

Proponowane przepisy w sprawie statków towarowych przeznaczonych do przewozu personelu przemysłowego

Podstawa prawna: Opracowane przez Norweski Urząd Morski w dniu dd.mm.2024 r. na podstawie ustawy nr 9 z dnia 16 lutego 2007 r. o bezpieczeństwie i ochronie statków (ustawa o bezpieczeństwie i ochronie statków), art. 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 43, 44 i 47; por. formalne upoważnienie nr 171 z dnia 16 lutego 2007 r. oraz formalne upoważnienie nr 590 z dnia 31 maja 2007 r.

ROZDZIAŁ 1 Przepisy ogólne

Artykuł 1 Zakres stosowania

Niniejsze przepisy mają zastosowanie do norweskich statków towarowych o długości 24 metrów (L) i większej lub o pojemności brutto 500 ton i większej przeznaczonych do przewozu więcej niż 12 pracowników przemysłowych.

W przypadku zagranicznych statków towarowych o długości 24 metrów (L) i większej oraz o pojemności brutto poniżej 500 ton przeznaczonych do przewozu więcej niż 12 pracowników przemysłowych, niniejsze przepisy stosuje się na norweskich wodach terytorialnych, w tym na wodach terytorialnych Svalbardu, oraz gdy statki te zawijają do norweskich instalacji lub konstrukcji w norweskiej strefie ekonomicznej i na norweskim szelfie kontynentalnym, jak określono w art. 24.

Termin „przewożenie” obejmuje zarówno transport, jak i zakwaterowanie.

Artykuł 2 Personel przemysłowy

„Personel przemysłowy” oznacza wszystkie osoby przewożone lub zakwaterowane na pokładzie do celów działalności przemysłowej na obszarach morskich wykonywanej na innych statkach lub instalacjach morskich.

Działalność przemysłowa na obszarach morskich oznacza budowę, utrzymanie, likwidację, eksploatację lub obsługę instalacji morskich związanych między innymi z poszukiwaniem i eksploatacją zasobów przez sektor energii odnawialnej lub węglowodorowej, akwakulturę, górnictwo morskie lub podobną działalność.

Do celów niniejszych przepisów personel przemysłowy nie jest traktowany jak pasażerowie ani uznawany za pasażerów.

Jeżeli statek jest przeznaczony do przewozu lub zakwaterowania osób innych niż załoga lub personel przemysłowy, uwzględnia się je przy określaniu liczby personelu przemysłowego.

„Załoga” oznacza wszystkie osoby przewożone na pokładzie statku zajmujące się nawigacją i utrzymaniem statku, jego mechanizmów, systemów i urządzeń mających zasadnicze znaczenie dla napędu i bezpiecznej żeglugi albo zajmujące się obsługą innych osób na pokładzie;

Artykuł 3 Rozdział XV konwencji SOLAS i kodeks IP

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS), rozdział XV, przyjęta rezolucją IMO MSC.521(106), wraz z Międzynarodowym kodeksem bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (kodeks IP), przyjętym rezolucją IMO MSC.527(106), stosuje się jako przepisy dotyczące statków objętych zakresem niniejszych przepisów, z dostosowaniami i postanowieniami dodatkowymi określonymi w niniejszych przepisach.

Artykuł 4 Certyfikaty

Statki towarowe o pojemności brutto 500 ton i wyższej objęte wymogiem posiadania certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego zgodnie z art. 3, por. SOLAS XV/5.1.3 posiadają:

- a. certyfikaty bezpieczeństwa dla statków towarowych odbywających rejsy zagraniczne; lub
- b. certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz zezwolenie na eksploatację jednostek

szybkich, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do szybkich statków towarowych zbudowanych dnia 1 lipca 2002 r. lub później, odbywających rejsy międzynarodowe.

