

بخش 19

دستگاه شناور(کشتی) و فعالیت های دریایی

A.19 عمومیات

01.A.19 تفتيش و تصديق دستگاه شناور.

a. تمام دستگاه شناور که توسط **USCG** تنظیم گردیده قبل از اینکه مورد استفاده قرار گیرد باید دارای اسناد **USCG موجود** باشد. یک کاپی از اسناد متذکر در ساحه عمومی در تخته کشتی نصب گردد. یک کاپی از هر فارم 835 (USCG) که در مورد کشتی در سال قبلی صادر گردیده برای **GDA** فراهم گردد و یک کاپی آن در کشتی موجود باشد.

b. تمام تخته ها و قایق های مربع شکل که به تفتيش و تصديق **USCG** مربوط نبوده و یا دارای خصوصیات موجوده **ABS** نباشد، سالانه توسط یک تن از سروی کنندگان بحری که توسط **SAMS** یا **NAMS** تصديق گردیده و حد اقل دارای 5 سال تجربه در دستگاه و تجهيزات دریایی باشد، بررسی گردد.

(1) تمام سایر دستگاه قبل از استفاده توسط یک شخص با صلاحیت و ماهر در هر سال آزمایش گردد.

(2) بررسی باید بصورت مستند بوده و یک کاپی از تفتيش های اخیر در ساحه معلوم در تخته کشتی گذارش شده و به مجرد درخواست **GDA**، یک کاپی آن فراهم گردد.

(3) اين بررسی یا تفتيش بصورت مناسب جهت استفاده مورد نظر دستگاه بوده وحد اقل شرایط ساختمانی را ارزیابی نموده و با **NFPA 302** مطابقت داشته باشد.

c. تفتيش ها و آزمایش های دوره ای تایید نمایند که شرایط عملیاتی مطمئن حفظ و مراقبت میگردد.

d. ثبت تفتيش ها در خود محل نگهداری شده و به مجرد درخواست **GDA** فراهم گردد.

e. دستگاه شناور که دارای وضعیت مناسب نباشد، باید مورد استفاده قرار نگیرد و از استفاده آن تا زمان ترمیم آن جلوگیری شود.

02.A.19 خصوصیات پرسونل

a. افسران و عمله کشتی دارای لاینس معتبر و فعلی USCG بوده که در تخته کشتی بصورت اشکاراً نصب شده و یا بصورت درست طوریکه از طریق USCG تقاضا میگردد، نوشته گردد.

b. استفاده کننده گان دولتی باید دارای مجوز یا تصدیق نامه براساس مقررات طرح شده در ER 385-1-91 باشند. یک شخص با صلاحیت تعیین شده بحیث مامور مجوزدهنده دریایی فرماندهی USACE مجوز نامه و تصدیق نامه را مطابق به شرایط ER 385-1-91 اجرا نماید.

c. افسران و عمله دولتی دستگاه شناور باید دارای مجوز و یا اسناد مجوز از طریق USCG باشند زمانیکه دستگاه به یکی یا چندین از ضوابط ذیل مربوط باشد.

(1) کشتی توسط USCG مطابق 500-2-1130، Appendix L نفتیش و تصدیق میگردد:

(2) کشتی بصورت نورمال در نزدیک یک چیلن و یا راه صاف در بهره برداری ها شامل بوده که خاصیت سایر قایق ها را متاثر و یا محدود میسازد، و نظر به قانون با تیلهون های رادیویی فریکانس 156-162 مجهز گردد، یا

(3) دستگاه شناور در انتقال نفت یا مواد خطرناک با حجم زیاد بکار گرفته میشود.

d. توافق مشاهده کننده گان رادار USCG برای استفاده کننده گان قایق های طناب دار غیربررسی شده، ماسترها و پیلوت ها روی قایق های مجهز با رادار 26 فوت (7.9 متر) یا طویل ترازان لازم میباشد. این توافق ها باید از جانب اداره آموزش قبول شده USCG صادر گردد.

e. افراد قایق نباید بیش از 12 ساعت در یک دوره 24 ساعته کار کنند. تقسیم اوقات های کار باید عوامل خستگی را در نظر داشته و مرحله های کار دوامدار را برای استراحت کم سازد. کارفرما به منظور بهبود کار مسؤول گذارش دهی میباشد.

(1) تمام پرسونل باید در 24 ساعت به مدت 8 ساعت استراحت نمایند. زمانیکه تقسیم اوقات به صورت عاجل نزدیک به ساحه یا خارج از کار فراهم میگردد، این ساعت های استراحت به بیش از دو دوره که هر کدام آن 6 ساعت دوامدار میباشد، تقسیم گردد. تمام حالات، به استثنای زمان مسافرت شامل این تقسیم اوقات میباشند.

(2) دوره های خواب ممکن است که در حالات اضطراری، تمرین، یا سایر ضروریات عملیاتی مختل گردد.

(3) نظر به واقعات لست شده در پارagraf 2، مجموع حد اقل 8 ساعت خواب روزانه ممکن به 6 ساعت کاهش پیدا کند. به شرط اینکه هیچ کاهش یا کم شدن وقت خواب بیش از 2 روز توسعه پیدا نکند و نه کمتر از 56 ساعت خواب در هر 7 روز فراهم گردد.

03.A.19 پیش بینی های آب و هوای شدید

a. در جاییکه دستگاه شناور یا قایق توسط آب و هوای شدید در معرض خطر (بشمول آب و هوای شدید ناگهانی و محلی، طوفان ها، باد های مرتفع، گردباد ها و سیلاب ها) قرار گیرد، پلان ها برای دور نمودن یا حفاظت دستگاه و تخلیه پرسونل در حالات اضطراری در نظر گرفته شود. به 06.1.01 رجوع شود. این پلان جزء از پلان AHA بوده وحداقل موارد ذیل را شامل باشد:

(1) یک تشریح از انواع خطرات شدید آب و هوای کشته به آن روپرتو میگردد، تشریح گردیده و اقدامات جهت محافظت در برابر این خطرات صورت گیرد:

(2) معیاد زمانی برای تطبیق پلان (با استفاده منحیث یک مرجع برای تعداد ساعات باقیمانده طوفان برای رسیدن به محل کار در صورت که به همان سرعت و مسیر پیش بینی شده دوام دهد) بشمول زمان تخمین شده به منظور انتقال کشته به یک بندر مطمئن یا مصون بعد از این که حرکت انتقال آغاز میگردد، درنظر گرفته شود:

(3) نام و محل موقعیت های مصون:

(4) نام قایق (ها)، نوع، ظرفیت، سرعت، و دست رسی که به منظور انتقال هر نوع دستگاه غیر خودرو یا خود کار استفاده میگردد:

(5) مطالعات اندازه جزو مد دریا که در آن دستگاه شناور یا کشته باید از بندها، ساختمان های دریا، و غیره به یک ساحه مصون انتقال داده شود.

(6) روش های حفاظت تجهیزات در صورتی که انتقال داده نشوند.

b. انتقال تمدید شده کشته توسط یک ارزیابی گذارش های آب و هوا و اوضاع جوی توسط یک شخص مسؤول به منظور رمعلوم ساختن اینکه انتقال مصون دستگاه و کشته میتواند صورت گیرد، پیش بینی گردد.

c. ترتیبات کار باید توسط یک شخص مسؤول از ارزیابی گذارش های آب و هوا و اوضاع جوی به منظور تائید بر اینکه شرایط مصون کاری موجود بوده و پناهگاه مطمئن پرسونل تامین گردد، صورت گیرد.

d. PFD (انواع 3-2-1- یا 5) منظور شده USCG برای آب و هوای سخت، قطع نظر از سایر وسائل حفاظتی استفاده شده، باید توسط تمام پرسونل های روی عرشه قایق پوشیده شود. نوع (PFD) های باد شونده اتومات که توسط USCG منظور شده باشد، و برای استفاده تجاری مجاز باشد، توسط کاریگران در محلات USCG براساس 02.H.05 پوشیده شود.

e. یک تعداد کافی قایق ها به اندازه اسپاور مناسب که هر کدام دیزاین وبا لباس برای خدمات طناب بندی در همه وقت به منظور حرکت دادن هر دستگاه خودرو و غیر خود رو در برابر جزو مد ها، جریان، و باد ها در شرایط سخت جوی مجهز شده باشد، فراهم گردد.

f. قرار دادی هایی که در نزدیکی موقعیت دریا کار میکنند باید نشرات آب و هوای دریائی (NOAA) را بررسی نموده و از سایر خدمات پیش گوئی وضعیت آب و هوای به طوریکه فراهم میگردد، استفاده نمایند.

g. کشتی باید در مقابل هرنوع وضعیت های دریائی یا بحری که در جریان کار در ساحه تجربه میگردد، مقاومت نماید. (بطور مثل سفردریایی، کیفیت های خوب حفاظت دریا).

