial și a certificatului comercial pentru navele de marfă de mare viteză care transportă personal industrial se armonizează cu data de expirare a certificatului de clasă, atunci când certificatul este eliberat de o societate de clasificare recunoscută.

Pentru navele care nu sunt clasificate într-o societate de clasificare recunoscută, data de expirare a certificatului de siguranță a personalului industrial trebuie armonizată cu data de expirare a certificatului de construcție a siguranței navelor de marfă.

Capitolul 2 Nave de marfă de mare viteză cu tonaj brut mai mic de 500

Articolul 8 Capitolul X din Convenția SOLAS și Codul HSC din 2000

Capitolul X din Convenția SOLAS privind măsurile de siguranță pentru ambarcațiunile de mare viteză, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Rezoluția MSC.99(73) a OMI, și Codul internațional de siguranță pentru ambarcațiunile de mare viteză (Codul HSC 2000), astfel cum a fost modificat ultima dată prin Rezoluția MSC.499(105) a OMI, se aplică în calitate de norme pentru navele de marfă de mare viteză cu un tonaj brut mai mic de 500, destinate să transporte mai mult de 12 membri ai personalului industrial, cu adaptările și dispozițiile suplimentare prezentate în prezentul capitol.

Articolul 9 Cerințe generale pentru componentele structurale, mecanice și electrice ale navei

Cu excepția cazului în care se prevede altfel, componentele structurale, mecanice și electrice ale navei sunt proiectate, construite și întreținute în conformitate cu normele relevante ale unei societăți de clasificare recunoscute.

Articolul 10 Condiții de producție pentru nave care urmează să fie construite integral sau parțial din materiale turnate

Navele destinate construcției care utilizează integral sau parțial materiale turnate trebuie să fie supuse unor procese de producție în condițiile și locurile prevăzute de normele relevante ale unei societăți de clasificare recunoscute. Documentația trebuie să fie disponibilă pentru a demonstra că producția, condițiile de producție, utilizarea materialelor etc. respectă dispozițiile de reglementare aplicabile.

Articolul 11 Consolidarea structurală

Dacă nava urmează să fie acostată de-a lungul sau atașată de alte structuri, zonele expuse ale structurii navei trebuie proiectate și întărite pentru a rezista la sarcinile la care vor fi supuse. Atunci când se determină zonele susceptibile la sarcini suplimentare, trebuie să se țină seama, de asemenea, de potențialul de contact accidental dintre navă și cealaltă structură.

Articolul 12 Inspecții ale fundului ambarcațiunii

Punctul 1.5 din Codul HSC 2000 se aplică cu o modificare care specifică faptul că, în loc să se efectueze o inspecție în doc uscat a fundului ambarcațiunii la fiecare reînnoire și inspecție periodică, se efectuează două inspecții în doc uscat ale fundului ambarcațiunii în decursul unei perioade de cinci ani, la intervale care nu depășesc 36 de luni.

Articolul 13 Certificatele

Navele de marfă de mare viteză cu un tonaj brut mai mic de 500 de tone, în conformitate cu capitolul 1 și articolul 8, pot primi un certificat de comercializare pentru navele de mare viteză care transportă personal industrial și un permis de exploatare a navelor de mare viteză care transportă personal industrial.

În conformitate cu punctul 1.9.3 din Codul HSC din 2000, permisul de operare și manualul de exploatare a rutei trebuie să includă toate condițiile de funcționare prevăzute de statele portuare de-a lungul rutei. Compania este obligată să transmită informații cu privire la aceste condiții Autorității Maritime Norvegiene și trebuie să fie primită înainte de eliberarea unui permis de operare.

Articolul 14 Stabilitatea daunelor pentru navele cu o lungime mai mică de 45 de metri (L_h)

Pentru navele cu o lungime mai mică de 45 de metri (L_h), punctele 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 și 2.6.11 din Codul HSC 2000 se aplică după cum urmează: Punctele 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 și 2.6.11 din Codul HSC 2000 se aplică la treimea din față a lungimii navei, unde avariile se pot produce oriunde, inclusiv peste pereții etanși transversali. Punctul 2.6.9.2.1.1 din Codul HSC 2000 nu se aplică.

