

به نام خدا
وزارت راه و شهرسازی
سازمان بنادر و دریانوردی



دستورالعمل نحوه بررسی سوانح دریایی

مصوب اجلاس ۱۹۷۴ مورخ ۱۳۹۸/۰۸/۲۰

معاونت امور دریایی
آبان ماه ۱۳۹۸
دبیر خانه بررسی سوانح دریایی



بسمه تعالی

پیشگفتار

علی رغم تلاشهای مستمر در ساخت شناورهای ایمن و استفاده از تجهیزات کمک ناوبری پیشرفته، سوانح و رخدادهای دریایی همچنان رخ داده و منجر به صدمات بدنی و خسارات و مالی و آلودگی محیط زیست دریایی میگردند.

بررسی دقیق و بموقع سوانح می تواند به شناخت علل و ریشه های بروز سوانح دریایی اعم از عوامل انسانی، سخت افزاری، نرم افزاری و محیطی منجر شده که در این راستا می تواند در بازنگری ساختارها، مقررات و دستورالعمل های ایمنی، مدیریتی و اجرایی و از سوی دیگر در اعتلای کیفیت سیستم آموزش و استانداردهای بکارگیری افراد مورد نیاز صنعت دریانوردی و انجام دیگر اقدامات اصلاحی موثر واقع شود و متعاقب آن راه گشای اتخاذ تدابیر و تمهیدات لازم جهت افزایش ضریب ایمنی دریا نوردی، ایمنی جان انسانها، ایمنی و حفاظت از تاسیسات و محیط زیست دریائی خواهد بود. لذا برای دستیابی به این امر مهم و با توجه به اهمیت مقوله زمان و دقت در بررسی سوانح دریایی، ضروری است روش مشخص و از پیش تدوین شده ای مطابق با الزامات ملی و بین المللی جهت هماهنگی و همسویی مراکز و کمیته های بررسی سوانح دریایی تدوین گردد.

لذا در راستای رعایت مقررات بین المللی مرتبط با بررسی سوانح و رخدادهای دریایی، توجه به اسناد، بخشنامه ها و قطعنامه های منتشر شده توسط سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بویژه قطعنامه (MSC-255(84 صادر شده به تاریخ ۱۶ می سال ۲۰۰۸ که در تاریخ ۱۰/۰۶/۱۳۹۵ تحت عنوان " **قانون تصویب اصلاحات مقررات بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا** " به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است، دستورالعمل حاضر اصلاح و تدوین گردید.



مقدمه

ارزیابی، رسیدگی و بررسی دقیق و به هنگام سوانح دریایی می‌تواند به شناخت علل و ریشه‌های بروز سوانح دریایی اعم از عوامل انسانی، سخت افزاری، نرم افزاری، مدیریتی و محیطی، منجر شود. همچنین در بازنگری ساختارها، مقررات و دستورالعمل‌های ایمنی، مدیریتی و اجرایی و از سوی دیگر در ارتقای کیفیت سیستم آموزش استانداردهای بکارگیری افراد مورد نیاز صنعت دریانوردی و انجام دیگر اقدامات اصلاحی موثر واقع شود که متعاقب آن راه گشای اتخاذ تدابیر و تمهیدات لازم جهت افزایش ضریب ایمنی دریانوردی، ایمنی جان انسان‌ها، ایمنی و حفاظت از تأسیسات و محیط‌زیست دریائی خواهد بود. در راستای رعایت قوانین بین‌المللی مرتبط با بررسی سوانح و رخدادهای دریایی، توجه به اسناد، بخشنامه‌ها و قطعنامه‌های «سازمان بین‌المللی دریانوردی»^۱، بویژه «قطعنامه شماره ۲۵۵ اجلاس هشتاد و پنجم کارگروه ایمنی دریانوردی»^۲ به تاریخ ۲۶ اردیبهشت ماه ۱۳۸۵ (۱۶ ماه مه سال ۲۰۰۸)، به عنوان چهارچوب اصلی در تهیه و تدوین این دستورالعمل ضروری می‌باشد. اهمیت روزافزون بررسی سوانح و رخدادهای دریایی موجب گردید تا سازمان بین‌المللی دریانوردی با ادغام کلیه مصوبه‌های پیشین مربوط به نحوه بررسی سوانح دریایی، اقدام به تصویب «قطعنامه شماره ۸۴۹ در مجمع بیستم»^۳ در تاریخ ۶ آذر ماه ۱۳۷۶ (۲۷ ماه نوامبر ۱۹۹۷)، نماید. تغییرات و اطلاعات تکمیلی به قطعنامه فوق‌الذکر نیز در قالب «قطعنامه شماره ۸۸۴ در مجمع بیست و یکم»^۴ در تاریخ ۳۰ آبان ماه ۱۳۷۸ (۲۱ ماه نوامبر ۱۹۹۹)، با توجه ویژه به شناسایی عوامل انسانی و با هدف توسعه یک روش یکسان برای بررسی سوانح و رخدادهای دریائی و همچنین ایجاد چارچوب هماهنگ برای گزارشات و نیز توسعه همکاری متقابل کشورها در تعیین علل و عوامل منجر به وقوع سوانح دریائی ارائه گردید. براساس مفاد «ماده بیست و یکم از فصل اول کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا»^۵ و «ماده ۲۳ کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین»^۶، «مواد ۸ و ۱۲ از کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها»^۷ و با ملاحظه «مواد ۲ و ۹۴ کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها»^۸، برحسب حقوق و تعهدات کشورهای ساحلی و صاحب پرچم، مرجع دریائی هر کشور را مؤظف به بررسی سوانحی که به نوعی در آن ذینفع می باشد، بویژه سوانح بسیار شدید و سوانحی که درس‌های آموختنی قابل توجهی دارند و ارائه گزارش به سازمان بین‌المللی دریانوردی، نموده است.

1. International Maritime Organization (IMO)

2. MSC-255(84). Code of the international standards and recommended practices for safety investigation into a marine casualty or marine incident.

3. A.849 (20)

4. A.884(21)

5. International Convention for the Safety of life at sea (SOLAS74 REG. 1-21)

6. International Convention on Load Lines, 1966, (LL 1966).

7. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 73 as modified by the Protocol of 78

8. United Nation Convention on Law Of The Sea (UNCLOS1982)

فصل اول (کلیات)

ماده (۱) تعاریف و مفاهیم

در این دستورالعمل اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:

- **سازمان:** در این دستورالعمل، منظور از سازمان، سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.

- **نماینده^۹:** هر شخص حقیقی یا حقوقی که از طرف و به نیابت (وکالت) از مالک کشتی، اجاره کننده و یا راهبر یک شناور و یا صاحب کالا، خدمات مدیریتی و کشتیرانی مربوط به شناور ذیربط در سانحه دریایی را انجام می‌دهد و همچنین بعنوان شخص هماهنگ کننده جهت تسهیل در امر انجام فرآیند بررسی سوانح و رخدادهای دریایی آن شناور باشد.

- **شناور^{۱۰}:** هر نوع وسیله که در محیط دریایی عملیات انجام می‌دهد که شناورهای با آبخور و بدون آبخور و سطحی (مانند هیدروفویل، هاورکرافت و هواپیماهای آب نشین) با قوه محرکه و یا فاقد قوه محرکه، و سکوه های ثابت و شناور را شامل می‌گردد.

- **طول و عرض شناور:** واژه های طول و عرض یک شناور عبارتند از طول سرتاسری و حداکثر عرض آن.

- **ناسیسات:** هرگونه سازه‌ای که در دریا و یا خشکی ساخته شده و برای اهداف مختلف مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

- **تجهیزات:** هرگونه دستگاه و لوازمی که در دریا برای علامت‌گذاری یا تحقیقات استفاده می‌شود، و مشتمل بر بویه، بیکن، ریکن، قایق نورانی و دستگاه‌های اندازه‌گیری پارامترهای دریایی و هواشناسی و سایر علائم دریایی می‌باشد.

- **سکوه‌های حفاری فراساحلی^{۱۱}:** سکوه‌های ثابت و متحرکی هستند که در فرآیند استخراج منابع زیر بستر دریایی به فعالیت مشغول هستند.

- **دریانورد^{۱۲}:** شخصی که با هر سمتی در استخدام و یا در حال کار بر روی شناور می‌باشد.

- **سانحه:** واقعه یا حادثه‌ای که به طور ناگهانی پیش آید و معمولاً آسیب رساننده و مانع تکمیل یا انجام یک فعالیت گردد.

- **پیشامد^{۱۳}:** رخداد یا واقعه‌ای که معمولاً سبب آسیب یا صدمه در مقطع زمانی فعلی نمی‌شود اما دارای اثرگذاری بالقوه بوده که می‌تواند درآینده به سانحه تبدیل و صدمه یا آسیب رساند.

9 .Agency
10 . Vessel
11 .Off Shore Drilling Units
12 . Seafarer
13 Accident



- **سوانح دریایی^{۱۴}**: رویداد و یا زنجیره ای از رویدادها در رابطه با عملیات مربوط به شناورها و یا تجهیزات و یا تاسیسات که منتج به هریک از موارد ذیل گردد:

(۱) مرگ و یا مصدومیت جدی و وخیم فرد؛

(۲) از دست رفتن فرد (مانند افتادن آدم به دریا)؛

(۳) غرق شدن، از دست رفتن و یا ترک شناور توسط خدمه؛

(۴) هرگونه خسارت ساختاری^{۱۵} به شناور بگونه ای که:

❖ اثر قابل توجه بر قابلیت شناوری؛ کارایی و ویژگی های عملیاتی شناور و یا تاسیسات و تجهیزات داشته باشد؛

❖ نیازمند تعمیرات اساسی و یا تعویض بخش یا بخش های مهم از ساختار بوده؛

❖ منجر به تخریب و یا انهدام شناور و یا تاسیسات و تجهیزات گردد.

(۵) برخورد، بگل زدن، تصادم و از کار افتادگی شناور؛

(۶) هرگونه خسارت وارده به ساختار خارجی و داخلی شناور بگونه ای که ایمنی شناور و یا شناورهای اطراف و افراد را بصورت جدی به مخاطره بیندازد؛

(ز) خسارت جدی بصورت بالفعل و یا بالقوه به محیط زیست که حاصل صدمه به یک و یا چند شناور بوده و یا نتیجه به آب انداختن کالاهای خطرناک شناور سانحه دیده باشد.

- **شدت سوانح**: شدت سوانح دریایی در سه طبقه به شرح ذیل تعیین می گردند:

الف) **سانحه دریایی بسیار شدید^{۱۶}**: به سوانحی گفته می شود که منجر به از دست رفتن شناور(ها)، تلفات جانی و یا باعث صدمه های شدید به محیط زیست دریایی شود.

ب) **سانحه دریایی شدید^{۱۷}**: به سوانحی گفته می شود که جزء سوانح بسیار شدید بشمار نمی آیند و عبارتند از: حریق، انفجار، تصادف، بگل زدن، تصادم، مصدومیت شدید انسانی، خسارت ناشی از هوای طوفانی و شرایط بد دریا، خسارت ناشی از برخورد با توده یخ، ایجاد ترک یا شکاف و نقص در بدنه شناور یا در شناور که منجر به صدمات ساختاری گردد و همچنین قابلیت دریانوردی خود را از دست بدهد مانند نفوذ آب در بدنه، از دست دادن نیرو محرکه، وارد آمدن خسارات عمده به محل اقامت کارکنان شناور و آلودگی محیط زیست (صرفنظر از مقدار آلودگی)، آلودگی و خطرات ناشی از به آب افتادن کالاهای خطرناک از شناور سانحه دیده، نیاز به یدک کش و سایر موارد مشابه.

ج) **رخداد (پیشآمد) دریایی^{۱۸}**: به معنای رخداد و یا زنجیره ای از رخدادها بجز سوانح دریایی که در ارتباط مستقیم با عملیات دریایی مربوط به شناورهای در مخاطره بوده که معمولاً سبب آسیب یا صدمه در مقطع فعلی نمی شود

¹⁴ Marine casualties

¹⁵ Material damage

¹⁶ Very serious marine casualty

¹⁷ . Marine casualty

¹⁸ . Marine incident



اما دارای اثرگذاری بالقوه بوده و اگر اقدامات اصلاحی جهت رفع آن صورت نگیرد، امکان به خطر انداختن ایمنی شناور، سرنشینان آن، افراد دیگر و محیط زیست دریایی وجود خواهد داشت که در واقع می تواند به سانحه تبدیل و صدمه یا آسیب رساند.

یادآور می گردد رخداد دریایی به قصور عمدی و یا عملکرد سوء افراد به قصد صدمه به ایمنی شناور، خدمه و یا محیط زیست، اطلاق نمی شود.

- **صدمه شدید به محیط زیست دریایی ۱۹:** شامل صدماتی هستند که اثر مخرب بر محیط زیست داشته و میزان آلودگی و صدمه به محیط زیست توسط کشور متاثر و یا صاحب پرچم بسیار زیان آور ارزیابی شده است.

- **مصدومیت شدید انسانی ۲۰:** عبارت است از هر گونه مصدومیت که باعث از کار افتادگی و عدم توانایی فرد در انجام وظایف محوله به مدت زمان بیشتر از ۷۲ ساعت گردد. (مشروط به شروع مصدومیت در مدت زمان ۷ روز از هنگام جراحت).

- **عوامل مسبب ۲۱:** شامل عملکردها، غفلت ها، رخدادها و یا زنجیره ای از رخدادها و شرایطی که به صورت مستقیم و یا غیر مستقیم منجر به وقوع سوانح دریایی و نتایج نامطلوب حاصل از آنها می گردد.

- **بررسی سوانح دریایی ۲۲:** عبارت است از انجام هرگونه تحقیق، پرس و جو و بازرسی درباره سوانح دریایی با محوریت ایمنی در حوزه دریا و دریانوردی، با هدف اصلی پیشگیری از تکرار سوانح و یا رخدادهایی با ریشه ها و علل مشابه در آینده و شامل جمع آوری مستندات، مصاحبه، تجزیه و تحلیل اطلاعات موجود و مستندات به همراه شناسایی عوامل مسبب، نتیجه گیری و در صورت لزوم ارائه توصیه های پیشگیرانه به کار گروه سوانح دریایی ایمنی می باشد.

- **مرجع بررسی کننده سانحه و یا رخداد دریایی:** معاونت امور دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان مرجع بررسی کننده سوانح و رخدادهای دریایی در کشور می باشد که دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، انجام این مهم را برعهده دارد.

- **دبیرخانه بررسی سوانح دریایی:** مسئولیت کلیه امور مربوط به بررسی سوانح دریایی در سازمان (کلیه شناورهای تحت پرچم ایران، شناورهای خارجی که در آب های ایران دچار سانحه می شوند و هر گونه ارتباط موضوعی با سوانح دریایی) و انجام هماهنگی و نظارت بر روند رسیدگی به سوانح در بنادر و همچنین انجام امور دبیرخانه ای سوانح دریایی سازمان و ارسال، انتشار و پیگیری تصمیمات و توصیه های ایمنی اتخاذ شده توسط بازرسان و تیم های بازرسی و پاسخگویی به نهادها و مراجع ذیربط و ذینفع عهده دار می باشد. مقر این دبیرخانه در معاونت امور دریایی سازمان (مرکز) تعیین می گردد. نمودار مرکز که بیانگر اجزای آن است در ماده (۶) آمده است.

19 .A severe damage to the marine environment

20 .A serious injury

21 . Causal factor

22 . Marine safety investigation



تذکره: چنانچه به هر دلیلی مقر دبیر خانه بررسی سوانح دریایی تغییر یابد مفاد این دستورالعمل عیناً در هر مکان دیگر قابل اجرا می باشد. ۲۳

- **دبیر:** فردی است که از دانش و تجربه کافی برخوردار است و با حکم معاون امور دریایی مسوولیت دبیر خانه و کمیته بررسی سوانح دریایی به وی محول گردیده است .

- **بازرسان سوانح:** کارشناسانی هستند که از دانش و تجربه کافی دریایی برخوردار بوده و به پیشنهاد دبیر و حکم معاون امور دریایی منصوب می شوند.

- **بازرس معین سوانح دریایی:**^{۲۴} کارشناسانی هستند از داخل یا خارج سازمان که با توجه به سوابق، تجارب و دانش مرتبط ایشان برای بررسی سوانح دریایی به پیشنهاد دبیر و با حکم معاون امور دریایی به منظور بررسی سوانح دریایی منصوب می شوند و حسب مورد براساس دعوت دبیر بررسی سوانح دریایی و با نظارت آن مرکز سوانح دریایی مشخصه را بررسی و گزارش آن را به دبیر خانه بررسی سوانح دریایی، ارائه می دهد.

اعضاء کمیته بررسی سوانح دریایی:

شامل مسئولین و افرادی است که در امر تحقیق و بررسی سوانح و رخداد های دریایی از جانب معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی منصوب یا دعوت می گردند.

- **کمیته بررسی سوانح دریایی سازمان:** شامل مسئولین و افرادی است که در امر تحقیق و بررسی سوانح و رخداد های دریایی از جانب سازمان بنادر و دریانوردی (معاون امور دریایی) منصوب یا دعوت می گردند.



- **ادارات کل بنادر و دریانوردی:** عبارتند از ادارات کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، خوزستان، بوشهر، سیستان و بلوچستان و اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در جنوب و همچنین ادارات کل بنادر و دریانوردی گیلان، مازندران، گلستان و مدیریت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد در شمال کشور.
- **بنادر تابعه در استان های ساحلی کشور ادارات کل بنادر و دریانوردی:** صرفا بنادر زیر به عنوان بنادر تابعه مشمول مقررات مذکور در بندهای ۶،۹، ۷،۸، ۸،۸ و ماده ۲۵ می باشند:
- **بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان:** ادارات بندر و دریانوردی شهید باهنر، لنگه؛ قشم، کیش.
 - **بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان:** مدیریت بندر و دریانوردی آبادان.
 - **بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر:** اداره بندر و دریانوردی عسلویه، خارگ، گناوه، دیر و کنگان.
 - **بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان:** ندارد.
 - **بنادر تابعه اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر:** ندارد.
 - **بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان:** اداره بندر و دریانوردی آستارا و چمخاله و کیا شهر و کاسپین.
 - **بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران:** فریدون کنارو بابلسر.
 - **بنادر تابعه مدیریت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد:** نکاء.
 - **بنادر تابعه مدیریت بندر و دریانوردی استان گلستان:** بندر ترکمن،
- **همکاری:** کلیه ادارات کل در ستاد و بنادر، موظف هستند به منظور اجرای هرچه بهتر این دستورالعمل، همکاری لازم و موثری را با دبیر خانه بررسی سوانح دریایی سازمان، به عمل آورند.
- **کشور ذینفع:** کشور ذینفع در سوانح دریایی، به کشوری گفته می شود که یکی از شرایط زیر را داشته باشد:
- ۱) کشور صاحب پرچم شناوری که دچار سانحه شده و مورد بازرسی قرار می گیرد؛
 - ۲) کشوری که سانحه دریایی در آب های تحت حاکمیت و یا صلاحیت آن اتفاق افتاده است؛
 - ۳) کشوری که سانحه دریایی و یا آثار آن باعث مخاطرات زیست محیطی آبها و سواحل تحت حاکمیت و صلاحیت آن می گردد؛
 - ۴) کشوری که سانحه دریایی و یا آثار آن باعث مخاطره جزایر مصنوعی، تاسیسات یا سازه های تحت حاکمیت آن می گردد؛
- توضیح:** دولت جمهوری اسلامی ایران می تواند به عنوان کشور صاحب پرچم، و یا کشور صاحب بندر، و یا کشور ساحلی و یا کشور ذینفع در سوانح و یا رخدادهای دریایی به بررسی و تحقیق پرداخته و در

صورت وجود کشور دیگر به عنوان کشور صاحب پرچم، کشور صاحب بندر، کشور ساحلی و یا کشور ذینفع، دبیر خانه بررسی سوانح ضمن هماهنگی و توافق، به نیابت از آن کشور، تدابیر لازم را جهت تعامل، هماهنگی، ارتباط و همچنین انتخاب کشور اصلی و مرجع بررسی کننده سانحه و یا رخداد دریایی طبق مفاد مندرج در این دستورالعمل اتخاذ می نماید.

- **کشور ذیربط:** کشور ذیربط در سوانح دریایی، به کشوری گفته می شود که یکی از شرایط زیر را داشته باشد:
- ۱) کشوری که به دلیل بروز سانحه دریایی، اتباع آن جان خود را از دست داده و یا به شدت آسیب دیده اند؛
 - ۲) کشوری که اطلاعات مهمی برای استفاده در مراحل بازرسی در اختیار دارد؛
 - ۳) کشوری که به دلایل دیگری که توسط کشور بررسی کننده اصلی، مهم تشخیص داده شده، در موضوع سانحه دخیل شناخته می شود.

- **بررسی موازی سوانح دریایی^{۲۵}:** منظور از بررسی موازی سوانح دریایی عبارت است از اینکه در صورت عدم حصول توافق به منظور انتخاب کشور اصلی (مرجع) در بررسی سانحه دریایی، بررسی و تحقیق موازی با رعایت متقابل حق و حقوق کشورهای ذینفع این بررسی و تحقیق انجام می گردد.

- **خط مبدا^{۲۶}:** منظور خط مقرر در ماده سه قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ (تصویب نامه راجع به اصلاح قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۱۳۵۲/۴/۳۰) می باشد.

- **دریای سرزمینی^{۲۷}:** عرض دریای سرزمینی از خط مبدا، ۱۲ مایل دریایی می باشد. جزایر متعلق به ایران اعم از این که داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص بخود هستند. (قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱).

- **آبهای داخلی:** آبهای واقع بین خط مبدا دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و همچنین آبهای واقع بین جزایر متعلق به ایران که فاصله آنها از یکدیگر از دو برابر عرض دریای سرزمینی تجاوز نکند جزء آبهای داخلی محسوب و تحت حاکمیت مطلق جمهوری اسلامی ایران می باشد (قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱).

- **منطقه نظارت:** منطقه نظارت منطقه ای است در مجاورت دریای سرزمینی که حد خارجی آن از خط مبدا ۲۴ مایل دریایی می باشد. (قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱).

25 .Parallel Marine Casualty investigation
26 .Base line
27 .Territorial Sea



- **فلات قاره:** عبارت است از بستر، زیر بستر، مناطق دریایی مجاور و ماورای دریای سرزمینی ایران و در امتداد و دنباله طبیعی قلمرو سرزمینی کشور تا لبه بیرونی حاشیه فلات قاره تا مسافت ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا که برای تعیین عرض دریای سرزمینی در قوانین ایران پیش بینی شده است (قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱).

- **منطقه (ویژه) انحصاری اقتصادی:** عبارت است از ناحیه ای خارج دریای سرزمینی حداکثر به عرض ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی که در آن، کشور ساحلی دارای حقوق و صلاحیت های انحصاری در مورد منابع طبیعی و سایر صلاحیت های مقرر در قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ است.

- **آب های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران:** شامل آب های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه (ویژه) انحصاری اقتصادی، دریای خزر و رودخانه های قابل کشتیرانی می گردد.

- **آب های آزاد^{۲۸}:** طبق تعریف ارائه شده در ماده «۸۶» کنوانسیون بین المللی حقوق دریاها مورخ دهم دسامبر ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد^{۲۹}.

28 . High Seas

29 . United Nation Convention on Law of the sea (UNCLOS 1982)

ماده (۲) الزامات قانونی

این دستورالعمل براساس بند (۷) ماده سوم آیین نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ ماده «۲۱» فصل اول، «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ (اصلاح شده)»^{۳۰}، و آیین‌نامه بین‌المللی بررسی سوانح دریایی مصوب می ۲۰۰۸ (مصوب شهریور ماه ۱۳۹۵ مجلس شورای اسلامی) تهیه شده است.

ماده (۳) هدف، دامنه و کاربرد

۳-۱- **هدف:** این دستورالعمل برای بررسی سوانح دریایی به منظور بهره‌برداری از یافته‌ها، دانش و تجارب حاصله و سعی در جلوگیری از بروز سوانح دریایی با علل و ریشه‌های مشابه در آینده است. هدف دستورالعمل تعیین میزان مسئولیت یا قصور افراد، نمی‌باشد، بلکه به دنبال یافتن علل اصلی وقوع سوانح خواهد بود لذا شناخت مقصر یا مقصرین سانحه در فرآیند اجرایی دستورالعمل لحاظ نشده است. بنابراین بررسی میزان تقصیر و خسارت وارده توسط سایر دست‌اندرکاران ذی‌ربط انجام خواهد گرفت. بررسی‌های سوانح دریایی فارغ از معذوریت‌های اداری و به صورت مستقل از بررسی‌های قضایی و جرائم مدنی، کیفری و صورت می‌گیرد. براین اساس دستورالعمل حاضر از انجام بررسی‌های ذکر شده ممانعت نمی‌کند.

بررسی سوانح و رخداد‌های دریایی موارد زیر را در برمی‌گیرد اما محدود به آنها نمی‌شود:

- ۱) بررسی سوانح و رخداد‌های شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران در داخل و یا خارج از آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت ایران.
- ۲) بررسی سوانح و رخداد‌های شناورهای با پرچم کشور خارجی در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت ایران.
- ۳) شناسایی علل و عوامل بروز سانحه و یا رخداد‌های دریایی.
- ۴) ارائه توصیه و اقدامات اصلاحی به منظور پیشگیری از وقوع سوانح و رخداد‌های دریایی مشابه در آینده
- ۵) انتشار علل و عوامل و درس‌های آموخته شده از سوانح و رخداد‌های دریایی به کلیه دست‌اندرکاران ذیربط جهت ارتقاء استانداردهای ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی؛
- ۶) ارتقاء دانش، آگاهی و مهارت بازرسان بررسی سوانح دریایی.

۳-۲- **دامنه:** دامنه این دستورالعمل، سوانح و رخداد‌های دریایی و آلودگی زیست محیطی ناشی از سوانح دریایی که در فرآیند حمل و نقل دریایی به وقوع می‌پیوندد در مناطق تحت حاکمیت جمهوری اسلامی و سوانح شناورهای تحت پرچم ایران را در آب‌های آزاد براساس تعهدات کنوانسیون، شامل می‌شود.

³⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 (as amended)



۳-۳- کاربرد: از این دستورالعمل در موارد زیر بهره گرفته می شود:

الف) ارزیابی، رسیدگی و بررسی سوانح، رخدادهای و آلودگی های دریایی ناشی از فعالیت شناورها در آب های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران؛

ب) ارزیابی، رسیدگی و بررسی سوانح شناورهای کنوانسیون و غیرکنوانسیونی تحت پرچم ایران، بدون محدودیت جغرافیایی.

ج) ارزیابی، رسیدگی و بررسی سوانح شناورهای با پرچم سایر کشورها که در آب های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران سانحه یا آلودگی محیط زیست دریایی، ایجاد کنند.

د) ارزیابی، رسیدگی و بررسی سوانح واحدهای حفاری ثابت یا متحرک فراساحلی که سانحه یا آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از سانحه آنها ماهیت حمل و نقل دریایی داشته باشد (سوانح و رخدادهای داخلی این اینگونه واحدها در این دستورالعمل منظور نشده است).

