

بِسْمِ تَعَالَى

وزارت راه و ترابری

سازمان بنادر و کشتیرانی



تاریخ: ۱۳۸۷، ۲، ۷

شماره: ۲۸۷۲ / ص / ۵۴

پیوست: دارد

معاونت محترم امور دریایی

ابلاغ مصوبه ۱۵۳۵ مورخ ۱۳۸۷/۱/۲۶

موضوع: دستورالعمل کنترل و بازرسی کشتیهای اقیانوس پیمان

با سلام،

نامه شماره ۸۶/۹۱۹۵ پ/۸۶ مورخ ۱۳۸۶/۱۱/۲۳ آن معاونت، منضم به یک نسخه دستورالعمل بازنگری شده «کنترل و بازرسی کشتیهای اقیانوس پیمان» که به تأیید نماینده حقوقی سازمان رسیده است، در جلسه ۱۵۳۵ هیأت عامل مطرح گردید.

با توجه به اصلاح برخی از قوانین و الزامات کنوانسیونها، صدور قطعنامه های ۷۸۷ و ۸۸۲ توسط سازمان بین المللی دریانوردی و نیز عضویت جمهوری اسلامی ایران در تفاهمنامه اقیانوس هند (IOMOU)، دستورالعمل بازنگری شده پیوست، با رعایت قوانین و مقررات مربوطه تصویب شد.

با تصویب این دستورالعمل، ابلاغیه مصوبه اجلاس ۱۰۶۷ مورخ ۱۳۷۴/۱۱/۱۶ هیأت عامل (دستورالعمل پیشین) کان لم یکن تلقی می گردد. / ت

علی ظاهری
مدیر عامل

رونوشت:

- معاونت محترم فنی و مهندسی جهت آگاهی.
- معاونت محترم امور بندری و مناطق ویژه جهت آگاهی.
- معاونت محترم اداری و مالی جهت آگاهی.
- مدیر کل محترم حوزه مدیرعامل جهت آگاهی. ۱/۲۸

دستور العمل کنترل و بازرسی کشتیهای اقیانوس پیما



اداره کنترل و بازرسی کشتیها
اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی

مقدمه

با عنایت به اینکه سازمان بنادر و کشتیرانی بر اساس بند ۳ ماده ۳ از فصل دوم آئین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ۱۳۴۸، وظائف و اختیارات تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی را داراست و به منظور استفاده بهینه از توان مراکز کنترل و بازرسی کشتیها در خصوص کنترل و نظارت در امر ارتقاء سطح ایمنی دریانوردی کلیه کشتیهای در حال تردد در آبهای تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران اعم از کشتیهای تحت پرچم ایران و کشتیهای با پرچم خارجی و تلاش در جهت نظارت بر تطبیق وضعیت آنها با مقررات ملی و کنوانسیونهای بین المللی دریایی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی و در نهایت کاهش تردد کشتیهای فاقد استانداردهای بین المللی در بنادر ایران، دستورالعمل حاضر با استناد به الزامات قوانین ملی و بین المللی و روش کار مصرح در قطعنامه ۷۸۷ و اصلاحیه آن در قطعنامه ۸۸۲ سازمان بین المللی دریانوردی جهت بازدید از کشتیهای اقیانوس پیمای کنوانسیونیه تهیه و از تاریخ تصویب آن در هیئت عامل سازمان جایگزین دستورالعمل مصوب در اجلاس شماره ۱۰۶۷ مورخ ۷۴/۱۱/۱۶ (ابلاغ شده طی نامه شماره ۱/۷۴۷۱۳ مورخ ۷۴/۱۱/۱۸) در همین خصوص گردیده و قابل اجرا خواهد بود.

ماده ۱ تعاریف

- ۱.۱) آبهای تحت حاکمیت:
- آبهای موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ و آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه اروند می باشد.
- ۱.۲) کنوانسیون (CONVENTION):
- توافق یا پیمان الزام آور مرتبط با صنایع دریایی و دریانوردی که تحت قوانین بین المللی میان کشورها و سازمان های بین المللی منعقد می شود و ایران نیز مفاد آن را پذیرفته و بعنوان بخشی از قانون و مقررات کشور شناخته می شود.
- ۱.۳) سازمان:
- در این دستورالعمل سازمان عبارت است از سازمان بنادر و کشتیرانی و بطور اخص اداره کل ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی که به نیابت از دولت جمهوری اسلامی ایران، به عنوان مرجع دریایی کشور مسئولیت امور کنترل و بازرسی از کشتیهای خارجی و ایرانی را بر عهده دارد.
- ۱.۴) موسسه رده بندی (Classification Society):
- موسسه و سازمانی است که با شرایط مندرج در قطعنامه A.739(18) مطابقت داشته و به نیابت از مرجع دریایی کشور صاحب پرچم برای ارائه خدمات قانونی لازم و بازدید وضعیت فنی و ایمنی و تجهیزاتی منطبق با ملزومات کنوانسیونهای بین المللی و قوانین ملی و صدور گواهینامه های مربوطه برای کشتیها انتخاب شده باشد.
- ۱.۵) کشتی:
- در دستورالعمل حاضر کشتی عبارت است از هر نوع واحد شناور دریایی از جمله کشتیهای باری، مسافری، تانکرهای اقیانوس پیما و شناورهای خدماتی اعم از ایرانی و خارجی که با احتساب ظرفیت ناخالص و یا تعداد مسافر قابل حمل، کنوانسیونهای دریایی در مورد آنها لازم الاجراست.
- ۱.۶) واحدهای فراساحلی (Offshore Units):
- عبارتند از سکوهای ثابت یا شناور که در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی وفلات قاره (بر اساس آیین نامه احداث و استفاده از تاسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران مصوب ۱۳۷۵/۹/۲۸) برای مدتی معین جهت انجام عملیاتی خاص از قبیل اکتشاف، حفاری، بهره برداری از ذخائر نفت و گاز، تحقیق و پژوهشهای علمی و غیره مستقر می شوند.

۱.۷) کنترل و بازرسی کشتیها با پرچم ایران (Flag State Control):
- کنترل و بازرسی کشتیهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در بنادر داخلی و یا در هر نقطه از آبهای جهان توسط بازرسین سازمان به منظور حصول اطمینان از تطبیق وضعیت موجود کشتی با الزامات و مقررات ملی و کنوانسیونهای بین المللی مربوطه .

۱.۸) کنترل و بازرسی کشتیها با پرچم خارجی (Port State Control):
- کنترل و بازرسی کشتیهای با پرچم خارجی در بنادر و آبهای تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران به منظور حصول اطمینان از تطبیق وضعیت کشتی با الزامات مقرر در کنوانسیونهای بین المللی مربوطه و جلوگیری از ورود کشتیهای غیراستاندارد در جهت حفظ ایمنی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی.

۱.۹) افسر کنترل و بازرسی کشتیها (PSCO- FSCO) :
فردی است متخصص و واجد شرایط که با مجوز سازمان مجاز به انجام بازرسیهای فنی و ایمنی بوده و منحصر در برابر سازمان پاسخگوست.

۱.۱۰) نقص (Deficiency):
- عبارت است از هرگونه عدم انطباق وضعیت موجود کشتی اعم از معایب و نواقص مربوط به گواهینامه ها، بدنه، تجهیزات، ماشین آلات و خدمه با الزامات کنوانسیونهای دریایی و سایر مستندات مندرج در ماده ۲ دستورالعمل حاضر.

۱.۱۱) گواهینامه های معتبر (Valid Certificates):
- گواهینامه ای که مستقیماً توسط متعاهدین به کنوانسیونهای مرتبط و یا به نیابت از آنها توسط موسسات رده بندی مجاز برای کشتی صادر شده باشد و مشخصات کشتی (ships particular) و الزامات کنوانسیونهای مربوطه و مدت اعتبار آن شامل تاریخ صدور و انقضاء به دقت و صحت در آن درج شده باشد.

۱.۱۲) ادله کافی (Clear grounds):
- به موارد و شواهدی اطلاق می شود که بر اساس نظر کارشناسانه افسر کنترل و بازرسی کشتیها، وضعیت فنی و ایمنی کشتی، تجهیزات و یا پرسنل آن به طور اساسی با الزامات کنوانسیونهای مربوطه مطابقت نداشته و یا اینکه فرمانده و دیگر پرسنل به وظائف خود در مورد ایمنی و روشهای جلوگیری از آلودگی دریایی آشنائی نداشته باشند. اینگونه شواهد می تواند به انجام بازرسی جزء به جزء منجر گردد.

۱.۱۳) بازرسی اولیه (Initial inspection):
- عبارت است از بازدید از کشتی که به منظور بررسی اعتبار اسناد و گواهینامه های مرتبط و شرایط کلی فنی و ایمنی کشتی، تجهیزات و خدمه مورد نیاز انجام می پذیرد.

۱.۱۴) بازرسی جزء به جزء (More detailed inspection):

- عبارت است از بازرسی دقیق کشتی، و هنگامی انجام می پذیرد که ادله کافی برای این نتیجه گیری وجود داشته باشد که شرایط فنی و ایمنی کشتی، تجهیزات و یا خدمه به صورت بارزی با مندرجات گواهینامه ها مطابقت ندارند. این بازرسی می تواند تمامی جوانب کشتی همچون وضعیت سازه، تجهیزات، حداقل پرسنل، وضعیت کار و زندگی و مراحل عملیاتی کشتی را در برگیرد. هدف از انجام این بازرسی آگاهی از وضعیت واقعی کشتی در صورت بروز هرگونه شک و شبهه در بازرسی اولیه یا بازرسی گسترده است.

۱.۱۵) بازرسی گسترده (Expanded inspection):

- به علت بالا بودن احتمال خطر در کشتیهای فله بر، تانکرها و کشتیهای مسافربری باحداکثر سن مشخص، این نوع کشتیها باید مورد بازرسی گسترده تر قرار گیرند. ممکن است شرایط ساختمان و انبارهای کشتی به گونه ای باشد که به انجام بازرسی جزء به جزء منجر گردد.

۱.۱۶) کشتی غیر استاندارد (Substandard ship):

- در صورتی که وضعیت بدنه، دستگاهها و یا تجهیزات و ایمنی عملیاتی کشتی بصورت بارزی نازلتر از استانداردهای لازم تصریح شده در کنوانسیونهای مرتبط باشد و یا اینکه تعداد خدمه آن مطابق گواهینامه حداقل نفرات ایمن نباشد، کشتی را غیر استاندارد گویند.

۱.۱۷) توقیف یا ممانعت از خروج (Detention):

- جلوگیری از خروج کشتی تا زمان رفع نواقصی که صراحتاً ایمنی دریانوردی، سلامتی و محیط زیست دریایی را در معرض خطر قرار می دهند. این اقدام ممکن است برنامه زمانبندی حرکت کشتی در حالت عادی را تحت تاثیر قرار دهد.

۱.۱۸) توقف عملیات تخلیه و بارگیری:

- توقف رسمی هرگونه عملیات تخلیه و بارگیری کشتی یا واحد فراساحلی.

۱.۱۹) کشتی ممنوع الورد (Banned vessel):

- کشتیهای با پرچم خارجی که با نظر سازمان غیر استاندارد تشخیص داده شده اند و به دلیل به مخاطره انداختن ایمنی دریانوردی و محیط زیست دریایی اجازه ورود به بنادر ایران را ندارند.

۱.۲۰) تعلیق بازرسی (Suspension of inspection):

- به تعلیق درآمدن انجام بازرسی یک کشتی به دلیل غیراستاندارد بودن وضعیت کلی کشتی، تجهیزات و شرایط کار و زندگی بر روی کشتی.

۱.۲۱) یادداشت تفاهم (MOU):

- عبارت است از قرار داد همکاری منطقه ای در رابطه با کنترل و بازرسی کشتیها. تفاهم نامه های موجود در این زمینه عبارتند از:



یادداشت تفاهم مدیریتانه	یادداشت تفاهم پاریس
یادداشت تفاهم کارانب	یادداشت تفاهم منطقه آسیا اقیانوسیه (توکیو)
یادداشت تفاهم وینادلمار در آمریکای لاتین	یادداشت تفاهم اقیانوس هند
یادداشت تفاهم دریای سیاه	یادداشت تفاهم ابوجا در آفریقای مرکزی و غربی
	یادداشت تفاهم ریاض

ماده ۲ مستندات مورد استفاده در کنترل و بازرسی کشتیها

از لحاظ این دستورالعمل، «مستندات مورد استفاده» عبارتند از:

- کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (SOLAS 74)؛
- پروتکل‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا
- کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی توسط کشتی‌ها، ۱۹۷۳ و اصلاحیه پروتکل ۱۹۷۸ (MARPOL 73/78)؛
- کنوانسیون بین المللی خط شاهین (Load Line 66)
- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی خط شاهین
- کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW 78) و اصلاحیه آن (STCW 95)؛
- کنوانسیون مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا، ۱۹۷۲؛
- کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتی‌ها (Tonnage Measurement 69)
- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (1992 Protocol to CLC)
- آیین نامه بین المللی ساخت و تجهیزات سکوهاى حفارى متحرک فراساحلى (MODU Code)
- قوانین و مقررات دریایی ملی؛
- کلیه آیین نامه ها، دستورالعملها، قطعنامه ها و بخشنامه های لازم الاجرای IMO که به بخش PSC مرتبط بوده و وظایف و اختیاراتی را در خصوص کنترل و بازرسی کشتیها بر عهده مرجع دریایی گذاشته اند.

ماده ۳ اهداف

هدف از تدوین دستورالعمل کنترل و بازرسی کشتیها، ارائه یک راهنمای عملی جهت نظارت بر اجرای صحیح و کامل قوانین و مقررات ملی و بین المللی مربوط به ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی آب دریا بر روی کشتیها و واحدهای فراساحلی، از طریق انجام بازرسیهای یکپارچه بمنظور شناسایی نواقص موجود در آنها، همچنین تجهیزات و خدمه و الزام به انجام اقدامات مقتضی در جهت رفع نواقص می باشد.



ماده ۴ مجوز کنترل و بازرسی کشتیها

۴.۱) بر اساس دستورالعمل حاضر، افسران کنترل و بازرسی کشتیها مجاز خواهند بود مطابق بندهای مواد ۵، ۶، ۷، ۱۸ آن در بنادر، لنگرگاهها، ترمینالها بر روی کشتیهای ایرانی و خارجی و یا در محدوده منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره بر روی واحدهای فراساحلی حاضر شده و نسبت به کنترل و بازرسی فنی و ایمنی آنها اقدام نمایند.

۴.۲) کشتیهای ذیل شامل بازرسیهای فوق نمی گردند:

۱) کشتیهای نظامی

۲) کشتیهایی که اهداف نظامی را دنبال می کنند

۴.۳) کشتی های ایرانی که مدت یکسال از آخرین بازدید FSC آنها می گذرد و به بنادر ایران تردد نداشته اند،

باید با هماهنگی مالک یا مالکین آنها توسط افسران کنترل و بازرسی کشتیهای FSC در اولین بندر مقصد

خارجی مورد بازرسی فنی و ایمنی قرار گیرند.

تبصره: مالک، مالکین و شرکتهای کشتیرانی موظفند ضمن مهیا نمودن شرایط لازم به منظور انجام بازرسیهای

FSC، برنامه زمانبندی سفرهای بعدی کشتی را حداکثر سه ماه قبل از اتمام مدت یکسال موضوع بند ۴.۳

به سازمان اعلام نمایند.

ماده ۵ کشتیهای ایرانی واجد شرایط بازرسی FSC

به کشتیهایی اطلاق می گردد که تحت شرایط هر یک از بندهای ذیل باشند:

۵.۱) کشتیهای غیر مسافربری که سه ماه از آخرین بازرسی آنها در یکی از بنادر ایران گذشته باشد.

۵.۲) کشتیهای مسافربری که دو ماه از آخرین بازرسی آنها در بنادر ایران گذشته باشد.

۵.۳) کشتیهایی که در یکی از بنادر کشورهای عضو تفاهم نامه های بین المللی کنترل و بازرسی کشتیها توقیف

گردیده اند تا ۶ ماه در هر بار ورود به بنادر ایران بنا بر تشخیص مراکز کنترل و بازرسی کشتیها واجد شرایط

بازرسی می باشند.

۵.۴) کشتیهایی که در مورد آنها نگرانی های عملیاتی در راهبری و مانور یا کشتی وجود داشته باشد.

۵.۵) کشتیهایی که در مورد آنها توسط منابع موثق گزارشهایی مبنی بر وجود نواقص مهم دریافت شده باشد.

۵.۶) کشتیهایی که در آخرین سفر خود در مسیر بندر محل بازرسی دچار سانحه، تصادم و آسیب دیدگی شده باشند.

۵.۷) کشتیهایی که به تشخیص مرکز کنترل و بازرسی بندر از نظر فنی و ایمنی مشکوک به نظر می رسند، بدون

توجه به بازرسی قبلی در دیگر بنادر ایران و محدودیت زمانی تحت بازرسی فنی و ایمنی قرار می گیرند.

۵.۸) در موارد خاص بنا به دستور مسئولین ذیربط سازمان و به لحاظ کنترل بیشتر موارد ایمنی و حفاظت محیط

زیست دریایی.

