وزارة النقـل والاتصـالات

قـرار وزاري

رقم ٢٢٣ / ٢٠١٣

بتطبيق لائحة السلامة الخاصة بالسفن ذات الحمولات الصغيرة التي لا تشملها المعاهدات البحرية الدولية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

استنادا إلى القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٨١/٣٥ ،
وإلى قانون تنظيم الملاحة البحرية في المياه الإقليمية العمانية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٨١/٩٨ ،
وإلى القرار الوزاري رقم ٩٨/١٩٧ بتطبيق الشروط الموحدة لسلامة السفن التي لا تخضع للمعاهدات البحرية الدولية بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ،
وإلى قرار المجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية الصادر في دورته رقم (٣٢) المنعقدة يومي ١٩ - ٢٠ من ديسمبر ٢٠١١م بشأن اعتماد لائحة السلامة الخاصة بالسفن ذات الحمولات الصغيرة التي لا تشملها المعاهدات البحرية الدولية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ،
وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة .

تقـرر

المادة الأولـى

تطبق اللائحة المشار إليها وفقا للصيغة المرفقة .

المادة الثانيـة

يلغى القرار الوزاري رقم ٩٨/١٩٧ المشار إليه ، كما يلغى كل ما يخالف اللائحة المرفقة أو يتعارض مع أحكامها .

المادة الثالثـة

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية ، ويعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره .

صدر في : ١٧ من شـوال ١٤٣٤هـ
الموافـق : ٢٥ من أغسطس ٢٠١٣م

د. أحمد بن محمد بن سالم الفطيسي
وزير النقل والاتصالات

مقـدمـة

١ - لائحـة السلامـة لسفـن البضائـع وسفـن الركـاب الصغيـرة غيـر المشمولـة بأحكـام الاتفاقيات البحرية الدولية ، وضعت الحد الأدنى لمعايير السلامة للسفن الجديدة التي تبحر في منطقة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

٢ - تم إعداد اللائحة الحالية مع الأخذ في الاعتبار الأحكام المطبقة للاتفاقيات الدولية التالية وبروتوكولاتها :

٢,١ - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤م ، والمعدلة ببروتوكول عام ١٩٨٨م .

٢,٢ - الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦م ، والمعدلة ببروتوكول عام ١٩٨٨م .

٢,٣ - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والمراقبة للملاحين لعام ١٩٧٨م ، كما تم تعديلها في عام ١٩٩٥م وعام ٢٠١٠م .

٢,٤ - الاتفاقيـة الدوليـة لمنـع التلـوث من السفـن لعـام ١٩٧٣م ، والمعدلـة ببروتوكـول عام ١٩٧٨م .

٢,٥ - اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحر لعام ١٩٧٢م .

٣ - يتم تحديث هذه اللائحة بانتظام في ضوء التطورات والممارسات لمعايير السلامة البحرية بموجب الاتفاقيات الدولية التي ستدخل حيز التنفيذ مستقبلا .

لائحة السلامة الخاصة بالسفن ذات الحمولات الصغيرة التي لا تشملها المعاهدات البحرية الدولية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

الباب الأول

الأحكام العامة

التطبيق

المادة (١)

١ - تطبق هذه اللائحة على سفن البضائع والصيد ، بما في ذلك الصنادل ، العاملة في الملاحة البحرية والتي يكون طولها الكلي (١٢) اثنى عشر مترا أو أكثر ، والتي لا تطبق عليها أحكام الاتفاقيات الواردة في الفقرة التالية ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك . وتطبق هذه اللوائح أيضا على سفن الركاب التي يبلغ طولها الكلي (١٢) اثنى عشر مترا أو أكثر ولكن يقل عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا وتحمل أقل من (٢٠٠) مائتي راكب في المياه الإقليمية للدولة أو القيام برحلات بين دول المجلس ، وكذلك تطبق على السفن الشراعية المحلية الموجودة ، وتلك المبنية حديثا المستعملة أو جرى تحويلها إلى سفن ركاب . وما لم يذكر عكس ذلك فإن أحكام هذه اللوائح المطبقة على سفن البضائع تطبق على سفن الركاب تلك .

٢ - يجوز لسلطة الميناء أن تشترط الالتزام بأي تدابير أو متطلبات علاوة على مقتضى الاتفاقيات الموضحة أعلاه .

٣ - يجب على مالك السفينة أو ربانها أو وكيلها الملاحي كما يتعين على مالك البضائع أو المركبات أو وسيط شحنها إضافة إلى مشغل الميناء - أن يطلع على التدابير أو المتطلبات التي يجوز لسلطة الميناء أن تطلب الالتزام بها فيما يتعلق بالسفن والبضائع والمركبات ، علاوة على مقتضى الاتفاقيات الموضحة .

٤ - يجب على كل سفينة تدخل إلى موانئ مجلس التعاون الخليجي ، والتي تخضع لهذه القواعد والتعليمات أن تحمل على متنها نسخة من الاتفاقيات الموضحة في البند (٢) أعلاه ، بالإضافة إلى نسخة من هذه القواعد ، والتعليمات ، وأية تعديلات لاحقة لها .

٥ - يجوز لأي دولة عضو بمجلس التعاون أن تتقدم بطلب تعديل هذه اللائحة بموجب أحكام الباب الثامن عشر المادة (١٣٣) .

المادة (٢)

يجوز للإدارة أن تستمر في ترخيص تشغيل سفينة موجودة مصممة وفقا لمعايير أدنى من تلك التي تضمنتها اللائحة الحالية . ومهما يكن ، فإنه يتوجب أن تلتزم هذه السفن بأن تفي على الأقل بالأحكام التي تراها الإدارة ضرورية لتحقيق سلامة السفينة وطاقمها خلال الرحلة أو الرحلات التي من المتوقع أن تقوم بها السفينة .

المادة (٣)

يمكن للإدارة فيما يتعلق بسفن الركاب التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا وتحمل أقل من (٢٠٠) مائتي راكب في رحلات دولية بين موانئ دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية والدول المجاورة التي تطبق اللوائح ، أن تصدر لهذه السفن شهادة سلامة سفينة ركاب وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار مع تزويد المنظمة البحرية الدولية بنسخة من إشعار التكافؤ .

التعاريف

المادة (٤)

يقصد بالعبارات المبينة أدناه المعاني الواردة قرين كل منها ما لم يقض سياق النص خلاف ذلك :

١ - دول مجلس التعاون :

تعني الدول الأعضاء في مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

٢ - المجلس الأعلى :

تعني المجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية .

٣ - الإدارة :

تعني السلطة الحكومية المختصة بالشؤون البحرية لدولة "العلم" ، التي تقوم بإصدار جميع شهادات السفينة بعد معاينتها والتأكد من صلاحيتها طبقا

للمعايير الدولية ، ووضع الاستثناءات والإعفاءات والبدائل للسفن طبقا لنوع الشحنة وطبيعة الرحلة البحرية ، كذلك هي الجهة التي تفوض وتعتمد من ينوب عنها من هيئات التصنيف الدولية في الإشراف والمعاينة على السفن .

٤ - سفينة بضاعة :

أية سفينة خلاف سفينة ركاب .

٥ - سفينة الركاب :

هي سفينة تحمل بدءا من اثني عشر راكبا فأكثر .

٦ - سفينة ركاب صغيرة :

هي سفينة الركاب التي يزيد طولها الكلي على (١٢) اثني عشر مترا أو أكثر ، ولكن أقل من (٢٤) أربعة وعشرين مترا وتحمل أقل من (٢٠٠) مائتي راكب .

٧ - سفينة الصيد :

هي سفينة تستخدم لصيد أو جني أو زرع الموارد البحرية الحية .

٨ - الصندل :

يعني سفينة بضائع دون وسائل الدفع الخاصة بها .

٩ - السفن التقليدية (داو) :

هي سفينة تقليدية تستعمل في نشاطات الصيد ونقل البضائع ، وليست سفينة ركاب .

١٠ - قارب النزهة :

هو القارب المستخدم استخداما غير تجاري .

١١ - السفينة الجديدة :

هي السفينة الممدود صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء ، في تاريخ نفاذ هذه اللوائح أو بعد ذلك .

١٢ - زورق الإنقاذ :

هو زورق مصمم لإنقاذ المنكوبين وتجميع زوارق النجاة أو الرماثات .

١٣ - سفينة ذات غرض خاص :

هي السفينة التي تعمل ذاتيا بقوة ميكانيكية والتي تحمل ، بسبب وظيفتها ، أكثر من (١٢) اثنى عشر مستخدما خاصا ، بما في ذلك الركاب . إن السفن ذات الغرض الخاص التي تطبق عليها هذه المدونة تتضمن الأنواع الآتية :

١٤,١ - السفن المرتبطة بالأبحاث ، والبعثات الاستكشافية والمعاينة .

١٤,٢ - سفن تدريب المستخدمين البحريين .

١٤,٣ - سفن تصنيع الحيتان والسمك ، غير تلك المرتبطة بالصيد .

١٤,٤ - سفن معالجة المصادر الحية الأخرى في البحر ، غير المرتبطة بالصيد .

١٤,٥ - السفن الأخرى ذات مواصفات في التصميم وطرق في العمل تتشابه مع السفن المذكورة في (١) إلى (٤) أعلاه ، والتي ترى الإدارة تصنيفها ضمن هذه المجموعة .

١٤ - الناقلة :

هي سفينة بضائع مبنية أو معدلة لنقل بضائع سائلة أو صلبة سائبة .

١٥ - أماكن المعيشة :

تعني الأماكن العامة ، والأروقة والمراحيض ، والقمرات والمكاتب والحجرات المطبخية التي لا تحتوي على أدوات الطبخ والأماكن المماثلة . وتضم أماكن المعيشة كذلك السلالم والمهاوي والمخارج التي تخدم تلك الأماكن .

١٦ - وسط السفينة :

تعني وسط المسافة بين المتعامدين في السفينة .

١٧ - تاريخ ذكرى سنوية :

يعني اليوم والشهر من كل سنة اللذين يصادفان تاريخ انقضاء الشهادة ذات العلاقة .

١٨ - كوسباس - سارسات :

تعني المنظمة التي أنشأتها الاتفاقية الدولية (روسيا والولايات المتحدة الأمريكية) بتاريخ ١ يوليو (تموز) ١٩٨٨م لتشغيل شبكة استغاثة تابعية .

١٩ - العرض (B) :

يعني أكبر عرض مشكل للسفينة على مستوى أعمق خط تحميل للتقسيم الداخلي أو دونه .

٢٠ - سطح الفواصل الإنشائية :

يعني أعلى سطح تصل إليه الفواصل الإنشائية العرضية العازلة .

٢١ - أماكن البضائع :

تعني جميع الأماكن المستخدمة للبضائع (بما في ذلك صهاريج البضائع الزيتية) ، والمهاوي المؤدية إليها .

٢٢ - الأماكن المغلقة لبضائع الدحرجة :

تعني أماكن بضائع الدحرجة التي لا تندرج في فئة أماكن بضائع الدحرجة المفتوحة ، ولا في فئة السطوح المكشوفة .

٢٣ - المراقبة المستمرة :

تعني أن الخفارة اللاسلكية المعنية لن تتوقف إلا لفترات قصيرة عند تعرض طاقة الاستقبال في السفينة لخلل أو انسدادها بفعل اتصالاتها الذاتية أو عند إخضاع المرافق لعمليات الصيانة أو الفحوص الدورية ، وبقدر تعلق الأمر بتسلم رسائل نظام استقبال النداء الجماعي المعزز فإن مراقبة الاستقبال ستكون (٩٨٪) على الأقل وفقا لتعريفها الوارد في "دليل شبكة السلامة الدولية" الصادر عن المنظمة البحرية الدولية .

٢٤ - محطات التحكم :

تعني الأماكن التي توجد فيها معدات الاتصال اللاسلكي ، أو معدات الملاحة الرئيسية ، أو مصادر الطاقة الكهربائية في حالات الطوارئ ، والمعدات المركزية للكشف عن الحرائق أو مكافحتها .

٢٥ - الحمولة الساكنة :

تعني الفرق ، بالأطنان ، بين إزاحة السفينة في مياه ذات كثافة نوعية تبلغ (١,٠٢٥) عند خط الماء التحميلي الذي يتماشى مع غاطس السفينة الصيفي المحدد ، ووزن السفينة فارغة .

٢٦ - منارة لاسلكي سطح السفينة :

تعني منارة لاسلكية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ تعمل على تردد (٤٠٦) ميغاهيرتز في نظام (كوسباس - سارسات) أو بواسطة أي قمر صناعي آخر ، ويمكنها الطفو ، ومزودة بنظام ضغط هيدروستاتي ، ويمكن تفعيل الإرسال فيها يدويا أو أوتوماتيكيا عند إطلاق المنارة اللاسلكية .

٢٧ - النداء الانتقائي الرقمي :

يعني التقنية التي تستخدم رموزا تتيح اتصال محطة لاسلكية ما بمحطة أخرى أو بمجموعة من المحطات ونقل المعلومات إليها ، والمتماشية مع التوصيات ذات الصلة للجنة الاستشارية الدولية للمواصلات اللاسلكية .

٢٨ - الإبراق ذو الطبع المباشر :

يعني التقنيات التلغرافية الأوتوماتيكية المتماشية مع التوصيات ذات الصلة للجنة الاستشارية الدولية للمواصلات اللاسلكية .

٢٩ - الغاطس :

يعني المسافة الرأسية من الخط القاعدي المشكل في منتصف الطول إلى خط الماء المعني .

٣٠ - مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية :

يعني مصدر للطاقة الكهربائية يقوم بتغذية لوحة مفاتيح الطوارئ عند حدوث خلل في التغذية من المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية .

٣١ - إنزال التعويم الطليق :

يعني طريقة لإنزال رماثات النجاة ، يطلق هذا الرماث أوتوماتيكيا من السفينة الغارقة ، ويكون جاهزا للاستعمال .

٣٢ - العائم :

يعني المسافة المقاسة عموديا ، وباتجاه الأسفل عند منتصف السفينة والممتدة من الحافة العليا لخط السطح إلى الحافة العليا لخط التحميل المعني .

٣٣ - السطح الرئيسي للسفينة - Main Deck :

يعني السطح العلوي الأقصى الكامل المعرض لعوامل المناخ والبحر ، والمجهز بوسائل دائمة لإغلاق جميع الفتحات في الجزء المكشوف منه . والذي زودت كل الفتحات في جوانب السفينة أسفله بوسائل إغلاق دائمة عازلة ، وفي سفينة ذات سطح عائم متقطع ، فإن الخط الأسفل للسطح المكشوف وتتمة ذلك الخط الموازية للجزء العلوي من السطح يشكلان سطحا عائما .

٣٤ - الاتصالات اللاسلكية العامة :

تعني المراسلات التشغيلية والعامة ، غير رسائل الاستغاثة والاستعجال والسلامة ، الجارية بأجهزة اللاسلكي .

٣٥ - الحمولة الإجمالية :

تعني أبعاد الحجم الكلي للسفينة وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن ، لعام ١٩٦٩م .

٣٦ - الرماث :

يعني جهاز يعتمد طفوه على حجيرات لدنة مملوءة بالغاز ، ويحفظ جاهزا للاستعمال في جميع الأوقات .

٣٧ - خدمة نافتكس الدولية :

تعني البث المنسق والإرسال والاستقبال الأتوماتيكي على التردد (٥١٨) خمسمائة وثمانية عشر كيلوهيرتز ، لمعلومات السلامة البحرية وذلك بواسطة إبراق ذي طبع مباشر ضيق النطاق يستخدم اللغة الإنجليزية (تجب الإشارة إلى دليل نافتكس المعتمد من المنظمة البحرية الدولية) .

٣٨ - شبكة خدمة السلامة الدولية :

تعني تنسيق الإرسال وأتوماتيكية الاستقبال لمعلومات السلامة البحرية بوسائل نظام استقبال النداء الجماعي المعزز الخاص بـ(إنمارسات) .

٣٩ - الرحلة الدولية :

تعني الرحلة بين موانئ في دولتين مختلفتين .

٤٠ - الطـول :

ويعـادل (٩٦٪) ستة وتسعين في المائة من إجمالي طول خـط الماء عنـد (٨٥٪) خمسة وثمانين فـي المائـة من العمق المشكل الأدنـى المقاس مـن قمـة العـارض ، أو للمسافة القائمة بين الجانب الأمامي من مقدمة السفينة ومحور الدفة على خط الماء المذكور ، إذا كانـت هـذه المسافة أكبـر . وفـي السفـن المصممة بميل فـي الصالـب فمـن الواجـب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازيا لخط الماء التصميمي .

٤١ - الطول بالكامل (درجة مئوية) :

يعني طولا كاملا بدن السفينة ، وفي حالة وجود "Sato" وإضافة خلفية ، يستثنى هذان الملحقان .

٤٢ - الحمولة الصافية :

يعني إزاحة السفينة بالأطنان دون البضاعة ، والوقود ، وزيـت التزليـق ، ومياـه الصابورة ، والمياه العذبة ومياـه تغذيـة المراجـل المخزونـة في الصهاريج والمؤن الاستهلاكية ، والركاب ، والطاقم وأمتعتهم .

٤٣ - البحث والإنقاذ :

يعني العثور على السفن أو الطائرات أو الوحدات أو الأشخاص المنكوبين .

٤٤ - ذو انتشار لهبي ضيق :

يعني أن السطح الذي يجري وصفه على هذا النحو يحد بصورة كافية من انتشار اللهب ، وهو ما تقره الإدارة بناء على إجراءات اختبارية معتمدة .

٤٥ - إنمارسات :

تعنـي المنظمـة المنشـأة باتفاقية المنظمـة الدوليـة للتوابـع البحريـة (إنمارسـات) المعتمدة في ٣ سبتمبر (أيلول) ١٩٧٦م .

٤٦ - أماكن الآلات :

تعني جميع أماكن الآلات من الفئة (A) وكل الأماكن الأخرى التي تحتوي على آلات دفع ، ومراجل ، ووحدات وقود نفطي ، ومحركات بخارية ، ومحركات احتراق

داخلي ، ومولدات وآلات كهربائية رئيسية ، ومحطات للتزويد بالوقود ، وآلات للتبريد والتوازن ، والتهوية وتكييف الهواء ، وما شابه ذلك من الأماكن ، والمهاوي المؤدية إليها .

٤٧ - أماكن الآلات من الصنف (A) :

تعني الأماكن والمهاوي المؤدية إليها التي تحتوي على :

٤٧,١ - آلات الاحتراق الداخلي المستخدمة في أغراض الدفع الرئيسي .

٤٧,٢ - آلات الاحتراق الداخلي المستخدمة لأغراض أخرى بخلاف الدفع الرئيسي على ألا يقل ناتج طاقتها الإجمالي عن (٣٧٥) ثلاثمائة وخمسة وسبعين كيلو واط .

٤٧,٣ - أي مرجل نفطي أو وحدة وقود زيتي .

٤٨ - المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية :

يعني المصدر الذي يقوم بتوفير الطاقة الكهربائية إلى لوحة المفاتيح الرئيسية لتوزيعها على كل الخدمات اللازمة للإبقاء على السفينة في حالة التشغيل والإقامة العادية .

٤٩ - معدات التوجيه الرئيسية :

تعني الآلات ومشغلات الدفة ووحدات طاقة معدات التوجيه ، إن وجدت ، والمعدات الإضافية ووسائل توصيل العزم اللازم لتحريك الدفة لتوجيه السفينة (مثل ذراع تحريك الدفة أو الربعية) في ظروف الخدمة العادية .

٥٠ - لوحة المفاتيح الرئيسية :

تعني لوحة المفاتيح التي تتغذى مباشرة من المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية ، وتقوم بتوزيع هذه الطاقة على مرافق السفينة .

٥١ - خط حد الغمر :

يعني الخط المرسوم بما لا يقل عن (٧٦) ستة وسبعين ملمترا تحت جانب سطح السفينة العلوي .

٥٢ - معلومات السلامة البحرية :

تعني التحذيرات الملاحية والطقسية ، والتنبؤات الجوية ورسائل السلامة الأخرى الموجهة إلى السفن .

٥٣ - أقصى سرعة خدمة إلى الأمام :

تعني أقصى سرعة صممت السفينة للسير بها في أثناء خدمتها في البحر عند أعمق غاطس .

٥٤ - أقصى سرعة للخلف :

تعني السرعة المقدرة للسفينة عند استخدام الطاقة التصميمية القصوى للسير إلى الخلف عند أعمق غاطس .

٥٥ - المادة غير القابلة للاحتراق :

تعني المادة التي لا تحترق ولا تطلق أبخرة قابلة للاحتراق بكميات تسمح باشتعالها ذاتيا إذا ارتفعت درجة حرارتها إلى (٧٥٠) سبعمائة وخمسين درجة مئوية ، على أن تقر الإدارة ذلك باستخدام إجراءات إخبارية معتمدة . وتعتبر أية مواد أخرى بخلاف ذلك قابلة للاشتعال .

٥٦ - أماكن بضائع الدحرجة المفتوحة :

تعني أماكن بضائع الدحرجة المفتوحة إما من نهايتيها ، أو مفتوحة من نهاية واحدة ومزودة بتهوية طبيعية ملائمة فعالة على طولها بالكامل من خلال فتحات دائمة في التصفيح الجانبي أو سقف السطح وفقا لقناعة السلطة المختصة .

٥٧ - الراكب :

يعني كل شخص فيما عدا :

٥٧,١ - ربان وأفراد الطاقم أو الأشخاص الآخرين العاملين أو المستخدمين بأية صفة كانت لأداء عمل على ظهر سفينة .

٥٧,٢ - أو الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عام واحد .

٥٨ - المتعامدان :

يعني قياس المتعامدان الأمامي والخلفي عند الطرفين الأمامي والخلفي للطول (L) . ويجب أن يتطابق المتعامدان الأمامي مع الجانب الأمامي لمقدم السفينة على خط الماء الذي يقاس عليه الطول .

٥٩ - خدمة التوابع ذات المدار القطبي :

تعني خدمة ترتكز على التوابع ذات المدار القطبي (كوسباس - سارسات) والتي تتلقى وترحل إنذارات الاستغاثة من المنائر اللاسلكية التوابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ كما تحدد مواقع هذه المنائر .

٦٠ - الأماكن العامة :

تعني تلك الأجزاء من أماكن المعيشة والمستخدمة كقاعات ، وغرف طعام واستراحات ، وما شابه ذلك من الأماكن المحوطة بصورة دائمة .

٦١ - خدمة الاتصالات اللاسلكية :

تعني كل من خدمات الاتصالات اللاسلكية الفضائية الآتية :

٦٢,١ - خدمة اتصالات لاسلكية تستخدم التوابع المتزامنة في الخدمة التوابعية البحرية المتنقلة .

٦٢,٢ - خدمة اتصالات لاسلكية تستخدم التوابع ذات المدار القطبي في الخدمة التوابعية البحرية المتنقلة .

٦٢,٣ - الخدمة البحرية المتنقلة في النطاق بين (١٥٦) ميغاهيرتز ، و(١٧٤) ميغاهيرتز .

٦٢,٤ - الخدمة البحرية المتنقلة في النطاق بين (٤٠٠٠) كيلوهيرتز ، و(٢٧,٥٠٠) كيلوهيرتز .

٦٢,٥ - الخدمة البحرية المتنقلة في النطاق بين (١,٦٠٥) كيلوهيرتز ، و(٤٠٠٠) كيلوهيرتز وبين (٤١٥) كيلوهيرتز ، و(٥٢٦,٥) كيلوهيرتز .

٦٢ - اللوائح اللاسلكية :

تعني اللوائح اللاسلكية الملحقة أو التي تعد ملحقة بأحدث اتفاقية دولية للاتصالات السلكية واللاسلكية سارية المفعول في فترة ما .

٦٣ - مادة الارتداد العكسي :

تعني المادة التي تعكس حزمة من الضوء سلطت عليها .

٦٤ - أماكن بضائع الدحرجة :

تعني الأماكن التي لا تقطع عادة بأي حال ، وتمتد إما على طول كبير وإما على طول السفينة التي تشحن عليها البضائع وتفرغ منها عادة بوضعية أفقية (في عبوات أو سائبة) ، في أو على قضبان أو مركبات طريق أو سيارات (بما في ذلك الصهاريج على الطرق أو القضبان ، والشاحنات ، وألواح الشحن ، أو الخزانات المفتوحة ، أو في أو على وحدات تخزين مشابهة أو أوعية أخرى) .

٦٥ - المنطقة البحرية (A1) :

تعني منطقة تقع ضمن التغطية الهاتفية اللاسلكية لمحطة ساحلية واحدة على الأقل ذات تردد عال جدا ، وتتاح فيها خدمات متواصلة للإنذار بالنداء الانتقائي الرقمي ، حسب التعريف الذي قد تضعه الحكومة المتعاقدة .

٦٦ - المنطقة البحرية (A2) :

تعني تلك المنطقة ، باستثناء المنطقة البحرية (A1) ، التي تقع ضمن نطاق التغطية الهاتفية اللاسلكية لمحطة ساحلية واحدة ذات تردد متوسط . وتتاح فيها خدمات متواصلة للإنذار بالنداء الانتقائي الرقمي ، حسب التعريف الذي قد تضعه حكومة متعاقدة .

٦٧ - المنطقة البحرية (A3) :

تعني تلك المنطقة ، باستثناء المنطقتين البحريتين (A2) و (A1) ، التي تقع ضمن نطاق تغطية تابع متزامن من توابع (إنمارسات) ، وتتوافر فيها خدمات متواصلة للإنذار .

٦٨ - المنطقة البحرية (A4) :

تعني المنطقة التي تقع خارج المناطق البحرية (A1) و (A2) و (A3) .

٦٩ - أماكن الخدمة :

تعني تلك الأماكن المستخدمة كمطابخ والحجرات المطبخية المحتوية على أدوات للطبخ ، والخزائن ، وغرف التبريد والأشياء الثمينة ، والمخازن والورش بخلاف تلك التي تشكل جزءا من أماكن الآلات ، وما شابه ذلك من أماكن وكذلك المداخل المؤدية إليها .

٧٠ - المستخدمون الخاصون :

تعني كل الأشخاص ممن ليسوا ركابا أو أفرادا في الطاقم أو الأطفال ممن يقل سنهم عن عام واحد المحمولين على متن السفينة بما له علاقة بالهدف الخاص لتلك السفينة أو بسبب العمل الخاص الذي يتم على متن تلك السفينة .

٧١ - الإنشـــاء العلـــوي :

هو هيكل فوقي على سطح العائم ، ويمتد من جانب إلى آخر في السفينة ، وفي حال الصفائح الجانبية فإن هذا الإنشاء لا يبعد جوانيا عن جدران الغلاف لأكثر من (٤٪) أربعة في المائة من العرض (B) . ويعتبر المركز الخلفي المرفوع إنشاء علويا .

٧٢ - علامة منارة الاستغاثة (EPIRB) :

هي منارة استدلال لاسلكية توابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ في النطاق (٤٠٦) ميغاهيرتز في نظام (كوسباس - سارسات) أو في نظام أي قمر صناعي آخر . وتقع في داخل السفينة أو قارب النجاة .

٧٣ - محطة ساحلية :

تعني محطة تقوم بخدمة حركة السفن ، أو التجهيزات أو المنشآت المقامة على الشاطئ والمسؤولة عن نظام الإبلاغ الإجباري المعتمد من المنظمة البحرية الدولية ، أو جهة مسؤولة عن تنسيق عمليات البحث والإنقاذ أو عمليات مكافحة ومعالجة التلوث في البحار ، والتي تحدد موقعها الدولة العضو طبقا لأحكام هذه اللائحة والتعليمات .

٧٤ - الطاقم :

يعني أي شخص موظف فعليا للقيام بمهام على ظهر السفينة خلال رحلة لغرض القيام بأعمال أو خدمات للسفينة وبحيث يكون مدرجا في قائمة أفراد الطاقم .

٧٥ - البضائع الخطرة :

تعني أي بضائع تكون معرضة بصورة فردية أو جماعية ، لأسباب تعود لطبيعة تلك البضائع أو كميتها أو طريقة تستيفها ، لإلحاق الخطر بالركاب أو الطاقم

أو تهدد السفينة ، وتشمل جميع المواد المحددة من قبل المنظمة البحرية الدولية كبضائع خطرة ضمن مدونة البضائع الخطرة الصادرة عن المنظمة .

٧٦ - مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM Code) :

تعني المدونة الدولية لإدارة سلامة عمليات السفن ومنع التلوث ، التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية من خلال قرار الجمعية العامة رقم (18) A.741 الصادر في ٤ نوفمبر ١٩٩٣م .

٧٧ - المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code) :

تعني المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الصادرة من قبل المنظمة البحرية الدولية ، بما في ذلك كافة ما يطرأ عليها من تعديلات .

٧٨ - اتفاقية ماربول (٧٣/٧٨) :

تعني الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ، لسنة ١٩٧٣م وبروتوكول الاتفاقية لسنة ١٩٧٨م .

٧٩ - بضائع مسببة للتلوث :

تعني الزيوت وفق التعريف الوارد في الملحق (١) من اتفاقية ماربول (٧٣/٧٨) ، والمواد السائلة الضارة بالصحة وفق التعريف الوارد في الملحق(٢) من اتفاقية ماربول (٧٣/٧٨) .

٨٠ - اتفاقية السلامة :

تعني الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، لسنة ١٩٧٤م ، والموقعة في لندن في ١ نوفمبر ١٩٧٤م ، وبروتوكول الاتفاقية لسنة ١٩٧٨م الموقع في لندن في ١٧ فبراير ١٩٧٨م ، وأي تعديلات تطرأ على ملحق الاتفاقية .

٨١ - خط التحميل :

يعني خط يستعمل لقياس كمية الحمولة الإجمالية التي يمكن لسفينة ما أن تحملها وتبحر بها بأمان ، وتقاس هذه الحمولة عادة بالأطنان .

٨٢ - المستوى الحر (Freeboard) :

يعني المسافة المقاسة عموديا عند منتصف السفينة وباتجاه الأسفل والممتدة من الحافة العليا لخط سطح السفينة إلى الحافة العليا لخط التحميل المعني .

٨٣ - سطح المستوى الحر (Freeboard Deck) :

يعني أعلى سطح كامل السفينة والمعرض للطقس والبحر والتي لها إمكانيات دائمة لإغلاق الفتحات المعرضة للطقس والتي أسفلها تكون كل الفتحات على جانبي السفينة مزودة بإمكانيات دائمة لإغلاقها بشكل عازل للماء . وفي السفينة التي يكون سطح المستوى الحر فيها غير متواصل يؤخذ أدنى خط لمستوى السطح المعرض وامتدادا لهذا الخط بشكل متواز لجزء السطح العلوي كسطح المستوى الحر .

٨٤ - العمق الغاطس :

يعني المسافة العمودية عند منتصف السفينة من خط العارض للسفينة إلى الجانب الطولي لسطح السفينة الرئيسي .

٨٥ - النفايات الناتجة عن السفينة :

تعني جميع النفايات بما في ذلك المجاري والفضلات ، عدا فضلات البضائع ، والتي تنتج في أثناء قيام السفينة بالخدمة وتندرج ضمن نطاق الملاحق (١) و(٤) و (٥) من اتفاقية ماربول (٧٨/٧٣) والبضائع المرتبطة بالنفايات وفقا للتحديد الوارد في التوجيهات الإرشادية المتعلقة بتنفيذ الملحق (٥) من اتفاقية ماربول (٧٨/٧٣) .

٨٦ - مخلفات البضائع :

وتعني المخلفات المتبقية من مواد البضائع على سطح السفينة في عنابر أو خزانات البضائع ، والتي تتخلف بعد الانتهاء من تفريغ البضائع وعمليات النظافة ، وتشمل الفوائض والبقايا الناتجة عن التحميل/ التفريغ .

الاستثناءات

المادة (٥)

لا تطبق هذه اللوائح على :

١ - سفن البضائع والصنادل الموجودة والتي يكون طولها الكلي أقل من (١٢) اثنى عشر مترا ، عدا ما ينص عليه صراحة الملحق رقم (١) المرفق بهذه اللائحة .

٢ - سفن تعود للدولة وتستعمل لأغراض غير تجارية ، والسفن الحربية وناقلات الجنود .

٣ - سفن الركاب التي يزيد طولها على (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو التي تنقل ما يزيد على (٢٠٠) مائتي راكب .

٤ - يخوت النزهة التي لا تقوم بأي نشاط تجاري .

٥ - السفن الشراعية المحلية والمبنية حديثا المستخدمة أو التي ستستخدم في الصيد أو في نشاطات نقل البضائع ، ودون تعديل رئيسي فيها .

الإعفاءات

المادة (٦)

١ - إذا تقرر من قبل الإدارة أن طبيعة وشروط رحلة معينة ستجعل من تطبيق حكم واحد أو أكثر من أحكام هذه اللائحة غير معقول أو غير ضروري ، فإنه يمكن إعفاء السفينة التي تقوم بالرحلة من تلك الأحكام ، بشرط امتثالها لمتطلبات السلامة التي تعتبرها الإدارة كافية للرحلة المزمعة .

٢ - يجوز للإدارة إعفاء أي سفينة ذات سمات جديدة من أي من أحكام هذه اللائحة والتي قد يعوق تطبيقها إعاقة شديدة استمرار الأبحاث لتطوير مثل هذه السمات واستخدامها في السفن . إلا أن مثل هذه السفينة ينبغي أن تمتثل لمتطلبات السلامة المستهدفة لها والكفيلة بضمان سلامتها العامة .

٣ - ترسل الإدارة التي تمنح مثل هذه الإعفاءات إشعارات كتابية بتفاصيل هذه الإعفاءات وأسبابها إلى الإدارات الأخرى التي وافقت على تطبيق هذه اللائحة على أساس إقليمي .

البدائل

المادة (٧)

١ - عندما تتطلب هذه اللائحة أن تركب أو تنقل على ظهر السفن أنواع معينة من التركيبات أو المواد ، أو الأدوات ، أو الأجهزة ، أو أطراز محددة منها ، أو اتخاذ إجراءات خاصة ،

يحق للإدارة أن تجيز تركيب أو نقل أنواع أخرى من التركيبات ، أو المواد ، أو الأدوات ، أو الأجهزة ، أو أية أطراز منها أو اتخاذ إجراءات أخرى ، إذا ثبت لها بالتجربة أو بغير ذلك أن تلك التركيبات ، أو المواد ، أو الأدوات ، أو الأجهزة ، أو أية أطراز منها ، أو تلك الإجراءات تتمتع بفعالية تماثل ، على الأقل ، ما هو مطلوب في هذه اللائحة .

٢ - ينبغي على أية إدارة تسمح بمثل هذه البدائل بإشعار الإدارات الأخرى التي وافقت على تطبيق هذه اللائحة على أساس إقليمي بالتفاصيل المتعلقة بذلك وأسبابها .

المعايير

المادة (٨)

١ - يجب أن يمتثل البناء ، التصميم ، والمتانة الإنشائية ، والتجهيزات والمواد والمعدات ، والأجهزة الخاصة للمقاييس المقبولة ، باستثناء ما تم وصفه صراحة أو الإشارة إليه في هذه اللائحة .

