

آیا برای بازرسی مقامات بندری آماده هستید؟

محمدرضا ظفیری انارکی

مدیر واحد رده بندی، مؤسسه رده بندی آسیا

m.zafari@asiaclass.org

بازرسان معمولاً بازرسی هایشان را از اتاق فرمانده کشتی آغاز می کنند؛ بنابراین ضروری است کلیه گواهینامه های به روز و معتبر آماده باشند. سایر مدارک نیز باید به صورت معتبر در دسترس قرار گیرند.

اگر تجهیزات مهمی در کشتی مفقود یا معیوب و یا در حین مسیر شناور دچار صدماتی شده باشند، فرمانده کشتی باید قبل از ورود به بندر، مقامات بندری را در جریان قرار دهد. چنانچه مقامات بندری از مشکلات پیش آمده در کشتی و نیز از اقدامات کشتی در جهت رفع موقت و یا دائم نواقص که به تأیید مؤسسه رده بندی و یا کشور صاحب پرچم رسیده است، مطلع شده باشند، شناور توقیف نمی گردد. در غیر اینصورت مقامات بندری زمینه کافی جهت بازرسی و توقیف شناور را در اختیار دارند.

بیشترین موارد توقیف شناورها در دنیا در سال های گذشته به ترتیب موارد ذیل بوده اند:

- هواکش ها، دریچه های هوادهی و ضد آتش، شیرآلات، شیرهای قطع سریع (quick closing valve)
- عدم تعمیر و نگهداری تجهیزات روی کشتی
- تمیز نبودن موتورخانه
- قایق های نجات
- پمپ اضطراری آتش نشانی
- سیستم تصفیه روغن
- موتورهای فرعی
- لوله های اندازه گیری و هواکش های مخازن
- موتور اصلی
- جداره محافظ برای لوله های سوخت تحت فشار
- گواهینامه های فرمانده و دیگر پرسنل
- لوازم و تجهیزات مقابله با آتش

مسئولیت های فرمانده و دیگر پرسنل کشتی

۱. گواهینامه ها
 - کلیه گواهینامه های تردد و بازرگانی آماده باشند.
۲. مدارک و اسناد
 - تمام مدارک و همین طور اسناد تجهیزات تأیید شده، موجود باشند.
۳. گواهینامه های دریانوردی
 - تمام پرسنل باید دارای گواهینامه مورد تأیید باشند.
۴. طرح جلوگیری از آلودگی توسط مواد نفتی (SOPEP)

- طرح باید تأیید شده و به روز بوده و جزئیات افراد طرف تماس، در آن قید شده باشد.
- ۵. گواهینامه حداقل پرسنل
- گواهینامه به روز شده به صورت اصل در شناور موجود باشد.
- ۶. گواهینامه ISM و آمادگی در مواقع اضطراری
- مانورهای مورد نیاز انجام شده و مدارکی دال بر انجام آنها موجود باشد.
- ۷. موارد ایمنی شناور و بندر
- مدارک و مستندات مطابق با الزامات ISPS.

موارد مهم در پل فرماندهی

۱. نقشه‌های راه
 - نقشه‌های به روز و معتبر مسیر سفر موجود باشد.
۲. نشریه‌های دریانوردی
 - کتاب‌ها و نشریات مورد نیاز و به روز موجود باشد.
۳. قطب‌نمای مغناطیسی
 - به آسانی قابل رؤیت بوده و بطور صحیح تنظیم شده باشد (جدول انحراف قطب‌نما موجود باشد).
۴. چراغ‌ها، اشکال و علائم صوتی
 - همگی در حالت عملیاتی باشند.
۵. عمق یاب
 - در حال عملیاتی باشد.
۶. سیستم جهانی ایمنی و اضطرار دریایی (GMDSS)
 - در حالت عملیاتی بوده و باطری‌های اضطراری آن کاملاً شارژ باشند.
۷. سیستم موقعیت‌یاب اضطراری رادیویی (EPIRB)
 - در حالت عملیاتی بوده و سوابق تعمیرات و نگهداری آن موجود باشد.
۸. سیستم مرکزی کشف حریق
 - آلارم‌ها و هشداردهنده‌ها در وضعیت آماده به کار باشند.

ابزار و تجهیزات نجات

۱. قایق‌های نجات
 - سالم باشند.
۲. موتور قایق نجات
 - بدون مشکل استارت بخورد.
۳. تجهیزات قایق نجات
 - مطابق قوانین موجود باشند.
۴. جرتقیل پایین آورنده قایق نجات
 - به درستی نگهداری شده و عملیاتی باشد.
۵. چراغ‌های اضطراری و باطری‌های آنها

- عملیاتی بوده و در محل خود مستقر باشند.
- ۶. حلیقه نجات
 - به تعداد مناسب در محل خود موجود بوده و بطور کامل علامت‌گذاری شده باشند.
- ۷. حلقه‌های نجات
 - به تعداد مناسب در محل خود موجود بوده و بطور کامل علامت‌گذاری شده باشند.
- ۸. جان‌پناه
 - از موانع به دور باشد.
 - قلاب‌های آن به درستی متصل شده باشند.
 - تاریخ آزادساز هیدرواستاتیک آن معتبر باشد.
- ۹. محل سوار شدن و لوازم سوار شدن قایق جستجو و نجات
 - مطابق الزامات باشد.

