

Rezoluția A.863(20)
adoptată la 27 noiembrie 1997

**CODUL PENTRU EFECTUAREA ÎN SIGURANȚĂ A TRANSPORTULUI MĂRFURILOR
ȘI PERSOANELOR DE CĂTRE NAVELE DE APROVIZIONARE
(CODUL OSV)**

ADUNAREA,

AMINTIND articolul 15(j) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale, referitor la funcțiile Adunării cu privire la adoptarea de reglementări și linii directoare privind siguranța maritimă,

AMINTIND ȘI rezoluția A.741(18) cu privire la Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM),

AMINTIND ÎN PLUS că Conferința guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), a adoptat la 24 Mai 1994, noul capitol IX la SOLAS (Managementul pentru exploatarea în siguranță a navelor) conform căruia Codul ISM va deveni obligatoriu pentru anumite clase de nave începând cu 1 Iulie 1998,

FIIND CONȘTIENȚĂ că operațiunile specializate ale navelor de aprovizionare pot expune personalul și mărfurile de la bord la pericole suplimentare,

ȚINÂND SEAMA de faptul că un număr important de accidente s-au produs la bordul navelor de aprovizionare pe timpul operațiunilor de transport marfă și persoane,

RECUNOSCÂND că exploatarea corespunzătoare în funcționare și managementul navelor de aprovizionare când interacționează cu instalațiile din larg ar putea duce în viitor la evitarea acestor accidente,

CONSIDERÂND recomandarea făcută de Comitetul Securității Maritime la cea de-a șaiszeci și șasea sesiune a sa,

1. ADOPTĂ Codul pentru efectuarea în siguranță a transportului mărfurilor și persoanelor de către navele de aprovizionare (Codul OSV) menționat în Anexa la prezenta rezoluție;
2. INVITĂ Guvernele să aplice Codul OSV;
3. SOLICITĂ Comitetului Securității Maritime să revizuiască Codul OSV și să-l amendeze, după cum este necesar.

CODUL PENTRU EFECTUAREA ÎN SIGURANȚĂ A TRANSPORTULUI MĂRFURILOR ȘI PERSOANELOR DE CĂTRE NAVELE DE APROVIZIONARE (CODUL OSV)

Cuprins

Introducere

- 1 Generalități
 - 2 Operațiuni portuare
 - 3 Transportul pe mare
 - 4 Operațiuni la instalația din larg
- Apendice 1 Exemple și tipuri de instalații din larg
- Apendice 2 Codul culorilor pentru furtunurile utilizate la transferul substanțelor în vrac
- Apendice 3 Activități de cooperare între operatori și contractanți

INTRODUCERE

Scopul acestui Cod pentru efectuarea transportului în siguranță este de a asigura, atât operatorului cât și contractantului, un standard internațional pentru evitarea sau reducerea la minim a pericolelor la care sunt expuse navele de aprovizionare, în timpul operațiunilor lor zilnice de transport mărfuri și persoane la instalațiile din larg, de la acestea sau între aceste instalații. Nu se intenționează direcționarea problemelor contractuale sau a implicațiilor financiare care apar în relația operator/contractant

Acest standard trebuie avut în vedere atunci când se pune în practică Sistemul de management al siguranței (SMS) în sensul paragrafului 1.4 din Codul Internațional IMO de Management al Siguranței (Codul ISM).

1 GENERALITĂȚI

1.1 Definiții

1.1.1 *Contractant* înseamnă organizația care are responsabilitatea pentru exploatarea navei așa cum s-a menționat la paragraful 1.1.2 din Codul Internațional de Management al Siguranței (Codul ISM).

1.1.2 *Operator** înseamnă partea care contractează o navă de aprovizionare.

1.1.3 *Navă de aprovizionare (OSV)* înseamnă o navă care este utilizată pentru transportul de rezerve, materiale, echipamente sau personal la instalațiile din larg, de la acestea sau între acestea.

1.1.4 *Managerul instalației din larg (OIM)* înseamnă persoana responsabilă pentru toate activitățile de pe instalația din larg.

1.1.5 *Instalația din larg* înseamnă o structură care este, va fi, sau a fost utilizată în timp ce se afla fixată sau staționa în apă sau într-o zonă de acțiune a mării sau pe alt pământ acoperit intermitent cu apă (vezi apendice 1).

1.1.6 *Coordonator de logistică* înseamnă o persoană sau persoanele cu baza la uscat sau în larg, care sunt desemnate în mod explicit de către operator ca persoane de contact și responsabile pentru:

- .a pregătirea corespunzătoare a mărfii pentru transportul în larg;
- .b planurile de încărcare / descărcare / reîncărcare;
- .c programele de navigație;
- .d evenimente neprevăzute; și
- .e alte probleme impuse de situație, inclusiv problemele legate de mărfurile periculoase.

1.1.7 *Manipulator de marfă* înseamnă un membru din cadrul personalului navei de aprovizionare sau instalației din larg care manipulează marfa de la bordul navei de aprovizionare (OSV), la instalația din larg.