Punctul 2.6.7 din Codul HSC 2000 se aplică, de asemenea, celorlalte zone ale navei, dar se presupune că avaria este limitată între pereții etanși de la chilă la punte și de la bordajul navei la axa navei.

„Lungimea (L_h)” este definită ca lungimea navei, astfel cum este definită la punctul 1.4.33 din Codul HSC 2000.

Articolul 15 Costumele de imersiune

În locul costumelor de imersiune în conformitate cu punctele 8.3.7 și 8.3.8 din Codul HSC 2000, costumele de imersiune trebuie puse la dispoziția tuturor membrilor echipajului de la bord.

Articolul 16 Ambarcațiunea de salvare

Această secțiune înlocuiește punctul 8.10.6 din Codul HSC 2000.

Nave cu o lungime mai mică de 30 de metri (L_h) sunt scutite de la transportarea unei șalupe de salvare, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- a. nava este proiectată pentru a facilita recuperarea unei persoane neajutorate din apă;
- b. Nava este suficient de manevrabilă pentru a se apropia și a recupera în siguranță persoana din apă în toate condițiile.
- c. Observarea de pe punte, din poziția de comandă, permite monitorizarea recuperării unei persoane neajutorate din apă.
- d. Nava este echipată cu un dispozitiv de ridicare care este ușor accesibil, pregătit pentru utilizare și dimensionat pentru o sarcină statică de minimum 200 kg dacă bordul liber depășește 1 metru.

Articolul 17 Dispoziții suplimentare privind formarea specifică navelor

Regulamentele privind construcția, echiparea și exploatarea ambarcațiunilor de mare viteză utilizate ca ambarcațiuni de pasageri sau ambarcațiuni de marfă, articolul 36 al treilea paragraf, referitoare la sistemul companiei de formare și evaluare a nivelului de competență specific al echipajului în conformitate cu articolul 18.3 din Codul HSC 2000, se aplică în mod corespunzător.

Articolul 18 Manualul de utilizare

Manualul de utilizare al ambarcațiunii, în conformitate cu punctul 18.2.1 din Codul HSC 2000, trebuie să includă, în plus, informații privind viteza de siguranță în funcție de condițiile de navigație și orice limitare privind controlabilitatea.

Articolul 19 Sistemul de recepționare a sunetelor

Punctul 13.14 din Codul HSC din 2000 privind sistemul de recepție sonoră nu se aplică navelor cu o lungime mai mică de 30 de metri (L_h).

Capitolul 3 Dispoziții finale

Articolul 20 Permisul de transportare a personalului industrial

Navele de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500 pot primi un permis pentru a transporta mai mult de 12 membri ai personalului industrial în temeiul prezentului articol.

Pentru a obține un permis în conformitate cu primul paragraf, trebuie să se depună o cerere scrisă, însoțită de documente care să demonstreze că nava îndeplinește aceleași cerințe precum navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 500 de tone, care trebuie să dețină un certificat de siguranță a personalului industrial. Se aplică apendicele 1.

Sub rezerva îndeplinirii obiectivelor și a cerințelor funcționale din capitolul XV din SOLAS și din Codul IP, Autoritatea Maritimă Norvegiană poate acorda derogări de la următoarele cerințe:

- a. cerințe considerate mai puțin critice pentru navă din cauza dimensiunii sale sau a altor motive evidente;
- b. cerințe care nu sunt practic rezonabile, cu condiția ca măsurile compensatorii să asigure un nivel echivalent de siguranță.

Permisul va fi inclus în certificatul comercial al navei, împreună cu informații cu privire la orice restricție și condiție. Valabilitatea permisului se aliniază cu cea a certificatului de tranzacționare. Dispozițiile privind valabilitatea, data de expirare, anchetele și altele asemenea, aplicabile certificatului de tranzacționare, se aplică în mod corespunzător autorizației.