٢ - بالإضافة إلى المعايير التي تشير إليها هذه اللائحة فإنه يمكن أيضا تطبيق اللوائح والمعايير الموصى بها من قبل المنظمة البحرية الدولية .

٣ - تمتثل سفينة الركاب لمتطلبات التصميم الإنشائي وفق مقاييس إحدى المنظمات المعترف بها لمواد وبناء السفينة .

الإصلاحات ، والتغييرات ، والتعديلات ذات الطابع الرئيسي

المادة (٩)

١ - ينبغي أن تلبي الإصلاحات ، والتغييرات ، والتعديلات ذات الطابع الرئيسي وتركيب أية معدات مرتبطة بها في سفينة موجودة المتطلبات المطبقة على السفن الجديدة وفقا لما تراه الإدارة معقولا وممكنا . ويلتزم مالك السفينة بإبلاغ الإدارة بالتغييرات أو التعديلات المطلوبة قبل تنفيذها .

٢ - لأغراض هذه اللائحة تعتبر الإصلاحات أو التغييرات أو التعديلات ذات طابع رئيسي :

٢,١ - حينما تبدل التغييرات بشكل أساسي أبعاد السفينة أو سعتها للبضائع .

٢,٢ - حينما تكون التغييرات أساسية بحيث تزيد في عمر السفينة .

٢,٣ - أو حينما تبدل التحويلات وظيفة السفينة .

نقـل البضـائع

المـادة (١٠)

١ - تطبق على السفن والصنادل الناقلة للبضائع المدونة أدناه أحكام الفصلين (٦) و(٧) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، والملاحق (١) و(٢) و(٣) من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن والمدونات ذات العلاقة :

١,١ - الحبوب السائبة .

١,٢ - البضائع الخطرة المعبأة أو السائبة .

١,٣ - الكيمياويات السائبة السائلة .

١,٤ - الغازات المسيلة السائبة .

١,٥ - البضائع الأخرى السائبة .

٢ - بقدر عدم تعارضها مع أحكام هذه اللائحة ، تطبق على السفن المشمولة بهذه اللوائح والمعدة لنقل البضائع نفسها ، متطلبات الناقلات والسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية (١٥٠) مائة وخمسين طنا أو أكثر والمعدة لنقل المواد الهيدروكاربونية السائلة بدرجة الحرارة السائدة ووفقا للضغط الجوي المحيط .

٣ - يجوز للإدارة السماح بالإعفاءات إذا رأت أن المتطلبات غير معقولة أو غير ضرورية بعد أن تأخذ في اعتبارها السفينة والرحلة المطلوبة . وتقوم الإدارة التي تجيز مثل هذا الإعفاء بالتبليغ عن تفاصيله وأسبابه الموجبة إلى الإدارة الأخرى التي وافقت على تطبيق هذه اللائحة على أساس إقليمي .

مخططات السفينة ووثائقها

المـادة (١١)

تلتزم أي سفينة أن تحتفظ على متنها بالمخططات والوثائق الضرورية المناسبة لتشغيلها ولسلامة الأرواح في البحار ، وباللغة التي يستخدمها أفراد الطاقم في عملهم .

القــوة القــاهــرة

المـادة (١٢)

لا تخضـع السفينـة ، التي لا تنطبـق عليهـا أحكام هـذه اللوائـح في وقـت مغادرتهـا في أي رحلة ، لأحكام هذه اللائحة بسبب أي انحراف عن الرحلة المقصودة بسبب وطأة الظروف الجوية أو أي سبب آخر ناجم عن القوة القاهرة .

الحوادث والكوارث البحريـة

المـادة (١٣)

١ - يجب على ربان السفينة أو مالكها إبلاغ الإدارة وكذلك أقرب دولة ساحلية فورا عند وقوع حادث يشمل السفينة ويؤدي إلى خسارة في الأرواح أو ضرر في البيئة أو أضرار مادية في السفينة أو غرقها أو التخلي عنها أو فقدانها .

٢ - تقوم الإدارة بالتحقيق في أي حادث لأي من سفنها وفقا لأحكام هذه اللائحة ، حينما ترى أن مثل هذا التحقيق يمكن أن يساعد في تحديد أي تغييرات قد يكون من المفيد إجراؤهـا . وتلتـزم الإدارة بإبـلاغ الإدارة الأخـرى التـي قبلـت بتطبيق هذه اللوائـح على أساس إقليمي بنتائج التحقيق . إذا تعلق الأمر بعدة بلدان ، فإن على الإدارة أن تتخذ التدابيـر ذات العلاقة للسمـاح بتحقيق مشتـرك يتم القيـام به مع الإدارات الأخـرى التي وافقت على تطبيق هذه اللوائح على أساس إقليمي .

الباب الثاني

معــاينات السفينــة وشهادات الســلامة

التفتيــش والمعــاينــة

المـادة (١٤)

١ - يتولى موظفو الإدارة إجراء عمليات تفتيش السفن ومعاينتها ومنح الإعفاءات منها ، غير أنه بمقدور الإدارة أن تعهد بمثل هذه العمليات إلى خبراء معاينة معينين لهذا الغرض أو إلى هيئات إشراف تحظى باعترافها .

٢ - ينبغي لأية إدارة تعين خبراء معاينة أو جهات فنية معترفا بها لإجراء عمليات تفتيش ومعاينات، أن تمنح هؤلاء الخبراء المعينين أو الجهات الفنية المعترف من قبلها صلاحية القيام بما يأتي كحد أدنى :

٢,١ - المطالبة بإصلاح السفينة .

٢,٢ - تنفيذ عمليات التفتيش والمعاينات إذا طلبت ذلك السلطات المختصة لدولة الميناء .

٢,٣ - عندما يقرر خبير معاينة معين أو جهة فنية معترف بها أن حالة السفينة أو معداتها لا تتماشى إلى حد كبير مع التفاصيل الواردة في الشهادة، أو بأن هذه الحالة لا تكفل إبحار السفينة دون تعريضها أو تعريض البيئة أو الأشخاص الموجودين على ظهرها للخطر ، فإن على هذا الخبير أو الجهة الفنية اتخاذ ما يأتي :

٢,٣,١ - الطلب من مشغل السفينة اتخاذ إجراء تصحيحي فوري .

٢,٣,٢ - إخطار الإدارة بذلك فورا .

٢,٤ - عند عدم اتخاذ مشغل السفينة الإجراء التصحيحي ينبغي للإدارة أن تقوم بالآتي :

٢,٤,١ - تعليق أو سحب الشهادة المعنية فورا .

٢,٤,٢ - منع السفينة من الإبحار ، وإخطار الجهات المعنية بذلك .

٢,٤,٣ -إذا كانت السفينة في ميناء دولة خليجية ، فينبغي إبلاغ السلطات المختصة لدولة الميناء أيضا على الفور . وعندما يخطرموظف الإدارة ، أو خبير المعاينة المعين أو الجهة الفنية للسلطات المختصة لدولة الميناء ، فإن على حكومة دولة الميناء المعنية أن تقدم للموظف أو خبير المعاينة أو الجهة الفنية المساعدة الضرورية لتنفيذ التزاماتهم بمقتضى هذه اللائحة . وحينما تدعو الضرورة فإن على حكومة دولة الميناء المعنية أن تضمن عدم إبحار السفينة إلا إذا أثبت المشغل للإدارة أن بمقدورها الإبحار ، وترك الميناء للتوجه إلى حوض إصلاح مناسب ، دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على ظهرها للخطر .

٢,٥ - عند تكليف الإدارة للجهات الفنية المعتمدة لديها ، والتي تقوم بعمليات التفتيش والمعاينة لإصدار الشهادات الإلزامية نيابة عنها ، يجب أن تخضع هذه الجهات الفنية المعترف بها (ROs) للتدقيق الدوري من الإدارة البحرية ، وفي كل الأحوال تتعهد الإدارة باتخاذ كافة الترتيبات الضرورية كما تكفل فعالية التفتيش والمعاينة للإيفاء بهذا الالتزام .

أنـواع المعـاينـات

المـادة (١٥)

تخضع جميع السفن التي تطبق عليها هذه اللائحة للمعاينات الآتية :

١ - المعاينة الأولية ، بما في ذلك قاع السفينة من الخارج ، قبل وضع السفينة في الخدمة .

٢ - معاينـة تجديديـة للشهـادات علـى فتـرات تعينهـا الإدارة ، علـى ألا تزيـد على (٥) خمس سنوات .

٣ - معاينـة دوريـة / بينيـة خـلال (٣) ثلاثة أشهر قبل أو بعد تاريخ الذكرى السنوية الثانيـة أو الثالثـة للشهـادة . وتحل هـذه المعاينة محل المعاينـة السنويـة الـواردة في الفقرة (د) من هذه المادة أدناه .

٤ - معاينة سنوية خلال (٣) ثلاثة أشهر قبل أو بعد تاريخ الذكرى السنوية للشهادة .

٥ - معاينات إضافية ، عند قيام سبب لذلك .

٦ - معاينة لبدن السفينة ، بما في ذلك قعر السفينة من الخارج ، تشمل تفتيشين خلال مدة (٥) خمس سنوات .

المعاينة الأولية

المـادة (١٦)

من الواجب أن تضمن المعاينة الأولية أن التركيبات والمعدات والأنظمة الموصوفة أدناه تتماشى بشكل تام مع هذه اللوائح ، وأنها في وضع تشغيلي جيد من جميع الجوانب :

١ - ترتيبات ومواد وأبعاد هيكل السفينة .

٢ - قناني وأوعية الضغط الأخرى .

٣ - الآلات الرئيسية والمساعدة بما في ذلك جهاز التوجيه وأنظمة التحكم الملحقة .

٤ - نظام الوقاية والسلامة من الحرائق ، وأجهزة ترتيبات الإنقاذ ، والمعدات الملاحية ، المطبوعات الملاحية ، ووسائل صعود المرشدين إلى السفينة .

٥ - المنشآت اللاسلكية بما في ذلك المنشآت المستخدمة في أجهزة الإنقاذ .

٦ - أنظمة التحكم في تصريف الزيت وترتيبات الاحتفاظ به على ظهر السفينة .

٧ - نظام التحكم في الصرف الصحي للسفن للاحتفاظ بها على ظهر السفينة .

٨ - تحديد مواقع الأضواء ، والأشكال ، ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة بما يتماشى مع الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر .

٩ - ترتيبات ومواد وأبعاد هيكل السفينة الواردة في الفصل الثالث من شروط تحديد العائم وخطوط التحميل .

معاينة تجديد الشهادة

المادة (١٧)

ينبغي أن تتضمن معاينة تجديد الشهادة تفتيش المعدات المشار إليها في المادة (١٦) للتأكد من صيانتها وفقا لهذه اللائحة والاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر .

المعاينة البينية

المادة (١٨)

من الواجب أن تشمل المعاينة البينية تفتيشا للنقاط الواردة في الباب الرابع إلى الباب الثامن والباب الثالث عشر من هذه اللائحة للتأكد من أن السفينة في حالة جيدة ومرضية للخدمة التي أعدت لها ، وخلال تفتيش بدن السفينة وآلاتها ، فإنه ينبغي الرجوع إلى الفحوص المفصلة التي أجريت عليها وفق نظام المراقبة المستمرة ، حيثما يكون هذا النظام موضع التطبيق .

المعاينة الدورية

المادة (١٩)

يجب أن تتضمن المعاينة الدورية تفتيش المعدات ، مع اختبارها عند الضرورة ، للتأكد من امتثالها للأحكام ذات العلاقة بأجهزة إنقاذ الأرواح ، والوقاية والسلامة

من الحريق ، ووسائل الإشارات الصوتية والضوئية ، وأنها في حالة مرضية ومناسبة للخدمة التي أعدت لها السفينة . وتفحص كل الشهادات والسجلات وكتيبات تعليمات التشغيل والتعليمات الأخرى والوثائق ذات الصفة الملزمة .

المعاينة السنوية

المادة (٢٠)

يجب أن تتضمن المعاينة السنوية أي تفتيش مطلوب للتأكد من أن :

١ - المعدات المذكورة في المادتين السابقتين قد تمت معاينتها بشكل مرض ، وأنها مناسبة للخدمة التي أعدت لها السفينة .

٢ - لم تدخل أي تغييرات على بدن السفينة أو على الإنشاءات العلوية فيها يمكن أن يؤثر على الحسابات التي تحدد خط التحميل .

٣ - الترتيبات والأجهزة والأنظمة لحماية الفتحات ، وقضبان التحرز ، ومنافذ التصريف ، وسبل الوصول إلى أماكن إقامة الطاقم مصونة في حالة فعالة .

معاينات إضافية

المادة (٢١)

ينبغي إجراء معاينة عامة أو جزئية ، حينما تدعو إلى ذلك ، ويتم القيام بها بعد أي تصليح ناجم عن حادث أو ضرر يؤثر على سلامة السفينة . ويكون من مقتضى المعاينة التأكد من أن الإصلاحات والاستبدالات قد تم القيام بها بطريقة ملائمة .

معاينة لبدن السفينة

المادة (٢٢)

يجب أن يتم تفتيشان على الأقل للجزء الخارجي من قاع السفينة والقيام بهما خلال مدة أي (٥) خمس سنوات ، باستثناء ما تفوض به الإدارة خلافا لذلك . وكلما كان ذلك ممكنا فإن الفترة بين كل تفتيشين ينبغي ألا تزيد على (٣٦) ستة وثلاثين شهرا . إن الغرض من فحص الجزء الخارجي من قاع السفينة ومعاينة الأجزاء الأخرى ذات العلاقة في الوقت نفسه هو التأكد من أنها في حالة جيدة ومرضية للخدمة التي أعدت لها السفينة . ومن المفضل أن يترافق أحد هذين التفتيشين مع معاينة صحة شهادة السفينة .

تصديق المعاينات

المـادة (٢٣)

يجب تصديق المعاينات الدورية والمتوسطة والسنوية المذكورة في هذه اللائحة على شهادة السفينة .

الحفاظ على حـالة السفينـة بعـد المعـاينة

المـادة (٢٤)

١ - مـن الواجب صيانـة السفينـة ومعداتها بما يضمن بقاء السفينـة صالـحة للإبحـار من كافة الوجوه دون تعرضها أو تعرض البيئة أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر .

٢ - عقب الانتهاء من أي معاينة للسفينة ، لا يجوز إجراء أي تغيير على الترتيبات الهيكلية أو الآلات أو المعدات أو أي بند شملته المعاينة ، دون موافقة الإدارة .

٣ - عندما تقع حادثة لسفينة أو يكتشف عيب فيها بحيث يؤثر أي منهما على سلامة السفينة أو على كفاءة أجهزة الإنقاذ أو المعدات الأخرى أو كمالها - يتم فورا إخطار الإدارة التي أصدرت الشهادة بذلك بغية القيام بمعاينة السفينة بأسرع ما يمكن وفقا لما ورد في الفصل (٢) من هذا الباب .

إصـدار الشهـادات

المـادة (٢٥)

١ - تصدر للسفينة الممتثلة بتطبيق أحكام هذه اللوائح شهادة تسمى "شهادة السلامة لسفن البضائع غير المشمولة بالاتفاقيات الدولية" ، أو "شهادة السلامة لسفن الركاب الصغيرة" ، والتي يطلق عليها فيما بعد "الشهادة" ، ذلك بعد المعاينة الأولية أو معاينة صحـة الشهـادة ، وفقا لما ورد في الفصـل (٢) . وعلى الإدارة التأكـد من أن المعاينـة التي تم القيام بها كانت كافية وكاملة قبل إصدار الشهادة .

٢ - يرفق بالشهادة الصادرة بمقتضى أحكام الفقرة (١) سجل بالمعدات .

٣ - تصدر شهادة تسمى "شهادة السلامة لسفينة الأغراض الخاصة" ، بعد المعاينة الأولية أو معاينة تمديد الشهادة لأي سفينة تلتزم بتطبيق أحكام الباب الثاني عشر من هذه اللائحة المتعلق بـ "سلامة السفن ذات الأغراض الخاصة" .

٤ - تصدر شهادة تسمى "شهادة الامتثال للسفن الشاطئية المساندة" لسفن من ذلك النوع وفقا لقرار المنظمة البحرية الدولية "A.673 (16)" الخاص بالخطوط الإرشادية لنقل ومناولة كميات محدودة من المواد الخطرة والضارة السائبة بواسطة السفن الشاطئية المساندة .

٥ - عند منح إعفاء السفينة بموجب ووفقا لهذه اللائحة ، تصدر شهادة تسمى "شهادة الإعفاء" بالإضافة إلى الشهادة المبينة في هذه اللائحة . وترفق "شهادة الإعفاء" بهذه الشهادة .

٦ - تصدر الشهادة أو تعتمد إما من قبل الإدارة وإما من قبل أي شخص وإما من منظمة مفوضة بذلك من قبلها .

إصدار أو اعتماد صلاحية الشهادة من قبل حكومة أخرى

المادة (٢٦)

يجوز للإدارة التي تطبق هذه اللائحة ، بناء على طلب من إدارة أخرى تطبق هذه اللائحة أيضا أن تخضع للمعاينة سفينة ترفع علم الدولة التي تعود لها الإدارة الأخرى . إذا اقتنعت الدولة الأخيرة بامتثالها لمتطلبات هذه اللائحة ، فإنها تصدر أو تفوض بإصدار الشهادة أو حيثما يكون ذلك مناسبا ، أن تعتمد أو تفوض باعتماد الشهادة وفقا لأحكام هذه اللائحة . ويجب أن تتضمن أي شهادة تصدر بهذه الطريقة على تصريح مفاده إنها صدرت بناء على طلب حكومة دولة العلم .

مدة الشهادة وصلاحيتها

المادة (٢٧)

١ - تصدر "شهادة السلامة لسفن البضائع غير المشمولة بالاتفاقيات الدولية" أو "شهادة السلامة لسفن الركاب الصغيرة" أو "شهادة السلامة لسفينة الأغراض الخاصة" لمدة لا تزيد على (٥) خمس سنوات .

٢ - لا تكون "شهادة الإعفاء" بأي حال نافذة لمدة أطول من مدة "شهادة السلامة لسفن البضائع غير المشمولة بالاتفاقيات الدولية" أو "شهادة السلامة لسفن الركاب الصغيرة" أو "شهادة السلامة لسفينة الأغراض الخاصة" .

٣ - بغض النظر عن متطلبات الفقرة (١) ، فإنه في حال إتمام المعاينة التجديدية خلال فترة الأشهر الثلاثة السابقة لانتهاء الشهادة الحالية فإن الشهادة الجديدة ، ستكون صالحة اعتبارا من تاريخ ذلك الإتمام إلى موعد لا يتجاوز فترة (٥) خمس سنوات من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية .

٤ - عند إتمام المعاينة التجديدية بعد تاريخ انقضاء الشهادة الحالية فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة اعتبارا من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية وإلى موعد لا يتجاوز (٥) خمس سنوات من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية .

٥ - عند إتمام المعاينة التجديدية بعد مرور (٣) ثلاثة أشهر من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية ، فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز فترة (٥) خمس سنوات من تاريخ إتمام المعاينة التجديدية . وفي حال إصدار شهادة لمدة تقل عن (٥) خمس سنوات ، فإنه يجوز للإدارة تمديد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ الانقضاء ولغاية (٥) خمس سنوات شريطة إجراء المعاينات السنوية المشار إليها في الفصل (٢) . وإذا تعذر بعد إتمام المعاينة التجديدية إصدار شهادة جديدة للسفينة قبل انقضاء مدة الشهادة الحالية ، فإنه يجوز للقائم على تنفيذ المعاينة ، سواء أكان شخصا أم منظمة ، أن يمدد صلاحية الشهادة الحالية لفترة لا تزيد على (٥) خمسة أشهر ، ومن الواجب تصديق هذا التمديد على الشهادة .

٦ - إذا لم تكن السفينة ، وقت انقضاء مدة الشهادة في ميناء يتوجب أن تعاين فيه ، فإنه يجوز للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة ، وذلك فقط للسماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة ، على أن يقتصر ذلك فقط على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسبا ومعقولا . ولا يجوز تمديد فترة شهادة لأكثر من (٣) ثلاثة أشهر ، ولا يحق لسفينة منحت تمديدا أن تقوم عند وصولها إلى الميناء الذي ستعاين فيه بمغادرة هذا الميناء استنادا إلى ذلك التمديد المذكور دون الحصول على

شهادة جديدة . عند إتمام المعاينة التجديدية ، فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة لفترة لا تزيد على (٥) خمس سنوات اعتبارا من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

٧ - في ظل ظروف خاصة ، تحددها الإدارة ، فإنه لا حاجة لتأريخ شهادة جديدة اعتبارا من تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية حسبما تتطلب الفقرات (٣) و(٦) . وفي مثل هذه الظروف الخاصة ، فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة إلى موعد لا يتجاوز (٥) خمس سنوات من تاريخ انتهاء المعاينة التجديدية .

٨ - في حال إتمام معاينة سنوية أو بينية قبل الفترة المنصوص عليها في هذا الباب الثاني من اللائحة يجب أن :

٨,١ - يعدل تاريخ الذكرى السنوية المدرج في الشهادة ، بالتصديق إلى موعد لا يزيد على (٣) ثلاثة أشهر بعد تاريخ إتمام المعاينة .

٨,٢ - إتمام المعاينات السنوية اللاحقة ، وذلك على فترات محتسبة باستخدام تاريخ الذكرى السنوية .

٨,٣ - ويجوز إبقاء تاريخ الانقضاء على حاله ، شريطة إجراء معاينة سنوية أو بينية أو أكثر بما يكفل عدم تجاوز الفترات الفاصلة القصوى بين المعاينات والمنصوص عليها في هذا الباب من اللائحة .

٩ - تفقد الشهادة صلاحيتها إذا ما نشأت أي من الظروف الآتية :

٩,١ - عدم تنفيذ المعاينة والتفتيش المطلوب خلال الفترات الواردة في هذا الباب .

٩,٢ - عدم التصديق على الشهادة بما يوضح أن السفينة خضعت للمعاينة .

٩,٣ - عند تغيير علم السفينة .

٩,٤ - صدور تغييرات رئيسية على هيكل السفينة أو آلاتها أو معداتها أو بقية أجزائها المذكورة في هذه اللوائح .

٩,٥ - في حال تغيير العلم بين دولتين وافقتا على تطبيق هذه اللائحة على أساس إقليمي ، ترسل الإدارة في الدولة التي ترفع السفينة علمها قبل التغيير ، وبأسرع ما يمكن ، نسخا من الشهادات الصادرة للسفينة قبل التغيير ، إلى إدارة دولة العلم الجديد ، ونسخا من تقارير المعاينات ذات العلاقة في حال توفرها .

نماذج الشهـادات

المـادة (٢٨)

١ - يجب أن يكون شكل شهادة السلامة لسفن البضائع غير المشمولة بالاتفاقيات الدولية أو "شهادة السلامة لسفن الركاب الصغيرة" وكذلك "شهادة الإعفاء" ، إن وجدت ، مطابقا للنماذج الواردة في ملحق هذه اللائحة .

٢ - تصمم الشهادات الإضافية لتطبيق هذه اللائحة وأحكام المنظمة البحرية الدولية التي تشير إليها بالشكل الوارد في المدونات والمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية . ويصاغ النص باللغة العربية ، وتتضمن الشهادات الصادرة لسفن بضائع تقوم برحلات خارج المنطقة التي تطبق فيها هذه اللائحة ترجمة إلى اللغة الإنجليزية أو اللغة الأسبانية أو اللغة الفرنسية .

عـرض الشهـادات

المـادة (٢٩)

يجب أن تعرض الشهادات الصادرة بمقتضى هذه اللائحة في مكان بارز يسهل الوصول إليه في السفينة لفحصها .

الـرقـابـة

المـادة (٣٠)

١ - تخضع جميع السفن التي ترفع أعلاما أجنبية للرقابة من قبل موظفين مخولين رسميا من قبل الإدارة . وتخضع أي سفينة تنطبق عليها أحكام هذه اللائحة عند وجودها في ميناء إحدى الدول التي وافقت على تنفيذها على أساس إقليمي إلى الرقابة من قبل موظفين مخولين رسميا من قبل الإدارة عندما تكون الرقابة موجهة نحو التحقق من صلاحية الشهادة الصادرة وفقا لهذه اللائحة .

٢ - تقبل مثل هذه الشهادة ، إذا كانت صالحة ، ما لم تكن هناك أسباب جلية تدعو للاعتقاد بأن السفينة أو معداتها لا تتماشى إلى حد كبير مع البيانات الواردة في الشهادة .

٣ - في حالة الظروف المذكورة في الفقرة (٢) من هذه المادة أعلاه أو عند انقضاء مدة الشهادة أو فقدان صلاحيتها ، يتخذ الموظف القائم بالرقابة خطوات لضمان عدم إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى حوض إصلاح مناسب دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر .

٤ - في الحالات التي تؤدي في عملية الرقابة إلى التدخل بأية صورة فإنه يجب إبلاغ الممثل الدبلوماسي للدولة التي يحق للسفينة رفع علمها وخبراء المعاينة المعينين أو المنظمات المعترف بها المسؤولة عن إصدار الشهادة .

٥ - عند ممارسة الرقابة بمقتضى هذه اللائحة تبذل كافة الجهود الممكنة لتجنب أي حجز أو تأخير لا داعي له للسفينة . إذا تم حجز السفينة أو تأخيرها دون سبب ، فإنها تغدو متمتعة بحق الحصول على تعويض عن أي خسارة أو ضرر يلحق بها .

٦ - تشارك الدول التي وافقت على تنفيذ هذه اللائحة على أساس إقليمي في نظام تبادل للمعلومات بشأن ممارسة أعمال الرقابة من قبل دولة الميناء بما له علاقة بالسفن الخاضعة لهذه اللائحة ، وبما يتوافق مع الترتيبات الواردة في مذكرة تفاهم الرياض للتفتيش والرقابة على السفن .

الباب الثالث

خطوط التحميل

أحكام عامة

المادة (٣١)

١ - في هذا الفصل ، يسمى الملحق (١) من المعاهدة الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦م ، المعدلة ، بـ " المعاهدة " .

٢ - تم تعريف علامة خط التحميل في المادة (٥) من المعاهدة .

٣ - يحدد خط التحميل لجميع السفن المشمولة بهذه اللائحة ، بما في ذلك الصنادل .

٤ - ما لم ينص على خلاف ذلك ، تخضع السفن المشمولة بهذه اللائحة لأحكام المعاهدة .

شهادة خط التحميل

المـادة (٣٢)

١ - يجب أن تكون لجميع السفن الخاضعة لهذه اللائحة شهادة خط تحميل .

٢ - تصدر شهادة خط التحميل وفقا للوائح المعاهدة والمتطلبات ذات العلاقة في هذا الباب .

٣ - تصدر عند كل تجديد ، شهادة خط تحميل جديدة للتأكد من أن هيكل السفينة ، وحالة بدنها والمنشآت العلوية على متنها والفواصل الإنشائية الكاتمة للماء ، والمعدات ، والترتيبات ، والمواد ، والعوارض بقيت ملائمة لخطوط التحميل .

٤ - يتم توفير شهادة خط التحميل ونسخة من تقرير المعاينة لأغراض التفتيش خلال المعاينات السنوية أو معاينات التجديد .

٥ - تزود السلطة المسؤولة عن إصدار شهادة خط التحميل مالك السفينة بتقرير معاينة التحميل يوضح البيانات الآتية :

٥,١ - كل النقاط التي تم أخذها بعين الاعتبار عند تجديد شهادة خط التحميل .

٥,٢ - كل الشروط التي تم قبولها لتحديد خط التحميل .

٦ - يستخدم نموذج شهادة خط التحميل الوارد في ملحق هذه اللائحة للسفن التي تطبق عليها هذه اللائحة .

إصدار شهادات خط التحميل

المـادة (٣٣)

تصدر شهادة خط التحميل من قبل الإدارة أو أي منظمة مفوضة بذلك . وتصدر شهادة خط التحميل لسفن الركاب من قبل منظمة معترف بها نيابة عن الإدارة .

علامة خط التحميل

المـادة (٣٤)

١ - تضع السفن الخاضعة لهذه اللائحة في منتصف بدنها وعلى كل من الجانبين بعلامة تظهر الحد الأعلى المغمور منها الناجم عن تطبيقات متطلبات هذا الباب على العوارض والتقسيمات والاتزان .

٢ - تضع علامة خط التحميل تحت إشراف السلطة المسؤولة عن إصدار شهادة خط التحميل .

المعاينات والتفتيشات

المادة (٣٥)

١ - يتم إجراء معاينة سنوية خلال (٣) ثلاثة أشهر قبل أو بعد الذكرى السنوية لإصدار شهادة خط التحميل . إذا لم يتم إجراء التفتيش ، تفقد شهادة خط التحميل صلاحيتها .

٢ - عند إجراء المعاينة والتفتيش سيكون من اللازم على السلطة المسؤولة التحقق من الآتي :

٢,١ - إن حالة السفن والظروف التي تعمل تلك السفن بموجبها لم يتم تغييرها بشكل يؤثر على حسابات تحديد موقع خط التحميل .

٢,٢ - إن الأجزاء العازلة للماء ، وواقيات الفتحات ، وقضبان التحرز ، ومنافذ التصريف ، وسبل الوصول إلى أماكن إقامة الطاقم مصانة بصورة فعالة .

٢,٣ - بعد إتمام المعاينة ، فإنه إما أن تصدق شهادة خط التحميل من قبل السلطة المسؤولة عن تجديدها ، وإما أن تسحب بسبب تأثير التغييرات التي أجريت على حسابات تحديد موقع خط التحميل أو حين تكون التركيبات والأجهزة صيانتها بشكل فعال يوفر السلامة لتلك التركيبات والأجهزة عند إصدار شهادة خط التحميل .

٢,٤ - معاينة الجزء الخارجي من قاع السفينة : خلال التفتيش ، واستنادا إلى المادة (٢٢) من الباب الثاني من هذه اللائحة ، تخضع المداخل والدفة وفتحات عمود الدفع وسلاسل المرساة إلى فحص خاص .

علامات ومقاييس الغاطس

المادة (٣٦)

على جميع السفن أن تظهر في مقدمتها وفي مؤخرتها على الجانبين بالحفر أو باللحام على السفن الفولاذية ، أو بالحفر على الألواح لعمق لا يقل عن (٣) ثلاثة ملم في

السفن الخشبية ، أو بطريقة مساوية في الهياكل المصنوعة من مواد غير فولاذية أو خشبية ، مطلية باللون الأسود على خلفية فاتحة أو باللون الأبيض أو الأصفر على خلفية داكنة ، مقياس الغاطس وترك فراغات بمسافة (١٠) عشرة سنتمترات ، مع أرقام بارتفاع يظهر أن انغمارها الكامل يعني زيادة الغاطس بمقدار (١٠) عشرة سنتمترات .

هيكل وعوارض السفينة

المادة (٣٧)

١ - يتم التحقق من متانة الهيكل ، المعرف على أساس المعايير الواردة في المادة (٨) من الباب الأول من هذه اللائحة ، كأحد شروط قياس السطح الحر ، من قبل الإدارة أو منظمة مفوضة رسميا من قبل الإدارة لإصدار شهادات خط التحميل . إن مثل هذا التحقق يتعلق بخطط البناء والتوافق بين مثل هذه الخطط وبناء حوض إصلاح السفن ونوعية اللحام ، كلما كان ذلك مناسبا .

٢ - إن قوة الهيكل العام ، والعوارض وبناء العناصر الرئيسية في بدن السفينة (القاع ، والجوانب ، والأسطح ، والفواصل الإنشائية والأطر لكل من الأمام والخلف والمقدمة والمؤخرة) يجب أن يتم بناؤها بعد الأخذ في الحسبان الآتي :

٢,١ - طبيعة وخصائص المواد المستعملة ، واستخدامها وطريقة تركيبها .

٢,٢ - نوع السفينة ، وأبعادها ، وترتيباتها الداخلية ، والحد الأعلى المسموح به للغاطس التشغيلي .

٢,٣ - الشروط التي يتم تشغيل السفينة بموجبها وأي توزيع معين للوزن على سطحها والفئة الملاحية .

٣ - يبقى الحد الأعلى المسموح به للغاطس متوافقا مع السطح الحر (Free Board) .

٤ - يجب أن تكون المواد المستعملة جيدة النوعية وتستعمل وفقا للطرق الملائمة في الاستخدام والتركيب ، بحيث يضمن الهيكل الكلي المتانة الكافية للخدمة المطلوبة .

٥ - تطبق بشكل خاص أحكام الفقرة (٢) من هذه المادة أعلاه على عوارض الهيكل الرئيسي للسفينة ، وعلى أبنية الإنشاءات العلوية وعلى وسائل غلق الفتحات فيها ، وعلى ترتيبات وبناء الفتحات في أسطح العائم ، وفي أبنية الإنشاءات العلوية ووسائل

غلقها خاصة الأماكن المحيطة بالآلات وأغطية المنافذ العنبرية والبوابات ، وفتحات التهوية والفتحات في جانبي السفينة .

٦ - عندما تكون مكونات كتيمة للماء وبناؤها الهيكل الداخلي للسفينة مثل الفواصل الإنشائية أو الأسطح جزءا من تقسيم السفينة فإن بناءها يجب أن يمتثل لمتطلبات هذه المادة ، بعد الأخذ في الحسبان مقاومتها للجهد الموضعي ودورها في المتانة الكلية للسفينة .

شـــروط تحـــديد خطـــوط التحميـــل

المـادة (٣٨)

١ - الأبـــــــواب :

١,١ - ينبغـي تثبيـت أبواب الدخـول ضمـن الإنشـاءات العلوية المغلقـة ، وتلك التـي تحمي ، مباشرة أو غير ذلك ، الدخول إلى أماكن أسفل السطح الحر تثبيتا دائما وقويا بالفاصل الإنشائي ، ويجب أن تكون مصنوعة من الفولاذ أو أية مادة مكافئة أخرى ، مع نظام عازل للمناخ يحميها - لمنع نفاذ المياه إزاء الأحوال الجوية - ، وتفتح إلى الخارج ، وترتب الأبواب على نحو يتيح تشغيلها من كلا جانبي الفاصل الإنشائي .

١,٢ - ينبغي أن يكون بناء الأبواب وتقويتها وتركيبها بحيث يتمتع الهيكل بأكمله بمتانة مكافئة لما تحظى به الفواصل الإنشائية غير المخروقة .

١,٣ - يجب أن ترتفع حافات الأبواب وفقا لمواصفات الفقرة (١,١) أعلاه بما لا يقل عـن (٦٠٠) ستمائـة ملمتـر عـن السطـح الحر . ويمكن تحديد هـذا الارتـفاع بـ (٣٨٠) ثلاثمائـة وثمانـين ملمتـرا عنـدما تكـون الأبـواب في مكـان محمـي من شدة ظروف البحر ، وذلك بعد موافقة السلطة المختصة .

١,٤ - يجب أن يكـون ارتفـاع العتبات المذكورة أعلاه للسفـن التي تبحـر لمسافـة أقل من (١٢) اثني عشر ميلا من الملجأ ، (٣٨٠) ثلاثمائـة وثمانـين ملمترا على الأقل فوق السطح الحر .

٢ - الأغطيـــــة :

٢,١ - لا يسمح أن تكون أغطية منافذ العنابر مصنوعة من الخشب .