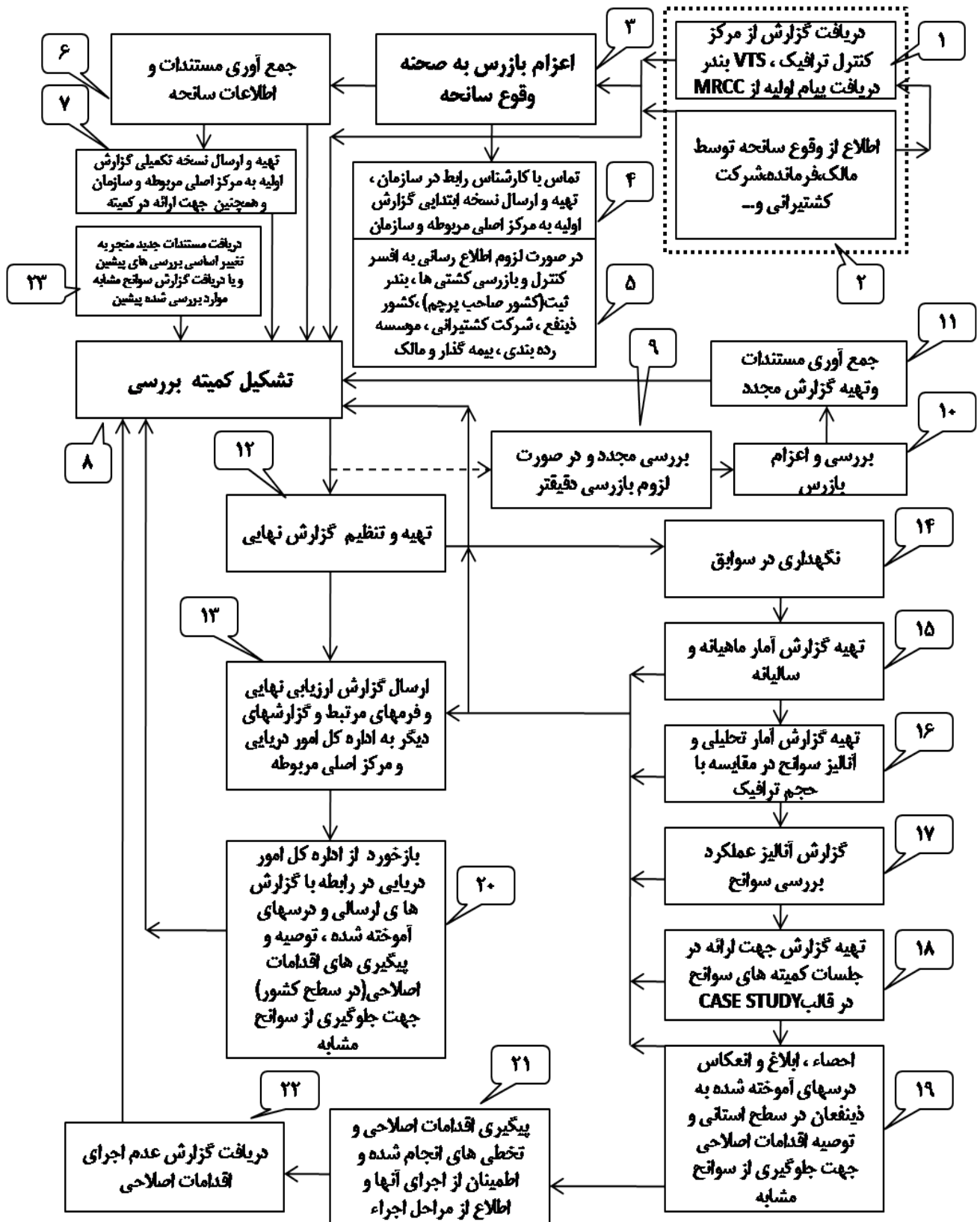
ماده (۴) محدوده جغرافیائی بررسی سوانح دریایی

با توجه به محدوده جغرافیایی، (شامل مناطق دریایی خلیج فارس، دریایی عمان، دریایی خزر و رودخانه های قابل کشتیرانی و آب های آزاد) محل وقوع سانحه و پرچم شناور سانحه دیده، این دستورالعمل در مناطق زیر قابل اجراست:

- ۱) آب های داخلی (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران و یا پرچم سایر کشورها).
- ۲) آب های سرزمینی (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران و یا پرچم سایر کشورها).
- ۳) آب های ساحلی منطقه نظارت (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران و یا پرچم سایر کشورها).
- ۴) آب های منطقه (ویژه) انحصاری اقتصادی (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران و یا پرچم سایر کشورها).
- ۵) دریایی خزر، (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران و یا پرچم سایر کشورها).
- ۶) رودخانه های قابل کشتیرانی، (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران و یا پرچم سایر کشورها).
- ۷) آب های آزاد، (بررسی سوانح شناورهای تحت پرچم ایران، صدمه شدید به محیط زیست دریایی و مصدومیت شدید انسانی).



روش اجرایی بررسی سوانح و رخدادهای دریایی (کمیته های اصلی و فرعی بررسی سوانح دریایی در استانهای ساحلی)

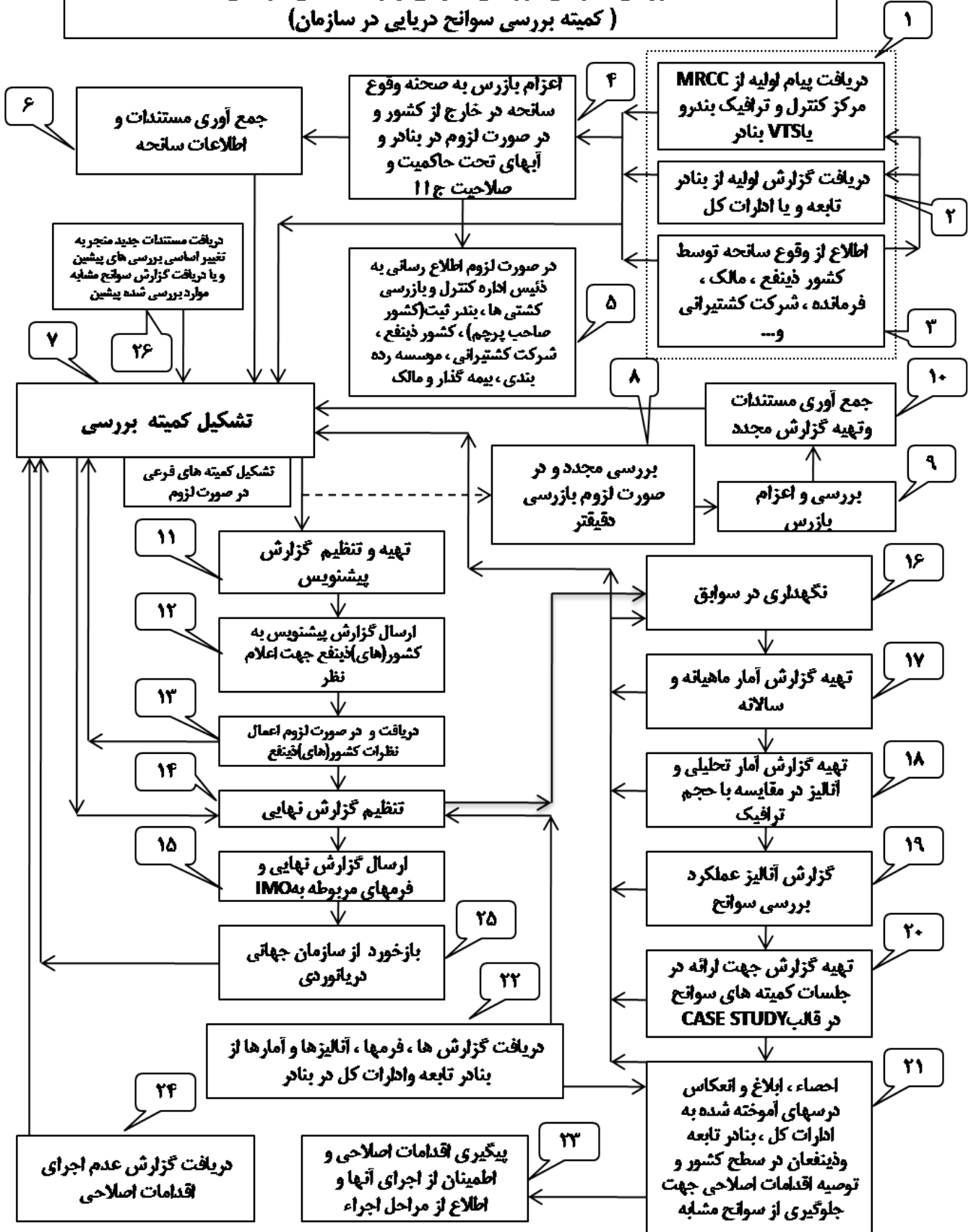


توضیح: دریافت گزارش ، اطلاع رسانی ، بازرسی ، تهیه و تنظیم گزارش ها ، ارسال گزارشها ، ابلاغ و پیگیری اقدامات اصلاحی ، توسط دبیر کمیته کارشناس مسئول سوانح دریایی) و در صورت لزوم با مشارکت دیگر کارشناسان سوانح دریایی در آن بندر و باهماهنگی و تایید رئیس کمیته سوانح دریایی صورت می پذیرد.

توضیح ۲: امر تحقیق و بررسی های میدانی میتوان از دیگر کارشناسان ذیربط در آن بندر بعنوان بازرس استفاده شود.

توضیح ۳: شماره های فوق الذکر مربوط به صفحات دسترسی بوده و فقط جهت یکتا نشان دهنده ترتیب در این روش اجرایی می باشند.

روش اجرایی بررسی سوانح و رخدادهای دریایی
(کمیته بررسی سوانح دریایی در سازمان)



توضیح ۱: دریافت گزارش، اطلاع رسانی، بازرسی، تهیه و تنظیم گزارش ها، ارسال گزارشها، ابلاغ و پیگیری اقدامات اصلاحی، توسط دبیر کمیته (کارشناس مسئول سوانح دریایی) و در صورت لزوم با مشارکت دیگر کارشناسان سوانح دریایی در سازمان و بلاهماهنگی و تایید رئیس کمیته سوانح دریایی صورت می پذیرد.
توضیح ۲: امر تحقیق و بررسی های میدانی میتوان از دیگر کارشناسان ذیربط در سازمان بعنوان بازرس استفاده شود.
توضیح ۳: شماره های فوق الذکر مربوط به صفحات دسترسی در این دستورالعمل بوده و فقط جهت یکتاها نشان دهنده ترتیب در این روش اجرایی می باشند.

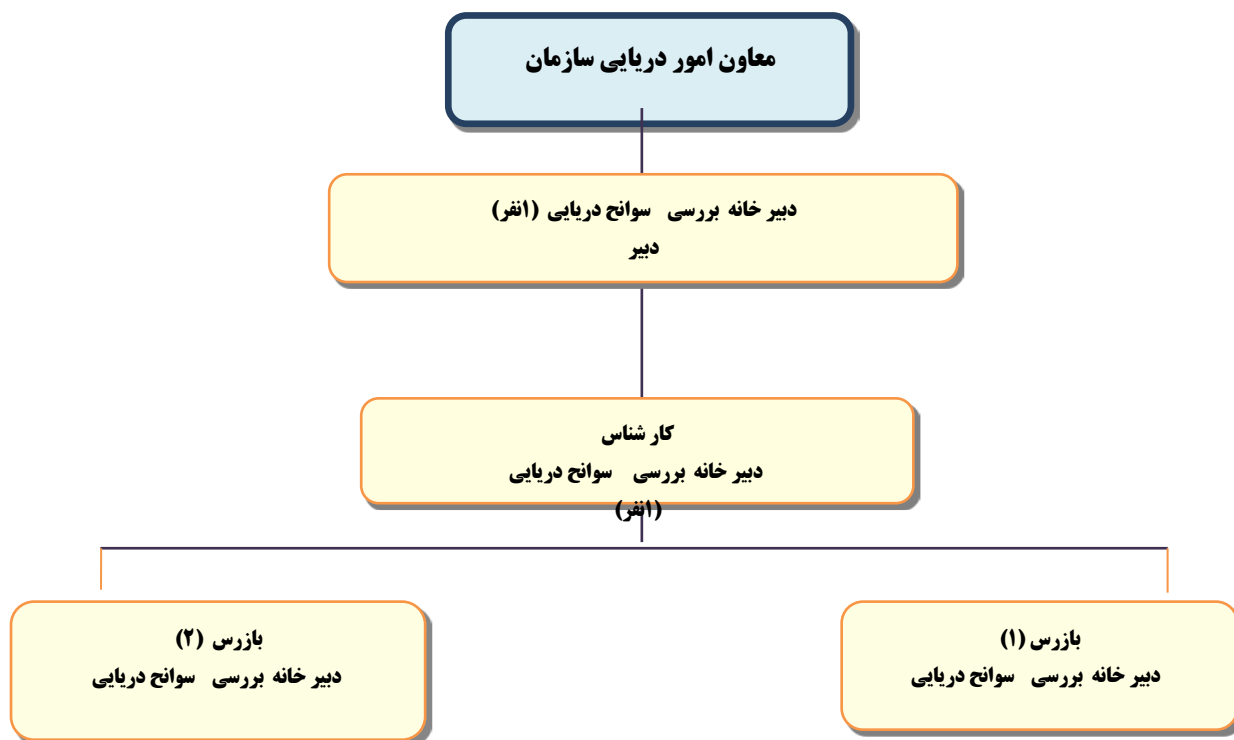
فصل دوم (مقر و تشکیلات)

ماده (۵) مقر دبیر خانه بررسی سوانح دریایی

مقر دبیرخانه بررسی سوانح دریایی در سازمان مرکزی و تحت نظر معاونت امور دریایی سازمان می باشد.

ماده (۶) ساختار دبیر خانه بررسی سوانح دریایی:

چارت دبیر خانه بررسی سوانح دریایی سازمان بنادر و دریانوردی



نمودار شماره (۱)

شرح شغل که شامل وظایف و شرایط احراز هر یک از پست مندرج در نمودار شماره (۱)، به طور مبسوط در پیوست شماره (۱) درج شده است.

تبصره: چنانچه یک سانحه دریایی از وسعت زیادی برخوردار باشد با توجه به ماهیت سانحه از بازرسین معین که در رشته‌های مختلف تجربه و مهارت دارند (حسب مورد) توسط دبیر، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی، دعوت به همکاری خواهد شد.



فصل سوم (مسئولیت ها و وظایف)

ماده (۷) مسئولیت‌های ادارات کل بنادر و دریانوردی و افراد

۷-۱- ادارات کل بنادر و دریانوردی موظف به ارسال فهرست اسامی کارشناسان و کارشناسان مسئول با درج مدارک و جزئیات تخصصی و تجربی آنان، به صورت سالانه به دبیر خانه بررسی سوانح دریایی، می‌باشند. پس از دریافت فهرست اسامی اعضا، معاونت امور دریائی اقدام به " صدور احکام بازرس " جداگانه برای هر کدام از آنان می‌نماید.

۷-۲- مراکز اصلی بررسی سوانح دریایی در بنادر استانهای شمالی و جنوبی موظف به ارسال لیست اعضاء کمیته سوانح خود و مراکز فرعی تحت پوشش، با درج مدارک و جزئیات تخصصی و تجربی افراد، بصورت سالانه به دبیر خانه بررسی سوانح دریایی سازمان می‌باشند.

۷-۳- دبیر خانه بررسی سازمان، مسئول بررسی و تهیه و صدور احکام با امضای مدیر عامل سازمان جهت اعضاء کمیته بررسی سوانح دریائی در سازمان و ادارات کل بنادر و دریانوردی در استانها می‌باشد.

۷-۴- اداره کل حراست سازمان به منظور انجام بررسی و تحقیق در زمینه سوانح و رخدادهای دریایی و تردد قانونی و رسمی افراد مرتبط با تحقیق و بررسی سوانح دریایی، کارت شناسایی عکس دار به صورت انحصاری جهت بازرسان سوانح دریایی بر اساس احکام صادر شده توسط مدیر عامل سازمان، با درج مرجع صادر کننده و مشخصات افراد به صورت فارسی و لاتین، تحت عنوان بازرس بررسی سوانح دریایی با معادل عبارت «انگلیسی»^{۳۱} صادر نماید.

تبصره: کارت شناسایی می‌باید که جمله «صاحب این عکس مجاز به عکسبرداری سوانح می‌باشد» به دو زبان فارسی و لاتین قید گردد. (برای مرکز، بنادر امام خمینی (ره)، شهید رجایی و بوشهر دو نفر، بنادر کوچک و تابعه یک نفر مجوز عکس برداری صادر شود).

۷-۵- به منظور ارتقاء دانش تخصصی و تجربی بازرسان سوانح دریایی در سطح سازمان و ادارات کل بنادر، اداره کل توسعه منابع انسانی و پشتیبانی (اداره آموزش) با هماهنگی دبیر خانه بررسی سوانح دریایی سازمان مکلف به برگزاری دوره های آموزشی می‌باشد. دفتر برنامه بودجه و تحول اداری با رعایت ضوابط نسبت به تخصیص بودجه اعلام شده از سوی معاونت امور دریایی اقدام می‌نماید.

۷-۶- به منظور ارتقاء سطح علمی و توان عملی بازرسان و استفاده از تجربیات کشورهای پیشرو در ارزیابی سوانح دریائی، " اداره کل منابع انسانی پشتیبانی و رفاه " (اداره آموزش) با هماهنگی دبیر خانه بررسی سوانح دریایی و با رعایت ضوابط قانونی مربوط نسبت به اعزام افراد واجد شرایط به دوره‌های تخصصی در مراکز تخصصی و دانشکده‌های دریائی معتبر در کشورهای خارجی اقدام نموده و همچنین با دعوت از اساتید مجرب از دیگر کشورها جهت انتقال تجارب آنان به کارشناسان و بازرسان سوانح دریائی اقدام نمایند.

³¹ . Marine Casualty Safety Investigator

۷-۷- به منظور اجرای دقیق و اصولی آئین نامه بین‌المللی بررسی ایمنی محور سوانح دریائی که از اول ژانویه ۲۰۱۰ لازم الاجرا شده است (نسخه ترجمه شده در پیوست شماره (۲) ملاحظه گردد)، دبیر خانه بررسی سوانح دریائی می‌باید اطمینان حاصل نماید که بازرسان سوانح دریائی توانائی ارزیابی و بررسی سوانح دریائی و مصاحبه با فرمانده و سایر کارکنان کشتی‌ها و همچنین شناسایی عوامل موثر در بروز سوانح را داشته و اسناد و مدارک اساسی را به منظور بررسی بدست خواهند آورد. بدین منظور کارشناسان مذکور سالیانه مورد ارزیابی صلاحیت فنی و قابلیت دانش علمی قرار خواهند گرفت.

۷-۸- دبیر خانه بررسی سوانح دریائی، می‌باید از مطابقت امکانات مالی، تجهیزاتی و نیروی انسانی مرکز، با مفاد مندرج در این دستورالعمل اطمینان حاصل نموده و در هنگام بررسی سوانح دریایی از بازرسان با توانایی و مهارت‌های متناسب با نوع سانحه استفاده نماید.

۷-۹- اداره کل برنامه و بودجه و تحول اداری، بودجه مورد نیاز جهت خریداری تجهیزات سالیانه مورد نیاز مراکز بررسی سوانح دریائی در کشور (لوازم ایمنی فردی و تجهیزات مورد نیاز بررسی) را بر اساس «ماده ۱۹ از فصل پنجم» این دستورالعمل، تامین و در اختیار معاونت امور دریایی «دبیر خانه بررسی سوانح (مرکز)» دریائی قرار دهد.

۷-۱۰- دبیر خانه بررسی سوانح دریائی، در صورت لزوم و به منظور بررسی و تحقیق پیرامون سوانح و رخدادهای دریایی خاص می‌تواند از افراد با تخصص ویژه و مشاوران خارج از سازمان دعوت به عمل آورد. هزینه خرید خدمات، افراد مذکور پس از تایید معاونت امور دریایی و از طریق اداره کل امور مالی قابل پرداخت می‌باشد.

۷-۱۱- به منظور به روز رسانی فرآیندهای مرتبط با بررسی سوانح دریایی، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی، موظف است تا هرگونه تغییرات انجام شده در الزامات مربوط به بررسی سوانح و رخدادهای دریایی که نتیجه تغییر در مقررات بین‌المللی می‌باشد به اطلاع کلیه مراکز بررسی کننده سوانح دریایی برساند.

۷-۱۲- به منظور بررسی به موقع سوانح دریائی که بر روی شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران در بنادر کشورهای خارجی بوقوع می‌پیوندد، دبیرخانه بررسی سوانح دریائی مکلف به اعزام به موقع بازرسان سوانح دریائی، به کشور محل سانحه می‌باشد.

۷-۱۳- سازمان با رعایت مقررات و ضوابط، به منظور هماهنگی و تسریع در روند بررسی سوانح دریایی لازم است با انعقاد تفاهم نامه منطقه‌ای یا دو جانبه با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و کشورهای حاشیه دریای خزر اقدام نماید.

۷-۱۴- دبیر خانه بررسی سوانح دریایی برای اعزام بازرسان بررسی سوانح بطریقی که در حداقل زمان ممکن تشریفات اداری عزیمت آنان به مأموریت‌های خارج از کشور و داخلی اعم از "حکم مأموریت، تهیه بلیط رفت و برگشت، تخصیص ارز و تنخواه گردان" با همکاری معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع صورت پذیرد.

۷-۱۵- دبیرخانه بررسی سوانح دریائی، می‌باید نسبت به برآورد بودجه سالیانه مورد نیاز این دستورالعمل در آخر هر سال اقدام نماید و "معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع" سازمان نسبت به تامین بودجه مذکور اقدام و در اختیار معاونت امور دریایی قرار دهد. نحوه هزینه کردن این بودجه می‌باید به تایید معاونت امور دریایی برسد.

۷-۱۶- کلیه بخش‌های این دستورالعمل که بار مالی برای سازمان بر عهده ندارد توسط معاون امور دریایی قابل بازنگری است. بدیهی است آن بخش از بازنگری که تعهد مالی برای سازمان بوجود می‌آورد پس از تایید معاون امور دریائی و معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع؛ می‌بایست که به تصویب هیأت عامل سازمان برسد.

۷-۱۷- به منظور فراهم سازی شفافیت هرچه بهتر در روند بررسی سوانح دریایی، اداره کل حفاظت و ایمنی دریانوردی موظف است موارد مربوط به نجات دریایی (Salvage) را پیگیری نمود و پاسخگوی موارد آن باشد. به هر ترتیب این دستورالعمل موارد مربوط به موضوع (Salvage) را پوشش نمی‌دهد.

۷-۱۸- اداره کل امور دریایی و "اداره کل حفاظت و ایمنی دریانوردی"، موظف هستند، مواردی که در حیطه فعالیت و وظایف آنها قرار دارد، با دبیرخانه بررسی سوانح دریائی، همکاری و هماهنگی لازم را به عمل آورند.

ماده (۸) مسئولیت‌ها و وظایف ادارات بنادر :

۸-۱- در صورت وقوع سانحه دریایی و در راستای اتخاذ تدابیر لازم، ادارات کل بنادر با اعزام بازرسان / بازرسان (کارشناس یا کارشناس مسئول سوانح دریایی) در اسرع وقت به موقعیت سانحه، ظرف حداکثر ۲۴ ساعت پس از وقوع سانحه اقدام و ارائه گزارش‌های لازم در اسرع وقت دبیرخانه بررسی سوانح دریایی سازمان، از طریق راههای مختلف ارتباطی "نمبر، تلفن، ایمیل، اتوماسیون اداری" و یا هر میسری که توسط دبیرخانه بررسی سوانح دریایی مشخص گردیده اعلام گردد.

۸-۲- در صورت نیاز به انجام بازرسی از سانحه اتفاق افتاده در بنادر و یا هر محل دیگر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، می‌تواند بدون فوت وقت بازرسان سوانح دریایی متناسب با سانحه را به محل حادثه اعزام و نسبت به تحقیق درباره چگونگی وقوع سانحه و تهیه گزارشات لازم براساس این دستورالعمل، اقدام نماید.

۸-۳- کارشناسان/ بازرسان ادارات کل بنادر و دریانوردی پس از دریافت اطلاعات و مستندات کافی از سوانح دریایی به منظور تجزیه و تحلیل اطلاعات و دستیابی به راهکارها و نتیجه نهایی در رابطه با علل وقوع سانحه و یافتن روش‌های پیشگیرانه تشکیل جلسه داده و موظف به تنظیم گزارش ارزیابی نهایی، نگهداری گزارش در سوابق خود و ارسال آن با فرمهای ضمیمه در مدت زمان حد اکثر یک ماه به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، مستقر در سازمان می‌باشند.

۸-۴- سوانح آلودگی های دریایی که منشاء آن تاسیسات مستقر در خشکی باشد خارج از حیطه وظایف دبیرخانه بررسی سوانح دریایی می‌باشد.



۵-۸- به منظور جلوگیری از انحراف بررسی و تحقیق سوانح و رخدادهای دریایی از مسیر اصلی خود و در صورت مشاهده تخلف و یا موارد مشکوک، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی، اداره حراست سازمان و یا اداره حراست در بنادر می‌باید در جریان امر قرار گیرند.

۶-۸- به منظور ارزیابی آماری، کلیه اداره کل بنادر و دریانوردی می‌بایست آمار ماهیانه و سالیانه سوانح بوقوع پیوسته، صدمات و «خسارت‌های اساسی»^{۳۲} بدون در نظر گرفتن صدمات و «خسارت‌های جزئی و بیمه‌ای»^{۳۳} در چهار چوب فرم آمار ماهیانه و سالیانه مندرج در پیوست‌های شماره ۴، ۵ و ۶ تهیه و در سوابق خود نگهداری نمایند.

۷-۸- ادارات کل بنادر و دریانوردی و بنادر تابعه مکلف می‌باشند فرم‌های گزارش اولیه سانحه دریایی، آمار ماهیانه و سالیانه مندرج در پیوست‌های شماره ۴، ۵ و ۶ را در حوزه استانی خود تهیه و نگهداری نماید و یک نسخه از آن را به دبیر خانه بررسی وانح دریایی (سازمان)، ارسال نمایند.

۸-۸- به منظور ارزیابی‌های تحلیلی، کلیه مراکز بررسی سوانح دریایی می‌بایست آمار تحلیلی و آنالیز سوانح بوقوع پیوسته در مقایسه با تردد شناورها، اعم از شناورهای کنوانسیون و غیر کنوانسیونی و با توجه به امکانات و شرایط محیطی منطقه و به تبع آن اطلاع از میزان سیر صعودی/ نزولی تعداد سوانح دریایی بوقوع پیوسته را تهیه و در سوابق خود نگهداری نمایند. مراکز بررسی سوانح دریایی ادارات کل بنادر و دریانوردی و بنادر تابعه مکلف می‌باشند آمار تحلیلی در حوزه تحت قلمرو خود را به دبیر خانه بررسی سوانح دریایی سازمان، ارسال نمایند.

۹-۸- به منظور تعامل و هماهنگی بیشتر با دست‌اندر کاران بررسی سوانح دریایی و برای بررسی دقیق‌تر سوانح مهم (شدید و بسیار شدید)، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی، موظف به پیگیری و هماهنگی جهت برگزاری جلسات در قالب "مطالعات موردی"^{۳۴} می‌باشد. این جلسات دو بار در سال تشکیل شده و کلیه دست‌اندرکاران بررسی سوانح دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی می‌بایست گزارش سانحه مورد نظر را جهت ارائه در این جلسات و نگهداری در سوابق تهیه و تنظیم نمایند.

32 . Loss Statistics

33 . Constructive Total Losses

34 . Case Study



ماده (۹) مسؤلیت‌های بازرسین سوانح دریایی

۹-۱- در چهارچوب این دستورالعمل، بازرس و کارشناسان بررسی سوانح دریایی، می‌باید دارای توانایی و اختیارات قانونی برای حضور بر روی شناور، مصاحبه با فرمانده، خدمه و دیگر افراد مرتبط با سانحه، جمع‌آوری مستندات و شواهد مربوطه باشند.

۹-۲- کلیه کارشناسان سوانح دریایی ملزم به بررسی و تحقیق پیرامون سانحه و یا رخداد دریایی با رعایت کامل مفاد مندرج در این دستورالعمل می‌باشند.

۹-۳- به بازرسان سوانح دریایی که برای بررسی سوانح منصوب شده‌اند اختیار داده می‌شود تا در قالب تیم یا فردی در محل وقوع سانحه دریایی حضور یافته و از تمامی خدمه شناور و شاهدین در محل تحقیق بعمل آورده، تصویر مدارک و اسناد مورد نیاز را تهیه و جمع‌آوری و به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی ارائه نمایند. بدیهی است همکاری کلیه کارکنان بندر و شناورها با کارشناسان و بازرسان کار گروه‌های سوانح دریایی، الزامی می‌باشد.

۹-۴- به منظور دستیابی به اطلاعات صحیح و با توجه به نوع سانحه، بازرسان سوانح دریایی و بازرس مرتبط با نوع سانحه به محل بروز سانحه عزیمت نموده و نسبت به جمع‌آوری مستندات و مدارک، مصاحبه با شهود و عوامل موثر در بروز سانحه، اخذ تصاویر و فیلم برداری از صحنه سانحه، جمع‌آوری دفاتر «ثبت وقایع»^{۳۵}، اخذ اطلاعات موجود در دستگاه‌های کمک‌ناوبری از جمله «وی‌دی‌آر»^{۳۶}، «ال‌آر‌آی‌تی»^{۳۷}، «نقشه ناوبری الکترونیکی»^{۳۸}، «سیستم شناسایی خودکار»^{۳۹} و هر گونه مدارک و اسنادی که در ارزیابی علل و عوامل بروز سانحه موثر واقع شود، اقدام نموده و پس از تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده نظر خود را در رابطه با علل وقوع سانحه و روش پیشگیرانه را به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، اعلام نمایند.