W przypadku statków towarowych o pojemności brutto poniżej 500 ton wymagania w zakresie certyfikacji określone w art. 3, por. SOLAS XV/5.1.1 i 5.1.3, uznaje się za spełnione, jeśli ma zastosowanie jedna z następujących opcji:

- a. certyfikat handlowy statku towarowego, certyfikat radiowy bezpieczeństwa oraz zezwolenie na przewożenie personelu przemysłowego, por. art. 20;
- b. certyfikat handlowy dla szybkich statków towarowych przewożących personel przemysłowy oraz zezwolenie na eksploatację szybkich statków towarowych przewożących personel przemysłowy, por. rozdział 2.

Certyfikaty zgodnie z akapitem pierwszym lit. b) i drugim lit. b) mogą być wydawane statkom towarowym określonym jako jednostka szybka zgodnie z art. 1.4.10 i 1.4.30 kodeksu HSC z 2000 r.

Artykuł 5 Wymogi zdrowotne

Przedsiębiorstwo zapewnia, aby kapitan otrzymał dokumentację potwierdzającą sprawność fizyczną i zdrowotną personelu przemysłowego zgodnie z art. A-I/9 kodeksu STCW, mającą zastosowanie do oficerów mechaników, lub wszelkimi równoważnymi normami.

Artykuł 6 Nadzór

W przypadku statków, dla których wymagane jest posiadanie certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego lub certyfikatu handlowego dla szybkich statków towarowych przewożących personel przemysłowy, dokumentację przedkłada się zgodnie z przewidzianym wykazem rysunków.

Dokumentacja ta musi wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszych przepisach.

Przedsiębiorstwo zapewnia nadzór nad statkami wymienionymi w poprzednim ustępie:

- a. z dużym wyprzedzeniem przed planowanym terminem obowiązkowego nadzoru;
- b. jak najszybciej po zawarciu umowy o budowę, przebudowę, modyfikację lub naprawę;
- c. w przypadku usunięcia klasy w uznanej instytucji klasyfikacyjnej;
- d. w przypadku przeniesienia do norweskiego rejestru statków.

W przypadku statków towarowych o pojemności brutto poniżej 500 ton stosuje się, co następuje:

- a. Przepisy dotyczące przeglądów i świadectw zawarte w kodeksie IP, por. art. 3, stosuje się odpowiednio do zezwolenia zgodnie z art. 4 akapit drugi lit. a) i certyfikatu handlowego dla szybkich statków towarowych zgodnie z art. 4 akapit drugi lit. b), w zakresie, w jakim są one istotne.
- b. Przepisy dotyczące przeglądów i świadectw zawarte w kodeksie HSC z 2000 r. stosuje się odpowiednio do świadectwa handlowego dla szybkich statków towarowych zgodnie z art. 4 akapit drugi lit. b).
- c. Inspekcje kadłuba i maszyn przeprowadza się zgodnie z zasadami określonymi przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

Stosuje się załącznik 1.

Artykuł 7 Harmonizacja świadectw

Data wygaśnięcia certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego i certyfikatu handlowego dla szybkich statków towarowych przewożących personel przemysłowy jest zharmonizowana z datą wygaśnięcia certyfikatu klasy, jeżeli certyfikat jest wydawany przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

W przypadku statków niesklasyfikowanych w uznanej instytucji klasyfikacyjnej datę wygaśnięcia certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego należy zharmonizować z datą wygaśnięcia certyfikatu budowy statku towarowego.

Rozdział 2 Szybkie statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500 ton

Artykuł 8 Rozdział X konwencji SOLAS i kodeks HSC z 2000 r.

Rozdział X konwencji SOLAS dotyczący środków bezpieczeństwa dla szybkich jednostek pływających, ostatnio zmieniony rezolucją IMO MSC.99(73), oraz Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (kodeks HSC z 2000 r.), ostatnio zmieniony rezolucją IMO MSC.499(105), stosuje się jako przepisy dotyczące szybkich statków towarowych o pojemności brutto poniżej 500 ton, przeznaczonych do przewozu więcej niż 12 pracowników przemysłowych, z dostosowaniami i przepisami dodatkowymi określonymi w niniejszym rozdziale.

