

Proposta de regulamento relativo aos navios de carga destinados ao transporte de pessoal industrial

Base jurídica: Estabelecido pela Autoridade Marítima Norueguesa em dd Mês 2024 ao abrigo da Lei n.º 9 de 16 de fevereiro de 2007 relativa à segurança e proteção dos navios (Lei relativa à segurança e proteção dos navios), secções 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 43, 44 e 47, ver Delegação Formal de 16 de fevereiro de 2007 n.º 171 e Delegação Formal de 31 de maio de 2007 n.º 590.

Capítulo 1 Disposições gerais

Artigo 1.º Âmbito de aplicação

Os presentes regulamentos aplicam-se aos navios de carga noruegueses de comprimento (L) igual ou superior a 24 metros (L) ou de tonelagem bruta igual ou superior a 500 destinados ao transporte de mais de 12 trabalhadores industriais.

No caso dos navios de carga estrangeiros de comprimento (L) igual ou superior a 24 metros e de tonelagem bruta inferior a 500 destinados a transportar mais de 12 trabalhadores industriais, o presente regulamento aplica-se nas águas territoriais norueguesas, incluindo as águas territoriais de Svalbard, e sempre que esses navios façam escala em instalações ou estruturas norueguesas na Zona Económica Norueguesa e na plataforma continental norueguesa, tal como especificado no artigo 24.º.

O termo «transporte» inclui transporte e alojamento.

Artigo 2.º Pessoal industrial

«Pessoal industrial» - todas as pessoas transportadas ou alojadas a bordo para efeitos de atividades industriais offshore exercidas a bordo de outros navios ou instalações offshore.

Por atividades industriais offshore entende-se a construção, manutenção, desativação, exploração ou manutenção de instalações offshore relacionadas, mas não exclusivamente, com a exploração e exploração de recursos pelos setores das energias renováveis ou dos hidrocarbonetos, da aquicultura, da extração oceânica ou de atividades similares.

Para efeitos dos presentes regulamentos, o pessoal industrial não deve ser tratado nem considerado como passageiros.

Se o navio se destinar a transportar ou a acolher pessoas que não a tripulação ou o pessoal industrial, estas devem ser incluídas na determinação do número de pessoal industrial.

Por tripulação entende-se todas as pessoas levadas a bordo de um navio para assegurar a navegação e a manutenção da embarcação, bem como de máquinas, sistemas e meios fundamentais para a propulsão e navegação segura, ou para prestar serviços a outras pessoas a bordo;

Artigo 3.º Capítulo XV da SOLAS e Código IP

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS), capítulo XV, adotada pela Resolução MSC.521(106) da OMI, juntamente com o Código Internacional para a Segurança dos Navios que Transportam Pessoal Industrial (Código IP), adotado pela Resolução MSC.527(106) da OMI, aplicam-se como regulamentos para os navios abrangidos pelos presentes regulamentos, com as adaptações e disposições complementares previstas nos presentes regulamentos.

Artigo 4.º Certificados

Os navios de carga de tonelagem bruta igual ou superior a 500 que necessitem de um certificado de segurança do pessoal industrial em conformidade com o artigo 3, ver SOLAS XV/5.1.3, devem estar munidos de:

- a. certificados de segurança para os navios de carga que efetuam viagens no estrangeiro; ou
- b. um certificado de segurança das embarcações de alta velocidade e uma licença de

exploração de embarcações de alta velocidade, em conformidade com as disposições aplicáveis aos navios de carga de alta velocidade construídos em ou após 1 de julho de 2002, que efetuam viagens internacionais.

Para os navios de carga de tonelagem bruta inferior a 500 toneladas, consideram-se cumpridos os requisitos de certificação do artigo 3.º, ver SOLAS XV/5.1.1 e 5.1.3, escolhendo uma das seguintes opções:

- a. um certificado de negociação de navios de carga, um certificado de rádio de segurança e uma licença de transporte de pessoal industrial, ver artigo 20.º;
- b. um certificado de negociação para navios de carga de alta velocidade que transportem pessoal industrial e uma autorização de exploração de navios de carga de alta velocidade que transportem pessoal industrial, ver capítulo 2.

Podem ser emitidos certificados em conformidade com as alíneas b) e b) do primeiro parágrafo aos navios de carga definidos como embarcações de alta velocidade nos termos dos artigos 1.4.10 e 1.4.30 do Código HSC 2000.

Artigo 5.º Requisitos de saúde

A companhia deve assegurar que o comandante recebe documentação que confirme a aptidão física e médica do pessoal industrial em conformidade com a secção A-I/9 do Código STCW, aplicável aos oficiais de máquinas, ou com qualquer norma equivalente.