۹-۵- بازرسان سوانح دریایی می‌بایست اخلاق حرفه‌ای در هنگام ارزیابی و ارزیابی سانحه دریایی را کاملاً رعایت نمایند. در صورت اثبات عدم رعایت اخلاق حرفه‌ای توسط کارشناسان و بازرسین با خطای برابر مقررات اداری برخورد خواهد شد.

۹-۶- در زمینه بررسی سانحه در صحنه (بازرسی) و اخذ هر گونه مشاوره، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، علاوه بر بازرسان سوانح دریایی می‌تواند از کارشناسان شاغل در سازمان، ادارات کل بنادر و دریانودی، بنادر تابعه و یا صاحب نظران و کارشناسان خارج از سازمان نیز بعنوان کارشناس در گروه تحقیق استفاده شود و نیاز به درج در تشکیلات رسمی مصوب و داشتن شرایط مندرج در این دستورالعمل نمی‌باشند.

۹-۷- همکاری و ارتباط با نمایندگی‌ها، سازمان‌ها و سایر ارگان‌های ذیربط که از طریق دبیرخانه بررسی سوانح دریایی معرفی می‌گردند، برای کلیه بازرسان سوانح دریایی الزامی می‌باشد.

35 . Log Books

36 . Voyage Data Recorder

37 . Long Range Identification Tracking (LRIT)

38 . Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)

39 . Automatic Identification System(AIS)

ماده (۱۰) مسؤلیت کمیته های سوانح دریایی

۱۰-۱- در راستای ارزشیابی و شناسایی نقاط ضعف و قوت ، کلیه کمیته های بررسی سوانح دریایی می باید با انجام بازنگری دوره ای در رابطه با عملکرد مطلوب و اجرای نتایج اطمینان حاصل نمایند. بدیهی است که بمنظور اجرای این موضوع شاخصهای اندازه گیری عملکرد کمیته های سوانح تحت عنوان PERFORMANCE REVIEW می باید توسط ادارات کل تدوین گردد. بدیهی است یکی از بهترین شاخص های روند نزولی بروز سوانح دریایی مشابه در یک مقایسه آماری می باشد.

۱۰-۲- در راستای تعامل و هماهنگی بیشتر کمیته بررسی سوانح دریایی و بمنظور بررسی دقیقتر سوانح مهم ، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی در سازمان ، موظف به پیگیری و هماهنگی جهت برگزاری جلسات در قالب CASE STUDY می باشد.

این جلسات بطور معمول دو بار در سال تشکیل شده و کلیه کمیته های بررسی سوانح دریایی می باید گزارش سانحه مورد نظر را جهت ارائه در این جلسات و نگهداری در سوابق تهیه و تنظیم نمایند.

۱۰-۳- کلیه کمیته های بررسی سوانح دریایی می باید پس از احصاء و ابلاغ درسهای آموختنی ، تخطی های انسانی شناسایی شده (از مقررات و استانداردها) و توصیه اقدامات اصلاحی بمنظور جلوگیری از بروز سوانح دریایی مشابه بطریقی نسبت به مراحل اجرا و اجرای کامل موارد ابلاغی اطمینان حاصل نمایند. در صورت اطمینان از اجرای نادرست و یا عدم اجرا و همچنین دریافت گزارش سانحه ای مشابه سوانح بررسی شده ، کمیته سوانح مربوطه می باید با تشکیل جلسه جهت شناسایی دلایل عدم اجرا و یافتن راهکارهای مناسب تر نسبت به اعمال اقدام اصلاحی پیشین و یا جدید پیگیری و اقدام نماید. قابل ذکر است کلیه مکاتبات و مستندات موارد فوق الذکر می باید در سوابق نگهداری شود.

۱۰-۴- در زمینه بررسی های (بازرسی) و اخذ هر گونه مشاوره ، علاوه بر کارشناسان سوانح دریایی ، در صورت نیاز میتوان از کارشناسان شاغل در سازمان ، ادارات کل ، بنادر تابعه و یا کارشناسان خارج از سازمان نیز بعنوان بازرس در گروه تحقیق با درج سوابق در گزارش استفاده نمود که در این صورت نیاز به درج اسامی این کارشناسان در تشکیلات رسمی مصوب کمیته و همچنین داشتن شرایط مندرج در این دستور العمل نمی باشند.

۱۰-۵- همکاری و ارتباط با نمایندگی ها ، سازمانها و افرادی که عضو گروه بررسی نیستند ولی از طریق کمیته بررسی سوانح دریایی سازمان معرفی می گردند ، برای کلیه کارشناسان سوانح دریایی و بازرسان الزامی می باشد.



ماده (۱۱) سوانح دریایی شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران

۱۱-۱- چنانچه شناور تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در هر نقطه از آبهای جهان و بنادر خارج از کشور، (صرف نظر از هر گونه قلمرو و محدوده بین‌المللی) دچار سانحه و یا رخداد گردد، بازرسین منتخب بررسی سوانح ایران، صلاحیت بررسی سانحه را خواهند داشت.

۱۱-۲- کارشناسان مستقر در ادارات کل بنادر و دریانوردی می‌بایست بدون اتلاف وقت نسبت به تحقیق و بررسی در مورد علل و عوامل سوانح و رخدادهای دریایی بوقوع پیوسته در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران اقدام و نسبت به اعزام بازرس/ بازرسان سوانح به محل سانحه و بر روی شناور سانحه دیده جهت جمع آوری اطلاعات و تحقیق پیرامون سانحه و یا رخداد دریایی اقدام نماید. همچنین می‌بایست پس از کسب اطلاع از هر گونه سوانح مراتب را در اسرع وقت دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، اعلام نمایند.

۱۱-۳- دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، می‌بایست نسبت به بررسی سوانح دریایی شناورهای تحت پرچم ایران که در خارج از آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران واقع شده، با هماهنگی شرکت کشتیرانی مربوطه، در اولین کشور قابل دسترسی جهت ارزیابی و رسیدگی سانحه شناور اقدام نموده و بازرس/ بازرسان سوانح را به آن کشور به منظور جمع آوری اطلاعات و تحقیق پیرامون سانحه، اعزام نماید و چنانچه سانحه در آبهای سرزمینی کشور دیگری رخ داده باشد هماهنگی لازم نیز جهت اخذ اطلاعات از کشور ذیربط، در صورت امکان اقدام نماید.

۱۱-۴- دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، به عنوان مسئول تحقیق و بررسی سوانح و رخدادهای دریایی در داخل و خارج (در سطح ملی و بین‌المللی) موظف به بررسی و تحقیق در رابطه با سوانح شناورهای با پرچم دولت جمهوری اسلامی ایران با شرایط ذیل می باشد:

الف) سوانح بسیار شدید

ب) سوانح دریایی

ج) سوانحی که بررسی آن منجر به شناسایی نقاط ضعف در ساختار قوانین، مقررات، احکام، دستورالعملها و آئین نامه هاشود؛

د) سوانحی که منجر به اثر مخرب بر محیط زیست داشته باشند؛

ه) بررسی رخدادهای دریایی که منجر به توقیف شناور تحت پرچم ایران توسط کنترل و بازرسی کشوردیگر در بندر خارجی اتفاق افتاده باشد؛

و) بررسی رخدادهای دریایی که منجر به توقیف شناور تحت پرچم ایران توسط افسران کنترل و بازرسی کشوردیگر در بندر خارجی به دلیل زیر سؤال رفتن اعتبار گواهینامه‌های افراد، صادر شده توسط کشور اتفاق افتاده باشد.

ماده (۱۲) سوانح دریایی شناورهای با پرچم کشورهای خارجی

دبیرخانه بررسی سوانح دریائی، به عنوان مرجع بررسی سوانح و رخدادهای دریایی موظف به بررسی سوانح، رخدادهای و علی الخصوص تمامی سوانح بسیار شدید بوقوع پیوسته کلیه شناورهای های خارجی (صرفنظر از پرچم شناور) در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران می باشد.

ماده (۱۳) نحوه اطلاع رسانی

۱۲-۱- در راستای تعهدات سازمان در اجرای الزامات و کنوانسیونهای سازمان بین المللی دریانوردی، دبیرخانه بررسی سوانح دریائی، موظف به انعکاس اطلاعاتی پیرامون جزئیات تماس مقامات مسئول، بعنوان متولی در امر تحقیق و بررسی سوانح و رخدادهای دریایی کشور به سازمان بین المللی دریانوردی می باشد.

۱۲-۲- به منظور دریافت گزارش و بررسی بموقع سوانح و رخدادهای دریائی که بر روی شناورهای با پرچم ایران (بویژه در بنادر کشورهای خارجی) بوقوع می پیوندد دبیر خانه بررسی سوانح دریایی می بایست هماهنگی لازم با شرکت های کشتیرانی (مالک و یا راهبر کشتیها) را بعمل آورده تا شرکت های مذکور ملزم باشند بمحض وقوع سوانح (بویژه سوانح شدید و سوانح بسیار شدید) مراتب را در اولویت امر گزارش نمایند.

۱۲-۳- اطلاع رسانی در رابطه با سوانح و رخدادهای دریایی در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت (صرف نظر از نوع پرچم) و در آبهای آزاد و آبهای کشورهای خارجی برای شناورهای تحت پرچم می بایست در اسرع وقت توسط فرماندهان شناور یا مالکان مطابق با فصل دهم (مواد ۱۶۲ تا ۱۷۲) قانون دریایی ایران به نزدیکترین بندر و یا «مرکز کنترل ترافیک دریائی»^{۴۰} و یا «مرکز هماهنگی جستجو و نجات دریایی»^{۴۱}، صورت پذیرد. در صورت عدم رعایت مورد فوق الذکر می بایست نسبت به دلیل عدم اطلاع رسانی پیگیری لازم گردیده و اهمیت موضوع به منبع ذیربط یادآوری شود.

۱۲-۴- مراکز هماهنگی جستجو و نجات دریایی و مراکز کنترل ترافیک دریائی مستقر در بنادر ایران در صورت اطلاع از وقوع سانحه دریایی می بایست بلافاصله مراتب را به دبیرخانه بررسی سوانح دریائی (سازمان) اعلام نماید.

۱۲-۵- ادارات کل بنادر و دریانوردی، اعم از اینکه سانحه در شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و یا شناورهای با پرچم غیر ایرانی اتفاق افتاده باشد می بایست بلافاصله و با قید فوریت با ذکر نام شناور(ها)، نام کشور صاحب پرچم شناور(ها)، شماره شناسایی «آیمو»^{۴۲}، نوع، زمان و مکان سانحه، نام و شماره تلفن یا نمابر مالک یا مالکان، نام و شماره تلکس یا نمابر کلوپ حمایت و جبران خسارت «پی اند آی»، موسسه رده بندی مربوطه و نمایندگی کشتیرانی، به دبیرخانه بررسی سوانح دریائی (سازمان)، گزارش نمایند.

۱۲-۶- ادارات کل بنادر و دریانوردی با هماهنگی دبیرخانه بررسی سوانح دریایی (سازمان)، می بایست "مشخصات اتباع خارجی" که به هر عنوان بر روی کشتی های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران حضور داشته

40 . VTS
41 . MRCC
42 . IMO



و در سوانح دریایی فوت و یا به شدت مصدوم گردیده‌اند را از طریق وزارت امورخارجه به اطلاع کشورهای متبوع برساند.

۷-۱۲- در صورت وقوع سانحه دریایی در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران برای شناورهای با پرچم خارجی، دبیرخانه بررسی سوانح دریائی سازمان موظف به اطلاع‌رسانی در اسرع وقت و صرفنظر از کمیت اطلاعات موجود در رابطه با سانحه به وقوع پیوسته، به کشور صاحب پرچم مربوط به شناور سانحه دیده و یا کشور ذینفع در این سانحه می‌باشد. اطلاع‌رسانی توسط ادارات کل بنادر و دریانوردی می‌بایست با هماهنگی دبیرخانه بررسی سوانح دریایی سازمان صورت پذیرد.

۸-۱۲- برای اطلاع‌رسانی به موقع به بندر ثبت (کشور صاحب پرچم) و در صورت لزوم به کشور ذینفع، مالک شناور، موسسه رده‌بندی و شرکت کشتیرانی مربوطه می‌بایست از فرمی که شامل حداقل اطلاعات ذیل باشد استفاده شود:

۱) نام شناور و کشور پرچم؛

۲) شماره شناسایی آی‌مو؛

۳) نوع سانحه دریایی؛

۴) مکان سانحه دریایی؛

۵) زمان و تاریخ سانحه دریایی؛

۶) تعداد افراد آسیب (جراحت) دیده شدید و یا فوت شده؛

۷) عواقب سانحه دریایی بر روی افراد، مایملک و محیط زیست؛

۸) مشخصات سایر شناورهای درگیر سانحه.

۹-۱۲- به منظور انجام بررسی و پیش از شروع آن موارد ذیل می‌بایست به فرمانده، مالک و نماینده شناور مرتبط با سانحه و یا رخدادهای دریایی توسط دبیرخانه بررسی سوانح دریائی اطلاع‌رسانی شود:

۱) نوع سانحه و یا رخداد تحت بررسی؛

۲) زمان آغاز و مکان بررسی؛

۳) نام و جزئیات تماس مقامات مسئول بررسی.

۱۰-۱۲- اداره کل حفاظت و ایمنی دریانوردی، در مرکز و ادارات کل بنادر و دریانوردی می‌بایست خطرات ناشی از وقوع سوانح دریایی در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران را به فرماندهان، مالکان، نمایندگی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی و شناورهای عبوری از طریق صدور اعلامیه دریایی، پیام‌های ایمنی دریانوردی و یا سایر روش‌های مناسب اطلاع‌رسانی نماید.



۱۱-۱۲- دبیرخانه بررسی سوانح دریایی می‌بایست موارد ذیل را به سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق میسرهای اطلاع‌رسانی مانند «جی‌آی‌اس‌آی‌اس»^{۴۳} نماید:

۱) سوانح بسیار شدید شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران در داخل و یا خارج از آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت ایران.

۲) سوانح بسیار شدید شناورهای با پرچم کشور خارجی در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت ایران.

۳) سوانحی که یافته‌های و درس‌های آن می‌تواند منجر به ارتقاء ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی شود.

ماده (۱۳) شرایط بررسی سوانح دریایی

۱۳-۱- بررسی سوانح دریایی بطور مستقل و فارغ از معذوریت‌های اداری صورت می‌گیرد.

۱۳-۲- در بررسی‌های مربوط به سوانح و رخدادهای دریایی، بویژه در زمینه جمع‌آوری مستندات (بانضمام مستندات مربوط به «وی دی آر»^{۴۴} و «کنترل ترافیک دریایی»^{۴۵}، تحلیل و شناسایی عوامل، نتیجه‌گیری، تنظیم و توزیع گزارش پیشنهادی و نهایی، ارائه راهکارها و انجام اقدامات اصلاحی می‌باید در موارد ذیل رعایت گردیده و از اعمال نظرات شخصی اجتناب گردد:

۱) رعایت بیطرفی در روند انجام بررسی و تحقیق از سانحه؛

۲) هدفدار بودن بررسی؛

۳) عدم تحت تاثیر قرار گرفتن توسط عوامل داخلی و خارجی

۱۳-۳- بازرسی یک سانحه دریایی، صرفاً به این دلیل که در یافته‌های مربوط به سانحه ممکن است قصور یا مسئولیت متوجه فرد یا سازمانی شده و یا از یافته‌ها، اشتباهات، کاستی‌ها و تعهدات قابل استنباط باشد، نباید از ارائه گزارش کامل علل سانحه خودداری کند.

۱۳-۴- روند بررسی و بازرسی سوانح دریایی باید از دیگر بازرسی‌ها مانند بازرسی‌های اداری، جرائم مدنی، جنحه و غیره کاملاً مجزا بوده و از جانب دیگر، اختلالی در فرآیند انجام این نوع بازرسی‌ها ایجاد ننماید.

۱۳-۵- بررسی سوانح و رخدادهای دریایی دارای حق تقدم و اولویت با دیگر بررسی‌ها نظیر بازرسی‌های قضایی، اداری و... می‌باشد.

۱۳-۶- هرگونه بررسی سوانح دریایی توسط بازرس/ بازرسین سوانح دریایی می‌بایست در اولین فرصت مقتضی و بدون اعمال هرگونه تأخیر بی‌دلیل در عملیات شناور، صورت گرفته و گزارش آن تهیه شود.

43 . Global Integrated Shipping Information System (GISIS)

44 . Voyage Data Recorder (VDR)

45 . Vessel Traffic Service (VTS)

فصل چهارم (جمع آوری شواهد و مستندات)

ماده (۱۴) جمع آوری مستندات از صحنه سانحه (کارکنان، شاهدان و اسناد روی شناور)

(با لحاظ آیین نامه بین المللی بررسی سوانح دریایی مصوب ۱۸ می ۲۰۰۸ آیمو، مصوب ۱۳۹۵/۰۶/۱۰ مجلس شورای اسلامی)

۱-۱۴-۱- اسناد و مدارک مرتبط برای بررسی سوانح و رخدادهای دریایی که در صورت لزوم می‌بایست از آنها تصاویر و اطلاعات لازم استخراج گردد، (با لحاظ آیین نامه اجرایی حدود اختیارات، شرح وظایف و چگونگی بررسی صحنه جرم مصوب ۱۳۹۷) می‌توانند شامل موارد ذیل باشند:

۱-۱-۱۴- تمامی اظهارات و مصاحبه‌های انجام شده از افراد مرتبط با عملیات شناور، افراد موثر در بروز سانحه و شاهدین سانحه؛

۱-۱-۱۴-۲- کلیه مکالمات و مکاتبات انجام شده فی‌ما بین اشخاص و عوامل موثر در بروز سانحه و یا رخداد دریایی؛

۱-۱-۱۴-۳- کلیه اطلاعات شخصی و پزشکی در رابطه با فرد یا افراد مرتبط با سانحه و یا رخداد دریایی؛

۱-۱-۱۴-۴- کلیه مدارک مربوط به تجزیه و تحلیل اطلاعات و مستندات بدست آمده در روند انجام بررسی سانحه و یا رخداد دریایی؛

۱-۱-۱۴-۵- اطلاعات کسب شده و موجود در دستگاههای ثبت کننده و کمک ناوبری شناور سانحه دیده (یا وارد کننده سانحه) از جمله «ال.آر.آی.تی»^{۴۶}، «ا.آی.اس»^{۴۷}، «وی.دی.آر»^{۴۸} و غیره که در ارزیابی سانحه موثر باشند؛

۱-۱-۱۴-۶- جمع آوری مدارک ذیل در صورت لزوم:

- دفتر ثبت وقایع عرشه^{۴۹}
- دفتر ثبت وقایع موتورخانه^{۵۰}
- دفتر ثبت مخابراتی^{۵۱}
- دفتر ثبت رادار^{۵۲}
- دفتر ثبت وقایع تخلیه، بارگیری و جابجایی مواد نفتی عرشه^{۵۳}
- دفتر ثبت وقایع سوختگیری و جابجایی سوخت در موتورخانه^{۵۴}
- دفتر ثبت پسماندهای شناور و زباله^{۵۵}

46 . LRIT (Long Range Identification Tracking)

47 . AIS (Automatic Identification System)

48 . VDR (Voyage Data Recorder)

49 . Log Book Deck

50 . Engine room Log Book

51 . GMDSS Log Book

52 . Radar Log Book

53 . Deck Oil Record Book

54 . Engine Oil Record Book

55 . Garbage Record Book



- دفتر ثبت اندازه گیری خطای قطب نماهای جاپرو و مغناطیسی^{۵۶}
- دفتر ثبت مانور^{۵۷}
- ثبت کننده اطلاعات فرمان‌های پل فرماندهی^{۵۸}
- مدارک مربوط به تعمیر و نگهداری انجام شده طبق برنامه «پی.ام.اس»^{۵۹}
- نقشه و انتشارات دریا نوردی منطقه وقوع سانحه که مورد استفاده افسران قرار گرفته است
- برنامه سفر^{۶۰}
- مدارک مربوطه جهت اطمینان از صحت کار و وضعیت موجود تجهیزات ایمنی ، پل فرماندهی، عرشه و موتورخانه مرتبط با فعالیت؛
- اخذ اطلاعات عمق دریا در منطقه وقوع سانحه (نمودار عمق یاب)
- ثبت کننده مسیر^{۶۱}
- لوح مانور^{۶۲}؛
- دستورهای شبانه فرمانده شناور^{۶۳}
- دستورهای ثابت فرمانده و سرمهندس موتور خانه^{۶۴}
- دستورالعمل ایمنی شرکت^{۶۵} درخواستهای انجام شده برای تعمیرات بخصوص موارد مرتبط و اساسی؛
- موافقتنامه های اصولی و مرتبط با آن سفر دریایی؛
- دفتر ثبت خرید های انجام شده در طول سفر (در رابطه با میزان مصرف مشروبات الکلی و ...) ؛
- نتیجه آزمایشات دوره ای انجام شده در خصوص الکل و مواد مخدر؛
- فهرست مسافران یا مهمانان موجود بر روی شناور قبل و بعد از سفر؛
- مکالمات رادیویی روزمره انجام شده^{۶۶}؛
- گزارشها ثبت شده شناور^{۶۷}؛
- تصحیحات نقشه و کتابهای مرجع جهت دریانوردی؛
- دفترچه های راهنمای تعمیر و نگهداری و راهنمای استفاده تجهیزات ضروری پل فرماندهی و موتورخانه و نحوه چیدمان وقابل دسترس بودن برای افراد مسئول؛

56 . Compass Error Book
 57 . Bell Book
 58 . Data Logger Print-Out
 59 . Pms(Planned Maintenance Syatem)
 60 . Voyage Plan
 61 . Course Recorder Chart
 62 . Plotting Sheet
 63 . Night Order Book
 64 . Master-C/Eng Standing Order
 65 . Company Safety Manual
 66 . VHF/HF
 67 . Noon Report, Job Done Report, Etc



- بررسی نقشه بارچینی شناور و تهیه تصویرآن و محاسبات تعادل شناور و نوع محموله خصوصاً محموله های خطرناک^{۶۸} ؛
 - نتیجه ثبت شده انجام عملیات عمق یابی مخازن و انبارها پس از سانحه؛
 - کسب اطلاعات در رابطه با وضعیت هوا از پرسنل نگهبان مستقر در پل فرماندهی ، دفتر ثبت وقایع عرشه ، ثبتهای انجام شده توسط ناوتکس ، فاکسی مایل و یا دستگاه ماهواره مخابراتی «ست-سی و ای جی سی»^{۶۹} ، نمودارهای ثبت شده از فشار سنج و همچنین گزارش مخابره شده از مرکز کنترل مخابرات نزدیکترین بندر به مکان وقوع سانحه ؛
 - گواهینامه های قانونی مطابق با قوانین ملی و بین المللی مانند: گواهینامه ثبت شناور ، گواهینامه آیین نامه مدیریت ایمنی «آی.اس.ام»^{۷۰} ، ایمنی ، خط شاهین ، ساختمان ، تجهیزات ، تناژ ، رادیو تلفنی ، جلوگیری از الودگی آب دریا ، گواهینامه های مربوط به موسسه رده بندی و یا بازرسی های انجام شده در این مورد ، کلیه گواهینامه های شناور شامل گواهینامه های شایستگی پرسنل ، لیست خدمه شناور بانضمام فرمانده وقت ، مشخصات فردی پرسنل (بخصوص اطلاعات مربوط به اشخاص سانحه دیده اعم از چگونگی و میزان مصدومیت و سلامت آنها از نظر اینکه دارو ، مواد مخدر، مشروبات الکلی مصرف می کنند یا خیر) ؛
 - مشخصات و آدرس و شماره تلکس کامل مالک شناور ، شرکت کشتیرانی مربوطه، نماینده ، بیمه گر، خدمه و افراد مرتبط و ... ؛
 - استخراج اطلاعات لازم از دفتر ثبت وقایع بندر درگیر در عملیات سانحه؛
 - هرگونه مستندات دیگر که مورد نیاز کارشناس بررسی سوانح دریایی باشد.
- ۱۴-۲-به منظور جمع آوری مستندات از دریانوردان در بررسی های مربوط به سوانح و رخداد های دریایی، نکات ذیل باید رعایت شود:
- ۱۴-۲-۱-جمع آوری مستندات می بایست در اولین فرصت مقتضی انجام گردد؛
- ۱۴-۲-۲-دریانورد باید بتواند در اولین فرصت به شناور و یا کشور خود برگشته و یا در کارش مشارکت داده شود؛
- ۱۴-۲-۳-حقوق مالی و معنوی دریانورد حفظ شود؛
- ۱۴-۲-۴-افراد که بر اساس قوانین سوانح دریایی ملزم به ارائه شواهدی جهت بررسی سوانح دریایی می باشند و در صورتی که آن شواهد منجر به پیگیری های جزائی آنها گردد ، حتی المقدور می بایست از ارائه و یا مطرح شدن این اسناد در رسیدگی های حقوقی و یا جزائی جلوگیری شود.
- ۱۴-۲-۵-افراد که ملزم به ارائه اسناد هستند می بایست در رابطه با علت و هدف این بررسی و تحقیق مطلع گردند و حق مشروع این افراد در رابطه با دسترسی به مشاورین حقوقی در موارد ذیل به او یاد آوری شود:

68 . Loading, Discharging & Stowage Plan
69 . SAT-C, EGC
70 . ISM Code



- ۱۴-۲-۵-۱- در صورت پیگیری های جزائی آنها در تعاقب بررسی ها و تحقیقات سوانح دریایی ؛
- ۱۴-۲-۵-۲- حمایت های لازم از دریانورد در رابطه با عدم محکومیت و یا استفاده از مستندات اخذ شده بر علیه او و همچنین رعایت حق اقدام به سکوت در بررسی های مرتبط با سوانح دریایی.
- ۱۴-۳-۱- به منظور دستیابی و جمع آوری مستندات ، کارشناس سوانح دریایی و یا مقام مسئول بررسی نمی بایست:
- ۱۴-۳-۱- بی دلیل شناور را متوقف نماید(ممانعت از خروج و انجام عملیات)؛
- ۱۴-۳-۲- نسخه های اصلی مدارک و یا گواهی نامه هارا بردارد(داشتن رونویس از نسخه های اصلی پس از اطمینان از درستی آنها و یا تایید فرمانده کفایت می نماید)؛
- ۱۴-۳-۳- بی دلیل در عملیات شناور تاخیری اعمال نماید؛
- ۱۴-۳-۴- مستندات را در دسترس افراد غیر مسئول قرار دهد.
- ۱۴-۴- سیستم «وی.دی.آر» به منظور استخراج و دانلود اطلاعات می بایست در اختیار کارشناس و بازرس بررسی سانحه قرار گرفته تا حد اکثر استفاده از اطلاعات استخراج شده از سیستم «وی.دی.آر» نماید.
- ۱۴-۵- در صورت عدم دسترسی مستقیم به تجهیزات لازم جهت دریافت اطلاعات از سیستم «وی.دی.آر» ، معاونت امور دریایی موظف به اتخاذ تدابیر لازم جهت رفع این نیازمندی می باشد.
- ۱۴-۶- در انجام بازرسی های موازی و یا همزمان شدن بررسی سانحه دریایی با دیگر بازرسی های جناحی، قضایی و اداری ، باید از اعمال هرگونه ممانعت در دسترسی کارشناس سوانح به مستندات ذیل خودداری گردد:
- ۱۴-۶-۱- کلیه مدارک مرتبط با بررسی های انجام شده توسط کشور صاحب پرچم و همچنین مدارک مرتبط با مالک و موسسه رده بندی مربوطه ،
- ۱۴-۶-۲- کلیه اطلاعات ضبط شده توسط «وی.دی.آر»
- ۱۴-۶-۳- مستنداتی که توسط بازرسان دولتی ، قضایی ، افسران یگان حفاظت ، اپراتور های «وی.تی.س» ، راهنماها و دیگر افراد مرتبط با این بررسی تهیه شده اند.
- ۱۴-۷- افرادی که باید از آنها تحقیق بعمل آید.
- افرادی که در صورت لزوم می بایست از آنها تحقیق بعمل آید می تواند شامل موارد ذیل باشد:
- فرمانده شناور سانحه دیده؛
 - افسر نگهبان پل فرماندهی در زمان سانحه ؛
 - سکانی و دیدبانان و یا نگهبانان وقت در پل فرماندهی ، عرشه یا موتورخانه؛
 - سر مهندس موتور خانه یا مدیر ماشین؛
 - افسر نگهبان موتورخانه در هنگام بروز سانحه؛
 - بالاترین مقام مسئول شناور در حال خدمت و افراد کشیک زمان وقوع سانحه؛
 - راهنمای شناور (حتی در صورتیکه سانحه پس از پیاده شدن راهنما رخ داده باشد)؛

- شهود سانحه از قبیل مسافرین و سایر خدمه؛
- فرمانده و نگهبانان پل فرماندهی نزدیک ترین شناور به محل وقوع سانحه؛
- پرسنل ایستگاه مخابراتی در حال تماس با شناور و ایستگاههای منطقه ای که صدای شناور را دریافت کرده اند.
- پرسنل تجسس و نجات دریایی؛
- نماینده کشتیرانی ، مالکین و یا نماینده مالکین کشتی ، در صورت لزوم نماینده موسسه رده بندی؛
- در صورت دسترسی و لزوم ، مصاحبه با افرادی که آخرین بازرسی ها را از شناور سانحه دیده انجام داده اند؛
- در صورت وقوع سانحه در آبهای داخلی و کنار اسکله ،کارکنان اسکله و حتی افراد بومی شاهد صحنه.
- تبصره ۱: کلیه تحقیقات باید مکتوب گردد و اخذ تائیدیه اظهارات و اسناد از افراد تحقیق شده ضروری می باشد.
- تبصره ۲: از خدمه کشتی سانحه دیده باید به طریقی تحقیق بعمل آید که امکان مبادله اطلاعات با سایر خدمه و اشخاص ثالث مورد تحقیق فراهم نگردد.