1.2 Informații și documentație

1.2.1 Navelor de aprovizionare (OSV) trebuie să li se furnizeze toate informațiile utile pentru efectuarea voiajului(lor) prevăzut(e). Pentru determinarea pertinentei informațiilor furnizate, trebuie să se facă distincție între:

- .a navele navlosite pentru o perioadă specificată sau pentru voiajuri succesive; și
- .b navele navlosite pentru un voiaj sau o perioadă scurtă de timp.

1.2.2 Operatorul și contractantul trebuie să aibă documente care conțin proceduri și instrucțiuni, utilizate de preferat pentru descrierea și implementarea Sistemului de Management al Siguranței (SMS), care privesc punctele corespunzătoare din Tabelul 1 și Tabelul 2 de mai jos:

* Un armator/contractant al unității mobile din larg (MOU) este operator în cazurile în care el contractează o navă de aprovizionare în larg.

Tabelul 1

Operator și contractant
Proceduri detaliate de comunicare
Proceduri cu privire la raportarea accidentelor și neconformităților și măsurile ce se impun
Programul de navigație al navei ținând seama de evaluarea condițiilor meteorologice și stărilor mării
Instrucțiuni cu privire la rută / modificarea rutei
Proceduri de sosire/plecare a navei – la baza de la țarm
Proceduri de sosire/plecare a navei – la instalația din larg
Proceduri detaliate de încărcare /descărcare / reîncărcare, cu listă de control, inclusiv procedurile referitoare la mărfurile periculoase, manevrări de sarcini grele și sarcini neuzuale
Responsabilități și autorități
Proceduri de urgență
Operațiuni speciale
Operațiuni critice

Tabelul 2

Operator	Contractant
Materiale provenite de la baza de la țarm destinate a fi transportate în larg	Sosirea navei în „zona de siguranță” la instalația din larg
Proceduri de ancorare și legare la instalația din larg	Procedură privind marfa
Operațiuni privind transportul pe mare	Procedură privind marfa în vrac
Manipularea mărfii	Verificarea după lista de control pentru amararea în siguranță a mărfii
Echipament pentru manipularea mărfii	Transportul pasagerilor
Bene de la instalația din larg (pentru reziduuri), lăzi cu scule	Lista de verificare cu privire la starea de navigabilitate și starea de transport a mărfii
Tancuri portabile	Verificarea condițiilor de stabilitate
Planul general al instalației din larg și planuri care prezintă importanță pentru navă	
Condiții meteorologice/exploatare în regiune	
Control maritim la țarm/în larg	
Informații actualizate din teren	

1.2.3 Suplimentar față de cele menționate la 1.2.2, se recomandă să se țină seama de toate activitățile de cooperare, așa cum sunt cele menționate în apendice 3.

1.3 Comunicare

Trebuie să existe o comunicare eficace între toate persoanele responsabile implicate în toate operațiunile navelor de aprovizionare. În cazul în care sunt utilizate comunicațiile radio, pe toată durata unei operațiuni trebuie să fie alocate canale dedicate.

1.4 Manipularea mărfii și stabilitatea

1.4.1 Generalități

1.4.1.1 Atât pe timpul transportului pe mare cât și pe durata efectuării operațiunilor la instalația din larg, navele de aprovizionare cu pupa expusă, în anumite condiții (de ex. condiții grele meteorologice și starea mării proastă, încărcătură mare) au dificultăți, la pătrunderea apei pe puntea de marfă expusă. Aceasta poate conduce la situații periculoase, în special dacă mărfurile stivuite pe puntea expusă a navei au tendința de plutire și/sau prezintă coeficienți mici de frecare. Se recomandă ca aceste nave să fie prevăzute cu instrucțiuni pentru a face față acestor pericole.

1.4.1.2 Numărul manipulatorilor de marfă trebuie să fie suficient pentru ca operațiunile legate de marfă să poată fi efectuate în deplină siguranță și într-un mod eficient.

1.4.1.3 Echipajul navelor de aprovizionare trebuie să fie instruit în mod corespunzător.

1.4.1.4 Pe durata operațiunilor de manipulare a mărfii pe punte, trebuie să fie evitate alte activități pe puntea de marfă a navei.

1.4.1.5 „Adăposturile de siguranță” și căile de evacuare pentru personalul de pe puntea de marfă trebuie să fie marcate în mod corespunzător și menținute degajate permanent. O barieră de protecție, instalată de-a lungul fiecărei laturi a punții, poate fi una din metodele de realizarea a adăpostului de siguranță.

1.4.2 Planificarea prealabilă

1.4.2.1 Trebuie stabilit un plan de drum și un program de navigație de care se va ține seama la stabilirea planului de încărcare. După plecarea navei, planul de drum nu poate fi modificat decât de coordonatorul de logistică responsabil, în cooperare cu comandantul. Deci, este indispensabil ca legătura între OIM și comandant să fie stabilită, de preferință prin coordonatorul de logistică, înainte de descărcarea sau re-încărcarea mărfii.

1.4.2.2 Comandantul trebuie să fie informat cu privire la întârzierile preconizate ale operațiunilor. Vor fi evitate perioadele excesive de staționare în vecinătatea instalațiilor din larg.

1.4.3 Marfa

1.4.3.1 Comandantul trebuie să asigure coordonarea tuturor părților implicate în încărcarea sau descărcarea mărfurilor sau persoanelor înainte începerii operațiunilor de transfer, pentru a se asigura că toți cei implicați își cunosc responsabilitățile și ajung la un acord cu privire la echipamentul, comunicațiile și procedurile de siguranță ce vor fi utilizate.