٢,٢ - ينبغي أن تتوفر في الأغطية المستخدمة لغلق منافذ العنابر على السطح الحر وأسطح الإنشاءات العلوية ، المتانة ، والصلابة ، وبأنها عازلة للمناخ ، وفقا لما ترتضيه السلطة المختصة . وتعتبر هذه المعايير قد استوفيت عندما يكون تركيب هذه الأغطية متفقا مع لوائح منظمة تصنيف معترف بها .

٣ - حجاب العنبر(Coaming) :

من الواجب أن يكون حجاب منافذ العنابر ذات بنيان متين ، وألا يقل ارتفاعها عن السطح عن (٤٥٠) أربعمائة وخمسين ملمترا . يخفض هذا الارتفاع إلى ما لا يقل عن (٣٠٠) ثلاثمائة ملمتر في حجاب فتحات منافذ العنابر في أسطح السفينة التي تكون سقف الإنشاءات العلوية ، ومع ذلك ، فإن ارتفاع حجاب العنبر يمكن تخفيضه أو الاستغناء عنه ، شريطة أن تكون الإدارة واثقة من أن ذلك لن يخل بسلامة السفينة في أي وضع من أوضاع البحر .

٤ - مساقط التهوية وأنابيب الهواء :

٤,١ - تجهز مساقط التهوية التي تخدم الأماكن تحت سطوح العائم أو سطوح الإنشاءات العلوية المحوطة بحتارات مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى ، على أن تكون متينة البنيان وذات اتصال فعال بالسطح .

٤,٢ - حينما تمتد أنابيب الهواء المتجهة إلى صهاريج مياه التوازن وغيرها من الصهاريج فوق سطوح العائم أو الإنشاءات العلوية ، فإن من الواجب أن تكون الأجزاء المكشوفة منها ذات بنيان متين . ومن الواجب توفير وسائل مرضية دائمة التثبيت لإغلاق فتحات أنابيب الهواء .

٤,٣ - توفر لحجاب مساقط التهوية أجهزة غلق محكمة عازلة للمناخ ، مرفقة بها على الدوام .

٤,٤ - ينبغي أن لا يقل ارتفاع حجاب مساقط التهوية ومواسير الهواء المشار إليها عن :

٤,٤,١ - (٧٦٠) سبعمائة وستين ملمترا على سطح العائم .

٤,٤,٢ - (٤٥٠) أربعمائة وخمسين ملمترا فوق سطوح الإنشاءات العلوية المحيطة .

٤,٥ - يجوز للإدارة طلب زيادة ارتفاع حجاب مساقط التهوية في المواقع المعرضة .

٥ - فتحات منافذ التهوية لغرف الإعاشة - المخازن - المطابخ - الماكينات :

يجب أن تكون فتحات منافذ التهوية الجانبية ذات بنيان متين . ويجوز أن تحتوي منافذ التهوية على فتحات يمكن غلقها بأغطية عازلة للمناخ ، مرفقة بها دائما ، عندما يكون الجزء الأدنى من تلك الفتحات (٤٥٠) أربعمائة وخمسين ملمترا فوق سطح السفينة على الأقل . وكبديل عن ذلك ، يمكن أن تكون على شكل فتحات في جانب السفينة مزودة بزجاج سميك للإضاءة .

٦ - منافذ التصريف :

٦,١ - بالنسبة للسفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا فإن مساحة منافذ التصريف الدنيا على كل من جانبي سطح العائم ينبغي أن تحتسب وفقا للمعادلة الآتية :

المساحة = ٠,٧٥ (٠,٧ + ط ٠,٠٣٥) متر مربع

حينما يمثل الرمز (ط) طول الملطم في البئر أو طول منشآتها العلوية .

٦,٢ - قد ترى الإدارة ضرورة زيادة مساحة منافذ التصريف لأي سفينة عند عدم كفاية الميل .

٦,٣ - يجب أن تكون الحواف الدنيا لمنافذ التصريف على مستوى السطح أو في أقرب نقطة ممكنة إلى السطح .

٦,٤ - تركب لمنافذ التصريف التي يزيد ارتفاعها على (٣٠٠) ثلاثمائة ملمتر قضبان تبعد عن بعضها بعضا (٢٣٠) مائتين وثلاثين ملمترا ، أو أي أجهزة واقية أخرى مناسبة .

٦,٥ - إذا جهزت منافذ التصريف بمصاريع ، فمن الواجب توفير خلوص وافر لمنع الاستعصاء . ويجب أن تجهز المفاصل بمسامير أو حامل مصنوع من مادة غير قابلة للتآكل ، ولا تركب على المصاريع أية وسائل إغلاق .

قياس السطح الحر (Free Board)

المادة (٣٩)

١ - يتم قياس السطح الحر للسفن السطحية طبقا لما نصت عليه المعاهدة الدولية . وتستكمل جداول السطح الحر على أساس تعيين (٢٠٠) مائتي ملمتر للسفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا .

٢ - لا يطلب أن يكون موقع السفينة على ارتفاع فوق خط الماء مساويا للسطح الحر المحدد لسفن يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا .

٣ - تنطبق المادة (٢٩) من المعاهدة الدولية والتي تصحح السطح الحر على السفينة التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا .

٤ - حينما لا يستطيع مالك السفينة تزويد الإدارة أو أي منظمة مفوضة بذلك بالمعلومات المطلوبة لتحديد السطح الحر الصيفي ، فإنه يتم احتساب ذلك على أساس عشر العرض الأقصى للسفينة .

سعة سفينة الركاب

المادة (٤٠)

١ - يكون العدد الأقصى للركاب المسموح بهم في أي سفينة ركاب هو العدد الأكبر المسموح به وفقا لأي من المعايير الآتية أو بتركيبة من هذه المعايير :

١,١ - طول الحاجز : يجوز السماح براكب واحد لكل (٧٦٠) سبعمائة وستين ملمترا من مكان الحاجز المتوفر للركاب من محيط السطح ، ولا يتضمن ذلك فراغ الحاجز في الأماكن المكتظة ، وعلى السلالم ، وحيثما يكون الأشخاص الواقفون في المكان يحجبون الرؤيا على مشغلي السفينة .

١,٢ - منطقة السطح : يجوز السماح براكب واحد لكل متر مربع من المنطقة الحرة على السطح المتوفرة لاستعمال الركاب . ولا تشمل المنطقة الحرة على السطح الأماكن الآتية :

١,٢,١ - الأكشاك ، المناضد الثابتة ، ومعدات غرف الإعاشة الثابتة والتأثيث المشابهة .

١,٢,٢ - دورات المياه والمغاسل .

١,٢,٣ - سلالم السفينة والسلالم المؤدية إلى الحجرات .

١,٢,٤ - الأماكن المشغولة والضرورية لاستعمال معدات إنقاذ الأرواح أو أجهزة مد الحبال أو أعمدة مد الأشرعة أو الحبال أو الصواري المصاحبة .

١,٢,٥ - الأماكن تحت السطح وغير الملائمة للركاب أو التي لا يمكن للركاب استعمالها عادة .

١,٢,٦ - الممرات الداخلية التي يقل عرضها عن (٧٦٠) سبعمائة وستين ملمترا ، أو الممرات على السطح المكشوف للسفينة والتي يقل عرضها عن (٤٦٠) أربعمائة وستين ملمترا .

١,٢,٧ - منصة مقدمة السفينة ، أحواض السباحة والمناطق التي لا يوجد فيها سطح صلب . ومثال ذلك صنع الشباك على سفينة مركبة البدن .

١,٢,٨ - مناطق السطح المشغولة بعجلات التجذيف .

١,٢,٩ - المماشي .

١,٣ - الجلوس الثابت : يسمح لكل مسافر واحد مساحة عرضها (٤٦٠) أربعمائة وستين ملمترا من المقاعد الثابتة المتوفرة .

٢ - يجوز استعمال معايير مختلفة لاحتساب استيعاب السفينة من الركاب لكل سطح من أسطح السفينة وتجمع مع بعضها لتقرير الحد الأقصى من عدد الركاب المنقولين على السفينة . في الحالات التي تتوفر فيها مقاعد على جزء من السطح ، ولا تتوفر على الجزء الآخر ، فإن عدد الركاب المسموح بهم على السفينة سيكون مجموع العدد المسموح به وفقا لمعيار الجلوس في المكان المحتوي على مقاعد والعدد المسموح به وفقا لمعيار مساحة السطح لمكان لا يحتوي على مقاعد . ويمكن عدم جمع معيار طول الحاجز مع أي من معيار مساحة السطح أو معيار الجلوس الثابت لتقرير العدد الأقصى من الركاب المسموح لهم بالجلوس على سطح منفرد .

٣ - يمكن للإدارة أن تضع اعتبارات خاصة لزيادة ما هو مسموح به للركاب في السفينة العاملة على الرحلات القصيرة وفي مياه محمية ومثالها العبارات .

أماكن إعاشة الركاب

المادة (٤١)

١ - يتم ترتيب إسكان الركاب وتزويدهم بالمعدات لتوفير السلامة لهم ، مع الأخذ بعين الاعتبار مسار رحلة السفينة وطرق التشغيل وسرعة السفينة .

٢ - يجب ألا يقل ارتفاع سقف السطح في مكان إسكان الركاب عن (١,٩) متر ، ولكن من الممكن تخفيضه على جوانب ذلك المكان للسماح بانحناء ظهر السفينة ، ومد الأسلاك وقنوات التهوية والمواسير . وتتم صيانة المكان لتقليل أخطار الحريق وتوفير السلامة والحفاظ على الظروف الصحية . ويتم الإبقاء على الممرات خالية من العوائق .

٣ - يتم توفير مضجع في السفينة خلال الليل لكل راكب بما ترتضيه الإدارة ، وذلك في أماكن الإسكان في السفينة .

٤ - يتم توفير مقعد لكل راكب مسموح له في المكان الذي يطبق عليه معيار الجلوس الثابت الوارد في الفقرة (١,٣) من المادة (٤٠) من هذه اللائحة لتقرير عدد المسافرين المسموح لهم . ويتم تصميم المقعد لتقليل احتمالات الإصابة ولتجنب انحباس الراكب فيه . ويتم تركيب المقاعد لتوفير فرار سريع . يتم ترتيب المقاعد ، بما في ذلك الثابتة ، أو المؤقتة أو تلك القابلة للطي كما يأتي :

٤,١ - ترك ممر بينها لا يزيد طوله الكلي على (٣,٨) متر ، ولا يقل عرضه عن (٦١٠) ستمائة وعشرة ملمترات .

٤,٢ - ترك ممر بينها يزيد طوله الكلي على (٣,٨) متر ولا يقل عرضه عن (٧٦٠) سبعمائة وستين ملمترا .

٤,٣ - عندما تكون المقاعد في صفوف ، فإن المسافة بين مقدمة مقعد وآخر يجب أن لا تقل عن (٧٦٠) سبعمائة وستين ملمترا على أن تثبت المقاعد على السطح أو على فاصل إنشائي .

٤,٤ - تثبت المقاعد المخصصة للحد الأقصى من عدد الركاب المسموح به على سطح أو على فاصل إنشائي ، أو على جانب السفينة الممتد فوق سطحها العلوي ، بواسطة وسائل آمنة دائمة أو مؤقتة .

العوازل المائية

المادة (٤٢)

١ - يتم التحقق من العوازل المائية للهيكل والفواصل الإنشائية بما له علاقة بإصدار شهادة خط التحميل للسفن الخاضعة لهذه اللائحة .

٢ - الفتحات في جدار السفينة :

٢,١ - يجب أن تكون ترتيبات وكفاءة الوسائل المستخدمة في إغلاق أي فتحات في جوانب السفينة ، منسجمة مع الغرض المعد له والموضع الذي ركبت فيه .

٢,٢ - ينبغي أن يكون عدد فتحات تصريف المياه من السفينة ، وغيرها من الفتحات في جوانب السفينة في حدها الأدنى ، إما باستعمال كل فتحة تصريف لأكبر عدد ممكن من المجارير أو غيرها من الأنابيب ، وإما بأي وسائل أخرى توافق عليها الإدارة أو منظمة معترف بها .

٢,٣ - تمنع أبواب المعابر ، ومنافذ التحميل التزود بالوقود التي يكون مستواها دون خط التحميل المائي .

٢,٤ - تزود فتحات منافذ التهوية الجانبية لأماكن تقع تحت سطح الفواصل الإنشائية أو لأماكن ضمن المنشآت العلوية المحوطة ، وفقا لتعريفها في المعاهدة الدولية ، بأغطية فولاذية ذات مصاريع تعمل بكفاءة ، ومتصلة بشكل دائم ومرتبة بشكل يمكن معه إغلاقها وضمان كتامتها للماء . يتم قبل الإبحار غلق فتحات منافذ التهوية الجانبية وسداداتها التي لا يمكن الدخول إليها في أثناء الرحلة وختمها بإحكام .

٢,٥ - يتم تثبيت فتحات منافذ التهوية الجانبية المركبة أسفل سطح العائم ، وتكون حافتها السفلية بما لا يقل عن (٥٠٠) خمسمائة ملمتر فوق تحميل سطح العائم .

٢,٦ - لا يجوز تركيب فتحات منافذ التهوية جانبية في أماكن تستعمل حصريا لنقل البضائع .

٢,٧ - يجب تركيب كل المنافذ البحرية والمخارج ، والمصارف الصحية بحيث لا تسبب في إدخال الماء بشكل عرضي إلى السفينة .

٢,٨ - يركب على مداخل الآلات قواطع ومصفاة يمكن فصلها ، وتركب على الجانب ، ليمكن قدر الإمكان منع دخول أي جسم أجنبي يمكنه أن يؤدي إلى إعاقة عمل القواطع . وتثبت المصفاة بحيث يمكن فصلها أمام جهاز القواطع .

٢,٩ - تزود أماكن منافذ مكائن التصريف بباب أو بصمام لا رجعي يمكن إغلاقه يدويا . وتلحق هذه الأجهزة مباشرة مع المنافذ الجانبية أو منافذ المياه أو مع بطانة المخارج أو الصناديق .

٢,١٠ - تزود جميع الصمامات بمؤشرات توضح ما إذا كان الصمام مفتوحا أو مغلقا . ويجب أن تكون الصمامات والمنافذ والمصارف في مكان يسهل الوصول إليها .

٢,١١ - في السفن ذات الأسطح ، يتم التحكم في أجهزة القطع ومداخل البحر والمصارف تحت سطح العائم في أماكن الآلات ، من نقطة فوق السطح عدا الحالة التي تكون فيها غرفة الدفة في السفينة مزودة بجهاز يكشف وجود الماء في هذه الأماكن ، وفي هذه الحالة ، فإن أجهزة القطع ينبغي أن تكون قابلة للدخول إليها بحرية فوق السطح .

٢,١٢ - يزود كل مصرف صحي منفصل يمر من خلال الجانب ، إما قادما من أماكن تحت سطح العائم ، وإما من أماكن في المنشآت العلوية أو منشآت السطح من سطح العائم ومغلق بأبواب فولاذية عازلة للماء بوسائل يسهل الوصول إليها وكفؤة لمنع الماء من الدخول إلى داخل السفينة ، ويجب أن تتماشى هذه الوسائل مع متطلبات الاتفاقية الدولية على تلك السفن التي تنطبق عليها تلك الاتفاقية .

٢,١٣ - في السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا ، يركب على كل مصرف صحي صمام أوتوماتيكي لا رجعي ، والذي يمكن تشغيله مباشرة من مكان يمكن الوصول إليه . ومع ذلك ، قد لا يطلب هذا الصمام إذا رأت الإدارة أو المنظمة المفوضة بذلك والتي تفحص السفينة أن مرور الماء داخل السفينة من خلال فتحة التصريف في جانبيها لا يحتمل أن يتسبب في انغمار خطر أو إذا تم تركيب جهاز الإنذارعن الانغمار .

٢,١٤ - توضع فتحات تصريف المياه بالسفينة في المنشآت العلوية غير المحوطة من السفينة على سطحها . في حين تزود مصارف المياه الموضوعة في أي مستوى والمؤدية إلى جدار السفينة ، إما على انخفاض يزيد على (٤٥٠) أربعمائة وخمسين ملمترا تحت السطح ، وإما أقل من (٦٠٠) ستمائة ملمتر فوق خط

تحميل الماء ، بصمام لا رجعي على جدارها ، ويستغنى عن هذا الصمام إذا قررت السلطة المختصة أن سماكة الأنابيب تبرر ذلك . ولا تنطبق هذه الفقرة على السفن التي لا توجد فيها أسطح .

٢,١٥ - يسمح لفتحات تصريف المياه بالسفينة أن تخترق جدار السفينة والتي توصل من المنشآت العلوية المحوطة المستخدمة في نقل البضائع ، فقط عندما لا تكون حافة سطح العائم مغمورة بزاوية قدرها (٥) خمس درجات من مؤخرة السفينة من جانب إلى آخر . وفي الحالات الأخرى ، فإنه يصار إلى تصريف أماكن البضائع المغلقة على سطح العائم داخليا أو إلى واحد أو أكثر من الأماكن التي تتوفر فيها الطاقة الكافية مع إنذار صوتي حينما يصل الماء إلى مستوى عال ، ومزود بأجهزة مناسبة للتصريف إلى البحر .

٢,١٦ - يجب أن تكون جميع الصمامات وتركيبات الجدار المطلوبة للالتزام بما ورد أعلاه مصنوعة من الفولاذ أو البرونز أو أي مادة أخرى مقاومة للصدمات .

٢,١٧ - يجب أن تحتوي أجزاء المداخل من البحر وإليه أو أنابيب التصريف التي تخترق جدار السفينة تحت سطح العائم على قسم مرفقي أو جهاز يساوي ذلك ، مصنوع بشكل جيد ، ولكن مرن بما فيه الكفاية لتحمل صدمات السفينة مع رصيف الميناء أو عند جنوحها . يوضع قسم المرفق بين تثبيت الأنبوب إلى الجدار أو المنافذ من البحر أو إليه ، أو مخارج الميناء وبين أول نقطة تثبيت أو سطح أو فاصل إنشائي أو جهاز أو جامع يتصل به الأنبوب . ويجب حماية أقسام الأنابيب هذه ، وأية تقسيمات فيها بصورة ملائمة ضد الصدمات .

٣ - اختبارات منع نفاذ الماء في السفن :

٣,١ - يتم فحص الأسطح والفواصل الإنشائية العازلة للمياه والجذوع والأنفاق والأبواب العازلة للماء لمعرفة مدى مقاومتها لتسرب المياه باستخدام اختبار الخراطيم وبدرجة ضغط لا تقل عن ٢, N /لكل ملمتر مربع واحد .

٣,٢ - تخضع أعلى المقدمة والمؤخرة من السفينة وأجزاء القاع المزدوج إلى فحص وبموجبه يتم ملؤها بالماء إلى المستوى المساوي إلى علامة خط التحميل أو إلى الارتفاع الوارد أدناه إذا كان أكثر من ذلك .

٣,٣ - إذا كانت تلك الأجزاء معدة لتحتوي على سوائل ، فإنه يصار إلى فحصها بضغط ماء إلى أعلى مستوى يمكن أن يصله السائل عمليا في أنبوب الانغمار بما لا يقل عن (٩٠٠) تسعمائة ملمتر تحت السقف . وعلى أية حال ، وفي حالة السوائل القابلة للاشتعال ، فإن الحد الأدنى لارتفاع الماء سيزيد إلى (٢,٤٠) متر للمواد المشتعلة بنقطة وميض تساوي أو تزيد على (٦٠) ستين درجة مئوية ، وإلى (٣,٦٠) متر في حالة المواد المشتعلة بنقطة وميض تقل عن (٦٠) ستين درجة مئوية ولكن أكثر من (٤٣) ثلاثة وأربعين درجة مئوية .

٣,٤ - لا يعتبر الاختبار الوارد في الفقرة (٣,٣) أعلاه إلزاميا في الأجزاء الرئيسية الأخرى .

٣,٥ - تخضع كل الأجزاء المعدة لملئها من خلال اتصالها إلى اختبار إغراق على عمق ماء محدد بالحد الأعلى للخط المائي للتحميل .

وسائل وترتيبات الهروب خارج السفينة

المادة (٤٣)

١ - يتم توفير السلالم والأدراج من جميع أمكنة سكن الطاقم والأماكن الأخرى غير أماكن الآلات والمحاور حيث يستخدم الطاقم عادة ، وذلك للسماح بوسائل سريعة للهروب من كل تلك الأماكن إلى الأماكن المكشوفة .

٢ - ينبغي أن تتوفر في كل مكان يزيد طوله على (٣,٧) متر (١٢) اثني عشر قدما يمكن للركاب الوصول إليه أو يستخدم من قبل الطاقم على أساس منتظم وسيلتان للهروب على الأقل ، شريطة ألا تكون إحداهما بابا عازلا للماء .

٣ - ينبغي أن تكون كلتا وسيلتي الهروب متباعدتين عن بعضهما ، وعند الإمكان أن تكونا على نهايتين أو جانبين متعاكسين من المكان لتقليل إمكانية أن يؤدي حادث واحد إلى إغلاق كلا منفذي الهروب . ويمكن لوسائل الهروب أن تتضمن المخارج العادية والمخارج الاضطرارية والمسالك والسلالم والأدراج وفتحات منافذ التهوية في سطح السفينة والنوافذ . يجب أن يكون عدد وأبعاد وسائل الهروب من كل مكان كافيا لإخلاء سريع في حالات الطوارئ لعدد كبير من الأشخاص من المحتمل أن يكونوا شاغلين لذلك المكان في الظروف التشغيلية . وينبغي أن يكون حجم وسائل الهروب مرضيا للإدارة في سفن الركاب ، كما ينبغي ألا يقل عرض جميع الأبواب والممرات

المستعملة كوسائل هروب من مكان ما عن (٨,٤) ملمتر (٠,٣٣٣ إنشا) مضروبا في عدد الركاب الذي صمم له المكان مع مساحة حرة لا تقل عن (٨١٠) ثمانمائة وعشرة ملمترات (٣٢ إنشا) . وفي جميع السفن ، تكون للأبواب والمسالك (الممرات) التي تستعمل من قبل أفراد الطاقم فقط مساحة حرة لا تقل عن (٧١٠) سبعمائة وعشرة ملمترات (٢٨ إنشا) .

٤ - عندما تستخدم فتحات منافذ التهوية في سطح السفينة كوسائل للهروب، فإن قطرها يجب أن لا يقل عن (٤٥٥) أربعمائة وخمسة وخمسين ملمترا (١٨ إنشا) ويجب أن تزود بجهاز فتح سريع ومكبح لإبقاء الكوة في وضع مفتوح .

٥ - يجب أن يزود جزء السفينة الذي يحتوي على مكائن الدفع بوسائل رئيسية للهروب ومخرج اضطراري . ويجب وضع هاتين الوسيلتين للهروب متباعدتين عن بعضهما قدر الإمكان ، وفقا لما يرضي الإدارة أو المنظمة المخولة بفحص السفينة ، وعلى أية حال ، إذا كان طول ذلك الجزء من السفينة يقل عن (٦) ستة أمتار ، فإن مخرج الطوارئ غير مطلوب .

٦ - يجب أن تكون السلالم والأدراج من جزء السفينة الذي يحتوي على مكائن الدفع من الفولاذ أو مادة مساوية .

٧ - تزود السفينة بفواصل إنشائية وأسيجة وحبال نجاة ومنافذ جانبية وسلالم . وترتب بحيث تسهل عمل السفينة في الوقت الذي تضمن فيه سلامة ركابها وتمتثل لمتطلبات اللوائح بمقتضى المعاهدة الدولية والمادة (٣٨) من هذه اللائحة .

أنابيب قياس الأعماق والتهوية

المادة (٤٤)

١ - تتخذ الترتيبات للسماح بقياس العمق في الأماكن التي تحتوي على السوائل ، وأية أماكن لا يمكن الوصول إليها بسهولة في جميع الأوقات .

٢ - كقاعدة عامة ، تمد أنابيب قياس الأعماق فوق سطح العائم إلى الأماكن التي يمكن الوصول إليها بسهولة ، والتي ينبغي أن تتوفر فيها وسائل إغلاق محكمة . أما أنابيب قياس الأعماق التي لا تمتد فوق السطح فإنه يجب تزويدها بأجهزة إغلاق أتوماتيكية . وعلى أية حال ، وفي أماكن الآلات والأنفاق ، حيث لا يمكن تنفيذ هذا المطلب ، فإنه

يمكن مد أنابيب سبر الأعماق فوق تكسية السطح إلى الأماكن التي يمكن الوصول إليها بسهولة . وعندما تكون تلك الأنابيب موصولة بصهاريج تحتوي على الوقود أو زيت التزليق ، فإنه ينبغي ألا تمتد بالقرب من مراجل أو مولدات أو محركات كهربائية أو لوحات مفاتيح كهربائية ، وتزود بأجهزة إغلاق أتوماتيكية . وبالإضافة إلى ذلك ، يركب صنبور تحكم قياس بإغلاق أتوماتيكي تحت جهاز غلق الأنبوب في صهاريج الوقود ذات القاع المزدوج .

٣ - في الأماكن المعدة لكي تحتوي على سوائل ، يمكن استبدال أنابيب قياس الأعماق بنظام مؤشر قياس يسمح بقياس المستوى في جميع الأوقات .

٤ - في الأماكن ذات القاع المزدوج ، يجب أيضا توفير مراوح تهوية لتعمل كمنافذ للمياه الفائضة تمتد فوق السطح ، شريطة ألا يقل مستواها من متطلبات اللوائح بموجب المعاهدة الدولية .

٥ - يتم ترتيب تقسيم الأنابيب الهوائية وعددها ومواضعها بحيث يتم تجنب إقفال الهواء والضغط الزائد خلال عمليات التعبئة قدر الإمكان . وأكثر من هذا ، يجب أن يتم تحرير الهواء لتجنب أي دخول عرضي للماء إلى صهريج الوقود ، ويطبق الأمر ذاته على الأجزاء خارج القاع المزدوج إذا كان من الممكن ملؤها بواسطة نظام الضخ .

٦ - يجب حماية أنابيب قياس الأعماق التي تكون دارتها مباشرة قدر الإمكان بطريقة ملائمة لحمايتها من الأضرار والصدمات المفاجئة . أما تلك الأنابيب التي تمر عبر أماكن مبردة فإنه يجب تغليفها بشكل مناسب . وتتخذ الاحتياطات اللازمة للتأكد من أن تعدد وجود أنابيب قياس الأعماق لا تؤدي إلى تدهور موضعي سريع في ألواح غلاف السفينة .

الباب الرابع

البنـــاء ، والتقســيمات والمعــدات

أحكام عامة

المـادة (٤٥)

يجب أن يكون تصميم وتركيب المكائن والإنشاءات الكهربائية ، والمعدات الميكانيكية والكهربائية ، والمراجل وأوعية الضغط الأخرى ، والأنابيب ، والكابلات والتركيبات

المساعدة الأخرى ملائما للخدمة المعدة لها . ويجب أن تركب ويتم حمايتها بحيث يخفض إلى الحد الأدنى أي خطر للأشخاص على متن السفينة وللبيئة ، مع الاهتمام بشكل خاص بالأجزاء المتحركة والأسطح الساخنة والأخطار الأخرى . ويجب أن يأخذ التصميم في الاعتبار المواد المستخدمة في التركيب ، والغرض الذي أعدت له المعدات وظروف العمل والبيئة التي ستستخدم فيها .

البنـــاء

المـادة (٤٦)

١ - يجب أن تمكن قوة وطريقة بناء جدار السفينة ، والإنشاءات العلوية عليها ، والأبنية على سطحها ، وركائز الآلات ، والأبواب والهياكل الأخرى وكذلك المعدات ، السفينة من الصمود أمام أي من الظروف المتوقعة في أثناء الخدمة المعدة لها ، وبما يعتبر مرضيا للإدارة . إن السفينة التي تم بناؤها وصيانتها بما يتفق والمعايير المعترف بها من قبل الإدارة يمكن اعتبارها متماشية مع متطلبات هذه اللائحة .

٢ - يجب أن تحتوي السفن التي تسير بقوة محركها على حاجز تصادم يستجيب لمتطلبات المادة (٤٧) من هذا الباب ويكون مكان الآلات محوطا بفواصل إنشائية عازلة للماء . ويجب أن تكون هذه الفواصل العازلة ممتدة إلى السطح الحر . وتزود السفن الخشبية كذلك بمثل هذه الفواصل ، والتي ينبغي أن تكون قدر الإمكان عازلة للماء . أما سفن الركاب فإن أقصى مسافة بين الفواصل الإنشائية العازلة المتجاورة الرئيسية ينبغي ألا تتجاوز ثلث طول السطح الحر للسفينة . وعند الحاجة تتم إضافة فواصل إضافية إلى حاجز التصادم وإلى الفواصل الإنشائية بأماكن الآلات .

٣ - لا يجوز وضع محاور الدفع والأنابيب والتحميلات وأنابيب مؤخرة السفينة في أي مكان آخر غير حيز المكائن المحتوي وسائل الدفع ، ما لم تكن تلك محوطة في مواقع أو أماكن مقاومة للماء بما يرضي الإدارة . ويجوز للإدارة أن تعفي من متطلبات هذه الفقرة السفن التي تعاني من ضيق المكان أو التي تكون رحلاتها في مياه محمية ، شريطة الإثبات أن بداية انغمار الأماكن ذات العلاقة يمكن السيطرة عليه بسهولة ، وأن سلامة السفينة غير مهددة .

٤ - توضع صناديق التغليف في أماكن يمكن الوصول إليها بسهولة في أي وقت من الأوقات لأغراض الفحص والصيانة .

حـواجـز التصـادم

المـادة (٤٧)

١ - لأغراض هذه اللائحة ، فإن تعبير سطح المستوى الحر للسفينة ، طول السفينة ، والمتعامدان (الأمامي والخلفي) ، تحمل المعاني الواردة في تعريفها في المادة (٤) من الباب الأول من هذه اللائحة .

٢ - تجهز سفينة البضائع بحواجز تصادم عازلة للماء حتى سطح المستوى الحر للسفينة . يكون موضع الحواجز ، قدر الإمكان ، على مسافة من العمود الأمامي لا تقل عن (٥٪) خمسة في المائة من طول السفينة ، ولكن لا تزيد على (٨٪) ثمانية في المائة من طول السفينة . إذا تم الإيضاح بما يرضي الإدارة أنه ليس بالإمكان وضع حاجز التصادم على مسافة من العمود الأمامي بما يساوي (٨٪) ثمانية في المائة من طول السفينة ، فإنه يجوز للإدارة أن تسمح بمسافة أكبر ، شريطة ألا تتجاوز خط الماء خطا مرسوما على غلاف السفينة بمقدار (٧٦) ستة وسبعين ملمترا أسفل الحافة العليا من السطح العازل للماء ، إذا كانت كتلة مقدمة الحاجز نافذة عندما تكون السفينة كاملة التحميل .

٣ - يمكن لحاجز التصادم أن تكون له درجات أو فجوات شريطة أن تكون هذه ضمن الحدود الواردة في الفقرة (٢) أعلاه . وينبغي أن يكون عدد الأنابيب التي تخترق حاجز التصادم على أقل ما يمكن ، وأن تجهز هذه الأنابيب بصمامات قابلة للتشغيل من فوق سطح العائم ، على أن يثبت صندوق الصمامات بإحكام إلى حاجز التصادم داخل المخزن صهريج المقدمة . ويمكن للإدارة أن تسمح بتركيب هذه الصمامات على الجانب الخلفي من حاجز التصادم شريطة إمكانية الوصول إلى تلك الصمامات بسهولة في أي وقت تحت جميع ظروف الخدمة وألا يكون المكان الذي وضعت فيه تلك الصمامات مكانا للبضاعة . يجب أن تكون جميع الصمامات مصنوعة من مادة وافقت عليها الإدارة .

٤ - عند تركيب منشأة علوية طويلة ، ينبغي مد حاجز التصادم بحيث يكون عازلا للمناخ حتى نقطة تعلو مباشرة سطح العائم . ووفقا للأحكام الواردة في الفقرة (٣) أعلاه ، فإن الامتداد ينبغي أن يقع ضمن الحدود المبينة في الفقرة (٢) أعلاه .

٥ - عند وجود أبواب مركبة في مقدمة السفينة ، وتشكل منصة التحميل المنحدرة منها جزءا من امتداد حاجز التصادم فوق سطح المستوى الحر للسفينة ، فإن ذلك الجزء من المنصة المنحدرة التي يزيد طولها على (٢,٣) متر ، أو أي طول آخر تقرره الإدارة ، فوق سطح المستوى الحر للسفينة لا يمكن مده لأكثر من (١) متر واحد إلى الأمام عن الحد الوارد في الفقرة (٢) أعلاه . ويجب أن تكون المنصة المنحدرة عازلة للمناخ على طول امتدادها .

٦ - تحدد عدد الفتحات في تمديد حواجز التصادم فوق سطح المستوى الحر للسفينة إلى الحد الأدنى الذي يتفق مع تصميم السفينة وتشغيلها العادي . وتكون كل هذه الفتحات قابلة للإغلاق العازل للعوامل الجوية .

٧ - لا يرخص بأي فتحة مجار ، أو باب ، أو فتحات دخول مفضية إلى عنابر أو صهاريج أو قنوات تهوية أو أي فتحات أخرى في حاجز التصادم تحت سطح العائم . عند وجود قفل بسلسلة في مؤخرة حاجز التصادم أو يمتد إلى مقدمة السفينة فإنه يجب أن يكون عازلا للماء ، ومزودا بوسائل فعالة للضخ والتجفيف .

٨ - يجب ألا يستعمل القفل بسلسلة لأي غرض آخر غير تخزين سلاسل المرساة (جنزير المخطاف) .

الفواصل الإنشائية ، السطوح ، الأبواب ، والفراغات العازلة للماء

المادة (٤٨)

١ - تطبق أحكام هذه المادة على السفن الآلية الجديدة ، ولا تطبق على السفن ذات البدن الخشبي .

٢ - كل تقسيم ثانوي للحاجز سواء كان عرضيا أو طوليا ، يجب إنشاؤه بطريقة بحيث يكون قادرا على الدعم ، وبهامش ملائم من المقاومة ، للضغط الناجم عن قوة اندفاع الماء الذي ينبغي تحمله في حالة تضرر السفينة ولكن بأقل ضغط ناجم عن عمود للماء يصل إلى خط حد الغمر . يتم إنشاء هذا الحاجز من مواد وافقت عليها الإدارة .

٣ - ينبغي في الدرجات والتجاويف في الحواجز أن تكون عازلة للماء وبمتانة الفاصل الإنشائي في المواقع التي تقام فيها .

٤ - عندما تكون الأطر والعوارض تمر من خلال سطح أو فاصل إنشائي عازل ، فإن مثل هذا الفاصل أوالسطح ينبغي أن ينشأ عازلا للماء .

٥ - ينبغي تقليل عدد الفتحات في الفواصل الإنشائية العازلة للماء إلى الحد الأدنى الذي يتفق مع تصميم السفينة وتشغيلها العادي . ويتم توفيرالوسائل لإغلاق هذه الفتحات وفقا لما يرضي الإدارة . وينبغي في الأبواب العازلة للماء أن تكون بمتانة الفاصل الإنشائي المجاور الخالي من الفتحات .