ماده (۱۵) جمع آوری مستندات از شیوه مدیریت شناور و مدیریت ساحلی

مستندات از شیوه مدیریت شناور از طریق بررسی موارد زیر قابل حصول خواهد بود.

- بررسی مدیریت «آی اس ام»^{۷۱} در شرکت کشتیرانی

- رابطه مدیریت «آی اس ام» با مدیریت ساحلی و شناور

- چگونگی اعمال تغییرات در مدیریت «آی اس ام»

ماده (۱۶) تدوین گزارش سوانح دریایی

۱۶-۱- ادارات کل بنادر و دریانوردی موظف به ارسال سریع گزارش اولیه سوانح دریایی به وقوع پیوسته در حوزه بندر مربوطه براساس فرمت براساس پیوست شماره (۱) به دبیرخانه بررسی سوانح دریائی (سازمان)، می باشند.

۱۶-۲- اگر کشوری در امر بررسی و تحقیق یک سانحه دریایی بعنوان مرجع اصلی ایفای نقش می نماید و کشوری دیگر یا کشورهای ذینفع در سانحه درخواست دسترسی به گزارش (پیشنویس) آن سانحه را داشته باشند، دبیرخانه بررسی سوانح دریائی پس از اطمینان از صحت، دقت و درستی مطالب مندرج در این گزارش و در صورت دریافت تضمین در موارد ذیل موظف به ارسال نسخه ای از پیشنهادی گزارش به آن کشور(های) ذینفع در سانحه دریایی می باشد:

الف) دریافت تضمین مبنی بر عدم انتشار و یا در دسترس قرار دادن آن گزارش برای عموم توسط کشور یا کشورهای ذینفع در سانحه؛ (مطابق فصل ۲۳ آیین نامه بین المللی رسیدگی به سوانح مصوب ۲۰۰۸).
ب) دریافت تضمین در صورت درخواست عدم استفاده از مستندات بر علیه افراد فراهم کننده و یا مرتبط با آن در فرآیندهای های جناحی و قضایی.

۱۶-۳- دبیرخانه بررسی سوانح دریائی پس از تهیه گزارش پیشنهادی ارزیابی سانحه دریایی و ارسال آن به کشور(های) ذینفع، میباید طی مکاتباتی، از آن کشور (ها) جهت ارسال تفسیر و نظریات خود بر روی گزارش پیشنهادی در فرجه زمانی ۳۰ روز و یا هر مدت زمان مورد توافق دیگر، دعوت بعمل آورد.

۱۶-۴- در صورت عدم دریافت هر گونه نظر و یا تفسیر از کشور (های) ذینفع در سانحه پس از انقضای مدت مورد توافق، دبیرخانه بررسی سوانح دریائی به تنظیم گزارش ارزیابی نهایی سانحه می باشد.

۱۶-۵- دبیرخانه بررسی سوانح دریائی میبایست گزارش ارزیابی نهایی سانحه و فرم های مربوطه را برای سوانح شدید و بسیار شدید و سوانح و یا رخداد های دریایی غیر از سوانح بسیار شدید و شدید که از بعد درس های گرفته شده و پیشگیری از تکرار در آینده حاوی اطلاعات مفید و ارزنده تشخیص داده شوند تا حد اکثر ۶ ماه از وقوع سانحه و بر طبق ضوابط به سازمان بین المللی دریانوردی ارسال نموده تا از آن طریق موجبات انتشار آن فراهم گردد. دبیرخانه بررسی سوانح دریائی همچنین میبایست به منظور انجام اقدامات اصلاحی



جدید و انعکاس موارد مورد نظر به ادارات کل بنادر و دریانوردی و ذینفعان نسبت به دریافت بازخورد از سازمان بین‌المللی دریانوردی پیگیری لازم را اتخاذ نماید.

۱۶-۶- در تنظیم گزارش‌های پیشنهادی و نهایی حاصل از بررسی سوانح و یا رخدادهای دریایی توسط بازرسان، تیم بازرسی و دبیرخانه بررسی سوانح دریائی، می‌بایست حداقل چهارچوب ذیل رعایت شده و یا طبق فرم پیوست (۲) تهیه گردد:

۱۶-۶-۱- خلاصه‌ای از نمای کلی حقایق محوری در بروز سانحه و رخداد دریایی با درج صدمات و خسارات وارده مانند مرگ، جراحت و آلودگی محیط زیست؛

۱۶-۶-۲- مشخصاتی نظیر ملیت و پرچم، مالک، راهبر، مدیران و نمایندگی با رجوع به اطلاعات مندرج در گواهی نامه مدیریت ایمنی و همچنین موسسه‌دهنده بندی و شرکت بیمه گزار (درج مشخصات با در نظر گرفتن قوانین ملی مربوط به رعایت حقوق و حریم شخصی)؛

۱۶-۶-۳- مشخصات و اطلاعات فنی شناور یا شناورهای سانحه دیده، مشخصات و ابعاد و موتور هر شناور به همراه مشخصات و هویت فرد یا افراد سانحه دیده، جدول زمانبندی انجام وظیفه و وظایف جاری خدمه و دیگر مسائل مرتبط مانند سوابق آموزشی و خدمت با توجه به گواهینامه‌های آنان و گواهینامه حداقل ایمنی خدمه کشتی و مدت اقامت از زمان الحاق در کشتی؛

۱۶-۶-۴- شرح تفصیلی در رابطه با شرایط موجود در هنگام سانحه و یا رخداد دریایی؛

۱۶-۶-۵- تحلیل و تفسیر عوامل سببی مانند عوامل مکانیکی، انسانی، مدیریتی و سازمانی (یا انسانی، نرم افزاری، سخت افزاری و محیطی) و ارایه نظریاتی که با احراز عوامل و اسباب وقوع سانحه، موجب اخذ نتایج یا یافته‌های منطقی از گزارش گردد؛

۱۶-۶-۶- بحث در باره یافته‌های بدست آمده در روند انجام بررسی سوانح، به انضمام شناسایی موارد ایمنی و همچنین نتیجه‌گیری نهایی از بررسی سانحه و یا رخداد دریایی و یا مواردی که برای بانک اطلاعاتی سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص سوانح مورد نیاز باشد؛

۱۶-۶-۷- در صورت امکان، ارائه پیشنهاد و توصیه در راستای پیشگیری و تکرار آن در آینده.

۱۶-۶-۸- گزارش نهایی باید با توجه به قابل دسترس و انجام پذیر بودن پیشنهادات و راهکارهای ارائه شده و با توجه به موارد ایمنی تنظیم شده باشد.

۱۶-۶-۹- به منظور اشاعه فرهنگ ایمنی دریانوردی و جلوگیری از سوانح مشابه در کشتیهای تحت پرچم دولت جمهوری اسلامی ایران، دبیرخانه بررسی سوانح دریائی می‌بایست با آنالیز سوانح دریائی بوقوع پیوسته، بویژه سوانح منجر به فوت، گزارشات ارزیابی سوانح را بتفضیل برای هر یک از سوانح و یا به صورت جمع بندی از سوانح بوقوع پیوسته تهیه و از طریق تارنمای موجود سازمان و ادارات کل و یا بخشنامه در اختیار کلیه شرکت‌های کشتیرانی و ذینفعان قرار دهد.



۱۶-۱۰- دبیرخانه بررسی سوانح دریائی به منظور فرهنگسازی و دسترسی آسانتر عموم و صنعت دریایی به بانک اطلاعاتی و تار نماهای مربوط به بررسی‌های انجام شده پیرامون سوانح و رخدادهای دریایی، با انعکاس گسترده جزئیات آدرس و نحوه دسترسی به بانک اطلاعاتی، افراد، گروه‌ها، شرکت‌ها و موسسات ذینفع را در این امر یاری نماید.

۱۶-۱۱- دبیرخانه بررسی سوانح دریائی در بنادر در صورت دریافت مستنداد و شواهد جدید که سبب تغییر اساسی در نتایج آن سانحه باشد، موظف است تا با بازگشایی پرونده بررسی سانحه و یا رخداد مربوطه، تحقیق و بررسی مجدد را آغاز نموده و گزارش جدید تهیه نماید.

۱۶-۱۲- بازرسان و مسئولین دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، می‌بایست گزارشات بررسی سوانح را براساس بخشنامه «MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1, 18 November 2014» و بخشنامه «MSC-MEPC.3/Circ.4, 28 August 2013»، تهیه و نهایی سازند. این بخشنامه‌ها در سایت سازمان بین‌المللی دریانوردی به نشانی: <https://docs.imo.org/Category.aspx?cid=537>، قابل دسترس است.



فصل پنجم (بازرسی سوانح دریایی)

ماده (۱۸) مهارت‌های مورد نیاز بازرسی سوانح دریایی

گواهینامه‌ها و مهارت‌های لازم بازرسان و دست‌اندرکاران بررسی سوانح دریایی (با لحاظ مهارت‌های مصرح در بند الف قطعنامه ۹۹۶) به شرح موارد مندرج در زیر می‌باشد:

۱-۱۸- گواهی نامه‌ها و شرایط لازم کارشناسان، بازرسان و مسئولین بررسی سوانح دریایی شامل:

۱-۱-۱۸- داشتن مدرک مناسب از دانشگاه و یا موسسات آموزشی دریانوردی با تجربه دریایی بعنوان افسر شناور با گواهی نامه معتبر طبق کنوانسیون STCW یا کمیته فرعی III سازمان بین‌المللی دریانوردی باشد و داشتن دانش فنی و عملیاتی پیرامون شناور از زمان اخذ مدرک. (داشتن تجربه دریایی بیشتر از ۵ سال بعنوان افسر عرشه و یا موتورخانه)؛

۱-۱-۲- یا داشتن گواهینامه و یا یا رتبه ای معادل از موسسه آموزشی ثالث در زمینه مهندسی دریایی یا علوم مورد نظر سازمان (با تجربه عملی با چنین رتبه ای بمدت حداقل ۵ سال)؛

۱-۱-۳- یا داشتن مدارک لازم جهت قرار گرفتن در پست کارشناس امور دریایی با حد اقل ۵ سال سابقه در این پست.

۱-۱-۴- بعلاوه داشتن دانش عملی و تئوری از شناور ها ، عملیات آنها ، آشنایی با قوانین ملی و بین‌المللی مربوطه جهت ایفای وظیفه بعنوان کارشناس سوانح دریایی که از طریق دوره های آموزش متعدد (با صدور مدرک) کسب شده باشد؛

۱-۱-۵- داشتن آموزش متناسب با وظیفه مورد نظر برای افرادی که بعنوان دستیار انجام وظیفه می‌نمایند.

۱-۲- مهارت‌ها و توانایی های لازم کارشناسان بررسی سوانح دریایی شامل:

۱-۲-۱- دانش مقررات ملی و بین‌المللی قابل اعمال و مربوط به شناور ، شرکت‌های کشتیرانی ، خدمه و کالا های مختلف؛

۱-۲-۲- دانش لازم در رابطه با گواهینامه های صادره ، دانش انجام بررسی ، نظارت و کنترل در زمینه‌های مورد نظر؛

۱-۲-۳- دانش در رابطه با اهداف و بعد قوانین ملی و بین‌المللی در زمینه حفاظت از محیط زیست و ایجاد آلودگی دریایی؛

۱-۲-۴- دانش لازم در مورد فرآیندهای موجود بر روی شناور و یا ساحل (بندر)؛

۱-۲-۵- صلاحیت بصورت حرفه ای جهت انجام وظیفه؛

۱-۲-۶- آگاهی و هشپاری در بعد ایمنی محیط اطراف با در نظر گرفت ایمنی شخصی خود در هنگام انجام وظیفه؛

۱-۲-۷- آموزش و تجربه در زمینه کلیه وظایف و ماموریتها.

۱۸-۳-مهارت‌های تخصصی مورد نیاز :

۱۸-۳-۱-دریانوردی و قوانین جلوگیری از تصادم دریایی؛

۱۸-۳-۲-قوانین مربوط به چگونگی صدور گواهینامه های شایستگی؛

۱۸-۳-۳-آشنای با عوامل ایجاد آلودگی دریایی؛

۱۸-۳-۴-تکنیک‌های مربوط به مصاحبه با افراد مرتبط به سوانح و رخداد‌های دریایی؛

۱۸-۳-۵-نحوه جمع آوری مستندات در فرآیند بررسی سوانح و یا رخداد‌های دریایی؛

۱۸-۳-۶-ارزیابی اثر عوامل انسانی در بروز سانحه و یا رخداد‌های دریایی.

ماده (۱۹) برنامه آموزش و روزآمدسازی دانش بازرسی سوانح دریایی

برای اجرای هرچه مطلوبتر بازرسی سوانح دریایی لازم است منابع انسانی مستقر در دبیرخانه بررسی سوانح دریایی دوره‌های آموزشی متناسب با رشته بازرسی خود طی نمایند. بازرسان براساس راهنمای گام‌به‌گام بررسی سوانح دریایی که توسط کمیته فرعی III، نشست دوم تحت دستور جلسه ۱۶ (III/2/16) « Marine Casualty Investigation Investigators's In-The-Field Job Aid » در سال ۲۰۱۵ تهیه و به کشورهای عضو ارائه شده است، ایفای نقش خواهند نمود. (پیوست شماره ۵) همچنین دوره‌های آموزشی برمنبای مدل کورس تهیه شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی، سپری خواهند نمود.

ماده (۲۰) حداقل تجهیزات مورد نیاز جهت ارزیابی سوانح دریایی

به منظور اجرای هرچه بهتر مفاد این دستورالعمل و همچنین انجام بازرسی‌های دقیق از سوانح دریایی به‌وقوع پیوسته، تجهیزات و لوازم مندرج در ذیل بایستی تهیه و در اختیار دبیرخانه بررسی سوانح دریایی مستقر در معاونت امور دریایی قرار گیرد.

۱. خودرو مستقل جهت تردد و انجام بازرسی

۲. دستگاه و خط فاکس مستقل

۳. شبکه اینترنت نامحدود

۴. دوربین فیلم برداری دستی ۷۲

۵. دوربین عکاسی بصورت دیجیتال با پیکسل بالا و قدرت زومینگ و کلوس آپ قوی جهت عکسبرداری از فواصل دور و بسیار نزدیک به منظور عکسبرداری از مدارک و اسناد؛

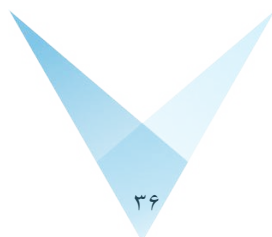
۶. دوربین عکاسی بصورت دیجیتالی (به منظور ارائه هنگامی که مستندات نیازمند اعتبار قانونی و حقوقی باشد)؛

۷. سه پایه دوربین برای عکسبرداری از فضا‌های وسیع یا مکانی که امکان عکسبرداری یا فیلمبرداری بصورت دستی نباشد و نیاز است از پایه استفاده گردد

۸. رکورد رهاصوتی با حساسیت و ظرفیت بالا و در صورت نیاز باطری اضافی و شارژر

۹. کامپیوتر ثابت، قابل حمل (لب تاپ) و دستگاه سه کاره چاپگر، اسکنر و کپی
۱۰. حافظه هارد اکسترنال و حافظه یو-اس-بی به منظور انتقال، پشتیبانی و نگهداری اطلاعات مربوط به سوانح دریایی و جلوگیری از دسترسی افراد غیر مسئول به اسناد
۱۱. دستگاه اندازه گیری اکسیژن^{۷۳} (تا حد امکان کوچک و قابل حمل)
۱۲. دستگاه اندازه گیری گازهای سمی و یا خطرناک^{۷۴} (تا حد امکان کوچک و قابل حمل)
۱۳. پوشش ایمنی فردی برای فرآیند معمول بازرسی
۱۴. پوشش بارانی کامل برای شرایط جوی نامساعد با آستر داخلی به همراه لباس کار زمستانی
۱۵. لباس کار یکبار مصرف برای بازرسی مکانها با آلودگی زیاد
۱۶. جلیقه فلوروسنت با رنگ روشن برای مکانهای با نور کم
۱۷. عینک ایمنی صنعتی و عینک مناسب جهت کار در محیط با انعکاس زیاد نور خورشید
۱۸. گوشی ضد صدا
۱۹. پوشش ایمنی فردی ویژه در صورت خطر تماس با مواد شیمیایی
۲۰. دستکش از جنس برزنت یا چرم برای استفاده عمومی در صورت وجود سیمهای برق و احتمال شوک الکتریکی
۲۱. دستکش پلاستیکی نرم برای کارهای ظریف
۲۲. جلیقه نجات
۲۳. چراغ قوه دستی و قابل نصب بر روی کلاه (ضد گاز و قابل شارژ)
۲۴. ماسک ضد گرد و غبار و مواد شیمیایی (کارتریج دار)
۲۵. ماشین حساب مهندسی
۲۶. تجهیزات ارتباطی مانند تلفن همراه و بیسیم دستی جهت استفاده در سوانح در حال وقوع
۲۷. جعبه اندازه گیری وضعیت جوی محیط اطراف (اندازه گیری دما، نقطه شبنم، رطوبت نسبی، فشار باد و باران)
۲۸. دوربین چشمی
۲۹. قصب نمای قابل حمل
۳۰. ذره بین
۳۱. آینه دسته دار بلند مجهز به چراغ برای بازرسی مکانهایی که براحتی قابل رویت نیستند. (پشت براکت ها، فریم ها، لوله ها و... در مخازن و انبارها و موتورخانه)
۳۲. تجهیزات کار با نقشه (جهت انجام بررسی در مرکز سوانح)

۳۳. نوار متر جهت اندازه گیری ابعاد(با حد اقل ۳۰ متر طول)؛
۳۴. دفترچه یادداشت؛
۳۵. کیسه پلاستیکی به همراه برچسبهای لازم جهت نمونه برداری؛
۳۶. وسیله ای برای حمل ایمن دفترچه ، برچسبها و... جهت پیشگیری از مخدوش شدن؛
۳۷. پاکت مخصوص حمل اسناد (ترجیحا پلاستیکی)؛
۳۸. چک لیستها ، فرمها، لیست توصیه های لازم توسط «اچ.اس.ای»^{۷۵}
۳۹. لیست شماره تلفنهای ضروری؛
۴۰. ورقه های نازک آلومینیوم برای بسته بندی و جداسازی و حفاظت از نمونه های گرفته شده ؛
۴۱. مدادرنگی (زرد) برای نشانه گذاری عرشه ، سطوح ، تجهیزات یا موادی که بعنوان نقطه مرجع از آن استفاده می گردد؛
۴۲. مقوای نازک ، مازیک ضد آب به منظور علامت گذاری و مشخص کردن قسمتها یا قطعات کوچکی که از سیستم برداشته یا جابجا شده اند؛
۴۳. زاویه سنج با طول ۳۰ سانتی متر(برای اندازه گیری و بعنوان یک نشانگر در عکسهای گرفته شده)؛
۴۴. برس ریز موئی مثل مسواک ترجیحا از جنس الیاف طبیعی که ایجاد خراشیدگی بر روی سطوح ننماید؛
۴۵. بند نازک برای بستن وسایل مانند بند کفش؛
۴۶. ظرف حمل آب برای شستشو و آشامیدن؛
۴۷. جعبه کمکهای اولیه؛
۴۸. قطره استریل چشمی و پماد چشم؛
۴۹. جعبه ابزار؛
۵۰. کارت شناسائی معتبر و عکس دار که مشخص کننده مامور بررسی سوانح دریایی باشد (با شرایط مندرج در دستورالعمل).
۵۱. پرداخت مبالغی تحت عنوان تنخواه در موارد اضطراری براساس دستور العمل تنخواه گردان.
۵۲. توضیح: تنخواه فوق الذکر در سازمان با تایید معاون امور دریایی و با رعایت کلیه قوانین و مقررات قابل هزینہ می باشد .



فصل ششم (اسناد، روش‌ها، قطعنامه‌ها و فرم‌های ارزیابی سوانح دریایی)

ماده (۲۱) اسناد مرتبط با ارزیابی سوانح دریایی

به منظور کسب اطلاعات دقیق از چگونگی وقوع سانحه دریایی و دستیابی هر چه بهتر به واقعیت و در نتیجه شناسایی عوامل سببی سانحه و همچنین تهیه بانک اطلاعاتی جهت بهره برداری به منظور جلوگیری از وقوع سوانح مشابه، (با لحاظ آیین نامه استانداردهای بین المللی و روش های پیشنهادی برای بررسی در سانحه یا حادثه دریایی مصوب ۹۵/۰۷/۱۵ (آیین نامه بررسی سانحه))، فرم های ذیل می باید تکمیل و ارائه گردند. ادارات کل بنادر و دریانوردی موظف به تکمیل فرم‌های مرتبط با سانحه در دست بررسی مندرج در این فصل و نگهداری این فرمها در سوابق خود می باشند. فهرست فرم‌ها و نحوه استفاده در ادامه آمده است:

الف) فرم گزارش اولیه: دبیران کمیته سوانح سوانح دریایی بنادر، باید پس از وقوع هر سانحه و یا رخداد دریایی و صرفنظر از کمیت اطلاعات موجود در نسخه ابتدایی را تکمیل و توسط اداره کل بنادر و دریانوردی به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی مرکز ارسال گردانند (پیوست شماره ۴).

ب) فرم گزارش ارزیابی نهایی سانحه و تصادم: باید با پیوست نمودن فرم‌های MSC-MEPC که با سانحه مرتبط باشند، حد اکثر ۲ ماه پس از وقوع سانحه دریایی توسط ادارات کل بنادر و دریانوردی تکمیل و به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی ارسال گردد. دبیرخانه بررسی سوانح دریایی حداکثر ظرف ۶ ماه، گزارش نهایی را تکمیل و به سازمان بین المللی دریانوردی ارسال نماید. به منظور ارائه کامل گزارش، اسناد، مدارک و تصاویری که به تفهیم بهتر گزارش کمک نمایند نیز می بایست در قالب گزارش و یا بصورت پیوست ارسال شوند (پیوست شماره ۵).

ج) فرم گزارش آمار ماهیانه: باید هر ماه با دقت فراوان توسط ادارات کل بنادر و دریانوردی تنظیم و به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، ارسال شود (پیوست شماره ۶).

د) فرم گزارش آمار سالیانه: باید هر سال با دقت فراوان تنظیم شده توسط ادارات کل بنادر و دریانوردی تکمیل و به دبیرخانه بررسی سوانح دریایی (سازمان) ارسال شود (پیوست شماره ۷).

ه) فرم مشخصات شناورهای غیر کنوانسیون: مشخصات و هویت شناور های غیرکنوانسیونی و برای تهیه تمامی گزارش‌ها مرتبط با این نوع شناورها لازم می باشد (پیوست شماره ۸).

تبصره: " لازم به ذکر است کلیه فرم های مذکور در سیستم جامع دریایی طراحی شده است . لذا تکمیل و ارسال این فرم ها صرفاً می بایست از طریق سیستم جامع دریایی انجام پذیرد ."



ماده (۲۲) مدل ارزیابی بررسی سوانح دریایی

به منظور ارزیابی سوانح دریایی مدل «شل»^{۷۶} که کاربرد جهانی دارد پیشنهاد می‌گردد. این مدل برای تسهیل حصول به نتیجه مطلوب کاربرد دارند. این مدل به منظور ارزیابی سوانح دریایی، توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بین‌المللی کار به طور مشترک تهیه شده و مورد استفاده قرار گرفته است که برای بازرسان سوانح دریایی نیز توصیه می‌شود از مدل‌ها استفاده شود. شرح مختصری در باره این مدل در ادامه آمده است:

***مدل «شل»**

این مدل به دنبال تحلیل روابط بین نرم‌افزار، سخت‌افزار، محیط و زیست‌افزار است و روابط و وابستگی‌های بین مؤلفه‌های نظام‌مند مختلف و دیگر مؤلفه‌های انسانی را تحت تأثیر شرایط محیطی بررسی می‌کند. عناصر مدل شل عبارت‌اند از:

الف) عامل زنده (جزء مرکزی): با ارزش‌ترین و انعطاف‌پذیرترین مؤلفه در سیستم عامل انسانی است که در مرکز مدل قرار می‌گیرد. هر فرد توانایی‌ها و محدودیت‌های فیزیکی، فیزیولوژیکی، روان‌شناختی و روانی-اجتماعی مربوط به خود را داراست. این بخش، قابل اطلاق به هر فرد دیگری است که در بخش عملیات یا پشتیبانی مشغول فعالیت است. فرد مورد بررسی، مستقیماً با هریک از چهار عنصر دیگر روابط متقابل دارد. هر فرد و هر فعل و انفعال یا تعاملی، زمینه‌های بالقوه‌ای را برای بررسی عملکرد فرد ایجاد می‌کند.

ب) عامل زنده (جزء فرعی): منظور از عامل زنده فرعی، فعل و انفعالات فرد به فرد در مدل است که شامل عوامل مدیریت، نظارت، فعل و انفعالات و ارتباطات بین خدمه می‌شود.

ج) سخت‌افزار: سخت‌افزار به بخش تجهیزات سیستم حمل و نقل اشاره می‌کند که شامل طراحی ایستگاه‌های کاری، صفحه‌نمایش‌های کنترل، صندلی‌ها و غیره می‌شود.

د) نرم‌افزار: نرم‌افزار بخش غیرفیزیکی مدل «شل»، شامل خط‌مشی سازمانی، روش‌ها، دستورالعمل‌ها، فهرست‌های بازبینی، نقشه‌ها، نمودارها، مشاوره‌ها و برنامه‌های رایانه‌ای است که تعداد آنها هر روز افزایش می‌یابد.

ه) محیط: محیط شامل شرایط آب‌وهوای داخلی و خارجی، دما، میزان دید، لرزش‌ها، سروصدا، و دیگر عواملی است که شرایط محیط کار افراد را به وجود می‌آورند. گاهی برخی محدودیت‌های اقتصادی و سیاسی که سیستم تحت آنها فعالیت می‌کند نیز در این بخش گنجانده می‌شوند. شرایط آب‌وهوایی، تا حدی که بر ارتباطات، تصمیم‌گیری، کنترل و هماهنگی تأثیر می‌گذارد، بخشی از محیط زیست به شمار می‌رود.