1.4.3.2 Înaintea încărcării, comandantului trebuie să i se asigure informații detaliate cu privire la mărfurile periculoase, mărfurile nestandardizate și mărfurile care sunt greu sau dificil de stivuit, fixat în siguranță sau descărcat.

1.4.3.3 Comandantul nu trebuie să accepte încărcarea unei mărfi care nu este sigură din punct de vedere al manipulării, care nu este ambalată sau inscripționată în mod corespunzător sau nu are documente corespunzătoare. Responsabilitatea pentru asigurarea că mărfurile sunt pregătite în mod corespunzător pentru transportul la bordul navelor de aprovizionare îi revine operatorului, navlositorului și/sau proprietarului produselor respective.

1.4.3.4 Toate operațiunile privind încărcarea mărfii trebuie să fie supravegheate de ofițerul responsabil.

1.4.3.5 Operatorii trebuie să se asigure că este containerizată o cantitate de marfă atât cât poate permite stivuirea și fixarea în siguranță pe punte. Dacă se utilizează containere de dimensiuni diferite, atunci când se planifică arimarea, trebuie avut în vedere ca fixarea lor să se facă în siguranță. În ceea ce privește prevederile referitoare la construcția containerelor, trebuie să se țină seama de Instrucțiunile pentru aprobarea containerelor manipulate în mări deschise (Circ. MSC.613).

1.4.4 Arimarea și fixarea în siguranță a mărfii

1.4.4.1 Comandantul trebuie să se asigure că la bordul navei sunt tipuri și cantități suficiente de materiale pentru arimare și fixare în siguranță, pentru exploatarea în siguranță a navei. Materialele pentru arimare și fixare în siguranță, trebuie:

- .a să corespundă utilizării prevăzute;
- .b să aibă o rezistență adecvată;
- .c să fie ușor de utilizat;
- .d să fie bine întreținute; și
- .e să fie inspectate periodic;

și să fie ținută o evidență a inspecțiilor.

1.4.5 Marfa în vrac*

1.4.5.1 Furtunurile utilizate la transferul substanțelor în vrac trebuie să fie colorate codificat la extremități pentru a permite identificarea produselor pentru care se va utiliza furtunul. În apendice 2, al acestui Cod (OSV) este recomandat un cod al culorilor.

1.4.5.2 Înainte de începerea operațiunilor de transfer al mărfii în vrac, trebuie să se stabilească următoarele:

- .a procedurilor de pornire și oprire;
- .b cantitățile și categoriile de produs ce vor fi transferate;
- .c debitul și presiunea de pompare permise; și
- .d procedeele de oprire în caz de urgență.

1.4.5.3 Pe durata transferului mărfii în vrac, un membru responsabil al echipajului navei trebuie să fie prezent pentru supravegherea, dirijarea și controlul operațiunii de transfer.

1.4.6 Stabilitatea

Trebuie să se țină seama de Instrucțiunile pentru proiectarea și construcția navelor de aprovizionare (rezoluția IMO A.469(XII), așa cum a fost amendată).

1.4.7 Echipamentul de protecție individual

1.4.7.1 Fiecare membru al echipajului și/sau manipulator de marfă trebuie, ca pe durata operării mărfii, să aibă un echipament de protecție individual (PPE) de o culoare foarte vizibilă, corespunzător zonei geografice de exploatare și activității desfășurate. Trebuie să fie disponibil echipament de rezervă suficient.

1.4.7.2 Membrii echipajului și/sau manipulatorii de marfă, care lucrează pe punte, trebuie să poarte mijloace de flotabilitate și un echipament de protecție individual (PPE) corespunzător pentru protejarea capului, picioarelor și mâinilor.

* Pentru substanțele lichide periculoase și toxice în vrac se va vedea rezoluția IMO A.673(16) „Instrucțiuni pentru transportul și manipularea cantităților limitate de substanțe lichide periculoase și toxice în vrac de la bordul navelor de aprovizionare.”

1.4.7.3 Exemple de echipamente de protecție individual (PPE) care pot fi cerute sunt:

- .a veste de salvare de lucru;
- .b costume de lucru antiexpunere (pentru operațiuni în zone extrem de grele); și
- .c caschete, cizme și ochelari de protecție.

2 OPERAȚIUNI PORTUARE

2.1 Comunicații

2.1.1 Înainte de plecarea navei de aprovizionare, coordonatorul de logistică trebuie să comunice informațiile cu privire la programul de navigație, declarația privind marfa și alte elemente relevante către operator și contractant (de ex. OIM și comandant).

2.1.2 Înainte de sosirea într-un port a unei nave de aprovizionare, comandantul trebuie să comunice portului informații cu privire la ora estimată de sosire a navei (ETA), cerințe referitoare la marfă și orice alte condiții speciale în care se află nava de aprovizionare.

2.2 Marfa

2.2.1 Operatorul trebuie să se asigure că mărfurile din containere sunt corespunzător stivuite și fixate în siguranță pentru transportul pe mare. Comandantul este autorizat să efectueze inspecții prin sondaj. Dacă la inspectarea vreunui container comandantul constată că dispozitivele prevăzute pentru arimare, legare sau fixare în siguranță sunt necorespunzătoare, că mărfurile periculoase sunt necorespunzător marcate și etichetate, sau dacă are îndoieli în ceea ce privește gradul de siguranță al containerului, el trebuie să refuze acel container pentru transportul pe mare.