Articolul 21 Ordinele

Autoritatea Maritimă Norvegiană poate emite ordine prin care să oblige o navă care nu face inițial obiectul dispozițiilor prezentului regulament să respecte cerințe specifice în următoarele circumstanțe:

- c. modificări ale utilizării sau funcționării;
- d. înlocuirea echipamentelor;
- e. reparații;
- f. conversii;
- g. creșterea pescajului;

sau din alte motive, în urma unei evaluări specifice a siguranței, bazată pe proiectarea generală a structurii navei, pe echipamente, pe dispunere și pe starea generală a navei.

Articolul 22 Transferul unei nave sub pavilionul norvegian

Navele care sunt transferate de la pavilionul unui alt stat la un registru norvegian al navelor respectă cel puțin legislația aplicabilă navelor norvegiene cu aceeași dată de construcție sau aceeași dată de eliberare a permisului, după caz.

Articolul 23 Derogări

Autoritatea Maritimă Norvegiană poate acorda derogări de la cerințele prevăzute în prezentul regulament.

Societatea care solicită scutirea trebuie să depună o cerere scrisă care să demonstreze că este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a. Motivele speciale fac ca cerința de la care se solicită derogarea să fie mai puțin esențială pentru nava respectivă, iar exceptarea să fie justificată din punctul de vedere al siguranței.
- b. Măsurile compensatorii asigură menținerea nivelului de siguranță.
- c. Cerința de la care se solicită derogarea reprezintă un obstacol în calea testării, dezvoltării sau aplicării unei soluții inovatoare, iar derogarea este justificată din punctul de vedere al siguranței.

Procesul de demonstrare a caracterului justificat din punctul de vedere al siguranței trebuie să respecte una dintre următoarele orientări:

- a. MSC.1/Circ.1212 „Orientări privind proiectarea și aranjamentele alternative pentru capitolele II-1 și III din Convenția SOLAS”
- b. MSC.1/Circ.1455 „Orientări pentru aprobarea alternativelor și a echivalentelor, astfel cum se prevede în diverse instrumente ale OMI”
- c. MSC/Circ.1002.

Metodele sau orientările alternative pot fi aplicate de comun acord cu Autoritatea Maritimă Norvegiană.

În cazul în care dispoziția de la care se solicită derogarea pune în aplicare legislația internațională cu acces limitat sau inexistent la acordarea scutirilor, aceeași limitare se aplică unei derogări în temeiul prezentului articol.

Articolul 24 Navele de marfă străine

Pentru navele de marfă străine, a se vedea articolul 1 al doilea paragraf, societatea trebuie să poată documenta faptul că nava este autorizată de statul de pavilion să transporte sau să găzduiască personal industrial.

În plus, trebuie să se documenteze că nava respectă prezentele reglementări sau dispoziții care asigură un nivel echivalent de siguranță. Obligația pentru certificatele norvegiene, a se vedea articolele 4, 6 și 7, nu se aplică. Cu toate acestea, compania trebuie să fie în măsură să demonstreze că nava respectă dispozițiile echivalente privind inspecția și certificatul statului de pavilion.

Articolul 25 Intrare în vigoare

Prezentele reglementări intră în vigoare la 1 iulie 2024.

Anexa 1**Supraveghere**

Geometria corpului navei, hidrostatica, curbele transversale, curbele limită și documentația justificativă se generează utilizând software-ul inclus pe lista programelor aprobate de Autoritatea Maritimă Norvegiană de calcul al stabilității. Aceeași bază de date se utilizează pentru calcularea stabilității și a tonajului.

Compania este responsabilă cu efectuarea oricăror exerciții, teste, măsurători etc. sau pentru asigurarea executării acestora, după cum consideră necesar de către Autoritatea Maritimă Norvegiană pentru examinarea cererii.

În cazul în care acest lucru este necesar în cursul procedurilor administrative, societății i se poate solicita să prezinte documente suplimentare sau să furnizeze informații într-o formă specifică.

Se efectuează o încercare de înclinare în conformitate cu procedura Autorității Maritime Norvegiene.

Eliberarea unui certificat în temeiul prezentelor reglementări va fi amânată până când Direcția norvegiană pentru protecție civilă (DSB) sau autoritatea delegată va efectua supravegherea în conformitate cu Regulamentul nr. 1450 din 4 decembrie 2001 privind instalațiile electrice maritime.