ماده (۲۳) فرم‌های مورد استفاده در ارزیابی سوانح دریایی

فرم‌های مندرج در پیوست شماره (۲) که براساس بخشنامه کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (MSC-MEPC Committees)، تهیه شده است، می‌بایست براساس نوع سانحه توسط بازرسین و ادارات کل بنادر و دریانوردی تکمیل گردند. این فرم‌ها عبارتند از:

- ۱) فرم ANEX-1: گزارش سانحه دریایی، مشخصات و هویت شناور و برای تهیه تمامی گزارش‌ها لازم می‌باشد.
- ۲) فرم ANEX-2: اطلاعات مربوط به سوانح شدید و بسیار شدید.
- ۳) فرم ANEX-3: اطلاعات تکمیلی در مورد سوانح شدید و بسیار شدید.
- ۴) فرم ANEX-4: اطلاعات بدست آمده از سوانحی که شامل کالاهای خطرناک و یا آلوده کنندگان زیست محیطی که به شکل بسته بندی بوده و بر روی شناورها و در محدوده بندر قرار داشته باشد. این فرم شامل کلیه سوانح و همچنین رخدادهای دریایی مرتبط با مورد ذکر شده می‌شود.
- ۵) فرم ANEX-5: جزئیات خسارت و تعادل و پایداری شناور. این فرم جهت گزارش تمامی سوانح شدید و بسیار شدید می‌شود.
- ۶) فرم ANEX-6: گزارش مربوط به سانحه آتش سوزی و شامل سوانح شدید و بسیار شدید می‌شود.
- ۷) فرم ANEX-7: پرسشنامه در مورد سیستم بین‌المللی و اضطرار دریایی GMDSS و شامل سوانح شدید و بسیار شدید می‌شود.
- ۸) فرم ANEX-8: فرم مخصوص گردآوری عوامل خستگی در صورتی که موجب وقوع سوانح دریایی شود.
- ۹) فرم ANEX-9: ریختن بصورت اتفاقی مواد مضر ۵۰ تن یا بیشتر به دریا.
- ۱۰) فرم ANEX-10: ثبت سوانح مربوط به تجهیزات بقاء در دریا (LSA) و هر گونه سوانحی که در ارتباط با این تجهیزات آموختنی داشته باشند.



فصل هفتم (انتشار یافته‌ها و درس‌های آموختنی)

(۲۴) شیوه‌های تهیه یافته‌ها و درس‌های آموختنی از ارزیابی سوانح دریایی

برای تهیه یافته‌ها از ترکیب مدل شل که در «ماده ۲۱» توصیف شده است استفاده خواهد شد. یافته‌ها و درس‌های آموختنی از بررسی سوانح دریایی به گونه‌ای خواهد بود که نتیجه محور باشد و به‌طور شفاف آنچه باید آموخت تا در فرآیندهای اصلاحی به کار گرفته شود را بیان نماید.

(۲۵) ابزار انتشار یافته‌ها و درس‌های آموختنی از ارزیابی سوانح دریایی

راه‌های زیر در انتشار یافته‌ها و درس‌های آموختنی به کار برده می‌شود:
الف) بولتن سالانه

ب) سایت سازمان بنادر و دریانوردی به آدرس: www.pmo.ir

ج) مجله بندر و دریا

د) بخشنامه‌های اداری

ه) انتشار موردی بررسی یک سانحه دریایی در صورتی که درس‌های آموختنی برای حمل و نقل دریایی بسیار مهم تشخیص داده شود.

(۲۶) تدوین گزارش بر اساس الزامات آیمو

لازم است سوانح دریایی براساس جدول شماره (۱) با توجه به نوع و شدت سانحه و تکمیل فرم‌های بخشنامه MSC-MEPC.3/Circ.3(18/12/1008) (پیوست شماره ۳) تکمیل و اقدام لازم به عمل آورده شود.

اطلاعاتی که بر حسب نوع سانحه می‌بایست ارسال گردد	سوانح بسیار شدید	سوانح شدید	سوانح خفیف	رخداد های دریایی
فرم ANEX-1	حداکثر تا ۶ ماه پس از وقوع کلیه سوانح می‌بایست تکمیل و ارسال گردد. (مدت زمان برای ادارات کل و بنادر تابعه ۲ ماه)	حداکثر تا ۶ ماه پس از وقوع کلیه سوانح می‌بایست تکمیل و ارسال گردد. (مدت زمان برای ادارات کل و بنادر تابعه ۲ ماه)	در صورتی که درس‌های مهمی برای یادگیری وجود دارد می‌بایست تکمیل گردد	در صورتی که درس‌های مهمی برای یادگیری وجود دارد می‌بایست تکمیل گردد
فرم‌های ANEX 2,3 به همراه دیگر فرم‌های مرتبط	می‌بایست در پایان هر بررسی برای کلیه سوانح تکمیل گردد	می‌بایست در پایان هر بررسی برای کلیه سوانح تکمیل گردد.	در صورتی که درس‌های مهمی برای یادگیری وجود دارد می‌بایست تکمیل گردد	در صورتی که درس‌های مهمی برای یادگیری وجود دارد می‌بایست تکمیل گردد
گزارش کامل بررسی انجام شده	می‌بایست در پایان هر بررسی برای کلیه سوانح تکمیل گردد	می‌بایست در پایان هر بررسی برای کلیه سوانح تکمیل گردد	در صورتی که درس‌های مهمی برای یادگیری وجود دارد می‌بایست تکمیل گردد	در صورتی که درس‌های مهمی برای یادگیری وجود دارد می‌بایست تکمیل گردد

اطلاعاتی که می بایست در مورد سوانح گوناگون تکمیل و ارائه گردد:

الف) در مورد سوانح بسیار شدید :

۱ - تکمیل فرم‌های مربوط به ANEX-1، ANEX-2، ANEX-3 ؛

۲- تکمیل فرم‌های دیگر مرتبط در هر صورت؛

۳- تهیه و ارسال گزارش کامل از بررسی‌ها در تمام موارد.

ب) در مورد سوانح شدید:

۱ - تکمیل فرم‌های مربوط به ANEX-1، ANEX-2، ANEX-3

۲- تکمیل فرم‌های دیگر مرتبط در هر صورت

۳ - فقط در صورتی که درس‌های آموختنی در رابطه با مقررات IMO در برداشته باشد گزارش کامل تهیه و ارسال گردد.

ج) در مورد سوانح کم اهمیت تر(خفیف) و رخدادهای دریایی :

۱ - تکمیل فرم‌های مربوط به ANEX-1، ANEX-2، ANEX-3 و فرم‌های دیگر در صورتی که درس‌های آموختنی

در رابطه با مقررات IMO در برداشته باشد.

۲ - تهیه و ارسال گزارش کامل از بررسی‌ها در تمام موارد



پیوست شماره (۱)

شرح شغل و شرایط احراز برای کارکنان
دبیر خانه بررسی سوانح دریایی



شرح شغل و شرایط احراز برای کارکنان دبیرخانه بررسی سوانح دریایی

مقدمه:

به منظور شفاف سازی وظائف هر یک از سطوح کارکنان دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، شرح کار و شرایط احراز برای هر سطح جداگانه تهیه و تنظیم گردیده است. بدین منظور برای هر کدام از فعالیت‌ها عنوانی تعیین شده و سپس هدف شغل توضیح داده شده است. در این نوشته تلاش شده است تا پاسخ شفاف به سوالات عنوان شده در زمینه اجرای شغل ارائه شود، همچنین میزان مسئولیت‌ها در سطوح مختلف به همراه اختیارات و سطوح تصمیم‌گیری‌ها و نیز شرایط کار آورده شده است. برای تعیین فرد مورد نظر جهت تصدی مشاغل مختلف کارکنان دبیرخانه بررسی سوانح دریایی شرایط احراز شغل آن به همراه لازمه‌های احراز هر سطح آورده شده است تا حصول هدف در بررسی سوانح دریایی که همانا یافته‌ها و درس آموختنی برای ارتقاء ایمنی دریانوردی، افزایش کارایی بنادر، ارتقاء حفظ محیط زیست دریایی، فراهم آید.

۱) دبیر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی

جدول (۱) شرح شغل و شرایط احراز دبیر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی را نشان می‌دهد.

جدول شماره (۱) شرح شغل و شرایط احراز دبیر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی

شرح شغل دبیر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی	
عنوان شغل	دبیر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی
منظور از شغل	<ul style="list-style-type: none"> - حصول اطمینان از وجود منابع انسانی جهت اجرای مسئولیت‌های تعریف شده؛ - تشخیص و ایجاد موقعیت‌هایی به منظور ارتقاء سطح دانش کارکنان تحت سرپرستی؛ - حصول اطمینان از وجود هماهنگی مناسب بین کارکنان تحت امر؛ - هماهنگی با مسئولین ذی‌ربط به منظور ایفای وظایف و نقش‌های تعیین شده.
شرح وظایف	<ol style="list-style-type: none"> ۱. برنامه‌ریزی، سازماندهی، نظارت، کنترل، بودجه‌بندی، هماهنگی، تأمین منابع انسانی و گزارش‌دهی، در دبیرخانه بررسی سوانح دریایی؛ ۲. مدیریت بانک اطلاعات سوانح دریایی؛ ۳. بررسی گزارشات بررسی سوانح دریایی خارجی منتشره توسط مراجع دریایی بین‌المللی و ارائه نظرات کارشناسی جهت بهبود ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛ ۴. نظارت بر روند تهیه گزارشات بررسی سوانح دریایی مطابق قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛ ۵. تشکیل تیم‌های بازرسی برای بررسی سوانح دریایی؛ ۶. تهیه و تنظیم شرایط احراز، نحوه ارتقاء و استاندارد پرسنلی بازرسان سوانح؛ ۷. تهیه و تنظیم نیازمندی‌های پرسنلی در زمینه رسیدگی به سوانح؛ ۸. اعزام به موقع گروه‌های بررسی سوانح دریایی برای انجام بررسی‌های لازم پس از وقوع سوانح دریایی مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی؛ ۹. تهیه گزارشات سوانح دریایی براساس استانداردهای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)؛ ۱۰. تهیه بولتن‌های ادواری سوانح دریایی با هدف ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی؛ ۱۱. انتشار درس‌های آموختنی از بررسی سوانح دریایی؛ ۱۲. نظارت و کنترل بر حسن انجام وظایف کارکنان تحت سرپرستی. ۱۳. نقطه تماس (Focal point) سوانح دریایی ۱۴. مسئول انتقال و ثبت اطلاعات سوانح دریایی کشور به سایت GISIS ۱۵. نظارت کامل بر عمل کرد سامانه سیستم جامع - بخش سوانح دریایی

<ul style="list-style-type: none"> - حصول اطمینان از دستیابی به اهداف تعریف شده در سازمان بنادر و دریانوردی . - نظارت مستقیم بر عملکرد کارکنان تحت امر . 	<p>شرح مسئولیت‌ها</p>
<ul style="list-style-type: none"> - تنظیم برنامه کاری برای کارکنان ؛ - تدوین برنامه آموزشی حین کار مورد نیاز برای کارکنان تحت سرپرستی؛ - نظارت مستقیم بر عملکرد کارکنان. 	<p>شرح اختیارات و میزان تصمیم‌گیری</p>
<ul style="list-style-type: none"> - کار به صورت روزانه انجام خواهد شد؛ - اعزام به مأموریت‌های داخلی و خارجی؛ 	<p>شرایط کار</p>
<p>شرایط احراز</p>	
<p>دبیر، دبیرخانه بررسی سوانح دریایی ، شخصی است که بتواند مسئولیت‌های مرتبط با وظایف ، اختیارات و مسئولیت های آن را به شیوه مطلوب انجام دهد و دارای تجربه، دانش و ارتباطات لازم باشد . ویژگی‌های فردی، تحصیلات و سایر نیازمندی‌های احراز پست عبارتند از:</p> <ul style="list-style-type: none"> - میزان تحصیلات : کارشناس و بالاتر - رشته تحصیلی: دریانوردی و علوم دریایی (منهدسی دریایی) و رشته‌های مرتبط - شرایط جسمانی: برخورداری از سلامت جسمانی و ثبات - وضع ظاهری: دارای وضع ظاهری مرتب باشد - توانائی فکری: دارای توانائی فکری مناسب و قدرت درک زیاد - سابقه کار: دارا بودن سابقه کار دریانوردی (حداقل ۵ سال) - مهارت های ویژه: آشنائی با کامپیوتر، تسلط به زبان انگلیسی - ویژگیهای لازم اخلاقی: برخورداری از ثبات رفتار - ویژگیهای رفتاری: برخورداری از حسن سلوک و رفتار مناسب در محیط کار - اتکاء به خود: داشتن اعتماد به نفس و قدرت تصمیم‌گیری در شرائط عادی و اضطراری - توانائی تسلط بر کارکنان - قدرت خلاقیت : دارا بودن قدرت نوآوری و خلاقیت نسبی - سایر ویژگیها: توانمندی و آگاهی لازم در زمینه مدیریت. 	



۲) کارشناس، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی

جدول (۲) شرح شغل و شرایط احراز کارشناس دبیرخانه بررسی سوانح دریایی را نشان می دهد.

جدول شماره (۲) شرح شغل و شرایط احراز کارشناس دبیرخانه بررسی سوانح دریایی

شرح شغل کارشناس دبیرخانه بررسی سوانح دریایی	
کارشناس دبیر خانه بررسی سوانح دریایی	عنوان شغل
<ul style="list-style-type: none"> - همکاری با رئیس دبیر خانه بررسی سوانح دریایی - انجام وظایف و مسئولیت های رئیس دبیر خانه سوانح دریایی در غایب وی؛ - هماهنگی با مسئولین ذی ربط به منظور ایفای وظایف و نقش های تعیین شده. 	منظور از شغل
<ol style="list-style-type: none"> ۱ تنظیم گزارشات مربوط به هر سانحه دریایی؛ ۲ همکاری با دبیر، دبیر خانه بررسی سوانح دریایی ۳ مدیریت بانک اطلاعات سوانح دریایی؛ ۴ همکاری و بررسی گزارشات بررسی سوانح دریایی خارجی منتشره توسط مراجع دریایی بین المللی و ارائه نظرات کارشناسی جهت بهبود ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛ ۵ نظارت بر روند تهیه گزارشات بررسی سوانح دریایی مطابق قوانین و مقررات داخلی و کنوانسیون های بین المللی؛ ۶ هدایت تیم های بازرسی برای بررسی سوانح دریایی؛ ۷ تهیه و تنظیم نیازمندی های پرسنلی در زمینه رسیدگی به سوانح؛ ۸ اعزام به موقع گروه های بررسی سوانح دریایی برای انجام بررسی های لازم پس از وقوع سوانح دریایی مطابق با استانداردهای ملی و بین المللی؛ ۹ همکاری در تهیه گزارشات سوانح دریایی براساس استانداردهای کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)؛ ۱۰ همکاری در تهیه بولتن های ادواری سوانح دریایی با هدف ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی؛ ۱۱ همکاری در انتشار درس های آموختنی از بررسی سوانح دریایی؛ ۱۲ نظارت بر عملکرد بازرسی 	شرح وظایف
<ul style="list-style-type: none"> - حصول اطمینان از دستیابی به اهداف تعریف شده در سازمان بنادر و دریانوردی . - نظارت مستقیم بر عملکرد کارکنان تحت امر . 	شرح مسئولیت ها
<ul style="list-style-type: none"> - تنظیم برنامه کاری برای بازرسان؛ - همکاری در تدوین برنامه آموزشی حین کار مورد نیاز برای کارکنان تحت سرپرستی؛ - نظارت مستقیم بر عملکرد بازرسان. 	شرح اختیارات و میزان تصمیم گیری
<ul style="list-style-type: none"> - کار به صورت روزانه انجام خواهد شد؛ - اعزام به مأموریت های داخلی و خارجی؛ 	شرایط کار

شرایط احراز

کارشناس مسئول دبیرخانه بررسی سوانح دریایی، شخصی است که بتواند مسئولیت‌های مرتبط با وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های آن را به شیوه مطلوب انجام دهد و دارای تجربه، دانش و ارتباطات لازم باشد. ویژگی‌های فردی، تحصیلات و سایر نیازمندی‌های احراز پست عبارتند از:

- میزان تحصیلات: کارشناسی و بالاتر
- رشته تحصیلی: دریانوردی و علوم دریایی و رشته‌های مرتبط
- شرایط جسمانی: برخورداری از سلامت جسمانی و ثبات
- وضع ظاهری: دارای وضع ظاهری مرتب باشد
- توانایی فکری: دارای توانایی فکری مناسب و قدرت درک زیاد
- سابقه کار: دارا بودن سابقه کار دریانوردی (حداقل ۳ سال)
- مهارت‌های ویژه: آشنائی با کامپیوتر، تسلط به زبان انگلیسی،
- ویژگیهای لازم اخلاقی: برخورداری از ثبات رفتار
- ویژگیهای رفتاری: برخورداری از حسن سلوک و رفتار مناسب در محیط کار
- اتکاء به خود: داشتن اعتماد به نفس و قدرت تصمیم‌گیری در شرایط عادی و اضطراری
- توانائی تسلط بر کارکنان
- قدرت خلاقیت: دارا بودن قدرت نوآوری و خلاقیت نسبی
- سایر ویژگیها: توانمندی و آگاهی لازم در زمینه مدیریت.



(۳) کارشناس و بازرس دریایی (۱) «بازرس عرشه»

جدول (۳) شرح شغل و شرایط احراز بازرس عرشه دبیرخانه بررسی سوانح دریایی را نشان می دهد.

جدول شماره (۳) شرح شغل و شرایط احراز بازرس دریایی (۱) «بازرس عرشه»

شرح شغل کارشناس و بازرس عرشه	
عنوان شغل	کارشناس و بازرس عرشه
منظور از شغل	<ul style="list-style-type: none"> - انجام بازرسی مربوط به سوانح دریایی - تهیه گزارشات مربوط به حیطه کاری - هماهنگی با مسئولین و سایر بازرسان برای تهیه گزارش سانحه.
شرح وظایف	<ol style="list-style-type: none"> ۱. برنامه ریزی برای انجام بازرسی از سوانح به وقوع پیوسته در عرشه شامل ناوبری ، خدمه، فعالیت های مرسوم در عرشه مانند جابجایی کالا ، سوخت ، آب توازن و مسائل مربوط به آبراه و ... ۲. مدیریت بانک اطلاعات سوانح دریایی؛ ۳. مطالعه گزارشات بررسی سوانح دریایی خارجی منتشره توسط مراجع دریایی بین المللی ؛ ۴. روزآمدسازی و ارتقا دانش و اطلاعات خود از حوزه کاری و سوانح اتفاق افتاده؛ ۵. همکاری در تیم های بازرسی برای بررسی سوانح دریایی؛ ۶. تهیه گزارش علت و معلولی سانحه ۷. تهیه و تنظیم گزارش مربوطه و همکاری با مدیر ، معاون و سایر بازرسان؛ ۸. در دسترس بودن برای ایفای وظایف محوله؛ ۹. حضور به موقع در روند بررسی سوانح دریایی پس از اطلاع از وقوع سانحه دریایی مطابق با استانداردهای ملی و بین المللی؛ ۱۰. تهیه گزارشات سوانح دریایی براساس استانداردهای کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)؛ ۱۱. همکاری در تدوین و انتشار درس های آموختنی از بررسی سوانح دریایی؛ ۱۲. اجرای دستورات ذیربط مافوق.
شرح مسئولیت ها	- پاسخگویی به مافوق و مسئولیت تنظیم گزارشات سانحه .
شرایط کار	- اعزام به مأموریت های داخلی و خارجی؛



شرایط احراز

کارشناس و بازرس (۱) عرشه شخصی است که بتواند مسئولیت‌های مرتبط با وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های آن را به شیوه مطلوب انجام دهد و دارای تجربه، دانش و ارتباطات لازم باشد. ویژگی‌های فردی، تحصیلات و سایر نیازمندی‌های احراز پست عبارتند از:

- میزان تحصیلات: کارشناسی و بالاتر
- رشته تحصیلی: دریانوردی، علوم دریایی، فرمانده کشتی
- شرایط جسمانی: برخوردار از سلامت جسمانی و ثبات
- وضع ظاهری: دارای وضع ظاهری مرتب باشد
- توانائی فکری: دارای توانائی فکری مناسب و قدرت درک زیاد
- سابقه کار: دارا بودن سابقه کار دریانوردی (حداقل ۳ سال)
- مهارت‌های ویژه: آشنائی با کامپیوتر، تسلط به زبان انگلیسی،
- ویژگیهای لازم اخلاقی: برخوردار از ثبات رفتار
- ویژگیهای رفتاری: برخوردار از حسن سلوک و رفتار مناسب در محیط کار
- اتکاء به خود: داشتن اعتماد به نفس و قدرت تصمیم‌گیری در شرایط عادی و اضطراری
- توانائی تسلط بر کارکنان
- قدرت خلاقیت: دارا بودن قدرت نوآوری و خلاقیت نسبی
- طی دوره آموزش بررسی سوانح دریایی براساس استانداردهای تعریف شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی
- سایر ویژگیها: توانمندی و آگاهی لازم در زمینه مدیریت افراد مصاحبه‌شونده.



۴) کارشناس و بازرسی دریایی (۲)، «بازرسی موتور»

جدول (۴) شرح شغل و شرایط احراز بازرسی موتورخانه دبیر خانه بررسی سوانح دریایی را نشان می‌دهد.

جدول شماره (۴) شرح شغل و شرایط احراز بازرسی دریایی (۲) «بازرسی موتورخانه»

شرح شغل کارشناس و بازرسی دریایی (۲) موتورخانه	
عنوان شغل	کارشناس و بازرسی (۲) موتورخانه
منظور از شغل	<ul style="list-style-type: none"> - انجام بازرسی مربوط به سوانح دریایی - تهیه گزارشات مربوط به حیطه کاری - هماهنگی با مسئولین و سایر بازرسان برای تهیه گزارش سانحه.
شرح وظایف	<ol style="list-style-type: none"> ۱. برنامه‌ریزی برای انجام بازرسی از سوانح مربوط به موتورخانه، آتش سوزی، نواقص فنی، خدمه موتورخانه و ... ۲. مطالعه گزارشات بررسی سوانح دریایی خارجی منتشره توسط مراجع دریایی بین‌المللی؛ ۳. روزآمدسازی دانش و اطلاعات خود از حوزه کاری و سوانح اتفاق افتاده؛ ۴. همکاری در تیم‌های بازرسی برای بررسی سوانح دریایی؛ ۵. تهیه گزارش علت و معلولی سانحه ۶. تهیه و تنظیم گزارش مربوطه و همکاری با مدیر، معاون و سایر بازرسان؛ ۷. در دسترس بودن برای ایفای وظایف محوله؛ ۸. حضور به موقع در روند بررسی سوانح دریایی پس از اطلاع از وقوع سانحه دریایی مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی؛ ۹. تهیه گزارشات سوانح دریایی براساس استانداردهای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)؛ ۱۰. همکاری در تدوین و انتشار درس‌های آموزشی از بررسی سوانح دریایی؛ ۱۱. اجرای دستورات ذیربط مافوق.
شرح مسئولیت‌ها	- پاسخگویی به مافوق و مسئولیت تنظیم گزارشات سانحه .
شرایط کار	- اعزام به مأموریت‌های داخلی و خارجی؛



شرایط احراز

بازرس موتورخانه شخصی است که بتواند مسئولیت‌های مرتبط با وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های آن را به شیوه مطلوب انجام دهد و دارای تجربه، دانش و ارتباطات لازم باشد. ویژگی‌های فردی، تحصیلات و سایر نیازمندی‌های احراز پست عبارتند از:

- میزان تحصیلات: کارشناسی و بالاتر
- رشته تحصیلی: مهندسی کشتی، سر مهندس، مهندس دوم
- شرایط جسمانی: برخورداری از سلامت جسمانی و ثبات
- وضع ظاهری: دارای وضع ظاهری مرتب باشد
- توانایی فکری: دارای توانایی فکری مناسب و قدرت درک زیاد
- سابقه کار: دارا بودن سابقه کار دریانوردی (حداقل ۳ سال)
- مهارت‌های ویژه: آشنائی با کامپیوتر، تسلط به زبان انگلیسی و گذراندن دوره‌های
- ویژگی‌های لازم اخلاقی: برخورداری از ثبات رفتار
- ویژگی‌های رفتاری: برخورداری از حسن سلوک و رفتار مناسب در محیط کار
- اتکاء به خود: داشتن اعتماد به نفس و قدرت تصمیم‌گیری در شرایط عادی و اضطراری
- توانائی تسلط بر کارکنان
- قدرت خلاقیت: دارا بودن قدرت نوآوری و خلاقیت نسبی
- طی دوره آموزش بررسی سوانح دریایی براساس استانداردهای تعریف شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی
- سایر ویژگی‌ها: توانمندی و آگاهی لازم در زمینه مدیریت افراد مصاحبه شونده.

پیوست شماره (۲)

چارت تشکیلاتی کمیته های
بررسی سوانح دریایی
(مرکز و بنادر تابعه)



بخش ۱

تشکیلات کمیته بررسی سوانح دریایی در بنادر کوچک

• ترکیب کمیته فرعی بررسی سوانح دریایی در بنادر تابعه مراکز استانها ساحلی بقرار ذیل می باشد:

۱. رئیس کمیته : رئیس/مدیر بندر

۲. نایب رئیس کمیته : معاون دریایی و بندری

۳. دبیر و بازرس کمیته : کارشناس سوانح دریایی

– اعضای کمیته عبارتند از :

– معاون فنی و مهندسی بندر

– کارشناس امور دریایی

– کارشناس حقوقی (در صورت وجود سمت مذکور در بندر)

– فرمانده(هان)شناور(های) سانحه دیده ، مالک و یا نماینده رسمی مالک شناور (های) مربوطه و خدمه در صورت نیاز .

–نماینده یگان حفاظت بندر در صورت تیکه سانحه منجر به صدمه بدنی یا فوت انسان گردد.

–کارشناس امور بندری حسب مورد

–کمیته فرعی بررسی سوانح دریایی بنادر تابعه در صورت لزوم مجاز می باشد از افراد ذیصلاح جهت شرکت در جلسه دعوت بعمل

آورند.

– کارشناسان اعزامی از طرف سازمان مجاز به شرکت در جلسات کمیته فرعی رسیدگی به سوانح در بنادر تابعه می باشند.

–کارشناسان اعزامی از طرف اداره کل مربوطه مجاز به شرکت در جلسات کمیته رسیدگی به سوانح در بنادر تابعه می باشند.

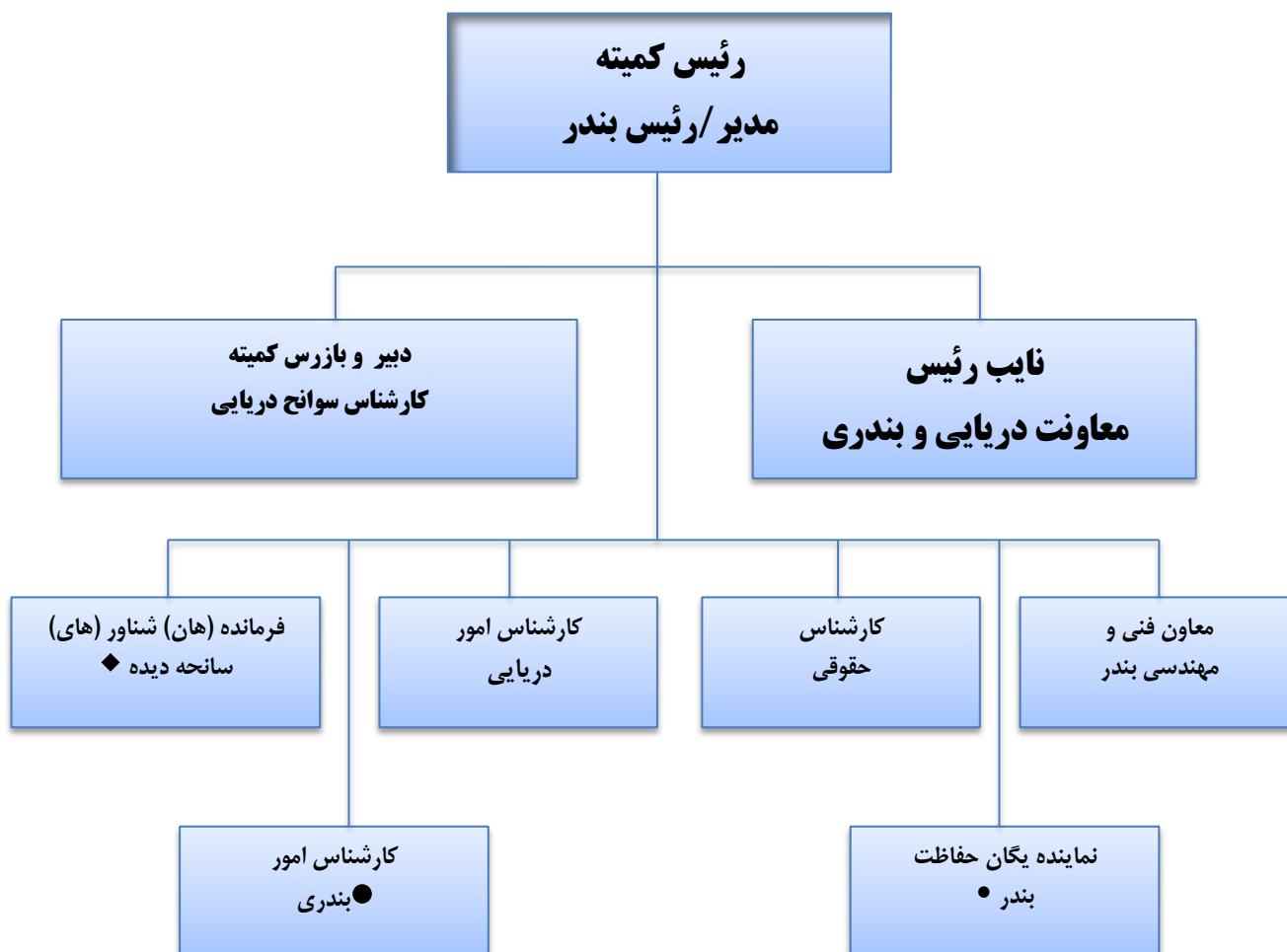
–در صورت حضور نداشتن کلیه اعضاء کمیته در زمان تشکیل جلسه پس از سانحه و یا رخداد دریایی ، حد اقل اعضاء جهت

تشکیل جلسه کمیته بررسی سوانح دریایی بنادر تابعه شامل رئیس و سه عضو کلیدی از تشکیلات فوق الذکر (به تشخیص رئیس کمیته) می

باشند.