2.2.2 Trebuie să se facă referire la Codul de reguli practice pentru arimarea și amararea în siguranță a mărfii (Codul CSS (Rezoluția IMO A.714(17)) și Instrucțiunile IMO/ILO/UN/ECE pentru ambalarea mărfurilor în unități de transport (CTUs) (MSC/Circ.787).

3 TRANSPORTUL PE MARE

3.1 Generalități

3.1.1 Mărfurile trebuie să fie corespunzător stivuite, amarate și arimate, pe durata transportului pe mare. În mod regulat trebuie să fie efectuate verificări vizuale ale dispozitivelor de amarare.

3.1.2 În mod normal, containerele închise nu trebuie deschise în timp ce nava se află pe mare, în afară de cazul unei situații de urgență (de ex. incendiu sau scurgere). Trebuie luate toate măsurile necesare pentru prevenirea rănirii personalului.

3.2 Comunicare

Pe durata transportului pe mare, comandantul, OIM și coordonatorul de logistică trebuie să se informeze unul pe celălalt asupra modificărilor intervenite în program și condițiile relevante de transport.

4 OPERAȚIUNI LA INSTALAȚIA DIN LARG

4.1 Generalități

4.1.1 Înaintea începerii operațiunilor cu marfa, comandantul și OIM trebuie să confirme planul de încărcare/descărcare.

4.1.2 Orice situație care limitează operațiunile cu marfa între nava de aprovizionare și instalația din larg (de ex. vizibilitatea pe punte din cabina de comandă a macaralei, iluminare slabă sau evacuări peste bord de la instalație) trebuie să fie imediat comunicate între comandant și OIM.

4.1.3 OIM trebuie să se asigure că un sapan (coțadă) cu lungime suficientă este atașat între blocul de macara (palan) și cârlig pentru a reduce la minim pericolul pe care-l prezintă blocul asupra manipulatorilor de marfă și navei. Blocul de macara trebuie să fie marcat astfel încât să fie vizibil în toate situațiile de operare.

4.2 Cerințe privind amararea navei

4.2.1 Ținând cont de factorii menționați în continuare, comandantul decide dacă nava trebuie să fie amarată și în ce mod și confirmă această decizie managerului instalației din larg (OIM) :

- .a vânt, mare și hulă;
- .b curent;
- .c manevrabilitatea navei;
- .d zona de amarare la instalația din larg și specificații privind macaraua;
- .e specificații cu privire la marfă (greutate, amplasare, felul mărfii); și
- .f eficiența ancorei(lor) pe fundul mării.

4.2.2 Decizia cu privire la nesiguranța rămânerii navei în stare de amarare sau în imediata apropiere a instalației din larg poate fi luată de către comandant sau OIM.

4.2.3 Sunt permise șocurile la operarea mărfurilor, când comandantul le consideră nepericuloase, în condițiile existente.

4.3 Comunicarea

4.3.1 Înaintea sosirii la instalația din larg, comandantul trebuie să obțină permisiunea de la managerul instalației din larg (OIM) de a intra în zona exclusivă a instalației.

4.3.2 Pe durata desfășurării operațiunilor de transfer de marfa și de personal la instalația din larg, trebuie menținută comunicarea efectivă între ofițerul responsabil, manipulatorii de marfă, operatorul de macara și șeful de echipaj la punte al instalației din larg.

4.3.3 Comandantul trebuie să informeze OIM și coordonatorul de logistică asupra orei de plecare a navei și orei estimate de sosire la următoarea destinație.

4.4 Informații și documentație

Informații referitoare la marfă trebuie să fie puse la dispoziția părților destinate înaintea începerii operațiunilor cu marfa.

4.5 Transferul de personal

4.5.1 Dacă se efectuează transferuri de personal, metodele normale sunt cele cu nacela pentru personal sau cu barca. Niciodată nu trebuie compromisă siguranța personalului și trebuie să fie asigurat cel mai ridicat nivel de control și comunicare pentru totalitatea acestor operațiuni.

4.5.2 Nici un transfer de personal nu trebuie să aibă loc în locație dacă nu a fost obținut acordul OIM și dacă procedurile nu au fost aprobate de către toate părțile responsabile interesate, ținându-se cont de condițiile meteorologice reale și cele preconizate, viteza vântului, starea mării și vizibilitatea.

4.5.3 OIM trebuie să asigure ca nacelele pentru personal și toate echipamentele de legare aferente să fie proiectate și întreținute astfel încât să fie realizat un coeficient de siguranță de 10:1. Nacelele trebuie să fie inspectate zilnic și înainte de utilizare.

4.5.4 OIM trebuie să asigure ca numai macarale certificate și operatori de macarale autorizați să fie implicați în transferul de personal. Pe durata transferului trebuie să fie stabilite și menținute comunicațiile directe între echipajul de pe puntea navei, operatorii de macara și puntea de navigație a navei.