04.A.19 پلان گذاری عاجل

a. این پلان ها جهت پاسخ دهی برای حالات اضطراری دریائی مانند آتش، غرق شدن، سیلاب، آب و هوای انسان های خارج از کشتی (دردریا)، واقعات خطرناک و غیره آمده گردد. (در مورد آتش: پلان های قبول شده USCG این شرایط را رفع مینمایند) به **01.E** مراجعه نمایید.

b. یک لایحه دستگاه که وظایف خاص و وظایف دستگاه هرکدام عمله را برای حالات اضطراری مختلف تشریح مینماید، آمده گردیده و در نقاط معلومدار در سراسر کشتی نصب گردد.

c. برای هر عضو عمله باید یک نسخه تحریری از وظایف داده شود و آنها با وظایف خود و با عالیم اضطراری کشتی آشنا گرددند.

d. طرز العمل های کشتی رها شده و شخص خارج از کشتی (دردریا) شامل دستورات برای تقویه پرسونل جمع شده باشد.

e. روی کشتی که دارای یک عمله معمولی بوده و یا مردم بالای آن به چهار بخش تقسیم میشوند، تمرینات ذیل حد اقل حد اقل ماهانه در جریان هر شفت صورت گیرد (جز اینکه کشتی ضرورت گردد تا تحت مقررات USCG بیشترآ مورد تمرین قرار گیرد: تمرینات کشتی آزاد، تمرینات برای آتش، و تمرینات نجات یا اشخاص نجات دهنده.

(1) اولین لست تمرینات طی 24 ساعت اشغال کشتی و یا آغاز کار صورت گیرد.

(2) در جاییکه عمله استخدام میگردد و یا در شب به چهار بخش تقسیم میشوند، هرچهار ساعت تمرینات در شب صورت گیرد؛ اولین سنت تمرینات شبانه طی 2 هفته از اشغال کشتی صورت گیرد.

(3) تمرینات شامل جای یا محل مناسب، چطور با یک شکستگی پیپ یا پمپ در داخل بدن کشتی اقدام صورت گیرد، (بشمول طرز العمل های صحیح خاموش ساختن، سیستم جاگیری و غیره) و چطور با ساحات لیک شده و یا نقصان پیدا کرده بدن کشتی یا قسمتی از آن (کدام قسمت ها برای حفظ میباشد، چطور با ضایعات برق، بیلچه های کشش جهت بردن کشتی به ساحه آب کم عمق و غیره) رفتار نمود، میباشد.

f. تمرینات اشخاص دریایی (نجات) حداقل بطور ماهوار در صحن های قایق، بندها، موانع و سایر موقعیت هایی که تجهیزات دریایی نجات در آن ضرورت میباشد، صورت گیرد.

g. سیستم های عاجل یا اضطراری برق و روشن انداز حداقل ماهانه به منظور حفظ بهره برداری مناسب صورت گیرید.

(1) جنراتور های اضطراری دارای انجن های احتراق داخلی یک بار برای حداقل 2 ساعت در هر ماه مورد بهره برداری قرار گیرد.

(2) بطری های سیستم های برق و روشن انداز اضطراری حداقل 1 بار در هردو ماه آزمایش شوند.

h. یک ثبت از آزمایش تمام سیستم حالات اضطراری و تمرینات بشمول هر نوع کمبود که دروسایل یادداشت گردیده، و اقدام جهت ترمیم آن، در تخته استیش ساخته شود.

05.A.19 شرایط تجهیزات.

a. سپرها باید جهت جلوگیری از خسارت و سوختن فراهم گردند و به منظور فراهم سازی ساحات مصون کاری برای کاریگران که در نزدیکی شرایط تنگ از سبب تجهیزات شناور بوجود میآید، فراهم گردد.

b. تبرها یا سایر آلات برنده تیز بوده و در موقعیت دسترس در تمام قایق های طناب دار مانند لاین های آزاد شونده فراهم گردد. روی سایر دستگاه شناور (مانند قایق های کاری، و کرن های شناور) تجهیزات برنده حالات اضطراری در موقعیت دسترس فراهم گردد.

C. وسائل زیگنال دهنده در تمام قایق ها به منظور زیگنال مورد ضرورت قوانین قابل تطبیق کشته رانی در آبهای که قایق روی آن فعالیت مینماید، فراهم گردند.

D. تمام کنترول ها که برای فعالیت در حالات اضطراری لازم میباشد (مانند توافقگاه های جوشنده، وال های حفاظتی، سویچ های برق، وال های مواد سوختی، هشدارها، و سیستم های آتش نشانی) باید در موقعیت قرار داشته تا اینکه آنها بر علیه فعالیت های تصادفی حفاظت شده، اما در حالات اضطراری در دسترس آمده باشند.

E. چراغ های برقی مورد استفاده روی یا در چهار اطراف ساحات نفت یا پترول یا سایر موقعیت های دریایی جاییکه یک خطر حریق ویا انفجار وجود داشته، نصب گردیده، باید برضد انفجار یا اصلًا بصورت مصون قبول شده باشد.

F. سیستم های عمومی هشدار در بالای قایق نصب و نگهداری گردیده جاییکه برای یا یک مسافر ویا عمله که از ساحه دید دور باشند، آن را شنیده بتوانند و یا از طریق شخص دیگری بشنوند.

(1) در جاییکه سیستم های هشدار دهنده عمومی استفاده میگرددند، آنها باید از سیستم برقی ابتدایی با بطری های آمده با چارج که بصورت خودکار انرژی لازم را در جریان سکنگی سیستم برقی دوباره احیا یا فراهم نمایند، استفاده نمایند.

(2) یک تعداد کافی وسائل زیگنال دهنده دربالای هر عرشه یا تخته کشته جابجا گردد تا که آنها بصورت کامل بالای صدای نورمال در هرنقطه عرشه کشته شنیده و یا دیده شوند.

(3) تمام آلات زیگنال دهنده بهم طوری پیوست باشند که بکارگیری آنها از حد اقل یک نقطه ستراتئیزیک بالای هر عرشه کشته صورت گرفته بتواند.

G. هشدار های دود برای تمام چهار بخش زنده دستگاه شناور لازم میباشد، درصورتیکه هشدار های دود سیم دوانی شده باشند، آنها باید عین سیستم برقی را که برای هشدار های برقی استفاده میگرددند، استفاده نمایند.

h. برای دستگاه شناور با انجن های احتراق داخلی، مونیتورهای CO با کیفیت دریابی لست شده در تمام ساحات اشغال شده (مرکز های عمله، منازل پیلوت ها وغیره) نصب و حفظ ومراقبت گردد.

أ. تمام دروازه ها از هردو طرف بازشده و با وسایل مثبت به منظور حفاظت آنها در هردو حالت باز وبسته فراهم گردد.

ز. دروازه های فرار و خروجی های اضطراری در هردو طرف با حروف به اندازه حداقل 1 انچ (2.5 سانتی متر) ارتقای که بیانگر "راه خروجی اضطراری، راه را باز نگهدارید" علامت گذاری گردد.

k. هر حرکت دهنده (انجن، توربین، موتور) که یک لاروب پمپ دار را انتقال میدهد باید توسط ریموت کنترول از ساحات اولیه انتقال دهنده توقف داده شود.

إ. تمام ظرف های برق ساحلی که به منظور جلوگیری از فرق قوی بین ساحل و کشتی جلوگیری نماید، باید دارای یک کندکتور اساسی باشد.

m. تمام سیستم های 208-120 و 240 ولت در تشناب ها/شاورهای، آشپزخانه کشتی، جاهای ماشین آلات، عرشه آب و هوای، قسمت های خروجی، یا در فاصله 3 فوت (0.9 متر) هر غریق باید با حفاظت GFCI فراهم گردد.

(1) تجهیزات وصل شده که در هریک از ساحات بالا استفاده شده، باید به یک راه خروجی با حفاظت GFCI وصل گردد.

(2) موانع محافظت شده زمینی بصورت واضح و چشم دید به شکل "محافظت شده **GFCI**" علامت گذاری شود.

n. در جاییکه مناسب است، کشتی ها باید دارای اجزای کیپ آب که بساده گی شناخت شده و بصورت صحیح در یک وضعیت کیپ آب نگهداری شوند. (مانند دروازه قابل بسته شدن و بصورت کاملاً فعال).

o. تمام اجزای حرکت کننده، (بیش و پس رونده)، چرخ خورنده، و گیرهای حرکتی دستی، و سایر وسایل بصورت صحیح محافظت شوند.