٦ - ينبغي في الأسطح والممرات والأنفاق وقنوات التهوية أن تكون ذات نوعية مساوية للحواجز العازلة للماء الموجودة على نفس المستوى . ويجب أن تكون طريقة البناء المستعملة تضمن أن هذه العناصر عازلة للماء ، وأن الترتيبات المعتمدة لإغلاق جميع الفتحات ، وفقا لما ترتضيه الإدارة . ويجب أن تمتد قنوات التهوية والممرات العازلة للماء إلى سطح الفواصل الإنشائية على الأقل .

٧ - لا يعتبر اختبار ملء الأجزاء الرئيسية من السفينة إلزاميا . وحين لا يتم اختبار الملء بالماء فإن إجراء الاختبار الخرطومي يعتبر إلزاميا . ويجري هذا الاختبار في آخر مرحلة من مراحل بناء السفينة . وفي جميع الأحوال يتم إجراء فحص تفصيلي للفاصل الإنشائي للتحقق من عزله للماء .

٨ - يجري اختبار المقدمة ، والقاع المزدوج (بما في ذلك الصوالب الصندوقية) والبدن المزدوج من خلال إخضاعها لضغط عمود ماء يتفق ومتطلبات الفقرة (٢) أعلاه من هذه المادة .

٩ - يتم اختبار الصهاريج المخصصة لحمل سوائل ، والتي تشكل جزءا من التقسيم الداخلي للسفينة للتحقق من مناعتها لنفاذ المياه تحت عمود ماء مساو لثلثي (٢/٣) الحيز المقاس من قمة صالب السفينة إلى حافة خط الغمر من خلال الصهريج . وعلى أية حال ، فإن ارتفاع عمود الماء فوق أعلى الصهريج ينبغي ألا يقل عن (٠,٩) متر .

١٠ - تهدف الاختبارات المشار إليها في الفقرتين (٨) و(٩) أعلاه إلى ضمان أن تكون الفواصل الإنشائية عازلة للماء هيكليا ، ولا ينبغي اعتبارها في أي حال لأغراض خاصة أخرى قد تتطلب اختبارا لصلاحية أي من أجهزة التخزين لسوائل قابلة للاشتعال ، مع الأخذ في الاعتبار الارتفاع الذي يمكن أن يصله السائل في الصهريج ذي العلاقة أو في وصلاته .

أجهـزة الـربط

المـادة (٤٩)

١ - تجهز كل سفينة بجنزيرين للرسو ، ما لم تفوض الإدارة بغير ذلك اعتمادا على الرحلة المقصودة .

٢ - يوضع على السفن التي يبلغ طولها (٣٥) خمسة وثلاثين مترا أو أكثر ، جنزرا الرسو في وضع تكون مخطافيها جاهزتين للهبوط ، مع الوسائل الملائمة لوزنهما وكبحهما .

٣ - ينبغي في السفن التي يقل طولها عن (٣٥) خمسة وثلاثين مترا أن يكون لأحد الجنزيرين مخطاف في وضع تكون جاهزة للهبوط مع الوسائل الملائمة لكبحها ، ويكون هذا الجنزير على شكل سلسلة للسفن التي يكون طولها (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر . أما السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا ، فإن الجنزير يمكن أن يحتوي على سلسلة لا يقل طولها عن (٢٠) عشرين مترا وحبل غليظ لا يقل طوله عن (١٠٠) مائة متر . ويحتوي جنزير الرسو الثاني على سلسلة لا يقل طولها عن (٢٠) عشرين مترا وحبل غليظ .

٤ - ينبغي أن يكون وزن المخطافين وقطرهما وصلابة السلاسل والحبال والمحاكيم على هذه الأجهزة ، اعتمادا على نوع السفينة وحجمها ، بما يتفق ورضا الإدارة .

٥ - يجب أن تكون رافعات المخطاف ومرابط الحبال ودعامات الرسو والوسائل الأخرى الضرورية لرسو السفينة وإلقاء المرسى وقطرها أو رفع السفينة كما يأتي :

٥,١ - مصممة لمواجهة متطلبات التشغيل والظروف التي يمكن أن تتعرض لها .

٥,٢ - مجهزة بشكل ملائم .

٥,٣ - مثبتة إلى جزء من الهيكل بإحكام كاف .

الأحكـام الخـاصة المطبقـة علـى القطـر والدفـع

المـادة (٥٠)

١ - يجـب أن يحتـوي الخطـاف المعد لقطر السفن على جهاز كفء يسمح في أي وقت ، إذا كان حبل القطر مشدودا ، أن يحرره حالا وموضعيا من غرفة القيادة بصرف النظر عن مؤخرة السفينة .

٢ - يجب أن يكون خطاف القطر في السفن المعدة لتدوير السفن في مناورة في البحر أو في الميناء ذي نوعية معتمدة ، وأن يفي بالشروط الثلاثة الآتية :

٢,١ - أن تكون محمولة بإحكام وفق نظام دوار حلزوني بشكل يؤدي إلى التقليل من احتمال الانقلاب ، عندما تقطر القاطرة بزاوية ، وبشكل تكون فيه قوة السحب في الاتجاه الطولي في جميع الأوقات على أقل مسافة ممكنة فوق مركز ثقل (جاذبية) (G) القاطرة .

٢,٢ - مزودة بوسيلة أمان لتحرير خطاف القطر دون استعمال القوة الزائدة عندما تميل القاطرة بأكثر من (٣٠) ثلاثين درجة عن الأفق .

٢,٣ - التحكم عن بعد بنظام تحرير الخطاف من غرفة القيادة ، وعلى قدر الإمكان كذلك من كابينة السطح ، وذلك بغية تجنب تعريض الطاقم لخطر جدي .

٣ - يجب أن يكون لجميع القاطرات خطاف قطر ثان جاهز للاستعمال إذا تضرر الخطاف الأول ، أو أي جهاز آخر مشابه للخطاف قادر على القيام بالقطر .

٤ - ينبغي تزويد السفن الدافعة بنظام تحكم عن بعد ذي كفاءة لتحرير نظام الربط إلى السفينة المدفوعة ، مما يسمح لتلك السفن في حالة الخطر من تحرير نفسها حالا .

٥ - تزود القاطرات والسفن الدافعة على كل من جانبيها بفأس بحجم كاف لقطع حبل القطر وحبال الرسو عند الضرورة .

أجهزة القطر والرسو على الصنادل

المادة (٥١)

١ - يكون من مقتضى أجهزة القطر والرسو على الصنادل التقليل قدر الإمكان من أي خطر على الأفراد خلال عمليات القطر والرسو . وينبغي أن تكون هذه الأجهزة ملائمة لكل صندل ومتينة بما فيه الكفاية . ويكون تصميمها وتركيبها موافقا لمتطلبات الإدارة ، وتأخذ في الاعتبار حالات الطوارئ التي قد تحدث .

٢ - يجب توفير الأجزاء الاحتياطية التي تسمح ، عند الضرورة ، بالاستبدال الكامل لأجهزة القطر والرسو على متن القاطرة أو الصندل .

٣ - يجب توفير أجهزة قطر الطوارئ كذلك على متن الصندل بحيث يمكن للقاطرة الحصول عليها بسرعة إذا انقطع حبل القطر أو تعرضت المعدات المساندة للعطب .

٤ - بالإضافة إلى هذه اللائحة ، تلتزم القاطرات والصنادل بتطبيق الأحكام المطبقة والموصى بها من قبل المنظمة البحرية الدولية لسلامة السفن والقوارب العائمة الأخرى المقطورة .

أجهـزة ومعـدات الحمـايـة

المـادة (٥٢)

١ - تزود الأغطية المفصلية على فتحات تصريف المياه ، وفتحات المجاري وغيرها من الفتحات بأجهزة تمنع انسدادها عرضيا ، وبصورة خاصة تركب على الأغطية الثقيلة الموضوعة على فتحات تصريف المياه والتي هي مخارج للهرب بأثقال موازنة بحيث يمكن فتحها من كلا الجانبين للوحة .

٢ - تكون أبعاد فتحات تصريف المياه بحيث يمكن لشخص أن يهرب بسرعة وبسهولة إلى مكان آمن عند حدوث طارئ . وحيثما كان ذلك ممكنا فإنه يجب أن تكون أبعاد فتحات تصريف المياه في أماكن البضاعة والآلات بحيث تسهل عمليات الهرب .

٣ - تكون الجوانب العلوية للسفينة وتسييجها وحبال النجاة بحجم ومتانة كافية وفقا لمتطلبات الإدارة ، لتوفير حماية للأشخاص عندما تتمايل السفينة وتتأرجح بشكل عنيف .

٤ - تزود المناور في سطح السفينة وغيرها من الفتحات المشابهة بقضبان حماية لا تبعد عن بعضها بأكثر من (٣٥٠) ثلاثمائة وخمسين ملمترا . ويمكن للإدارة أن تعفي الفتحات الصغيرة من هذا المتطلب .

الباب الخامس

ترتيبـات الاتزان وضـخ ميـاه الرواسب

الاتـزان الآمن لسفن البضائع غيرسفن المساندة البحرية

المـادة (٥٣)

١ - تقوم الإدارة أو المنظمة المفوضة بإصدار شهادات خط التحميل بتظهير كتيب الاتزان الآمن لتلك السفينة .

٢ - مع الالتزام بأحكام الفقرة (٣) أدناه ، عند انطباقها ، فإن الاتزان الآمن للسفن يجب أن يمتثل لأحكام السفن الواردة في مدونة الاتزان الآمن المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية بقرارها رقم (٧٤٩ .A ١٨) والمعدل بالقرار رقم (٧٥ MSC ٦٩) .

٣ - عندما يكون من رأي الإدارة أن مواصفات السفينة لا تسمح لأسباب عملية بتطبيق أحكام الفقرة (٢) أعلاه فإنه يمكن تطبيق معيار الاتزان الوارد في الفقرة (٢,٥,٢) من قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (٤٦٩ .A ١٢) بشأن المبادئ الإرشادية وبناء سفن المساعدة البحرية .

٤ - يقتضي الاتزان الآمن للصنادل التي تنقل البضائع على سطحها ، دون أن يكون فيها فتحات أو فتحات عنابر على السطح ، باستثناء المجارير الصغيرة المغطاة بأغطية ، دون وجود الآلات ، أو أماكن للسكن أو الخدمات فيها ، الالتزام بأحكام الفقرة (٤,٧) من المدونة المشار إليها في الفقرة (٢) أعلاه . يقرر معيار الاتزان الآمن للصنادل التي تنقل بضائع تحت سطحها أو توجد فيها آلات ، أو أماكن للسكن أو الخدمات ، من قبل الإدارة أو المنظمة المفوضة بذلك ، مع الأخذ بعين الاعتبار التصميم وترتيبات أماكن البضاعة ، والآلات ، والمعدات ، والسكن والإنشاءات العلوية عليها .

اختبار الاتزان وكتيب الاتزان

المادة (٥٤)

١ - يتم إبلاغ الإدارة بمخطط يوضح غاطس السفينة أو موقع خطوط التحميل وفقا لما هو مطلوب في الفصل (١) من الباب الثاني من هذه اللائحة ، ومن ثم تحفظ في كتيب السفينة .

٢ - يتم التصديق على الاحتساب من قبل الإدارة أو أي منظمة مفوضة بذلك تقوم بإصدار شهادة خطوط التحميل للسفن ، مبينة موضع الخط الأساسي ، والتفاصيل الهيدروستاتيكية والاتزان الآمن . وتضمن هذه الوثائق في كتيب السفينة .

٣ - تخضع السفن المستكملة ، قدر الإمكان بعد ذلك وأجهزة الإنقاذ فيها ، إلى اختبار اتزان لتقرير الإزاحة الفعلية للسفينة فارغة وإحداثيات مركز الجاذبية فيها .

٤ - يتم القيام باختبار الاتزان وتقيم نتائجه من قبل شخص مؤهل يعين خصيصا من قبل المسفن أو مالك السفينة .

٥ - يتم القيام باختبار الاتزان مع أخذ الاحتياطات الاعتيادية وذلك للحصول على أدق النتائج الممكنة . وتتعلق هذه الاحتياطات بشكل خاص بالظروف الجوية في وقت إجراء الاختبار ، ووضع السفينة ، ورسوها ، ومواضع وتوزيع الأوزان التي ستزال أو تضاف ، وتركيب أجهزة الإنقاذ فيها . وبصورة خاصة ، يجب تجنب وجود سائل الصابورة ، وإذا لم يكن ذلك ممكنا تصحح النتائج وفقا لذلك . ويتم وزن الأوزان المتحركة بعناية ، ويتم عزل صهاريج الوقود أو الماء لمنع حركة السائل من جانب إلى آخر عند ميلها ، ويجب توفير عناية خاصة في وضع معدات القياس . وفي حالة البندول فإن طوله يجب ألا يقل عن (٣) ثلاثة أمتار ، وألا يركب قدر الإمكان داخل السفينة ، كما يجب عدم استعمال الأسلاك الصلبة جدا في نوابض التعليق . ويتم الحصول على القياسات وإزاحة الأوزان وقراءة معدات القياس أو تمديد البندول أو طوله ، مواقع الأوزان التي ستزال أو تضاف إلى سطح السفينة ، بوجود ممثل الإدارة أو المنظمة المفوضة بذلك . ويطبق الأمر نفسه على قياسات الغمر من السفينة لأجل وزنها .

٦ - يتم القيام بأربعة اختبارات إمالة للسفينة ، بميلها إلى زاوية (٢) درجتين على الأقل ولا تزيد على (٣) ثلاث درجات . ولا ينبغي إمالة السفينة من خلال نقل السوائل فيها . ويمكن للإدارة القبول باختبار اتزان السفينة عندما تكون السفينة قد مالت مرتين فقط حينما لم تسبب الظروف الجوية والقياسات الواردة في الفقرة (٥) أعلاه أية ملاحظات .

٧ - إن من مقتضى هذا الاختبار تقرير إزاحة السفينة ومركز الجاذبية فيها وفقا لوضعها في وقت إجراء الاختبار . تتقرر الإزاحة ، ومركز الجاذبية ومدى الاتزان استنادا إلى النتائج المتحصلة من الاختبار من خلال إزالة الأوزان المضافة وإضافة الأوزان المفقودة . وتحتسب كمية تلك الأوزان ومواضعها بدقة قدر الإمكان في وقت إجراء الاختبار .

٨ - يقوم الخبير بتقييم نتائج اختبار التوازن وتقديم تقرير بذلك مبينا النتائج والحسابات ذات العلاقة . ويرسل هذا التقرير إلى الإدارة .

٩ - يجب أن تتوافق النتائج المتحصلة ، بدرجة مقبولة مع المعلومات ، والإزاحة وموقع مركز الجاذبية ، وفقا لتقييمها في كتيب الاتزان المؤقت بحيث يمكن اعتباره كتيبا نهائيا . إن عدم تحقيق ذلك ، وبصورة خاصة عندما يكون مركز الطفو التشغيلي الأدنى الذي تمت ملاحظته من الاختبار أقل من مركز الطفو التشغيلي المؤقت بنسبة (١٠٪) عشرة في المائة أو عندما تكون الزيادة في الإزاحة أكثر من (١٠٪) عشرة في المائة ، فإنه يتم تعديل كتيب الاتزان استنادا إلى التفاصيل والإزاحة ومركز الجاذبية التي تمت ملاحظتها من الاختبار ، وللإدارة أن تصادق على الكتيب المؤقت ، إن كان ذلك ملائما ، أو الكتيب الجديد المحتسب بعد الاختبار . وتعتبر هذه الوثيقة كتيب الاتزان النهائي للسفينة .

١٠ - إذا خضعت السفينة لتغييرات كان من شأنها تغيير جوانب في اتزانها بحيث يتم نقصان مركز الثقل الرأسي الأقصى المسموح به الجديد بنسبة (١٠٪) عشرة في المائة أو زيادة الإزاحة الجديدة بنسة (١٠٪) عشرة في المائة ، فإن المطلوب إجراء اختبار اتزان جديد ، وحيثما يكن ذلك ملائما يقدم كتيب جديد بذلك إلى الإدارة .

١١ - تتم المصادقة على الكتيب وعلى الاختبارات المذكورة في هذه اللائحة والخاصة بسفن الركاب من قبل منظمة معترف بها .

ترتيبات ضخ مياه الرواسب

المادة (٥٥)

١ - أحكام عامة :

١,١ - تزود جميع السفن بأجهزة أو وسائل لتصريف الماء والرواسب من جميع أقسام السفينة .

١,٢ - تتخذ الترتيبات التي من شأنها انسياب المياه من تلك الأقسام بحرية إلى مخرج أو مخارج الشفط .

٢ - مضخات مياه الرواسب :

٢,١ - تركب في السفن مضختان على الأقل لمياه الرواسب ، تزود كل منهما بمصدر طاقة ميكانيكية مختلف عن الآخر ، ويتم تشغيل إحداهما بقوة دفع ميكانيكي . تتخذ جميع الخطوات الضرورية لضمان أن المياه في واحدة على الأقل من المضختين ، يمكن استخدامها بصورة اعتيادية إذا انغمرت تلك الحجيرة في أي حال .

٢,٢ - يتم ربط المضخات بصهريج لمياه التوازن .

٢,٣ - عندما لا تضخ المضخات من الأعلى أو من بيت الجنزير أو أي أقسام أخرى صغيرة ، فإنه يتم الضخ بواسطة مضخات يدوية ، يتم تشغيلها من نقطة يكون موقعها في أعلى سطح المستوى الحر .

٢,٤ - توضع كل مضخة لمياه الرواسب خلف حاجز التصادم بحيث تضخ المياه من أي جزء باستثناء ما ورد في الفقرة (٢,٣) أعلاه . ويتم تركيب أجهزة خاصة عند الضرورة لتشغيل المضخات .

٢,٥ - تدار كل مضخة بمحرك قادر على ضخ المياه إلى أنبوب مياه الرواسب الرئيسية المركبة . وبسرعة لا تقل عن ٢ م/ ثانية ، وعلى أية حال ، فإنه يمكن تخفيض هذه السرعة إلى ١,٢ م/ ثانية في السفن التي لا يزيد طولها على (٣٥) خمسة وثلاثين مترا .

٢,٦ - يمكن اعتبار مضخات الضخ الصحي ومضخات الخدمات العامة ومضخات الحريق كمضخات لمياه الرواسب ، إذا ما ربطت إلى نظام ضخ مياه الرواسب وإذا كان تصريفها يتماشى والفقرة (٢,٥) أعلاه .

٣ - أنابيب مياه الرواسب :

٣,١ - يجب أن ترتب شبكة تصريف مياه الرواسب ومياه التوازن بحيث تحول دون انتقال الماء من البحر إلى الأجزاء المختلفة من السفينة أو من جزء من السفينة إلى آخر .

٣,٢ - يجب أن تكون أنابيب مياه الرواسب وملحقاتها في أماكن الآلات مصنوعة من الفولاذ أو النحاس أو أي مادة تكون خواصها مقبولة كمكافئ في التطبيق المطلوب . وتستعمل وصلات الربط المرنة فقط وفقا للشروط الواردة في المادة (٤٠) من هذه اللائحة .

٣,٣ - تركب الأجزاء المختلفة من شبكة الضخ بشكل مناسب على هيكل السفينة وتتم حمايتها بكفاءة من الصدمات العرضية عند مرورها بمناطق مكشوفة مع إمكانية الوصول إليها بشكل كاف لأغراض الصيانة . يتم توفير تمديدات النفخ أو أي أجهزة أخرى إن كان ذلك ملائما ، مع الأخذ بعين الاعتبار أبعاد السفينة وشبكة الأنابيب ذات العلاقة .

٣,٤ - ينبغي أن تكون الأنابيب التي تخدم شبكة الضخ في أماكن الآلات أو في عنابر البضائع منفصلة بشكل كامل حتى مستوى منافذ الامتصاص من الأنابيب التي تستعمل عادة لملء أو تفريغ أقسام السفينة المعدة لتحتوي على المياه أو الوقود السائل .

٣,٥ - يكون قطر أنبوب مياه الرواسب الأساسية أقرب ما يكون لأنبوب يستخدم عادة لأقرب قطر يحتسب وفقا للمعادلة التالية :

$$ق = ٢٥ + (م + ع) \times ط \sqrt{} \times ١,٦٨$$

حيث (ق) هو القطر الداخلي لأنبوب مياه الرواسب الأساسية (بالملمترات) ، وحيث (ط) ، (ع) و(م) معبرا عنها بالأمتار تعني الطول والعرض والعمق تباعا للسفينة .

٤ - الشفط المباشر بالمضخات :

٤,١ - في الجزء الخاص بالآلات يتم توصيل قناة شفط واحدة على الأقل إلى مضخة مياه الرواسب .

٤,٢ - يكون قطر هذه القناة مساويا على الأقل لأنبوب مياه الرواسب الأساسية .

٤,٣ - يمكن أن يكون هذا الشفط المباشر عبر أنبوب ثابت أو خرطوم مرن مقوى . وحينما يكون الشفط خلال أنبوب ثابت ، فإنها توضع في أدنى مكان ممكن ، ويمكن الدخول إليها للتنظيف ، ويتم تزويدها بصمام غير رجعي .

٥ - توابع دارة مياه الرواسب :

٥,١ - توضع قنوات الشفط ، قدر الإمكان ، في أدنى نقاط في الأجزاء المتماثلة من السفينة ، ويتم تزويدها بحواجز ذات قضبان مصنوعة بشكل محكم وموضوعة بحيث يمكن رؤيتها وتنظيفها دون الحاجة إلى تفكيك وصلات الربط في مجاري الشفط .

٥,٢ - ينبغي ألا يزيد قطر الثقوب في الحاجز على (١٠) عشرة ملمترات ، وألا يقل مجموع صافي القطر عن ضعف قطر قناة الشفط .

٦ - خطة شبكة ضخ مياه الرواسب وتصريف المياه :

٦,١ - تعرض بشكل واضح على متن كل سفينة ، وفي مكان يمكن لأفراد الطاقم المؤهلين للرجوع إليها ، خطة تفصيلية لنظام ضخ مياه الرواسب ، وأن تتوافق الرموز المستعملة فيها مع المقاييس المطبقة ، ما لم تكن معاني تلك الرموز المستعملة مذكورة بوضوح .

٦,٢ - يتم توفير مصارف مياه أو ترتيبات ملائمة في أجزاء السفينة التي يمكن أن يتجمع الماء فيها بشكل خطر خلال عمليات مكافحة الحريق .

الباب السادس

تركيبات الآلات

أحكام عامة

المادة (٥٦)

١ - لا تطبق أحكام هذا الفصل على الصنادل غير المطقمة .

٢ - تخضع كل المراجل وأجزاء الآلات ، والشبكات البخارية والهيدروليكية والهوائية وغيرها من الشبكات وما يتصل بها من تجهيزات تتعرض لضغط داخلي ، للاختبارات المناسبة بما فيها اختبار الضغط قبل أن توضع في الخدمة للمرة الأولى .

٣ - توفر الوسائل لضمان إمكان تشغيل الآلات في حالة توقف السفينة تماما دون مساعدة خارجية .

٤ - تتخذ الاحتياطات لتسهيل تنظيف آلات الدفع الرئيسية والآلات المساعدة بما فيها المراجل وأوعية الضغط والتفتيش عليها وصيانتها .

٥ - حيثما توجد مخاطر لتجاوز السرعة في الآلات ، تتخذ التدابير لضمان عدم تجاوز السرعة الآمنة .

٦ - حيثما تتعرض الآلات الرئيسية أو المساعدة ، بما فيها أوعية الضغط أو أي أجزاء من مثل هذه الآلات لضغط داخلي ، أو ربما لضغط زائد خطر ، توفر الوسائل العملية لحمايتها من مثل هذا الضغط المرتفع .

٧ - تصمم كل أداة للتوجيه وعمود إدارة ووصلة تستخدم في نقل الطاقة للآلات الأساسية والمحافظة على سلامة السفينة أو سلامة الأشخاص على ظهرها ، وتبنى بحيث تستطيع تحمل أقصى إجهادات التشغيل التي قد تتعرض لها في كل ظروف الخدمة . ويعطى الاعتبار الواجب لنوع الآلات التي تحركها أو التي تشكل هي جزءا منها .

٨ - تزود آلات الدفع الرئيسية والمساعدة بترتيبات إغلاق أتوماتيكي في حالات الخلل التي يمكن أن تؤدي بسرعة إلى العطل الكامل أو التلف الخطير أو الانفجار . ويجوز للإدارة أن تسمح باتخاذ ترتيبات تضمن التحكم في أجهزة الإغلاق الأوتوماتيكي .

٩ - تزود كل آلة احتراق داخلي يبلغ قطر إسطوانتها (٢٠٠) مائتي ملمتر أو ذات علبة مرافق حجمها (٠,٦) متر مكعب فأكثر بصمامات مناسبة لتصريف الانفجارات في علبة المرافق على أن تتمتع بمجال تصريف كاف . وترتب صمامات التصريف أو تزود بوسائل تكفل توجيه تصريفها بما يكفل التخفيض إلى أدنى حد من احتمالات إصابة العاملين .

التحكم بالآلات

المادة (٥٧)

١ - تزود الآلات الرئيسية والمساعدة اللازمة للدفع وسلامة السفينة بوسائل فعالة لتشغيلها والتحكم فيها .

٢ - توفر الوسائل التي يمكن بواسطتها دعم التشغيل الاعتيادي لآلات الدفع أو إعادته حتى لو كانت إحدى الآلات الاحتياطية الأساسية لا تعمل . ويعطى اهتمام خاص في حالات عطب إلى ما يأتي :

٢,١ - جهاز التوليد الذي يعمل كمصدر رئيسي للطاقة الكهربائية .

٢,٢ - مصادر ضغط زيت التزليق .

٢,٣ - أنظمة تزويد الآلات بالوقود .

٢,٤ - مصادر ضغط الماء .

٢,٥ - ضاغطة ومستقبلة الهواء لأغراض بدء التشغيل .

٢,٦ - الوسائل الهيدروليكية أو الهوائية أو الكهربائية للتحكم في آلات الدفع الأساسية بما في ذلك مراوح الرفاص القابلة للتحكم .

٢,٧ - أنظمة المراجل ووسائل تغذيتها إن وجدت .

وعلى أية حال ، وإذ تراعي الإدارة اعتبارات السلامة بشكل عام ، فإنه يجوز لها أن تقبل تخفيضا جزئيا من قدرة الدفع في التشغيل العادي .

٣ - يجب أن يراعى بشكل خاص تصميم وبناء وتركيب أنظمة آلات الدفع بحيث لا تسبب اهتزازاتها أي جهد لهذه الآلات في نطاق التشغيل العادية .

التحكم عن بعد في آلات الدفع

المادة (٥٨)

عندما تستخدم أجهزة للتحكم عن بعد في آلات الدفع انطلاقا من غرفة القيادة ، ويعتزم تطقيم غرفة الآلات ، تطبق الشروط الآتية :

١ - تكون السرعة ، واتجاه الدفع ، وخطوة المروحة (الرفاص) ، إن انطبق ذلك ، قابلة للتحكم تماما من غرفة القيادة في ظروف الإبحار العادية ، بما في ذلك المناورة .

٢ - يتم التحكم عن بعد بالنسبة لكل مروحة مستقلة ، بواسطة جهاز يصمم ، ويبنى بحيث لا يتطلب تشغيله اهتماما خاصا بتفاصيل تشغيل الآلات ، وعندما تكون عدة مراوح مصممة لكي تعمل معا ، يجوز التحكم فيها بجهاز تحكم واحد .

٣ - تجهز آلات الدفع الرئيسية بجهاز للتوقف الطارئ من غرفة القيادة ، على أن يكون هذا الجهاز مستقلا عن نظام التحكم الموجود في غرفة القيادة .

٤ - ينبغي أن تتوفر مؤشرات توضح طبيعة الأوامر الصادرة لآلات الدفع في غرفة التحكم في الآلات الرئيسية أو في أجناب غرفة القيادة ، أيهما أنسب .

٥ - ينبغي ألا يكون التحكم عن بعد في آلات الدفع ممكنا إلا من موضع واحد في كل مرة ويسمح بمراكز مترابطة للتحكم في الآلات . ويجهز كل مركز منها بمؤشر يبين المركز الذي يتحكم في آلات الدفع . ومن الواجب أن يكون من المستحيل تحويل التحكم في ما بين غرفة القيادة ومكان الآلات الرئيسية إلا من مكان الآلات الرئيسية أو من غرفة التحكم في الآلات الرئيسية . وينبغي أن يشمل هذا النظام وسائل تمنع حدوث أي تغيير كبير في دفع (الرفاص) عند تحويل التحكم من موضع إلى آخر .

٦ - ينبغي أن يكون بالمستطاع التحكم في آلات الدفع في مواضعها حتى عند حدوث خلل في أي جزء من أجزاء التحكم عن بعد .

٧ - يصمم نظام التحكم عن بعد بحيث يصدر إنذارا عند وقوع خلل فيه . ومن الواجب أن يحافظ الجهاز على السرعة المحددة قبل حدوث الخلل ، وعلى اتجاه دفع (الرفاص) إلى حين تشغيل التحكم الموضعي ما لم تر الإدارة أن ذلك متعذرا .

٨ - تركب مؤشرات في غرفة القيادة تبين :

٨,١ - سرعة المروحة (عدد لفات الرفاص) واتجاه الدوران في حالة المراوح ثابتة الخطوة .

٨,٢ - أو سرعة (عمود الرفاص) ووضع الخطوة في حالة (الرفاص) ذي الخطوة المتغيرة .

٩ - يركب جهاز إنذار في غرفة القيادة وفي مكان الآلات يبين انخفاض ضغط هواء الإقلاع اللازم لبدء الحركة ، ويضبط عند مستوى يسمح لمزيد من عمليات بدء حركة الآلات الرئيسية ، وإذا صمم جهاز التحكم عن بعد في آلات الدفع بحيث يقلع (يبدأ حركة الآلات) أتوماتيكيا ، فإن من الضروري تقييد عدد المحاولات الأوتوماتيكية المتعاقبة التي تعجز عن بدء التشغيل وذلك للإبقاء على ضغط هواء كاف للإقلاع لبدء الحركة موضعيا .

١٠ - إذا زودت آلات الدفع الرئيسية والآلات المرتبطة بها ، بما في ذلك مصادر التغذية الكهربائية الرئيسية بدرجات مختلفة من التحكم الأوتوماتيكي أو التحكم عن بعد ، وكانت تحت الإشراف اليدوي المستمر من غرفة تحكم ، فمن الواجب أن تصمم التركيبات وأدوات التحكم وتجهز وتركب بحيث يكون تشغيل الآلات على درجة من السلامة والفعالية تماثل ما يتوافر عند خضوعها للإشراف المباشر . ويولى اعتبار خاص لحماية هذه الأماكن من الحريق والغمر .

١١ - وبشكل عام ، ينبغي أن تشمل الأجهزة الأوتوماتيكية للإقلاع لبدء الحركة والتشغيل والتحكم تجهيزات لقطع التحكم الأوتوماتيكي يدويا . ومن الواجب أن لا يحول خلل أي جزء من هذه الأجهزة دون استخدام القاطع اليدوي .

أماكن الآلات الخاضعة التي لا تخضع لإشراف دائم

المادة (٥٩)

١ - بقدر ما تعتبره الإدارة معقولا عمليا ، تلتزم السفن التي تتوفر فيها آلات مكائن تعمل دون إشراف دوري عليها أن تطبق أحكام المعاهدة الدولية لإنقاذ الأرواح في البحر على هذه الأماكن .

٢ - عند تبني حلول مختلفة فإن على الإدارة أن تضمن :

٢,١ - أن سلامة السفن في جميع ظروف الإبحار ، بما في ذلك المناورة ، مساوية لتلك التي في سفينة تكون فيها أماكن الآلات مطقمة .

٢,٢ - توفير وثائق مناسبة تشير إلى أن الحل يفي بمتطلبات السلامة تلك .

شـبكـات ضغـط الهـواء

المـادة (٦٠)

١ - تجهز كل سفينة بوسائل لمنع الضغط الزائد في أي جزء من شبكات الهواء المضغوط . وحيثما يمكن أن تتعرض الأغلفة المائية أو أغطية الضاغطات ومبردات الهواء لضغط زائد خطر نتيجة حدوث تسرب إليها من أجزاء ضغط الهواء ، وتجهز كل الشبكات بالترتيبات المناسبة لتصريف الضغط .

٢ - تتم بعناية حماية ترتيبات بدء الحركة في محركات الدفع الرئيسية ذات الاحتراق الداخلي ضد تأثيرات احتراق سابق لأوانه وحدوث انفجار داخلي في أنابيب هواء بدء الحركة .

٣ - ينبغي أن تتصل كل أنابيب الصرف من ضاغطات هواء بدء الحركة مباشرة بمستقبلات هواء بدء الحركة ، وأن تكون جميع أنابيب الإقلاع من مستقبلات الهواء حتى الآلات الرئيسية أو المساعدة منفصلة تماما عن شبكة أنابيب صرف الضاغط .

٤ - تتخذ الاحتياطات لتقليل دخول الزيت إلى شبكات الهواء المضغوط إلى أدنى حد ، ولصرف هذه الشبكات .

شـبكـات التهـوية في أمـاكن الآلات

المـادة (٦١)

١ - تهوى أماكن الآلات من الفئة (A) تهوية مناسبة لضمان تزودها بإمدادات من الهواء تكفل سلامة وراحة العاملين وتشغيل الآلات ، وذلك حين تعمل الآلات والمراجل الموجودة فيها بكل طاقتها ، وفي ظل جميع ظروف المناخ حتى في حالة اضطراب الجو . وتهوى أماكن الآلات الأخرى تهوية كافية تتناسب مع الغرض منها .

٢ - وبالإضافة إلى ذلك ، ينبغي أن تكون تهوية أماكن الآلات مناسبة في ظل الظروف العادية لمنع تراكم الأبخرة الهيدروكربونية .

الحمـايـة مـن الضـوضـاء

المـادة (٦٢)

تتخذ التدابير لتقليل ضوضاء الآلات في أماكن الآلات حتى مستويات مقبولة تحددها الإدارة . فإذا لم يكن بالمستطاع تخفيض الضوضاء بالقدر الكافي ، فإن من الواجب أن

يعزل مصدر الضوضاء الزائدة بشكل مناسب أو يفصل ، أو يوفر ملجأ من الضوضاء إذا أريد تطقيم المكان . ويزود العاملون المطلوب منهم دخول هذه الأماكن ، بمعدات حماية الآذان ، عند الضرورة .

وسـائـل الرجوع إلـى الخـلف

المـادة (٦٣)

١ - ينبغي توفير الطاقة الكافية لتنفيذ عمليات الرجوع إلى الخلف لضمان سلامة التحكم في السفينة في جميع الظروف العادية .

٢ - من الواجب اختبار وتسجيل قدرة الآلات على عكس اتجاه دفع المروحة (الرفاص) في وقت كاف ، وإيقاف السفينة بعد مسافة معقولة في أثناء إبحارها بالسرعة القصوى إلى الأمام وتسجيل نتائج هذه الاختبارات .