4.5.5 Persoanele care se transferă trebuie să poarte veste de salvare, caschete de protecție și bocanci. Suplimentar, trebuie să poarte costume corespunzătoare de protecție și costume antiexpunere, după caz.

4.6 Manipularea mărfii

Pentru reducerea la minimum a pericolului de rănire a echipajului de pe punte și/sau a manipulatorilor de marfă, aceștia nu trebuie să încerce să ajute pe operatorul de macara să așeze pe punte marfa suspendată în cârlig. Marfa trebuie să fie depusă pe punte, scoasă din cârlig și, dacă este nevoie, mutată în poziție de arimare cu ajutorul vinciurilor de tras obiecte grele sau al trolieilor.

Appendice 1

Exemple și tipuri de instalații din larg

Tabelul de mai jos dă exemple de tipuri de structuri și nave care, în scopul determinării aplicabilității acestui Cod, sunt și nu sunt instalații din larg.

Instalații din larg	Nu sunt instalații din larg (sau sunt părți ale instalațiilor din larg)
Platforme de producție fixe	Nave cu capacitate mare de ridicare
Platforme de producție plutitoare	Nave pentru lucrări de scafandrierie
Unități de stocare plutitoare	Nave cisternă pentru navetă
Unități mobile de foraj marin	Nave pentru întreținere sonde
Hotel plutitor	Unități mobile de foraj marin (MODU) dezarmate
Unități plutitoare de producție, stocare și exploatare (FPSO)	Instalații pe fundul mării
	Drăgi
	Sonde care nu sunt conectate la o instalație
	Nave de supraveghere
	Gabare pentru instalare conducte
	Conducte situate la mai mult de 500 m de structura principală la care sunt fixate
	Structuri care sunt permanent atașate la teren uscat, poduri sau pasarele

Appendice 2

Codul culorilor pentru furtunuri utilizate la transferul substanțelor în vrac

Pentru evitarea utilizării greșite a furtunurilor pentru transferul substanțelor în vrac, între punctele de racordare de la bordul navei și instalația din larg, trebuie folosit un cod al culorilor. În scopul identificării, capetele furtunurilor și punctele de racordare trebuie să poarte o bandă colorată corespunzătoare substanței transferate iar toate navele de aprovizionare și instalațiile din larg trebuie să adopte un cod al culorilor după cum urmează:

Substanță	Bandă colorată
Apă potabilă	Albastru
Apă de foraj	Verde
Combustibil	Maro
Marfă uscată în vrac	Galben: ciment Portocaliu: baritină/bentonită
Hidrocarbură de bază specializată/noroi pe bază de hidrocarburi	Negru
Saramură	Opțional
Metanol	Opțional

Appendice 3

Activități de cooperare între operatori și contractanți

1 Scopul acestui apendice este de a sprijini operatorii și contractanții în conjugarea activităților lor de cooperare, care rezultă din transportul mărfurilor și persoanelor de către navele de aprovizionare, de preferat printr-un Sistem de Management al Siguranței sau proceduri de operare, după caz.

2 Operatorul și contractantul trebuie să stabilească proceduri și criterii de exploatare comune și să rezolve conflictele în domeniile în care atât planurile cât și instrucțiunile interferează unele cu altele. Exemple de astfel de domenii sunt:

.2.1 politici de siguranță și protecția mediului;

.2.2 foraje periodice; și

.2.3 autoritatea și responsabilitățile respectivului personal care reprezintă operatorul și contractantul, și anume:

.2.3.1 autoritatea și responsabilitatea comandantului și a managerului instalației din larg (OIM) de a se consulta unul cu altul și de a întrerupe exploatarea dacă consideră acest lucru necesar din motive de siguranță și de protecție a mediului.; și

.2.3.2 responsabilitatea persoanei desemnate de contractant (se face referire la paragraful 4 din Codul ISM), și a persoanei cu autoritatea corespunzătoare din partea operatorului, de a comunica unul cu altul, în vederea respectării normelor de siguranță și protecția mediului.

3 Operatorul și contractantul trebuie să-și pună reciproc la dispoziție, părțile relevante din Sistemele lor de Management al Siguranței sau din procedurile de exploatare.

4 Operatorul și contractantul trebuie să stabilească proceduri pentru schimbul reciproc de informații cu privire la neconformitățile relevante, accidentele și evenimentele periculoase în scopul îmbunătățirii siguranței și condițiilor de mediu. Întâlnirile dintre personalul de bază, incluzând operatorii de macara, pot facilita acest schimb.

Resolution A.863(20)

*Adopted on 27 November 1997
(Agenda item 9)*

**CODE OF SAFE PRACTICE FOR THE CARRIAGE OF CARGOES AND PERSONS BY
OFFSHORE SUPPLY VESSELS (OSV CODE)**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO resolution A.741(18) on the International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code),

RECALLING FURTHER that the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, adopted, on 24 May 1994, a new SOLAS chapter IX (Management for the safe operation of ships), by virtue of which the ISM Code is due to become mandatory for certain classes of ship as from 1 July 1998,

BEING AWARE that the specialized operations of offshore supply vessels may expose personnel and cargoes on board to additional hazards,

BEARING IN MIND that a number of serious accidents have occurred on offshore supply vessels, during cargo and person carriage operations,

RECOGNIZING that proper practice in the operation and management of offshore supply vessels when interfacing with offshore installations, could avoid such accidents in the future,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its sixty-sixth session,

1. ADOPTS the Code of Safe Practice for the Carriage of Cargoes and Persons by Offshore Supply Vessels (OSV Code) set out in the annex to the present resolution;
2. INVITES Governments to apply the OSV Code;
3. REQUESTS the Maritime Safety Committee to keep the OSV Code under review and to amend it, as necessary.