06.A.19 سیستم ها و انتقالات مواد سوختی، شرایط قانون آلوده گی مواد نفتی سال 1995 طوریکه تعديل میگردد، بالای فعالیت های کشتی قابل تطبیق میباشد.

a. شیشه های گیج یا شیردهن های آزمایشی در تانک های مواد سوختی یا لاین های آن نصب نگردد، جزاینکه ضروریات 10 CFR 58.50-46 را رفع نماید.

b. یک وال محافظتی در کنکش تانک نفتی نصب گردد؛ ترتیب و تنظیم آن برای فعالیت این وال از قسمت بیرونی ساحه ئی که تانک در آن موقعیت دارد و از قسمت بیرونی ساحه انجن و دیوار منزل در بالای عرشه باز کشتی ساخته شود.

c. یک وال محافظتی در انجن قسمت آخری لاین مواد نفتی نصب گردد، جزاینکه طول پایپ تدارکاتی 6 فوت (1.8 متر) یا کمتر از آن باشد.

d. تمام کاربیتر ها در انجن های پترولی با تلک آتش گیر و یا توقف کننده آتش مجهز باشند.

e. تمام کاربیتر ها به استثنای نوع پایین آن باید با یک قطره چکان، سکرین شعله، که بصورت دوامدار از طریق جذب از مدخل چندین برابر یا از طریق یک تانک فاضلات خالی گردد، فراهم گردد.

f. کانتینرها و تانک های تیل ماشین باید مخزن آلات دیگر را محکم، جلوگیری، و کنترول نماید که به اساس شرایط USCG به منظور داشتن اجزای تانک در صورت نیک شدن به مطابق 15 CFR 98.30-15، 46 CFR 155.320، and 33 CFR 155.320 محکم گردد.

g. انتقالات مواد سوخت نفتی برای کشتی مطابق به شرایط مقررات 33 CFR 155 و/یا 33 CFR 156 باشد. برای کشتی های غیرمترقبه، قوانین USCG در 33 CFR 156.120 and 33 CFR 155.320 برای وسایل اتصالی و ضرورت تخليه مواد نفتی سوختی قابل تطبیق میباشد.

h. تمام عرشه ها، قسمت های بالایی، دیوار ها که بحیث سرحدات تانک مواد نفتی سوختی نقش دارند، باید با رنگ های مختلف سرحد تانک را مشخص نموده و با این علامت، "تانک مواد نفتی سوختی- انجام کارهای داغ منع میباشد" علامت گذاری شود.

07.A.19 روش های محافظتی

a. کبیل ها و لاین های مانع که از آبرو های بین کشته یا بین کشته و لنگر عبور مینمایند، بصورت واضح علامت گذاری شوند.

b. روی کشته که مردم به چهار بخش تقسیم میشوند، یک نفر همیشه مراقب باشد تا در مقابل آتش محافظت گردد و خدمات شخصی مراقبت را هم فراهم نماید. در عوض شخص مراقب، یک سیستم هشداردهی حالات اضطراری، حریق، و دستگاه کشف کننده خود کارحریق، استفاده گردد.

c. شرایط جهت جلوگیری از تراکم مواد سوختی و چرب روی فرش ها و تخته ها در سطح کشته فراهم گردد.

d. هیچ کدام از پرسونل در کشته و یا سایر موقعیت های دریا حق ندارد که آب بازی نماید، جز اینکه غوطه زن های تصدیق شده در وظایف اجازه دارند. و یا اینکه برای جلوگیری از زخمی شدن یا هلاک شدن ضروری باشد.

e. حفاظت شخصی که در دریا میباشد باید مانند شخصی که در کشته وجود دارد در نظرگرفته شده و اقدام مناسب در این زمینه برداشته شود.

f. زمانیکه مانع یا خالیگاه در سیستم های پایپ گذاری یا نلدوانی بحیث طرز العمل تحریمی نصب گردد، وسایل کارآمد (مانند دستگیرپیش برآمده) به منظور شناخت آسان آنها مورد استفاده قرار گیرند. موانع (بشمول اسم نصب کننده، مقتضی، و تاریخ نصب) علامت گذاری گردد، و قبل از نصب و بعد از دورنمودن حساب گردد.

g. کشته نظریه طرفیت حفاظت مصونیت محدود میباشد. بارها محکم گردیده و گیراها یا رینگ ها به منظور محکم کردن وسایل سست در جریان آب و هوای شدید فراهم گردد.

h. سوراخهای کشته و سایر خطرات سقوطی که توسط بخش 19.C رفع نگردیده اند،
مطابق به بخش 21 محافظت گردد.

ن گارد های محافظتی مثل موانع، حائل یا سایر ساختمان ها به منظور جلوگیری از سقوط لودر های پیشرو، بولدوزر ها، موتور های باربری، تراکتور های بیلدار در عقب، تراکتور های بیل دار، و وسایل مشابه در بالای کشته در روی آب فراهم گردد.

زمانیکه این وسیله در کشتی فعالیت مبناید، سطوح عرشه کشتی بالای آب باقی ماند و در تمام ساحات فعالیت نماید، قسمت یابین کشتی در زیر آب قرار میگیرد.

ا. خطرات واضح و در حال روان باید دور شده ، با علامت های هشداردهنده شناسایی شده یا بصورت واضح با علامت حفاظتی زرد علامت گذاری شود.

b. محموله کشتی که بارهای مواد سوخت بالای آن انتقال داده میشود، باید روی کاه جابجا شود.

ا. زمانیکه دو یا بیشتر قسمت های کشتی به حیث یک یونت استفاده میگردد، آنها بصورت محکم با همدیگر جهت جلوگیری از درزها بسته گردند و یا درزها باید پوشانیده و یا محافظت شوند.

m. زمانیکه دو یا سه کشتی برای کارقرطاسیه یکجا میشوند، یک شخص لایق هر نوع درزبین عرشه کشتی های قرطاسیه یا کشتی ها و یا سایر ساختمان های که شامل ساحات آب (حوض های مرغ آبی) که پرسونل بتواند به داخل آن بیافتد، را شناسایی نماید. در صورتی که این درزها کشف گردند، وسائل یا اقداماتی جهت حفظ پرسونل از خطر در نظر گرفته شود.

(1) در جریان کار عملی، حفاظت حوض مرغابی به منظور جلوگیری از سقوط پرسونل به داخل سوراخ دارای یله های محافظتی، جال ها، و سایر موائع فریکی باشد.

(2) زمانیکه موائع فریکی بصورت عملی استفاده نشوند، زینه ها و حلقه های نجات در هر ساحه نزدیک به آب به منظور حفاظت پرسونل نصب گردند. زینه ها باید سخت و یا از نوع JACOB بوده و بصورت محکم با کشتی یا ساختمان بسته گردند. حلقه های نجات دارای اندازه کافی ریسمان باشند تا به سطح کشتی برسد. و این ریسمان ها به کشتی یا ساختمان بسته گردند. موقعیت و تعداد زینه ها و حلقه های نجات به اندازه کافی باشند تا که حد اعظمی فاصله به آنها بیش از 25 فیت نباشد. زینه ها و حلقه های نجات در جریان ساختن یا انتقال دستگاه محکم گردند.

n. نقاط چنگک باید بصورت واضح معلوم شده و قبل از استفاده یا تطبیق کیل های بار تحت فشار نفتیش گردد. نقاط لنگر بصورت ساختمانی دارای عیب باشند، و به منظور جلوگیری از استفاده باید قطع، دور ویا ولدینگ شوند. چک های نظری و هشدار های (تمام شد) قبل از کشش کیل ها فراهم گردد.

o. به منظور حفاظت اشخاص که از ساحات طبیعی توسط آب انتقال میابند، شرایط فراهم گردد.

p. ساحات کم عمق دستگاه باید به منظور لنگر نمودن کشتی های بیکار دیز این گرددند. این ساحات دارای رهنما کشتی، رهنما لنگر، علایم و چراغ ها در ساحات دائمی باشند.

q. قراردادی، و یا فعالیت های اجرا شده دولتی GDA معلومات را برای دفتر محلی USCG که فعالیت و خطرات دریا را شناسایی مینماید، فراهم نماید.

۲. چنگک های باز یا چنگک های مرغ ماهی خوار برای بلند کردن لنگر رهنما کشتی استفاده گرددند.

s. وسایل میخانیکی مانند (سنjac ها) یا بین های محافظتی به منظور نگهداری بیل ها به صورت مصنون در جای آن قبل از انتقال از یک محل به محل دیگر استفاده گردد.