٣ - يجب أن تتاح على ظهر السفينة بيانات أوقات التوقف واتجاهات الإبحار والمسافات المسجلة في الاختبارات ، وكذلك نتائج اختبارات تحديد قدرة السفن ذات (الرفاص ذي الريش المتحركة) على الملاحة والمناورة عند عطل (إحدى الريش) أو أكثر ، كي يستفيد منها الربان أو العاملون المعنيون لهذا الغرض .

٤ - إذا كانت السفينة مجهزة بوسائل إضافية للمناورة ، أو التوقف ، فمن الواجب التثبت من فعالية هذه الوسائل وتسجيل النتائج على النحو المشار إليه في الفقرتين (٢) و(٣) أعلاه .

معـدات التـوجيـه

المـادة (٦٤)

١ - تجهز السفن بمعدات توجيه رئيسية ومعدات توجيه مساعدة تقبلها الإدارة . وترتب معدات التوجيه الرئيسية والمساعدة بحيث لا يؤدي خلل أي منها إلى الحيلولة دون تشغيل الأخرى .

٢ - حيث تتضمن معدات التوجيه الرئيسية وحدتي طاقة متطابقتين أو أكثر ، يغدو من غير الضروري تركيب معدات توجيه مساعدة شريطة أن تكون معدات التوجيه الرئيسية قادرة على تشغيل الدفة بالطريقة المشار إليها في الفقرة (١٠) أدناه إذا تعطلت أي وحدة من وحدات الطاقة . ويتم التحكم بكل وحدة طاقة بنظام مستقل .

٣ - تكون زاوية الدفة مبينة بمؤشر في غرفة القيادة إذا كانت معدات التوجيه الرئيسية آلية ، ويكون مؤشر زاوية الدفة مستقلا عن شبكة التحكم بمعدات التوجيه ، ومن الممكن الاطلاع عليها من قسم معدات التوجيه .

٤ - يجب أن يطلق إنذار من غرفة القيادة إذا أدى خلل في إمدادات الطاقة إلى انقطاع الطاقة عن وحدات الطاقة .

٥ - تركب في غرفة القيادة وسائل تبين ما إذا كانت محركات معدات التوجيه الكهربائية والهيدروكهربائية قيد العمل . وتزود هذه الدارات (الدوائر) والمحركات بالحماية من الماس الكهربائي وبجهاز إنذار للوقاية من زيادة التحميل . وينبغي أن تقلل الحماية من التيار الزائد ، عند توفيرها ، عن ضعف تيار الشحن الكامل للمحرك أو الدارة (الدائرة) المحمية على هذا النحو ، وأن ترتب بحيث تسمح بمرور تيارات الإقلاع المناسبة .

٦ - يجب أن تكون معدات التوجيه الرئيسية ذات متانة كافية وقادرة على توجيه السفينة بالسرعة القصوى للخدمة . وتصمم معدات التوجيه الرئيسية ومحور الدفة بحيث لا تصاب بخلل عند أقصى سرعة دوران إلى الخلف أو خلال المناورة .

٧ - يجب أن تكون معدات التوجيه الرئيسية ومحور الدفة قادرة على تحريك الدفة من (٣٥) خمس وثلاثين درجة من جانب السفينة إلى (٣٥) خمس وثلاثين درجة على الجانب الآخر حيث تكون السفينة عند أعمق غاطس بحري وتسير بأقصى سرعة خدمة إلى الأمام ، وقادرة في الظروف ذاتها على أن تحركها من (٣٥) درجة إلى (٣٥) درجة في أي من الجانبين بما لا يزيد على أكثر من (٢٨) ثمان وعشرين ثانية تحت الظروف نفسها ويجب تشغيل معدات التوجيه الرئيسية بمصدر طاقة يلبي - عند الضرورة - هذه المتطلبات .

٨ - تكون وحدة الطاقة في معدات التوجيه الرئيسية مرتبة بحيث تبدأ الحركة من جديد إما أوتوماتيكيا وإما يدويا من موقع في غرفة القيادة بعد انقطاع مصدر الطاقة .

٩ - تكون أجهزة التوجيه المساعدة ذات متانة كافية وقادرة على توجيه السفينة بالسرعة الصالحة للملاحة وقابلة للتشغيل بسرعة في حالة الطوارئ .

١٠ - يجب أن تكون معدات التوجيه المساعدة ومحور الدفة قادرة على تحريك الدفة من (١٥) خمس عشرة درجة على جانب من السفينة إلى (١٥) خمس عشرة درجة على الجانب الآخر ، حيث تكون السفينة في أعمق غاطس بحري وتسير بالحد الأدنى من سرعة الخدمة القصوى أو (٧) سبع عقد . ويجب تشغيل معدات التوجيه المساعدة بمصدر طاقة يلبي - عند الضرورة - هذه المتطلبات .

١١ - إذا كانت وسائل التشغيل غير الدفة ، فإن تحريك كامل ذراع الدفة من جانب إلى آخر ينبغي أن يتم في وقت لايتجاوز (٣٠) ثلاثين ثانية .

١٢ - يجب تزويد معدات التوجيه بوسيلة فعالة تشل ذراع الدفة عند الحركة بسرعة في حالات الطوارئ ، وبصورة خاصة عند إعادة تشغيل معدات التوجيه المساعدة ، وإذا تم تشغيل معدات التوجيه بالطاقة الإلكتروهيدروليكية ، فإنه يمكن إيقافها بإغلاق الصمامات في اسطوانات الضغط حيثما ركبت .

١٣ - يجب أن يوضع في مكان بارز ومرئي من قسم معدات التوجيه أو بقرب مقبض الدفة إعلان يوضح فيه إجراء مناورات لبدء تشغيل معدات التوجيه المساعدة وإيقاف الدفة . ويتم تأشير أجهزة التحكم في معدات التوجيه بوضوح .

الاتصالات بين غرفة القيادة وأماكن الآلات

المادة (٦٥)

١ - توفر وسيلتان مستقلتان على الأقل لنقل الأوامر من غرفة القيادة إلى موقع أماكن الآلات أو في غرفة التحكم ، ويتم منه عادة التحكم في الآلات . وتكون إحدى هذه الوسائل آلة إبراق في غرفة المحركات . ويتم تركيب هذه الوسائل وفقا لما يرضي الإدارة .

٢ - يجوز إعفاء السفينة من تركيب الآلة المبرقة في غرفة المحركات وفقا لما ورد في الفقرة (١) أعلاه إذا كان التحكم في الوسائل الرئيسية في الدفع يتم مباشرة من غرفة القيادة في ظروف الخدمة العادية .

٣ - يجوز لأي سفينة بطول يقل عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا ، بدلا من الالتزام بأحكام الفقرة (١) أعلاه أن تزود بوسيلة واحدة من الوسائل الواردة في الفقرة (١) إذا اقتنعت الإدارة أن وجود وسيلتين للاتصالات غير ضروري ، بعد الأخذ في الاعتبار قرب برج الملاحة من موقع غرفة التحكم لآلات الدفع الرئيسية .

٤ - يتم توفير وسائل اتصالات ملائمة لأي مواقع أخرى ، غير غرفة القيادة ، والتي يمكن منها التحكم في الآلات . وشبيه بذلك ، يمكن توفير وسائل اتصالات ملائمة بين غرفة القيادة وموقع ذراع الدفة .

إنـذار المهنـدسـين

المـادة (٦٦)

يوفر جهاز لإنذار المهندسين يمكن تشغيله من غرفة التحكم في الآلات أو من غرفة القيـادة حسبمـا هو مناسـب ، على أن يكون مسموعـا بوضوح في مكان معيشة المهندسين . ويمكن للإدارة أن تعفي السفينة من هذا المتطلب إذا قدرت أن مثل هذا الجهاز غير ضروري نظرا لوجود العاملين في قسم المحركات أو القرب المباشر لغرفة التحكم في الآلات من أماكن معيشة المهندسين .

الباب السابع
المنشـآت الكهـربائيـة

أحكام عامة

المـادة (٦٧)

١ - مع مراعاة أحكام المادة (٧١) ، تخضع المنشآت الكهربائية للسفن والصنادل المطقمة للأحكام الواردة في هذا الباب .

٢ - يجب أن تكون المنشآت الكهربائية على نحو يكفل ما يأتي :

٢,١ - توفير جميع الخدمات الكهربائية المساندة اللازمة للإبقاء على السفينة في حالة تشغيل عادي وظروف صالحة للإقامة ، دون اللجوء إلى مصادر الطاقة الكهربائية المخصصة للطوارئ .

٢,٢ - توفير الخدمات الكهربائية الأساسية للسلامة في مختلف الظروف الطارئة .

٢,٣ - وسلامة الركاب والأطقم من المخاطر الكهربائية .

احتياطـات السـلامـة

المـادة (٦٨)

١ - ينبغي تأريض جميع الأجزاء المعدنية المكشوفة من الآلات والمعدات الكهربائية التي لا يقصد أن تكون مشحونة ، وإنما يمكن أن تصبح كذلك في ظروف الخلل ، ما لم تكن الآلات أو المعدات :

١,١ - تغذى بفولطية لا تتجاوز (٥٥) خمسة وخمسين فولطا من التيار المستمر أو بفولطية ذات قيمة فعالة قدرها (٥٥) خمسة وخمسون فولطا بين الموصلات ، على ألا تستخدم المحولات الذاتية لبلوغ هذه الفولطية .

١,٢ - أو تغذى بفولطية لا تتجاوز (٢٥٠) مائتين وخمسين فولطا عن طريق محولات أمان عازلة تغذي جهازا مستهلكا واحدا فحسب .

١,٣ - أو أن تكون مبنية وفقا لمبدأ العزل المزدوج .

٢ - يجوز أن تشترط الإدارة إجراءات وقاية إضافية للمعدات الكهربائية المنقولة المخصصة للاستخدام في الأماكن المحصورة أو شديدة الرطوبة حيث قد تنشأ أخطار خاصة نتيجة الناقلية الكهربائية .

٣ - ينبغي أن تبنى كل الأجهزة الكهربائية ، وتركب بحيث لا تسبب أي أذى عند مناولتها أو لمسها بطريقة عادية .

٤ - ترتب لوحات المفاتيح الكهربائية الرئيسية ولوحات مفاتيح الطوارئ بحيث تيسر الوصول ، حسبما تدعو الحاجة إلى الأجهزة والمعدات دون خطر على العاملين . ومن الواجب حماية جوانب لوحات المفاتيح الكهربائية ومؤخرتها ، وعند الضرورة حماية مناسبة لمقدمتها . ولا يجوز أن تركب في مقدمة لوحات المفاتيح أي أجزاء مكشوفة مشحونة ذات فولطية إلى بدن السفينة تتجاوز (٥٥) خمسة وخمسين فولطا . وتركب عند الضرورة سواتر أو أغطية غير موصلة كهربائيا في مقدمة لوحات المفاتيح الكهربائية ومؤخرتها .

٥ - لا يجوز استخدام نظام توزيع العودة إلى البدن لأي غرض في ناقلات النفط أو صندل ينقل سوائل سائبة قابلة للاشتعال .

٦ - لا يستبعد المتطلب الوارد في الفقرة (٥) أعلاه في ظل ظروف تقرها الإدارة ، استخدام أي من الآتي :

٦,١ - شبكات الوقاية الكاثودية ذات التيار المسلط .

٦,٢ - الشبكات المحدودة والمؤرضة موضعيا .

٦,٣ - شبكات لوحات دوائر التوصيل الموقعية والمحدودة . إذا أقرت الإدارة أن تساوي الجهد في الشبكة محمي بشكل ملائم ، فإنه يمكن استخدام نظام توزيع العودة إلى البدن دون الخضوع للتحديد المفروض في الفقرة (٥) .

٦,٤ - أجهزة رصد مستوى العزل بشرط ألا تتجاوز شدة التيار الساري (٣٠) ثلاثين ملي أمبير في أسوأ الظروف .

٧ - عند استخدام نظام توصيلات العودة إلى البدن ، ينبغي أن تكون كل الدارات الفرعية ، أي كل الدارات المركبة بعد آخر جهاز وقاية ، ذات سلكين ، وأن تتخذ احتياطات خاصة ترضى عنها الإدارة .

٨ - لا يجوز استخدام نظم التوزيع المؤرضة في أي ناقلة نفط أو صندل يحمل سوائل سائبة قابلة للاشتعال . غير أن بمقدور الإدارة أن تسمح باستخدام الأنظمة المؤرضة الآتية :

٨,١ - دارات تحكم ودارات آلية مزودة بالطاقة عندما تحول أسباب فنية أو أسباب تتعلق بالسلامة دون استخدام نظام غير مؤرض ، شريطة أن يكون التيار في بدن السفينة محددا بما لا يزيد على A٥ في كل من الأحوال العادية وظروف الخلل .

٨,٢ - أنظمة محدودة وموصولة موقعيا ، شريطة ألا يتسرب أي تيار محتمل ينجم عن ذلك مباشرة إلى أي من الأماكن الخطرة .

٨,٣ - أو شبكات التيار المتناوب (المتردد) التي تصل فولطيتها إلى (١٠٠٠) ألف فولط أو أكثر (بين الخط والخط) ، شريطة ألا يتدفق مباشرة التيار الذي قد ينجم عن ذلك عبر أي من الأماكن الخطرة .

٩ - عند استخدام شبكة توزيع ، غير مجهزة بوصلة تأريض ، للطاقة أو التدفئة أو الإضاءة ، وسواء كانت هذه الشبكة رئيسية أو ثانوية ، فإن من الواجب تركيب جهاز قادر على الرصد المتواصل لمستوى العزل بالنسبة إلى البدن وإعطاء مؤشر مسموع أو مرئي عند انخفاض قيمة العزل إلى حد غير عادي .

١٠- ينبغي أن تكون كل الأغلفة والدروع المعدنية للكوابل موصلة للكهرباء ، وأن تؤرض إلا إذا سمحت الإدارة بغير ذلك في أحوال استثنائية .

١١ - من الواجب أن تكون كل الكوابل والأسلاك الكهربائية خارج المعدات من النوع الذي يعيق انتشار اللهب على الأقل ، وأن تركب بطريقة لا تضرب مواصفاتها الأصلية المعيقة للهب . ويجوز أن تسمح الإدارة ، عندما يكون ذلك ضروريا ، لبعض الاستخدامات باستعمال أنواع خاصة من الكوابل لا تستوفي الشرط السابق مثل كوابل الترددات اللاسلكية .

١٢ - يتم تمديد الكوابل والأسلاك التي تخدم الطاقة الكهربائية الأساسية أو الخاصة بالطوارئ ، أو الإضاءة ، أو الاتصالات الداخلية أو الإشارات ، كلما كان ذلك عمليا ، بعيدا بقدر الإمكان عن المطابخ والمصابغ ، وأماكن الآلات من الفئة (A) وأغلفتها والأماكن المعرضة بشدة لأخطار الحرائق . وتكون الكوابل التي تربط مضخات الإطفاء بلوحة مفاتيح الطوارئ من نوع مقاوم للحريق حيثما مرت عبر المناطق المعرضة بشدة لأخطار الحرائق . وتمد كل هذه الكوابل حيثما أمكن ذلك ، بطريقة تستبعد إمكانية تعطلها نتيجة ما يترتب على حريق في مكان مجاور من ارتفاع لحرارة الفواصل الإنشائية .

١٣ - تتخذ إجراءات وقائية خاصة تقرها الإدارة حيثما يمكن أن يؤدي مد الكوابل في مناطق خطرة إلى خلق احتمال نشوب حريق أو وقوع انفجار عند حدوث خلل كهربائي في هذه المناطق .

١٤ - تركب الكوابل والأسلاك وتدعم بطريقة تجنبها التلف أو أي ضرر آخر .

١٥ - تضع النهايات والوصلات في كل الموصلات بحيث تحتفظ بما يتمتع به الكابل من مواصفات أصلية كهربائية وميكانيكية ومعيقة لانتشار اللهب وكذلك مواصفات مقاومة الحرائق عند الضرورة .

١٦ - تحمى كل دارة منفصلة من الماس الكهربائي وزيادة التحميل باستثناء الدارة الكهربائية الخاصة بمعدات التوجيه وحيثما تسمح الإدارة بذلك استثناء . وينبغي بيان الضبط المقدر أو المناسب لجهاز الوقاية من التحميل الزائد من كل دارة على الدوام ، في موقع جهاز الحماية .

١٧ - ترتب تجهيزات الإضاءة بصورة تكفل تلافي ارتفاع درجة الحرارة إلى مستوى قد يتلف الكوابل والأسلاك ، كما وتحول دون أن تسخن المواد المحيطة أكثر مما يجب .

١٨ - تزود كل دارات الإضاءة والطاقة التي تنتهي في مخزن أو مكان للبضاعة بقاطع متعدد الأقطاب خارج هذا المكان قادر على فصلها .

١٩ - توضع بطاريات التخزين في أماكن مناسبة . وتبنى الأقسام التي تستخدم أساسا لاحتوائها ، على النحو السليم ، وتهوى بكفاءة .

٢٠ - لا يسمح في هذه الأقسام بوجود المعدات الكهربائية أو غير الكهربائية التي قد تشكل منبعا لاشتعال الأبخرة قابلة للاشتعال ، باستثناء ما هو مسموح به في الفقرة (٢٢) من هذه المادة .

٢١ - لا يجوز تركيب بطاريات التخزين في المهاجع ، باستثناء البطاريات المستعملة في وحدة إضاءة جرت تهيئتها خصيصا .

٢٢ - لا يجوز تركيب أي معدات كهربائية في أي مكان يمكن أن تتجمع فيه مواد قابلة للاشتعال ، بما في ذلك ما هو قائم منها على ظهر الناقلات أو الصنادل التي تنقل السوائل القابلة للاشتعال سائبة كانت أو في الأقسام المخصصة أساسا لبطاريات التخزين ، أو في صناديق الطلاء ، أو في مخازن الأسيتلين أو الأماكن المماثلة ، ما لم تر الإدارة أن مثل هذه المعدات :

٢٢,١ - أساسية لأغراض التشغيل .

٢٢,٢ - من نوع لا يؤدي إلى اشتعال المواد قابلة للاشتعال .

٢٢,٣ - تتناسب مع المكان المعني .

٢٢,٤ - مزودة بشهادة مناسبة تؤيد سلامة استعمالها وسط الأبخرة أو الغازات التي يمكن أن تتعرض لها .

٢٣ - تركب موصلات الصواعق على صوار ورؤوس صوار مصنوعة من مواد غير موصلة . وإذا كانت السفينة مصنوعة من مواد غير موصلة ، يتم ربط موصلات الصواعق بصفائح نحاسية يتم تثبيتها على بدن السفينة وتمتد تحت خط الماء بشكل كاف .

المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية

المادة (٦٩)

١ - تجهز السفينة بمصدر رئيسي للطاقة الكهربائية ذي سعة تكفي لتغذية كل الخدمات المذكورة في الفقرة (٢,١) من المادة (٦٧) بالطاقة . وينبغي أن يكون مصدر الطاقة الكهربائية الرئيسي هذا من مجموعتي توليد على الأقل (ويكون أحدهما على الأقل قابلا للربط مع المحرك الرئيسي) ، وأن يلبي المتطلبات التالية :

١,١ - أن تكون سعة هاتين المجموعتين المولدتين كافية لتغذية الخدمات الضرورية لتوفير ظروف التشغيل العادية للدفع والسلامة حتى عند توقف أحدهما عن العمل .

١,٢ - تكون ترتيبات المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية في السفينة بحيث يمكن توفير الخدمات المشار إليها في الفقرة (٢,١) من المادة (٦٧) ، أيا كانت سرعة واتجاه دوران آلات الدفع أو أعمدة الإدارة .

١,٣ - علاوة على ذلك ، يجب أن تكفل مجموعات التوليد أنه في حالة حدوث خلل في أحد المولدات أو في مصدرها من الطاقة الكهربائية ، فإن المجموعات المتبقية ستكون قادرة على تقديم الخدمات الكهربائية اللازمة لبدء الحركة معدات الدفع الرئيسية في ظل ظرف السفينة الخامدة . ويجوز أن يستخدم مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية لأغراض بدء الحركة من حالة السفينة الخامدة إذا كانت قدرته وحدة كافية لأن تغذي في الوقت نفسه الخدمات المطلوب تقديمها وفقا للفقرة (٥) من المادة (٧٠) من هذه اللائحة .

٢ - يغذي المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية شبكة إضاءة كهربائية رئيسية تنير كل أجزاء السفينة التي يصل إليها عادة أفراد الطاقم والركاب .

٣ - ترتب شبكة الإضاءة الكهربائية الرئيسية في السفينة بحيث لا يؤدي نشوب حريق أو وقوع حادث آخر في الأماكن التي تحوي المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية أو معدات التحويل المتصلة به ، إن وجدت ، ولوحة المفاتيح الرئيسية ، ولوحة مفاتيح الإضاءة الرئيسية ، إلى تعطل شبكة إضاءة الطوارئ الكهربائية التي تتطلبها الفقرة (٥) من المادة (٧٠) من هذه اللائحة .

٤ - ترتب شبكة إضاءة الطوارئ الكهربائية في السفينة بحيث لا يؤدي نشوب حريق أو وقوع حادث آخر في الأماكن التي تحوي مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية ومعدات التحويل المتصلة به ، إن وجدت ، ولوحة مفاتيح الطوارئ ، ولوحة مفاتيح إضاءة الطوارئ ، إلى تعطيل شبكة الإضاءة الرئيسية التي تتطلبها هذه المادة .

مصـــدر الطـــوارئ للطـــاقة الكهـــربائيـــة

المـــادة (٧٠)

١ - يركب في كل سفينة مصدر طوارئ قائم بذاته للطاقة الكهربائية .

٢ - يتم تركيب مصدر طوارئ الطاقة الكهربائية ، ومعدات التحويل المتصلة به ، إن وجدت ، ولوحة مفاتيح الطوارئ فوق أعلى سطح متصل ، وعلى أن يتيسر الدخول إليه من السطح المكشوف . ولا يجوز تركيبها أمام حاجز التصادم ، باستثناء تفويض من الإدارة في ظروف استثنائية .

٣ - يكون موقع مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية ، ومعدات التحويل المتصلة به ، إن وجدت ، ولوحة مفاتيح الطوارئ بالنسبة للمصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية ،

ومعدات التحويل المتصلة به ، إن وجدت ، ولوحة المفاتيح الرئيسية يكفل إلى الحد الذي ترضى عنه الإدارة أن أي حريق أو حادث آخر في الأماكن التي تحوي المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية ومعدات التحويل المتصلة به ، إن وجدت ، ولوحة المفاتيح الرئيسية ، أو في أي مكان للآلات من الفئة "A" لن يعرقل إمدادات طاقة الطوارئ الكهربائية والتحكم بها وتوزيعها .

٤ - يجوز أن يستخدم مولد الطوارئ استثناء ، ولفترات قصيرة ، في تغذية دارات أخرى غير دارات الطوارئ ، بشرط اتخاذ التدابير المناسبة لضمان التشغيل المستقل لخدمات الطوارئ في كل الظروف .

٥ - تكون الطاقة الكهربائية المتاحة كافية لتقديم كل الخدمات الضرورية للسلامة في حالة الطوارئ ، مع المراعاة الواجبة للخدمات التي قد تدعو الحاجة إلى تشغيلها في آن واحد . ويكون مصدر طوارئ الطاقة الكهربائية قادرا ، مع مراعاة تيارات الإقلاع والطبيعة المؤقتة لبعض الأحمال ، على أن يغذي في وقت واحد الخدمات التالية على الأقل طيلة المدد المحددة أمامها ، إذا كان تشغيلها يعتمد على مصدر كهربائي :

٥,١ - لمدة (٣) ثلاث ساعات بالنسبة لإضاءة الطوارئ عند كل محطة تجمع وصعود وفوق الجانبين وفقا لمتطلبات أحكام الفصل (١٠) .

٥,٢ - لمدة (١٢) اثنتي عشرة ساعة بالنسبة لإضاءة الطوارئ في الأماكن الآتية :

٥,٢,١ - في كل الممرات ومداخل ومخارج الخدمة والإقامة ومصاعد العاملين .

٥,٢,٢ - في أماكن الآلات ومحطات التوليد الرئيسية بما في ذلك مواضع التحكم فيها .

٥,٢,٣ - في كل محطات التحكم ، وغرف التحكم في الآلات ، وعند كل لوحة مفاتيح رئيسية أو للطوارئ .

٥,٢,٤ - في كل مواقع تستيف فيها معدات رجال الإطفاء .

٥,٢,٥ - في أماكن معدات التوجيه .

٥,٢,٦ - عند مضخة الإطفاء وفي أماكن إقلاع محركاتها .

٥,٣ - لمدة (١٢) اثنتي عشرة ساعة بالنسبة للأضواء الملاحية وغيرها من الأضواء الأخرى وفقا لمتطلبات المعاهدة الدولية لمنع التصادم في البحار .

٥,٤ - لمدة (١٢) اثنتي عشرة ساعة للمعدات والأجهزة الآتية :

٥,٤,١ - كل معدات الاتصال لإرسال رسائل الاستغاثة والسلامة ، بما في ذلك استخدام صفارة السفينة والإشارات الداخلية المطلوبة في حالة الطوارئ .

٥,٤,٢ - شبكة الكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها .

٥,٤,٣ - ومضخات الإطفاء إن كانت تعمل كهربائيا .

٥,٥ - يجوز أن تقبل الإدارة ، في السفن التي تعمل بانتظام في رحلات قصيرة ، مددا تقل عن (١٢) اثنتي عشرة ساعة إذا اقتنعت أن سلامة السفينة لن تتعرض للخطر . ولا ينبغي لهذه المدة أن تقل عن (٣) ثلاث ساعات .

٥,٦ - يجوز أن يكون مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية كالآتي :

٥,٦,١ - بطارية تخزين قادرة على نقل شحنة الطوارئ الكهربائية دون إعادة شحن .

٥,٦,٢ - أو مولدا كهربائيا محرك مزود بإمداد مستقل من الوقود وبطريقة تشغيل ترضي الإدارة .

٥,٧ - حينما يكون مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية بطارية مكثفة ، ينبغي أن يكون هذا المصدر قادرا على أن يتصل أوتوماتيكيا بلوحة مفاتيح الطوارئ عند توقف المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية . وعند تعذر الاتصال الأوتوماتيكي بلوحة مفاتيح الطوارئ ، يجوز الربط يدويا ، بما يرضي الإدارة .

٥,٨ - حينما يكون مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية مولدا ، فإنه ينبغي أن يمكن بدء تشغيل أوتوماتيكيا ويتصل أوتوماتيكيا بلوحة مفاتيح الطوارئ خلال مدة (٤٥) خمس وأربعين ثانية التالية لتوقف الإمداد الكهربائي من المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية . ويحركه محرك مزود بإمداد مستقل من الوقود لا تقل درجة اتقاده عن (٤٣) ثلاث وأربعين درجة مئوية . ولا يعتبر التشغيل الأوتوماتيكي لمولد الطوارئ مطلوبا عند وجود مصدر طوارئ مؤقت للطاقة الكهربائية ، بما يرضي الإدارة .

أحكام خاصة

المادة (٧١)

يجوز للإدارة أن تعفي أي سفينة يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا ولا تبحر لمسافة تزيد على (١٢) اثني عشر ميلا بحريا من الشاطئ من أي من متطلبات هذا الباب تعتبرها أمرا غير ضروري أو غير منطقي .

الباب الثامن
الـوقـايـة مـن الحـريـق

التطبيق علـى السـفن المـوجـودة

المـادة (٧٢)

تطبق أحكام هذا الباب على السفن الموجودة ، خلال مدة لا تزيد على (٣) ثلاث سنوات من تاريخ إنفاذ هذه اللائحة ، حيثما تعتبرها الإدارة ضرورية ومعقولة .

أحكام عامة

المـادة (٧٣)

١ - ما لم ينص على خلاف ذلك في هذا الباب ، فإنه يجب أن تتماشى الأحكام الخاصة بالوقاية من الحريق الواردة في هذا الباب مع مدونة نظام السلامة من الحريق المعدلة ، والمعتمدة من قبل لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية بقرارها (73 MSC 98) .

٢ - عندما تكون طبيعة وظروف الرحلة بحيث تجعل من تطبيق هذه اللائحة أمرا غير ضروري أو غير معقول ، فإن للإدارة أن تتبنى ترتيبات بديلة إذا رأت أن هذه البدائل ستكون فعالة كالتدابير الواردة في هذا الباب .

أنـواع الفـواصـل الإنشـائيـة

المـادة (٧٤)

١ - عند ورود عبارة "الفولاذ أو المواد الأخرى المماثلة" ، فإن تعبير "مادة مماثلة" يعني أية مادة غير قابلة للاحتراق تكون لها بحد ذاتها أو بفضل طبيعة عزلها خواص هيكلية وخواص صناعية مماثلة تكافئ ما يتسم به الفولاذ عند نهاية تعرضه للاختبار القياسي للحريق (مثلا سبائك الألمنيوم المعزولة عزلا ملائما) .

٢ - إن القواطع من الفئة "A30" هي القواطع التي تشكلها الفواصل الإنشائية والأسطح المستوفية للشروط الآتية :

٢,١ - أن تكون مصنوعة من الفولاذ أو من مادة أخرى مشابهة .

٢,٢ - أن تكون مقواة على نحو ملائم .

٢,٣ - أن تكون متينة بشكل يتيح لها منع تسرب الدخان واللهب حتى نهاية الاختبار القياسي للحريق الذي يستغرق ساعة واحدة .

٢,٤ - أن تكون معزولة بمواد معتمدة غير قابلة للاحتراق بحيث لا يرتفع متوسط معدل درجة حرارة السطح غير المعرض منها عن (١٣٩) مائة وتسع وثلاثين درجة مئوية فوق درجة الحرارة الأصلية ، ولا ترتفع الحرارة في أي نقطة من النقاط بما في ذلك الوصلات ، عن (١٨٠) مائة وثمانين درجة مئوية فوق درجة الحرارة الأصلية ، خلال مدة (٣٠) ثلاثين دقيقة .

٣ - إن القواطع من الفئة "F" هي تلك القواطع التي تشكلها الفواصل الإنشائية والأسطح ، والسقوف والألواح المستوفية للشروط الآتية :

٣,١ - أن تكون مبنية على نحو يتيح لها منع تسرب اللهب حتى نهاية نصف الساعة الأولى من الاختبار القياسي للحريق .

٣,٢ - أن تتسم بقدرة عزل تحول دون ارتفاع درجة حرارة السطح غير المعرض عن (١٣٩) مائة وتسع وثلاثين درجة مئوية فوق درجة الحرارة الأصلية ، ودون ارتفاع درجة الحرارة في أية نقطة ، بما في ذلك الوصلات ، عن (٢٢٥) مائتين وخمس وعشرين درجة مئوية فوق درجة الحرارة الأصلية ، حتى نهاية نصف الساعة الأولى من الاختبار القياسي للحريق .

منـع الحـريـق

المـادة (٧٥)

١ - ينبغي عدم استعمال الطلاء ، أو الورنيش ، أو المواد الأخرى المحتوية على النايتروسيللوز أو قاعدة سمية ، أو المنتجات عالية الاشتعال .

٢ - تتخذ الاحتياطات لتجنب المواد القابلة للاشتعال أو الأبخرة التي تلامس أجزاء ترتفع درجة حرارتها ، وبشكل خاص الآتي :

٢,١ - تتخذ الترتيبات لضمان عدم إختراق الشرر أو اللهب من قنوات الدخان الخاصة بأجهزة الطبخ أو التدفئة لقنوات التهوية .

٢,٢ - تزويد أماكن البضاعة ، وخزانات الوقود ، ومحطات التحكم ، ومناطق السكن والخدمات بعزل حراري للجدران التي ترتفع فيها درجة الحرارة بها كالمراجل ، أو قنوات الدخان ، أو قنوات الاستخلاص ، أو مداخن مطبخ السفينة .

٢,٣ - تمنع الأجهزة التي تستعمل اللهب المجرد ، أو مقاومات الإضاءة أو التدفئة غير المحمية في أماكن السكن .

٢,٤ - تمتثل المشعات الكهربائية لمتطلبات الباب السابع من هذه اللائحة .

٣ - ينبغي أن تتم الموافقة على مواد العزل من قبل السلطة المختصة .

٤ - يمنع تركيب الأجزاء القابلة للاحتراق على بعد يقل عن (٦٠) ستين سنتمترا من أجهزة كالأفران والمصاهر ، ما لم تتخذ الاحتياطات الخاصة لعزلها .

٥ - لا تستعمل المواد غير صالحة بسبب تعرضها للحرارة في تصريف مجارير سطح السفينة أو المصارف القريبة من خط الماء أو مرافقها التي يؤدي تضررها بسبب الحريق إلى خطر الانغمار .

٦ - تكون أنابيب الزيت أو الوقود الزيتي من الفولاذ أو مواد أخرى مسموح بها بعد الأخذ بعين الاعتبار خطر الحريق .

٧ - ينبغي تجهيز قنوات استخلاص الهواء من مستودعات السفينة وصهاريجها والمحتوية على سوائل قابلة للاحتراق بستارة حريق واقية يمكن تنظيفها بسهولة ، والتي لا تقلل بشكل كبير من تدفق قناة الهواء ، وتمتثل إلى أحكام الفقرة (٦) من هذه المادة أعلاه .

٨ - ينبغي أن يكون في الإمكان إيقاف التهوية الميكانيكية في أماكن نقل بضائع الدحرجة المقفلة والتي تنقل سيارات يوجد وقود في خزاناتها من أجل تسييرها وأماكن الآلات ، إن وجدت ، وذلك من نقطة يمكن الوصول إليها والتعرف عليها بسهولة ويكون موقعها خارج تلك الأماكن .

٩ - يتم تزويد قنوات تهوية أماكن البضاعة وأماكن بضائع الدحرجة المغلقة وأماكن الآلات في جزئها الأعلى بوسائل إغلاق غير قابلة للاحتراق .

١٠- يجب أن تكون الفتحات الأخرى في أماكن الآلات قابلة للإغلاق من خارج تلك الأماكن .

١١- التقسيمات :

١١,١- تكون التقسيمات (الفواصل الإنشائية والأسطح) التي تفصل أماكن الآلات في الفئة (A) عند أماكن البضاعة ، والسكن ، ومنطقة الخدمة ، ومحطات التحكم على السفن التي طولها (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر كما يأتي :

١١,١,١- من الصنف (A30) للسفن المبنية من الفولاذ أو مادة مكافئة بما في ذلك أخلاط الألمنيوم .

١١,١,٢- من الصنف (F) للسفن المبنية من مواد قابلة للاحتراق .

١١,٢- يجوز أن يكون التقسيم إلى الثانوي مقبولا كمكافئ للصنف (A) إذا أحتوى على :

١١,٢,١- لوح فولاذي مطلي بطبقة من الصوف المعدني سمكها (٥٠) خمسون ملمترا .

١١,٢,٢- أو لوح ألمنيوم مطلي بطبقة من الصوف المعدني سمكها (٨٠) ثمانون ملمترا أو بطبقتين منفصلتين سمك كل منهما (٤٠) أربعون ملمترا .