Artigo 6.º Supervisão

Para os navios que tenham de possuir um certificado de segurança do pessoal industrial ou um certificado de comércio para navios de carga de alta velocidade que transportem pessoal industrial, a documentação deve ser apresentada em conformidade com a lista de desenhos prescrita. Esta documentação deve demonstrar a conformidade com os requisitos descritos nos presentes regulamentos.

A companhia assegurará a supervisão dos navios mencionados no número anterior:

- a. muito antes da data pretendida para qualquer supervisão obrigatória;
- b. logo que possível após a celebração de um contrato de construção, transformação, alteração ou reparação;
- c. em caso de supressão de uma classe numa sociedade de classificação reconhecida;
- d. em caso de transferência para um registo de navios norueguês.

Para os navios de carga de tonelagem bruta inferior a 500 toneladas, aplica-se o seguinte:

- a. As disposições relativas à vistoria e ao certificado do Código IP, ver artigo 3.º, são aplicáveis correspondentemente à licença nos termos do artigo 4.º, segundo parágrafo, alínea a), e ao certificado de negociação para navios de carga de alta velocidade, nos termos do artigo 4.º, segundo parágrafo, alínea b), na medida em que sejam pertinentes.
- b. As disposições relativas à vistoria e ao certificado do Código HSC de 2000 são aplicáveis, em conformidade com a alínea b) do segundo parágrafo do artigo 4.º, ao certificado de comércio de navios de carga de alta velocidade.
- c. As inspeções do casco e da máquina devem ser efetuadas em conformidade com as regras especificadas por uma sociedade de classificação reconhecida.

Aplica-se o apêndice 1.

Artigo 7.º Harmonização dos certificados

A data de expiração do certificado de segurança do pessoal industrial e do certificado comercial para navios de carga de alta velocidade que transportem pessoal industrial deve ser harmonizada com a data de expiração do certificado de classe, quando o certificado for emitido por uma sociedade de classificação reconhecida.

Para os navios não classificados numa sociedade de classificação reconhecida, a data de validade do certificado de segurança do pessoal industrial deve ser harmonizada com a data de expiração do certificado de construção de navios de carga.

Capítulo 2 Navios de carga de alta velocidade de tonelagem bruta inferior a 500

Artigo 8.º Capítulo X da SOLAS e Código HSC 2000

O capítulo X da Convenção SOLAS, relativo às medidas de segurança para as embarcações de alta velocidade, com a última redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.99(73) da OMI, e o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código HSC de 2000), com a última redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.499(105) da OMI, aplicam-se como regras aplicáveis aos navios de carga de alta velocidade de tonelagem bruta inferior a 500 destinados ao transporte de mais de 12 trabalhadores industriais, com as adaptações e disposições suplementares descritas no presente capítulo.

Artigo 9.º Prescrições gerais aplicáveis aos componentes estruturais, mecânicos e elétricos do navio

Salvo disposição em contrário, os componentes estruturais, mecânicos e elétricos do navio devem ser concebidos, construídos e mantidos em conformidade com as regras pertinentes de uma sociedade de classificação reconhecida.

Artigo 10.º Condições de produção dos navios a construir total ou parcialmente com materiais moldados

Os navios destinados à construção total ou parcialmente com materiais moldados devem ser submetidos a processos de produção nas condições e locais estipulados pelas regras aplicáveis de uma sociedade de classificação reconhecida. Deve estar disponível documentação que demonstre que a produção, as condições de produção, a utilização de materiais, etc., cumprem as disposições regulamentares aplicáveis.

Artigo 11.º Reforço estrutural

Se o navio for atracado ao lado ou ligado a outras estruturas, as áreas expostas da estrutura do navio devem ser concebidas e reforçadas de modo a suportar as cargas a que serão submetidos. Ao determinar as áreas suscetíveis a cargas adicionais, deve igualmente ter-se em conta o potencial de contacto acidental entre o navio e a outra estrutura.

Artigo 12.º Inspeções do fundo do veículo aquático

O ponto 1.5 do Código HSC de 2000 é aplicável com uma alteração que especifica que, em vez de efetuar uma inspeção da doca seca do fundo da embarcação em cada renovação e vistoria periódica, devem ser efetuadas duas inspeções de doca seca ao fundo da embarcação num período de cinco anos, a intervalos não superiores a 36 meses.