Artykuł 9 Wymagania ogólne dotyczące elementów konstrukcyjnych, mechanicznych i elektrycznych statku

O ile nie przewidziano inaczej, elementy konstrukcyjne, mechaniczne i elektryczne statku są projektowane, konstruowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi przepisami uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

Artykuł 10 Warunki produkcji dla statków, które mają być zbudowane w całości lub w części z materiałów odlewanych

Statki przeznaczone do budowy całkowicie lub częściowo wykorzystujące materiały odlewane podlegają procesom produkcyjnym w warunkach i miejscach określonych w odpowiednich przepisach uznanej instytucji klasyfikacyjnej. Dokumentacja musi być dostępna w celu wykazania, że produkcja, warunki produkcji, wykorzystanie materiałów itp. są zgodne z obowiązującymi przepisami.

Artykuł 11 Wzmocnienie strukturalne

Jeżeli statek ma być zacumowany obok lub przymocowany do innych konstrukcji, odsłonięte obszary konstrukcji statku muszą być zaprojektowane i wzmocnione w taki sposób, aby wytrzymały obciążenia, którym zostaną poddane. Przy określaniu obszarów podatnych na dodatkowe ładunki należy również wziąć pod uwagę możliwość przypadkowego kontaktu między statkiem a inną konstrukcją.

Artykuł 12 Kontrole dna jednostki

Punkt 1.5 kodeksu HSC z 2000 r. stosuje się z modyfikacją określającą, że zamiast przeprowadzania kontroli dna jednostki na suchym doku przy każdym odnowieniu i przeglądzie okresowym, należy przeprowadzić dwie kontrole dna jednostki na suchym doku w każdym okresie pięcioletnim w odstępach czasu nieprzekraczających 36 miesięcy.

Artykuł 13 Certyfikaty

Szybkie statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500 ton, zgodne z wymaganiami rozdziału 1 i 8, mogą otrzymać certyfikat handlowy dla szybkich statków towarowych przewożących personel przemysłowy oraz zezwolenie na eksploatację szybkich statków towarowych przewożących personel przemysłowy.

Zgodnie z pkt 1.9.3 kodeksu HSC z 2000 r. zezwolenie na eksploatację i instrukcja obsługi trasy zawierają wszelkie warunki eksploatacyjne określone przez państwa portu na trasie. Przedsiębiorstwo jest zobowiązane do przekazania informacji na temat takich warunków Norweskim Urzędowi Morskiemu i Urząd musi je otrzymać przed wydaniem zezwolenia na eksploatację.

Artykuł 14 Stateczność dla statków o długości mniejszej niż 45 metrów (L_h)

Dla statków o długości mniejszej niż 45 metrów (L_h) art. 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 i 2.6.11 kodeksu HSC z 2000 r. stosuje się w następujący sposób: Art. 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 i 2.6.11 kodeksu HSC z 2000 r. mają zastosowanie do przedniej jednej trzeciej długości statku, gdzie mogą wystąpić uszkodzenia w dowolnym miejscu, w tym w poprzecznych grodziach wodoszczelnych. Art. 2.6.9.2.1.1 kodeksu HSC z 2000 r. nie ma zastosowania.

Art. 2.6.7 kodeksu HSC z 2000 r. ma również zastosowanie do pozostałych obszarów statku, ale

zakłada się, że uszkodzenie jest ograniczone do obszaru między wodoszczelnymi grodziami od stępki do pokładu oraz od strony statku do linii środkowej statku.

„Długość (L_h)” oznacza długość statku zdefiniowaną w art. 1.4.33 kodeksu HSC z 2000 r.

Artykuł 15 Kombinezony zanurzeniowe

Zamiast kombinezonów zanurzeniowych zgodnie z art. 8.3.7 i 8.3.8 kodeksu HSC z 2000 r. kombinezony zanurzeniowe są udostępniane wszystkim członkom załogi na pokładzie.

Artykuł 16 Łódź ratunkowa

Niniejszy artykuł zastępuje art. 8.10.6 kodeksu HSC z 2000 r.