08.A.19 کا در داخل قسمت های محوطه و محدوده کشتی ها واقعیق ها. به بخش B.34 مراجعه نمایید.

09.A.19 زمانیکه یک پوتانسیل برای فعالیت های دریایی به منظور معامله با شرکت های خسارت دیده یا ساختمان ها بشمول ساختمان های زیر آبی وجود داشته باشد، یک سروی به منظور شناخت ساختمان ها در ساحه کار و تحلیل خسارات وارده صورت گیرد و اقدامات مناسب جهت جلوگیر از خسارت برداشته شود.

10.A.19 هواکشی (تصفیه).

a. کشتی ها یا قایق های موتور دار که توسط انجن های سوختی داخلی دارای سیستم های آتش گیر، جرقه دار برقی یا دارای انجن های کمکی همین نوع در کابین باشند،

قسمت ها یا ساحتات محدوده باید توسط یک پکه برای تصفیه هوای ساحه و آب انجن مجهز گردد.

b. حداقل دو دستگاه تصفیه کننده با پکه که توان تصفیه کاری ساحه هر ماشین و اجزای تانک مواد سوختی را بشمول ساحه پایین کشته جهت دورنمودن هر نوع گازقابل سوخت دارا باشد، به استثنای کشتی های اعمار شده با قسمت های وسیعتر ساحه پایین کشته که به اتموسفیریا فضای طبیعی در همه وقت نزدیک وبا باز باشد، فراهم گردد. یادداشت: این شرایط به انجن های دیزلی قابل تطبیق نمی باشد.

c. سایر ساحتات اجزا در داخل یک کشتی که در این بخش تحت پوشش قرار نگرفته اند، بصورت طبیعی خالی میگردند.

d. ساحتات حیاتی بشمول بادبان که برای هدف ساحه منذکره مجهز نیستند، بصورت درست پاک کاری یا تصفیه گردند.

e. برای لنگرها و قایق های موتوردار که دارای دستگاه برق دیزلی اند، ، تصفیه کاری، از طریق بریده گی طبعی از مجرای های داخلی و خارجی که به قسمت های زیرین کشتی امتداد میابند، با پکه ها صورت گیرد. راهی دخول و تخلیه با کلاهک ها و پوش های تخلیه (exhaust) مجهز گردد.

f. برای لنگرها، قایق های موتوردار(قایق های سروی) و قایق کوچک که دارای ماشین سوختی داخلی (مانند: جنراتور ها ، پمپ های طناب دار) باشند، و با پکه های مجهز نباشند، پیپ هواکشی از ساحه پرسونل به منظور اعمارکم ساختن نفوذ CO به ساحه کار جابجا گردد.

g. شرایط بادبان و تصفیه کاری (هواکشی).

(1) پکه ها باید برای موقعیت های خطرناک Class 1 مجاز بوده و بصورت عملی از ساحتات انفجار بالقوه دور قرار داشته باشد. به 11.H مراجعه نمایید.

(2) آبگیر بادبان الی 1 فوت (0.3 متر) از قسمت پایین ساحه آن امتداد داشته باشد.

(3) وسایل که در توقف پکه ها در سیستم های هواکشی که برای اجزای ماشین آلات و بسته نمودن راه های دروازه ، هواکشی ها، بریده گی ها، و ساحات حلقوی در اطراف تونل و سایر بریده گی ها از قسمت های بیرونی این ساحات در صورت آتش سوزی فعالیت مینمایند، فراهم گردد.

h. انجن ها تازمانیکه ساحه انجن و ساحه پایین کشته به منظور دور نموده بخار مواد سوختی هوا کشی شوند، شروع به کار ننمایند.

11.A.19 جدیدترین معلومات مربوطه که توسط USCG درمورد کمک ها به کشته در قسمت بیرونی کشته خود کار ۲۶ فوت (7.9 متر) طول یا بیشتر از آن نگهداری شوند.

B.19 دسترسی

01.B.19 عمومیات

a. وسایل دست رسی بصورت مناسب محکم شده، محافظت شده و از هرنوع افتیدن و حرکت اشیای خطرناک نگهداری شود. به بخش 21، 24، 24.C and 19.C مراجعه نمایید.

b. سطوح سخت باید روی عرشه کشته، پله های زینه، زینه های کشته، پلات فارمهای راه باریک، و پیاده رو ها، خصوصاً در ساحه بیرونی راه های دروازه ها بازشوند در عرشه کشته فراهم گردد.

c. زینه های دویله ایی هموار (جکوب) تنها در صورتی استفاده شوند که دسترسی مصون تر عملی نباشد. زمانی که استفاده میشوند، آنها محکم آویزان شده و بصورت درست بسته گردد.

d. زینه های عمودی باید با ASTM F1166-95a سازگار باشند.

02.B.19 دسترسی به/ از کشتهها

a. وسایل محفوظ برای بارگردان و یا خالی کردن یک کشته فراهم گردیده و برای جلوگیری از سقوط یا لغزیدن اشخاص بالای محافظت نماید. قدم زدن بالای سنگریزه در جاییکه ممکن است، جلوگیری گردد.

b. یک راه زینه، زینه، رمپ، تخته پل، کشش شخصی یا سایر وسایل مطمئن دسترسی در نقاط دسترسی پرسونل با وقفه های 19 انچ (48.2 سانتی متر) یا بیش از آن درارتفاع فراهم گردد.

C. رمپ های دسترسی به وسایل و وسایط به یا میان کشته دارای توانایی مناسب باشد، و با تخته های اطرافی فراهم گردیده و بصورت درست نگهداری گردد.

d. تخته پل ها و رمپ ها باید طور ذیل باشند:

(1) در قسمت آخر توسط حد اقل یک نقطه در هر کدام طرف با لاین ها و زنجیر ها به منظور جلوگیری از چپه شدن محکم گردد.

(2) در قسمت آخر دیگراین بخش به منظور انتقال آنها و بارنورمال آنها در جریان استفاده در موقع که آنها از تکیه کاه های خود خطا میخورند:

(3) در یک زاویه که بزرگتر از اندازه نباید که توسط اعمار کننده سفارش شده است، جابجا شود، و

(4) با پله های زینه استندرد (تخته های پنجه دار به اساس مفیدیت آنها و خطرات موجود اختیاری میباشد) فراهم گردد.

03.B.19 دسترس به کشته ها

a. دست رسی عمودی بین تخته های مختلف بوسیله های زینه ها، رمپ ها، فراهم گردد، یا زینه های عمودی مطابق به ASTM F1166 نصب گردد.

b. برای کارمندان اجازه داده نشود تا از پیشرو، عقب کشته، بالا یا پایین تخته های باردار عبور نمایند جزاینکه در آنجا جای عبور مطمئن باشد.

c. در صورت محموله دریایی یا مواد در بالای تخته، قایق های چهارگوشه، شناور وغیره ذخیره شوند، تخته کنار قایق ران بحیث راه عبور استفاده نگردد، جزاینکه حد اقل 2 فوت (0.6 سانتی متر) ساحه صاف نگهداری شود.

d. بارهای کشته محدود باشند تا که دسترسی و راههای عبوری مورد استفاده بالای خط آب قرار باقی بماند. عرشه‌ها و راههای عبوری برای دسترسی استفاده نشوند در صورتیکه در زیرآب فرورند یا با امواج دوامدار شکننده قرار گیرند، به استثنای حالات اضطراری.

04.B.19 دسترسی اضطراری.

a. کشته‌ها، به استثنای آنانیکه بصورت آسان از آب بالا می‌شوند، با موارد ذیل مجهز گردند:

(1) به حد اقل یک زینه انتقالی یا دوامدار با طول کافی که برای یک نفر اجازه دهد تا جهت نجات خودش از آب از آن بالا شود، و

(2) سایر روش‌ها و وسایل که برای مساعدت برای یک شخص بدون ظرفیت در دریا دیزاین گردیده باشد.

b. دو وسیله فرار برای کار، اجتماع، استراحت، و ساحات غذا خوری نورمال در کشته‌ها فراهم گردد.

c. وسایل دسترسی بصورت مطمئن و فعال نگهداری شوند.