١١,٣- يجوز أن يكون التقسيم الثانوي مقبولا كمكافئ للصنف (F) إذا احتوى على جدار قابل للاحتراق مطلي بطبقة من الصوف المعدني سمكها (١٠٠) مائة ملمترا أو بطبقتين منفصلتين سمك كل منهما (٥٠) خمسون ملمترا ، ويجب أن يحتوي الصوف المعدني على كتلة حجمية لا تقل عن (٩٦ Kh) للمتر المكعب . يجب أن يحمي السطح الخارجي للصوف المعدني بشكل ملائم ضد تطاير رذاذ الزيت والسوائل الأخرى القابلة للهوبة .

١١,٤- يجب أن يمتد العزل من سطح السفينة وإلى الأسفل وعلى بدنها وإلى عمق (٥٠٠) خمسمائة ملمتر لسفينة مبنية من الفولاذ ، وإلى خط الماء لسفينة خفيفة مبنية من مادة أخرى ، ويتم تغليف ممرات السلالم التي تخدم عدة أسطح بفواصل إنشائية من الفولاذ أو المواد المكافئة أو من مواد الصنف (F) .

١١,٥- في حالة الفصل الإنشائي من الصنف (F) ، فإن الفصل حول أماكن الآلات في الفئة (A) يجب أن يمنع مرور الدخان .

١١,٦- يجب أن يتوفر في الفصل الإنشائي خواص الصنف A.30 أو الفصل الإنشائي الخاص بالصنف (F) ، وفقا لما هو ملائم لحالات حريق يشب في أماكن الآلات .

١١,٧- تكون الأبواب وفتحات العنابر في السفينة والفتحات الأخرى في الفواصل الإنشائية مصنوعة بحيث تحافظ على سلامة الفواصل الإنشائية التي تقع فيها .

١١,٨- تكون الفواصل الإنشائية حول مطابخ السفينة مصنوعة من الفولاذ أو مادة مكافئة أو الفواصل الإنشائية الخاصة بالصنف (F) .

١١,٩- تكون للسلالم وسلالم الهروب التي تصل سطح السفينة بالحجرات ، إطارات فولاذية وإذا كانت تخدم أسطحا متعددة فإنه يجب حمايتها بتغليفها بالفولاذ أو مادة مكافئة أو مادة من الصنف (F) . ويكون لها على الأقل إغلاق واحد كما هو مطلوب في الفقرة (١١,٧) من هذه المادة أعلاه لمنع النار من الانتشار من سطح إلى آخر .

١١,١٠- ينبغي ألا تقلل الأنابيب والقنوات الصمامات التي تمر من خلال الفاصل الإنشائي المقاوم للحريق من مقاومته للحريق .

١١,١١- يجوز للسلطة المختصة إعفاء السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا والتي لا تبحر لمسافة تزيد على (١٢) اثني عشر ميلا من أقرب أرض للبلدان التي تطبق هذه اللائحة ، من بعض متطلبات هذه اللائحة ، إذا اعتبرت أن مثل تلك المتطلبات غير معقولة وليست ضرورية آخذة في الحسبان الملاحة التي ترتبط بها السفينة .

ترتيبات الوقود القابل للاحتراق ، زيت التشحيم والزيوت الأخرى القابلة للاشتعال

المـادة (٧٦)

١ - لا يجوز استخدام أي سائل قابل للاحتراق كوقود تقل نقطة اشتعاله ، والمقررة استنادا إلى اختبار معتمد ، عن (٦٠) ستين درجة مئوية (اختبار الأوعية المغلقة) ، باستثناء مولدات الطوارئ ، وفي هذه الحالة يجب ألا تقل نقطة اشتعاله عن (٤٣) ثلاث وأربعين درجة مئوية .

٢ - ينبغي توفير وسائل آمنة وفعالة للتحقق من كمية الوقود الزيتي في أي صهريج من صهاريجه . وإذا تضمنت تلك الوسائل استخدام أنابيب قياس مستوى سطح السائل ، فإنه ينبغي أن تقع نهاياتها العليا في مواقع آمنة ومزودة بسدادات إغلاق ملائمة ، وإذا استخدم مقياس لقياس مستوى الزيت ، فإنه ينبغي تجهيزه بسدادات ذاتية الإغلاق وبمحابس تحكم ذاتية الإغلاق في كل من نهايتيه ، وينبغي تثبيت جميع المحابس على جدران الصهريج مباشرة ، إلا أنه يمنع استعمال المواد البلاستيكية لمقاييس مستوى الزيت ، كما يسمح باستعمال مقاييس مستوى الزيت ذات الزجاج الانكساري ، شريطة تركيب حمايته من الصدمات . وتركب الرباطات لمنع انفصال مقاييس مستوى الزيت .

٣ - تتخذ الإجراءات اللازمة لتجنب الضغط المفرط في أي من صهاريج الزيت أو في أي جزء من شبكة الوقود الزيتي ، بما في ذلك أنابيب الملء . وينبغي تفريغ صمامات التصريف أو أنابيب الهواء أو الزيت الفائض في موقع آمن بحيث لا ينجم عنه خطر .

٤ - ينبغي تجهيز كل من أنابيب الوقود الزيتي التي يمكن أن يؤدي تحطمها إلى تسرب الزيت من صهاريج التخزين أو الخدمة اليومية المركبة فوق القاع المزدوج ، بمحبس

أو صمام يثبت فوق الصهريج مباشرة ويمكن إغلاقه من موقع آمن خارج المكان المعني في حالة اندلاع حريق في المكان المحتوي على مثل هذه الصهاريج . وفي الحالة الخاصة التي تكون فيها الصهاريج العميقة مركبة في نفق من أنفاق أعمدة الإدارة وبالمستطاع التحكم بها ، في حالة اندلاع حريق ، بواسطة صمام إضافي مركب على الأنبوب أو الأنابيب خارج النفق أو ما شابه ذلك من أماكن . وإذا ما ركب صمام إضافي كهذا في مكان الآلات ، فمن الواجب أن يكون تشغيله من موقع خارج ذلك المكان . وذلك بعد موافقة السلطة المختصة .

٥ - تفصل المضخات ، والتي تعتبر جزءا من خطوط زيت الوقود ، عن أية خطوط أخرى ، وفي حالة تغيير الضخ عكسيا فيها فإنه يجب تزويدها بدوائر مغلقة وصمامات خروج فعالة .

٦ - لا يوضع صهريج لزيت الوقود حيث يمكن أن يشكل تسرب الزيت منه أو نضوحه خطرا عند سقوطه على سطوح ساخنة . وينبغي اتخاذ الاحتياطات لمنع أي زيت تحت الضغط من التماس مع سطوح ساخنة عند هربه من أية مضخة أو مرشحة أو مدفأة .

٧ - يجب أن تكون أنابيب الوقود الزيتي وصماماتها وتركيباتها من الفولاذ أو من مواد أخرى معتمدة ، على أنه يمكن السماح باستخدام محدود للأنابيب المرنة في المواقع التي ترى الإدارة أن الحاجة تدعو إليها فيها . ويتعين أن تكون مثل هذه الأنابيب المرنة والملحقات المثبتة في أطرافها من مواد معتمدة مقاومة للحريق أو مطلية بطلاء مقاوم للحريق على نحو تقره الإدارة .

٨ - يتم عند الضرورة ستر خطوط زيت الوقود ، ويعكس ذلك حمايتها بشكل مناسب لتجنب سقوط رذاذ الزيت أو تسرب الزيت إلى سطوح ساخنة أو إلى فتحات الهواء في الآلات ، كلما كان ذلك عمليا ، ويجب إبقاء عدد المفاصل في نظام الأنابيب هذا في حده الأدنى .

٩ - تكون صهاريج الوقود الزيتي ، قدر الإمكان ، جزءا من هيكل السفينة ، وتركب خارج أماكن الآلات من الفئة (A) وعندما تكون صهاريج الوقود الزيتي ، باستثناء الصهاريج ذات القاع المزدوج ، مركبة ، بحكم الضرورة ، بالقرب من أماكن الآلات من الفئة (A) أو بداخلها ، ينبغي أن يكون أحد جوانبها الرأسية على الأقل في تماس مع حدود أماكن الآلات ، ويستحسن أن تكون لها حدود مشتركة مع الصهاريج ذات القاع المزدوج ،

وأن تخفض إلى أقصى قدر مساحة حدود الصهاريج المشتركة مع أماكن الآلات . وعندما تكون مثل هذه الصهاريج ضمن حدود أماكن الآلات من الفئة (A) لا يجوز أن تحتوي على وقود زيتي تقل نقطة وميضه عن (٦٠) ستين درجة مئوية . وينبغي عموما تجنب استخدام صهاريج الوقود الزيتي غير المثبتة في المواقع التي تتعرض لخطر الحريق وبشكل خاص في أماكن الآلات من الفئة (A) وعند السماح باستعمال هذه الصهاريج يجب وضعها في أوعية استقبال واسعة عازلة ومجهزة بأنبوب صرف ملائم يؤدي إلى صهريج ذي حجم مناسب للزيت المنسكب .

١٠- ينبغي أن تكون ترتيبات تخزين الزيت المستخدم في شبكات التشحيم بالضغط ، وتوزيعه ، واستخدامه وفق ما يرضي السلطة المختصة . وينبغي لمثل هذه الترتيبات في أماكن الآلات من الفئة (A) وكذلك ، في أماكن الآلات الأخرى ، حيثما أمكن ، أن تتماشى مع أحكام الفقرات (١) و(٣) و(٦) و(٧) ، وحيثما تعتبره السلطة المختصة ضروريا ، مع أحكام الفقرتين (٢) و(٤) . ويسمح باستخدام أنابيب التدفق الزجاجية في شبكات التشحيم ، شريطة أن يتضح بالاختبار أنها تتسم بقدرة ملائمة على مقاومة النيران .

١١- يجب أن تكون ترتيبات تخزين وتوزيع واستخدام الزيوت القابلة للاشتعال غير تلك الواردة في الفقرة (١٠) والتي تستعمل تحت الضغط في شبكات نقل الطاقة ، وفي شبكات التحكم ، والتحفيز والتسخين على نحو يرضي السلطة المختصة . وفي المواقع التي توجد فيها وسائل اشعال ، ينبغي في مثل هذه الترتيبات أن تتوافق على الأقل مع أحكام الفقرتين (٢) و(٦) وكذلك مع أحكام الفقرتين (٣) و(٧) من حيث المتانة والبناء .

١٢- لا يجوز نقل الوقود الزيتي ، وزيوت التشحيم ، وغير ذلك من الزيوت القابلة للاشتعال في صهاريج مقدمة السفينة . وعلاوة على ذلك ، لا يخزن الوقود الزيتي أمام حواجز التصادم أو امتدادها .

تخـزين واستعمال الوقـود الزيتي

المـادة (٧٧)

١ - يجب أن تنتهي أنابيب مخارج الهواء في الأجزاء المحتوية على الوقود الزيتي والصهاريج بانحناء على شكل الحرف (S) وقلنسوة شبكية معدنية وجهاز إغلاق قابل للفصل

عن بقية الأجزاء . ويفتح ثقب بقطر (٥ - ٦) ملمترات في جهاز الإغلاق . ويمكن استبدال جهاز الإغلاق بنظام صمام كروي أوتوماتيكي إذا وفر سلامة مكافئة .

٢ - تعزل الأجزاء المعدة لاحتواء الوقود الزيتي الذي تقل نقطة وميضه عن (٦٠) ستين درجة مئوية ولكنها لا تقل عن (٤٣) ثلاث وأربعين درجة مئوية عن الأقسام الأخرى المتصلة والمعدة لتحتوي على سوائل أو وقود زيتي بنقاط وميض مختلفة بحيز فاصل مع مواسير هواء وأنابيب قياس العمق .

٣ - يمكن استعمال الوقود الزيتي الذي تقل نقطة وميضه عن (٦٠) ستين درجة مئوية ولكنها لا تقل عن (٤٣) ثلاث وأربعين درجة مئوية شريطة موافقة الإدارة على توفير محركات مضخات حريق الطوارئ والمحركات الثانوية والتي لا توجد في أماكن الآلات من الصنف (A) .

شـبكات إخمـاد الحـرائق بالماء المضغوط

المـادة (٧٨)

١ - ينبغي أن تتضمن أي شبكة لإطفاء الحرائق بالماء المضغوط ، على أنابيب تجري تغذيتها بمضخة أو أكثر ، ومحابس وخراطيم .

٢ - مضخات الإطفاء :

٢,١ - باستثناء ما ينص على خلافه في هذا الباب ، يجب تشغيل مضخات الحريق أوتوماتيكيا بآلات مستقلة عن آلات الدفع .

٢,٢ - يمكن قبول مضخات المرافق الصحية والصابورة والرواسب ، وكذلك مضخات الخدمات العامة كمضخات إطفاء ، شريطة ألا يستخدم بصورة عادية في ضخ زيت الوقود .

٢,٣ - تركب على مضخات الحريق صمامات أمان إذا كانت قابلة للعمل في ضغط يتجاوز ذلك الذي احتسبت واختبرت له الأنابيب وملحقاتها .

٢,٤ - يجب في كل مضخة تعمل ميكانيكيا ، والتي يلزم تركيبها وفقا لأحكام هذا الباب ، أن تكون قادرة على توليد كمية من المياه لأغراض مكافحة الحريق ، ووفقا للضغط المذكور في الفقرة (٣,٢) من هذه المادة ، لا تقل عن ثلثي الكمية المطلوب التعامل معها من مضخة مياه الرواسب بموجب أحكام المادة (٥٥) من هذه اللائحة .

٣ - أنابيب الإطفاء الرئيسية :

٣,١ - يجب أن يكون قطر الأنبوب الرئيسي كافيا للتوزيع الفعال لأقصى تصريف لمضخة حريق واحدة .

٣,٢ - عند توليد مضخة الإطفاء كمية المياه الواردة في الفقرة ١ - ٣ من خلال أية محابس مجاورة ، وجب الحفاظ على إدامة ضغط لا يقل عن ٠,٢ N / mm2 في جميع المحابس التي تتأثر بذلك .

٣,٣ - تقتضي ترتيبات أنبوب الإطفاء الرئيسي القدرة على توليد المياه بسرعة . وأن يكون من السهل تشغيل الصمامات وسرعة الوصول إليها .

٤ - الأنابيب والمحابس :

٤,١ - يجب أن يكون عدد المحابس ومواقعها على نحو يتيح أن تتدفق المياه من محبس على الأقل يمكن أن يصل إلى أي جزء في السفينة يمكن أن يصل إليه الطاقم في أثناء الإبحار ، وإلى أي جزء من أجزاء أماكن البضاعة أو البضاعة المدحرجة عندما تكون فارغة .

٤,٢ - ينبغي أن تكون الأنابيب والمحابس موضوعة بحيث يمكن ربط خراطيم الإطفاء إليها بسهولة . وفي السفينة التي يسمح فيها بنقل البضائع على السطح ، تركب المحابس في مواقع قريبة المنال على الدوام ، وتركب الأنابيب بشكل يحول ، قدر الإمكان ، دون تضررها نتيجة ارتطام البضائع بها .

٤,٣ - ينبغي تركيب الصنابير والصمامات على الأنابيب بحيث يمكن إغلاق أي من الصنابير عندما تكون المضخات عاملة ، وتستمر في تزويد الخراطيم الأخرى المربوطة إلى فوهات أخرى .

٤,٤ - لا تستعمل خراطيم الحريق المصنوعة من مواد تتأثر بالحرارة بسرعة ما لم تكن محمية بطريقة ملائمة .

٥ - الخراطيم والفوهات :

٥,١ - ينبغي أن تصنع خراطيم الإطفاء من مواد معتمدة ، وينبغي ألا يزيد طول الخرطوم على (٢٠) عشرين مترا . وبالإضافة إلى ذلك ، يجب ألا يزيد طولها على نصف طول السفينة ، باستثناء الحالة التي لا يطلب فيها أن يقل طولها عن (١٠) عشرة أمتار . وتزود الخراطيم بوصلات التركيب والملحقات الضرورية .

٥,٢ - في أماكن السكن والخدمات والآلات في السفن يكون الخرطوم بطول (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر، ويوفر خرطوم إطفاء لكل فوهة حريق تم تركيبها وفقا لمتطلبات هذا الفصل، وأن يتم ربطه بشكل دائم. وفي الأسطح المكشوفة لا يتطلب خرطوم لكل فوهة حريق، ولكن يجب أن يكون عدد الخراطيم المركبة كافيا في المنطقة ذات العلاقة بحيث يمكن إيصال تدفق المياه المطلوب بمقتضى أحكام هذا الفصل في جميع الظروف.

٥,٣ - تتم المحافظة على خراطيم الإطفاء وملحقاتها في حالة صالحة للخدمة دائما.

٥,٤ - يجب ألا يقل قطر فوهة الحريق (بتدفق) عن (١٢) اثني عشر ملمترا في السفن التي يبلغ طولها (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر، ولا يقل القطر عن (١٠) عشرة ملمترات في السفن الأخرى.

٥,٥ - تزود جميع فوهات الحريق بجهاز إغلاق، بالإضافة إلى مرشات تدفق على سفن الركاب.

٥,٦ - ينبغي أن تكون صنابير الحريق والخراطيم والفوهات والرباطات ومرشات التدفق من نوعية تعتمدها الإدارة.

الشبكات الغازية لإخماد الحرائق

المادة (٧٩)

١ - يجوز استخدام مواد الإخماد التي ترى الإدارة أنه لا يتولد عنها في الظروف المتوقعة للتشغيل غازات سامة بكميات تكفي لتعريض الأشخاص على ظهر السفينة للخطر، ويتم تشغيل شبكات إخماد الحرائق بوسائل يدوية مدروسة.

٢ - ينبغي أن تزود الأنابيب اللازمة لإيصال مادة الإخماد إلى الأماكن المحمية بصمامات تحكم بحيث :

٢,١ - توسم بعلامات توضح الأماكن التي تصل إليها بالأنابيب.

٢,٢ - يمكن فحص الصمامات بسرعة للتأكد من وضع الفتح أو الإغلاق فيها.

٢,٣ - لا يمكن تشغيلها إلا موضعيا (وليس عن طريق التحكم عن بعد).

٣ - وسائل تفعيل حجرات التحكم يدويا بالنقر : في مثل هذه الحالة، يتم التحكم من الأماكن التي تكون مادة الإخماد موضوعة فيها، باستثناء الحالات التي يكون فيها موضوعا في أماكن محمية.

٤ - ينبغي أن يكون وضع شبكة الأنابيب بحيث تحقق توزيعا كفئا للغاز. ويتم اختبارها وفقا لقواعد هيئة تصنيف معتمدة.

٥ - يتم توفير الوسائل اللازمة لسد جميع الفتحات التي قد تسمح بنفاذ الهواء إلى المناطق المحمية أو تسرب الغاز منها . ويتم إغلاق منافذ فتحات الأماكن المحمية أوتوماتيكيا قبل إطلاق مواد الإخماد . وفي السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا يجوز أن يكون إغلاق فتحات التهوية يدويا .

٦ - التحقق :

٦,١ - يتم فحص عمل أجهزة النقر وصمامات التشغيل دوريا ، بالإضافة إلى كمية الغاز المتوفرة والحالة العامة للنظام .

٦,٢ - يتم توفير الوسائل للتصريف الآمن للأنابيب المتجهة من صمامات التحكم واحدا بعد الآخر .

٦,٣ - يتم توفير الوسائل للطاقم ليفحصوا بأمان كمية الغاز في الحجرات .

٧ - كمية الغاز :

لتقرير كمية الغاز ، في الحالات التي تكون فيها صمامات الأمان أو أجهزة الأمان الأخرى المركبة على حجرات الهواء لبدء تشغيل محركات الصرف ضمن أماكن المكائن ، فإنه يتم زيادة إجمالي الحجم الذي يؤخذ في الاعتبار في احتساب الحد الأدنى لتركيز الغاز وفقا لحجم الهواء الطليق في تلك الحجرات .

٨ - الإنذار :

٨,١ - تنذر إشارة صوتية ضوئية عن إطلاق مواد الإخماد إلى أي مكان يشتغل فيه العاملون في العادة أو يستطيعون الوصول إليه .

٨,٢ - يزود هؤلاء العاملون بمصدر طاقة الطوارئ لإطلاق الإنذار الذي ينبغي تمييزه عن أي إنذار آخر .

٨,٣ - يكون الوقت بين إطلاق الإنذار ووصول الغاز إلى المكان المحمي بحيث يسمح للطاقم بالهروب من ذلك المكان . وينبغي فحص النظام دوريا للتأكد من أنه في وضع تشغيلي جيد . وفي السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا ، فإنه لا حاجة لاستخدام وسيلة إنذار مرئية .

٩ - يجب أن يكون الوصول إلى أجهزة التحكم في أي شبكة غازية ثابتة من شبكات مكافحة الحرائق سهلا ، وأن يكون تشغيلها بسيطا ، وأن يتم تجميعها معا في أقل عدد ممكن من المواقع التي يستبعد أن يغدو الوصول إليها مستحيلا عند اندلاع حريق في مكان

محمي ، على أن تتوفر في كل موقع من هذه المواقع تعليمات واضحة بشأن كيفية تشغيل الأجهزة بصورة تراعي سلامة العاملين في كل موقع من هذه المواقع .

١٠- عند حماية مواقع متعددة بنفس الشبكة ، ينبغي أن تكون كمية الغاز كافية لأكبر تلك المواقع . وتعتبر المواقع المتعددة غير المفصولة عن بعضها تماما بمثابة موقع منفرد .

١١- تعتمد اسطوانات الغاز المضغوط لإخماد الحرائق من قبل السلطة المختصة ويتم فحصها كل (١٠) عشر سنوات .

١٢- لا توضع حاويات الغاز المضغوط لإخماد الحرائق في مقدمة حاجز التصادم ، وتوضع هذه الحاويات في مواقع تحجز خصيصا لذلك الغرض ، في موقع آمن يسهل الوصول إليه ومزود بوسيلة تهوية فعالة . ويستحسن أن يكون سبيل الدخول إلى هذه المواقع من السطح المفتوح . وأن يكون ، على أي حال ، مستقلا عن المكان المحمي . ويجب أن يكون اتجاه فتح أبواب المنافذ نحو الخارج ، وأن تكون الفواصل الإنشائية والأسطح بما في ذلك الأبواب وغير ذلك من وسائل إغلاق الفتحات فيها والتي تشكل الحدود القائمة بين مثل هذه الأماكن والأماكن المغلقة المجاورة لها مصنوعة من الفولاذ أو أي مادة مكافئة أو من الصنف (F) باستثناء تلك التي على ظهر سفن يقل طولها عن (٣٥) خمسة وثلاثين مترا ، حينما توضع تلك الاسطوانات فوق سطح الفاصل الإنشائي ، وتحمل جميع أبواب الدخول إلى مواقع الحاويات علامة تشير بوضوح إلى نوعية مواد إخماد الحرائق وإشارة "خطر" عليها .

١٣- يتم بعد إخماد الحريق تغيير الهواء في المكان المحمي وذلك خلال مدة تتفق وسلامة السفينة .

١٤- شبكات ثاني أوكسيد الكربون :

١٤,١- يجب أن تكون الكمية المتاحة من ثاني أوكسيد الكربون الذي يطلق خلال شبكة الأنابيب إلى أماكن الآلات كافية لتوفير حجم أدنى من الغاز الحر مساو على الأقل لـ (٣٠٪) ثلاثين في المائة من الحجم الإجمالي لأكبر أماكن الآلات المحمية بهذه الطريقة بما في ذلك (فراغات الأجناب) ويتم احتساب حجم ثاني أوكسيد الكربون الحر على أساس ٠,٥٦ مترا مكعبا لكل كيلو غرام . وبالنسبة لأماكن الآلات ينبغي أن تكون شبكة الأنابيب الثابتة على نحو يتيح تصريف (٨٥٪) خمس وثمانين في المائة من الغاز إلى المكان خلال دقيقتين .

١٤,٢- يجب أن تكون كمية ثاني أوكسيد الكربون الذي يطلق خلال شبكة الأنابيب في أماكن بضائع الدحرجة المغلقة لمركبات النقل التي تحتوي على الوقود في خزاناتها لدفعها الذاتي كافية لتوفير الحجم الأدنى من الغاز الحر مساو لـ (٤٥٪) خمس وأربعين في المائة من الحجم الإجمالي لأكبر مكان للبضائع من ذلك النوع القابل ليكون عازلا للغاز ، وتكون الترتيبات على نحو يتيح وصول ثلثي الغاز المطلوب إلى الموقع ذي العلاقة خلال (١٠) عشر دقائق .

الشبكات الثابتة لإخماد الحرائق
في أماكن الآلات بالرغوة واسعة الانتشار

المـادة (٨٠)

١ - يجب أن تكون أي شبكات ثابتة مطلوبة لإخماد الحرائق بالرغوة واسعة الانتشار في أماكن الآلات قادرة على إطلاق كمية من الرغوة من منافذ إطلاق ثابتة بسرعة وبكميات كافية لملء أكبر مساحة يراد حمايتها بمعدل لا يقل عن متر واحد في الدقيقة ، بعد خصم أحجام الآلات والمعدات أو بعمق ١,٥ مترا إذا لم تخصم تلك الأحجام ، كما ينبغي أن تكون الكمية المتوافرة من السائل الذي يطلق الرغوة كافية لإنتاج حجم من الرغوة يعادل خمسة أضعاف حجم أكبر الأماكن التي تراد وقايتها . ويجب أن تتجاوز نسبة انتشار الرغوة ١٠٠٠ إلى ١ ، ويجوز للإدارة أن تسمح بتجهيزات ومعدلات إطلاق بديلة شريطة أن تكون واثقة من تحقيق قدر معادل من الوقاية .

٢ - يجب أن يكون صهريج إمداد الرغوة وكذلك المداخل الهوائية إلى مولدها وأعداد الوحدات المنتجة كافية لإنتاج الرغوة وتوزيعها بصورة كفئة ، ويجب أن تكون وحدات إنتاج الرغوة معتمدة .

٣ - ينبغي ترتيب صهريج الإطلاق في مولد الرغوة بصورة تكفل عدم تأثر معدات التوليد بأي حريق قد ينشب في المكان المحمي .

٤ - ينبغي أن يكون مولد الرغوة ، ومصدر طاقته ، والسائل المولد للرغوة ، ووسائل التحكم بالشبكة قريبة التناول وسهلة التشغيل ، وأن تجمع في أقل عدد ممكن من المواقع وفي مواضع يستبعد أن يغدو الوصول إليها مستحيلا إذا ما شب حريق في المكان المحمي .

الشبكات الثابتة لإخماد الحرائق
برش الماء المضغوط في أماكن الآلات

المـادة (٨١)

١ - أمـاكن الآلات :

١,١ - تزود أية شبكة ثابتة مطلوبة لإخماد الحرائق في أماكن الآلات بالماء المندفع تحت الضغط بفوهات رش من نوع معتمد .

١,٢ - يخضع عدد نفاثات أو المرشات وترتيبها لموافقة الإدارة ، وتكون على نحو يضمن توزيعا وسطيا فعالا للماء في الأماكن المحمية بمعدل ٥ لترات / متر مربع في الدقيقة على الأقل . ويمكن تخفيض هذا التوزيع إلى ٣,٥ لترا / متر مربع في الدقيقة عندما يقل ارتفاع سقف المكان الذي يراد حمايته عن ٢,٥ مترا .

١,٣ - يمكن تقسيم الشبكة إلى أقسام ، على أن يكون بالمستطاع تشغيل صمامات التوزيع في كل منها من مواقع خارج الأماكن التي يراد حمايتها ، وتتسم بسهولة الوصول إليها وبصعوبة عزلها إذا ما شب حريق في المكان المحمي .

١,٤ - يجب أن تكون المضخة قادرة على تزويد جميع أجزاء الشبكة في آن معا بالضغط اللازم في أي قسم يراد حمايته . وتركب المضخة وجميع أجهزة التحكم بها خارج المكان أو الأماكن التي يراد حمايتها . ويجب ألا يؤدي أي حريق ينشب في المكان أو الأماكن المحمية بشبكة الرش المائي إلى تعطيل هذه الشبكة .

١,٥ - يجوز أن تدار المضخة بآلة مستقلة داخلية الاحتراق . ولكن إذا كانت هذه المضخة تعتمد على طاقة يوفرها مولد الطوارئ قد ركب وفقا لأحكام الباب السابع من هذه اللائحة ، فمن الواجب أن يكون المصدر مما يمكن الوصول إليه بسرعة ويمكن تشغيله بسهولة عند انقطاع التيار الرئيسي . وإذا كانت المضخة تعمل بواسطة آلة مستقلة داخلية الاحتراق ، فإنه يجب وضعها بحيث لا يؤثر نشوب حريق في المكان المحمي على إمداداتها من الهواء .

١,٦ - يجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتلافي إنسداد نفاثات المرشات بسبب شوائب المياه أو بسبب تآكل الأنابيب والفوهات والصمامات والمضخة .

٢ - أماكن بضائع الدحرجة المغلقة التي تنقل مركبات تحمل وقودا في خزاناتها من أجل تسييرها :

يجب أن تتماشى هذه الأماكن مع الأحكام الآتية :

٢,١ - يجب أن تكون نفاثات المرشات ذات ثقب منفرد من نوعية معتمدة ، ويتم تركيبها بحيث تحقق توزيعا فعالا للمياه في الأماكن التي يراد حمايتها . ولهذا الغرض ، تكون الشبكة قادرة على توصيل ما لا يقل عن ٣,٥ لترا من المياه في المتر المربع الواحد خلال دقيقة واحدة في الأماكن التي يبلغ ارتفاع سقفها ٢,٥ مترا أو أقل ، و(٥) خمسة لترات من المياه في المتر المربع الواحد خلال دقيقة واحدة في الأماكن ذات الارتفاع الأكبر .

٢,٢ - يجب أن تكون مواقع أقسام الشبكة في موضع يمكن الوصول إليه بسهولة مجاور للمكان الذي يراد حمايته ولكن خارج ذلك المكان ، والذي ليس من المتوقع أن يعزل بسرعة بسبب نشوب حريق في المكان المحمي .

٢,٣ - يتم تزويد الشبكة بالماء من الأنبوب الرئيسي لمياه مكافحة الحريق .

٢,٤ - ينبغي أن يكون مردود الضغط الناتج من كل مضخة مياه معتمدة لمكافحة الحريق كافيا لتزويد جميع المرشات النضحية في الشبكة وخرطوم المياه مع فوهته بالضغط المطلوب ، وعندما يتم تشغيل مضخات الحريق الرئيسية بالتحكم عن بعد (والذي يكون يدويا) في غير موضع صمامات ذلك الجزء .

الوقاية من الحريق

المادة (٨٢)

١ - شبكات مكافحة الحريق بالماء المضغوط :

١,١ - يجب توفير أنبوب رئيسي لمكافحة الحريق بما يتماشى ، ومتطلبات المادة (٧٨) من هذه اللائحة .

١,٢ - يتم تزويد شبكة مكافحة الحريق بمضخة رئيسية توضع في مكان آلات الدفع ، وبمضخة طوارئ مستقلة . ويجب أن تتماشى هذه المضخات لمتطلبات المادة (٧٨) من هذه اللائحة .

١,٣ - في السفن التي يقل طولها عن (٣٥) خمسة وثلاثين مترا ، تربط المضخة الرئيسية إلى آلات الدفع ، وفي هذه الحالة يكون لها ميكانيكية للسيطرة .

١,٤ - في حالة السفن متعددة البدن ومكانين مستقلين للدفع يمكن استبدال المضخة الرئيسية ومضخة الطوارئ المشار إليهما في الفقرة (١,٢) أعلاه بمضختي حريق مع ميكانيكية للسيطرة مربوطتين إلى كل محرك دفع ، وتقومان بتجهيز الأنبوب الرئيسي لمكافحة الحريق .

١,٥ - بالإضافة إلى الخرطوم وفوهته المشار إليهما في الفقرة (١,٦) أدناه ، يتم توفير ما يأتي :

١,٥,١ - في السفن التي يبلغ طولها (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر ، وعلى سفن الركاب يتم توفير (٣) ثلاثة خراطيم مع فوهاتها .

١,٥,٢ - في السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا ، يتم توفير (٢) خرطومين مع فوهتيهما .

١,٦ - يتم تركيب ما يأتي في مكان الدفع :

١,٦,١ - صنبور مربوط بشكل دائم إلى خرطوم بفوهة .

١,٦,٢ - وعاء يحتوي على مادة مسحوق ناعم كالرمل أو نشارة الخشب مشربة بالصودا الكاوية ومجرفة . وكبديل لذلك يمكن استخدام مطفأة حريق متنقلة .

٢ - أماكن الآلات :

بالإضافة إلى أحكام الفقرة (١) من هذه المادة ، تزود أماكن الآلات التي تحتوي على الوقود المحترق بالزيت ووحدات الوقود الزيتي وآلات الاحتراق الداخلي لأغراض الدفع في السفن التي يزيد طولها على (٢٤) أربعة وعشرين مترا وسفن الركاب ، وبما يرضي الإدارة ، بأي واحد من شبكات مكافحة الحريق الثابتة الآتية :

٢,١ - شبكة غازية تمتثل لأحكام المادة (٧٩) من هذه اللائحة .

٢,٢ - شبكة رغوة عالية التمدد تتفق وأحكام المادة (٨٠) من هذه اللائحة .

٢,٣ - شبكة رش الماء المضغوط تتفق وأحكام الفقرة (١) من المادة (٨١) من هذه اللائحة .

٣ - أماكن بضائع الدحرجة المغلقة التي تنقل مركبات تحمل وقودا في خزاناتها من أجل تسييرها :

بالإضافة إلى أحكام الفقرة (١) أعلاه ، يجب تزويد أماكن بضائع الدحرجة المغلقة والتي تنقل مركبات تحمل وقودا في خزاناتها لغرض تسييرها ، وبما يرضي السلطة المختصة ، بأي من شبكات مكافحة الحريق الثابتة الآتية :

٣,١ - شبكة غازية تتماشى وأحكام الفقرة (١٤,٢) من المادة (٧٩) .

٣,٢ - أو شبكة رش الماء المضغوط تتماشى وأحكام الفقرة (١) من المادة (٨١) من هذه اللائحة .

معـاييـر الوقـاية المطبقـة علـى النـاقلات

المـادة (٨٣)

في حالة الناقلات التي تخضع لأحكام هذه اللائحة ، تطبق الأحكام الخاصة ذات العلاقة في المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤م ، والمعدلة ببروتوكول عام ١٩٨٨م ، بالوقاية من الحريق على متن الناقلات ذات الحمولة الإجمالية البالغة (٥٠٠) خمسمائة طن أو أكثر .

أنظمـة كشـف الحريق والإنـذار الثـابتة في أمـاكن الآلات ذات الـدفع

المـادة (٨٤)

١ - يجب تركيب نظام ثابت بنوعية معتمدة للكشف عن الحريق في الأماكن المحتوية على آلات الاحتراق الداخلي المستخدمة في الدفع الرئيسي للسفن التي يزيد طولها على (٢٤) أربعة وعشرين مترا .

٢ - يتم تشغيل أجهزة الكشف بواسطة الدخان أو منتجات الاحتراق الأخرى وإحداث إنذار مرئي ومسموع ، يتميز عن غيره من الأجهزة التي لا تؤشر بوجود حريق في غرفة القيادة .

٣ - يتم اختبار النظام ، بما يتلاءم ورضا الإدارة .

أجهزة إطفاء الحـريـق

المـادة (٨٥)

١ - يجب أن تكون جميع أجهزة إطفاء الحريق من نوع وتصميم معتمدين .