**CODE OF SAFE PRACTICE FOR THE CARRIAGE OF CARGOES AND PERSONS BY
OFFSHORE SUPPLY VESSELS (OSV CODE)**

Contents

Foreword

- 1 General
- 2 Port operations
- 3 Sea-transport
- 4 Operations at the offshore installation
 - Appendix 1 Examples and types of offshore installations
 - Appendix 2 Colour code for hoses transferring bulk substances
 - Appendix 3 Interfacing activities of operators and contractors

FOREWORD

The purpose of this Code of Safe Practice is to provide, for both operator and contractor, an international standard to avoid or reduce to a minimum the hazards which affect offshore supply vessels in their daily operation of carrying cargoes and persons to, from and between offshore installations. It is not intended to address contractual matters or the financial implications that occur in the operator/contractor relationship.

This standard should be considered when implementing a Safety Management System (SMS) within the meaning of 1.4 of the IMO International Safety Management (ISM) Code.

1 GENERAL

1.1 Definitions

1.1.1 Contractor means the organization that has the responsibility for the operation of the ship as laid down in 1.1.2 of the International Safety Management (ISM) Code.

1.1.2 Operator* means the party who contracts an offshore supply vessel.

1.1.3 Offshore supply vessel (OSV) means a vessel which is used for the transportation of stores, materials, equipment or personnel to, from and between offshore installations.

1.1.4 Offshore installation manager (OIM) means the person responsible for all activities on the offshore installation.

1.1.5 Offshore installation means a structure which is, or is to be, or has been used, while standing or stationed in water, or on the foreshore or other land intermittently covered with water (see appendix 1).

1.1.6 Logistics co-ordinator means a person or persons based on shore or offshore, specifically designated by the operator as a focal point and having responsibility for:

- .1 the proper preparation of cargo for transport offshore;
- .2 loading/unloading/backloading plans;
- .3 sailing schedules;

* A mobile offshore unit (MOU) owner/contractor is the operator in cases where he contracts an offshore supply vessel.

.4 contingencies; and

.5 other matters, as required by the situation, including dangerous goods.

1.1.7 *Cargo handler* means a member of ship or offshore installation handling the cargo on board the OSV at the offshore installation.

1.2 Information and documentation

1.2.1 OSVs should be supplied with all relevant information to undertake the intended voyage(s). In deciding upon the relevancy of the information provided, a distinction should be made between:

- .1 vessels chartered for a stated period or for consecutive voyages; and
- .2 vessels chartered for one voyage or a short period of time.

1.2.2 The operator and the contractor should have documents containing procedures and instructions, preferably used to describe and implement the Safety Management System (SMS), that address the relevant items of Table 1 and Table 2 below:

Table 1

Operator and contractor
Detailed communication procedures
Procedures for reporting accidents and non-conformities, and follow-up action
Vessel sailing schedule, taking into account assessment of weather and sea conditions
Routeing/re-routeing instructions
Arrival/departure procedures vessel-shore base
Arrival/departure procedures vessel-offshore installation
Detailed loading/unloading/backloading procedures with checklist, including those related to dangerous goods, heavy lifts and unusual loads
Responsibilities and authorities
Emergency procedures
Special operations
Critical operations

Table 2

Operator	Contractor
Incoming materials on the shore base with an offshore destination	Arrival of vessel in 'safety zone' at offshore installation
Mooring and anchoring procedures at the offshore installation	Cargo procedure
Operations regarding sea-transport	Bulk cargo procedure
Cargo-handling	Check on checklist for securing cargo
Cargo-handling equipment	Passenger transport
Offshore (waste) skips, toolboxes	Checklist on seaworthiness and cargo-worthiness
Portable tanks	Checking stability conditions
Installation layout and plans with respect to vessel's interest	
Weather/field operation	
Marine control onshore/offshore	
Update field information	

1.2.3 Further to 1.2.2, it is recommended that all interfacing activities, such as those set out in appendix 3, are addressed.

1.3 Communication

There should be effective communications between all responsible persons involved in all OSV operations. When radio communications are used, dedicated channels should be maintained throughout an operation.

1.4 Cargo handling and stability

1.4.1 General

1.4.1.1 Both during sea-transport and operations at the offshore installation, OSVs with an open stern, under certain conditions (e.g. certain weather and sea conditions, deeply laden), are troubled with incoming water on the exposed cargo deck. This can lead to dangerous situations, especially if cargoes with a tendency to float and/or with low friction coefficients are stowed on the exposed deck of the vessel. It is recommended that these vessels be provided with instructions to counter these dangers.

1.4.1.2 The number of cargo handlers should be sufficient for safe and effective cargo operations.

1.4.1.3 The crew of OSVs should be adequately trained.

1.4.1.4 During deck cargo-handling operations other activities on the cargo deck of the vessel should be avoided.

1.4.1.5 "Safe havens" and escape routes for personnel from the cargo deck should be properly marked and kept clear at all times. A crash barrier, fitted along each side of the deck, could be one method of achieving a safe haven.