۵.۹) کشتیهای ایرانی که در مدت یکسال به بنادر کشور تردد نداشته و توسط بازرسی FSC بازرسی نشده

باشند، می بایست در اولین بندر مقصد خارجی توسط بازرسی FSC مورد بازرسی قرار گیرند و در صورت



وجود معایب و نواقص مهم می بایست در بندر مورد بازرسی رفع نقص نموده و مورد بازدید مجدد افسر FSC قرار گیرند.

۵.۱۰ چنانچه یک کشتی ایرانی واجد شرایط بازرسی، در بندری مورد بازرسی قرار نگیرد ضمن درج علت عدم بازرسی در سوابق کشتی و اعلام به سازمان، می بایست در اولین بندر ورودی بعدی مورد کنترل و بازرسی قرار گیرد.

تبصره: در صورتیکه کشتیهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در مدت یکسال به بنادر ایرانی مراجعه نکنند و مورد بازرسی FSC قرار نگیرند، مالکان کشتی (شرکت های کشتیرانی) می بایست با پرداخت کلیه هزینه ها شامل (هزینه اقامت، معیشت، حق مأموریت، عوارض خروج، تهیه بلیط رفت و برگشت) و اخذ روادید و هزینه های مربوطه شرایط مناسب را برای افسران کنترل و بازرسی (FSCO) جهت بازدید از این کشتیها در بنادر خارجی فراهم سازند.

ماده ۶ کشتیهای خارجی واجد شرایط بازرسی PSC

- ۶.۱ بر اساس تفاهم نامه اقیانوس هند کشتیهای خارجی وارده به بنادر کشورهای متعاقد در صورت داشتن شرایط لازم می بایست با در نظر گرفتن حداقل درصد تعیین شده مورد کنترل و بازرسی فنی و ایمنی قرار گیرند.
- ۶.۲ کشتیهای با پرچم خارجی وارده به بندر که شش ماه از تاریخ آخرین بازرسی آنها در یکی از بنادر ایران می گذرد واجد شرایط بازرسی شناخته می شوند.

ماده ۷ اولویت بازرسی از کشتیهای خارجی PSC

کشتیهای خارجی با شرایط ذیل می بایست در اولویت انجام بازرسیها قرار گیرند:

- ۷.۱ کشتیهایی که مؤسسه رده بندی آنها عضو IACS نیستند.
- ۷.۲ کشتیهایی با سن ۱۵ سال و بیشتر.
- ۷.۳ کشتیهایی که دارای ریسک خطر بالا و ویژه هستند مانند کشتیهای فله بر، نفتکشها، تانکرهای حمل گاز و تانکرهای حمل مواد شیمیایی.
- ۷.۴ کشتیهایی که پس از گذشت حداقل ۱۲ ماه از آخرین بازرسی مجدداً به یکی از بنادر ایران وارد شوند.
- ۷.۵ کشتیهایی که یک بندر را با شرط رفع نواقص یافت شده در مدت مشخص ترک کرده اند و این مدت به پایان رسیده است.
- ۷.۶ کشتیهایی که از کلاس موسسات رده بندی خارج شده باشند (Class Suspended).
- ۷.۷ کشتیهایی که در مورد آنها توسط منابع موثق، گزارشهایی مبنی بر وجود نواقص مهم دریافت شده باشد.

- ۷.۸ کشتیهایی که در آخرین سفر خود در مسیر بندر محل بازرسی دچار سانحه، تصادم و آسیب دیدگی شده باشند.
- ۷.۹ کشتیهایی که به تشخیص مرکز کنترل و بازرسی بندر از نظر فنی و ایمنی مشکوک به نظر می رسند، بدون توجه به بازرسی قبلی، تحت بازرسی فنی و ایمنی قرار می گیرند.
- ۷.۱۰ کشتیهایی که در مورد آنها نگرانی های عملیاتی در راهبری و مانور با کشتی وجود داشته باشد.
- ۷.۱۱ کشتیهایی که در موارد خاص بنا به تشخیص مسئولین ذیربط اداره کل و یا بندر به لحاظ کنترل بیشتر موارد ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی معین می گردند.
- ۷.۱۲ کشتیهایی که حامل پرچم کشورهایی هستند که بیش از ۵۰ درصد کشتیهای بازرسی شده آن کشور در یکسال گذشته در بنادر ایران توقیف شده باشند.
- ۷.۱۳ کشتیهای مسافری وارده به بنادر ایران که چهار ماه از آخرین بازرسی آنها در یکی از بنادر ایران گذشته باشد. تبصره: حداقل درصد کشتیهای واجد شرایط بازرسی بر حسب تصمیمات IOMOU و سیاستهای سازمان تعیین و به مراکز کنترل و بازرسی ابلاغ خواهد شد.

ماده ۸ ویژگی های افسر کنترل و بازرسی PSCO , FSCO

افرادی دارای یکی از مشخصات ذیل می توانند با تأیید سازمان بعنوان افسر کنترل و بازرسی کشتیها مشغول بکار شوند.

۸.۱ شرایط عمومی:

۸.۱.۱ فرمانده کشتیهای اقیانوس پیما $GT > 3000$ (Master of ocean going vessel)

۸.۱.۲ سرمهندس کشتیهای اقیانوس پیما $K.W > 3000$ (Chief engineer) و یا

۸.۱.۳ فارغ التحصیلان رشته علوم دریایی (عرشه ، موتورخانه) در مقطع کارشناسی

۸.۲ شرایط اختصاصی:

۸.۲.۱ آموزش تئوری تحت نظر مرکز کنترل و بازرسی کشتیها در بندر محل خدمت به شرح ذیل:

افراد موضوع بند ۸.۱.۱ به مدت ۳ ماه

- افراد موضوع بند ۸.۱.۲ به مدت ۴ ماه

- افراد موضوع بند ۸.۱.۳ به مدت ۶ ماه

۸.۲.۲ آموزش عملی به همراه بازرسان با تجربه به شرح ذیل:

- افراد موضوع بند ۸.۱.۱ به مدت ۴ ماه کارآموزی و حداقل ۵۰ مورد بازرسی با تایید مرکز کنترل و بازرسی کشتیها

- افراد موضوع بند ۸.۱.۲ به مدت ۶ ماه کارآموزی و حداقل ۸۰ مورد بازرسی با تایید مرکز کنترل و بازرسی کشتیها

- افراد موضوع بند ۸.۱.۳ به مدت یکسال کارآموزی و حداقل ۲۰۰ مورد بازرسی با تایید مرکز کنترل و بازرسی

کشتیها

۸.۲.۳ شرکت در دوره پایه کنترل و بازرسی کشتیها بر اساس سیستم آموزش سازمان بین المللی دریانوردی

(IMO MODEL COURSE FOR PSC)، در صورت وجود امکان برگزاری



۴. ۲. ۸) آشنایی کافی با نگارش و مکالمه به زبان انگلیسی با تایید مسئولین ذیربط سازمان تبصره ۱: در تعیین ویژگی‌ها و آموزش مورد نیاز افسران کنترل و بازرسی، سازمان باید به صورت مقتضی در نظر بگیرد که کدام اسناد و کنوانسیون‌های پذیرفته شده بین المللی به بازرسی‌ها و انواع کشتی‌ها وارد شده به بنادر ایران مربوط می‌شوند.
- تبصره ۲: افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها و افرادی که بر اساس بند ۶. ۹ به آنان کمک می‌کنند نباید هیچگونه منفعت تجاری در کشتی‌های بازرسی شده داشته، یا به عنوان پرسنل موسسات رده بندی و یا نمایندگان آنان محسوب گردند.
- تبصره ۳: افسران کنترل و بازرسی می‌بایست یک کارت شناسایی معتبر که به دو زبان فارسی و انگلیسی توسط سازمان تهیه شده و آنها را مجاز به انجام بازرسی‌ها می‌نماید به همراه داشته باشند.

ماده ۹ نحوه انجام بازرسی

۹. ۱) اولین مرحله از انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی کشتی عبارت است از بازرسی اولیه که بازرس موظف است ضمن بازدید از وضعیت ظاهری کشتی شامل خوردگی‌ها، زنگ زدگی‌ها، ایجاد آلودگی و صدمات ترمیم نشده، موارد زیر را بررسی نماید:
- ۱) اسناد و گواهینامه های کشتی
 - ۲) حداقل پرسنل مورد نیاز
۹. ۲) در صورت بروز هر گونه شک و شبهه به صحت اسناد و گواهینامه های کشتی، افسر کنترل و بازرسی می‌بایست کپی مدارک و اسناد را جهت استعلام از مرجع صادر کننده به سازمان ارسال نماید.
۹. ۳) کشتی‌هایی با شرایط معین شده در بندهای ۳. ۷ و ۴. ۷ باید مورد بازرسی های گسترده تر قرار گیرند.
۹. ۴) چنانچه افسر کنترل و بازرسی بر اساس قضاوت حرفه ای خویش در حین انجام بازرسی اولیه با ادله کافی (Clear ground) مشروحه ذیل مواجه شود می‌تواند کشتی را مطابق ضمیمه شماره ۳ مورد بازرسی‌های جزء به جزء قرار دهد.
- «ادله کافی» برای انجام بازرسی جزء به جزء عبارتند از:
- ۱) نبود ترتیبات یا تجهیزات اصلی مورد نیاز مندرج در کنوانسیون‌ها؛
 - ۲) شواهد به دست آمده از بررسی گواهینامه‌های کشتی مبنی براین که گواهینامه (های) کشتی به وضوح معتبر نمی‌باشند؛
 - ۳) شواهد مبنی بر این که اسناد مورد نیاز مندرج در کنوانسیون‌ها و ذکر شده در ضمیمه ۵ در کشتی نیستند، کامل نیستند، نگهداری نشده‌اند و یا به غلط نگهداری شده‌اند؛
 - ۴) شواهد به دست آمده از مشاهدات و قضاوت کلی افسر کنترل و بازرسی مبنی بر وجود نواقص یا خرابی‌های ساختاری یا بدنه‌ای جدی که ممکن است وضعیت ساختاری و مقاومت کشتی در برابر آب و عوامل جوی را به خطر بیندازد؛



- ۵) شواهد به دست آمده از مشاهدات و قضاوت کلی افسر کنترل و بازرسی مبنی بر وجود نواقص جدی در تجهیزات ناوبری، مقابله با آلودگی و ایمنی؛
- ۶) اطلاعات یا شواهد مبنی بر این که فرمانده یا خدمه با فعالیت های ضروری کشتی مرتبط با ایمنی یا مقابله با آلودگی آشنایی ندارند، و یا این که آن فعالیت ها انجام نشده اند؛
- ۷) شواهد مبنی بر این که اعضاء کلیدی خدمه نمی توانند با یکدیگر یا سایر افراد درون کشتی ارتباط برقرار نمایند؛

۸) ارسال پیام های اضطرار نادرست بدون انجام فرایند لغو متعاقب آن؛

۹) دریافت گزارش یا شکایت حاوی اطلاعاتی مبنی بر این که کشتی غیراستاندارد به نظر می رسد.

۹.۵) نتایج انجام این بازرسیها می بایست در فرم A و در صورت وجود معایب در فرم B (ضمائم شماره ۱ و ۲) درج گردیده و بصورت ذیل عمل گردد:

- نسخه اصلی این فرمها باید به فرمانده کشتی تحویل شود.

- در مورد کشتیهای تحت پرچم باید بر اساس بند ۲.۱۱ عمل شود.

- در مورد کشتیهای خارجی باید بر اساس بند ۴.۱۰ عمل شود.

۹.۶) اگر انجام بازرسیهای یک کشتی بنا به دلایلی نیازمند همراهی فردی متخصص یا یک افسر کنترل و بازرسی دیگر با افسر بازرسی باشد، شخص مذکور باید با هماهنگی مراکز کنترل و بازرسی کشتیها و در موارد خاص با هماهنگی سازمان اعزام شود.

۹.۷) موسسه رده بندی کشتی در صورت نیاز و یا بنا بر درخواست افسر بازرسی کشتی، می بایست جهت ارزیابی نواقص و معایب اعلام شده، به کشتی مراجعه کند و گزارش کامل خود را از شرایط کشتی با توجه به نواقص و معایب گزارش شده، به مرکز کنترل و بازرسی کشتیها ارسال نماید.

تبصره ۱: موسسات رده بندی مورد تایید سازمان جهت صدور گواهینامه های کشتیهای تحت پرچم عبارتند از:

۱- موسسه رده بندی (LRS) Lloyd's Register of Shipping

۲- موسسه رده بندی (DNV) Det Norske Veritas

۳- موسسه رده بندی (GL) Germanischer Lloyd

۴- موسسه رده بندی (BV) Bureau Veritas

۵- موسسه رده بندی آسیا

تبصره ۲: لیست موسسات رده بندی مورد تایید ممکن است بر اساس نحوه عملکرد و مقتضیات سازمان تغییر نماید.

ماده ۱۰ توقیف کشتیهای خارجی (Detention) PSC

۱۰.۱) در صورتیکه نواقص موجود در کشتی بر اساس تشخیص کارشناسان بازرسی، صراحتاً ایمنی دریانوردی را به خطر بیندازد و یا خطر آلودگی محیط زیست دریایی و سلامت جانی افراد را در پی داشته باشند، کشتی مذکور باید توقیف (Detain) گردد.



۱۰.۲ در صورت توقیف کشتیهای خارجی (PSC) توسط مراکز کنترل و بازرسی کشتیها، گزارش نواقص ایمنی و فنی باید به سازمان و موسسه رده بندی ارسال گردد.

۱۰.۳ سازمان باید به ترتیب مقتضی گزارش نواقص فنی و ایمنی را به کشور صاحب پرچم ارسال نماید.

۱۰.۴ کلیه گزارشات بازرسی PSC، اعم از توقیفی، با نواقص و یا بدون نواقص می بایست از طریق نرم افزار IOICIS جهت درج در گزارشات ماهیانه و سالیانه به سایت تفاهم نامه اقیانوس هند ارسال گردد.

۱۰.۵ مرکز کنترل و بازرسی کشتیها تا حصول اطمینان از اینکه خروج کشتی از بندر به سمت دریا هیچگونه خطری برای ایمنی دریانوردی، کشتیهای دیگر، پرسنل و مسافران و محیط زیست دریایی ندارد، باید از خروج کشتی ممانعت بعمل آورد.

تبصره: در صورتی که دلیل توقیف، صدمات ناشی از تصادم در طول سفر کشتی به بندر بوده باشد، در شرایط ذیل نباید کشتی مورد توقیف قرار گیرد:

۱) توجه کافی به ملزومات کنوانسیونها درخصوص اطلاع رسانی به مرجع کشور صاحب پرچم، بازرسی تعیین شده و یا موسسه رده بندی مسئول صدور گواهینامه مرتبط مبذول شده باشد؛

۲) پیش از ورود به بندر، فرمانده کشتی یا شرکت کشتیرانی مربوطه جزئیات وقوع سانحه، خسارات ایجاد شده و مستندات مربوط به اطلاع رسانی ضروری به مرجع کشور صاحب پرچم را به مرجع دریایی کشور صاحب بندر ارائه کرده باشد؛

۳) اقدامات اصلاحی مناسب مطابق رضایت مرجع کشور صاحب بندر در حال انجام باشد؛

۴) مرجع کشور صاحب بندر، پس از کسب اطلاع از خاتمه اقدامات اصلاحی، اطمینان حاصل نموده باشد که نواقصی که به وضوح برای ایمنی سلامت یا محیط زیست خطرناک بوده اند رفع شده اند.

ماده ۱۱ ممانعت از خروج کشتیهای ایرانی FSC

۱۱.۱ در صورت عدم تطبیق وضعیت فنی و ایمنی کشتیهای ایرانی با کنوانسیونهای بین المللی و قوانین ملی، بطوریکه بر اساس قضاوت حرفه ای بازرسی، ایمنی دریانوردی را به خطر اندازد و یا آلودگی محیط زیست دریایی را در پی داشته باشد، از خروج کشتی می بایست ممانعت به عمل آید.

۱۱.۲ فرمهای گزارش بازرسی (فرمهای A و B)، اعم از متوقف شده، دارای نواقص و بدون نواقص، باید به سازمان ارسال گردد.

۱۱.۳ سازمان در صورت نیاز و با توجه به وضعیت کشتی، تعداد نواقص منجر به توقف و میزان خطر آفرینی آنها گزارشات را به شرکتهای کشتیرانی و مالکان کشتی جهت اقدام مقتضی ارسال می نماید.

۱۱.۴ سازمان موظف است گزارشات نواقص فنی و ایمنی منجر به توقف را به موسسات رده بندی ارسال نماید.



۵. ۱۱) مرکز کنترل و بازرسی کشتیها تا حصول اطمینان از اینکه خروج کشتی از بندر به سمت دریا هیچگونه خطری برای ایمنی دریانوردی، کشتیهای دیگر، پرسنل و مسافران و محیط زیست دریایی ندارد، باید از خروج کشتی ممانعت بعمل آورد.