رو سازه و اماکن زیست

- ۱. درهای ضدآتش
 - توانایی بسته شدن به صورت کامل را دارا بوده و در وضعیت مناسبی باشند.
- ۲. تجهیزات اطفای حریق
 - موجود بوده و در شرایط عملیاتی باشند.
- ۳. نقشه کنترل آتش
 - نصب و به روز باشد.
- ۴. علائم راهنما و هشداردهنده
 - همگی در محل‌های مناسب نصب شده باشند.
- ۵. چراغ‌های اضطراری و باتری‌ها
 - دارای کارکرد مناسب باشند.
- ۶. سیستم فاضلاب
 - تجهیزات در محل مناسب، قابل استفاده و تمیز باشند.

محوطه عرشه

- ۱. خوردگی عرشه
 - عرشه به صورت مناسب نگهداری می‌شود و دارای خوردگی، فرسودگی و سوراخ نمی‌باشد.
- ۲. نرده‌ها و پله‌ها
 - به درستی نگهداری می‌شود و دارای خوردگی، فرسودگی و سوراخ نمی‌باشد.
- ۳. انبار بار و درب‌های آنها
 - درب‌های انبارها آب‌بند بوده و کاملاً محکم می‌گردند.
- ۴. درب‌های ضد آب
 - در وضعیت مناسبی بوده و کاملاً بسته می‌شوند.
- ۵. هواکش‌ها و لوله‌های اندازه‌گیری

- به صورت مناسب علامت‌گذاری شده و در وضعیت مناسبی باشند.
- ۶. وینچ‌ها و طناب‌گیرها
- به صورت مناسب علامت‌گذاری شده و در وضعیت مناسبی باشند.
- ۷. دمپ‌های آتش، شیرهای قطع سریع و ابزارهای کنترل آنها
- به صورت مناسب علامت‌گذاری گردند، به راحتی باز و بسته شوند و عاری از زنگ‌زدگی باشند.
- ۸. لوازم و تجهیزات اطفای حریق
- موجود بوده، در شرایط عملیاتی مطلوب و دارای تاریخ انقضای مناسب باشند.
- ۹. سیستم ثابت اطفای حریق
- کپسول‌ها بطور مناسب سرویس شده باشند و سیستم آزادسازی آن در شرایط مطلوبی باشند.
- ۱۰. قایق جستجو و امداد
- مطابق الزامات در شرایط عملیاتی مناسبی باشد.

فضاهای کاری

۱. پمپ اضطراری آتش‌نشانی
- به راحتی روشن شود و فشار مورد نیاز را تولید نماید.
۲. ژنراتور اضطراری
- به راحتی روشن شود و به شبکه اصلی متصل گردد.
۳. روشنایی
- به مقدار کافی باشد.
۴. ورود و خروج آسان و مطمئن
- اطمینان از فراهم بودن آن

موتورخانه

۱. تمیزی موتورخانه
- تمیز باشد- نشستی روغن و مواد سوختی وجود نداشته باشد- داخل خن تمیز باشد- دستمال های کثیف وجود نداشته باشند.
۲. نگهداری روغن زائد روی کشتی
- اطمینان از نگهداری آنها در مخازن مخصوص و تحویل به بنادر
۳. لوله‌های دوجداره سوخت تحت فشار
- از سیستم تأیید شده استفاده گردد.
- آلارم مخزن نشان‌دهنده نشستی کار کند.
۴. سیستم تصفیه آب و روغن
- به صورت مناسب کار می‌کند و لوله‌کشی اضافی و غیر متعارف در آن انجام نشده است.
۵. سیستم آلارم تصفیه آب و روغن (۱۵ ppm)
- مطابق قوانین کار کند.
۶. موتور سیستم رانش

- تمام قسمت‌های آن بطور صحیح کار کنند.
- ۷. موتورهای فرعی و ژنراتورها
- همه در شرایط مطلوب کار کنند.
- ۸. کتابچه ثبت مواد نفتی
- اطلاعات بطور مناسبی وارد شده‌اند.
- ۹. پمپ‌های آتش‌نشانی
- همگی در شرایط مناسبی بوده و فشار کافی تولید کنند.
- ۱۰. سیستم سکان
- کارکرد مناسبی دارد.
- ۱۱. علائم راهنما، درب‌های ضد آب، هواکش‌ها و درپوش‌های آنها، حسگرهای دود و شعله
- همگی در محل خود قرار دارند و به درستی کار می‌کنند.
- ۱۲. چراغ‌های اضطراری و باتری‌های آنها
- دارای کارکرد مناسب باشند.
- ۱۳. تجهیزات اطفای حریق
- همه در محل خود مستقر بوده، نوع آنها مشخص باشد و دارای تاریخ شارژ مناسب باشند.
- ۱۴. درب‌های نورگیرها
- در شرایط کاری مناسب بوده و به راحتی باز و بسته گردند.

مواردی که تمایل مقامات بندری را به بازرسی و یا بازرسی شدیدتر سوق می‌دهد، موارد ذیل می‌باشند:

- کشتی تحت پرچم کشوری باشد که در لیست سیاه و یا مشابه آن قرار داشته باشد.
- مؤسسه رده‌بندی شناور معتبر نباشد.
- سن شناور بیشتر از ۱۰ سال باشد.
- کشور ثبت کشتی به تمام کنوانسیون‌ها نپیوسته باشد.
- مدت زیادی به آن بندر وارد نشده باشد.
- در ۶ ماه گذشته بازرسی نشده باشد.
- در ۱۲ ماه گذشته توقیف شده باشد.
- ایراداتی از آخرین بازرسی کشتی باقی مانده باشد.

منبع: UK - P&I Club