05. A. 19 دسترسی به پایپ لاین‌های شناور

a. پایپ لاین‌های شناورکه به حیث راههای دسترسی مورد استفاده قرار می‌گیرند، باید با راه رو و دستگیرهای زینه در حد اقل یک طرف مجهز گردد.

b. راه رو ها حداقل 20 انچ (50.8 سانتی‌متر) عریض و به پایپ لاین محکم گردد.

c. PFD_5 ها باید در همه وقت توسط همه کس در پایپ لاین‌ها پوشیده شوند. به 0.05J. مراجعه نمایید.

d. زمانیکه راه رو ها و دستگیرهای زینه فراهم نگردد (مانند، پایپ لاین برای دسترسی در نظر گرفته نشده است)، پایپ لاین مذکوره در هردو قسمت‌های اخیر جهت جلوگیری دسترسی توسط هر کس، بسته گردد.

C.19 سیستم های محافظتی دریابی

01.C.19 در بالای عرشه ها یا سطوح کاری 6 فوت (1.8 متر) یا بالاتر از عرشه اصلی یا 6 فوت یا بالاتر از عرشه ها، بار انداز ها، یا سطوح سخت، پله های نوع A یا نوع B طوریکه در بخش E.19 تشریح شده، و یا دیواره های سد، حائل (عرشه کشته)، یا سایر ساختمان های که ارتفاع و توان مقررات این سیستم های ریلینگ به جز ازینکه در 03.C.19 و 04.C.19 مستثنی شده باشد، فراهم گردد.

02.C.19 کنار تخته های مهره دار کمتر از 3.5 انج (8.75 سانتی متر) بلند برای نوع A و 2 انج (5 سانتی متر) برای ریلینگ نوع B فراهم گردد زمانیکه این ریلینگ ها برای حفاظت از سقوط استفاده میشوند. تخته های مهره دار باید توانایی شرایط بخش d.02.B.21 را رفع نمایند. مجراهای فاضل آب و یا سوراخ های آبرو طوریکه ضرورت باشد، نصب گردیده بشرطیکه کنار تخته های مهره داربی عیب بوده و توانایی آن حفظ شده باشد.

03.C.19 سیستم های حفاظت از سقوط که شرایط بخش C.21 زمانیکه سیستم های ریلینگ ها نصب نمیگردد، استفاده گردد.

04.C.19 سیستم های ریلینگ و حفاظت از سقوط روی عرشه کشته عملی ملاحظه نمیگردد که مواد وظیفه دوامدار مواد که فعالیت های بارکننده و غیربارکننده از کراجی، قایق های چهارگوش، یا سایر کشته های یهلو به یهلو را انجام دهد.

D.19 حفاظت محیط عرشه عمومی

> یادداشت: حفاظت محیط عرشه اصلی موجوده باید طوریک ضرورت است به منظور رفع دیزاین و اعمان پارامترهای این معیار تأویلت از مارچ 2010 ترتیب گردد.

< یادداشت: کشته های جدید اعمان شده و یا خریداری شده برای استفاده USACE این شرایط را به مجرد عرضه یا قبل از اولین استفاده رفع نماید.

01.D.19 سیستم های محافظتی محیط عرشه اصلی به منظور حفاظت بر علیه سقوط از کشته در نظر گرفته شده است. این حفاظت روی کشته های نفربر ضروری میباشد، جز اینکه در بخش 05.C.19 مستثنی گردد.

کشتهای غیر نفربریه حفاظت محیطی ضرورت ندارند، علاوه بر اینکه، حفاظت از سقوط در جاییکه ترکیب کشته و بهره برداری آن پرسونل را در معرض سقوط به یک سطح سخت از فاصله های عمودی بزرگتر از 6 فوت (1.8 متر) سقوط نماید. یارامتر های دیزاین برای انواع سیستم های ریلینگ عرشه کشته دریا که در این بخش لست ذکر شده در بخش **E.19 وجود دارد، جز اینکه یادداشت گردد.**

a. کشتهای غیر نفربر آن نوع کشته ها میباشد که با عمله ها فعالیت داشته، یا پرسونل را به چهار بخش مینمایند، یا آنده کشته هایی میباشد که دارای ساحتات کار میباشد که توسط پرسونل موظف در جریان فعالیت های کار نورمال اشغال گردد.

b. کشتهای غیر نفربر آن نوع کشتهای میباشد که دارای محموله های دریایی مانند مواد، تدارکات، تجهیزات، یا مایعات را انتقال داده و دارای پرسونل روی آن، بجز در جریان بارگردان و یا تخلیه کردن و در جریان فعالیت های کوتاه مدت مانند ()، تفتیش و غیره نمیباشد.

02.D.19 کشتهای غیر نفربر بیش از 26 فوت (7.9 متر) در طول که در آب های نامصون و یا قسمًا مصون (طوریکه در CFR 46 تشریح شده) دارای کتاره بندی های نوع B که در اطراف لبه تخته کشته به استثنای جاییکه در بخش **05.D.19** مستثنی شده باشد، باشد.

03.D.19 کشتهای غیر بیش از 26 فوت (7.9 متر) در طول که در دریا یا آب های مطمئن یا مصون فعالیت مینمایند، باید دارای کتاره بندی های نوع B و C که در اطراف لبه تخته کشته به استثنای جاییکه در بخش **05.D.19** مستثنی شده باشد، باشد.

04.D.19 نوع D ریل های Grab در تمام کشتهای غیربر در موارد ذیل فراهم گردد:

a. روی اطاق های عرشه کشته یا سایر ساختمان های مشابه بیشتر از 48 انج (1.23 متر) از سیستم های ریل لبه عرشه کشته:

b. روی اطاق های عرشه کشته یا سایر ساختمان های دائمی همانند آن که در فاصله 8 فوت (2.46 متر) از لبه عرشه در ساحتاتی که پلے لبه عرشه کشته حذف شده و یا به صورت موقتی مطابق به **05.D.19** دور شده باشد.

05.D.19 ساحتات ذیل ساحتات اساسی عرشه کشته میباشد که حفاظت محیط حذف و یا به صورت موقت برداشته شده باشد:

a. پله های محیط عرشه کشتی از ساحات کار عرشه کشتی بخصوص که برای بکار بردن لاین، فعالیت روی بغل کشتی، فعالیت های تحویل دهنده بار، و ساحات تعیین شده بارگیری برداشته شوند. پله بندی در این ساحات برای کار و یا دسترسی به کار را مانع شده و خطرات اضافی مانند نقاط تنگ در برابر کتاره بندی را ارائه میدهد. این ساحات لبه عرشه کشتی شامل آن ساحتی میشود که برای بکارگیری لاین، قایق های چهارگوش سریع، کشتی های لنگرانداز، طناب اندازی، فعالیت های جمعی، و تحویل یا جابجایی مواد و تجهیزات یا بیل لاین و لنگرها میباشد.

b. کتاره های محوطه عرشه کشتی از ساحات عرشه اصلی برداشته شوند جاییکه عرض مجموعی راه روها کمتر از 24 انچ (0.6 متر) بین ساختمان های عرشه/تجهیزات دائمی و لبه عرشه باشد.

c. بخش های قابل برداشت ساحه کتاره در ساحتی که فعالیت ها مانند کارکردن روی یک طرف کشتی یا فعالیت های باربندی بصورت نورمال آن انجام نمیشود، تاسیس گردد. این کتاره ها باید در موقعیت خود نگهداری شوند زمانیکه فعالیت های کشتی شامل فعالیت در این ساحات و یا در جریان مراحل بسته بندی یا غیرفعالیت نباشند.

06.D.19 زمانیکه حفاظت از محیط لبه عرشه/تخته کشتی وجود نداشته باشد، طرز العمل های فعالیت کننده استندرد، AHAS یا سایر اسناد ها باید به منظور رفع خطرات موجوده انکشاف داده شود. این اسناد باید توسط تمام عمله در جریان بررسی ابتدائی و وقهه های منظم بررسی گردد. طرز العملهای فعل ذیل باید تعقیب گردد:

a. PDF ها باید در ساحتی که حفاظت از محیط عرشه کشتی وجود ندارد توسط پرسونل پوشیده شود. این ساحات برای عمله جهت انتقال یا ساحه دسترسی به قایق ها استفاده میشود، مگردر صورت استفاده آن، تمام سایر اسباب این بخش رفع گردد. ساحتی که در آن کتاره بندی ها دور شده باید از دسترسی به یک مانع مناسب بسته گردد یا به صورت واضح به حیث ساحات توسط علامات گذاری، علامت گذاری روی تخته کشتی و یا سایر وسائل مورد ضرورت PFD علامت گذاری شود.

b. تماس های چشمی، گفخاری و مخابروی بین پرسوول در محیط تخته کشته غیر محافظت شده و خلبان کشته یا عضو عمله تعیین شده که با خلبان کشته بصورت چشمی و شفاهی یا مخابروی در تماس میباشد و کسی که از کاریگران در ساحه نظارت مینماید، نگهداری گردد.

c. یک قایق ایمنی یا کشته نجات معادل آن بصورت ساده در تمام جریان این فعالیت ها به اساس K.05 آماده باشد.