1.4.2 Pre-planning

1.4.2.1 A passage plan and sailing schedule should be made and taken into consideration when a loading plan is made. After departure the passage plan may only be changed by the responsible logistics co-ordinator in co-operation with the master. It is essential therefore that liaison, preferably by the logistics co-ordinator, is established between the OIM and the master prior to unloading or backloading of cargo.

1.4.2.2 The master should be advised of expected delays to operations. Excessive stand-by times in close proximity to offshore installations should be avoided.

1.4.3 Cargo

1.4.3.1 The master should ensure co-ordination of all parties involved in the loading or discharging of cargoes or persons before transfer operations begin, to ensure that all those involved recognize their responsibilities and reach agreement on the equipment, communications and safety procedures to be used.

1.4.3.2 Before loading, the master should be provided with details on dangerous cargoes, non-standardized cargoes and cargoes which are heavy or difficult to stow, secure, or unload.

1.4.3.3 The master should not accept the loading of any cargo which is not safe for cargo handling, not adequately packed, not properly marked or not properly documented. The responsibility for ensuring that cargoes are properly prepared for carriage on board OSVs rests with the operator, shipper and/or owner of the items concerned.

1.4.3.4 All cargo operations should be supervised by the officer in charge.

1.4.3.5 Operators should ensure that as much cargo as possible is containerized to allow safer stowage and securing on deck. Where different container sizes are used, the need for safe securing should be considered when planning the stowage. For constructional requirements for containers, reference should be made to the Guidelines for the approval of containers handled in open seas (MSC/Circ.613).

1.4.4 Stowage and securing of cargo

1.4.4.1 The master should ensure that the vessel has a sufficient quantity and types of lashing and securing materials for the safe operation of the vessel. The lashing and securing materials should be:

- .1 suitable for their intended purpose;
- .2 of adequate strength;
- .3 easy to use;
- .4 well maintained; and
- .5 periodically inspected,

and a record should be kept of the inspections.

1.4.5 Bulk cargo*

1.4.5.1 Hoses used for the transfer of bulk substances should be colour-coded at the hose terminations to identify the product for which the hose is to be used. A recommended colour code is shown in appendix 2 to this Code.

1.4.5.2 Before bulk cargo transfer operations take place the following should be established:

- .1 starting and stopping procedures;
- .2 quantities and categories of product to be transferred;
- .3 permitted pumping rate and pressure; and
- .4 emergency stopping procedures.

1.4.5.3 During bulk cargo transfer a responsible crew member should be in attendance to monitor, direct and control the transfer operation.

1.4.6 Stability

Reference should be made to the Guidelines for the design and construction of offshore supply vessels (IMO resolution A.469(XII), as amended).

* For hazardous and noxious liquid substances in bulk see IMO resolution A.673(16) "Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk in offshore support vessels".

1.4.7 Personal protective equipment

1.4.7.1 Each crew member and/or cargo handler should, during cargo operations, be provided with personal protective equipment (PPE) in a high-visibility colour, appropriate to the geographical area of operation and the work to be done. Sufficient spare equipment should be available.

1.4.7.2 Crew members and/or cargo handlers working on deck should wear buoyancy aids and relevant PPE to protect head, feet and hands.

1.4.7.3 Examples of PPE which may be required are:

- .1** working lifejackets;
- .2** working exposure suits (for operations in extreme areas); and
- .3** hard hats, protective boots, safety glasses.

2 PORT OPERATIONS

2.1 Communication

2.1.1 Prior to departure of the OSV the logistics co-ordinator should communicate information concerning sailing-schedule, cargo manifest and other relevant items to the operator and the contractor (e.g. OIM and master).

2.1.2 Prior to the arrival of an OSV at a port, the master should communicate to the port information regarding the vessel's ETA, cargo requirements and any special circumstances of the OSV.

2.2 Cargo

2.2.1 The operator should ensure that cargoes within containers are adequately stowed and secured for sea-transport. The master has the authority to carry out random inspections. If inspection of any container reveals inadequate stowing, lashing or securing arrangements, inadequate marking or labelling of dangerous goods, or if he is in doubt as to the safety status of the container, he should refuse this container for sea-transport.

2.2.2 Reference should be made to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code (IMO resolution A.714(17))) and the IMO/ILO/UN ECE Guidelines for packing of cargo transport units (CTUs) (MSC/Circ.787).

3 SEA-TRANSPORT

3.1 General

3.1.1 Cargoes should be properly stowed and secured during sea-transport. Regular visual checks of the securing arrangements should be carried out.

3.1.2 Closed containers should not normally be opened while the vessel is at sea unless an emergency situation (e.g. fire or spillage) occurs. All necessary precautions should be taken to prevent injury to personnel.

3.2 Communication

During sea-transport the master, OIM and logistics co-ordinator should inform each other about changes in relevant schedules and conditions.

4 OPERATIONS AT THE OFFSHORE INSTALLATION

4.1 General

4.1.1 Prior to commencing cargo operations, the master and the OIM should confirm the loading/unloading plan.

4.1.2 Any circumstance limiting cargo operations between the OSV and offshore installation (e.g. the visibility of the deck from the crane control cab, blinding lighting or overboard discharges from the installation) should be immediately communicated between the master and the OIM.