ماده ۱۲ کشتیهای غیراستاندارد

به طور کلی، کشتیهای غیراستاندارد به شناورهایی اطلاق می گردد که به یکی از علل ذیل بدنه، ماشین آلات، تجهیزات و یا ملزومات ایمنی آنها به طور بارزی نازل تر از استانداردهای عنوان شده در کنوانسیونهای مرتبط باشد و یا تعداد خدمه آن با گواهینامه حداقل نفرات مطابقت نداشته باشند:

- ۱) نبود ترتیبات یا تجهیزات اصلی ضروری مندرج در کنوانسیونها؛
- ۲) عدم انطباق ترتیبات یا تجهیزات با الزامات خاص کنوانسیونها؛
- ۳) کافی نبودن مهارت عملیاتی پرسنل یا عدم آشنایی آنها با فرایندهای عملیاتی ضروری؛ و
- ۴) عدم کفایت تعداد خدمه یا گواهینامه های دریانوردان.

تبصره ۱: چنانچه هر یک از موارد فوق به تنهایی یا در مجموع، قابلیت دریانوردی کشتی را زایل نمایند، یا اینکه در صورت ترک بندر، شناور، جان سرنشینان و محیط زیست دریایی را تهدید نموده و در معرض خطر قرار دهند کشتی غیر استاندارد شناخته می شود.

تبصره ۲: در صورتیکه غیر استاندارد بودن کشتی برای افسر کنترل و بازرسی محرز گردد، کشور صاحببندر باید به سرعت پیش از ارائه اجازه خروج به شناور از اتخاذ اقدامات اصلاحی به منظور تضمین ایمنی شناور و سرنشینان آن و از میان بردن خطر آسیب به محیط زیست دریایی اطمینان حاصل نماید.

ماده ۱۳ به تعلیق در آمدن انجام بازرسی

۱. ۱۳) چنانچه در شرایطی استثنایی وضعیت کلی فنی و ایمنی کشتی، تجهیزات و نحوه کار و زندگی پرسنل غیراستاندارد تشخیص داده شود، افسر کنترل و بازرسی کشتیها می تواند با درج عمده ترین موارد نقص منجر به توقیف کشتی و عبارت Inspection Suspended در فرمهای بازرسی، انجام بازرسی ها را به حالت تعلیق درآورد.

۲. ۱۳) تا زمانیکه گامهای اساسی جهت تطابق وضعیت کشتی با شرایط و ملزومات کنوانسیونها از طرف یک مرجع ذیصلاح برداشته شود ممکن است این تعلیق ادامه یابد.

۳. ۱۳) سازمان موظف است در صورت توقیف یک کشتی و به تعلیق در آمدن انجام بازرسیها، سریعاً ضمن ارسال گزارشات مربوط به توقیف به مراجع ذیصلاح، تاکید نماید که انجام بازرسیها، تا حصول اطمینان از تطابق وضعیت فنی و ایمنی کشتی با کلیه ملزومات به حالت تعلیق درخواهد آمد.



ماده ۱۴ کشتیهائی با پرچم خارجی که مجوز ورود به بنادر ایران را ندارند (Banned Vessels)

سازمان می تواند به شرح ذیل از ورود بعضی کشتیها به بنادر ایران جلوگیری کند:

- ۱۴.۱ در صورتی که کشتی بر اساس تشخیص مراکز کنترل و بازرسی در بنادر غیر استاندارد شناخته شود.
- ۱۴.۲ کشتیهای توقیف شده که بر اساس بند ۱۷.۱ بنادر کشور را ترک و بندر تعمیراتی مراجعه ننموده و یا تعمیرات مشخص شده توسط افسر کنترل و بازرسی را انجام نداده باشند. در چنین مواردی مراتب می بایست به کشور صاحب پرچم منعکس گردد.

- ۱۴.۳ کشتیهایی که با نظر افسر کنترل و بازرسی کشتیها به دلیل شرایط نامساعد فنی و ایمنی، بازرسی آنها معلق (Inspection Suspended) اعلام گردیده و بندر را با شرایط خاص ترک نموده اند.

تبصره: لغو ممنوعیت ورود اینگونه کشتیها به بنادر ایران منوط به ارائه مدارک و مستندات با تایید کشور صاحب پرچم یا موسسه رده بندی، مبنی بر رفع کامل معایب و نواقص درج شده در فرمهای بازرسی به سازمان است. سازمان پس از بررسی مدارک ارائه شده مراتب را جهت انجام بازرسی و اطمینان از انطباق وضعیت فنی و ایمنی کشتی با الزامات قانونی کتبا به مراکز کنترل و بازرسی کشتیها ارجاع خواهد داد. بدیهی است در صورت رفع موارد نقص و دارا بودن شرایط استاندارد، نام کشتی از لیست کشتیهای ممنوع الورد حذف و اجازه ورود صادر خواهد گردید.

ماده ۱۵ توقف عملیات تخلیه و بارگیری

- ۱۵.۱ در صورتیکه ادامه عملیات تخلیه و بارگیری با وجود نواقص فنی و ایمنی مندرج در فرمهای گزارش بازرسی، ایمنی کشتی، اسکله، تاسیسات بندری و سلامت جان افراد را به مخاطره بیندازد، افسر کنترل و بازرسی می تواند عملیات مذکور را متوقف نماید.
- ۱۵.۲ در صورتیکه نواقص ایمنی و فنی مندرج در فرمهای گزارش بازرسی آلودگی نفتی و شیمیایی محیط زیست دریایی را در اثر ادامه عملیات تخلیه و بارگیری در پی داشته باشد افسر کنترل و بازرسی کشتیها می تواند تا زمان رفع نقص منجر به آلودگی انجام عملیات را متوقف نماید.

ماده ۱۶ ثبت و بازبینی اطلاعات

کلیه اطلاعات مربوط به بازرسی هر کشتی و فرمهای A و B می بایستی در سوابق و پرونده مختص به آن و نرم افزار مربوطه در امور کنترل و بازرسی بندر محل بازرسی به مدت سه سال نگهداری شود.

ماده ۱۷ نواقص در حال تعمیر

- ۱۷.۱ بازرس باید نواقص مهمی را که در حین انجام تعمیرات کشتی با آن برخورد می نماید در فرم بازرسی ذکر نماید. چنین نواقصی باعث توقیف کشتی نمی شود. این امر به منظور حصول اطمینان از رفع تمام نواقص مذکور است تا کشتی با داشتن نقص از بندر خارج نگردد.



- ۱۷.۲ داشتن لیست نواقص (Repair list) دلیل بر رفع شدن نواقص نمی باشد.
- ۱۷.۳ در صورت وجود هر گونه شبهه درخصوص رفع نواقص موضوع بند ۱. ۱۵، بازرس باید کنترل های لازم را بعمل آورد تا در صورت وجود نقص از خروج کشتی جلوگیری بعمل آید.
- تبصره: نواقص در حال تعمیر به مواردی اطلاق می شود که گروه تعمیرکار، در حال انجام کار جهت مرتفع نمودن آنها بر روی کشتی می باشند.

ماده ۱۸ بازرسی مجدد (Follow up Inspection)

- ۱۸.۱ در صورت بروز نواقص منجر به توقیف (با کد ۳۰) در کشتیهای خارجی (PSC) و کشتیهای ایرانی متوقف شده (FSC) انجام بازرسی مجدد جهت حصول اطمینان از رفع نواقص الزامی است.
- ۱۸.۲ جهت انجام عملیات کنترل و بازرسی کشتیهای خارجی PSC در بازدید اولیه هیچگونه هزینه ای دریافت نخواهد شد ولی در صورت وجود نواقص منجر به توقیف در اینگونه کشتیها، هزینه ارائه خدمات بازرسی مجدد براساس ابلاغ مصوبه اجلاس شماره ۱۴۷۰ مورخ ۱۳۸۵/۸/۱۵ هیات محترم عامل برای هر بازدید مجدد قابل محاسبه و دریافت خواهد بود.
- ۱۸.۳ در خصوص سایر نواقص کشتیهای خارجی در صورت درخواست مالک یا فرمانده کشتی انجام بازرسی مجدد با اخذ هزینه ارائه خدمات بازرسی مجدد بلامانع است.
- ۱۸.۴ با توجه به اهمیت خروج کشتیهای تحت پرچم بدون هرگونه نقص و به جهت کاهش تعداد کشتیهای ایرانی دارای نواقص در تفاهم نامه های بین المللی، کشتیهای ایرانی دارای نواقصی با کد ۱۷ (رفع نقص پیش از ترک بندر) نیز می بایست پیش از ترک بندر تحت بازرسی مجدد قرار گیرند.

ماده ۱۹ خروج کشتی با داشتن نواقص

- ۱۹.۱ چنانچه نواقص موجود در کشتی در بندر مورد بازرسی قابل رفع نباشد، تحت شرایط خاص و حصول اطمینان از عدم توانایی رفع نواقص در بندر مورد بازرسی و با مجوز مرکز کنترل و بازرسی کشتیها (PSC)، کشتی می تواند بندر مذکور را به سمت بندر تعمیراتی ترک نماید. در چنین شرایطی مرکز کنترل و بازرسی کشتیها موظف است مراتب را به اطلاع مراجع ذیصلاح بندر تعمیراتی، کشور صاحب پرچم و موسسات رده بندی (در صورت نیاز) برساند.
- ۱۹.۲ چنانچه نواقص موجود بر روی کشتی، ایمنی دریانوردی و محیط زیست دریایی را بطور جدی به خطر نمی اندازد کشور صاحب پرچم می تواند با صدور معافیت (Exemption) یا صدور فرجه زمانی (Extension) کشتی را از الزامات قانونی منجر به نقص مستثنی نماید. در چنین شرایطی کشتی مجاز به ترک بندر با نواقص موصوف خواهد بود.



۳. ۱۹) چنانچه نواقص موجود بر روی کشتی قبلا توسط بازرسی موسسه رده بندی بازدید شده و بنا به دلایل و شرایط ویژه ای رفع نقص مشروط به انجام اقدامات خاص و مدت زمان معین تحت عنوان Condition شده باشد.

ماده ۲۰ واحدهای فراساحلی (Offshore Units)

با توجه به اهمیت رعایت موارد فنی و ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی بر روی سکوهایی ثابت و شناور تحت پرچم و تحت اجاره دولت جمهوری اسلامی ایران، این سکوها می بایست سالیانه جهت اطمینان از انطباق وضعیت آنها با الزامات دستورالعمل ساخت و تجهیزات سکوهایی حفاری متحرک فراساحلی (MODU Code) و سایر قوانین ملی و بین المللی با اعزام افسران کنترل و بازرسی در محل استقرار آنها مورد کنترل و بازرسی قرار گیرند.

تبصره: تهیه وسیله ایاب و ذهاب بازرسین به سکوهایی ثابت و شناور به عهده مالکین و شرکت های اجاره کننده این سکوها می باشد.

ماده ۲۱ دست یابی به اطلاعات مربوط به کشتیها

۱. ۲۱) مراکز کنترل و بازرسی کشتیها باید اطلاعات و تاریخچه کشتیها را پیش از ورود آنها به بندر از طریق منابع ملی و سایت های مختلف اینترنتی استخراج و اقدامات لازم را درخصوص اولویت بندی و چگونگی بازرسی از کشتیها انجام دهند.

۲. ۲۱) شرکتهای کشتیرانی می بایست برنامه تردد کشتیهای ملکی تحت پرچم را به صورت ماهیانه به اداره کل اعلام نمایند.

۳. ۲۱) بازرسان باید قبل از حضور بر روی کشتیهای ایرانی، آخرین اطلاعات لازم درخصوص وضعیت فنی و صدور گواهینامه های آنها را از سایت های مؤسسات رده بندی و سایر سایتهای بین المللی استخراج نمایند.

ماده ۲۲ ارتقاء سطح علمی بازرسان

با توجه به رشد و توسعه سریع علوم و فنون و صنایع دریایی، جهت به روز آوری دانش بازرسان و دستیابی به آخرین دستاوردهای صنعت کشتیرانی، سازمان موارد زیر را پیگیری می نماید:

۱. ۲۲) برگزاری دوره های آموزشی و بازآموزی تئوری و عملی مورد نیاز با استفاده از اساتید داخلی و خارجی.

۲. ۲۲) برگزاری کارگاهها و سمینارهای آموزشی جهت ایجاد هماهنگی در شیوه های بازرسی.

۳. ۲۲) پیگیری جهت اعزام افسران کنترل و بازرسی کشتیها به دوره های تئوری و عملی خارج از کشور.

۴. ۲۲) اعزام بازرسان به سمینارهای منطقه ای و بین المللی.



ماده ۲۳ تقویت مراکز کنترل و بازرسی کشتیها

- ۲۳.۱ سازمان موظف است با استعلام از بنادر مختلف و در نظر گرفتن وضعیت تردد کشتیها نسبت به برآورد نیروی انسانی متخصص و تجهیزات مورد نیاز اقدام نموده و پیگیریهای لازم در خصوص تامین آنها را انجام دهد.
- ۲۳.۲ سازمان همه ساله بر اساس اعلام نیاز اداره کل سهمیه ای از دانشجویان بورسیه دریانوردی را جهت فعالیت در بخش کنترل و بازرسی کشتیها تخصیص دهد.
- ۲۳.۳ در صورت کافی نبودن سهمیه در نظر گرفته شده، سازمان موظف است حتی الامکان با استفاده از نیروهای بومی، نیروی مورد نیاز را راسا یا از طریق عقد قرار داد با شرکتهای، تامین نماید. صلاحیت علمی و تجربی این نیروها می بایست پیش از آغاز فعالیت به تایید مسئولین ذیربط سازمان رسیده باشد.

ماده ۲۴ وسائل و لوازم مورد نیاز افسران کنترل و بازرسی

- ۲۴.۱ خودرو مناسب
- ۲۴.۲ Pocket PC
- ۲۴.۳ لباس کار با کیفیت مناسب (هر شش ماه) رنگ: سورمه ای
- ۲۴.۴ کفش ایمنی (هر شش ماه)
- ۲۴.۵ دستکش (به مقدار مناسب)
- ۲۴.۶ کیف دستی (هر دو سال)
- ۲۴.۷ چکش اسکراب (به مقدار مناسب)
- ۲۴.۸ چراغ قوه صنعتی (هر دو سال)
- ۲۴.۹ هشدار دهنده گازهای سمی (به تعداد بازرسی)
- ۲۴.۱۰ کاور ایمنی (هر سال)
- ۲۴.۱۱ کلاه ایمنی (هر سال)
- ۲۴.۱۲ خط تلفن سیار (به تعداد بازرسی)
- ۲۴.۱۳ دوربین دیجیتال (به تعداد بازرسی)
- ۲۴.۱۴ دوربین فیلم برداری
- ۲۴.۱۵ کاپشن (هر دو سال)



ماده ۲۵

۱. ۲۵) راهنمای اجرایی افسران کنترل و بازرسی در جزئیات بازرسی از کشتیها، قطعنامه ۷۸۷ و اصلاحیه آن در قطعنامه ۸۸۲ (Procedures for Port State Control)، منتشره توسط سازمان بین المللی دریانوردی و راهنمای افسران کنترل و بازرسی کشتیها (Manual for PSCOs) منتشر شده توسط دبیرخانه یادداشت تفاهم اقیانوس هند خواهد بود.

۲. ۲۵) این دستورالعمل در ماده ۲۵ و ۵ ضمیمه تنظیم گردیده است و هرگونه اصلاحیه بعدی در آن پس از ارائه پیشنهاد به سازمان، تأیید در بخشهای مربوطه و تصویب در هیئت محترم عامل سازمان قابل اجرا خواهد بود.



ضمیمه شماره ۱
فرم A بازرسی کشتیهای خارجی



FORM A

PSO

Head Office: Ports & Shipping Organization
South Didar St. Shahid Haghani Highway
Vanak Sq. Tehran/Iran
P.O.Box: 1587545/4-158753754
Tel: +98 21 88651118
Fax: +98 21 84932190
E-mail: psodep@ir-psy.com

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
Ministry of Roads & Transportation
Ports & Shipping Organization

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH*
IMO PORT STATE CONTROL PROCEDURES (RES A.767(19))
AS AMENDED BY (RES A.882(21))

copy to: Master
Head Office
PSCO
Flag State
IMO
Recognized Organization, if applicable

ver : 02

Doc.Code : MADIFORM.2.2.1.7

1 Reporting authority: **Ports & Shipping Organization**

2 Type of Inspection:

3 Name of ship:

4 Flag of ship:

5 Type of ship:

6 Call sign:

7 IMO number:

8 Gross Tonnage:

9 Deadweight:

10 Year of build:

11 Place of inspection:

12 Date of inspection:

13 Date of release: **

14 Classification society:

15 Particulars & address of owner/operator (as appropriate):**

16 Name and signature of Master to certify that the information under 15 is correct:**
Name: _____ Signature: _____

17 Relevant certificate(s):

(a) title: (b) issuing authority: (c) date of issue/expiry.

1. Safety Equipment

2. Safety Construction

3. Safety Radio

4. Load Line

5. I.O.P.P.

6. Minimum Safe Manning Document

7. Safety Management Certificate

8. Document of Compliance

9.

10.

(d) information on last intermediate or annual survey:**
date: _____ surveying authority: _____ place: _____

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____

7. _____

8. _____

9. _____

18. Deficiencies: no yes (see attached FORM B pages)

19. Ship detained: no yes***

20. Detainable deficiencies related to classification society: no yes

21. Supporting documentation: no yes (see annex)

Port office: _____ Name: _____
Telephone: _____
Facsimile: _____ Signature: _____
E-mail: _____

THIS INSPECTION REPORT MUST BE RETAINED ON BOARD FOR A PERIOD OF TWO YEARS AND MUST BE AVAILABLE FOR CONSULTATION BY PORT STATE CONTROL OFFICERS AT ALL TIMES.