ترکیب کمیته بررسی سوانح دریایی در بنادر کوچک



* در صورت وجود سمت مذکور در بندر

♦ شامل فرمانده (هان) شناور (های) سانحه دیده ، مالک و یا نماینده رسمی مالک شناور (های) مربوطه و خدمه در صورت نیاز

● در صورتیکه سانحه منجر به صدمه بدنی یا فوت انسان گردد.

● کارشناس امور بندری حسب مورد

بخش ۲

ترکیب کمیته اصلی رسیدگی به سوانح دریایی در ادارات کل بنادر مراکز استانها

ترکیب کمیته اصلی بررسی سوانح دریایی در ادارات کل مراکز استانها بقرار ذیل می باشد:

۱- رئیس کمیته : مدیرکل بندر

۲- نایب رئیس کمیته : معاون امور دریایی

۳- دبیر و بازرسی کمیته : کارشناس مسئول / کارشناس سوانح دریایی

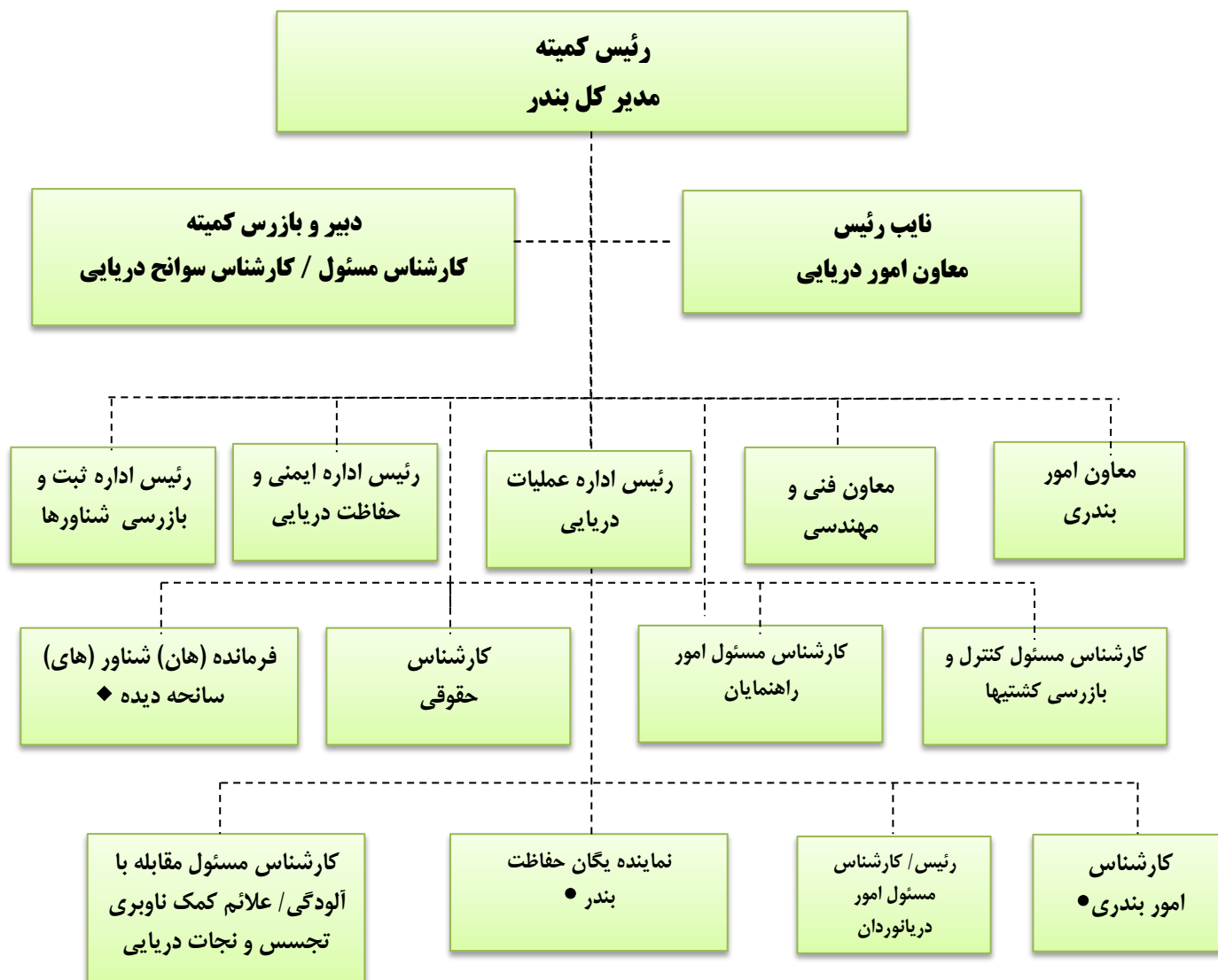
اعضای کمیته عبارتند از :

- معاون فنی و مهندسی
- معاون امور بندری
- رییس اداره امور دریایی
- رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی
- رئیس اداره ثبت و بازرسی شناورها
- رئیس اداره / کارشناس مسئول کنترل و بازرسی کشتی ها
- رئیس اداره / کارشناس مسئول امور دریانوردان ،
- کارشناس مسئول / کارشناس مقابله با آلودگی / علائم کمک ناوبری تجسس و نجات دریایی ،
- کارشناس مسئول امور راهنمایان،
- کارشناس حقوقی ،
- فرمانده(هان)شناور(های) سانحه دیده ، مالک و یا نماینده رسمی مالک شناور (های) مربوطه و خدمه در صورت نیاز ،
- کارشناس امور بندری بر حسب مورد ،
- نماینده یگان حفاظت بندر در صورتیکه سانحه منجر به صدمه بدنی یا فوت انسان گردد.

- کمیته اصلی بررسی سوانح ادارات کل بنادر در صورت لزوم مجاز می باشد از افراد ذیصلاح جهت کارشناس مسئول مقابله با آلودگی ، علائم کمک ناوبری و یا تجسس و نجات دریایی برحسب مورد شرکت در جلسه دعوت بعمل آورند.
- کارشناسان اعزامی از طرف سازمان مجاز به شرکت در جلسات کمیته اصلی رسیدگی به سوانح در ادارات کل بنادر می باشند.
- در صورت حضور نداشتن کلیه اعضاء کمیته در زمان پس از سانحه و یا رخداد دریایی ، حداقل اعضاء جهت تشکیل جلسه کمیته اصلی بررسی شامل رئیس و چهار عضو کلیدی از تشکیلات فوق الذکر (به تشخیص رئیس کمیته) می باشند.



ترکیب کمیته اصلی رسیدگی به سوانح دریایی در ادارات کل بندر مراکز استانها



◆ شامل فرمانده (هان) شناور (های) سانحه دیده ، مالک و یا نماینده رسمی مالک شناور (های) مربوطه و خدمه در صورت نیاز :
● در صورتیکه سانحه منجر به صدمه بدنی یا فوت انسان گردد.

* کارشناس مسئول مقابله با آلودگی ، علائم کمک ناوبری ، تجسس و نجات دریایی ، کارشناس امور بندری و همچنین رئیس اداره امتحانات و گواهی نامه های دریایی حسب مورد توسط رییس کمیته دعوت خواهد شد.



بخش ۳

ترکیب کمیته بررسی سوانح دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی

ترکیب کمیته بررسی سوانح در سازمان بقرار ذیل می باشد:

۱- رئیس کمیته : معاون امور دریایی

۲- نایب رئیس کمیته : مسئول کمیته بررسی سوانح دریایی

۳- دبیر کمیته : کارشناس سوانح دریایی

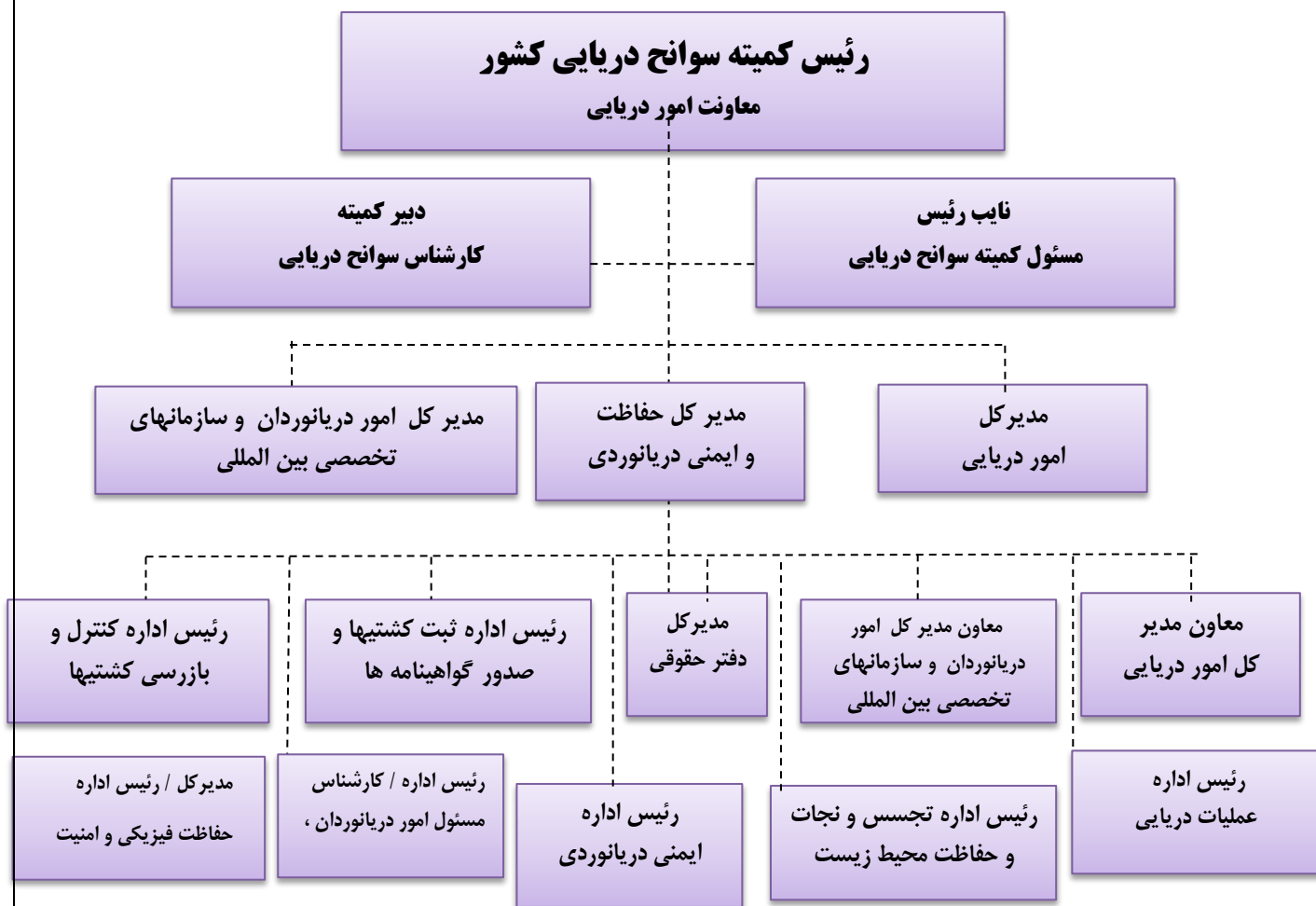
اعضای کمیته عبارتند از :

- مدیرکل امور دریایی
 - مدیرکل حفاظت و ایمنی دریانوردی
 - مدیرکل امور دریانوردان و سازمانهای تخصصی بین المللی
 - مدیرکل دفتر حقوقی
 - معاون مدیرکل امور دریایی
 - مدیرکل و رئیس اداره حفاظت فیزیکی و امنیت دریانوردی
 - معاون مدیرکل امور دریانوردان و سازمانهای تخصصی بین المللی
 - رییس اداره عملیات دریایی
 - رئیس اداره ثبت کشتیها و صدور گواهینامه های دریانوردی
 - رئیس اداره کنترل و بازرسی کشتیها
 - رئیس اداره تجسس و نجات و حفاظت دریایی
 - رئیس اداره ایمنی دریانوردی
 - رئیس اداره / کارشناس مسئول امور دریانوردان ،
 - کارشناس امور بندری حسب مورد.
 - نماینده رسمی مالکان/خطوط کشتیرانی شناورها حسب مورد
- *سایر روسائی ادارت و زیرمجموعه معاونت بنا به تشخیص رئیس کمیته بررسی سوانح دریایی موردی برای جلسات دعوت خواهند شد .

-کمیته بررسی سوانح سازمان در صورت لزوم مجاز می باشد از افراد ذیصلاح جهت شرکت در جلسه دعوت بعمل آورند.



ترکیب کمیته بررسی ایمنی محور سوانح دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی



* حسب مورد دعوت از کارشناسان مجرب و ذیصلاح سازمانها و ارگانهای ذیربط

* در صورتیکه سانحه منجر به صدمه بدنی یا فوت انسان گردد، حضور نماینده یگان حفاظت سازمان

بنادر و دریانوردی در کمیته ضروری میباشد.

● نمایندگان مالکان شناور یا شناورها حسب مورد.

● کارشناس امور بندری حسب مورد



بخش ۴

کمیته فرعی عملیات نجات دریایی (Salvage)

کمیته فرعی عملیات نجات دریایی بمنظور کنترل و کاهش صدمات و نجات شناور با شرکت اعضاء ذیل در اداره کل امور دریایی سازمان تشکیل خواهد شد و روشهای کنترل صدمات و نجات شناور را مورد بررسی قرار خواهند داد. بدیهی است عملیات اولیه امداد به شناور سانحه دیده منوط به تشکیل این کمیته نخواهد بود. اعضای این کمیته به شرح ذیل می باشد:

۱- رئیس کمیته: مدیرکل حفاظت و ایمنی دریانوردی،

۲- نایب رئیس کمیته: معاون مدیر کل امور دریایی،

۳- دبیر کمیته: رئیس اداره ثبت کشتی ها و گواهینامه های دریایی،

اعضای کمیته عبارتند از:

رئیس اداره عملیات دریایی،

رئیس اداره کنترل و بازرسی کشتی ها،

کارشناس مسئول / کارشناس ثبت کشتی ها و گواهینامه های دریایی،

کارشناس مسئول / کارشناس کنترل و بازرسی کشتی ها،

کارشناس مسئول / کارشناس اداره عملیات دریایی،

نماینده رسمی مالک شناور و یا نماینده بیمه گزار آن،

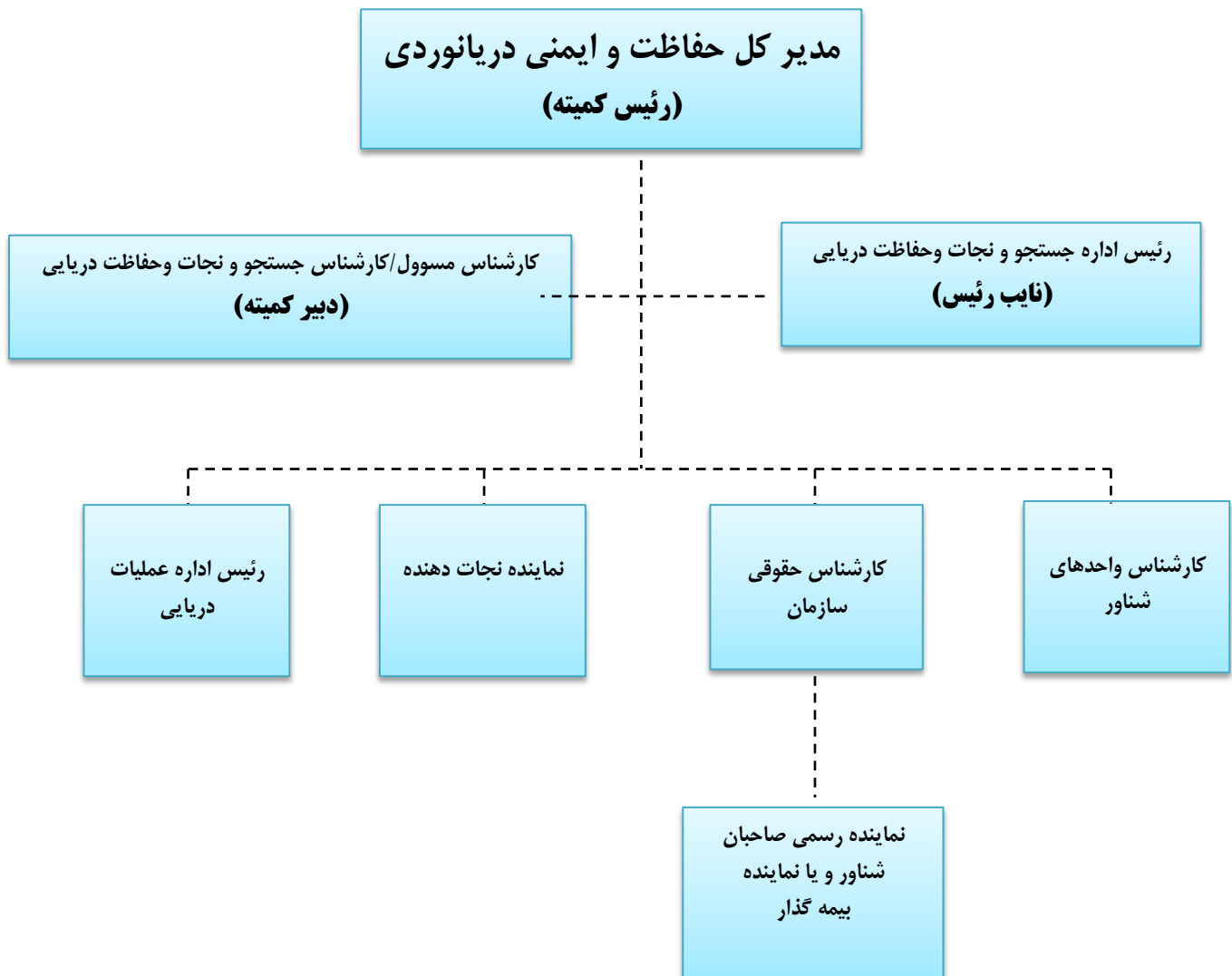
نماینده نجات دهنده (SALVOR AGENT)،

نماینده مدیریت حقوقی،

کمیته فرعی عملیات نجات دریایی (SALVAGE) می باید نتایج حاصل از بررسی های خود را به کمیته بررسی ایمنی محور سوانح دریایی سازمان گزارش نماید.



ترکیب کمیته فرعی عملیات نجات دریایی (SALVAGE)



بخش ۵

کمیته فرعی تحقیق اثرات آلودگی بر محیط زیست دریایی

چنانچه سانحه دریایی همراه با آلودگی محیط زیست دریایی باشد و یا بعلت سانحه ، احتمال ایجاد آلودگی قابل پیش بینی باشد کمیته فرعی تحقیق اثرات آلودگی بر محیط زیست دریایی و بمنظور نحوه مقابله با آن و همچنین بررسی میزان خسارات وارده با حضور نمایندگان ارگانهای ذیل در سازمان تشکیل خواهد شد که ترکیب آن بشرح زیر میباشد.

۱- رئیس کمیته : مدیر کل حفاظت و ایمنی دریانوردی

۲- نایب رئیس کمیته : رئیس اداره جستجو و نجات و حفاظت دریایی

۳- دبیر کمیته : رئیس اداره ایمنی دریانوردی

اعضای کمیته عبارتند از :

- کارشناس مسئول / کارشناس پایش محیط زیست دریایی

- کارشناس مسئول / کارشناس پیشگیری و مقابله با آلودگی دریایی

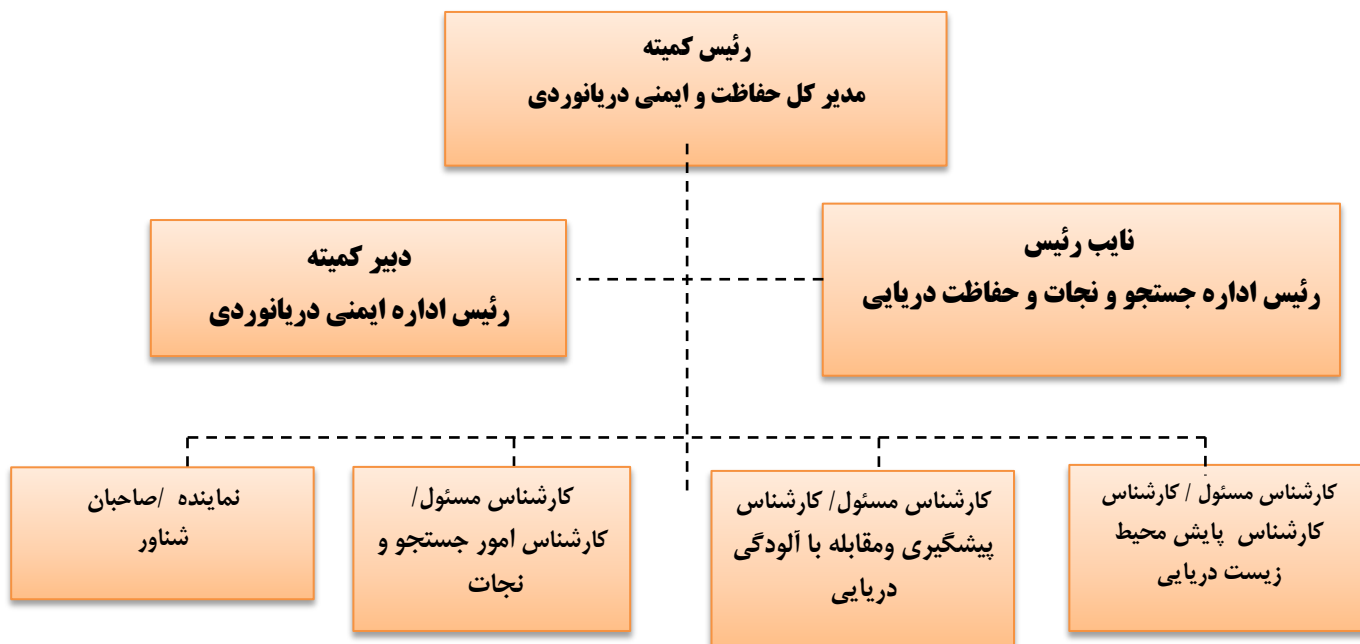
- کارشناس مسئول / کارشناس امور جستجو و نجات

- نماینده رسمی مالک شناور و یا نماینده بیمه گزار آن ، حسب مورد

- کمیته فرعی تحقیق اثرات آلودگی بر محیط زیست دریایی می باید نتایج حاصل از بررسی های خود را به کمیته سوانح دریایی سازمان گزارش نمایند.
- کمیته رسیدگی به سوانح دریایی سازمان در کلیه موارد مرتبط با آلودگی مسئولیت بررسی را دارد.



ترکیب کمیته فرعی تحقیق اثرات آلودگی بر محیط زیست دریایی



* حسب مورد دعوت از کارشناسان مجرب و ذیصلاح سازمانهای ذیربط با موافقت رییس کمیته .
- نماینده رسمی مالک شناور و یا نماینده بیمه گزار آن ، حسب مورد .

بخش ۶

ترکیب کمیته فرعی تحقیق استانداردها و آموزش های دریانوردان

کمیته فرعی تحقیق استانداردها و آموزش دریانوردان بمنظور بررسی به هر گونه عدم شایستگی گزارش شده و یا خدشه در امور ایمنی دریانوردی توسط دریانوردان در بروز سوانح دریایی توسط کمیته اصلی سوانح دریایی اعلام گردیده در سازمان تشکیل خواهد شد و ترکیب آن بشرح زیر میباشد.

۱- رئیس کمیته : مدیرکل / معاون مدیرکل امور دریانوردان و سازمان های تخصصی بین المللی

۲- نایب رئیس کمیته : رئیس اداره استانداردهای دریانوردان

۳- دبیر کمیته : رییس اداره آزمون و اسناد دریانوردان

اعضای کمیته عبارتند از :

- کارشناس مسئول / کارشناس استانداردهای دریانوردان ،

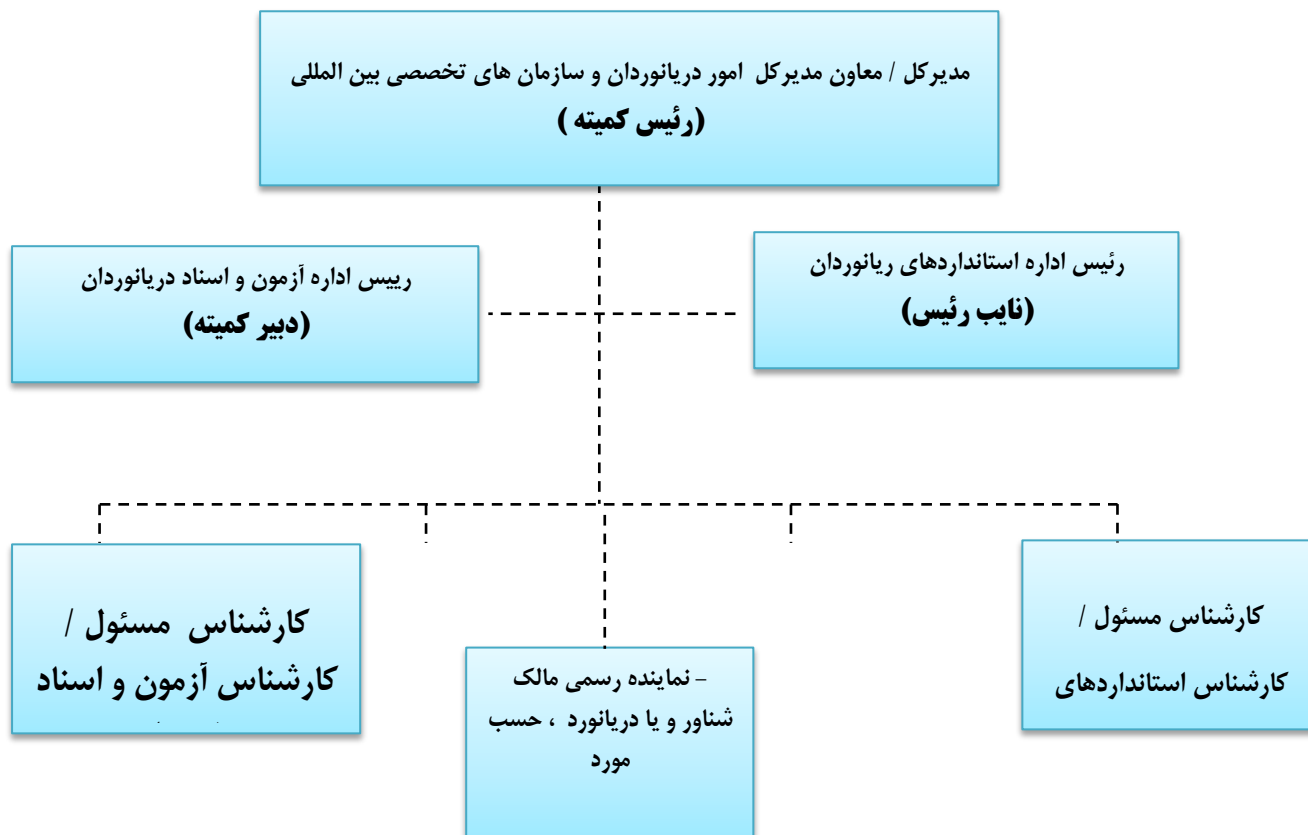
- کارشناس مسئول / کارشناس آزمون و اسناد دریانوردان ،

- نماینده رسمی مالک شناور و یا دریانورد ، حسب مورد

- کمیته فرعی تحقیق استانداردها و آموزش های دریانوردان می باید نتایج حاصل از بررسی های خود را به کمیته سوانح دریایی سازمان اطلاع رسانی نمایند.