٢ - تتكون الوحدة الرغوية النقالة من فوهات هوائية - رغوية من النوع الحثي يمكن وصلها بأنبوب الإطفاء الرئيسي بواسطة خرطوم إطفاء ، إلى جانب صهريج متنقل

يحتوي على (٢٠) عشرين لترا على الأقل من سائل مولد للرغوة وصهريج احتياطي . وينبغي أن تكون الفوهة قادرة على إنتاج رغوة فعالة صالحة لإخماد حريق زيتي بمعدل ١,٥ متر مكعب في الدقيقة على الأقل .

٣ - توضع أحد أجهزة إطفاء الحريق المتنقلة المخصصة للاستخدام في مكان ما من الأماكن بالقرب من مدخل ذلك المكان ، ويستحسن أن تكون خارجه .

٤ - تقرر الإدارة عدد العبوات الاحتياطية ، وإلى الحد الذي لا يؤثر على إعادة شحن عبوات أجهزة الإطفاء المستعملة .

٥ - تطبق على عدد وتوزيع أجهزة الإطفاء المتنقلة المتطلبات الآتية :

٥,١ - في السفن التي تبحر لمسافة تزيد على (١٢) اثني عشر ميلا بحريا من أقرب يابسة :

٥,١,١ - تزود كل أماكن الآلات من الفئة (A) ، بما لا يقل عن مطفأتي حريق متنقلتين قادرتين على إخماد حريق نفطي . وعندما تحتوي هذه الأماكن على آلات لا تقل طاقتها عن (٢٥٠) مائتين وخمسين كيلو واط أو مراجل نفطية تضاف إما مطفأة حريق أخرى وإما مطفأة رغوة متنقلة وفقا لما ورد في الفقرة (٢) أعلاه .

٥,١,٢ - تزود جميع محطات التحكم وأماكن السكن والخدمات بعدد من أجهزة الإطفاء المتنقلة بحيث تجهز للاستعمال مطفأة واحدة على الأقل ومن نوع ملائم في أي جزء من تلك الأماكن . على أن يتم توفير ما لا يقل عن (٣) ثلاثة من أجهزة الإطفاء .

٥,٢ - السفن التي تبحر لمسافة لا تزيد على (١٢) اثني عشر ميلا بحريا من أقرب يابسة يجب تزويدها بعدد ملائم من أجهزة إطفاء الحريق المتنقلة ، وتكون أحدها على الأقل ملائمة لإخماد حريق نفطي . على أن يتم توفير ما لا يقل عن (٣) ثلاثة من أجهزة الإطفاء المتنقلة .

عـدة الإطفـائي

المـادة (٨٦)

١ - توضع على متن السفن التي يبلغ طولها (٣٥) خمسة وثلاثين مترا أو أكثر تجهيزات لرجلي مكافحة الحريق امتثالا لمتطلبات الفقرة (٢) أدناه .

٢ - تتكون تجهيزات رجل إطفاء الحريق مما يأتي :

٢,١ - معدات فردية من نوعية معتمدة مكونة من :

٢,١,١ - ملابس واقية مصنوعة من مادة تقي الجلد من الحرارة المنبعثة من الحريق ، ومن الحروق والتسلخات الناجمة عن البخار . ومن الواجب أن يكون السطح الخارجي لهذه الملابس مقاوما للماء .

٢,١,٢ - أحذية وقفازات مصنوعة من المطاط أو من مواد أخرى غير موصلة للكهرباء .

٢,١,٣ - خوذة صلبة توفر حماية فعالة من الصدمات .

٢,١,٤ - مصباح أمان كهربائي (كشاف يدوي) من نوع معتمد لا تقل مدة إنارته عن (٣) ثلاث ساعات .

٢,١,٥ - فأس من نوع تقره الإدارة .

٢,٢ - جهاز تنفس من نوع معتمد والذي يمكن أن يكون جهاز تنفس قائم بذاته ، ويعمل بالهواء المضغوط ولا يقل حجم ما تحتويه اسطوانته من هواء عن (١,٢٠٠) لترا ، أو جهاز تنفس قائم بذاته من نوع آخر قادر على العمل لمدة لا تقل عن (٣٠) ثلاثين دقيقة ، وتوفر على ظهر السفينة عبوات احتياطية صالحة للجهاز المستخدم ، وذلك حسبما تقره الإدارة ، وتسمح العبوات الاحتياطية بمدة عمل لثلاث ساعات . وإذا وجدت على ظهر السفينة تجهيزات لإعادة شحن اسطوانات الهواء المضغوط ، فإنه يمكن تخفيض هذه المدة إلى ساعتين .

٣ - يوفر لكل جهاز تنفس حبل أمان صامد للنيران بطول ومتانة كافيين ويصلح لوصله بحزام الجهاز ، أو بحزام منفصل بواسطة خطاف ذاتي الإطباق ، وذلك للحيلولة دون انفصال جهاز التنفس عند استخدام حبل الأمان .

٤ - تخزن عدة رجال المطافئ أو معداتهم الفردية في أماكن يسهل الوصول إليها وبصورة تتيح استعمالها على الفور . وعندما تتوافر على ظهر السفينة أكثر من عدة لرجال الإطفاء أو أكثر من مجموعة واحدة من المعدات الفردية ، فمن الواجب أن تخزن في أماكن متباعدة .

٥ - يتم توفير المعدات الآتية على السفن التي يتراوح طولها بين (٢٤) أربعة وعشرين و(٣٥) خمسة وثلاثين مترا :

٥,١ - جهاز تنفس من نوع خرطومي بفتحة استنشاق هواء خارجية ، على السطح ، ومزود بأنبوب مقاوم للحريق وبطول كاف .

٥,٢ - مصباح كهربائي آمن .

٥,٣ - زوج من القفازات المطاطية من مادة مقاومة للحريق .

٥,٤ - حبل رجل الإطفاء .

٥,٥ - معول .

٥,٦ - خوذة سلامة .

قـوائـم التجمع عند نشوب الحريق ، ودوريـات وتدريبات مكافحـة الحـريق

المـادة (٨٧)

١ - يجب أن يكون على السفن التي يبلغ طولها (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر وعلى سفن الركاب جدول بأسماء طاقم الإطفاء مرتب ومحدث قبل الإبحار ، كما يجب أن تتضمن قوائم التجمع عند الحريق كافة المهام المحددة . وبالأخص إيضاح إشارات النداء ونقطة التجمع التي يسجل كل رجل وجوده فيها والمهام المكلف بأدائها في حالة نشوب الحريق .

ويعرض الجدول في أجزاء متعددة من السفن ، وبصورة خاصة في الأماكن التي يستعملها الطاقم .

٢ - يتم وضع نظام محكم لدوريات الإطفاء ، بما في ذلك أماكن بضائع الدحرجة ، سواء في البحر أو في الميناء ، بحيث يتم ضمان اكتشاف خطر الحريق بسرعة .

٣ - يتم إجراء تدريبات الإطفاء تحت الظروف نفسها كتلك التي تتطلبها المادة (٩٩) من هذه اللائحة من أجل فحص حالة معدات مكافحة الحريق وتدريب الطاقم على استعمالها .

مخططـات مكـافحـة الحـريق

المـادة (٨٨)

تعلق في السفن التي يبلغ طولها (٢٤) أربعة وعشرين مترا أو أكثر ، وفي سفن الركاب ، وعلى نحو دائم ،

مخططات لمكافحة الحريق ، بما يرضي الإدارة .

جاهزية معدات إخماد الحرائق

المـادة (٨٩)

١ - ينبغي الاحتفاظ بمعدات إخماد الحرائق بحالة جيدة ومتاحة للاستعمال الفوري في جميع الأوقات .

٢ - تكون المعدات والشبكات معرضة لاختبارات دورية لضمان كونها في حالة تشغيلية جيدة ، أو لفحوصات خاصة اعتمادا على طبيعتها ومرة في السنة على الأقل . يسجل تاريخ هذه الفحوصات والغرض منها في سجل الصيانة والاختبارات ، ويدون في سجل السفينة .

البـدائـل

المـادة (٩٠)

يجـوز استخـدام معـدات ، وأجهـزة ، ومواد إخماد ، وترتيبـات مـن غيـر التـي ينص عليهـا في هذا الباب ، شريطة أن تكون الإدارة مقتنعة بأنها لا تقل فعالية عنها .

نقـل البضـائع الخطـرة

المـادة (٩١)

تطبق أحكام الفصل السابع من المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار على نقل البضائع الخطرة في حاويات ، أو السائبة في حالة البضائع الصلبة .

الباب التاسع
أجهـزة إنقـاذ الأرواح وترتيباتـه

التطبيـق

المـادة (٩٢)

١ - ينطبق هذا الباب على سفن الركاب وسفن البضائع والناقلات ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

٢ - ينبغي أن تكون أجهزة وترتيبات الإنقاذ على ظهر السفن الموجودة مطابقة للمقاييس المعترف بها . وينبغي أن تكون للأدوات الحالية وترتيبات الإنزال إلى الماء السعة الكافيـة للسمـاح لجميـع الأشخـاص على ظهـر السفينـة لإخلائهـا من هـذا الجانب أو ذاك .

٣ - تلتزم السفن والصنادل الموجودة بالامتثال لأحكام هذا الفصل خلال عامين من تاريخ تنفيذ هذه اللائحة ، فيما يتعلق بالأدوات الآتية :

٣,١ - سترة النجاة .

٣,٢ - عوامات النجاة .

٣,٣ - أطواف النجاة ووحدات التحرير الهيدروستاتيكية .

٣,٤ - تدريبات إخلاء السفينة .

٣,٥ - وسائل تحديد الموقع تتطابق والنظام التابع العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) .

أحكام عامة

المادة (٩٣)

١ - تلتزم الأحكام الخاصة بالإنقاذ والأجهزة والترتيبات بموجب هذا الباب الامتثال للمدونة الدولية لأدوات إنقاذ الأرواح (LSA) والمعتمدة من قبل لجنة لسلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية بقرارها (66 MSC 48) .

٢ - يجوز للإدارة ، إذا رأت أن طبيعة وظروف الرحلة تجعل من تطبيق هذه اللائحة أمرا غير ضروري أو غير معقول ، أن تتبنى ترتيبات بديلة إذا اقتنعت بأن تلك الترتيبات ستكون بفاعلية المقاييس الواردة في هذا الباب .

٣ - يجوز للإدارة أن تعفي من أي متطلب وارد في هذا الفصل تعتبره غير ضروري، أو لا ينطبق على أي سفينة لا تبتعد أكثر من (١٢) اثني عشر ميلا بحريا عن الساحل .

الموافقة على أجهزة إنقاذ الأرواح والترتيبات والمعدات التابعة لهم

المادة (٩٤)

١ - ينبغي أن تتم الموافقة على أجهزة إنقاذ الأرواح والترتيبات والمعدات التابعة لهم التي يتطلبها هذا الباب من قبل الإدارة . وقبل منح الموافقة تلتزم الإدارة بالتحقق من أن أجهزة إنقاذ الأرواح والترتيبات والمعدات التابعة لهم متماشية مع متطلبات توصيات المنظمة البحرية الدولية .

٢ - قبل منح الموافقة على أجهزة إنقاذ أرواح جديدة والترتيبات والمعدات التابعة لهم ، تلتزم الإدارة بالتحقق من توفر نفس درجة السلامة فيها والتي توفرها المعايير الحالية . ولهذا الغرض يجب أن تكون أجهزة إنقاذ الأرواح والترتيبات والمعدات التابعة لهم قد خضعت لاختبارات وفقا لتوصيات المنظمة البحرية الدولية .

الاتصالات

المـادة (٩٥)

بصرف النظر عن وسائل الإنذار والاتصالات الواردة في البابين العاشر والحادي عشر من هذه اللائحة ، يجب أن يكون على ظهر أي سفينة أو صندل مطقم :

١ - وسائل طوارئ تشتمل على معدات ثابتة أو متنقلة أو على كلتيهما للاتصالات في الاتجاهين بين محطات تحكم الطوارئ ، ومحطات التجمع والنزول والمواقع الاستراتيجية على ظهر السفينة .

٢ - نظام إنذار طوارئ عام قادر على إعطاء الإشارة بالذهاب إلى محطات التجمع ، ويتضمن ذلك إطلاق سبع نفخات قصيرة أو أكثر تتبعها نفخة طويلة من صفارة إنذار السفينة ، أو بصافرة يوفرها مصدر الطاقة الرئيسي ومصدر طاقة الطوارئ في السفينة . ويكون التحكم بالنظام من غرفة القيادة ، ويكون مسموعا في كل أماكن الأعاشة والأماكن المستعملة من قبل الطاقم .

أدوات رمـي الحبـال

المـادة (٩٦)

١ - تلتزم السفن العاملة في الملاحة لمسافة تزيد على (١٢) اثني عشر ميلا بحريا من الساحل أن تكون لديها أدوات رمي حبال معتمدة من الإدارة .

٢ - يجب أن يحفظ الصاروخ ، في حالة الصاروخ الذي يطلق بمسدس ، أو الجهاز بكامله ، في حالة اندماج الصاروخ والحبل معا ، داخل غلاف عازل للماء . وإضافة إلى ذلك ، فإن من الواجب ، عند استخدام الصاروخ المسدسي ، تخزين الحبل والصواريخ إلى جانب وسيلة الإشعال في حاوية توفر الحماية من العوامل الجوية .

أشـرطة العـاكس الضوئي لأجهزة إنقـاذ الأرواح

المـادة (٩٧)

يجب تزويد جميع زوارق الإنقاذ ، وقوارب النجاة أو أطواف النجاة ، وبدلات الغطس وستر النجاة وعوامات النجاة بأشرطة الانعكاس الضوئي بطريقة مرضية للسلطة المختصة ، ويطبق قرار المنظمة البحرية الدولية (16 A. 658) الخاص باستعمال وتركيب المواد العاكسة على أجهزة إنقاذ الأرواح .

أجهـزة إنقـاذ الأوراح الشخصية

المـادة (٩٨)

١ - عوامات النجاة :

١,١ - تركب عوامات النجاة على ظهر السفينة في مواقع يمكن الوصول إليها بسرعة لجميع الأشخاص على ظهر السفينة ، بما يتيح إلقاءها بسرعة ومن الواجب ألا تكون مثبتة تثبيتا دائما بأي شكل من الأشكال .

١,٢ - تجهز السفن التي طولها (٢٤) أربعة وعشرون مترا أو أكثر بعدد (٤) أربع عوامات نجاة على الأقل ، تجهز اثنتان منها بإضاءة ذاتية ، وتجهز العوامة الأخرى بإشارات دخان ذاتية . وتجهز عوامتان ، واحدة على كل جانب ، بحبل نجاة عائم طوله (٢٠) عشرون مترا .

١,٣ - عند وجود السفينة في الميناء أو في المرسى ، توضع إحدى العوامتين المزودتين بحبل نجاة ، في منفذ السفينة الجانبي بشكل دائم .

١,٤ - يكون على ظهر السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا عوامتي نجاة على الأقل ، تجهز كل منها بإضاءة ذاتية وإشارات دخان ذاتية .

١,٥ - توسم كل عوامة من عوامات النجاة باسم السفينة المعينة وميناء تسجيلها ، وذلك بأحرف عربية ولاتينية بارزة .

٢ - سترة النجاة :

يوضع على ظهر أي سفينة أو صندل مطقم عدد كاف من سترات النجاة لكل شخص على ظهر السفينة . وبالإضافة إلى ذلك ، يتم توفيرعدد كاف من سترات النجاة للقائمين بأعمال المراقبة . وتزود كل سترة بصفارة ومصباح امتثالا لمتطلبات المدونة الدولية لأدوات إنقاذ الأرواح . وبالإضافة إلى ذلك ، يوضع على سفن الركاب عدد من سترات النجاة للأطفال مساو لما لا يقل عن (١٠٪) عشرة بالمائة من المجموع الكلي للأشخاص المحمولين عليها أو عدد أكبر من ذلك إذا تطلب الأمر ذلك لتوفير سترة نجاة لكل طفل .

تـدريبـات وتمـارين إخلاء السفينـة

المـادة (٩٩)

١ - ينبغي تدريب كل فرد في الطاقم على كيفية إنزال أجهزة إنقاذ الأرواح .

٢ - يجب عرض طريقة وتعليمات وترتيبات كيفية استخدام أجهزة إنقاذ الأرواح في مراكز التجمع وفي الأماكن العامة التي يرتادها أفراد الطاقم .

٣ - ينبغي أن تحظى مراكز التجمع ومحطات الركوب إلى قوارب النجاة بإنارة مناسبة من المصدر الاحتياطي للطاقة الكهربائية .

٤ - يشارك كل فرد من أفراد الطاقم بتمرين واحد على الأقل لإخلاء السفينة ، وبتمرين واحد لمكافحة الحريق كل شهر . يكون كل تمرين مناسبا لدورة تدريب على استخدام الأجهزة المقابلة لذلك .

٥ - يتم تسجيل الأداء خلال هذه التمارين والتدريبات المقابلة لذلك في سجل تعينه الإدارة .

قوارب النجاة

المـادة (١٠٠)

١ - تمتثل سفن البضائع ، باستثناء ناقلات الزيت ، وناقلات الكيمياويات ، وناقلات الغاز ، والصنادل المطقمة ، للمتطلبات الآتية :

١,١ - يجب أن تحمل السفينة على كل من جانبيها ، واحدا أو أكثر من قوارب النجاة بما يتفق مع المدونة الدولية لمعدات إنقاذ الأرواح ، وبطاقة استيعابية إجمالية كافية لنقل جميع الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة .

١,٢ - باستثناء إمكانية نقل قارب النجاة الذي تتطلبه الفقرة (١,١) أعلاه من أحد جوانب السفينة إلى الجنب الآخر للإنزال الفوري ، فمن الواجب توفير قارب نجاة إضافي بحيث تصبح السعة الإجمالية المتاحة عند كل جانب قادرة على استيعاب (١٢٥٪) مائة وخمس وعشرين بالمائة من العدد الإجمالي للأشخاص الموجودين على ظهر السفينة .

٢ - يجب أن تحمل سفينة الركاب واحدا أو أكثر من قوارب النجاة بما يتفق مع المدونة الدولية لأجهزة إنقاذ الأرواح ، وبطاقة استيعابية إجمالية كافية لنقل جميع الأشخاص على ظهر السفينة ، وفي الحالات التي لا يمكن الوصول فيها إلى قوارب النجاة ومعدات الإنزال فيها ، من كلا جانبي السفينة ، يتم تركيب تجهيزات إنقاذ إضافية وفقا لما تتطلبه الإدارة .

٣ - بالإضافة إلى امتثالها إلى متطلبات الفقرة (١) أعلاه ، على أي ناقلة تحمل زيتا أو منتجات نفطية ذات نقطة وميض تقل عن (٦٠) ستين درجة مئوية ، وأي ناقلة تحمل منتجات كيمياوية وأي ناقلة غاز ، أن تحمل زورق إنقاذ صلبا واحدا على الأقل يدار آليا ما لم :

٣,١ - تحتو على قوارب النجاة المطلوبة .

٣,٢ - أو أن يكون واحدا على الأقل من قوارب النجاة هو زورق إنقاذ وفقا لتعريفه الوارد في المدونة الدولية لأجهزة إنقاذ الأرواح .

٤ - ينبغي أن تكون تجهيزات قوارب النجاة وفقا لما ترتضيه الإدارة ، والأخذ في الحسبان الآتي :

٤,١ - منطقة الإبحار .

٤,٢ - المسافة من أقرب ملاذ آمن .

٤,٣ - وخدمات البحث والإنقاذ المتوفرة في المنطقة .

تخزين وإنــزال واســترداد قوارب النجاة

المــادة (١٠١)

١ - يتم تخزين قارب النجاة بحيث :

١,١ - لا يعرقل قارب النجاة أو أدوات إنزالها تشغيل قوارب النجاة الأخرى أو زوارق الإنقاذ في أي من مراكز الإنزال الباقية .

١,٢ - أن يكون قريبا من سطح الماء إلى أقصى ما هو مأمون وعملي .

١,٣ - أن يكون في حالة استعداد دائمة بحيث يمكن لاثنين من البحارة القيام بعمليات الإعداد للركوب والإنزال في أقل من (٥) خمس دقائق .

١,٤ - تكون ترتيبات استرداد قارب النجاة وفقا لرضا الإدارة .

٢ - يتم تخزين قوارب النجاة التي لا يمكن تخزينها على ذراع المطارح أو الأنظمة المكافئة لذلك ، بحيث تربط إلى السفينة بواسطة وحدات إعتاق هايدروستاتيكية .

وســم قارب النجاة

المــادة (١٠٢)

توسم جميع قوارب النجاة بحروف كبيرة باللغة العربية واللاتينية بما يأتي :

١ - اسم السفينة وميناء تسجيلها .

٢ - اسم السلطة التي اعتمدت المركب .

٣ - الحد الأقصى لعدد الأشخاص الذين اعتمد القارب لحملهم .

الجـاهزية التشـغيلية ، والصيانة وعمليـات التـفـتيـش

المـادة (١٠٣)

١ - الجاهزية التشغيلية :

ينبغي أن تكون جميع أجهزة الإنقاذ صالحة للعمل ، وجاهزة للاستخدام الفوري ، وذلك قبل أن تغادر السفينة الميناء وفي جميع الأوقات خلال الرحلة ، وفي حالة الصنادل ، في أي وقت تكون فيه مطقمة .

٢ - الصيانة :

ينبغي توفير تعليمات الصيانة على ظهر قوارب النجاة الصلبة ، وتتم إجراءات الصيانة وفقا لتلك التعليمات .

٣ - التفتيش الأسبوعي :

ينبغي تنفيذ عمليات الاختبار والتفتيش الآتية أسبوعيا :

٣,١ - التفتيش المباشر لجميع مراكب الخلاص قوارب النجاة وأجهزة الإنزال للتأكد من أنها جاهزة للاستعمال .

٣,٢ - اختبار شبكة الإنذار العام المستخدمة في حالات الطوارئ .

٤ - عمليات التفتيش الشهري :

ينبغي التفتيش على أجهزة الإنقاذ ، بما في ذلك معدات قوارب النجاة شهريا ، باستخدام قائمة تدقيق ، وذلك للتأكد من أنها كاملة وصالحة للعمل . ويدرج تقرير عن عملية التفتيش هذه في السجل الملاحي .

٥ - تجديد وصيانة أطواف النجاة الهوائية وزوارق الإنقاذ المطاطية :

تقدم خدمة تجديد وصيانة أطواف النجاة الهوائية وزوارق الإنقاذ المطاطية على فترات لا تتجاوز (١٢) اثني عشر شهرا في محطة خدمة معتمدة من الإدارة . ويجوز للإدارة في حالة صعوبة ذلك ، أن تمد هذه الفترة إلى (١٧) سبعة عشر شهرا .

أنظمـة المخـاطبـة العـامة

المـادة (١٠٤)

١ - باستثناء ما ذكر في الفقرة (٥) من هذه المادة أدناه ، تزود كل سفينة ركاب بنظام مخاطبة عامة .

٢ - يجب أن يكون نظام المخاطبة العامة على السفن التي يبلغ طولها (٢٠) عشرون مترا (٦٥) خمس وستون قدما أو أكثر ، ثابتا ومسموعا خلال ظروف التشغيل العادية في أماكن السكن وجميع الأماكن الأخرى التي عادة ما تكون مأهولة بأفراد الطاقم .

٣ - ينبغي أن يكون للسفينة التي فيها أكثر من سطح ركاب واحد ، وأيضا للسفينة ذات الإسكان الليلي ، نظام مخاطبة عامة يشغل من محطة عاملة .

٤ - يمكن استخدام بوق يعمل ببطارية على السفن التي يقل طولها عن (٢٠) عشرين مترا (٦٥) خمس وستين قدما كنظام مخاطبة عامة ، حيث يمكن إثبات سماعه في أرجاء أماكن السكن في السفينة خلال ظروف التشغيل العادية . وتتم صيانة بطاريات البوق باستمرار بشحنها بالكامل باستعمال شاحن بطاريات أو أية وسائل أخرى مقبولة للإدارة .

٥ - لا يتطلب نظام مخاطبة عامة على السفن التي يبلغ طولها (٢٠) عشرين مترا (٦٥) خمسا وستين قدما وتحمل أقل من (٥٠) خمسين راكبا ، عندما تكون الإدارة مقتنعة أن إعلانا عاما قد تم إعلانه من محطة عاملة دون تكبير في الصوت يمكن سماعه في أرجاء أماكن السكن في السفينة خلال ظروف التشغيل العادية .

سجل الركاب

المادة (١٠٥)

يلتزم ربان السفينة التي تقوم برحلة في مياه مكشوفة أو مياه ساحلية أن يحتفظ بقائمة دقيقة بأسماء الأشخاص الذين يصعدون إلى السفينة أو ينزلون منها ، ويجوز للإدارة أن تطلب في الرحلات القصيرة والمتكررة تسجيل عدد المسافرين على متن السفينة ، وتودع قائمة بالمسافرين أو عددهم على الساحل في موقع معلوم جيدا .

سلامة الركاب

المادة (١٠٦)

١ - قبل الإبحار في رحلة ينقل فيها ركاب ، يضمن ربان السفينة توجيه إعلانات عامة يتم فيها إبلاغ جميع الركاب بما يأتي ، بقدر انطباق ذلك على عمليات السفينة وترتيباتها :

١,١ - توضيح عام بإجراءات الطوارئ .

١,٢ - موقع مخارج الطوارئ ومناطق الصعود إلى قوارب النجاة .

١,٣ - موقع حفظ سترات النجاة .

١,٤ - الطريقة السليمة لارتداء وضبط سترة النجاة ذات النوعية الموجودة على ظهر السفينة بما في ذلك ارتداء سترة النجاة على سبيل التجربة .

١,٥ - موقع الإعلان عن التعليمات الخاصة عن سترة النجاة والوسائل الأخرى لإنقاذ الأرواح .

١,٦ - يطلب من كل الركاب ارتداء سترة النجاة عند احتمال وجود ظروف ذات خطورة ، وفقا لتوجيهات الربان .

٢ - كبديل عن الإعلان الذي يتماشى ومتطلبات الفقرة (١) أعلاه ، يجوز للربان أو لأي شخص معين آخر :

٢,١ - أن يسلم لكل مسافر قبل الإبحار ، أو إذا كانت السفينة لا تنقل مركبات وعليها مقاعد لكل مسافر ، أن يضع قرب كل مقعد بطاقة أو كراسا فيه المعلومات المذكورة في الفقرة (١,١) أعلاه .

٢,٢ - والإعلان بإيجاز متضمنا ما يأتي :

٢,٢,١ - تصريحا بأن يطبق المسافرون تعليمات الطاقم عند الطوارئ .

٢,٢,٢ - موقع سترة النجاة .

٢,٢,٣ - أي معلومات أخرى تتعلق بإجراءات الطوارئ بما في ذلك ارتداء سترة النجاة ، ومواقع معدات الطوارئ الأخرى ، وإجراءات إخلاء الطوارئ قد تم تثبيتها على البطاقة أو الكراس المعطى لكل مسافر أو الموجود قرب كل مقعد .

٣ - يمكن للعبارات التي تعمل على مسافات قصيرة لا تتجاوز (١٥) خمس عشرة دقيقة أن تستبدل إعلانات الفواصل الإنشائية أو الإشارات للإعلانات المطلوبة في الفقرتين (١) و(٢) أعلاه حيثما تقرر الإدارة أن الإعلانات غير عملية بسبب التشغيل الخاص للسفينة .

الباب العاشر
الاتصالات اللاسلكية
التطبيق

المادة (١٠٧)

١ - يطبق المبدأ العام الخاص بالشبكة العالمية للاستغاثة والسلامة البحرية الوارد في الفصل الرابع من المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) ، على السفن والناقلات الخاضعة لهذه اللائحة وأية صنادل مطقمة والتي يوجد عليها تركيبات لاسلكية مذكورة في هذا الباب .

٢ - ينبغي أن تتماشى السفن والناقلات الموجودة مع أحكام هذا الباب في وقت لا يتجاوز السنتين من تاريخ تنفيذ هذه اللائحة .

٣ - لا يمنع أي حكم في هذا الباب من استعمال أي سفينة ، أو قوارب النجاة أو شخص في حالة استغاثة لأية وسائل تحت تصرفهم لجذب الانتباه والاطلاع على موقعهم والحصول على المساعدة .

٤ - تخضع الصنادل المقطورة بقاطرة أو سفينة شاطئية مساندة إلى اللوائح الخاصة التي وضعتها الإدارة آخذة في الحسبان وسائل الاتصال المتوفرة بين السفينتين . ويمتثل هؤلاء للأحكام الخاصة بالتردد العالي جدا ، والمرسل المجيب الراداري والمنارة اللاسلكية التابعة لتحديد الموقع في حالات الطوارئ .

الإعفـــاءات

المـــادة (١٠٨)

١ - أخذا في الاعتبار ، ضمن سياق النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية ، أنه من المحبذ جدا عدم الانحراف عن متطلبات هذا الباب ، فإنه يجوز للإدارة أن تمنح للسفن إعفاءات جزئية أو مشروطة من متطلبات المادة (١١٣) إلى المادة (١١٥) بشكل فردي ، شريطة أن :

١,١ - تتماشى هذه السفن مع المتطلبات التشغيلية للمادة (١٠٩) أدناه .

١,٢ - تكون الإدارة قد أخذت في اعتبارها أثر مثل هذه الإعفاءات على الكفاءة العامة للخدمة بالنسبة لسلامة جميع السفن .

٢ - يجوز منح إعفاء بمقتضى الفقرة (١) أعلاه وذلك حسب الآتي :

٢,١ - إذا كانت الظروف المؤثرة على السلامة على نحو يجعل تطبيق المادة (١١٣) إلى المادة (١١٥) أمرا غير معقول أو غير ضروري .

٢,٢ - في الحالات الاستثنائية ، وذلك لرحلة واحدة خارج المنطقة البحرية أو المناطق البحرية التي جهزت لها السفينة .

المتطـــلبات التشـــغيليـــة

المـــادة (١٠٩)

١ - تجهز كل سفينة أو ناقلة أو صندل مطقم ، عندما تكون في البحر ، بأجهزة لاسلكية يمكنها من أداء الوظائف الواردة في هذه اللوائح خلال مدة الرحلة المطلوبة ، بصرف النظر عن المنطقة البحرية أو المناطق البحرية التي تعبرها السفينة أو الصندل .

٢ - ينبغي أن تكون كل سفينة أو ناقلة أو صندل مطقم، في أثناء إبحارها، قادرة على ما يأتي :

٢,١ - بث إنذارات الاستغاثة الشاطئية واستغاثة السفن بوسيلتين مستقلتين منفصلتين على الأقل، تستخدم كل منهما خدمة اتصالات لاسلكية مختلفة .

٢,٢ - استقبال إنذارات الاستغاثة الشاطئية - واستغاثة السفن .

٢,٣ - بث واستقبال إنذارات السفن .

٢,٤ - بث واستقبال اتصالات تنسيق عمليات البحث والإنقاذ .

٢,٥ - بث واستقبال الاتصالات الميدانية .

٢,٦ - بث إشارات الاستدلال، كذلك استقبالها عند انطباقها، لتحديد الموقع .

٢,٧ - بث واستقبال معلومات السلامة البحرية .

٢,٨ - بث واستقبال الاتصالات العامة من وإلى الشبكات اللاسلكية الشاطئية .

٢,٩ - بث واستقبال الاتصالات البرجية .

متطلبات السفينة

المادة (١١٠)

١ - على كل منشأة لاسلكية أن تكون :

١,١ - ذات موضع يكفل عدم تعرض استخدامها السليم والمعدات الأخرى لتداخل مؤذ ذي مصدر ميكانيكي أو كهربائي أو غير ذلك، ويضمن كذلك توافقية كهرومغناطيسية وتفاديا للتفاعل مع المعدات والنظم الأخرى .

١,٢ - ذات موضع يكفل أقصى درجات السلامة والإتاحة التشغيلية .

١,٣ - محمية من التأثيرات المؤذية للمياه، ودرجات الحرارة القصوى العليا والدنيا، والظروف البيئية الضارة الأخرى .

١,٤ - مزودة بإضاءة كهربائية موثوقة وكفئة ودائمة الترتيب .

١,٥ - موسومة وسما واضحا بإشارة النداء، وهوية محطة السفينة، والرموز الأخرى بقدر انطباقها .

٢ - ينبغي أن تكون مخارج القنوات الهاتفية اللاسلكية ذات التردد العالي جدا والمطلوب لأغراض السلامة الملاحية متاحة على الفور في غرفة القيادة .

المراقبة

المادة (١١١)

١ - ينبغي أن تحافظ كل سفينة، في أثناء إبحارها، على خفارة مستمرة، وذلك على ترددات الاستغاثة في المنطقة البحرية التي تبحر فيها .

٢ - ينبغي أن تحافظ كل سفينة ، في أثناء إبحارها ، على خفارة لاسلكية لنشرات معلومات السلامة البحرية ، وذلك على تردد مناسب أو ترددات مناسبة تذاع عليها مثل هذه المعلومات للمنطقة البحرية التي تبحر فيها .

متطلبات الصيانة

المادة (١١٢)

١ - ينبغي أن تكفل الإدارة أن المعدات اللاسلكية التي يتطلبها هذا الباب تخضع للصيانة بصورة تضمن إتاحة المتطلبات التشغيلية ، وتلبية معايير الأداء المستحدثة لتلك المعدات .

٢ - ينبغي توفير معلومات وافية لإتاحة تشغيل المعدات وصيانتها بصورة سليمة .

٣ - يتم ضمان إتاحة المعدات اللاسلكية باستعمال أحد الطرق الآتية :

٣,١ - ازدواجية المعدات (توافر أكثر من معدة واحدة) .

٣,٢ - الصيانة الشاطئية .

٣,٣ - أو الصيانة الإلكترونية في أثناء الإبحار .

المعدات اللاسلكية

أحكام عامة

المادة (١١٣)

١ - ينبغي أن تجهز كل سفينة بما يأتي :

١,١ - منشأة لاسلكية ذات تردد عال جدا ، قادر على بث واستقبال :

١,١,١ - النداء الانتقائي الرقمي على التردد ١٥٦,٥٢٥ ميغاهيرتز (القناة ٧٠) وإدامة المراقبة المستمرة على هذه القناة . ومن الواجب أن يكون بالمستطاع الشروع في بث إنذارات الاستغاثة على (القناة ٧٠) من غرفة القيادة . ويمكن إعفاء السفن المبحرة في المنطقة البحرية (A2) بشكل خاص من هذا المطلب إذا حافظت على مراقبة مستمرة على التردد اللاسلكي العالي جدا على القناة (١٦) من غرفة القيادة .

١,١,٢ - المهاتفة اللاسلكية على الترددات ١٥٦,٣٠٠ ميغاهيرتز (القناة ٦) ، و١٥٦,٥٦٠ ميغاهيرتز (القناة ١٣) ، و١٥٦,٨٠٠ ميغاهيرتز (القناة ١٦) .

١,٢ - مرسل مجيب راداري قادر على العمل في النطاق (٩) غيغاهيرتز ، يوضع قرب غرفة القيادة بحيث يمكن استعماله ، وإمكانية نقله بسرعة إلى أي قارب نجاة .