* This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the Master that an inspection by the port state (and/or the flag state) has taken place.
** This inspection report cannot be considered as a seaworthiness certificate. In excess of the particulars the ship is required to carry.
*** Masters, ship owners and operators are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.



ضمیمه شماره ۱
فرم A بازرسی کشتیهای تحت پرچم

FORM A

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
Ministry of Roads & Transportation
Ports & Shipping Organization



P.S.O.

Head Office: Ports & Shipping Organization
South Didar St. Shahid Haghani Highway
Vanak Sq. Tehran/Iran.
P.O.Box: 158754574 158753754
Tel: +98 21 88651118
Fax: +98 21 84932190
E-mail: psocdep@ir-pso.com

REPORT OF INSPECTION*
IN ACCORDANCE WITH IMO
AND FLAG STATE CONTROL REQUIREMENTS

copy to:
Master
Head Office
P.S.O.
Recognized Organization, if applicable

- | | | |
|---|-------------------------------|------------------------|
| 1. Reporting authority: | Ports & Shipping Organization | |
| 2. Type of inspection: | 3. Name of ship: | 6. Call sign: |
| 4. Type of ship: | 5. IMO number: | 9. Year of build: |
| 7. Gross Tonnage: | 8. Deadweight: | 12. Date of release:** |
| 10. Place of inspection: | 11. Date of inspection: | |
| 13. Classification society: | | |
| 14. Particulars & address of owner/operator (as appropriate):** | | |

15. Name and signature of Master to certify that the information under 14 is correct**

Name: _____ Signature: _____

16. Relevant certificate(s):

(a) title: _____ (b) issuing authority: _____ (c) date of issue/expiry: _____

1. Safety Equipment
2. Safety Construction
3. Safety Radio
4. Load Line
5. I.O.P.P.
6. Minimum Safe Manning Document
7. Safety Management Certificate
8. Document of Compliance
- 9.
- 10.

(d) information on last intermediate or annual survey:**

date: _____ surveying authority: _____ place: _____

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.

17. Deficiencies: no yes (see attached FORM B _____ pages)

18. Ship detained: no yes**

19. Detainable deficiencies related to classification society: no yes

20. Supporting documentation: no yes (see annex)

Port office

Name:

(Fully authorized P.S.O. or reporting authority)

Telephone:

Facsimile

Signature:

E-mail:

THIS INSPECTION REPORT MUST BE RETAINED ON BOARD FOR A PERIOD OF TWO YEARS AND MUST BE AVAILABLE FOR CONSULTATION BY FLAG STATE CONTROL OFFICERS AT ALL TIMES.

- * This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the Master that an inspection by the Flag State, (mentioned in the heading) has taken place.
- ** The inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the particulars that are required to carry.
- ** To be completed in the event of a deficiency.
- ** Masters, ship owners and/or operators are advised that similar information on a wide variety of matters may be subject to future publications.



ضمیمه شماره ۱

کدهای نواقص مندرج در پشت فرم A بازرسی



ضمیمه شماره ۲
فرم B بازرسی کشتیهای خارجی



FORM B

PSC

Head Office: Ports & Shipping Organization
South Didar St. Shahid Haghani Highway
Vanak Sq. Tehran/Iran
P.O. Box: 158754/4-158753754
Tel: +98 21 88651118
Fax: +98 21 84932190
E-mail: pscdep@ir-psy.com

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
Ministry of Roads & Transportation
Ports & Shipping Organization

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH*
IMO PORT STATE CONTROL PROCEDURES (RES A.787(19))
AS AMENDED BY (RES A.882(21))

Form No. 1

Form No. 1

copy to: Master
Head Office
PSCO

If ship detained, copy to:
Flag State
IMO

Recognized Organization, if applicable

1. Reporting authority:

3. Name of ship:

11. Place of inspection:

No. 22. Code: Nature of deficiencies:*

Ports & Shipping Organization

7. IMO number:

12. Date of inspection:

Convention reference:**

23. Action taken:***

ver : 02

Doc.Code : MAD/FORM.2.2.1.7

Name:

(duly authorised PSCO of reporting authority)

Signature:

* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

** To be completed in the event of a detention.

*** Actions taken include i.e.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for code: see reverse side of copy)



ضمیمه شماره ۲
فرم B بازرسی کشتیهای تحت پرچم

FORM B

ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
Ministry of Roads & Transportation
Ports & Shipping Organization

Head Office: Ports & Shipping Organization
South Dikar St. Shahid Haghani Highway
Vanak Sq. Tehran/Iran
P O Box: 158754574-158753754
Tel: +98 21 88651118
Fax: +98 21 84932190
E-mail: psdep@ir-psy.com

REPORT OF INSPECTION*
IN ACCORDANCE WITH IMO
AND FLAG STATE CONTROL REQUIREMENTS



IMO

copy to
Master
Head Office
FSCC
Recognized Organization, if applicable

1. Reporting authority:

Ports & Shipping Organization

3. Name of ship:

6. IMO number.

10. Place of inspection:

11. Date of inspection.

No. 21. Code: Nature of deficiencies:**

Convention reference:**

22. Action taken:***

ver : 01

Doc. Code : MAD/FORM.2.2.2.8

Name:

(duly authorised FSCC of reporting authority)

Signature.

* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made

** To be completed in the event of a detention.

*** Actions taken include i.e: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for code: see reverse side of copy)



ضمیمه شماره ۲

کدهای نواقص مندرج در پشت فرم R بازرسی

ضمیمه شماره ۳

بازرسی جزء به جزء



۳-۱ کلیات

مسئله بازرسی از تمامی تجهیزات و فرایندهای ذکر شده در این بخش در طول یک بازرسی ضروری نیست مگر این که شرایط فنی و ایمنی کشتی یا عدم آشنایی فرمانده یا خدمه کشتی با فرایندهای کشتی انجام آن را ایجاب نماید.

۳-۲ راهنمای الزامات تجهیزاتی و سازه ای کشتی

سازه (Structure)

۳-۲-۱ بازرسی اولیه افسر کنترل و بازرسی در خصوص نحوه تعمیر و نگهداری بدنه و شرایط کلی عرشه، شامل وضعیت نردبان‌ها، نرده‌های محافظ، پوشش لوله‌ها و نقاط دارای خوردگی یا پوسیدگی، در تصمیم‌گیری مبنی بر ضرورت انجام بازرسی دقیق‌تر بر روی سازه کشتی در حالت شناور تاثیرگذار خواهد بود. آسیب‌دیدگی، خوردگی یا پوسیده‌شدگی شدید در مناطق خاصی از سازه و قسمتهای استحکام دهنده مربوطه بر روی عرشه و بدنه که بر قابلیت دریانوردی یا تحمل بار بر سطح تاثیر می‌گذارند می‌توانند به توقیف منجر شوند. گاهی ممکن است لازم باشد بخش زیر آب کشتی نیز مورد بررسی قرار بگیرد. افسر کنترل و بازرسی کشتی در هنگام تصمیم‌گیری باید به قابلیت دریانوردی کشتی توجه داشته باشد نه سن آن، ضمن اینکه عامل فرسودگی عادی و اجتناب ناپذیر کشتی در طول دوران فعالیت را نیز در نظر بگیرد. نواقص ایراداتی که بر قابلیت دریانوردی کشتی تاثیر ندارند یا صدماتی که به صورت موقت اما اثربخش تعمیر شده‌اند تا کشتی خود را به بندر بعدی برای انجام تعمیرات مناسب و دائم برساند دلیلی مناسب برای توقیف کشتی محسوب نمی‌شوند. با این حال در هنگام اتخاذ چنین تصمیمی، افسر کنترل و بازرسی باید محل اقامت خدمه و تاثیر صدمه فوق را بر کیفیت اقامت آنها مد نظر قرار دهد.

۳-۲-۲ افسر کنترل بازرسی باید توجه خاص و ویژه‌ای را به انسجام سازه و قابلیت دریانوردی کشتی‌های فله‌بر و نفتکش مبذول دارد و توجه داشته باشد این کشتی‌ها باید مطابق مقرره XI/1.2 کنوانسیون سولاس تحت برنامه پیشرفته بازرسی (Enhance Survey) در طول بررسی‌ها قرار بگیرند.

۳-۲-۳ ارزیابی افسر کنترل و بازرسی از ایمنی سازه این کشتی‌ها باید بر اساس پرونده گزارش بازرسی موجود بر روی کشتی باشد. این پرونده باید گزارشات بررسی‌های سازه، گزارشات ارزیابی وضعیت (ترجمه شده به انگلیسی و تایید شده توسط یا به نیابت از طرف مرجع دریایی)، گزارشات اندازه‌گیری ضخامت و سند برنامه‌ریزی

بازرسی ها باشد. افسر کنترل و بازرسی باید در نظر داشته باشد که ممکن است تاخیر کوتاهی در به روزرسانی پرونده گزارش بررسی پس از انجام بررسی ها وجود داشته باشد، در صورت وجود تردید در رابطه با انجام گرفتن بازرسیهای مورد نیاز افسر کنترل و بازرسی می تواند جهت اطمینان مراتب را از طریق موسسه رده بندی پیگیری نماید.

۳-۲-۴ در صورتی که پرونده گزارش بررسی انجام بازرسی جزء به جزء را ایجاب نماید و یا اصولا چنین پرونده ای در کشتی وجود نداشته باشد، افسر کنترل و بازرسی باید توجه ویژه ای را به ساختار بدنه، سیستم های لوله کشی در مسیر تانکها یا مخازن بار، اتاق های پمپ (Pump-room)، فضای بین تانکها (Cofferdams)، تونل های محل قرار گرفتن لوله، فضاهای خالی بالای مخازن بار و آب توازن، حسب مورد مبذول دارد.

۳-۲-۵ در کشتی های فله بر، افسر بازرسی باید ساختار اصلی مخازن را برای یافتن هرگونه تعمیرات و تغییری که به وضوح غیرمجاز است بازرسی نماید.

موتور خانه (Machinery Space)

۳-۲-۶ افسر کنترل و بازرسی باید وضعیت ماشین آلات و تاسیسات الکتریکی را به منظور حصول اطمینان از قابلیت آنها در تامین نیروی کافی و بی وقفه برای رانش و خدمات جانبی ارزیابی نماید.

۳-۲-۷ در حین بازرسی از محوطه موتور خانه، افسر بازرسی باید چنین برداشت کند که یک سیستم تعمیر و نگهداری استاندارد در جریان است. قطع شدگی یا فرسودگی سیم های شیر های بستن سریع سوخت (Quick-closing valve)، قطع شدگی یا کار نکردن میله های کنترلی یا مکانیزم های راه اندازی ماشین آلات، نبود چرخ های دستی دریچه ها، آثار نشن طولانی مدت بخار، آب یا روغن، کثیفی بالای مخازن و خن ها یا خوردگی شدید پایه های دستگاه ها نشان دهنده تعمیر و نگهداری نامناسب سیستمهاست. وجود تعداد زیاد تعمیرات موقت با استفاده از بست های لوله ای یا جعبه های سیمانی (Cement Box) حاکی از عدم تمایل به انجام تعمیرات دائمی است.

۳-۲-۸ علیرغم اینکه تشخیص وضعیت ماشین آلات بدون انجام آزمایشات لازم ممکن نیست، ولی نواقص عمومی مانند نشن مخازن پمپ ها، کثیفی شیشه های نشان دهنده آب، کار نکردن نشان دهنده های فشار، زنگ زدگی دریچه های تخلیه، کار نکردن یا قطع شدگی ابزارهای کنترل یا ایمنی، آثار استفاده متعدد از تسمه تمیز کاری موتور دیزل یا دریچه های تخلیه محفظه میل لنگ، کار نکردن یا درست کار نکردن تجهیزات خودکار و سیستم های اخطار و نشن ورودی ها یا پوشش بویلر دلایلی کافی برای بازرسی از دفتر ثبت روزانه موتورخانه و بررسی سوابق سوانح و خرابی های موتور و درخواست انجام آزمایش بر روی ماشین آلات می باشد.

۳-۲-۹ در صورت خارج خارج از سرویس بودن یک ژنراتور برق، بازرسی باید وجود نیرویی کافی برای انجام خدمات



ضروری و اضطراری را بررسی نموده و برای این منظور آزمایشاتی انجام دهد.

۳-۲-۱۰ در صورت محرز شدن کوتاهی پرسنل در انجام امور افسر بازرس باید دامنه بررسیها را به گونه ای گسترش دهد که مواردی از جمله آزمایش ابزارهای اصلی و کمکی راهبری (Steering Gear Arrangement) تجهیزات حفاظتی سرعت بالا، مدار شکن ها و غیره را بر بگیرد.

۳-۲-۱۱ باید توجه داشت که هر چند مشاهده یک یا چند مورد از نواقص فوق کشتی را در شرایط غیراستاندارد قرار می دهد، تشخیص شرایط واقعی کشتی در هنگام بازرسی به قضاوت حرفه ای بازرس بستگی دارد.

شرایط تعیین خطوط شاهین (Load Lines)

۳-۲-۱۲ هر چند ممکن است بر اساس تشخیص افسر کنترل و بازرسی نیازی به بازرسی از بدنه کشتی نباشد، اما چنانچه در خصوص مواردی مانند خرابی تجهیزات بستن انبارها، خوردگی لوله های هوا و برآمدگی دور دریچه های تهویه، اقدامات انجام شده برای وی قانع کننده نباشد باید شرایط تعیین خطوط شاهین را با دقت و توجه خاص به ابزارهای بستن، وسایل تخلیه آب از عرشه و تجهیزات مرتبط با ایمنی پرسنل بررسی نماید.

تجهیزات بقاء در دریا (Life-Saving Appliances)

۳-۲-۱۳ عملکرد مناسب تجهیزات بقاء در دریا منوط به تعمیر و نگهداری مناسب پرسنل کشتی و استفاده از آنها در تمرین های منظم است. چنانچه این تجهیزات به طور منظم توسط خدمه مورد بازرسی و کنترل قرار نگرفته باشند مدت زمان سپری شده از آخرین بازرسی برای صدور گواهینامه تجهیزات ایمنی می تواند عامل مهمی در میزان خراب شدگی تجهیزات باشد. فارغ از نبود تجهیزات الزامی مندرج در کنوانسیون ها یا نواقص آشکاری همچون سوراخ شدگی قایق های نجات، افسر کنترل و بازرسی باید به دنبال نشانه هایی از کار نکردن یا موانعی در برابر عملکرد آسان تجهیزات به آب اندازی قایق نجات از قبیل توده شدن رنگ، زنگ زدگی نقاط چرخش، گریسکاری نشدن، وضعیت قرقره ها و رها کننده ها، و بارچینی غلط و بستن نادرست بارها بر روی عرشه نیز باشد.

۳-۲-۱۴ با یافتن چنین شواهدی افسر کنترل و بازرسی توجیه لازم برای انجام بازرسی جزء به جزء تجهیزات بقاء در دریا را در اختیار خواهد داشت. این بازرسی ممکن است مواردی از قبیل پایین آوردن قایق نجات، اطمینان از سرویس شدن جان پناه دریایی (Life Raft)، تعداد و وضعیت جلیقه ها و حلقه های نجات و حصول اطمینان از منقضی نبودن تاریخ استفاده از علائم هشدار دهنده اضطراری (Pyrotechnics) را شامل شود. معمولاً این بازرسی به دقت و جزئیات آنچه جهت تجدید گواهینامه تجهیزات ایمنی انجام می پذیرد نخواهد بود و بر موارد اساسی مرتبط با ترک ایمن کشتی متمرکز خواهد بود، هر چند در شرایط خاص می تواند تا حد بازرسی صدور



گواهینامه فوق نیز گسترش یابد. در این بازرسی‌ها توجه به وجود روشنایی مناسب در کناره‌های کشتی، ابزارهای اعلام خطر به خدمه و مسافریین و تامین روشنایی مناسب در مسیر حرکت به سمت محل‌های تجمع و سوار شدن به قایق‌های نجات از اهمیت بسزایی برخوردار است.

ایمنی در برابر آتش سوزی (Fire Safety)

۳-۲-۱۵ کلیه کشتی‌ها: شرایط نامناسب لوله‌ها و شیرهای شستشوی عرشه و آتش نشانی و احتمالاً نبود شیلنگ‌های مربوطه و کپسول‌های اطفاء حریق در داخل ساختمان کشتی می‌تواند ضرورت بازرسی دقیق از تمامی تجهیزات ایمنی در برابر آتش را ایجاد نماید. افسر بازرس علاوه بر بررسی میزان انطباق با الزامات کنوانسیون‌ها باید به دنبال مشاهده نشانه‌هایی از وجود خطر آتش سوزی بیش از حد معمول باشد. این خطر که ممکن است در اثر عدم نظافت مناسب موتورخانه و نواقص بارز در تجهیزات ثابت یا قابل حمل اطفاء حریق ایجاد شود می‌تواند به غیراستاندارد قلمداد شدن کشتی منجر شود.