Artigo 13.º Certificado

Os navios de carga de alta velocidade de tonelagem bruta inferior a 500, em conformidade com o capítulo 1 e o artigo 8.º, podem receber um certificado de comércio para navios de carga de alta velocidade que transportem pessoal industrial e uma licença de exploração de navios de carga de alta velocidade que transportem pessoal industrial.

Em conformidade com o ponto 1.9.3 do Código HSC 2000, o manual de autorização de exploração e de exploração do itinerário deve incluir todas as condições operacionais prescritas pelos Estados do porto ao longo da rota. A empresa é obrigada a apresentar informações sobre tais condições à Autoridade Marítima Norueguesa, e estas devem ser recebidas antes da emissão de uma licença de exploração.

Artigo 14.º Estabilidade de avaria para navios de comprimento inferior a 45 metros (L_n)

Para navios de comprimento inferior a 45 metros (L_n), os pontos 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 e 2.6.11 do Código HSC 2000 são aplicáveis do seguinte modo: Os artigos 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 e 2.6.11 do Código HSC 2000 aplicam-se ao terço do comprimento do navio para a frente, onde podem ocorrer avarias em qualquer local, incluindo nas anteparas transversais estanques. O ponto 2.6.9.2.1.1 do Código HSC 2000 não é aplicável.

O ponto 2.6.7 do Código HSC 2000 aplica-se igualmente às restantes zonas do navio, mas presume-se que os danos estão confinados entre anteparas estanques da quilha ao convés e do bordo do navio ao eixo do navio.

«Comprimento (L_n)» é definido como o comprimento do navio definido no artigo 1.4.33 do Código HSC 2000.

Artigo 15.º Fatos de imersão

Em vez de fatos de imersão em conformidade com os artigos 8.3.7 e 8.3.8 do Código HSC 2000, devem ser disponibilizados fatos de imersão a todos os membros da tripulação a bordo.

Artigo 16.º Barco de salvamento

Este artigo substitui o artigo 8.10.6 do Código HSC 2000.

Os navios de comprimento inferior a 30 metros (L_n) estão isentos do transporte de barcos salvavidas, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

- a. O navio foi concebido para facilitar a recuperação de uma pessoa indefesa da água.
- b. O navio é suficientemente manobrável para se aproximar e recuperar com segurança a pessoa da água em todas as condições.
- c. A observação a partir da ponte na posição de controlo permite monitorizar a recuperação de uma pessoa indefesa da água.
- d. O navio está equipado com um aparelho de elevação facilmente acessível, preparado para utilização e dimensionado para uma carga estática de, pelo menos, 200 kg, se o bordo livre exceder 1 metro.

Artigo 17.º Disposições complementares relativas à formação específica dos navios

Os regulamentos relativos à construção, ao equipamento e à exploração de embarcações de alta velocidade utilizadas como embarcações de passageiros ou embarcações de carga, artigo 36.º, terceiro parágrafo, relativos ao sistema da companhia de formação e avaliação do nível de competência específico da tripulação, em conformidade com o artigo 18.3 do Código HSC de 2000, são aplicáveis de forma correspondente.

Artigo 18.º Manual de utilização

O manual de utilização da embarcação, tal como previsto no ponto 18.2.1 do Código HSC 2000, deve incluir, além disso, informações sobre a velocidade segura em relação às condições do mar e quaisquer limitações em matéria de controlabilidade.

Artigo 19.º Sistema de receção sonora

O artigo 13.14 do Código HSC de 2000 relativa ao sistema de receção sonora não é aplicável a navios de comprimento inferior a 30 metros (L_n).

Capítulo 3 Disposições finais**Artigo 20.º Autorização de transporte de pessoal industrial**

Pode ser concedida aos navios de carga de tonelage bruta inferior a 500 toneladas uma licença

para transportar mais de 12 trabalhadores industriais ao abrigo do presente artigo.

Para obter uma licença nos termos do primeiro parágrafo, deve ser apresentado um pedido escrito, acompanhado de documentação comprovativa de que o navio cumpre os mesmos requisitos que os navios de tonelagem bruta igual ou superior a 500, que devem possuir um certificado de segurança do pessoal industrial. Aplica-se o apêndice 1.

Sob reserva do cumprimento dos objetivos e requisitos funcionais do capítulo XV da SOLAS e do Código IP, a Autoridade Marítima Norueguesa pode conceder isenções aos seguintes requisitos:

- a. prescrições consideradas menos críticas para o navio devido à sua dimensão ou a outras razões evidentes;
- b. requisitos que não sejam praticamente razoáveis, desde que as medidas compensatórias garantam um nível de segurança equivalente.