07.D.19 قایق های کوچک با طول 26 فوت (7.9متر) یا کمتر از آن همراه با ترکیب مشترک دو و یا بیش از مواد لست شده ذیل به منظور عرضه حفاظت دوامدار محیط در اطراف کشته مانند : اطاق خلبان، حائل ها، دستگیرها، کتاره های پنجه دار، کتاره های نجات، کتاره های عرش، کتاره های قایم و خمیده فراهم گردد. این تاسیسات براساس معیارات ABYC یا معیار ISO 15085 طوریکه توسط یک تصدیق نامه، لیبل، یا سایر اسناد تشریح گردیده است، وجود داشته باشد.

E.19 انواع کتاره های دریایی

01.E.19 انواع کتاره های قابل قبول در کشته های (A، B، C، D & E) (در ذیل شناخته میشوند. شرایط مشخص برای انواع و ساحتات کشته جاییکه هر کدام آن که استفاده میگردد در بخش های G.19 و H.19 تشریح گردیده اند. به ضمیمه U برای تشریح هر کدام مراجعه نمایید.

02.E.19 کتاره بندی نوع A: کتاره محافظت از سقوط دو ردیف. این کتاره بندی از پایه های عمودی محکم و دو ردیف سخت افقی مطابق به بخش 01.E.21 ترکیب شده است. حداقل ارتفاع کتاره بالا 42 انج جمع/منفی 3 انج (106.6 سانتی متر جمع/منفی 7.6 سانتی متر) وردیف افقی پایینتر در نصف ارتفاع میباشد.

03.E.19 کتاره بندی نوع B: کتاره بندی کش شده و یا سه ردیف سخت دریایی. این کتاره بندی از پایه های سخت عمودی و سه ردیف های سخت کش شده یا ردیف های افقی ترکیب یافته است. پارامتر های ذیل تطبیق میگردد:

a. فاصله گذاری واضح بین ردیف ها باید بیش از 9 انچ (22.8 سانتی متر)، 15 انچ (38 سانتی متر) و 15 انچ (38 سانتی متر) بترتیب وجود داشته باشد. 9 انچ فاصله به سطح عرشه/تخته کشتنی نزدیک میباشد. حداقل ارتفاع از عرشه/تخته تا به بالای ردیف کمتر از 39 انچ (99 سانتی متر) نباشد.

b. فاصله گذاری 9 انچ، 15 انچ، و 15 انچ فاصله گذاری ذکر شده بالا تجاوز نمی نماید.

c. ردیف پایینی از طریق وسایل عرشه کشتنی یا به منظور تسهیل بررسی لاین حذف میگردد. فاصله که از سبب ردیف پایینتر بوجود می آید، از بیش از 2 فوت (60.8 سانتی متر) دورتر از هر طرف وسایل عرشه کشتنی تجاوز ننماید.

c. پایه های عمودی از نوع بخش های ساختمانی یا پایپ دار میباشد. ردیف های افقی از (پایپ ها و یا موادساختمانی) سخت ویا از اجزای (ریسمان ها یا زنجیر های سیمی) نرم، یا از ترکیب این اجزاء ساخته شده باشد. ردیف یا رده های نرم باید با تسمه های دورخورنده ویا اجزای مشابه کش شوند.

d. کتاره بندی ها در مقطع ها یا محکم و یا قابل انتقال باشند. تمام پایه های عمودی باید به منظور مقاومت در برابر یک بار 200 پوند (9.9 کیلوگرام) که بصورت افقی در بالای پایه تطبیق میگردد، کاملاً مناسب باشند. فاصله گذاری پایه اضافه 8 فوت (2.4 متر) نباشد.

e. اجزای کتاره مقطع ساختمانی و پایپ بصورت مناسب جهت رفع لایه فعالیت های 01.E.21 اندازه گیری شوند.

g. زنجیر و یا ریسمان سیمی یکجا با سایرووسایل وصل کننده حداقل دارای توان 4,000 پوند (1814.3 kg) باشد.

h. ردیف های افقی ریسمان زنجیری ویا سیمی باید کشش شوند تا که:

(1) هیچ کدام سستی وجود نداشته باشد.

(2) خمیده گی نباید بیش از $1/4$ in (.625 cm) در هر نقطه بین پایه ها باشد، و

(3) پایین ترین نقطه از عرشه کشتی الى قسمت بالای کتاره بالاتر کمتر از 39 انچ در هر نقطه بین پایه ها نباشد. ردیف های کتاره بندی کش شده بیش از 1 انچ (2.5 سانتی متر) تحت یک بار 200 پوند (60.9 کیلوگرام) خمیده و یا کج نباشد.

a. موائع جامد یا حایل کشتی حفاظت محیط مساوی را با یک ارتفاع 39 انچ (99 سانتی متر) همچنان باید فراهم گردد. موائع از پلیت و اشکال ساختمانی اعمار شده باشد. این موائع باید شرایط فاصله گذاری باز / خمیده و توانمند که در بالا برای کتاره بندی ها معرفی شد.

04.E.19 کتاره بندی نوع C: کتاره بندی های غیر کش شده و کتاره بندی ها نرم و بدون چرخ باید از پایه های عمودی سخت با زنجیر، ریسمان سیمی یا ردیف های سخت که به شاقول ها محکم شده، ترکیب شده است.

a. کتاره بندی های غیر کش شده از ترکیب ردیف های اعمار شده از زنجیر، ریسمان سیمی، پایپ یا مقطع های ساختمانی یا ترکیب از این اجزاء ها ترکیب شده است. فاصله گذاری های تقویتی عمودی از 8 فوت (2.4 متر) تجاوز ننماید.

b. کتاره های نرم و بدون چرخ از لاین های تقویتی عمودی ریسمان کش شده با زنجیر غیر کش شده، ریسمان سیمی یا ردیف های افقی سخت وصل شده ترکیب شده باشد. فاصله گذاری لانن حمایتی از 6 فوت (1.8 متر) اضافه نباشد.

c. اجزای کتاره مقطع ساختمانی یا پایپ مانند باید بصورت صحیح جهت رفع اجراءات لایحه 01.E.19 اندازه گیری گردد. زنجیر و یا ریسمان سیمی یکجا با تمام وسایل وصل کننده باید دارای حداقل توان 4,000 پوند (1800 کیلوگرام) باشد.

e. برای کتاره های غیر کش شده و نرم یا کتاره های بیرون از چرخش، خمیده گی ردیف های افقی از 3 انچ (10 سانتی متر) بین تقویه کننده گان عمودی اضافه نباشد.

f. کتاره بندی های بدون فشار وکشش و کتاره بندی های خمیده یا بدور از جرخش باید همراه با چهار یا بیشتر از ردیف های افقی ترکیب شوند. تعداد ردیف های افقی باید جهت رفع شرایط ذیل کافی باشند:

(1) فاصله گذاری واضح موثر بین عرشه کشتی و ردیف پایین باید بیش از 9 انچ (22.8 سانتی متر) نباشد.

(2) فاصله گذاری واضح موثر بین عرشه کشتی و تمام ردیف ها در بالای ردیف پایین باید بیش از 15 انچ (38.1 سانتی متر) نباشد.

(3) حداقل ارتفاع موثر از عرشه کشتی الی قسمت ردیف بالا از 39 انچ (99 سانتی متر) کم نباشد.

f. فاصله گذاری موثر ردیف شناخته شده در بالا شامل تاثیر فاصله گذاری زیاد شده در ارتباط با خمیده گی در ردیف ها شده و یا در بالا یا پایین استفاده گردد. اقدامات روشن فاصله گذاری باید با با هموار شدن ردیف های کتاره بندی به منظور ترکیب بزرگترین مدخل ساخته شود.

g. ارتفاع کتاره بندی از طریق خمیده گی در ردیف ها کم میشود. حداقل ارتفاع کتاره بندی در پایین ترین نقطه نرده/پله اندازه گردد.

h. ردیف پایین در صورت تجهیز عرشه کشتی و یا برای تسهیل فراهم سازی لاین حذف میگردد. فاصله ایجاد شده از سبب ردیف پایین تر به بیشتر از 2 فوت (68.8 سانتی متر) دور از ساحه یا طرف لوازم کشتی امتداد نکند.

i. ردیف بالا با ارتفاع کمتر از 39 انچ (99 سانتی متر) بالای عرشه کشتی تحت یک قوه 200 پوند (60.9 کیلوگرام) کج نگردیده، بصورت عمودی تطبیق میگردد. بر علاوه، ردیف بالایی بیش از 12 انچ (30.4 سانتی متر) تحت یک قوه 200 پوند کج نگردیده، بصورت افقی تطبیق میگردد.

j. فنر های فشاری در لاین های نقویتی عمودی، در صورتیکه فراهم گردد، باید از تراکم با نوع میله اتصال باشد.