۳-۲-۱۶ کشتی‌های مسافربری: افسر بازرس باید پیش از انجام بازرسی بر اساس ارزیابی وضعیت کشتی مطابق روش عنوان شده در فوق و با توجه خاص به وسایل ایمنی در برابر آتش سوزی، درخصوص ضرورت بازرسی از تمامی تجهیزات ایمنی در برابر آتش سوزی در کشتی تصمیم‌گیری نماید. در صورتی که افسر بازرس انجام بازرسی جزء به جزء از تجهیزات ایمنی در برابر آتش سوزی را ضروری بداند، باید طرح کنترل آتش کشتی را به منظور آگاهی از تدابیر کلی در نظر گرفته شده در کشتی و انطباق آنها با الزامات کنوانسیون مطابق با سال ساخت کشتی بررسی نماید. بررسی روش حفاظت سازه ای باید به عهده مرجع دریایی کشور صاحب پرچم سپرده شود و افسر بازرس باید بازرسی خود را به بررسی اثربخشی ترتیبات ارائه شده محدود نماید.

۳-۲-۱۷ در صورت آماده نبودن و کار نکردن دربهای ضد آتش (Fire Doors)، گسترش آتش تسریع می‌شود. افسر بازرس باید عملکرد و ترتیبات محکم‌سازی این دربها در دیواره‌های بخش اصلی و پلکان‌ها و محل‌های دارای ریسک بالای آتش سوزی مانند موتورخانه‌های اصلی و آتیشخانه‌ها را با توجه خاص به درب‌هایی که باید باز نگاه داشته شوند بررسی نماید. بخشهای عمودی اصلی نیز که ممکن است در حین تغییرات سازه ای جدید ایجاد شده باشند باید مورد توجه قرار گیرند. در صورت بروز آتش سوزی، خطر دیگری که وجود دارد بخش شدن دود از طریق سیستم‌های تهویه است. به همین جهت تعدادی از دمپرها (Dampers) و فلپ‌های دود (Smoke Flaps) باید از نظر استاندارد بودن کارکرد آزمایش شوند. افسر بازرس همچنین باید مطمئن شود که فن‌های تهویه توسط کنترل‌های اصلی خاموش می‌شوند و تدابیری برای بستن ورودی‌ها و خروجی‌های اصلی سیستم‌های تهویه اتخاذ شده است.



۱۸-۳-۳ اثربخشی استفاده از خروجی‌های اضطراری باید از طریق حصول اطمینان از قفل نبودن دربهای اصلی و مسدود نبودن راهروها و پلکان‌ها بررسی شوند.

مقررات جلوگیری از تصادم در دریا (Collision)

۱۹-۳-۳ یکی از جنبه‌های حیاتی تضمین ایمنی جان افراد در دریا، پیروی کامل از مقررات جلوگیری از تصادم است. افسر بازرسی باید بر اساس مشاهدات خود بر روی عرشه درخصوص نیاز انجام بازرسی دقیق از چراغهای راه، زاویه دید آنها و ابزارهای ارسال پیام‌های صوتی و اضطراری تصمیم‌گیری نماید.

گواهینامه ایمنی سازه کشتی‌های باری (Safety Construction Certificate)

۲۰-۳-۳ وضعیت کلی کشتی ممکن است افسر کنترل و بازرسی را به بررسی مواردی که به ایمنی شناور مربوط می‌شوند ولی ارتباطی به تجهیزات ایمنی و تعیین خطوط شاهین ندارند، مانند اثربخشی موارد مربوط به گواهینامه ایمنی سازه کشتی‌های باری سوق دهد. امکانات پمپاژ، ابزارهای بستن مخازن روغن و هوا در مواقع بروز آتش‌سوزی، سیستم‌های اعلام خطر و تامین کننده‌های برق اضطراری را می‌توان از این موارد بر شمرد.

گواهینامه‌های ایمنی رادیویی کشتی‌های باری (Safety Radio)

۲۱-۳-۳ اعتبار گواهینامه‌های ایمنی رادیویی و مدارک ثبت تجهیزات مربوطه می‌تواند دلیلی بر وجود و اثربخشی تجهیزات مرتبط با آن باشد، با این حال افسر کنترل و بازرسی باید اطمینان حاصل نماید پرسنل مناسبی که دارای گواهینامه هستند برای راه اندازی دستگاه‌ها و مراقبت رادیویی گماشته شده‌اند. الزامات تعمیر و نگهداری تجهیزات رادیویی در مقرره IV/15 کنوانسیون سولاس ذکر شده است. سوابق و گزارشات رادیویی باید بررسی شوند. در صورت نیاز، می‌توان تجهیزات مورد آزمایش عملی قرار داد.

تجهیزاتی علاوه بر الزامات کنوانسیون یا کشور صاحب پرچم

۲۲-۳-۳ آن دسته از تجهیزات کشتی که برای کار در شرایطی که بر ایمنی یا مقابله با آلودگی موثر است در نظر گرفته شده اند باید درحالت عملیاتی باشند. در صورت خرابی چنین تجهیزاتی که فراتر از حد الزامات کنوانسیون‌ها یا قوانین کشور صاحب پرچم هستند، این تجهیزات باید تعمیر شده یا برداشته شوند و در صورت عدم امکان برداشتن باید به وضوح با عنوان «خارج از سرویس» مشخص و در محل خود محکم شوند.



۳-۳ دستورالعمل الزامات تخلیه مواد زائد مطابق ضوابط یک و دو مارپول ۷۳/۷۸ (Discharge Requirements)

۳-۳-۱ مقرره های ۹ و ۱۰ ضمیمه یک مارپول تخلیه مواد نفتی و مقرره ۵ ضمیمه دوم مارپول تخلیه مایعات مضر را در دریا به جز در شرایط کاملاً تعریف شده ممنوع می کند. سابقه این فعالیتها باید به طور کامل در دفتر ثبت بار یا روغن (Cargo or Oil Record Book)، حسب مورد ثبت شوند و برای بازرسی در تمامی مواقع موجه آماده و قابل دسترسی باشند.

۳-۳-۲ طبق مقرره های فوق، در صورت مشاهده آثار نفت در زیر یا بر روی سطح آب در نزدیکی کشتی و امواج حاصله، مساله باید مورد بررسی قرار گیرد تا از تخلف یا عدم بروز تخلف از مقررات تخلیه اطمینان حاصل گردد.

۳-۳-۳ شرایطی که در آن اجازه تخلیه مایعات خطرناک به دریا صادر می شود شامل محدودیتهای مکان، کمیت و کیفیت است که به نوع و گروه مایع تخلیه شده و منطقه دریایی خاص بستگی دارد.

۳-۳-۴ تحقیقات درخصوص وقوع تخلف فرضی باید با هدف تعیین صحت تخلیه مایع خطرناک و همچنین بررسی تطابق فعالیتهای منجر به آن با دستورالعمل ترتیبات و فرآیندهای کشتی (P & A Manual) انجام شود.

۳-۳-۵ بازرسی بر اساس مندرجات بندهای ۳-۳-۳ و ۳-۳-۴ ممکن است به شناسایی خطر آلودگی و یا تخلف از الزامات تخلیه و در نتیجه اتخاذ اقدامات لازم از جمله غیر استاندارد اعلام نمودن کشتی، تعلیق بازرسی و توقیف کشتی منجر گردد.

بازرسی از فرایندهای شستشوی نفت خام (Crude Oil Washing Operation)

۳-۳-۶ کشورهای صاحب بندر می توانند بازرسی هایی را به منظور حصول اطمینان از انجام شستشوی نفت خام و پیروی از مقرره ۱۳ ضمیمه اول مارپول بر روی تمامی کشتی های حمل نفت خام که ملزم به داشتن سیستم COW هستند و با داوطلبانه آن را نصب نموده اند انجام دهند. این کشتی ها همچنین باید از آندسته از الزامات عملیاتی و ویژگی های بازنگری شده در طراحی، عملکرد و کنترل سیستم های COW (قطعنامه A.446(XI)) پیروی نمایند. انجام این کار در بندری که بار در آنها تخلیه می شوند به بهترین وجه قابل اجراست.

۳-۳-۷ باید توجه داشت که بازرسی های بندر فوق ممکن است به مشهود شدن خطر آلودگی و نیاز به اتخاذ اقدامات اضافی از سوی کشور صاحب بندر بر اساس ضمیمه شماره ۴ (توقیف کشتی) منجر شود.

۳-۳-۸ راهنمای تفصیلی انجام بازرسی های بندری از فرایندهای COW (Crude Oil Washing Systems) توسط IMO تصویب و منتشر شده است که در بخش ۴ از ضمیمه دوم روش کنترل و بازرسی کشتیها نیز به آنها اشاره شده است.



۳-۳-۹ مقرر ۸ از ضمیمه دوم کنوانسیون مارپل، متعهدین به این کنوانسیون را ملزم به تعیین یا تفویض اختیار به بازرسان به منظور اجرای این مقرر می نماید.

۳-۴ راهنمای بازرسی الزامات عملیاتی (Operational Requirements)

۳-۴-۱ در صورت مشاهده ادله کافی مطابق با مفاد بند ۹.۴ دستور العمل کنترل و بازرسی کشتیهای اقیانوس پیمان، افسر کنترل و بازرسی کشتیها می تواند از فرایندهای عملیاتی کشتی بازرسی نماید. با این حال در هنگام انجام بازرسیهای توصیه شده در این دستورالعمل، افسر بازرس باید از درخواست آزمایشهای عملیاتی یا فیزیکی مربوطه که به اعتقاد فرمانده کشتی، ایمنی کشتی، خدمه، مسافری و بار را به مخاطره خواهد انداخت پرهیز نماید.

۳-۴-۲ در هنگام اجرای بازرسیهای عملیاتی، افسر بازرس باید اطمینان حاصل نماید در فعالیتهای عادی کشتی از قبیل تخلیه و بارگیری بار و عملیات بالاست (Ballasting) که با مسئولیت فرمانده انجام می شوند تداخلی ایجاد نمی گردد، ضمن اینکه نباید اجرای آزمایشات عملیاتی را که باعث تاخیر غیرضروری در فعالیت کشتی می شوند در خواست نماید.

۳-۴-۳ پس از بررسی میزان انطباق وضعیت کشتی با الزامات عملیاتی، افسر بازرس باید با بهره گیری از قضاوت حرفه ای خویش تشخیص دهد که آیا مهارت عملیاتی خدمه به طور کلی در سطحی قرار دارد که کشتی بتواند بدون ایجاد خطری برای خود، سرنشینان یا محیط زیست دریایی دریاوردی نماید.

فهرست وظایف در شرایط اضطرار (Muster List)

۳-۴-۴ افسر کنترل و بازرسی می تواند بررسی نماید که آیا پرسنل از وظایف محول شده به آنها طبق فهرست وظایف در شرایط اضطرار آگاهی دارند.

۳-۴-۵ افسر بازرس می تواند اطمینان حاصل نماید فهرستهای وظایف در شرایط اضطرار در نقاط مشخص کشتی از جمله پل فرماندهی، موتورخانه و محل های اقامت خدمه نصب شده اند. پس از تشخیص انطباق فهرست وظایف در شرایط اضطرار با قوانین، افسر بازرس باید بررسی نماید آیا:

(۱) فهرست وظایف در شرایط اضطرار در بردارنده وظایف محول شده به کلیه پرسنل می باشد،

(۲) فهرست وظایف در شرایط اضطرار مشخص می نماید کدام یک از افسران برای اطمینان از تعمیر و نگهداری و آماده به کار بودن تجهیزات اطفاء حریق و بقاء در دریا در نظر گرفته شده اند؛

(۳) در فهرست وظایف در شرایط اضطرار با در نظر گرفتن اینکه شرایط اضطراری مختلف نیازمند اقدامات متفاوت است، جانشین افراد کلیدی کشتی در مواقع ناتوانی مشخص شده اند.



۴) وظایف محول شده به پرسنل را در ارتباط با مسافری در موارد اضطراری مشخص می‌نماید.
۵) فرمت فهرست وظایف در شرایط اضطرار استفاده شده در کشتی های مسافربری مورد تایید (Approved) می‌باشد.

۳-۴-۶ برای تعیین بروز بودن فهرست وظایف در شرایط اضطرار، افسر کنترل و بازرسی می‌تواند فهرست بروز شده از پرسنل کشتی را درخواست نماید. از روش‌های دیگری مانند بررسی گواهینامه حداقل نفرات نیز می‌توان به این منظور استفاده کرد.

۳-۴-۷ افسر کنترل و بازرسی ممکن است بررسی نماید که آیا وظایف محول شده به پرسنل مسئول کار با قایق‌های نجات یا لایفرفت‌ها با مقررات انطباق دارد و آیا یک افسر عرشه یا فرد دارای گواهینامه برای هر یک از وسایل نجات مورد استفاده گماشته شده است. هر چند مرجع دریایی کشور صاحب پرچم می‌تواند با توجه به ماهیت سفر، تعداد سرنشینان و ویژگی‌های کشتی اجازه دهد افرادی که در کار با لایفرفت‌ها تجربه دارند به جای افراد دارای صلاحیت فوق، به عنوان مسئول جان پناه دریایی (Life Raft) به کار گرفته شوند. در مورد قایق‌های نجات نیز، فرد جانشین باید مشخص شود.

۳-۴-۸ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل با وظایف محول شده به آنها مطابق با فهرست وظایف در شرایط اضطرار و محل استقرار خویش جهت اجرای این وظایف آگاهی دارند.

ارتباطات (Communication)

۳-۴-۹ افسر کنترل و بازرسی باید بررسی نماید آیا خدمه اصلی می‌توانند در مواقع لزوم به گونه ای که در عملکرد ایمن کشتی بویژه در شرایط اضطراری مختل نگردد، با یکدیگر و مسافری ارتباط برقرار نمایند.

۳-۴-۱۰ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند از فرمانده بپرسد چه زبانهایی به عنوان زبانهای کاری کشتی استفاده می‌شوند.

۳-۴-۱۱ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند به روشهای مختلف اطمینان حاصل نماید که آیا خدمه اصلی می‌توانند در طول بازرسی یا تمرینات مقصود یکدیگر را درک نمایند. خدمه تعیین شده برای کمک به مسافری باید بتوانند اطلاعات لازم را در موارد اضطراری به مسافری منتقل نمایند.

تمرینات اطفاء حریق و ترک کشتی (Fire and Abandon Ship Drill)

۳-۴-۱۲ افسر کنترل و بازرسی در هنگام مشاهده تمرین مقابله با آتش و ترک کشتی باید اطمینان حاصل نماید خدمه نسبت به وظایف خود و شیوه صحیح استفاده از تاسیسات و تجهیزات کشتی آشنایی دارند.



تمرینات اطفاء حریق (Fire Drills)

۱۳-۴-۳ افسر کنترل و بازرسی می تواند متقاضی مشاهده اجرای یک تمرین مقابله با آتش توسط پرسنل تعیین شده در فهرست وظایف در شرایط اضطرار باشد. پس از مشورت با فرمانده، یک یا چند محل مخصوص در کشتی برای شبیه سازی آتش انتخاب می شوند. یکی از پرسنل به محل (ها) فرستاده می شود تا با استفاده از سیستم اخطار آتش یا وسایل دیگر اعلام خطر نماید.

۱۴-۴-۳ در محل آتش، افسر بازرسی می تواند شرایط و نوع آتش را برای آن فرد توصیف و چگونگی گزارش آتش به پل فرماندهی یا مرکز کنترل خسارت را مشاهده نماید. در این مرحله، اغلب کشتی ها زنگ اعلام خطر را به صدا در می آورند تا گروه های اطفاء حریق را به ایستگاه های خود فرا بخوانند. افسر بازرسی باید رسیدن گروه اطفاء حریق به صحنه، بیرون آوردن تجهیزات و اطفاء حریق شبیه سازی شده را بررسی نماید. رهبران گروه ها باید دستورات لازم را به اعضاء گروه خود ابلاغ و شرایط صحنه را به پل فرماندهی یا مرکز کنترل خسارات گزارش نمایند. طبقه استفاده از ابزارها و تجهیزات اطفاء حریق توسط اعضا گروه ها باید مورد بررسی قرار بگیرد و افسر باید از کامل بودن تجهیزات اطمینان حاصل نماید. صرف فراخواندن خدمه با تجهیزات خود قابل قبول نمی باشد. واکنش پرسنل در مواجهه با آسیب دیدگی افراد را می توان با انتخاب یکی از خدمه به عنوان آسیب دیده فرضی بررسی نمود. افسر بازرسی باید چگونگی ارسال خبر و رسیدن برانکار و تیم پزشکی را بررسی نماید. حمل صحیح برانکار از میان یلکان ها، درپها و راهروهای باریک دشوار و نیازمند تمرین است.

۱۵-۴-۳ تمرین باید تا حد امکان به شیوه ای برگزار شود که گویی شرایط حقیقی اضطرار روی داده است.

۱۶-۴-۳ پرسنل تعیین شده برای سایر وظایف تمرین اطفاء حریق از قبیل رسیدگی به ژنراتورهای اضطراری، اتاق CO₂، آب پاش (Sprinkler) و پمپ های اضطراری آتش نشانی باید در تمرین مشارکت داشته باشند. افسر بازرسی می تواند از آنها بخواهد وظایف خود را شرح و در صورت امکان میزان آشنایی خود با آنها را به نمایش بگذارند.