ترکیب کمیته فرعی تحقیق استانداردها و آموزش های دریانوردان



- نماینده رسمی مالک شناور و یا دریانورد ، حسب مورد

پیوست شماره (۳)

فرم‌های بخشنامه

MSC-MEPC.3/CIRC.3
18 DECEMBER 2008



ANNEX 1

SHIP IDENTIFICATION AND PARTICULARS

Administrations are urged to supply the ship identification information listed in this annex for all marine casualty reports submitted to the Organization.

SHIP PARTICULARS

1 **IMO Number:**

2 **Name of Ship:**

3 **Flag Administration:**

4 **Type of Ship:**

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| .1 | Liquefied Gas Tanker | <input type="checkbox"/> |
| .2 | Chemical Tanker | <input type="checkbox"/> |
| .3 | Oil Tanker | <input type="checkbox"/> |
| .4 | Other Liquids (non-flammable) Tanker | <input type="checkbox"/> |
| .5 | Bulk Dry (general, ore) Carrier | <input type="checkbox"/> |
| .6 | Bulk Dry/Oil Carrier | <input type="checkbox"/> |
| .7 | Self-Discharging Bulk Dry Carrier | <input type="checkbox"/> |
| .8 | Other Bulk Dry (cement, woodchips, urea and other specialized) Carrier | <input type="checkbox"/> |
| .9 | General Cargo Ship | <input type="checkbox"/> |
| .10 | Passenger/General Cargo Ship | <input type="checkbox"/> |
| .11 | Container Ship | <input type="checkbox"/> |
| .12 | Refrigerated Cargo Ship | <input type="checkbox"/> |
| .13 | Ro-Ro Cargo Ship | <input type="checkbox"/> |
| .14 | Passenger/Ro-Ro Cargo Ship | <input type="checkbox"/> |
| .15 | Passenger Ship | <input type="checkbox"/> |
| .16 | High-Speed Craft | <input type="checkbox"/> |
| .17 | Other Dry Cargo (livestock, barge, heavy cargo, etc.) Carrier | <input type="checkbox"/> |

- | | | |
|-----|--------------------------------|--------------------------|
| .18 | Fish Catching Vessel | <input type="checkbox"/> |
| .19 | Fish Factory Ship/Fish Carrier | <input type="checkbox"/> |
| .20 | Offshore Supply Ship | <input type="checkbox"/> |
| .21 | Other Offshore Ship | <input type="checkbox"/> |
| .22 | Research Ship | <input type="checkbox"/> |
| .23 | Towing/Pushing Tug | <input type="checkbox"/> |
| .24 | Dredger | <input type="checkbox"/> |
| .25 | Other Activities Ship | <input type="checkbox"/> |
| .26 | Non-Propelled Ships | <input type="checkbox"/> |
| .27 | Other Ships Structures | <input type="checkbox"/> |

5 Type of service:

- () International
- () Short international
- () Coastal sea trade
- () Inland waters
- () Other, please state:
- () Not reported

6 Were any voyage related restriction limits placed on the ship? Explain:

7 Gross Tonnage:

8 Length overall:

9 Classification Society:

10 Registered Ship owner:

11 Ship Manager/Operator:

12 Previous names:

13 Previous Flag:

14 Previous Class Society:

15 Date of contract/keel laid/delivery:

16 Date of major conversion:

17 Deadweight:



18 Hull material:

- .1 steel
- .2 light alloy
- .3 ferrocement
- .4 wood
- .5 GRP
- .6 composite materials

19 Hull construction:

- .1 single hull
- .2 double hull
- .3 double bottom
- .4 double sides
- .5 mid deck
- .6 other

20 Propulsion Type (type, fuel, etc.): Steam Diesel Other

.1 Bunkers:

Heavy Fuel Oil (HFO) Medium Fuel Oil (MFO) Marine Diesel Oil (MDO)

21 Nature of cargo (e.g., oil, dry bulk and goods under the IMDG Code):

22 Building yard: _____

23 Hull number: _____

24 Date of total loss/constructive total loss/scrapping: _____

25 Number of Crew on ship's certificate: _____

26 Number of Passengers on ship's certificate: _____

27 Number of persons onboard at the time of the casualty/accident:

.1 Crew: _____

.2 Passengers: _____

.3 Others: _____



PRELIMINARY CASUALTY DATA

28 Date and time (local onboard):

29 Position/location:

30 Initial event* :

- collision
- stranding/ grounding
- contact
- fire or explosion
- hull failure/ failure of watertight doors/ports, etc.
- machinery damage
- damages to ship or equipment
- capsizing/ listing
- missing: assumed lost
- accidents with life-saving appliances
- other

31 Consequences:

- total loss of the ship
- ship rendered unfit to proceed**
- ship remains fit to proceed***
- pollution
- loss of life
- serious injuries

32 Summary of events:

For an explanation of the terms below see annex 2. *

The ship is in a condition, which does not correspond substantially with the applicable conventions, presenting a danger to the ship and the persons on board or an unreasonable threat of harm to the marine environment. **

The ship is in a condition, which corresponds substantially with the applicable conventions, presenting neither a danger to the ship and the persons on board nor an unreasonable threat of harm to the marine environment. ***

ANNEX 2

DATA FOR VERY SERIOUS AND SERIOUS CASUALTIES

CASUALTY DATA

1 Date and local time of casualty: (24 hr clock) (dd/mm/yyyy):

2 Position of casualty (Latitude, Longitude):

3 Location of casualty:

- 3.1 At berth
- 3.2 Anchorage
- 3.3 Port
- 3.4 Port approach
- 3.5 Inland waters
- 3.6 Canal
- 3.7 River
- 3.8 Archipelagos
- 3.9 Coastal waters (within 12 miles)
- 3.10 Open sea

4 Pilot on board:

5 Type of casualty (initial event):

5.1 Collision: striking or being struck by another ship (regardless of whether under way, anchored or moored).

5.1.1 IMO Number of other ship involved. (not coded)

5.1.2 Name of other ship involved. (not coded)

5.2 Stranding or grounding: being aground, or hitting/touching shore or sea bottom or underwater objects (wrecks, etc.).



- 5.3 Contact: striking any fixed or floating object other than those included in No.1 or 2.
- 5.4 Fire or explosion.
- 5.5 Hull failure or failure of watertight doors, ports, etc.: not caused by Nos.1 to 4.
- 5.6 Machinery damage: not caused by Nos.1 to 5, and which necessitated towage or shore assistance.
- 5.7 Damages to ship or equipment: not caused or covered by Nos.1 to 6.
- 5.8 Capsizing or listing: not caused by Nos.1 to 7.
- 5.9 Missing: assumed lost.
- 5.10 Accidents with life-saving appliances.
- 5.11 Other: all casualties which are not covered by Nos.1 to 10.

6 Type of subsequent events:

- 6.1 Collision: striking or being struck by another ship (regardless of whether under way, anchored or moored).
 - 6.1.1 IMO Number of other ship involved. (not coded)
 - 6.1.2 Name of other ship involved. (not coded)
- 6.2 Stranding or grounding: being aground, or hitting/touching shore or sea bottom or underwater objects (wrecks, etc.).
- 6.3 Contact: striking any fixed or floating object other than those included in No.1 or 2.
- 6.4 Fire or explosion.
- 6.5 Hull failure or failure of watertight doors, ports, etc.
- 6.6 Machinery damage which necessitated towage

or shore assistance.

- 6.7 Damages to ship or equipment.
- 6.8 Capsizing or listing.
- 6.9 Missing: assumed lost.
- 6.10 Accidents with life-saving appliances.
- 6.11 Other: all events which are not covered by Nos.1 to 10.

7 Consequences of the casualty:

7.1 Consequences to the ship involved in the casualty:

- 7.1.1 Total loss
- 7.1.2 Ship rendered unfit to proceed*
- 7.1.3 Ship remains fit to proceed**

7.2 Consequences related to human beings:

- 7.2.1 Number of dead or missing crew _____
- 7.2.2 Number of dead or missing passengers _____
- 7.2.3 Number of other dead or missing persons _____
- 7.2.4 Number of crew being seriously*** injured in the casualty _____
- 7.2.5 Number of passengers being seriously*** injured in the casualty _____
- 7.2.6 Number of other persons being seriously*** injured in the casualty _____

The ship is in a condition, which does not correspond substantially with the applicable conventions, presenting a danger to the ship and the persons on board or an unreasonable threat of harm to the marine environment. *

The ship is in a condition, which corresponds substantially with the applicable conventions, presenting neither a danger to the ship and the persons on board nor an unreasonable threat of harm to the marine environment. **

Incapacitated for 72 hours or more. ***



7.3 Consequences to the environment (pollution):

7.3.1 Oil in bunkers:

7.3.1.1	Type of oil	Quantity spilled
<input type="checkbox"/>	Heavy fuel	_____
<input type="checkbox"/>	Diesel	_____
<input type="checkbox"/>	Lube oils	_____
<input type="checkbox"/>	Other	_____

7.3.2 Oil cargo:

7.3.2.1	Type of oil (not coded)	Quantity spilled
<input type="checkbox"/>	Crude oil	_____
<input type="checkbox"/>	Persistent refined oil products	_____
<input type="checkbox"/>	Non-persistent refined oil products	_____
<input type="checkbox"/>	Others	_____

7.3.3 Chemicals in bulk:

Category (Appendix I to Annex II of MARPOL)

	Quantity in tons spilled
<input type="checkbox"/> X	_____
<input type="checkbox"/> Y	_____
<input type="checkbox"/> Z	_____
<input type="checkbox"/> OS	_____



7.3.4 Dangerous Goods in packaged form:

Class (IMDG Code)	Proper Shipping Names	UN numbers	Quantity lost overboard
1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
3 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4.1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4.2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
4.3 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
5.1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
5.2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
6.1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
6.2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
7 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
8 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
9 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____

8 Primary causes of the initial event:

Coding principle:

- a The human element is a complex multi-dimensional issue that affects maritime safety and marine environmental protection. It involves the entire spectrum of human activities performed by ships' crews, shore based management, regulatory bodies, classification societies, shipyards, legislators and other relevant parties.
- b Effective remedial action following maritime casualties requires a sound understanding of the human element involvement in accident causation. This comes by the thorough investigation and systematic analysis of casualties for contributory factors and the causal chain of events.

8.1 Internal causes (related to the ship where the casualty occurred):

8.1.1 Human violations or errors by the crew:

.1 Human violations

.2 Human error

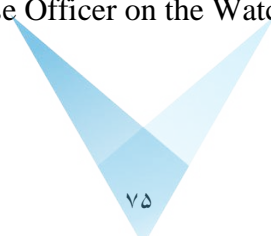
- 8.1.2 Human violations or errors by the pilot:
 - .1 Human violations
 - .2 Human error
- 8.1.3 Structural failures of the ship:
- 8.1.4 Technical failure of machinery/equipment including design errors:
 - .1 Failure of propulsion machinery
 - .2 Failure of essential auxiliary machinery
 - .3 Failure of steering gear
 - .4 Failure of closing arrangements or seals
 - .5 Failure or inadequacy of navigational equipment
 - .6 Failure of bilge pumping
 - .7 Failure of electrical installation
 - .8 Failure or inadequacy of communication equipment
 - .9 Failure or inadequacy of lifesaving appliances
 - .10 Ship design errors (i.e. insufficient stability)
 - .11 Other
- 8.1.5 The ship's cargo:
 - .1 Cargo shifting
 - .2 Fire or explosion in cargo
 - .3 Improper stowage of cargo
 - .4 Spontaneous combustion
 - .5 Cargo liquefaction
 - .6 Other
- 8.2 External causes (outside the ship):**
 - 8.2.1 Another ship or ships (improper actions, etc.)
 - 8.2.2 The environment:
 - .1 Heavy sea
 - .2 Wind
 - .3 Currents or tides
 - .4 Icing
 - .5 Ice conditions
 - .6 Restricted visibility



- 8.2.3 Navigational infrastructure:
- .1 Failures in aids to navigation
- .2 Inaccurate charts or nautical publications
- .3 Charts or nautical publications unavailable for the sea
- .4 VTS
- 8.2.4 Criminal acts:
- 8.2.5 Other “external” causes (i.e. not associated with the ship itself):
- .1 Tug boat operations
- .2 Failure or incorrect operation of shore equipment or installation
- .3 Other than .1 and .2
- 8.3 Unknown causes:**

9 Violations and error types:

- 9.1 Violation (deliberate decision to act against a rule or plan):**
- 9.1.1 Routine (cutting corners, taking path of least effort, etc.)
- 9.1.2 Necessary (due to inadequate tools or equipment, improper procedures or regulations)
- 9.1.3 “For kicks” (thrill seeking, to alleviate boredom, macho behaviour)
- 9.1.4 Exceptional (taking risks to help people in distress, lack of system knowledge)
- 9.2 Slip (unintentional action where failure involves attention):**
- 9.2.1 Incorrect operation of controls or equipment
- 9.2.2 Left/Right, reversal
- 9.2.3 Failure to report due to distraction
- 9.2.4 Other
- 9.3 Lapse (unintentional action where failure involves memory):**
- 9.3.1 Forgetting to report information
- 9.3.2 Failure to advise Officer on the Watch
- 9.3.3 Other



- 9.4 Mistake (an intentional action where there is an error in the planning process; there is no deliberate decision to act against a rule or procedure):**
- 9.4.1 Error in judgement
- 9.4.2 Inappropriate choice of route
- 9.4.3 Deciding not to pass on information
- 9.4.4 Failure to respond appropriately
- 9.4.5 Other

10 Underlying factors:

- 10.1 Liveware:**
- 10.1.1 Physiological:
- .1 Fatigue
- .2 Stress
- .3 Alcohol/illegal drug
- .4 Prescription medicine
- 10.1.2 Psychological:
- .1 Excessive workload
- .2 Communication
- .3 Standards of personal competence
- .4 Lack of familiarity or training
- .5 Panic and fear
- .6 Boredom
- .7 Mental and emotional disorders
- 10.1.3 Physical:
- .1 Hearing problem
- .2 Visual problem
- .3 Injuries and illness
- .4 Less than adequate medical fitness
- 10.1.4 Others:



- 10.2 Hardware:**
- 10.2.1 Equipment not available
- 10.2.2 Ergonomics
- 10.2.3 Design failures (other than ergonomics)
- 10.2.4 Maintenance and repair
- 10.2.5 Other
- 10.3 Software:**
- 10.3.1 Company policy and standing orders
- 10.3.2 Less than adequate operating procedures and instruction
- 10.3.3 Management and supervision
- 10.3.4 Other
- 10.4 Environment:**
- 10.4.1 Ship movement/Weather effects
- 10.4.2 Noise
- 10.4.3 Vibration
- 10.4.4 Temperature/Humidity
- 10.4.5 Less than adequate manning
- 10.4.6 Other



ANNEX 3

SUPPLEMENTARY INFORMATION ON VERY SERIOUS AND SERIOUS CASUALTIES

To assist completion of marine casualty analysis, in addition to the information in annexes 1 and 2, the following information is required:

1 Principal findings and form of casualty investigation:

2 Action taken:

3 Findings affecting international regulations:

4 Assistance given (SAR operations):



ANNEX 4

INFORMATION FROM CASUALTIES INVOLVING DANGEROUS GOODS OR MARINE POLLUTANTS IN PACKAGED FORM ON BOARD SHIPS AND IN PORT AREAS

This report is a supplement to the report made by the master in accordance with guidelines and general principles adopted by the Organization by resolution A.851(20) in case of an incident involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants in packaged form on board ships and in port areas.

The information should be provided in case of:

- an accident with loss of life, injury or damage to ship or property; or
- an accident, where an unsafe situation, an emergency or loss has occurred involving dangerous goods in packaged form and marine pollutants.

The information should be provided by the Administration carrying out the investigation, if necessary in consultation with other parties involved (e.g., authorities of ports of loading, transit or discharge, etc.) and forwarded to the International Maritime Organization together with recommendations, if considered necessary, for rectifying any detected deficiencies.

The summary and recommendations of any subsequent investigations should also be reported to the Organization.

INFORMATION FROM INVESTIGATION OF INCIDENTS INVOLVING DANGEROUS GOODS OR MARINE POLLUTANTS IN PACKAGED FORM

1 Cargo(es) involved

1.1 Proper Shipping Name: UN Number: IMO Hazard Class* :

1.2 Name and address of manufacturer, or consignor, or consignee:

1.3 Type of packaging/container:

1.4 Quantity and condition of goods:

1.5 Stowage/Securing arrangements:

2 Pollution – goods lost overboard (yes/no):

Data should be provided only if not supplied otherwise. *

If yes:

2.1 Quantity of goods lost:

2.2 Lost goods floated or sank:

2.3 Lost goods released from packaging (yes/no):

3 Brief account of the sequence of events* :

4 Extent of damage* :

5 Emergency response measures taken:

6 Comments on compliance with applicable convention/recommendation requirements:

7 Comments on effectiveness of applicable convention/recommendation requirements:

8 Measures/recommendations to prevent recurrence:

9 Further investigation (yes/no)* :



Data should be provided only if not supplied otherwise. *

Data should be provided only if not supplied otherwise. *

ANNEX 5

DAMAGE CARDS AND INTACT STABILITY CASUALTY RECORDS

Card No Number of files to this casualty
(If more than one damage, please complete another sheet with description of that penetration)

Date and place° of casualty (category and details)
(harbour, quay wall ; river, channel ; coastal waters ; open sea ; other)

Nature of casualty (category and details)
(capsize ; collision ; fire/explosion ; grounding ; heavy weather ; loss ; other)

Nature of damage (category and details)
(dent/deformation ; breakage/crevice ; strong deformation ; other)

Damaged Ship.

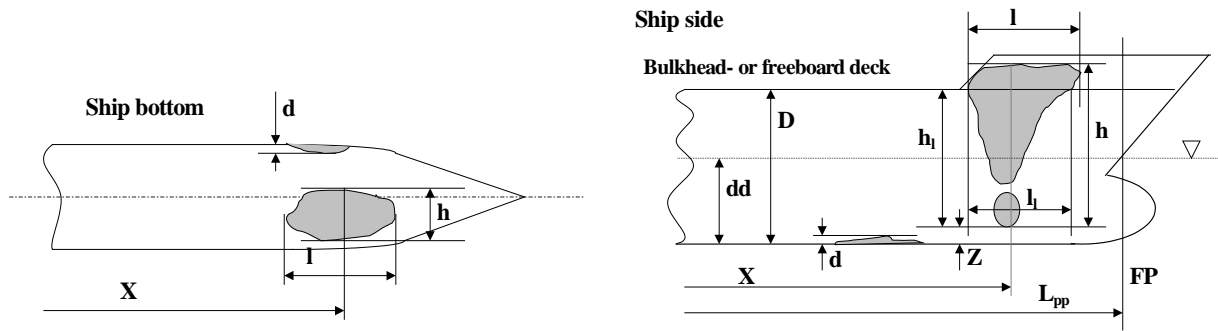
Ship Name° IMO No.

Type* (category and details)
(Bulk Carrier ; Gen. Cargo ; Container ; Fishing ; Passenger + Pass/Cargo ; RoRo, Car Carrier, Ferry, Car Ferry ; Service Ship + Specialised ; Tanker ; other)

Length between perpendiculars* L_{pp} = L_{oa} = Moulded breadth* B =

Moulded depth* D =

Draught before damage: amidships d_i = (or fore d_i = aft d_i =)



Dimensions and location of damage (see sketches above).

Ship side Damage position
(portside ; starboard ; bottom) (fore ship ; afterbody ; cargohold ; rudder ; engineroom ; other)

Position (height) with reference to WL Damage type (position No)
(damage extends: 1=below and above-; 2=above but not below-; 3= below but not above-; 4= within- the physical limits of the ship structure)

Distance from AP to centre of damage* X =

Distance from base line to the lower point of damage* Z =

Length of l = Height of h = Penetration d =

damage* l_1 = damage* h_1 = of damage* d_1 =

dd mid = dd fore = dd aft = (draughts after damage)

dd mid calc =

Hole in ship: Yes No

Struck vessel: Yes No

Ship to ship collision: Yes No

Striking vessel: Yes No

Notes:

(If damage extends above bulkhead/freeboard deck, additional dimensions should be given for the part located below this deck, these being marked with suffix "1")



Second ship involved in collision (to be completed in case of collision between two ships).

Ship name° IMO No.

Length between perpendiculars L_{pp} = L_{oa} = Moulded breadth B =

Moulded depth D =

Draught before damage: amidships d = (or fore d = aft d =)

Additional data to be supplied, if available

1. Condition of sea and wind force (Beaufort scale) at time of casualty

2. Speed at time of impact in knots damaged ship v_1
second ship v_2

3. Angle of encounter

4. Did the ship to which this card refers sink? Yes No

If so, indicate time taken to sink after collisionand manner of sinking

5. Appropriation of breached compartment(s) (e.g., machinery room, cargo hold, etc.)

6. Type and quantity of cargo in damaged compartment, if any

7. Total number of persons on board ship before damage

8. Total number of persons lost

9. Were there any special circumstances which influenced the results of damage (e.g., open watertight doors, manholes, side-scuttles or pipes, fractures, etc.)?

10. Position of watertight bulkheads in vicinity of damage (distance from AP to each of them)

11. How many compartments flooded?

12. Was there a double bottom in the damaged area? Yes No

If so, indicate whether the inner bottom was breached

13. Separate penetration from the bulbous bow? Yes No

14. Transverse subdivision bulkhead damaged? Yes No

15. Collision bulkhead damaged? Yes No

16. Damage assessment

.....

17. Any additional information considered useful (details of construction, year built, etc.)

.....

NOTES

1. Damage cards should be completed for decked, steel seagoing ships 25 m in length and over, for all breaches of the hull causing flooding of any compartment (collisions, stranding, etc.)
2. The term “damaged ship” refers to the ship for which this card is being completed.
3. A sketch showing location of damage and of main transverse bulkheads would be desirable.
4. Depth D should be measured to the bulkhead deck in passenger ships and to the freeboard deck in non-passenger ships or to the uppermost completed deck, if bulkhead or freeboard deck are not specified.
5. In the case of collision with another ship, it is desirable to fill in damage cards for both ships.
6. All measurements should be given in metres.
7. Data marked with an asterisk (*) are the most important.
8. The provision of data marked (°) is optional.



INTACT STABILITY CASUALTY RECORD

Length between perpendiculars* L_{pp} = _____
 Breadth moulded* B = _____ Depth moulded* D = _____
 Draught amidships to assigned loadline or subdivision line d _____ or forward _____ and aft _____

Service conditions (light or loaded, with approximate percentage of cargo, stores, fuel and passengers)

Type of cargo, if any _____ disposition _____ stowage factor _____

Deck cargo, if any _____ type _____ quantity _____

Quantity of ballast water, if any _____

Sea and wind conditions at time of casualty: sea* _____ wind* (Beaufort scale) _____

Wind velocity u _____ Wind pressure p_v _____

Wave length _____ Wave height h_w _____

Direction of wind relative to ships head _____ (degrees)

Direction of waves relative to ships head _____ (degrees)

Speed of ship at time of casualty V _____ knots

Name, length and height of enclosed superstructures and deck-houses above the deck to which D was measured _____

Bilge keels: Width^(o) _____ Longitudinal extent^(o) _____

Depth of bar keel, if any^(o) _____

Was water trapped on deck? _____ If so, indicate the extent _____

Were all vulnerable openings effectively closed at time of casualty? _____

Was icing a contributory factor to casualty? _____

Was the vessel under action of helm at time of casualty? _____

Were any special instructions relative to this ship in existence, concerning the maintenance of stability, e.g., filling tanks, etc.?

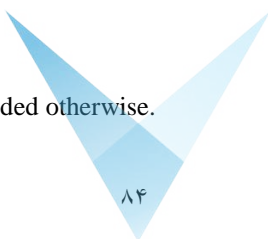
Were any voyage limits and/or weather restrictions imposed for the vessel? _____

Were any particular circumstances related to the casualty? _____

Give short description of casualty¹ _____

Note:

¹ Data should be provided only if not provided otherwise.



General Particulars		For ship in fully loaded homogenous arrival condition (with 10% stores, fuel, etc.)	For ship in condition at time of loss
Draught (amidships)	d		
Displacement*	Δ		
Centre of gravity above moulded base line*	KG		
Metacentric height (uncorrected)*	GM		
Distance between the transverse metacentre and centre of buoyancy	BM		
Reduction in GM due to any free surface of liquids*			
Block coefficient of fineness of displacement*	δ		
Coefficient of fineness of midship section	β		
Coefficient of fineness of waterplane	α		
Height of centre of buoyancy above moulded base line	KB		
Lateral area of ships profile (including erections, etc.) exposed to wind	A_v		
Distance between centre of lateral area of ships profile exposed to wind and corresponding waterline			
Estimated rolling period (P-S-P) (in seconds) ^(o)	T_r		
Rated amplitude of roll (maximum)	θ_r		
Angle of heel for immersion of uppermost continuous deck			
Righting levers (GZ) based upon centre of gravity (G) corrected for any free surfaces, for the following angles of heel:*			
0°			
10°			
20°			
30°			
40°			
50°			
60°			
70°			
80°			
90°			
Maximum righting lever	GZ_m		
Angle of maximum stability	θ_m		
Angle of vanishing stability	θ_v		
Lightship Displacement $\Delta_0 =$	Centre of gravity above moulded base line $KG_0 =$		
NOTES FOR INTACT STABILITY CASUALTY RECORD			
1. Casualty records to be completed for all seagoing passenger ships, sea-going cargo ships of 25 metres in length and over, and sea-going fishing vessels of 15 metres in length and over, in respect of both losses of ships and cases in which dangerous heeling occurred due to unsatisfactory intact stability, including those cases where loss or heeling of the ship was due to shifting of cargo.	2. Depth D should be measured to the bulkhead deck in passenger ships and to the freeboard deck in non-passenger ships (or to uppermost completed deck, if bulkhead or freeboard deck is not specified.)	3. The metric system should be used for all measurements.	4. Data marked with an asterisk (*) are the most important.
	5. The provision of data marked (o) is optional.	6. It is desirable to attach a sketch of statical stability curves, drawn for both the below loading conditions, using the following scales:	(i) 20 mm for every 10° angle of inclination.
			(ii) 10 mm (or 20 mm) for every 0.1 metre of righting lever.

ANNEX 6

DATA FOR VERY SERIOUS AND SERIOUS CASUALTIES

FIRE CASUALTY RECORD

In addition to supplying the information requested in this annex, Administrations are urged to also supply the information listed in other relevant annexes of MSC-MEPC.3/Circ.3, in particular the information contained in annex 1 (ship identification and particulars).

1 Operational Condition of Ship:

- Loading
- Unloading
- Awaiting departure
- Under repair (afloat or dry dock)
- Other, please state: _____
- Not reported

2 Local conditions when fire was discovered: _____

- .1 Time (local onboard) at which fire was discovered (daylight or darkness):

- .2 Wind force (Beaufort scale and direction): _____
- .3 State of sea (and code used): _____

3 Part of ship where fire broke out: _____

4 Probable cause of fire: _____

- .1 Briefly describe on-board activities that were contributing factors (cargo operations, maintenance, hot work, etc.):
- .2 Probable cause of ignition:

5 Explain how persons onboard were alerted:

6 Means by which fire was initially detected:*

- Fixed fire detection system
- By ships crew or passenger
- Not known

_____ *

A '✓' is to be inserted, as appropriate.

7 Briefly, describe the performance of structural fire protection (fire resisting and fire retarding bulkheads, doors, decks, etc.) with respect to:

.1 Containment and extinguishment of any fire in the space of origin: _____

.2 Protection of means of escape or access for fire fighting: _____

.3 Adequacy of structural fire protection: _____

8 Ship's portable fire-extinguishing equipment used (foam, dry chemical, CO₂, water, etc.):

9 Fixed fire-extinguishing installations: _____

.1 At site of origin of fire (specify the type): _____

.2 Adjacent areas (specify the type): _____

.3 Were fixed fire-extinguishing systems used in an attempt to extinguish the fire?