E.19 05. کتاره بندی نوع D: کتاره های گراب عبارت از مقطع های کتاره بندی میباشند که برای اطراف اطاق عرشه کشته یا برای اطراف سایر ساختمان های دائمی نصب گردیده اند.

a. ارتفاع کتاره چنگک باید با ارتفاع کتاره یا ردیف بالای عرشه کشته برابر باشد. در جاییکه کتاره بالا در نزدیک کتاره چنگک وجود ندارد، ارتفاع کتاره چنگک 39 انچ (99 سانتی متر) باشد.

b. توان کتاره چنگک به اندازه کافی باشد که در برابر 200 پوند (60.9 کیلوگرام) بار وارد شده در هر جهت توانایی داشته باشد.

c. کتاره های چنگک باید از نظر بعد با پایپ 1.5 انچ (3.8 سانتی متر) قابل مقایسه باشند. فاصله واضح بین کتاره و طرف خانه کمتر از 3 انچ (7.6 سانتی متر) نباشد.

F.19 لنگرهای موتوردار و قایق های کوچک

01.F.19 شرایط عمله.

a. در محیط های ذیل، یک کارمند لایق به منظور مساعدت با وظایف عرشه کشته استخدام گردد:

(1) زمانیکه سفر های طویل بشمول سفر های شبانه از محل کار صورت میگیرد:

(2) زمانیکه شرایط کشتیرانی برای یک گرداننده به منظور رها کردن تایر در جریان روی کار خطرناک باشد:

(3) در صورتیکه فعالیت ها انجام میشود، به استثنای ارتباط دادن آن، استعمال لاین ها ضرورت میباشد.

(4) زمانیکه فعالیت از طرف شب و یا در جریان آب و هوای شدید: و

(5) زمانیکه طناب بندی میشود:

(6) زمانیکه یک کشته عمله و یا مسافرین را انتقال میدهد.

b. یک کارمند لایق عبارت از کسی میباشد که به رضایت کشتیران تایید گردیده که کارمند متذکر دارای توانایی کافی فزیکی و دماغی به منظور انجام وظایف عرشه کشته که او استخدام میگردد، میباشد.

02.F.19 شرایط پرسونل و محموله کشتی

a. تعداد حد اعظمی پرسونل و وزنی که به صورت مطمئن انتقال میگرد، در همه لنگرها، قایق های موتوردار، و قایق های کوچک نصب گردند. تعداد پرسونل (بشمول عمله) اضافه تر از تعداد پرسونل PFD ها در داخل کشتی نباشد.

b. هر قایق باید دارای اطاق، غذای رایگان، و ثبات کافی به منظور انتقال مطمئن محموله کشتی و تعداد اشخاص مجاز نظربه شرایط آب و هوا و شرایطی که در آن فعالیت می نماید، باشد.

c. لنگرها، قایق های موتوردار، و قایق های کوچک کمتر از 20 فوت (6 متر) در طول باید لیول شناوری مورد نیاز 183 CFR 33 را بعد از سیلاب و مرداب رفع نماید.

d. تمام لنگر های کابین باز یا قایق های موتور دار باید با سویچ های (انسان مرده) یا قتل مجهر گردند.

03.F.19 محافظت از آتش.

a. حد اقل تعداد و اندازه آتش نشان ها (خاموش کننده گان) که در تمام لنگرها، قایق های موتوردار، بشمول موتور های خارج از کشتی انتقال داده میشوند، در جدول شماره 1-19 نشان داده شده است.

جدول شماره 1-19

شرایی آتش نشان ها برای لنگرها/قایق های موتوردار

آتش نشان	طول
One 1-A:10-B:C	کمتر از 26 فوت (7.9 متر)
Two 1-A:10-B:C	26 فوت (7.9 متر) یا بیشتر

b. تمام لنگرها و قایق های موتوردار که دارای دستگاه های برق پترولیم، یا گازپترولیم یا تجهیزات در کابین، اجزاء، یا ساحات محدوده باشند، باید با سیستم خاموش کننده آتش (آتش نشان ها) خودکار CO₂ به خاطر فراهم سازی شرایط 46 CFR 25.30-15 تجهیز گردند.

04.F.19 چنان های شنا. چنان های شنا باید توسط گرداننده لنگر یا قایق های موتوردار آماده گردد زمانیکه در سروینگ، گرمه، یا فعالیت های تفییش که در موقعیت دور قرار داشته و توقع میروند که بیش از 4 ساعت را در بر میگیرد یا زمانیکه گرداننده به تنها یکی سفر مینماید. این چنان با سوپر وایزر گرداننده قایق در جریان گذاشته شده و حداقل دارای موارد ذیل باشد:

a. معلومات در مورد کشتی:

b. پرسونل روی کشتی:

c. فعالیت هایی که باید انجام شوند:

d. زمان حرکت، مسیر، و زمان برگشت مورد احتمال

e. وسایل ارتباطی (وسایل ارتباطی مناسب باید فراهم گردد).

05.F.19 تمام گردنده گان قایق موتوردار تریننگ های ذیل را تکمیل نمایند:

a. یک کурс مصوّنیت قایق رانی که لایحه کمکی USCG ، (NASBLA) و یا معادل را در برداشته باشد:

b. تریننگ استفاده از قایق موتوردار، براساس نوعیت قایق های که آنها را استفاده مینمایند، توسط استادان ورزیده (در خانه ویا جای دیگر) فراهم گردد. گردنده گان باید یک امتحان تحریری و عملی را بگذراند:

c. پرسونل های مجاز فعلی USCG از تریننگ مصوّنیت قایق رانی معاف میباشند، اما آنها باید امتحان تحریری و عملی را سپری نمایند:

d. کارمندان دولتی باید یک کурс مصوّنیت قایق رانی ابتدایی 24 ساعت و جدید مورد قبول USACE را طوریکه در ER 385-1-91 تشریح شده، تکمیل نمایند.

19.G لاروب کردن

01.G.19 قبل از ترمیم و یا حفظ و مراقبت پمپ، جذب یا رد لاین های پایین از خط آب ، یا در داخل بدن کشته، زینه (یا بازوی کنش) باید در بالای خط آب بلند شده و بصورت درست محکم گردد. این شرایط بر علاوه تامین نورمال سامان آلات بلند کننده میباشد. تخته های بلوکی و یا خالی همچنان در جذب و رد لاین ها بصورت مناسب نصب گردد.

02.G.19 پایپ لاین های کش کننده که در جریان بوده و یا روی سه پایه ها تقویه میگردد باید برق های مناسب را از طرف شب به صورت مرحله وارد رسانده دید محدوده بر اساس قوانین USCG و 33 CFR 88.15 نمایش دهنده.

03.G.19 پایپ لاین لاروب شناور و غوطه در آب

a. پایپ لاین غوطه شده و هر چنگک که پایپ لاین را محکم مینماید، روی چینل پایین در جاییکه یک پایپ لاین یک چینل کشته هدایت شونده را عبور مینماید. عمق پایپ لاین غوطه شده یا فرورفته در آب جهت چاب برای USCG فراهم گردد.

(1) هرگاه پایپ لاین بادبان و یا نیمه بادبان استفاده گردد، گرداننده لاروب تامین نماید که این پایپ لاین بصورت کاملا داخل فروبرده شده و در پایین قرار دارد. هرگاه بلند کردن پایپ لاین ضرورت باشد، پاک کاری مناسب صورت گرفته و تمام پایپ لاین علامت گذاری گردد.

(2) پایپ لاین های زیرآبی به اساس شرایط محلی USCG و طوری که توسط GDA منظور شده باشد، علامت گذاری شوند.

(a) جزینکه در غیرآن توسط USCG معلوم گردیده شده باشد، پایپ لاین های زیرآبی به منظور علامات مخصوص ضرورت داشته و دارای یک نورزرد رنگ منظور شده USCG باشند.

(b) شاخص ها مانند علامات و رهنمای کشتی یا شناورکه بیانگر "پایپ لاین زیرآبی خطدار" در ابتداء و قسمت آخر پایپ لاین باشد، جابجا شود. علاوه برآن، فشار سنج ها لازم است تا در ساحات که عمق تعیین شده را به اندازه 10 فیصد کم ساخته و حداقل، هر 1000 فوت (304.8 متر) به منظور واضح هشداردادن طول و دوره پایپ لان آغاز به فعالیت نمایند.