۱۷-۴-۳ در کشتی های مسافربری، باید به وظایف پرسنلی که قرار است درپها و دمپره های دستی را ببندند توجه ویژه ای معطوف گردد. این ابزارهای بستن باید در طول تمرین اطفاء حریق توسط افراد مسئول در محل اجرای تمرین کنترل شوند. پرسنلی که در گروه های اطفاء حریق قرار نگرفته اند اغلب به منظور کمک به تخلیه مسافری به محل های اقامت آنها اعزام می شوند. باید از این افراد خواسته شود وظایف خود و معنای علائم مختلف اضطراری را بیان نمایند، دو راه خروج اضطراری از آن محل و مکان ایمن تجمع مسافری را نشان دهند. خدمه تعیین شده برای کمک به مسافری باید دست کم بتوانند اطلاعات کافی برای دستیابی به محل های تجمع و سوار شدن به قایق های نجات را در اختیار ایشان بگذارند.



تمرینات ترک کشتی (Abandon Ship Drills)

۱۸-۴-۳ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند پس از مشورت با فرمانده اجرای تمرین ترک کشتی با استفاده از یک یا چند قایق نجات را درخواست نماید. مقصود از این تمرین آگاهی از توانایی کنترل و کار با قایقهای نجات توسط پرسنل تعیین شده در فهرست وظایف در شرایط اضطرار می‌باشد. در صورت امکان، افسر بازرسی باید قایق(های) اضطراری (Rescue Boat) را نیز در این تمرین شرکت دهد. فصل سوم کنوانسیون سولاس ویژگی‌های لازم برای تمرین‌ها و آموزش‌های ترک کشتی را ارائه نموده است که از آن میان، اصول ذیل مهمترین محسوب می‌شوند:

۱۹-۴-۳ تمرین باید تا حد امکان به شیوه‌ای برگزار شود که گویی شرایط حقیقی اضطرار روی داده است.

۲۰-۴-۳ تمرین ترک کشتی باید موارد ذیل را شامل شود:

- ۱) فراخواندن (مسافری و) خدمه به ایستگاههای مخصوص با استفاده از روشهای هشدار دهنده و حصول اطمینان از آگاهی آنان نسبت فرمان ترک کشتی مطابق با مفاد فهرست وظایف در شرایط اضطرار.
- ۲) اطلاع رسانی به ایستگاه ها و آماده شدن جهت انجام امور مندرج در فهرست وظایف در شرایط اضطرار
- ۳) کنترل پوشش مناسب (مسافری و) خدمه
- ۴) کنترل صحت نحوه پوشیدن جلیقه‌های نجات
- ۵) پایین آوردن حداقل یک قایق نجات پس از انجام مراحل لازم برای به آب‌اندازی
- ۶) روشن کردن و کار با موتور قایق نجات
- ۷) استفاده از بالابرها (Davits) مورد استفاده برای به آب اندازی لایف‌رفت ها

۲۱-۴-۳ اگر قایق نجات پایین آورده شده در طول تمرین، قایق اضطراری نباشد، باید این قایق را نیز با مد نظر قرار دادن کوتاه‌ترین زمان ممکن برای سوار شدن و به آب اندازی پایین آورد. افسر بازرسی باید اطمینان حاصل نماید پرسنل در سراسر عملیات ترک کشتی به وظایف محوله آشنایی دارند و خدمه مسئول قایقهای نجات با عملکرد و تجهیزات آنها بطور کامل آشنا هستند.

۲۲-۴-۳ هر کدام از قایقهای نجات باید در حالت آماده باش دائم بوده و به طریقی نگهداری شود که دو نفر از خدمه بتوانند آن را در کمتر از ۵ دقیقه برای سوار شدن و به آب اندازی آماده نمایند.

۲۳-۴-۳ در کشتی‌های مسافربری، لازم است قایق‌های نجات و لایف‌رفت‌های دارای بالابر ظرف ۳۰ دقیقه به آب انداخته شوند.

۲۴-۴-۳ در کشتی‌های باری، لازم است قایق‌های نجات و لایف‌رفت‌های دارای بالابر ظرف ۱۰ دقیقه به آب انداخته شوند.



طرح کنترل خسارت (Damage Control Plan) و طرح اضطراری مقابله با آلودگی نفتی کشتی (SOPEP)

۳-۴-۲۵ افسر بازرسی باید بررسی نماید که آیا طرح کنترل خسارت در کشتی‌های مسافربری وجود دارد و آیا خدمه به وظایف خود و استفاده از تاسیسات و تجهیزات کشتی به منظور کنترل خسارات آگاهی دارند. در خصوص طرح‌های اضطراری مقابله با آلودگی نفتی کشتی (SOPEP) این کار باید بر روی تمامی کشتیها انجام شود.

۳-۴-۲۶ افسر بازرسی باید بررسی نماید آیا افسران کشتی از محتویات کتابچه کنترل خسارت که باید در دسترس آنها باشد و یا طرح کنترل خسارت آگاهی دارند.

۳-۴-۲۷ ممکن است از افسران درخواست شود اقدامات لازم برای شرایط مختلف خسارت را توضیح دهند.

۳-۴-۲۸ همچنین ممکن است از افسران درخواست شود در خصوص محدوده بخش‌های ضد نفوذ آب، ورودیهای آنها و تجهیزات بستن، محل کنترل های آنها و اقدامات لازم برای برطرف نمودن هرگونه کج‌شدگی (List) در اثر آب‌گرفتگی را توصیف نمایند.

طرح کنترل آتش (Fire Control Plan)

۳-۴-۲۹ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند بررسی نماید که آیا کتابچه یا طرح کنترل آتش موجود است و آیا خدمه با اطلاعات آن آشنایی دارند.

۳-۴-۳۰ افسر بازرسی می‌تواند اطمینان حاصل نماید طرح‌های کنترل آتش به صورت دائم برای کمک به افسران در معرض دید قرار داده شده‌اند. به همین ترتیب، دفترچه‌های حاوی اطلاعات طرح کنترل آتش باید در اختیار تمامی افسران قرار گیرد و یک نسخه در تمامی مواقع درون کشتی و در محلی سهل الوصول موجود باشد. طرح‌ها و کتابچه‌ها باید به روز بوده و هر گونه تغییرات در اولین فرصت در آنها ثبت و اعمال شود.

۳-۴-۳۱ افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا افسران مسئول، خصوصاً آنهايي که وظایف مرتبط را عهده‌دار هستند از اطلاعات کتابچه یا طرح کنترل آتش و چگونگی اقدام در صورت بروز آتش‌سوزی آگاهی دارند.

۳-۴-۳۲ افسر بازرسی می‌تواند اطمینان حاصل نماید افسران مسئول کشتی با اعضای اصلی گروه‌های مختلف اطفاء حریق، وظایف آنها و روش‌های دسترسی به بخش‌های مختلف کشتی آشنایی دارند.

فعالیت‌های پل فرماندهی (Bridge Operation)

۳-۴-۳۳ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا افسران مسئول نگهداری ناوبری با تجهیزات ناوبری و کنترل پل فرماندهی، تغییر سیستم سکان از خودکار به دستی و بالعکس و ویژگی‌های مانور کشتی آشنایی دارند.

۳-۴-۳۴ افسر مسئول نگهداری ناوبری باید با محل استقرار و نحوه عملکرد تمامی تجهیزات ایمنی و ناوبری آشنایی داشته باشد. به علاوه این فرد باید از تمامی اطلاعات موجود آگاهی داشته و با کلیه فرآیندهای موثر در هدایت کشتی در تمامی شرایط آشنایی داشته باشند.



۳۵-۴-۳ افسر بازرس همچنین می‌تواند میزان آشنایی افسران با تمامی اطلاعات موجود برای آنها مانند ویژگی‌های مانور کشتی، علائم نجات جان افراد، کتب و نشریات به روز دریایی، چک‌لیست‌های مربوط به فرایندهای پل فرماندهی، دستورالعمل‌ها، راهنماها و غیره را بررسی نماید.

۳۶-۴-۳ افسر بازرس می‌تواند آشنایی افسران با فرایندهایی از قبیل آزمایشات و کنترل‌های ادواری تجهیزات، آماده‌سازی کشتی برای پهلوگیری و جداسازی، نحوه تغییر سیستم سکان از اتوماتیک به دستی، ارسال علائم، ارتباطات، مانور با کشتی، موارد اضطراری و مفاد دفتر ثبت گزارش روزانه را بررسی نماید.

عملیات تخلیه و بارگیری (Cargo Operation)

۳۷-۴-۳ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند آشنایی پرسنل با وظایف تعیین شده برای آنان در ارتباط با بار و تجهیزات بارگیری، خطرات موجود در اثر کار با بار و تدابیر اتخاذ شده در چنین مواردی را بررسی نماید.

۳۸-۴-۳ در ارتباط با حمل بارهای فله جامد، افسر بازرس باید حسب مورد بررسی نماید آیا تخلیه و بارگیری مطابق نقشه‌های تخلیه و بارگیری مورد توافق کشتی و پایانه انجام گرفته است.

۳۹-۴-۳ افسر بازرس می‌تواند در صورت نیاز بررسی نماید آیا خدمه مسئول با مفاد آیین‌نامه عملکرد ایمن برای بارهای فله جامد (BC Code)، خصوصاً آنهایی که به میزان رطوبت مجاز و زاویه بارگیری طولی، آیین‌نامه عملکرد ایمن برای کشتی‌های حامل الوار بر روی عرشه و آیین‌نامه عملکرد ایمن برای نگهداری و محکم نمودن بار آشنایی دارند.

۴۰-۴-۳ برخی مواد جامد ممکن است به علت ویژگی‌های فیزیکی یا خصوصیات شیمیایی خود در طول سفر خطرناک شوند. بخش دوم آیین‌نامه عملکرد ایمن بارهای فله جامد احتیاط‌های کلی در این زمینه را عنوان نموده است. بخش چهارم این آیین‌نامه به تعهد صاحب بار در خصوص ارائه تمامی اطلاعات لازم جهت حمل و نقل ایمن این بارها اشاره می‌کند. افسر بازرس می‌تواند مطمئن شود آیا تمامی جزئیات مرتبط از قبیل گواهی‌نامه‌های آزمایشات توسط صاحب بار به فرمانده تحویل شده است.

۴۱-۴-۳ برای برخی از بارها، مانند بارهایی که در معرض تبدیل شدن به مایع قرار دارند تدابیر احتیاطی خاص عنوان شده است (بخش ۷ آیین‌نامه BC) افسر بازرس می‌تواند مشخص نماید آیا تمامی اقدامات احتیاطی با توجه خاص به تعادل کشتی‌های حامل اینگونه بارها و زائادات خطرناک جامد فله اتخاذ شده است.

۴۲-۴-۳ افسران مسئول تخلیه و بارگیری و خدمه اصلی تانکرهای مواد شیمیایی، نفتکش‌ها و کشتی‌های حمل گاز مایع باید با بار، تجهیزات بارگیری و تدابیر ایمنی در نظر گرفته شده در بخش‌های مرتبط آیین‌نامه‌های IBC و IGC آشنایی داشته باشند.

۴۳-۴-۳ برای موارد مربوط به حمل غلات به صورت فله می‌توان به بخش C، فصل ششم کنوانسیون سولاس و آیین‌نامه بین‌المللی حمل غلات به صورت فله (قطعنامه MSC.23(59)) رجوع کرد.



کار با ماشین آلات (Operation of Machinery)

۳-۴-۴۴ افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل مسئول کشتی با وظایف مرتبط خود در خصوص کار با ماشین‌آلات ضروری از قبیل موارد ذیل آشنایی دارند.

(۱) منابع اضطراری و ذخیره برق

(۲) تجهیزات کمکی هدایت کشتی

(۳) پمپ‌های آتش‌نشانی و تخلیه خن

(۴) سایر تجهیزات ضروری مورد استفاده در شرایط اضطراری

۳-۴-۴۵ افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل مسئول کشتی با موارد ذیل آشنایی دارند:

(۱) ژنراتور اضطراری

۱-۱ اقدامات ضروری پیش از روشن کردن موتور؛

۱-۲ روش‌های مختلف روشن کردن موتور با در نظر گرفتن منبع انرژی استارت؛ و

۱-۳ اقداماتی در صورت عدم موفقیت در روشن کردن موتور در اولین تلاش‌ها باید انجام شود.

(۲) موتور ژنراتور ذخیره:

۲-۱ روش‌های خودکار یا دستی روشن کردن موتور ذخیره

۲-۲ اقدامات در هنگام قطع شدن برق

۲-۳ سیستم تقسیم بار الکتریکی مصرفی

۳-۴-۴۶ افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل مسئول کشتی با موارد ذیل آشنایی دارند:

(۱) کدام نوع از سیستم‌های کمکی هدایت برای کشتی مناسب است

(۲) چگونه عملکرد تجهیزات هدایت نمایش داده می‌شود؛ و

(۳) چه اقدامی برای به کار انداختن ابزارهای کمکی هدایت ضروری است

۳-۴-۴۷ افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل مسئول کشتی با موارد ذیل آشنایی دارند:

(۱) پمپ‌های خن:

۱-۱ تعداد و محل نصب پمپ‌های خن در کشتی (شامل پمپ‌های اضطراری خن)

۱-۲ فرایندهای روشن کردن پمپ‌های خن

۱-۳ شیرهایی که لازم است فعال شوند

۱-۴ محتمل‌ترین دلایل از کار افتادن پمپ‌های خن و روش‌های برطرف کردن مشکل

(۲) پمپ‌های آتش‌نشانی:

۲-۱ تعداد و محل نصب پمپ‌های آتش‌نشانی در کشتی (شامل پمپ‌های اضطراری آتش‌نشانی)

۲-۲ فرایندهای روشن کردن این پمپ‌ها

۲-۳ شیرهایی که لازم است فعال شوند



۳-۴-۴۸ افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل مسئول کشتی با موارد ذیل آشنایی دارند:

- ۱- روشن کردن و تعمیر و نگهداری موتور قایق نجات یا قایق اضطراری
- ۲- روشهای کنترل محلی برای سیستم‌هایی که اغلب از پل فرماندهی کنترل می‌شوند
- ۳- استفاده از منابع برق اضطراری کاملاً مستقل از سیستم اصلی برق برای تجهیزات رادیویی
- ۴- روشهای تعمیر و نگهداری باتری‌ها
- ۵- سیستمهای خاموش کردن اضطراری، سیستم نشانگر آتش و عملکرد سیستم اعلام خطر درپهای ضد نفوذ آتش و آب (سیستم‌های ذخیره انرژی) و
- ۶- تغییر دادن سیستمهای خنک کردن آبی و روغن کاری برای موتورهای اصلی و کمکی از حالت خودکار به دستی

دستورالعمل‌ها، کتابچه‌های راهنما و غیره (Manuals & Instructions)

۳-۴-۴۹ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا پرسنل مرتبط می‌توانند اطلاعات موجود در دستورالعمل‌ها، کتابچه‌های راهنما و سایر موارد مربوط به شرایط و عملکرد ایمن کشتی و تجهیزات آنها را درک کنند و از الزامات نحوه نگهداری، آزمایشات ادواری، آموزش، تمرینات و ثبت گزارشات در دفتر ثبت وقایع آگاهی دارند.

۳-۴-۵۰ اطلاعات ذیل باید در کشتی موجود باشند و افسر بازرسی باید بررسی نماید آیا این اطلاعات به زبان یا زبانهای قابل درک برای خدمه تهیه شده‌اند و آیا پرسنل مرتبط از محتویات آنها آگاهند و می‌توانند اقدام مناسب را انجام دهند:

- ۱) راهنماهای مربوط به تعمیر و نگهداری و کار با کلیه تجهیزات و تاسیسات مربوط به اطفاء حریق و محصور ساختن آتش باید در یک مجموعه و در محلی سهل‌الوصول نگهداری شوند.
- ۲) دستورات نحوه اقدام در هنگام بروز شرایط اضطراری باید به گونه‌ای شفاف به کلیه پرسنل کشتی ابلاغ شود.
- ۳) تصاویر و دستورات مربوط به محل تجمع مسافری، روش پوشیدن جلیقه نجات و اقدامات ضروری که باید در شرایط اضطراری انجام شود باید به زبانهای مناسب جهت اطلاع ایشان در کابینها و سایر محل‌های تجمع نصب گردد.
- ۴) پوسترها و علائم نحوه کار با قایقهای نجات و بالابرهای به آب اندازی و سایر هشدارها و دستورات ضروری در خصوص عملکرد آنها باید بر رویشان یا در مجاورت آنها قرار داشته باشد.
- ۵) راهنمای نحوه تعمیر و نگهداری تجهیزات بقاء در دریا بر روی کشتی
- ۶) راهنماهای آموزشی باید در سالنهای غذاخوری، فضاهای استراحت و اتاقهای پرسنل وجود داشته باشند. این دفترچه‌ها که ممکن است چندین جلد باشند باید حاوی دستورات و اطلاعاتی به زبان ساده و تا حد امکان مصور در خصوص تجهیزات بقاء در دریا بهترین روش‌های نجات و بقاء باشند؛



۷) طرح اضطراری مقابله با آلودگی نفتی کشتی (SOPEP) مطابق با مقرره ۲۶ از ضمیمه اول کنوانسیون مارپول ۷۳/۷۸ و

۸) کتابچه تعادل، نقشه های مربوط به تعادل و سایر اطلاعات مرتبط

روغن و مخلوط‌های روغنی مربوط به موتورخانه (Oil & Oily Mixtures)

۳-۴-۵۱) افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا تمامی الزامات عملیاتی ضمیمه یک مارپول ۷۳/۷۸ با توجه به موارد ذیل برآورده شده‌اند:

۱) مقدار پسماند نفت تولید شده

۲) ظرفیت مخازن نگهداری لجن نفتی (Sludge) و آب‌خن؛ و

۳) ظرفیت دستگاه تفکیک آب و روغن

۳-۴-۵۲) کتابچه ثبت نفت (Oil Record Book) باید مورد بازرسی قرار گیرد. بازرسی باید بررسی نماید آیا تسهیلات دریافت مواد زائد مورد استفاده بوده‌اند. در صورت نامناسب بودن این تسهیلات موارد باید ثبت گردد.