Statki o długości mniejszej niż 30 metrów (L_h) są zwolnione z obowiązku przewozu łodzi ratowniczej, o ile spełnione są następujące warunki:

- a. Statek został zaprojektowany tak, aby ułatwić wyciągnięcie bezbronnej osoby z wody.
- b. Statek jest wystarczająco zwrotny, aby zbliżyć się i bezpiecznie wyciągnąć osobę z wody w każdych warunkach.
- c. Obserwacja z mostka na stanowisku dowodzenia statkiem pozwala na monitorowanie wyciągania bezbronnej osoby z wody.
- d. Statek jest wyposażony w urządzenie podnoszące, które jest łatwo dostępne, przygotowane do użycia i zwymiarowane dla obciążenia statycznego co najmniej 200 kg, jeżeli wolna burta przekracza 1 metr.

Artykuł 17 Przepisy uzupełniające dotyczące szkolenia dla poszczególnych statków

Przepisy dotyczące budowy, wyposażenia i eksploatacji szybkich jednostek pływających wykorzystywanych jako jednostka pasażerska lub jednostka towarowa art. 36 akapit trzeci, dotyczące systemu szkolenia i oceny poziomu kompetencji dla danego statku zgodnie z art. 18.3 kodeksu HSC z 2000 r., stosuje się odpowiednio.

Artykuł 18 Instrukcja eksploatacji

Instrukcja eksploatacji jednostki, zgodnie z wymaganiami art. 18.2.1 kodeksu HSC z 2000 r., zawiera dodatkowo informacje na temat bezpiecznej prędkości w odniesieniu do warunków na morzu oraz wszelkich ograniczeń dotyczących możliwości sterowania.

Artykuł 19 System odbioru dźwięku

Art. 13.14 kodeksu HSC z 2000 r. dotyczący systemu odbioru dźwięku nie ma zastosowania do statków o długości mniejszej niż 30 metrów (L_h).

Rozdział 3 Przepisy końcowe

Artykuł 20 Zezwolenie na przewożenie personelu przemysłowego

Statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500 ton mogą otrzymać zezwolenie na przewożenie więcej niż 12 pracowników przemysłowych zgodnie z niniejszym artykułem.

Aby uzyskać zezwolenie zgodnie z akapitem pierwszym, należy złożyć pisemny wniosek wraz z dokumentacją wykazującą, że statek spełnia te same wymagania co statki o pojemności brutto 500 ton i wyższej, objęte obowiązkiem posiadania certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego. Stosuje się załącznik 1.

Z zastrzeżeniem spełnienia celów i wymagań funkcjonalnych określonych w rozdziale XV konwencji SOLAS i kodeksie IP, Norweski Urząd Morski może przyznać zwolnienia z następujących wymagań:

- a. wymagania uznane za mniej istotne dla statku ze względu na jego wielkość lub z innych oczywistych powodów;

- b. wymagania, które nie są praktycznie uzasadnione, pod warunkiem że środki kompensacyjne zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa.

Zezwolenie zostanie zawarte w certyfikacie handlowym statku wraz z informacją o wszelkich ograniczeniach i warunkach. Ważność zezwolenia jest zgodna z ważnością certyfikatu handlowego. Przepisy dotyczące ważności, daty wygaśnięcia, badań i tym podobnych, mające zastosowanie do certyfikatu handlowego, mają odpowiednio zastosowanie do zezwolenia.

Artykuł 21 Nakazy

Norweski Urząd Morski może wydawać nakazy zobowiązujące statek, który początkowo nie podlega niniejszym przepisom, do przestrzegania szczególnych wymagań w następujących okolicznościach:

- c. modyfikacje w użytkowaniu lub działaniu;
- d. wymiana sprzętu;
- e. naprawy;
- f. przebudowy;
- g. zwiększone zanurzenie;

lub z innych powodów, po przeprowadzeniu szczegółowej oceny bezpieczeństwa w oparciu o ogólną konstrukcję, wyposażenie, rozmieszczenie i ogólny stan statku.

Artykuł 22 Przeniesienie statku do norweskiej bandery

Statki podlegające przeniesieniu z bandery innego państwa do norweskiego rejestru statków muszą co najmniej spełniać przepisy mające zastosowanie do statków norweskich z tą samą datą budowy lub datą wydania zezwolenia, w zależności od tego, która z tych okoliczności jest istotna.