.4 Did the use of fixed fire-extinguishing systems contribute to the extinguishment of the fire? _____

10 Briefly explain the action taken by the crew to contain, control and suppress fire and explosion in the space of origin:

11 Was outside assistance provided (e.g., fire department, other ship, etc.) and, if so, what equipment was used:

12 Determine qualifications and training of all ship's crew involved in the incident, not only the fire-fighting operations, but also any related actions that may have contributed to the fire (see item 4):

13 Report on whether company or industry procedures, including hot work procedures, were in place and relevant to the operation concerned:

14 If the procedures were in place, were they correctly implemented?

15 Time taken to fight fire from first alarm:

.1 To control the fire: _____

.2 Once controlled, to extinguish the fire: _____

16 Total duration of fire: _____



17 Damage caused by fire:

.1 Loss of life, or injuries to personnel:

.2 To the cargo:

.3 To the ship:

.4 Release of pollutants:

18 Was there any failure of the fire-fighting equipment or systems when used?

If yes, were the equipment and/or system maintenance records up to date (e.g., servicing)?

19 Was there an adequate supply of air on board for self-contained breathing apparatus or was outside assistance needed to supply such air?

20 Observations and comments:



ANNEX 7

QUESTIONNAIRE RELATED TO THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM

1 The purpose of this questionnaire is to enable the Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue to assess the effectiveness of the global maritime distress and safety system and to recommend improvements where necessary.

2 Member Governments are urged to complete the questionnaire in respect of distress and safety incidents occurring to ships under their flag, adding any other information which, at their discretion, would provide lessons to be learned concerning the application of the global maritime distress and safety system.

3 In addition, Member Governments are encouraged to pass any relevant information they may possess on casualties concerning foreign ships to the country in which such ships are registered.

.1 (a) GMDSS sea area or sea areas for which radio equipment was installed:

(b) Date and time of incident (UTC): _____

.2 Brief description of:

(a) GMDSS sea area: _____

(b) weather conditions during SAR operations: _____

.3 Description of distress and safety radiocommunications, including particulars of the following items:

(a) means of communication (radiotelegraphy, radiotelephony, INMARSAT SES, DSC, EPIRB) and frequencies used for:

distress alert by ship: _____

distress relay by RCC: _____

SAR Coordinating communications: _____



(b) use of alarm signal: _____

(c) contents of distress message: _____

(d) RCC(s), ships, coast station or coast earth stations which acknowledged distress message (state time and position): _____

(e) language difficulties: _____

.4 If the ship was abandoned, description of distress radiocommunications and location signals from survival craft: _____

.5 If a satellite EPIRB or EPIRB was used for alerting and/or locating survivors, give details (frequency, type of activation, etc.) and which LUT/CES or coast station received the alerting signal: _____

.6 Description of on-scene radiocommunications, including surface/air communications: _____

.7 Any unusual, or additional, radiocommunication aspects, apparent shortcomings and/or lessons to be learned: _____



ANNEX 8

FATIGUE AS A CONTRIBUTORY FACTOR TO MARITIME ACCIDENTS FATIGUE FACTORS DATA COMPILATION SHEET

This compilation sheet should be completed and submitted with each maritime accident investigation report where fatigue has been identified as a contributory factor. The compilation sheet should indicate the cause of the identified fatigue. See MSC/Circ.621 for guidelines for the investigation of accidents where fatigue may have been a contributing factor.

Fatigue identified in this accident was caused by (Check all factors that apply):

- | | | |
|---|---|-------|
| 1 | Management/regulatory factors | |
| | Contractual arrangements | _____ |
| | Work and rest periods | _____ |
| | Manning levels | _____ |
| | Watchkeeping practices | _____ |
| | Assignment of duties | _____ |
| | Shore-ship-shore support and communication | _____ |
| | Management policy | _____ |
| | Voyage planning | _____ |
| | Recreational facilities | _____ |
| 2 | Ship factors | |
| | Level of automation | _____ |
| | Reliability of equipment | _____ |
| | Motion characteristics | _____ |
| | Vibration, heat and noise levels | _____ |
| | Quality of working and living environment | _____ |
| | Cargo characteristics/requirements | _____ |
| | Ship design | _____ |
| 3 | Crew factors | |
| | Period on board | _____ |
| | Experience/training | _____ |
| | Crew composition, cohesiveness, and relationships | _____ |
| | Crew competency and quality | _____ |
| | Personal problems and condition | _____ |
| 4 | External factors | |
| | Weather | _____ |
| | Port conditions | _____ |
| | Ice conditions | _____ |
| | Density of vessel traffic | _____ |



ANNEX 9

INCIDENTAL SPILLAGES OF HARMFUL SUBSTANCES OF 50 TONNES OR MORE

The following additional information should be submitted for each incident involving spillage of 50 tonnes or more of harmful substances. See annexes 1 and 2 of this circular for information to be submitted on vessel identification and casualty specifics. One copy of the report should be retained by the reporting Administration, one copy to be sent to the flag Administration, and one copy to be sent to the International Maritime Organization.

This reporting format on Incidental spillages of harmful substances of 50 tonnes or more has been added, as the report is considered necessary when investigating a casualty or an incident (MARPOL, articles 8 and 12), however this does not replace the one-line entry report required by the annual mandatory report under MARPOL, article 11 (MEPC/Circ.318, Part 1).

Part 1

To be completed by the reporting Administration

1 Was the date of the incident known or estimated? _____

2 Location of the incident (select one of the following):

- .1 in inland waters
- .2 in the territorial sea
- .3 within the exclusive economic zone
- .4 outside the exclusive economic zone,
in international waters

3 Reporting Administration: _____

Report completed by: (Administration and address)



Part 2

Information to be supplied by the reporting Administration and/or the flag Administration

4 Action taken by reporting Administration:

.1 Response to the spill:

- | | | |
|----|------------------|--------------------------|
| .1 | no action | <input type="checkbox"/> |
| .2 | clean-up efforts | <input type="checkbox"/> |
| .3 | salvage efforts | <input type="checkbox"/> |
| .4 | other, i.e. | <input type="checkbox"/> |
-

.2 Legal action:

- | | | |
|----|--|--------------------------|
| .1 | no action | <input type="checkbox"/> |
| .2 | action to be taken by flag Administration | <input type="checkbox"/> |
| .3 | pending | <input type="checkbox"/> |
| .4 | action taken by reporting Administration, i.e. | <input type="checkbox"/> |
-

.3 Measures/recommendations to prevent recurrence:

.4 Additional information:



Direct Natural Resource Damages

- Loss of wildlife:
- Impact on birds
 - Impact on marine mammals
 - Impact on fish
 - Impact on other marine life, including invertebrates
- Loss of fisheries:
- Fin fish
 - Shellfish
 - Fish farming
- Damage to marine environment:
- Damage to shore environment:
- Habitat Degradation:
- Soft Habitats (salt marshes, mangroves, mudflats)
 - Shoreline (Beaches)
 - Rocky Coasts/Reefs, including coral

Part 3

To be completed by the flag Administration:

5 Legal action taken by flag Administration:

- .1 no action
 - .2 pending
 - .3 action taken, i.e.
-



ANNEX 10

LIFE-SAVING APPLIANCE CASUALTY RECORD

The purpose of this casualty record is to enable the gathering and collation of statistical data on both novel and traditional life-saving appliances, in order that the safety of these appliances may be assessed and improvements made if necessary on the basis of reliable risk information. Administrations are urged to supply the additional information listed in this annex for all casualties involving life-saving appliances, adding any other information which would provide lessons to be learned concerning the use of life-saving appliances.

1 Location of casualty:

(See annex 2, items 3.1-3.10)

.1 Was the ship: underway in port at anchor

2 Local conditions:

2.1 Local time (24-hr clock):

Daylight Darkness

2.2 Wind force (Beaufort scale):

2.3 Wave height (observed):

2.4 Sea Temperature: _____°C

2.5 Air temperature: _____°C

2.6 Ice conditions Yes No

2.7 Warm Climates Yes No

3 Type of life-saving appliance involved:

3.1 Inflatable liferaft: Capacity: _____ POB: _____

.1 Davit launched Yes No

3.2 Marine Evacuation System (MES):

.1 Vertical Slide

3.3 Lifeboat Capacity: _____ POB: _____

.1 Davit launched Free fall

3.4 Buoyant apparatus

3.5 Ship's rescue boat

3.6 Launching appliances Capacity: _____ POB: _____

3.7 Other: _____ Capacity: _____ POB: _____

4 Type of personal life-saving appliance used:

4.1 Immersion suit

4.2 Lifejacket

4.3 Personal Flotation Device (PFD), other than Lifejacket

4.4 Anti-exposure suit

4.5 Lifebuoy

5 Reason for deployment of life-saving appliance:

5.1 Emergency evacuation/abandonment

5.2 Crew training

5.3 Deployment as required by regulations

5.4 Approval Trials (give details)

6 Nature of casualty/incident:

(See annex 1, paragraph 30)

7 Details of injuries/fatalities:

7.1 Number of life-saving appliance-related fatalities

Crew: _____ Passengers: _____ Others: _____

7.2 Number of life-saving appliance-related injuries

Crew: _____ Passengers: _____ Others: _____

8 Other relevant details:

9 Description of causes/contributing factors:

(see annex 2, paragraph 10)

APPENDIX

GUIDANCE FOR PREPARING THE LIFE-SAVING APPLIANCES CASUALTY RECORD

The following examples could be taken into account when preparing the description of contributing factors for the purpose of entering the life-saving appliances casualty record:

Design factor examples:

- 1 The design made it hard for people to carry out reasonable tests.
- 2 The design provided no means to detect predictable hazard conditions.
- 3 Use of the design was vulnerable to predictable human failings.
- 4 The design was inadequately specified for the required duty.
- 5 Operation of the design was vulnerable to circumstances.
- 6 Release mechanism design problems.

Human factor examples:

- 1 Inadvertent operation of equipment.
- 2 Inadequate maintenance of equipment.
- 3 Communication failures.
- 4 Lack of familiarity with equipments and associated controls.
- 5 Unsafe practices during drills and inspections.



پیوست شماره ۳

فرم گزارش اولیه سانحه دریایی



فرم گزارش مقدماتی سوانح دریایی	نام سند:	سازمان بنادر و دریانوردی
	شماره سند:	

بندر گزارش دهنده سانحه	شماره سانحه
------------------------	-------------

۱: مشخصات سانحه و یا رخداد دریایی (Generic Casualty Data)

تاریخ وقوع	زمان وقوع (محلی)
نام شناور سانحه دیده	تاریخ و زمان آگاهی از سانحه
نوع سانحه	آخرین وضعیت شناور (غرق/نیمه غرق/بگل نشسته/نجات یافته/...)
موقعیت جغرافیایی سانحه (طول)	موقعیت جغرافیایی سانحه (عرض)
محل وقوع سانحه	وضعیت عملیاتی کشتی در زمان وقوع سانحه (ماهگیری، یدک کشی، لنگر اندازی و ...)

۲: مشخصات شناور برای هر شناور درگیر (Ship Particulars)

شناور ۱

نوع شناور	شماره IMO	علامت خطاب
پرچم	بندر ثبت	شماره ثبت
سال ساخت	نوع بدنه	تعداد خدمه
تعداد مسافر	مبدا	مقصد
نوع کالا	مقدار کالا	تناژ ناخالص (GT)
موسسه رده بندی		

شناور ۲ (در صورت وجود)

نوع شناور	شماره IMO	علامت خطاب
پرچم	بندر ثبت	شماره ثبت
سال ساخت	نوع بدنه	تعداد خدمه
تعداد مسافر	مبدا	مقصد
نوع کالا	مقدار کالا	تناژ ناخالص (GT)
موسسه رده بندی		

۳- شرایط جوی هنگام سانحه (External Environmental Data)

Natural Lighting وضعیت روشنایی طبیعی

Day Light (روشنایی روز)	<input type="checkbox"/>	Night (شب)	<input type="checkbox"/>	Twilight (نیمه تاریک)	<input type="checkbox"/>	Artificial (نور مصنوعی)	<input type="checkbox"/>	Unknown (نامعلوم)	<input type="checkbox"/>
-------------------------	--------------------------	------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------	-------------------	--------------------------

Visibility شرایط دید به مایل دریایی

Good (>5nm) (خوب)	<input type="checkbox"/>	Moderate (2-5nm) (متوسط)	<input type="checkbox"/>	Poor (1-2nm) (ضعیف)	<input type="checkbox"/>	Fog (<1nm) (مه آلود)	<input type="checkbox"/>
-------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------	--------------------------	----------------------	--------------------------

Sea state وضعیت دریا

Sheltered (پناه)	<input type="checkbox"/>	Calm (آرام)	<input type="checkbox"/>	Moderate (متوسط)	<input type="checkbox"/>	Rough (متلاطم)	<input type="checkbox"/>	Other (دیگر)	<input type="checkbox"/>
------------------	--------------------------	-------------	--------------------------	------------------	--------------------------	----------------	--------------------------	--------------	--------------------------

Sea/swell direction (جهت موج)

Sea/swell direction (جهت موج)	Wind direction (جهت باد)
-------------------------------	--------------------------

Wind force شدت وزش باد

0-3	<input type="checkbox"/>	4-6	<input type="checkbox"/>	7-9	<input type="checkbox"/>	10-11	<input type="checkbox"/>	>12	<input type="checkbox"/>
-----	--------------------------	-----	--------------------------	-----	--------------------------	-------	--------------------------	-----	--------------------------

۴: شرح سانحه و علل وقوع آن (Summary Of Events)

۵- کروی محل سانحه یا تصویر سانحه (در صورت لزوم)

۶: تبعات (Consequences)

تعداد متوفی	تعداد مفقودی	تعداد مجروح	صدمه ساختاری به شناور (بله/خیر/نامعلوم)	شکاف بدنه که منجر به آب گرفتگی شناور شود (بله/خیر/نامعلوم)	از دست رفتن کلی شناور (بله/خیر/نامعلوم)

۷: آلودگی زیست محیطی (Pollution)

منبع آلودگی (سوخت/بار نفتی/مواد شیمیایی/کالای خطرناک)	
مقدار تقریبی آلودگی به تن	
توضیحات	

۸: اقدامات انجام شده (Action Taken)

--

۹: توضیحات و پیشنهادات

مشکل رها کردن موتورلنج ها در لنگرگاه های داخلی توسط خدمه با این ذهنیت که بندر محل امنی برای شناور می باشد و اگر مشکلی هم پیش آید امکانات بندر در خدمت آنها خواهد بود، یکی از مشکلات اساسی بنادر سنتی می باشد
--

۱۰: مشخصات مالک، فرمانده و یا مدیریت کشتیرانی (شرکت کشتیرانی)

نام و نام خانوادگی	
شماره تماس	
توضیح	

۱۱: مشخصات تکمیل کننده فرم

نام و نام خانوادگی	
مسئولیت	
تاریخ و زمان تکمیل فرم	
شماره تماس	
توضیح	

در این قسمت مطلبی نوشته نشود
تاریخ و ساعت دریافت گزارش



پیوست شماره (۴)

فرم گزارش ارزیابی نهایی
سانحه و تصادم



وزارت راه و شهر سازی
سازمان بنادر و دریانوردی



PMO

بررسی سانحه دریایی

MARINE CASUALTY INVESTIGATION

بندر:.....PORT:.....

گزارش ارزیابی نهایی

سوانح دریایی

نوع سانحه:.....

تاریخ سانحه:.....

تاریخ شروع بررسی

تاریخ خاتمه بررسی

نام و نام خانوادگی بررسی کننده

امضاء



۱۰۲

الف - مشخصات اولیه :

نام شناور :

نام فرمانده:

تاریخ :

بندر :

شماره IMO :

نوع شناور :

ملیت :

مشخصات شناور :

نام شناور :

نام فرمانده

نوع شناور:

مالک شناور:

بیمه گر شناور :

علامت خطاب :

شماره IMO :

تعداد خدمه :

تعداد مسافر :

بندر ثبت :

سال ساخت :

طول سرتاسری:

حداکثر عرض :

آبخور پاشنه :

GT :

نوع محموله :

میزان محموله روی شناور :

نماینده شناور :

موسسه یا انجمن رده بندی :

آبخور وسط :

آبخور سینه :



پ- شرایط جوی منطقه

گزارش آب هوای ۲۴ ساعتی منطقه :

جهت باد : سرعت باد : شرایط دید : ارتفاع موج :

وضعیت آب و هوای در زمان سانحه ؟ صاف نیمه ابری ابری طوفانی

جهت باد: سرعت باد : شرایط دید : ارتفاع موج :

ت-موقعیت جغرافیایی سانحه :

ث-کروکی محل سانحه :

ج-موضوع:

چ-شرح حادثه (What Happened) - (۱- تلفات جانی ۲- جراحت به انسانها ۳- آلودگی محیط زیست):

ح-عوامل بروز سانحه : (How And Why it Happened)

خ- افرادی که از آنها تحقیق بعمل آمده است :

۱-

۲-

۳-

۴-

د-اقدامات انجام گرفته (Actions Taken) :

ذ-درسهای گرفته شده (Lesson To Be Learned) :

ر-پیشنهادها (Recommendations) :

ز-اعضای بررسی کننده :

ژ-توضیحات :

س-عکس های سانحه :

توضیح ۱:اطلاعات مورد نیاز دیگر با توجه به قطعهنامه (20)849 درج شود.

توضیح ۲:جهت شناسایی عوامل سببی و استفاده از روشهای آنالیز به قطعهنامه (21)884 مراجعه شود.

توضیح ۳:فرمهای مرتبط در پیوست شماره (۳)شود.



وزارت راه و شهر سازی
سازمان بنادر و دریانوردی



PMO

گزارش بررسی سانحه دریایی (تصادم)

MARINE CASUALTY INVESTIGATION (Collision)

بندر:.....:PORT:

گزارش ارزیابی نهایی (تصادم) سوانح دریایی

(برخورد دو کشتی یا بیشتر)

تاریخ سانحه:.....

تاریخ شروع بررسی

تاریخ خاتمه بررسی

نام و نام خانوادگی بررسی کننده سانحه:

امضاء



۱۰۵

الف - مشخصات شناور اول (V1) :

نام شناور :

نام فرمانده

نوع شناور:

مالک شناور :

بیمه گر شناور :

علامت خطاب :

شماره IMO :

تعداد خدمه :

تعداد مسافر :

بندر ثبت :

سال ساخت :

طول سرتاسری:

حداکثر عرض :

آبخور پاشنه : آبخور سینه : آبخور وسط :

GT :

نوع محموله :

میزان محموله روی شناور :

نماینده شناور :

موسسه یا انجمن رده بندی :

بندر مبدا :

بندر مقصد :

ب (مشخصات شناور دوم (V 2) :

نام شناور :

نام فرمانده

نوع شناور:

مالک شناور :

بیمه گر شناور :

علامت خطاب :

شماره IMO :



تعداد خدمه :

تعداد مسافر :

بندر ثبت :

سال ساخت :

طول سرتاسری:

حداکثر عرض :

آبخور پاشنه : آبخور سینه : آبخور وسط :

GT :

نوع محموله :

میزان محموله روی شناور :

نماینده شناور :

موسسه یا انجمن رده بندی :

بندر مبداء :

بندر مقصد :

ج (شرایط جوی منطقه

گزارش آب هوای ۲۴ ساعتی منطقه :

جهت باد : سرعت باد : شرایط دید : ارتفاع

موج :

وضعیت آب و هوای در زمان سانحه ؟ صاف نیمه ابری ابری طوفانی

جهت باد : سرعت باد : شرایط دید : ارتفاع موج :

ت -موقعیت جغرافیایی سانحه :

ث -کروکی محل سانحه :

ج-موضوع:

چ -شرح حادثه (What Happened) - (۱- تلفات جانی ۲- جراحت به انسانها ۳- آلودگی محیط

زیست):

ح -عوامل بروز سانحه (How And Why it Happened)

خ- افرادی که از آنها تحقیق بعمل آمده است :

۱-

۲-

۳-

۴-



- د - اقدامات انجام گرفته (Actions Taken) :
- ذ - درسهای گرفته شده (Lesson To Be Learned) :
- ر - پیشنهادها (Recommendations) :
- ز - اعضای بررسی کننده :
- ژ - توضیحات :
- س - عکس های سانحه :

توضیح ۱: اطلاعات مورد نیاز دیگر با توجه به قطعنامه (20)849 درج شود.
توضیح ۲: جهت شناسایی عوامل سببی و استفاده از روشهای آنالیز به قطعنامه (21)884 مراجعه شود.
توضیح ۳: فرمهای مرتبط در فصل ۴ ضمیمه شود.



پیوست شماره (۵)

فرم گزارش آمار ماهیانه





تاریخ:
شماره:
پیوست:

فرم گزارش ماهیانه سوانح دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی

اداره کل بنادر و دریانوردی

ردیف	نام شناور	ملیت	مالکیت	شماره IMO	نوع سانحه	علت سانحه	تاریخ و زمان سانحه	میزان خسارت		موقعیت بروز سانحه	تاریخ ارسال گزارش نهایی به اداره کل امور دریایی
								مادی	انسانی		
۱											
۲											
۳											
۴											
۵											
۶											

امضاء

معاون دریایی/بندری

تذکر: این فرم ماهیانه بطور دقیق تکمیل و به دبیر خانه بررسی سوانح دریایی ارسال گردد.



پیوست شماره (۶)

فرم گزارش آمار سالیانه





تاریخ:
شماره:
پیوست:

فرم گزارش سالیانه سوانح دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی

اداره کل بنادر و دریانوردی

ردیف	نام شناور	ملیت	مالکیت	شماره IMO	نوع سانحه	علت سانحه	تاریخ و زمان سانحه	موقعیت بروز سانحه	میزان خسارت		آخرین وضعیت شناور	تاریخ ارسال گزارش نهایی به اداره کل امور دریایی
									۴	۳		
۱												
۲												
۳												
۴												
۵												
۶												

امضاء

معاون دریایی/بندری

تذکر: این فرم ماهیانه بطور دقیق تکمیل و به دبیر خانه بررسی سوانح دریایی ارسال گردد.



پیوست شماره (۷)

فرم بررسی سانحه شناورهای غیر کنوانسیون





فرم بررسی سوانح دریایی شناورهای غیر کنوانسیون
Non-conventional vessel casualty investigation

PARTICULARS OF SHIP	مشخصات شناور
1-Name of Ship: : - previous name of ship:	۱- نام شناور: - نام قبلی شناور:
2- Register Number : - previous register number:	۲- شماره ثبت : - شماره ثبت قبلی :
3- Call Sign: -Previous call sign:	۳- علامت خطاب : - علامت خطاب قبلی :
4- Flag State: - previous flag state:	۴- پرچم شناور: - پرچم قبلی شناور:
5- Port Of register : - previous Port Of register:	۵- بندر ثبت : - بندر ثبت قبلی :
6- Type of ship:	۶- نوع شناور:
7- Draught : (summer)	۷- آبخور شناور: (تابستانی)
8- Registered tonnage: - Gross tonnage: - net tonnage:	۸- تناژ ثبت شده : - تناژ ناخالص: - تناژ خالص:
9- Dimension: - length overall: - extreme breadth: -depth	۹- ابعاد: - طول سراسری : - حداکثر عرض : - عمق
10- Propulsion machinery: - No of Eng: - type of Eng: - power of Eng:	۱۰- نیروی محرکه موتور : - تعداد موتور : - نوع موتور : - قدرت موتور :
11- Name of clas: - previous classification:	۱۱- نام موسسه طبقه بندی : - نام موسسه قبلی :
12 - Name of owner:	۱۲- نام مالک شناور :
13- Date of last dry dock:	۱۳- تاریخ آخرین تعمیرات زیر آبی :
14- Date of next dry dock:	۱۴- تاریخ تعمیرات زیر آبی بعدی :
15-Dead weight : (summer)	۱۵- ظرفیت بارگیری : (تابستانی)
16- Hull material:	۱۶- جنس بدنه :





فرم بررسی سوانح دریایی شناورهای غیر کنوانسیون
Non-conventional vessel casualty investigation

17- Hull construction: - single hull: - double hull: - Double bottom: - double sides: - mid deck: - other:	۱۷- نوع ساخت بدنه : - بدنه یک جداره : - بدنه دو جداره : - کف دو جداره : - بدنه در طرفین دو جداره : - دارای عرشه میانی : - غیره
18- No of crew at time of casualty: - deck: -catering: - eng: -others:	۱۸- تعداد کل سرنشینان در زمان سانحه : - رسته عرشه : تدارکات: - رسته موتور : دیگر:
19- Minimum safe manning:	۱۹- حداقل تعداد ایمن پرسنل :
20- Number of passenger:	۲۰- تعداد مسافران در صورت وجود :
21- Entries made into: - deck log book: - engine room log : - night order book: - oil recorder book: - others:	۲۱- دفاتر ثبت شناور : - دفتر ثبت وقایع روزانه عرشه : - دفتر ثبت وقایع روزانه موتور خانه : - دفتر یادداشت فرمانده : - دفتر ثبت سوخت : - دیگر موارد :
22- Date of expiry certificates: - register: - safety radio: - Safety hull: - machinery: - load line: - tonnage: -IOPP - minimum safe manning: - Non convention vessel safety: - Others:	۲۲- تاریخ انقضاء گواهینامه های شناور : - گواهینامه ثبت شناور : - گواهینامه ایمنی تجهیزات رادیویی : - گواهینامه بدنه : - گواهینامه ماشین آلات : - گواهینامه خط شاهین : - گواهینامه تناژ : - گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی نفتی : - گواهینامه حداقل پرسنل : - گواهینامه ایمنی شناورهای غیر کنوانسیون : - موارد دیگر:





فرم بررسی سوانح دریایی شناورهای غیر کوانسیون

Non-conventional vessel casualty investigation

Qualifications	وضعیت شایستگی پرسنل :
23- name of master: - location at time of casualty: - type certificate: - Number & date of issue & expiry: - practice as officer: -experience at present rank on board: - date of join:	۲۳- نام فرمانده : - موقعیت در زمان سانحه : - نوع گواهینامه : - شماره ، تاریخ صدور و اعتبار : - سابقه کار به عنوان افسر: - سابقه کار فرمانده: - تاریخ ملحق شدن به کشتی :
24- Name of duty officer: - location at time of casualty: - type certificate: - Number & date of issue & expiry: - practice as officer: -experience at present rank on board: - date of join:	۲۴- نام ناوبر کشیک: - موقعیت آن در زمان سانحه : - نوع گواهینامه : - شماره ، تاریخ صدور و اعتبار : - سابقه کار در دریا : - سابقه کار در سمت فعلی : - تاریخ ملحق شدن به کشتی :
25- name of duty ENG. : - location at time of casualty: - type certificate: - Number & date of issue & expiry: - practice as officer: -experience at present rank on board: - date of join:	۲۵- نام مسئول کشیک موتور خانه : - موقعیت آن در زمان سانحه : - نوع گواهینامه : - شماره ، تاریخ صدور و اعتبار : - سابقه کار در دریا : - سابقه کار در سمت فعلی : - تاریخ ملحق شدن به کشتی :
26- other crew numbers on watch: - name & location during casualty: - name & location during casualty : - name & location during casualty :	۲۶- سایر کارکنان کشیک : ۱- نام و موقعیت آن در زمان سانحه : ۲- نام و موقعیت آن در زمان سانحه : ۳- نام و موقعیت آن در زمان سانحه :



فرم بررسی سوانح دریایی شناورهای غیر کنوانسیون
Non-conventional vessel casualty investigation

27- Working hours 48 hours before the casualty - master: - oow: - engineer: - others:	۲۷- میزان ساعت کارکرد افراد ۴۸ ساعت قبل از بروز سانحه - فرمانده : - افسر ناوبر : - مسئول کشیک موتور خانه : - افراد دیگر کشیک :
28- preliminary information: - date of casualty: - date of casualty: - position of casualty: - cause of casualty:	۲۸- گزارش اولیه سانحه : - تاریخ سانحه : - زمان سانحه : - موقعیت سانحه : - علت سانحه :
29- consequences of casualty: - total loss of ship: - ship rendered un seaworthy: - loss of cargo: - pollution: - loss of life: - serious injuries: - others:	۲۹- عواقب سانحه : - از بین رفتن کلی شناور : - غیر قابل دریا نوردی بودن شناور : - خسارت به کالا : - ایجاد آلودگی : - تلفات جانی : - جراحات شدید : - غیره :
29- Summary of events:	- خلاصه واقعه :