۳-۴-۵۳) افسر بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا افسر مسئول با نحوه تخلیه آب‌خن و لجن نفتی (Sludge) آشنایی دارد. در موارد مرتبط می‌توان به عنوان مرجع از دستورالعمل‌های سیستم‌های رسیدگی به زائادات نفتی موتورخانه کشتی استفاده نمود. با در نظر گرفتن موارد فوق، افسر بازرسی باید بررسی نماید آیا فضای خالی مخزن مربوطه برای نگهداری لجن نفتی تولید شده در طول سفر بعدی کشتی کافی است. در خصوص کشتی‌هایی که توسط مرجع دریایی از رعایت الزامات مقررهای (۱) ۱۶ و (۲) ۱۶ ضمیمه یک مارپول معاف شده‌اند، آیا تمامی آب‌خن تا زمان رسیدن به تسهیلات دریافت مواد زائد در درون کشتی نگهداری می‌شود.

۳-۴-۵۴) در صورت عدم استفاده از تسهیلات دریافت مواد زائد بنادر دیگر به علت نامناسب بودن، افسر بازرسی باید به فرمانده توصیه نماید نامناسب بودن این تسهیلات را مطابق بخشنامه شماره ۳۴۹ مورخ ۱۸ نوامبر ۱۹۹۸ MEPC، به کشور صاحب پرچم گزارش نماید.

عملیات تخلیه و بارگیری و شستشوی مخازن بار در تانکرها

۳-۴-۵۵) افسر کنترل و بازرسی می‌تواند با اقداماتی از قبیل بازرسی از کتابچه ثبت بار یا نفت، بررسی نماید آیا تمامی الزامات عملیاتی ضمیمه یک یا دو مارپول با توجه به نوع تانکر و نوع بار، اجرا می‌شوند. بازرسی باید بررسی نماید آیا تسهیلات دریافت مواد زائد مورد استفاده بوده‌اند. در صورت نامناسب بودن این تسهیلات موارد باید ثبت گردد.

۳-۴-۵۶) بررسی‌های مربوط به عملیات تخلیه و بارگیری و شستشوی مخازن تانکرهای حامل نفت را می‌توان مطابق راهنمای بازرسی از سیستم شستشوی نفت خام (COW) انجام داد.



۵۷-۴-۳ در صورت عدم استفاده از تسهیلات دریافت مواد زائد بنادر دیگر به علت نامناسب بودن، افسر بازرسی باید به فرمانده توصیه نماید نامناسب بودن این تسهیلات را مطابق بخشنامه شماره ۳۴۹ مورخ ۱۸ نوامبر ۱۹۹۸ MEPC، به کشور صاحب پرچم گزارش نماید.

۵۸-۴-۳ چنانچه به شناوری اجازه داده شود به غیر از زائداتی که می تواند آنها را در طول سفر در دریا تخلیه کند باقیمانده مواد زائد مایع مضر را تا بندر مقصد بعدی در کشتی نگه دارد، باید اطمینان حاصل شود که بندر بعدی می تواند مواد زائد را دریافت نماید. در صورت امکان بندر مقصد باید از مراتب مطلع شود.

کالاهای خطرناک و مواد مضر در حالت بسته بندی شده (Dangerous Goods & Harmful Substances)

۵۹-۴-۳ افسر بازرسی می تواند بررسی نماید آیا مدارک لازم برای حمل کالاهای خطرناک و مواد مضر بسته بندی شده بر روی کشتی موجود هستند و آیا بارچینی و تفکیک کالاهای خطرناک و مواد مضر به طور مناسب انجام گرفته و پرسنل در صورت بروز شرایط اضطراری مرتبط با این کالاها با اقدامات ضروری آشنایی دارند.

۶۰-۴-۳ کشتی ها و فضاهای مخصوص کالا که پس از اول سپتامبر ۱۹۸۴ برای حمل کالاهای خطرناک ساخته شده اند باید علاوه بر الزامات مقرره های II-2/53 (برای کشتیهای باری)، II-2/3 و II-2/39 (برای کشتیهای مسافری) با الزامات مقرره II-2/54 کنوانسیون سولاس، انطباق داشته باشند مگر این که این الزامات از طریق انطباق با الزامات دیگر کنوانسیون به اجرا درآمده باشند. تنها مورد معافیت مجاز، حمل کالاهای خطرناک در مقادیر محدود می باشد.

۶۱-۴-۳ ضمیمه سوم ماریپول شامل الزامات حمل مواد مضر بسته بندی شده که در آیین نامه IMDG به عنوان آلاینده دریایی شناخته می شوند می گردد. کالاهایی که آلاینده دریایی محسوب می شوند باید مطابق ضمیمه سه ماریپول نگهداری و برچسب گذاری شوند.

۶۲-۴-۳ افسر بازرسی می تواند بررسی نماید آیا سند انطباق (DOC) در کشتی موجود است و آیا پرسنل با این سند صادر شده از سوی مرجع دریایی به عنوان گواهی بر انطباق سازه و تجهیزات کشتی با الزامات آشنایی دارند. سایر مواردی که لازم است کنترل شود عبارتند از:

- ۱) حصول اطمینان از این که کالاهای خطرناک مطابق سند انطباق و با استفاده از نقشه بارچینی یا فهرست کالاهای خطرناک خواسته شده در فصل هفتم سولاس نگهداری می شوند. این فهرست یا نقشه بارچینی ممکن است با آنچه در ضمیمه سوم ماریپول خواسته شده است ادغام شوند؛
- ۲) در صورتی که مایعات سمی یا قابل اشتعال در مخازن زیر عرشه حمل می شوند، باید در خصوص این که پمپاژ مواد نشت کرده، غیر ممکن است اطمینان حاصل گردد؛ و
- ۳) بررسی این که آیا پرسنل کشتی با مقادیر راهنمای کمک های پزشکی اولیه در موارد مرتبط و فرایندهای اضطراری برای کشتی های حامل کالاهای خطرناک آشنایی دارند.



زباله (Garbage)

۳-۴-۶۳ افسر کنترل و بازرسی می‌تواند بررسی نماید آیا تمامی الزامات عملیاتی ضمیمه ۵ ماریول اجرا شده اند. بازرس باید بررسی نماید آیا تسهیلات دریافت مواد زائد مورد استفاده بوده‌اند. در صورت نامناسب بودن این تسهیلات موارد باید ثبت گردد.

۳-۴-۶۴ «دستورالعمل اجرای ضمیمه ۵ ماریول ۷۳/۷۸» در جلسه بیست و نهم MEPC تصویب و به چاپ رسیده است. یکی از اهداف این دستورالعمل « کمک به دارندگان شناور جهت اجرای الزامات ضمیمه ۵ و قوانین محلی » است.

۳-۴-۶۵ افسر بازرس می‌تواند بررسی نماید آیا:

(۱) پرسنل کشتی با این دستورالعمل خصوصاً بخش سوم با عنوان « کاهش مقدار بالقوه زباله » و بخش چهارم با عنوان « فرایندهای نگهداری و رسیدگی به زباله در کشتی » آشنایی دارند؛ و

(۲) پرسنل کشتی با الزامات ضمیمه ۵ ماریول در مورد دفع و تخلیه زباله در داخل و خارج از مناطق ویژه آشنایی دارند و اصولاً نسبت به مناطق ویژه مشخص شده در ضمیمه ۵ ماریول آگاهی دارند.

۳-۴-۶۶ در صورت عدم استفاده از تسهیلات دریافت مواد زائد بنادر دیگر به علت نامناسب بودن، افسر بازرس باید به فرمانده توصیه نماید نامناسب بودن این تسهیلات را مطابق بخشنامه شماره ۳۴۹ مورخ ۱۸ نوامبر ۱۹۹۸ MEPC، به کشور صاحب پرچم گزارش نماید.



اداره کل حوزه مدیریت عمل

۳-۵ استانداردها و گواهینامه حداقل نفرات (Minimum Manning Standards & Certification)

۳-۵-۱ اصول بازرسی از تعداد نفرات (Manning) کشتی‌های خارجی، بررسی انطباق آنها با موارد ذیل است:

(۱) الزامات حداقل نفرات کشور صاحب پرچم. در صورت وجود تردید باید از کشور صاحب پرچم استعلام گردد؛ و

(۲) الزامات بین المللی مندرج در کنوانسیون های سولاس ۷۴ و STCW 78 و قطعنامه A.890(21)

بازرسی از تعداد نفرات (Manning Control)

۳-۵-۲ اگر تعداد نفرات خدمه کشتی منطبق با سند حداقل نفرات یا سند معادلی از سوی کشور صاحب پرچم باشد، افسر بازرس باید بپذیرد که تعداد نفرات کشتی از شرایط مناسب برخوردار است مگر این که آن سند به وضوح بر اساس اصول مندرج در اسناد مرتبط صادر نشده باشد که در این صورت افسر بازرس باید مطابق بند ۳-۵-۴ ذیل اقدام نماید.

۳-۵-۳ اگر تعداد یا ترکیب واقعی خدمه با سند حداقل نفرات مطابقت نداشته باشد، کشور صاحب بندر باید از کشور صاحب پرچم استعلام نماید که آیا کشتی مجاز است علیرغم شرایط ذکر شده دربانوردی نماید. این پرسش و پاسخ باید به روشی سریع انجام شود و هر یک از دو طرف می‌توانند این فرایند را به صورت مکتوب نیز درخواست نمایند. اگر تعداد یا ترکیب خدمه با سند حداقل نفرات منطبق نشود و یا کشور صاحب پرچم ادامه

فعالیت کشتی را با آن شرایط مجاز نداند، پس از در نظر گرفتن موارد مندرج در بند ۸-۵-۳ ذیل، کشتی باید توقیف گردد.

۳-۵-۴ چنانچه کشتی سند حداقل نفرات یا سندی معادل آن نداشته باشد، کشور صاحب بندر باید از کشور صاحب پرچم بخواهد تعداد و ترکیب خدمه لازم را مشخص و در اولین فرصت سند مرتبط را صادر نماید.

۳-۵-۵ در صورتیکه تعداد یا ترکیب واقعی خدمه کشتی با اطلاعات دریافت شده از سوی کشور صاحب پرچم انطباق نداشته باشد باید طبق فرایند مندرج در بند ۳-۵-۳ فوق عمل نمود.

۳-۵-۶ عدم پاسخگویی کشور صاحب پرچم به چنین درخواستی می تواند به عنوان ادله کافی برای انجام بازرسی جزء به جزء و به منظور بررسی انطباق تعداد و ترکیب خدمه کشتی با اصول مندرج در بند ۱-۶-۳ فوق قلمداد گردد. تنها در صورتی به کشتی اجازه دریانوردی داده خواهد که شرایط خدمه آن با در نظر گرفتن اصول توقیفی مندرج در بند ۸-۵-۳ ذیل، ایمن باشد. در چنین شرایطی، حداقل استانداردهای اعمال شده برای آن کشتی نباید شدیدتر از استانداردهای اعمال شده برای کشتی‌های تحت پرچم کشور صاحب بندر باشد.

بازرسی بر اساس الزامات کنوانسیون 78 STCW

۳-۵-۷ بازرسی انجام شده توسط افسر کنترل و بازرسی صرفاً باید موارد ذیل را در بر بگیرد:

- ۱) بررسی این که تمامی دریانوردانی که برای کار در کشتی نیازمند گواهینامه هستند، گواهینامه یا معافیت معتبر و یا مدارک معتبری مبنی بر ارسال درخواست جهت تایید گواهینامه (Flag Endorsement) به مرجع دریایی را در اختیار دارند؛
- ۲) بررسی این که آیا تعداد و گواهینامه‌های دریانوردانی که بر روی کشتی مشغول کار هستند با الزامات حداقل نفرات مرجع دریایی انطباق دارند؛ و
- ۳) در صورت وجود ادله کافی مبنی بر این اعتقاد که چنین استانداردهایی به علت بروز هر یک از موارد ذیل رعایت نمی گردند، توانایی دریانوردان در حفظ استانداردهای نگهداری مطابق با الزامات کنوانسیون، باید مورد ارزیابی قرار گیرد؛

۳-۱ کشتی دچار تصادف، به گل نشستگی سهوی یا عمدی شده باشد؛

۳-۲ در طول حرکت، توقف کشتی در لنگرگاه و یا در کنار اسکله، مواردی به صورت غیرقانونی مطابق یکی از کنوانسیون‌ها به دریا ریخته شده باشد؛

۳-۳ کشتی به روشی غیرعادی یا نا ایمن مانور کرده باشد بطوریکه تدابیر تعیین مسیر مصوب سازمان (IMO) یا روش دریانوردی ایمن را نادیده گرفته باشد؛ یا

۳-۴ کشتی به هر طریق دیگری چنان عمل کرده باشد که برای افراد، اموال یا محیط زیست دریایی خطر ساز بوده باشد.



توقیف بر اساس استانداردها و گواهینامه‌های حداقل نقرات

۳-۵-۸ پیش از توقیف یک کشتی، موارد ذیل باید در نظر گرفته شود:

- (۱) ماهیت کار و طول مدت سفری که برای کشتی در نظر گرفته شده است
- (۲) خطر ساز بودن نقص برای سایر کشتی‌ها، سرنشینان کشتی یا محیط زیست دریایی
- (۳) رعایت ساعت‌های استراحت مناسب برای خدمه
- (۴) نوع و اندازه کشتی و تجهیزات موجود؛ و
- (۵) ماهیت کالا.

۳-۶ راهنمای کنترل و بازرسی بر اساس آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)

۳-۶-۱ افسر کنترل و بازرسی باید تا حد امکان رونوشت سند انطباق (DOC) صادر شده برای شرکت و گواهینامه مدیریت ایمنی (SMC) صادر شده برای کشتی را بررسی نماید. گواهینامه SMC کشتی در صورتی معتبر است که شرکت مذکور گواهینامه DOC معتبری برای آن نوع کشتی داشته باشد. افسر بازرسی باید توجه نماید که نوع کشتی مورد نظر دقیقاً در گواهینامه DOC ذکر شده باشد و مشخصات شرکت نیز بر روی هر دو گواهینامه یکسان باشند.

۳-۶-۲ در حین بررسی اسناد و گواهینامه‌های کشتی، افسر بازرسی باید از موارد ذیل آگاه گردد:

(۱) وجود تفاوت‌های احتمالی میان تعریف موسسات رده‌بندی از عبارت «قله بر» که بر روی گواهینامه‌های موسسه ذکر و در قوانین خاص هر موسسه مشخص می‌شود و تعریفی که برای همین عبارت در ضمیمه ۶ قطعنامه SOLAS/CONF.4/25 ارائه شده است. در گواهینامه کشتی‌هایی که پس از اول جولای ۱۹۹۸ گواهینامه مورد نظر را دریافت نموده باشند باید از تعریف دوم استفاده شده باشد.

(۲) شیوه رایج صدور گواهینامه‌های SMC و DOC اینگونه است که پس از خاتمه موفقیت‌آمیز ممیزی مربوطه به منظور پوشش دادن مدت زمان بین خاتمه ممیزی و صدور گواهینامه کامل توسط مرجع دریایی یا موسسه رده‌بندی یک گواهینامه موقت با اعتبار ۶ ماهه صادر می‌گردد که تا یکسال قابل تمدید است؛ و

(۳) معمولاً اصل گواهینامه DOC معتبر با تاییدیه‌های سالیانه مربوطه، تنها در شرکت دریافت‌کننده نگهداری می‌شود و ممکن است رونوشت موجود در کشتی تاییدیه‌های سالیانه را نداشته باشد.

۳-۶-۳ اگر شناوری گواهینامه موقت (DOC و یا SMC) دریافت کرده باشد، افسر بازرسی باید انطباق صدور آنها با الزامات بندهای ۱-۲-۳ و ۳-۲-۳ را بررسی نماید.

۳-۶-۴ در صورت وجود ادله کافی باید بازرسی جزء به جزء بر روی سیستم مدیریت ایمنی (SMS) انجام شود. ادله

کافی در این زمینه ممکن است مواردی از قبیل نبود یا درست نبودن گواهینامه ISM، نواقص توقیف بسیاری از نواقص غیرتوقیفی در سایر زمینه‌ها را شامل شود.



۳-۶-۵ در هنگام بازرسی جزء به جزء، افسر بازرسی می‌تواند از پرسش‌های نمونه ذیل و یا هر پرسش دیگری برای بررسی انطباق با آیین‌نامه ISM استفاده نماید (بندهای آیین‌نامه ISM مرتبط با هر پرسش در پراگماتر ذکر شده است).