A licença será incluída no certificado de comércio do navio, juntamente com informações sobre quaisquer restrições e condições. A validade da licença está alinhada com a do certificado de negociação. Aplicam-se à licença as disposições relativas à validade, data de validade, prospeções e similares, aplicáveis ao certificado de negociação.

Artigo 21.º Portarias

A Autoridade Marítima Norueguesa pode emitir portarias que imponham a um navio que não esteja inicialmente sujeito às disposições do presente regulamento que cumpra requisitos específicos nas seguintes circunstâncias:

- c. alterações na utilização ou no funcionamento;
- d. substituição do equipamento;
- e. reparações;
- f. conversões;
- g. aumento do calado;

ou por outras razões, na sequência de uma avaliação de segurança específica baseada na conceção geral da estrutura, no equipamento, na disposição e no estado geral do navio.

Artigo 22.º Transferência de um navio para o pavilhão norueguês

Os navios que sejam transferidos do pavilhão de outro Estado para um registo de navios norueguês devem, no mínimo, cumprir a legislação aplicável aos navios noruegueses com a mesma data de construção ou de emissão da licença, consoante o que for relevante.

Artigo 23.º Isenções

A Autoridade Marítima Norueguesa pode conceder isenções aos requisitos descritos nestes regulamentos.

A empresa que solicita a isenção deve apresentar um pedido escrito que demonstre que está preenchida pelo menos uma das seguintes condições:

- a. Razões especiais tornam a exigência, da qual é pedida a isenção, menos essencial para o navio específico, e a isenção é, de outro modo, justificável em termos de segurança.
- b. As medidas de compensação garantem a manutenção do nível de segurança.
- c. A exigência de isenção constitui um obstáculo ao ensaio, ao desenvolvimento ou à aplicação de uma solução inovadora, e a isenção é justificável em termos de segurança.

O processo de demonstração da justificabilidade em termos de segurança deve respeitar uma das seguintes diretrizes:

- a. MSC.1/Circ.1212 «Diretrizes sobre a conceção alternativa e disposições para os capítulos II-1 e III da Convenção SOLAS»
- b. MSC.1/Circ.1455 «Diretrizes para a aprovação de alternativas e equivalentes previstas em vários instrumentos da OMI»
- c. MSC/Circ.1002.

Os métodos ou diretrizes alternativos podem ser aplicados de comum acordo com a Autoridade Marítima Norueguesa.

Se a disposição em relação à qual a isenção é solicitada implementar legislação internacional com

acesso limitado ou sem acesso à concessão de isenções, a mesma limitação aplica-se a uma isenção ao abrigo do presente artigo.

Artigo 24.º Navios de carga estrangeiros

No caso dos navios de carga estrangeiros, ver artigo 1.º, segundo parágrafo, a companhia deve poder comprovar que o navio está autorizado pelo Estado de bandeira a transportar ou a acolher pessoal industrial.

Além disso, deve ser documentado que o navio respeita as presentes regras ou disposições que garantem um nível de segurança equivalente. A obrigação relativa aos certificados noruegueses, ver artigos 4.º, 6.º e 7.º, não se aplica. No entanto, a companhia deve ser capaz de demonstrar que o navio cumpre as disposições de vistoria e de certificação equivalentes do Estado de bandeira.

Artigo 25.º Entrada em vigor

Os presentes regulamentos entram em vigor em 1 de julho de 2024.

Anexo 1

Supervisão

A geometria do casco, a hidrostática, as curvas transversais, as curvas-limite e a documentação de apoio devem ser geradas através de software incluído na lista dos programas de cálculo da estabilidade aprovados pela Autoridade Marítima Norueguesa. Deve ser utilizada a mesma base de dados para o cálculo da estabilidade e da tonelagem.

A empresa é responsável por realizar quaisquer exercícios, testes, medições, etc., ou garantir a sua execução, conforme considerado necessário pela Autoridade Marítima Norueguesa para apreciação do pedido.

Se necessário durante os procedimentos administrativos, a empresa pode ser convidada a apresentar documentação complementar ou a fornecer informações num formulário específico.

Deve ser realizado um ensaio de inclinação em conformidade com o procedimento da Autoridade Marítima Norueguesa.

A emissão de um certificado ao abrigo destes regulamentos será suspensa até que a Direção Norueguesa de Proteção Civil (DSB) ou a autoridade delegada tenha realizado a supervisão em conformidade com o regulamento n.º 1450 de 4 de dezembro de 2001 relativo às instalações elétricas marítimas.