4.1.3 The OIM should ensure that a sling of sufficient length is attached between the crane block and the hook to minimize danger to cargo handlers and vessel imposed by the block. The crane block should be marked in such a way that it is visible under all circumstances of operation.

4.2 Mooring requirements

4.2.1 Taking into account such factors as those listed below, the master decides whether and how he will moor and confirms this with the OIM:

- .1 wind, sea and swell;
- .2 current;
- .3 manoeuvring characteristics of the vessel;
- .4 mooring area of the offshore installation and crane specifications;
- .5 specifications of the cargo (weight, location, nature); and
- .6 effectiveness of anchor(s) in seabed.

4.2.2 The decision on when it is unsafe for the vessel to remain moored or in close proximity to the offshore installation can be taken by the master or the OIM.

4.2.3 "Snatching" of cargo is allowed when the master considers it safe to do so under the prevailing conditions.

4.3 Communication

4.3.1 Prior to arrival at the offshore installation the master should obtain permission from the OIM to enter the installation's exclusive zone.

4.3.2 During cargo operations and personnel transfer at the offshore installation, effective communication should be maintained between officer in charge, cargo handlers, crane operator and deck foreman of the offshore installation.

4.3.3 The master should inform the OIM and logistics co-ordinator about the vessel's time of departure and ETA at next location.

4.4 Information and documentation

Cargo information should be available to the receiving parties before cargo operations commence.

4.5 Personnel transfer

4.5.1 When transfers of personnel are performed, the normal methods are by personnel basket or by boat. The safety of personnel should never be compromised and the highest level of control and communication should be followed throughout these operations.

4.5.2 No personnel transfer should take place on location unless the consent of the OIM has been obtained and procedures have been agreed upon by all responsible parties concerned, taking into account actual and forecast weather conditions, wind speed, sea state and visibility.

4.5.3 The OIM should ensure that personnel baskets and all associated rigging are designed and maintained to achieve a 10:1 load factor of safety. Baskets should be inspected daily and prior to use.

4.5.4 The OIM should ensure that only certified cranes and crane operators are involved in personnel transfers. Direct communications should be established, and maintained throughout the transfer, between vessel deck crew, crane operators and vessel bridge.

4.5.5 Persons being transferred should wear lifejackets, safety helmets and boots. In addition, suitable protective and exposure suits should be worn as required.

4.6 Cargo handling

To minimize the potential for injury to deck crew and/or cargo handlers, they should not attempt to assist the crane operator to position hooked cargo on deck. The cargo should be landed, unhooked, and then if need be, moved into stowage position with tugger winches or rams.

Appendix 1

Examples and types of offshore installations

The table below gives examples of the types of structures and vessels which, for the purposes of determining the applicability of this Code, are and are not offshore installations:

Offshore installations	Not offshore installations (or parts of installations)
Fixed production platforms Floating production platforms Floating storage units Mobile offshore drilling units (MODUs) Flotels Floating production, storage and operations units (FPSO)	Heavy lift vessels Diving support vessels Shuttle tankers Well service vessels Stacked MODUs Subsea installations Dredgers Wells not connected to an installation Survey vessels Pipelaying barges Pipelines which are more than 500 m from the main structure to which they are attached Structures which are permanently attached to dry land or bridges or walkways

Appendix 2

Colour code for hoses transferring bulk substances

To avoid misunderstanding about the hoses to be used for transferring bulk substances to connection points on board the vessel and offshore installation, colour coding should be used. For the purpose of identification the hose terminations and connection points should be colour coded by use of a coloured band to mark the substance, and all offshore supply vessels and offshore installations should adopt a colour code as follows:

Substance	Coloured band
Potable water	Blue
Drill water	Green
Fuel	Brown
Dry bulk	Yellow: cement Orange: barite/bentonite
Dedicated base oil/oil-based mud	Black
Brine	<i>Optional</i>
Methanol	<i>Optional</i>

Appendix 3

Interfacing activities of operators and contractors

1 The purpose of this appendix is to assist operators and contractors in addressing interfacing activities that follow from the carriage of cargoes and persons by offshore supply vessels, preferably through a Safety Management System or operating procedure, whichever is in place.

2 The operator and the contractor should establish common procedures and operating criteria and resolve conflicts on areas where both plans and instructions interface. Examples of such areas are:

- .1** safety and environmental protection policies;
- .2** periodical drills; and
- .3** the authority and responsibilities of respective personnel representing the operator and the contractor, which include:
 - .3.1** the master and OIM's authority and responsibility to advise each other and to interrupt operations when they consider that safety and environmental matters make it necessary; and
 - .3.2** the responsibility of designated person of the contractor (reference is made to paragraph 4 of the ISM Code), and of the person of appropriate authority for the operator, to communicate directly with each other with respect to safety and environmental matters.

3 The operator and the contractor should make relevant parts of their Safety Management Systems, or operating procedures, mutually available.

4 The operator and the contractor should establish procedures for the mutual exchange of information with regard to relevant non-conformities, accidents and hazardous occurrences, with the objective of improving safety and environmental conditions. Meetings between key personnel, including crane operators, can assist this exchange.