- (۱) آیا سیاستی برای حفاظت از محیط زیست و ایمنی در شرکت وجود دارد و پرسنل مرتبط کشتی با آن آشنایی دارند؟ (۲-۲)
- (۲) آیا مدارک مدیریت ایمنی (مانند روشهای اجرایی) در کشتی موجود و در دسترس هستند؟ (۳-۱۱)
- (۳) آیا مدارک مرتبط SMS به زبان کاری کشتی یا یک زبان قابل فهم برای پرسنل موجود هستند؟ (۶-۶)
- (۴) آیا افسران ارشد کشتی در خصوص شرکت مسئول راهبری کشتی آگاهی دارند و آیا این شرکت با شرکت ذکر شده بر روی گواهینامه‌های ISM یکسان است؟ (۳)
- (۵) آیا افسران ارشد کشتی می‌توانند «فرد تعیین شده» را معرفی نمایند؟ (۴)
- (۶) آیا فرایندهای لازم برای برقراری و حفظ ارتباط با مدیریت ساحلی در موارد اضطراری مشخص شده‌اند؟ (۳-۸)
- (۷) آیا برنامه‌ای برای انجام آموزشها و تمرینات اقدامات اضطراری در کشتی وجود دارد؟ (۲-۸)
- (۸) چگونه پرسنل جدید با وظایف خود آشنا می‌شوند و آیا دستورات لازم پیش از حرکت کشتی به آنها ابلاغ می‌گردد؟ (۳-۶)
- (۹) آیا فرمانده کشتی می‌تواند مدرکی دال بر اختیارات و مسئولیت‌های خود، که باید شامل نام الاختیار بودن وی باشد، ارائه نماید؟ (۵)
- (۱۰) آیا عدم انطباقها به شرکت گزارش و اقدامات اصلاحی توسط شرکت اتخاذ شده است؟ معمولاً افسر بازرسی نباید محتویات یادداشت عدم انطباق (NCN) ممیزی‌های داخلی کشتی را بررسی نمایند. (۲-۹، ۱-۹)

(۱۱) آیا کشتی برنامه‌ای منظم برای تعمیر و نگهداری دارد و آیا سوابق آن موجود است؟ (۲-۱۰)

۳-۶-۶ نواقص مربوط به سیستم مدیریت ایمنی باید در گزارش بازرسی ثبت شوند. در صورت لزوم کشور صاحب بندر باید کشور پرچم را از نواقص مشاهده شده در این خصوص مطلع سازد. آن بخش از نواقص سیستم مدیریت ایمنی که طبق قطعنامه A.788(19)، عدم انطباق عمده محسوب می‌شوند باید پیش از حرکت کشتی برطرف شوند. در موارد تخلف و توقیف می‌توان بر اساس مفاد ضمیمه ۴ عمل نمود.



ضمیمه شماره ۴ راهنمای توقیف کشتی ها

۴-۱) مقدمه

۴-۱-۱ برای تصمیم‌گیری در خصوص اینکه آیا نواقص مشاهده شده بر روی کشتی می‌باید به توقیف آن منجر شوند یا نه، لازم است افسر کنترل و بازرسی بررسی نماید که آیا:
(۱) کشتی از اسناد و مدارک معتبر مرتبط برخوردار است؟

(۲) تعداد خدمه کشتی با گواهینامه حداقل نفرات (Minimum Safe Manning) مطابقت دارد؟

۴-۱-۲ در طول بازرسی، افسر کنترل و بازرسی باید همچنین بررسی نماید که آیا کشتی و/یا خدمه آن در طول سفر آتی خود قادر به انجام موارد ذیل هستند:

(۱) دریانوردی ایمن؛

(۲) جابجایی، حمل و نظارت ایمن بر وضعیت بار؛

(۳) فعالیت ایمن در موتورخانه؛

(۴) حفظ رانش و هدایت مناسب؛

(۵) اطفاء حریق در نقاط مختلف کشتی در صورت نیاز؛

(۶) ترک کشتی به روشی سریع و ایمن و انجام نجات در صورت نیاز؛

(۷) جلوگیری از آلودگی محیط زیست؛

(۸) تامین تعادل مناسب؛

(۹) تامین مقاومت مناسب در برابر نفوذ آب؛

(۱۰) برقراری ارتباط در شرایط اضطرار در صورت نیاز؛ و

(۱۱) فراهم ساختن شرایط سالم و ایمن بر روی کشتی



۳-۱-۴ چنانچه بر اساس نواقص مشاهده شده بر روی کشتی، نتیجه هر یک از بررسی های فوق منفی باشد، کشتی باید توقیف شود، هر چند ترکیبی از چند نقص با ماهیت خفیف تر نیز می تواند به توقیف کشتی منجر شود. کشتی هایی که خروج آنها از بندر و دریانوردی با آنها نا ایمن تشخیص داده می شود باید در اولین بازرسی و بدون توجه به مدت زمانی که در بندر خواهند ماند، توقیف شوند.

۴-۲) کلیات

نبود گواهینامه های معتبر مندرج در ضمیمه ۵ می تواند به توقیف کشتی منجر شود. با این حال، کشتی هایی که تحت پرچم کشورهای غیرمتعاقد به یک کنوانسیون و یا کشورهای که یکی از اسناد مرتبط را نپذیرفته اند، قرار دارند ملزم به داشتن گواهینامه های مربوط به آن کنوانسیون یا سند مرتبط دیگر نیستند، به همین دلیل نبود این گواهینامه ها در این کشتی ها به تنهایی توجیهی برای توقیف کشتی محسوب نمی شود. با این همه، در راستای سیاست برخورد مشابه با تمام کشتی ها، انطباق کشتی با مفاد و معیارهای مندرج در این اسناد پیش از عزیمت کشتی به دریا ضروری است.

۴-۳) نواقص منجر به توقیف

به منظور کمک به افسران کنترل و بازرسی جهت استفاده از این دستورالعمل، فهرستی از نواقصی که طبق کنوانسیون ها و یا آیین نامه های مربوطه دسته بندی شده اند و به علت اهمیت شان می توانند به توقیف کشتی منجر شوند، در ذیل آمده است. این فهرست تمام موارد ممکن را در بر ندارد و با هدف ارائه نمونه هایی در هر زمینه آورده شده است.

۴-۳-۱) موارد مربوط به کنوانسیون سولاس

- ۱) عدم فعالیت مناسب سیستم رانس و سایر ماشین آلات اساسی و تاسیسات الکتریکی
- ۲) عدم پاکیزگی کافی موتورخانه، وجود مخلوط آب و روغن زیاد در خن ها، روغنی بودن عایق بندی لوله ها مانند لوله های انگروز موتورخانه و عدم فعالیت مناسب تجهیزات پمپاژ و تخلیه خن
- ۳) عدم فعالیت مناسب کلیدها، بانری ها، چراغ ها و ژنراتور اضطراری
- ۴) عدم فعالیت مناسب ابزارهای اصلی و کمکی هدایت
- ۵) نبود، کمبود ظرفیت یا خرابی جدی تجهیزات بقاء در دریا، قایق های نجات و وسایل به آب اندازی آنها
- ۶) نبود، عدم انطباق یا خرابی جدی سیستم کشف آتش، زنگ خطر آتش، ابزارهای اطفاء حریق، تاسیسات ثابت اطفاء حریق، دریچه های تهویه، دمپرهای آتش (Fire Dampers) و ابزارهای بستن فوری، تا حدی که با کاربرد مورد نظر خود انطباق نداشته باشند.



- ۷) نبود، خرابی جدی یا عدم فعالیت مناسب محافظ‌های آتش برای بار بر روی عرشه تانکرها
- ۸) نبود، عدم انطباق یا خرابی جدی سیگنال‌ها و علائم صوتی، شکلی یا نوری
- ۹) نبود یا عدم کارایی مناسب تجهیزات رادیویی برای برقراری ارتباطات اضطراری و ایمنی
- ۱۰) نبود یا عدم فعالیت مناسب تجهیزات ناوبری مطابق با الزامات مقرر ۵/۱۹ سولاس
- ۱۱) نبود نقشه‌های کشتیرانی اصلاح شده و یا سایر کتب دریایی مرتبط ضروری برای سفر کشتی، با در نظر گرفتن امکان استفاده از نقشه‌های الکترونیکی به عنوان جایگزینی برای نقشه‌ها
- ۱۲) نبود سیستم تهویه آگزوز ضد جرقه برای اتاق‌های پمپ بار در کشتیهای تانکر
- ۱۳) نقص جدی در ملزومات اجرایی مندرج در بندهای ۱-۵-۳ تا ۶۹-۵-۳ (بازرسیهای جزه به جزء)
- ۱۴) عدم انطباق تعداد، ترکیب و گواهینامه‌های خدمه با سند حداقل نفرات
- ۱۵) عدم اجرای برنامه اصلاح شده بازرسی طبق قطعنامه (A.744(18) Enhance Survey)

۴-۳-۲ موارد مربوط به آیین نامه IBC

- ۱) نبود اطلاعات و مشخصات بار بر روی کشتی و یا حمل ماده ای که در گواهینامه تطبیق کشتی (Certificate of Fitness) به آن اشاره نشده باشد.
- ۲) نبود یا آسیب دیدگی ابزارهای ایمنی فشار قوی
- ۳) عدم ایمنی یا عدم انطباق تاسیسات الکتریکی با الزامات این آیین نامه
- ۴) وجود عوامل احتراق در مکان‌های خطرناک
- ۵) تخطی از الزامات خاص
- ۶) تجاوز از حداکثر میزان بار مجاز در هر مخزن
- ۷) عدم کفایت محافظ‌های گرمایی برای محصولات حساس

۴-۳-۳ موارد مربوط به آیین نامه IGC

- ۱) نبود اطلاعات و مشخصات بار بر روی کشتی و یا حمل ماده ای که در گواهینامه تطبیق کشتی (Certificate of Fitness) به آن اشاره نشده باشد.
- ۲) عدم وجود ابزارهای بستن محل اقامت پرسنل و سرویسهای عمومی
- ۳) نفوذ پذیری دیواره های عرضی مخازن در برابر عبور گاز
- ۴) اشکال در ایرلاکها (Air Lock)
- ۵) اشکال در شیرهای بستن سریع سوخت (Quick-Closing Valve) یا عدم وجود آنها
- ۶) اشکال در شیرهای ایمنی (Safety Valve) یا عدم وجود آنها



- ۷) عدم ایمنی یا عدم انطباق تاسیسات الکتریکی با الزامات آیین نامه
- ۸) عدم کارآیی سیستمهای تهویه مخازن بار
- ۹) عدم کارآیی آلارم خطر میزان فشار در مخازن بار
- ۱۰) اشکال در ابزارهای نشاندهنده گاز و یا ابزارهای نشاندهنده گاز سمی
- ۱۱) حمل موادی که جابجایی آنها بدون گواهینامه معتبر از طرف مرجع ممنوع کننده، ممنوع است.

۴-۳-۴ موارد مربوط به کنوانسیون خط شاهین

- ۱) آسیب دیدگی، خوردگی، سوراخ شدگی صفحات فلزی یا استحکام دهنده های مربوط به عرشه ها و بدنه بطوریکه که بر قابلیت دریانوردی یا استحکام آنها برای قرار گرفتن بار اثر گذار باشد، مگر آن که تعمیرات موقت مجاز جهت انجام یک سفر به بندر بعدی برای تعمیرات اساسی انجام شده باشند.
- ۲) شواهد عینی از عدم تعادل کافی و مناسب کشتی
- ۳) نبود اطلاعات کافی، قابل اطمینان و مورد تایید که فرمانده کشتی را قادر می سازد تا به آسانی و در اسرع وقت با اتخاذ ترتیبات لازم برای بارگیری و بالاست، در تمامی مراحل و شرایط سفر تعادل مناسبی را برای کشتی فراهم نموده و از ایجاد فشار بیش از حد بر ساختار کشتی جلوگیری شود.
- ۴) نبود، خرابی بارز یا نقص در ابزارهای بستن، تجهیزات بستن درب انبارها و دریهای ضد نفوذ آب (Watertight) و ضد نفوذ هوا (Weather tight)
- ۵) بارگیری بیش از حد مجاز
- ۶) عدم وجود یا خوانا نبودن علائم آب خور و یا علائم خط شاهین

۵-۳-۴ موارد مربوط به کنوانسیون مارپل، ضمیمه I

- ۱) نبود، خرابی جدی یا عدم فعالیت مناسب تجهیزات تصفیه آب و روغن، سیستم کنترل و نظارت بر تخلیه نفت یا تجهیزات مربوط به زنگ خطر ۱۵ ppm
- ۲) کافی نبودن ظرفیت باقیمانده مخازن لجن نفتی (Sludge) و یا مخلوط آب و نفت حاصل از شستشوی مخازن بار (Slop) برای استفاده در سفر بعدی
- ۳) در دسترس نبودن کتابچه ثبت نفت (Oil record book)
- ۴) نصب مجرای جنبی تخلیه غیرمجاز
- ۵) عدم اجرای ملزومات مقرر (۴) یا ملزومات مشابه مندرج در مقرر (۷) ۱۳G



۶-۳-۴ موارد مربوط به کنوانسیون مارپل، ضمیمه II

- (۱) عدم وجود راهنمای P&A (Procedure and Arrangements manual)
- (۲) دسته‌بندی نشدن بار
- (۳) در دسترس نبودن کتابچه ثبت بار
- (۴) حمل مواد مشابه نفت بدون در نظر گرفتن و اجرای الزامات
- (۵) نصب مجرای جنسی تخلیه غیرمجاز

۷-۳-۴ موارد مربوط به کنوانسیون STCW

- (۱) دریانوردان فاقد گواهینامه، نداشتن گواهینامه مناسب، نداشتن معافیت معتبر و یا عدم ارائه شواهد مستند مبنی بر تسلیم تقاضای برسمیت شناختن گواهینامه دریانوردی (Endorsement) به مرجع دریایی
- (۲) عدم رعایت الزامات مرتبط با حداقل نفرات تعیین شده بر روی شناور توسط مرجع دریایی
- (۳) نبود ترتیبات نگهداری در عرشه و موتورخانه به منظور انطباق با الزامات تعیین شده از سوی مرجع دریایی برای کشتی
- (۴) نبود فردی ذیصلاح برای کار با تجهیزات لازم برای ناوبری ایمن، ارتباطات رادیویی ایمنی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست در هنگام نگهداری
- (۵) مقدور نبودن تعیین افرادی با استراحت کامل و آمادگی لازم برای نگهداری اول در آغاز سفر و سایر نگهداری‌ها

۴-۴ نواقص منجر به تعلیق تخلیه و بارگیری

مواردی نیز ممکن است باعث توقیف کشتی نشوند اما می‌توانند به عنوان مثال به تعلیق عملیات تخلیه و بارگیری منجر گردند:

کارکرد (تعمیر و نگهداری) نا مناسب سیستم گازهای خنثی (Inert Gas System) و تجهیزات و دستگاه‌های مربوط به بار می‌توانند دلایل کافی برای توقف عملیات تخلیه و بارگیری کشتی محسوب شوند.



List of certificates and documents

List of certificates and documents which to the extent applicable should be checked during the inspection referred to in paragraph 2.2.3 of the Procedures:

- 1 International Tonnage Certificate (1969);
- 2 Passenger Ship Safety Certificate;
- 3 Cargo Ship Safety Construction Certificate;
- 4 Cargo Ship Safety Equipment Certificate;
- 5 Cargo Ship Safety Radio Certificate;
- 6 Exemption Certificate;
- 7 Cargo Ship Safety Certificate;
- 8 Document of Compliance (SOLAS 74, Regulation II-2/54);
- 9 Dangerous Goods Special List or Manifest, or Detailed Stowage Plan;
- 10 International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, whichever is appropriate;
- 11 International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate;
- 12 International Oil Pollution Prevention Certificate;
- 13 International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk;
- 14 International Load Line Certificate;
- 15 International Load Line Exemption Certificate;
- 16 Oil Record Book, parts I and II;
- 17 Shipboard Oil Pollution Emergency Plan;
- 18 Cargo Record Book;
- 19 Minimum Safe Manning Document;
- 20 Certificates of Competency;
- 21 Medical certificates (see ILO Convention No. 73);
- 22 Stability information;
- 23 Safety Management Certificate and copy of Document of Compliance (SOLAS chapter IX);
- 24 Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society);
- 25 Survey Report Files (in case of bulk carriers or oil tankers in accordance with resolution A.744(18));
- 26 For ro-ro passenger ships, information on the A/A_{max} ratio;
- 27 Document of authorization for the carriage of grain;
- 28 Special Purpose Ship Safety Certificate;
- 29 High-Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High-Speed Craft;
- 30 Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate;
- 31 For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage;



- 32 The muster list, fire control plan, and for passenger ships, a damage control plan;
- 33 Ship's log book with respect to the records of tests and drills and the log for the records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements;
- 34 Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers);
- 35 Cargo Securing Manual;
- 36 Certificate of Registry or other document of nationality;
- 37 Garbage Management Plan;
- 38 Garbage Record Book;
- 39 Bulk carrier booklet (SOLAS chapter VI regulation 7); and
- 40 Reports of previous port State control inspections.