Artykuł 23 Zwolnienia

Norweski Urząd Morski może przyznać zwolnienia z wymagań określonych w niniejszych przepisach.

Przedsiębiorstwo ubiegające się o zwolnienie musi złożyć pisemny wniosek wykazujący, że spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:

- a. Szczególne powody sprawiają, że wymóg, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, jest mniej istotny dla danego statku, a zwolnienie jest w inny sposób uzasadnione pod względem bezpieczeństwa.
- b. Środki kompensacyjne zapewniają utrzymanie poziomu bezpieczeństwa.
- c. Wymóg, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, stanowi przeszkodę w testowaniu, opracowywaniu lub stosowaniu innowacyjnego rozwiązania, a zwolnienie to jest uzasadnione pod względem bezpieczeństwa.

Proces wykazania zasadności pod względem bezpieczeństwa musi być zgodny z jedną z następujących wytycznych:

- a. okólnik MSC.1/Circ.1212 „Wytyczne dotyczące alternatywnego projektu i rozwiązań do rozdziałów II-1 i III konwencji SOLAS”
- b. okólnik MSC.1/Circ.1455 „Wytyczne do zatwierdzania alternatywnych i ekwiwalentnych systemów do tych, które są wymagane w różnych instrumentach IMO”
- c. okólnik MSC/Circ.1002.

Alternatywne metody lub wytyczne mogą być stosowane za obopólnym porozumieniem z Norweskim Urzędem Morskim.

Jeżeli przepis, którego dotyczy wniosek o zwolnienie, wdraża przepisy międzynarodowe z ograniczonym dostępem lub brakiem dostępu do przyznawania zwolnień, to samo ograniczenie ma zastosowanie do zwolnienia przewidzianego w niniejszym artykule.

Artykuł 24 Zagraniczne statki towarowe

W przypadku zagranicznych statków towarowych, por. art. 1 akapit drugi, przedsiębiorstwo musi być w stanie udokumentować, że statek jest upoważniony przez państwo bandery do przewozu lub zakwaterowania personelu przemysłowego.

Ponadto należy udokumentować, że statek jest zgodny z niniejszymi przepisami lub przepisami

zapewniającymi równoważny poziom bezpieczeństwa. Obowiązek certyfikatów norweskich, por. art. 4, 6 i 7, nie ma zastosowania. Jednakże przedsiębiorstwo musi być w stanie wykazać, że statek jest zgodny z równoważnymi przepisami państwa bandery dotyczącymi przeglądów i certyfikatów.

Artykuł 25 Wejście w życie

Niniejsze przepisy wchodzą w życie z dniem 1 lipca 2024 r.

Załącznik 1

Nadzór

Geometria kadłuba, hydrostatyka, krzywe poprzeczne, krzywe graniczne i dokumentacja uzupełniająca są generowane przy użyciu oprogramowania znajdującego się w wykazie programów obliczania stabilności zatwierdzonych przez Norweski Urząd Morski. Ta sama baza danych jest wykorzystywana do obliczania stabilności i pojemności.

Przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne za przeprowadzenie wszelkich ćwiczeń, testów, pomiarów itp. lub zapewnienie ich wykonania, zgodnie z tym, co Norweski Urząd Morski uzna za konieczne do rozpatrzenia wniosku.

Jeżeli jest to wymagane w trakcie procedur administracyjnych, przedsiębiorstwo może zostać zobowiązane do przedłożenia dodatkowej dokumentacji lub dostarczenia informacji w określonej formie.

Badanie nachylenia przeprowadza się zgodnie z procedurą Norweskiego Urzędu Morskiego.

Wydanie certyfikatu zgodnie z niniejszymi przepisami zostanie wstrzymane do czasu przeprowadzenia przez Norweską Dyрекcję Ochrony Ludności (DSB) lub organu delegowanego nadzoru zgodnie z przepisami z dnia 4 grudnia 2001 r. nr 1450 dotyczącymi morskich instalacji elektrycznych.