(c) در صورتی که کرجی ها یا سایرکشتی به منظور وصل ساختن ابتدایی، و یا پایپ لاین های فرورفتہ استفاده میگردد، آنها بر اساس 33 CFR 88.13 سبک باشند.

(d) در داخل چینل کشتیرانی، هر قسمت آخر پایپ لاین باید توسط یک مارکر بادبان منظم شناسایی گردد.

(e) طول های پایپ لاین های زیرآب بیرون از چینل کشتیرانی که عمق تعیین شده را بیش از 10 فیصد کاهش میدهد، توسط یک بادبان های معلومدار که با 360 درجه فیته های انعکاسی مانند بادبان های نیوپرین نارنجی که دریک فاصله نه بیشتر از 500 فوت (152.4 متر) بمنظور نمایش واضح طول و دوره پایپ لاین شناخت یا معرفی گردد.

(3) تفییش های روزانه پایپ زیر آب به منظور تامین لنگر صورت گیرد.

(4) زمانیکه پایپ زیرآب دور میشود، تمام لنگرها و مواد مربوطه دور شوند.

b. پایپ لاین های شناور عبارت از پایپ لاین هایی میباشد که در چینل پایین وصل یا چنگک نباشند. پایپ لاین های شناور بشمول پیپ های چرمی تخلیه بصورت واضح به اساس 33 CFR 88.15 علامت گذاری شوند.

c. پایپ لاین ها جهت پایین و بالارفتن بین سطح آب و چینل پایین یا قسماً زیرآب فرورفته مجاز نباشند.

04.G.19 لاروب ها طوری دیزاین گردند که یک نقص یا شکست هرکدام از اجزای پمپ لاروب بشمول پایپ لاروب باعث غرق شدن لاروب نگردد. معلومات یا پلان های حمایوی این توان باید به مجرد درخواست GDA فراهم گردد.

05.G.19 تجهیز، عدم تجهیز و موقعیت مجدد لاروب ها، کرجی های تقویتی، زحمت کشی ها، و وسایل سنگین باید توسط اشخاص ورزیده تحت نظارت مستقیم یک شخص مسؤول صورت گیرد.

06.G.19 لاروب های قیف دار وسایل و پروسه مطمئن را به منظور بارگردان و یا تخلیه پرسونل دارا باشند.

07.G.19 هرنوع لاروب که در پایین خط آب دارای یک پمپ میباشد، باید دارای یک هشدار بشکه یا فاصله خاموش کننده باشد.

08.G.19 پوش های "بکس های سنگ" باید با دوچیز مناسب محکم گردیده زمانیکه این بکس ها تحت فشار مثبت قرار میگیرند.

09.G.19 محلات دسترس لاروب.

a. آب آشامیدنی. یک مقدار کافی آب آشامیدنی باید در تمام ساحات دسترس لاروب فراهم گردد. آب سرد در جریان آب و هوای گرم آماده گردد. توزیع کننده گان قابل حمل نوشیدنی با بخش 2 این راهنمای مطابقت داشته باشند.

b. تسهیلات تشناب. تسهیلات تشناب مطابق به شرایط بخش 2 این راهنما فراهم گردد.

c. شرایط طبی و کمک های اولیه. تمام نگهبانان ساحات دسترس باید در کمک های اولیه و CPR مطابق به 02.A.03 تصدیق یا تضمین گردند. حداقل یک بسته 16 یونت کمک های اولیه که با ANSI Z308.1 در مطابقت میباشد، در خود محل همیشه وجود داشته باشد. بسته کمک های اولیه از محیط حفاظت شود.

H.19 قایق های مربع شکل و کرجی ها (صندوقچه ها)

01.H.19 قایق های مربع شکل که در آب های باز بحری انداخته میشوند، باید با سامان آلات ریموت به منظور جلوگیری از انتقال پرسونل بین کشتی ها مجهز گردد.

02.H.19 وسایل مطمین انتقال دهنده پرسونل بین کشتیهای طناب دار و قایق های مربع شکل مطابق به 02.B.19 فراهم گردد.

03.H.19 قراردادی آب و هوای عمومی و به صورت خصوصی از ساحه کار و شرایط دریا (مانند جریانات) را تحت شرایط که طناب اندازی قایق های مربع شکل و یا صندوقچه های محموله کشتی منع باشد، شناسایی نماید.

04.H.19 تمام کرجی ها و قایق های مربع شکل که به حیث کرجی های محموله عرشه استفاده میگرند، با CFR 174.010 46 از طریق 174.020 برای ثبات سالم کرجه های محموله عرشه کشتی سازگار باشند.

05.H.19 وسایل حفاظت از سقوط پرسونل یا سایر حفاظت طوریکه در بخش 21 و C.19 لست شده است، روی تمام قایق های مربع شکل و کرجی ها به منظور جلوگیری از انتقال پرسونل میان عقب کشتی و ریسمان کشتی از سقوط پرسونل به داخل قیف یا سقوط از کنار کشتی به ساختمان ها (مانند لنگرگاه، کشتی ها) که در حدود 6 فوت (1.8 متر) یا پایین تر از آن موقعیت دارد، استفاده گردد.

۱.۱۹ سدهای کشتیرانی و جلوگیری کشته

۰۱.۱.۱۹ سگرت کشیدن، شعله های آزاد، ویا سایر منابع حریق در ساختمان مسدود در حدود ۵۰ فوت (۱۵.۲ متر) از کشته های دارای محموله های قابل خطر و حریق یا سایر مواد خطرناک در جریان رفتار و بسته بندی جلوگیری شود.

a. زمانیکه ساختمان، حفظ و مراقبت، و سایر فعالیت های مربوطه غیرکشتیرانی صورت میگیرد و یا به ساختمان مسدود یا قفل نزدیک باشد، مسؤول کار معلومات را برای پرسونل در این فعالیت ها در مورد رفتار و عبور کشته های بیرق سرخ در جریان بگذارد.

b. استاد کار یا سوپر وایزر عمله کار فعالیت های داغ را نظریه صلاح دید آنها در جریان نزدیک شدن و عبور کشته های بیرق سرخ تعطیل نماید.

c. قبل از آغاز کار در این فعالیت ها، سوپر وایزر عمله کار مناطق مصوون را تاسیس نموده که حداقل ۵۰ فوت (۱۵.۲ متر) بین کشته های بیرق سرخ و منابع حریق مانند کار داغ و ساحات دود کننده را دارا باشد.

(1) حداقل فاصله باید بصورت عمودی و افقی در سراسریک اطاق قفل محاسبه گردد زمانیکه اطاق برای حفظ و مراقبت تصفیه میگردد.

(2) این مناطق باید علامت گذاری، مسدود گردیده ویا در غیرآن تشخیص گردد تا پرسونل بتوانند به آسانی آنها را خاموش سازند.

(3) موقعیت و فعالیت های محدود در داخل این مناطق باید شامل فعالیت AHA بوده و با کارگران قبل از آغاز کار مذاکره گردد.

۰۲.۱.۱۹ مهارت سرگرمی، تجاری و خوشایند نباید از طریق یک اطاق قفل با کشته های بیرق سرخ بسته یا مانع گردد.

۰۳.۱.۱۹ عبور کشته های بیرق سرخ

a. عبور همزمان دو کشتی بیرغ سرخ یا طناب سرخ یا عبور همزمان یک کشتی یا دو کشتی دیگر که محموله های غیرخطرناک را انتقال میدهند و کشتی یا طناب که محموله های خطرناک را انتقال میدهند، باید زمانیکه ترافیک دریا درنزدیک با یک قفل سبک باشد، اجازه داده شود.

b. زمانیکه دریا به یک دروازه قفل / مانع جمع میشود، مانع همزمانی کشتی ها یا طناب های ذکر شده قبلي به استثنای مهارت لذت، باید اجازه داده شود.

(1) اولین کشتی و یا طناب که داخل میشود و آخرین کشتی یا طنابی که خارج میشود قبیل از داخل شدن و ترک کردن سایر کشتی ها و یا طناب ها محکم گردد:

(2) هر کشتی و یا طنابی که محموله های خطرناک را انتقال میدهند لیک نباشد: و

(3) تمام مدیران شامل در این بخش به منظور استفاده مشترک اطاق بسته توافق نموده اند.

04.1.19 کشتی های دارای محموله قابل سوخت و یا خطردار بصورت جداگانه از تمام سایر کشتی ها عبور نماید. مواد خطر دار در 49 CFR 171 تشریح شده اند: مواد قابل سوخت در NFPA تعریف گردیده اند.