١,٣ - مع مراعاة أحكام الفقرة (٣) من المادة (١١٤) أدناه ، منارة لاسلكية توابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ على أن تكون :

١,٣,١ - قادرة على بث إنذار استغاثة عبر خدمة التوابع ذات المدار القطبي العاملة على النطاق ٤٠٦ ميغاهيرتز أو عبر خدمة إنمارسات للتوابع المتزامنة العاملة على النطاق ١,٦ غيغاهيرتز .

١,٣,٢ - منصوبة في موقع يسهل الوصول إليه .

١,٣,٣ - جاهزة للإعتاق اليدوي وقابلة للحمل إلى قارب نجاة من جانب شخص واحد .

١,٣,٤ - قابلة ، في حال غرق السفينة ، للطفو الطليق والتنشيط الأوتوماتيكي عندما تكون طافية .

١,٣,٥ - قابلة للتنشيط اليدوي .

١,٤ - جهاز استقبال قادر على تلقي نشرات خدمة نافتكس الدولية ، إذا كانت السفينة تعمل في رحلات في أي منطقة تتوافر فيها الخدمة المذكورة .

١,٥ - مرفق لاسلكي للاستقبال ، إذا لم تتوفر خدمة نافتكس :

١,٥,١ - لاستقبال معلومات السلامة البحرية الصادرة عن نظام إنمارسات للنداء الجماعي المعزز .

١,٥,٢ - أو لاستقبال معلومات السلامة البحرية القائمة على الإبراق ذي الطبع المباشر ، والتردد العالي .

٢ - يجوز للإدارة إعفاء السفن التي لا تزيد رحلاتها عادة عن (١٢) اثنتى عشرة ساعة من الالتزام بالاحتفاظ بالمراقبة على خدمة نافتكس شريطة أن تكون قادرة على استقبال معلومات السلامة البحرية تتضمن التنبؤات الجوية قبل الإبحار .

المعدات اللاسلكية : المنطقة البحرية (A1)

المادة (١١٤)

١ - إضافة إلى تلبية متطلبات المادة (١١٣) أعلاه ، تجهز كل سفينة تعمل حصرا داخل المنطقة البحرية (A1) ، بمنشأة لاسلكية قادرة على الشروع في بث إنذارات استغاثة السفينة الشاطئية من غرفة قيادة السفينة عادة ، وتعمل :

١,١ - على التردد العالي جدا باستخدام النداء الانتقائي الرقمي ، ويجوز تلبية هذا المتطلب بتوفير المنارة اللاسلكية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ المنصوص

عليها في الفقرة (٣) أدناه ، أما بنصبها قريبا من غرفة قيادة السفينة عادة أو بتشغيلها عن بعد انطلاقا منه .

١,٢ - أو عبر خدمة التوابع ذات المدار القطبي على التردد ٤٠٦ ميغاهيرتز ، ويمكن تحقيق هذا المتطلب بتوفير المنارة اللاسلكية التوابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تتطلبها الفقرة (١,٣) من المادة (١١٣) أعلاه ، وذلك بنصبها قريبا من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادة أو تشغيلها عن بعد انطلاقا منه .

١,٣ - أو على التردد المتوسط باستخدام النداء الانتقائي الرقمي إذا كانت السفينة تعمل ضمن تغطية المحطات الساحلية ذات التردد المتوسط المجهزة بالنداء الانتقائي الرقمي .

١,٤ - أو على التردد العالي باستخدام النداء الانتقائي الرقمي .

١,٥ - أو عبر خدمة إنمارسات للتوابع المتزامنة ، ويتحقق هذا المطلب من خلال :

١,٥,١ - محطة سفينية أرضية من محطات إنمارسات .

١,٥,٢ - أو المنارة اللاسلكية التوابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تتطلبها الفقرة (١,٣) من المادة (١١٣) أعلاه وذلك بنصبها بالقرب من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادة أو بتشغيله عن بعد انطلاقا منه .

٢ - ينبغي أن تكون المنشأة اللاسلكية ذات التردد العالي جدا ، التي تتطلبها الفقرة (١,١) من المادة (١١٣) أعلاه قادرة أيضا على بث واستقبال الاتصالات اللاسلكية العامة باستخدام الهاتف اللاسلكي .

٣ - يجوز للسفن العاملة حصرا برحلات في المنطقة البحرية (A1) أن تحمل ، عوضا عن المنارة اللاسلكية التوابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تتطلبها الفقرة (١,٣) من المادة (١١٣) أعلاه ، منارة لاسلكية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ تكون :

٣,١ - قادرة على بث إشارة استغاثة على القناة (٧٠) ذات التردد العالي جدا باستخدام النداء الانتقائي الرقمي ، وتتيح الاستدلال بإرسال مرسل مجيب راداري يعمل على النطاق (٩) غيغاهيرتز .

٣,٢ - منصوبة في موقع يسهل الوصول إليه .

٣,٣ - جاهزة للإعتاق اليدوي وقابلة للحمل إلى قارب نجاة من قبل شخص واحد .

٣,٤ - قابلة ، في حال غرق السفينة ، للطفو الطليق والتنشيط اليدوي عندما تكون طافية .

٣,٥ - قابل للتنشيط اليدوي .

المعـدات اللاسـلكيـة : المنطقـة البحـرية (A2)

المـادة (١١٥)

١ - إضافة إلى تلبية متطلبات المادة (١١٣) أعلاه ، يجب تجهيز كل سفينة تعمل في رحلات تتجاوز المنطقة البحرية (A1) ، ولكنها تبقى ضمن المنطقة البحرية (A2) ، بما يأتي :

١,١ - منشأة لاسلكية ذات تردد متوسط قادرة على البث والاستقبال ، لأغراض الاستغاثة والسلامة ، على الترددات الآتية :

١,١,١ - ٢١٨٧,٥ كيلوهيرتز باستخدام النداء الانتقائي الرقمي .

١,١,٢ - و٢١٨٢ كيلوهيرتز باستخدام الهاتف اللاسلكي .

١,٢ - منشأة لاسلكية قادرة على المحافظة على مراقبة مستمرة للنداء الانتقائي الرقمي ، على التردد ٢١٨٧,٥ كيلوهيرتز ، منفصلة عن المنشأة التي تتطلبها الفقرة (١,١) أعلاه أو مرتبطة بها .

١,٣ - ووسائل للشروع في بث إنذارات الاستغاثة من السفينة إلى الشاطئ ، وذلك بخدمة لاسلكية غير التردد المتوسط وتعمل إما :

١,٣,١ - عبر خدمة توابع ذات مدار قطبي على التردد ٤٠٦ ميغاهيرتز ، ويمكن تحقيق هذا المتطلب بتوفير المنارة اللاسلكية التوابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ التي تتطلبها الفقرة (١,٣) من المادة (١١٣) أعلاه ، وذلك إما بنصبها بالقرب من وإما بتشغيلها عن بعد من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادة .

١,٣,٢ - أو على التردد العالي جدا باستخدام النداء الانتقائي الرقمي .

١,٣,٣- أو عبر خدمة إنمارسات للتوابع المتزامنة ، ويتحقق هذا المتطلب من خلال :

١,٣,٣,١ - المعدات المنصوص عليها في الفقرة (٣,٢) أدناه .

١,٣,٣,٢ - أو المنارة اللاسلكية التابعة لتحديد الموقع في حالات الطوارئ المنصوص عليها في الفقرة (١,٣) من المادة (١١٣) أعلاه ، وذلك إما بنصبها بالقرب من ، أو بتشغيلها عن بعد من ، الموقع الذي تقاد منه السفينة عادة .

٢ - ينبغي أن يكون بالمستطاع الشروع في بث إنذارات الاستغاثة من قبل المنشآت اللاسلكية المنصوص عليها في الفقرة (١,١) والفقرة (١,٣) من هذه المادة من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادة .

٣ - يجب أن تكون السفينة ، بالإضافة إلى ذلك ، قادرة على بث واستقبال الاتصالات اللاسلكية باستخدام المهاتفة اللاسلكية أو الإبراق ذي الطبع المباشر ، وذلك عبر :

٣,١ - منشأة لاسلكية تشتغل على الترددات العاملة في النطاق بين ١,٦٠٥ كيلوهرتز و٤,٠٠٠ كيلوهرتز ، أو بين ٤,٠٠٠ كيلوهرتز و٢٧,٥٠٠ كيلوهرتز . ويجوز تلبية هذا المتطلب بإضافة هذه القدرة إلى المعدات التي تنص عليها الفقرة (١,١) من هذه المادة .

٣,٢ - أو محطة أرضية سفينية من محطات إنمارسات .

٤ - يجوز للإدارة إعفاء السفن المبنية قبل ١ فبراير /شباط ١٩٩٧م ، العاملة حصرا في رحلات ضمن المنطقة البحرية (A2) ، من متطلبات الفقرتين (١,١,١) و(١,٢) من المادة (١١٣) من هذه اللائحة شريطة أن تحافظ هذه السفن ، قدر الإمكان على مراقبة مستمرة على القناة (١٦) ذات التردد العالي جدا . ومن الواجب القيام بهذه المراقبة من الموقع الذي تقاد منه السفينة عادة .

مصـــادر الطـــاقـــة

المـــادة (١١٦)

١ - يجب أن تتاح على الدوام ، في أثناء إبحار السفينة ، تغذية كهربائية كافية لتشغيل المنشآت اللاسلكية وشحن أية بطاريات تشكل جزءا من مصدر أو مصادر الطاقة الاحتياطية المخصصة للمنشآت اللاسلكية تلبية لمتطلب الفقرة (٥,٤) من المادة (٧٠) من هذه اللائحة .

٢ - تجهز كل سفينة ، بمصدر أو مصادر طاقة احتياطية ، لإمداد المنشآت اللاسلكية بغية إجراء اتصالات الاستغاثة والسلامة ، في حالة تعطل مصادر الطاقة الكهربائية الرئيسية ومصادر الطوارئ عن توفير الطاقة الكهربائية .

عمـــال اللاســـلكي

المـــادة (١١٧)

١ - ينبغي أن تحمل كل سفينة عمالا مؤهلين لأغراض الاتصالات اللاسلكية للاستغاثة والسلامة وذلك بما يرضي الإدارة . ومن الواجب أن يكون هؤلاء العمال من حملة الإجازات المنصوص عليها في اللوائح اللاسلكية حسب الاقتضاء ، وأن تلقى على عاتق أحدهم المسؤولية الرئيسية للاتصالات العامة في أثناء حوادث الاستغاثة .

٢ - على كل سفينة تبحر في المنطقة البحرية (A1) أن تحمل على ظهرها شخصا واحدا يحمل إجازة مشغل لاسلكي محددة .

٣ - على كل سفينة تبحر في المنطقة البحرية (A2) أن تحمل على ظهرها شخصا واحدا على الأقل يحمل إجازة مشغل لاسلكي عامة .

السجـلات اللاســلكيــة

المـادة (١١٨)

ينبغي حفظ سجل لجميع الحوادث المرتبطة بخدمة الاتصالات اللاسلكية التي تبدو مهمة لسلامة الأرواح في البحار ، وذلك على نحو يرضي الإدارة ويتماشى مع اللوائح اللاسلكية .

الباب الحادي عشر
سـلامـة المـلاحـة

أحكام عامة

المـادة (١١٩)

تنطبق أحكام الفصل (٥) من المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) على سلامة الملاحة ، والأحكام الآتية على السفن التي تغطيها هذه اللائحة .

المعــدات المـلاحيــة للسفن

المـادة (١٢٠)

١ - تجهز السفن الخاضعة لهذه اللائحة المعدات والأجهزة والوثائق البحرية الواردة في الجداول (١) و (٢) و(٣) و (٤) و (٥) أدناه.

٢ - يجوز للإدارة إعفاء السفن من المعدات والأجهزة والوثائق البحرية المؤشرة بالرمز (×) في الجداول المذكورة في الفقرة (١) أعلاه إذا اقتنعت أنها إما غير معقولة وإما غير ضرورية لسلامة السفينة .

٣ - تقرر المعدات للسفن التي يقتصر إبحارها في الموانئ أو في المراسي المكشوفة أو في الخلجان المحمية من قبل الإدارة خلال الفحص قبل دخول الخدمة .

١ - الأدوات الملاحية

البنـــــد	المـلاحـظـــات
٢ منقلة ملاحية (وسيلة لتحديد السموت على قوس الأفق)	أو جهاز شبيه .
٢ فرجار تقسيم (مقسم)	
٢ ساعة بوصلة أو نظام ساعة مركزية	١ في غرفة القيادة ، مع مؤشر لفترات الصمت ، و ١ في غرفة الآلات
١ بارومیتر	تدعو الحاجة إلى بارومیتر ثان على السفن التي تبحر لمسافة تزيد على (٢٠٠) مائتي ميل من ميناء ، ويكون أحدهما بارومیترا مسجلا . لاتدعو الحاجة إلى بارومیتر في السفن المرتبطة برحلات في مياه محمية .
٢ ثرموميتر *	يعلق أحدهما في غرفة الآلات
١ زوج منظار مكبر مزدوج ٧ X ٥٠	تدعو الحاجة إلى زوج إضافي من المناظير على السفن التي تبحر لمسافة تزيد على (٢٠٠) مائتي ميل من الميناء .
بيت إضافي للبوصلة الملاحية مع محاور* ارتكاز وعدة مغناطيسية	
١ قرص رصد الاتجاهات *	
١ طقم احتياطي وإدامة للبوصلة الجيروسكوبية	يعين الصانع مواصفات البوصلة عند تزويد السفينة بالبوصلة الجيروسكوبية .
١ سجل *	أو أي وسيلة مشابهة .
١ جهاز (قياس الأعماق)	لا يقل طوله عن (٥٠) خمسين مترا .
يدوي	
١ نبيطة سبر الصدى *	يكون لهذه الآلة مقياس لا يقل عن (٠) إلى (٣٠٠) ثلاثمائة متر . ولا تكون إلزامية في السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا .

٢ - معدات متنوعة

البنـــــد	المـلاحـظـــات
٦ إشارات استغاثة ذات نوعية معتمدة .	تكون هذه الإشارات من نوع المظلة . وتخزن في حاويات صامدة للرطوبة . وقريبة من غرفة القيادة أو ضمنها .
٢ إشارات دخانية طوافة ذات نوعية معتمدة *	تبعث دخانا لمدة لا تقل عن (٣) ثلاث دقائق .
١ مجموعة كاملة من الأعلام والرايات البحرية المثلثة الشكل وفق المدونة الدولية للإشارات *	تلتزم السفن ، التي لا تبحر لمسافة تزيد على (١٢) اثني عشر ميلا من الساحل والمعفاة من حمل مجموعة كاملة من الإشارات الطوافة ، أن تحمل العلمين N و C وفق المدونة الدولية للإشارات .
١ جدول بالأعلام والرايات البحرية المثلثة الشكل	يتم عرض هذا الجدول .
١ إشارة مميزة (أعلام)	
١ علم وطني	
٢ بكرة لرفع أو خفض الأعلام والرايات *	
١ مصباح إشارة نهاري *	للسفن التي تحمل المصباح المطلوب وفق اللائحة ١٩,٢,٢,٢ من الفصل (٥) في اتفاقية (سولاس) . تلتزم السفن التي لا تبحر لأكثر من (١٢) اثني عشر ميلا من أقرب ساحل أن تحمل مثل هذا المصباح أو تحمل مصباحا كهربائيا يسمح بإرسال إشارات مورس .

٣ - المطبوعات والوثائق الملاحية

(يتم توفير المطبوعات والوثائق للضابط المختص)

البنـــــد	الملاحظـــات
١ مجموعة من الخرائط الملاحية ، والأدوات الملاحيـــة ، وكتـب عـن الأضـواء وخرائـط نظـام فصـل الطرقات الملاحية للرحلة المقصودة .	يتم تضمين هذه الوثائق في قائمة الخرائط البحريـة والكتب الملاحيـة ، ويتم تحديثها من خلال المعلومات التي توفرها خدمة هيدروغرافية معترف بها . وتخضـع هذه القائمـة للتفتيـش قبـل دخولهـا الخدمة .
١ المدونة الدولية للإشارات	
١ قائمة بالمحطات الساحلية ، أو قائمة بالمحطات الساحلية التي من المحتمل أن يكون للسفينة اتصالات بها .	
١ خريطة مناطق تطبيق خطوط التحميل .	ملزمة على ظهر السفن التي تغير مناطقها .
١ نسخة من لوائح منع التصادم في البحر النافذة المفعول .	تعرض السفن جدولا إيضاحيا يوجز الأضواء والإشارات التي تحملها السفن لمنع التصادم في البحر .
١ نسخة من إرشادات الإنقاذ *	يتم عرض جدول موجز .
١ نسخـة من القوانيـن واللوائـح الحاليـــة الساريـة المفعـول بشـأن سلامة الملاحة البحرية*	
١ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، السارية المفعول .	ملزمة على ظهر السفن المرتبطة بملاحة دولية ، وذلك لاطلاع الربان على التزاماته .
١ المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة .	للسفن أو الرحلات ذات العلاقة .
١ كتيب المنظمة البحرية الدولية الخاص بالبحث والإنقاذ الدوليين في الجو والبحر ، المجلد ٣ .	للسفـن التي تبحـر أكثـر من (١٢) اثنـي عشـر ميـلا من أقرب أرض .
١ المعجم الدولي البحري فرنسي / إنجليزي .	
١ نسخة من جداول العزيمة .	

٤ - مخـزونات السـفينـة

البنـــد	الملاحظـات
الخطوط ، والكوابل ، وحبال الربط .	تقرر الإدارة عدد وأحجام ومتانة هذه المواد وفحصها ، وفقا لنوع السفينة وحجمها .
العوارض والألواح الخشبية .	بكمية كافية للسفينة ذات العلاقة .
أدوات النجارة والجلفطة	مع ضفائرالقنب والزفت والماستيكة
غراء سريع التثبيت	
السدادات الخشبية وأغطية التهوية بحشايا القنب أو أية وسائل أخرى لسد فتحات التهوية المعرضة للبحر .	طقم كامل . ويتم وسم هذه السدادات والأغطية وخزنها في مكان معروف ويمكن الوصول إليه بسرعة من قبل العاملين .
سلم المعبر أو المنافذ .	خلال المكوث في ميناء أو في مرسى مكشوف يتم تثبيت وسائل الدخول إلى السفينة . عند وجود خطر السقوط يحمى المدخل بشبكة ، إذا كان هذا الترتيب فعالا . يتم توفير إضاءة فعالة في الليل . حيث يمكن أن يسقط رجل بين السفينة والرصيف ، ويتم تثبيت سياج حاجز بسمك كاف . وبالإضافة إلى ذلك توضع علامة إنقاذ وحبل إنقاذ على مقربة من المكان للاستعمال .
١ بكرة وعدة رفع لتشغيل الدفة .	طقم واحد .

٥ - الأدوات الاحتياطية - سطح السفينة

البنـــــد	الملاحظـــات
أقفال مجموعة سلسلة الخطاف .	واحد لكل سلسلة .
قفل قارنة الخطاف .	واحد لكل خطاف .
قماش أغطية مشمع احتياطي .	واحد لكل غطاء ، عند انطباقه ، (بالإضافة إلى غطاءين وفقا للوائح)
أغطية خشبية متنقلة .	واحد من كل نوع من الأغطية لكل عنبر .
أدوات احتياطية للأغطية المعدنية .	ضفائر قنب ، مفاصل مطاطية ، تحميلات ، أوتاد ... إلخ
أسافين العنبر .	(١٥)٪ أكثر من العدد المطلوب لإغلاق العنابر .
حبال وكوابل مختلفة للمناورات ، والربط العادية .	كابل فولاذي لربط السفينة . عمال قوارب لربط القوارب ، ولقارب واحد على الأقل . تشكيلة من الحبال والكوابل بقطر متنوع مع البكرات والأقفال والزانقات .
بكرات الصاري *	٢ بكرة لكل صار عند الضرورة .

البـوصلـة المغنـاطيسيـة

المـادة (١٢١)

١ - ينبغي تصحيح كل بوصلة مغناطيسية مطلوبة بمقتضى اللائحة (١٢) من الفصل (٥) من معاهدة (SOLAS) ، بشكل ملائم ، ويتم توفير جدولها أو منحنى تصحيح أخطاء انحرافاتها في جميع الأوقات .

٢ - يجوز للإدارة ، عندما ترى ذلك ضروريا ، أن تطلب تقويم البوصلة المغناطيسية المشار إليها في الفقرة(١) أعلاه بفحصها من قبل اختصاصي مؤهل .

وسـائـل الإشـارة لمنـع التصـادم في البحـر

المـادة (١٢٢)

١ - تزود السفن بمصابيح إشارة ووسائل إشارة أخرى مرئية ومسموعة مطلوبة بمقتضى اللوائح النافذة لمنع التصادم في البحر ، وفقا لنوع تلك السفن وأحجامها ، ويجب أن تكون جميع مصابيح الإشارة ووسائل الإشارة المسموعة ذات نوعية معتمدة . وتتماشى مواقعها على ظهر السفينة متطلبات لوائح منع التصادم في البحر .

٢ - عند عدم تزويد مصابيح الإشارة الكهربائية المشار إليها أعلاه بمصدرين للإضاءة ، يتم توفير مصابيح طوارئ كهربائية . وتكون وسائل الطوارئ هذه مطلوبة لرأس الصاري والضوأين الجانبيين ومؤخرة السفينة .

٣ - يتم توفير المصابيح الكهربائية امتثالا لأحكام الباب السابع من هذه اللائحة .

٤ - يتم التحكم بالمصابيح من لائحة مفاتيح الإضاءة في برج الملاحة أو أي موقع تحكم آخر مزود بلوحة مفاتيح ومؤشر إضاءة .

٥ - يجب تزويد الصفارة المطلوبة بمقتضى اللوائح النافذة لمنع التصادم في البحر بالطاقـة من مصدريـن . ويجب ألا يتدخـل أي عائـق يمنع من إطلاق صوت الصفـارة ، وإذا كانـت هناك وسيلة أوتوماتيكية لتفعيل الصفارة ، فإنه من الممكن أن تحل محل التحكم الأوتوماتيكي في الصفارة .

مخـطـطـات ومستنـدات السفينـة

المـادة (١٢٣)

١ - تحمل السفينة المخططات والمستندات الآتية :

١,١- المخطط الإجمالي للسفينة .

١,٢- مخطط أو رسم بياني للسعات .

١,٣- جدول التحميل .

١,٤- مواصفات الميل والاتزان .

١,٥- مخطط غرفة الآلات .

١,٦- مخطط أو رسم بياني لشبكات ضخ الجمة .

١,٧- مخطط أو رسم بياني لأنابيب البخار والوقود .

١,٨- مخطط أو رسم بياني للمنشآت الكهربائية .

١,٩- مخطط أو رسم بياني لأنظمة السلامة من الحريق .

٢ - يجب أن تتطابق الرموز البيانية المستعملة مع المقاييس النافذة ما لم يكن المعنى الوارد في الرمـز المستعمل واضحا تماما ، ويمكن دمج المعلومـات المطلوبة في موضوعيـن أو أكثر من المواضيع أعلاه في وثيقة واحدة ، شريطة عدم الإخلال بوضوحها وقراءتها . ويجب أن تتضمن المخططات والوثائق إشارة إلى مصدرها وتاريخ إصدارها .

٣ - تقرر الإدارة قائمة المخططات والوثائق المطلوبة على متن السفن التي لا تبحر لأكثر من (١٢) اثني عشر ميلا بحريا من أقرب أرض .

سجـل السفينـة

المـادة (١٢٤)

١ - تحتفظ كل سفينة بسجل لها ، وترقم صفحاته وتدون فيه جميع القيود بالحبر ، ويوقع يوميا من قبل ربان السفينة . ويعتبر سجل ملاحة السفينة وسجل غرفة الآلات فيها وسجل اللاسلكي بمثابة سجل السفينة .

٢ - يتم تدوين جميع الأمور المتعلقة بسلامة السفينة ، في جميع الظروف وفقا لتسلسلها الزمني في سجل الملاحة ، وكذلك الظروف المناخية وأية أحداث تتعلق بسلامة الأرواح في البحر .

٢,١- يتم تدوين المعلومات الخاصة بملاحة السفينة والموقع التقديري لها باستمرار وبمنتهى الدقة والتفصيل .

٢,٢- يلتزم ربان السفينة بتدوين أوامره في استخدام ضباط الملاحة في المراقبة .

٣ - يكون كبير المهندسين مسؤولا عن مسك سجل غرفة الآلات ، وتسجل فيه جميع الأمور المتعلقة بتشغيل وصيانة مكائن الدفع والمكائن المساعدة . ولا يطلب من السفن التي تتوفر فيها أجهزة تسمح بتضمين التسجيل الأوتوماتيكي للمعلومات في سجل غرفة الآلات أن تستنسخ هذه المعلومات في سجل غرفة الآلات . وعندما تكون قوة المحرك في أثناء التشغيل الدائم أقل من (٣٠٠) ثلاثمائة كيلوفولط ، فلا يطلب سجل لذلك المحرك ، ولكن على ربان السفينة في هذه الحالة أن يسجل في سجل الملاحة أية أمور مهمة تتعلق بعمل المحرك بموجب تقرير يقدمه إليه كبير المهندسين .

٤ - تتضمن السجلات كذلك قيودا بالمعلومات والأمور الأخرى المطلوبة بمقتضى لوائح السلامة والعمل ، والانضباط على ظهر السفينة .

٥- يمكن أن يستعاض عن سجل غرفة القيادة وسجل غرفة المحركات وسجل اللاسلكي في السفن التي يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترا والتي لا تبحر لأكثر من (١٢) اثني عشر ميلا بحريا من أقرب أرض ، بسجل سفينة واحد تدون فيه الأحداث الرئيسية المتعلقة بالرحلة وسلامة الأرواح في البحر .

مخزونات السفينة والأدوات الاحتياطية

المادة (١٢٥)

١ - تزود كل سفينة بأجزاء كالدعامات والكتل الخشبية ، وتزود بالحبال والكوابل السميكة وحبال القطر مما يسمح لها بتلقي المساعدة ، عند الضرورة .

٢ - تلتزم السفن التي تحمل أخشابا أو صناديق خشبية مختلفة على سطحها ، أو مركبات ذات دواليب على السطح أو السطح الأسفل ، وأية حمولات مماثلة ، أن تتوفر فيها معدات تثبيت ومعدات ميكانيكية كافية لتثبيتها بفاعلية ، وأن تقدم المستندات اللازمة التي توضح تثبيت البضائع ، وفقا لقناعة الإدارة .

٣ - تقرر الإدارة أو هيئة التصنيف المفوضة بذلك الأدوات الاحتياطية للمحرك الرئيسي والمحركات المساعدة ، وجهاز آلية التوجيه ، وجهاز المناورة ، خلال الفحص وقبل دخولها الخدمة .

الباب الثاني عشر

سلامة السفن ذات الأغراض الخاصة

انطباق مدونة السلامة على السفن ذات الأغراض الخاصة

المادة (١٢٦)

تطبق على السفن ذات الأغراض الخاصة التي تخضع لهذه اللائحة أحكام مدونة السلامة للسفن ذات الأغراض الخاصة بموجب القرار MSC.266(84) ، 2008 SPS Code ، المعدل للقرار A.534(13).

الإعفاءات

المادة (١٢٧)

يجوز للإدارة أن تعفي سفينة من تطبيق المتطلبات المذكورة أعلاه إذا اعتبر أن تطبيقها ليس ضروريا ولا معقولا .

الباب الثالث عشر

منع التلوث

تطبيق اتفاقية ماربول (٧٣ / ٧٨)

المادة (١٢٨)

تلتزم السفن الخاضعة لهذه اللائحة للأحكام ذات العلاقة في الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣م ، المعدل بالبروتوكول لعام ١٩٧٨م .

الباب الرابع عشر

السـلامة في العمل والصحة والإعاشة ومنـع الحـوادث

المـادة (١٢٩)

على الإدارة التحقق من تنفيذ نصوص المواد القابلة للتطبيق على السلامة في العمل ، والصحة ، والإعاشة ، ومنع الحوادث وللإدارة أن تقرر أيضا تطبيق المقاييس والتوصيات العالمية ذات الصلة بمعاهدة العمل الموحدة الدولية لعام ٢٠٠٦م .

الباب الخامس عشر

المـدونـة الـدوليـة لإدارة السـلامة

المـادة (١٣٠)

تطبق أحكام المدونة الدولية للإدارة لأجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث (المدونة الدولية لإدارة السلامة) (ISM Code)، والمعتمدة من المنظمة البحرية الدولية بالقرار [A.741 (18)] كما تم تعديله ، على سفن الركاب . ويجوز تطبيقها طوعيا على سفن البضائع والناقلات المشمولة بهذه اللائحة .

الباب السادس عشر

المدونة الدولية لأمـن السفـن والمرافق المينائية

المـادة (١٣١)

يجوز تطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، والمعتمدة من المنظمة البحرية الدولية بالقرار [A. 924 (22)] المعدل ، طوعيا على السفن المشمولة بهذه اللائحة وفقا للجزء (أ) القسم (١٩) من اللائحة المشار إليها أعلاه .

الباب السابع عشر

قواعد وتعليمات خاصة بشأن سفن الركاب

المـادة (١٣٢)

على كل سفينة ركاب أن تحمل على ظهرها عند دخولها لميناء يخضع لهذه القواعد واللوائح نسخة سارية مما يأتي :

١ - شهادة تسجيل السفينة .

٢ - شهادة صلاحية الملاحة ، وتوضح الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة .

٣ - شهادة الحمولة لخط الشحن ، لكل سفينة تمت معاينتها وفحصها طبقا لأحكام المعاهدة الدولية لخط الشحن لسنة ١٩٦٦م ، أو للمعاهدة المعدلة بموجب بروتوكول الاتفاقية لسنة ١٩٨٨م ، حسبما يكون مناسبا .

٤ - كتيب حصر العطب ، يعرض المخططات التي تبين بوضوح لكل سطح ولكل عنبر حدود الأقسام والأجنحة غير المنفذة للماء وفتحاتها ووسائل إغلاقها وموقع أي أدوات تحكم بها والترتيبات المتعلقة بتصحيح أي ميل جانبي للسفينة بسبب تدفق الماء .

٥ - وثيقة حد التطقيم الآمن ، تصدر عن الإدارة المختصة للبلد الذي ترفع السفينة علمها كإثبات للحد الأدنى الآمن لعدد العاملين بالسفينة .

٦ - شهادات تصديق للربابنة والضباط أو الكوادر ، تصدرها الإدارة المختصة للربابنة وأفراد طاقم السفينة تصادق فيها على استيفائهم لمتطلبات الخدمة من حيث العمر واللياقة الطبية والتدريب والمؤهلات والاختبارات وفقا لأحكام مدونة معايير التدريب وإصدار الشهادات ومراقبة العاملين بالبحار الملحقة بالمعاهدة الدولية الخاصة بمعايير التدريب وإصدار الشهادات ومراقبة العاملين بالبحار ، لسنة ١٩٧٨م ، وذلك وفقا للنموذج المحدد في القسم أ - ٢/١ من المدونة . ويجب الاحتفاظ بالنسخ الأصلية للشهادات على متن السفن التي يخدم عليها حامل الشهادة ، ويستثنى من ذلك السفن التي تقل حمولتها عن (٣٠٠) ثلاثمائة طن من الحمولة الكلية .

٧ - الشهادة الخاصة لمنع التلوث البحري بالزيت ، وتصدر بعد فحص ومعاينة السفينة طبقا للفقرة ٤ من الملحق ١ من اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣ وذلك لكل سفينة ركاب تبلغ حمولتها الإجمالية (٣٠٠) ثلاثمائة طن فأكثر . ويجب أن تستكمل الشهادة بسجل البناء والمعدات للسفن الأخرى غير الناقلات (النموذج أ) .

٨ - شهادة الخلو من القوارض .

٩ - شهادة التصنيف لسفن الركاب التي تبلغ حمولتها الإجمالية (٣٠٠) ثلاثمائة طن فأكثر .

١٠- ترخيص المحطة اللاسلكية للسفينة .

الباب الثامن عشر

أحكـام ختاميـة

حـق التعديـل

المـادة (١٣٣)

١ - لأي دولة عضو طلب تعديل هذه اللائحة .

٢ - يقدم طلب التعديل إلى الأمانة العامة التي تتولى إحالته للدول الأعضاء ، وذلك قبل عرضه على اللجنة المختصة .

٣ - يصبح التعديل نافذا بعد إقراره من المجلس الأعلى .

المـادة (١٣٤)

تدخل هذه اللائحة حيز التنفيذ من تاريخ إقرارها من المجلس الأعلى .

نمـاذج شـهـادات

(اسـم الـبلـد)

(الإدارة البحرية)

(الشؤون البحرية)

شهادة سلامة لسفينة بضائع غيرمشمولة بأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية

تكمل هـذه الشـهادة بسـجل للمعـدات

صادرة بموجب أحكام لائحة السلامة لسفن البضائع وسفن الركاب الصغيرة غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية الصادرة في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

من قبل .....

اسم السفينة	الرقم المميز أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل	الطـول(٢)	النـوع

رقم المنظمة البحرية الدولية (عند انطباقه) .....

الحمولة الإجمالية :

وطنيا ..... بمقتضى الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩م .....

قوة محرك الدفع الرئيسي (كيلوفولط) .....

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) .....

المناطق التي أجيز للسفينة العمل فيها (بمقتضى أحكام النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية) .....

اسم وعنوان الشركة / المالك / المشغل .....

تاريخ مد صالب (ارينه) السفينة أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، أو عند انطباقه ، تاريخ بدء .....

تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل ذي صفة رئيسية .....

اسم السفينة : ..... رقم التسجيل : .....

نشهد بهذا .....

٣ - وفقا لما هو ملائم لحجم السفينة .

٣,١ - أن السفينة قد تمت معاينتها وفقا لمتطلبات الفقرة (٢) من الباب الثاني من اللائحة .

٣,٢ - وأنه قد تبين من المعاينة ما يأتي :

٣,٢,١ - أن حالة الهيكل ، الآلات ، والمعدات كانت مرضية ، وامتثلت السفينة مع المتطلبات ذات العلاقة الواردة في هذه اللوائح (غير تلك المتعلقة بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق ، وخطط مكافحة الحرائق) .

٣,٢,٢ - أن التفتيشين الأخيرين لقاع السفينة من الخارج قد تم إجراؤهما بتاريخ ..... و ..... (ويذكر التاريخين) .

٣,٢,٣ - أن السفينة تلبي متطلبات اللوائح فيما يتعلق بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق ، وخطط مكافحة الحرائق .

٣,٢,٤ - أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة ، وزوارق الإنقاذ قد وفرت وفقا لمتطلبات اللائحة .

٣,٢,٥ - أن السفينة تلبي متطلبات اللائحة فيما يتعلق بالمنشآت اللاسلكية .

٣,٢,٦ - أن السفينة تلبي متطلبات اللائحة فيما يتعلق بالمعدات الملاحية للسفينة ووسائل صعود المرشدين والمطبوعات البحرية .

٣,٢,٧ - أن السفينة مزودة بالأضواء ، والأشكال ، ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية ، وإشارات الاستغاثة ، وفقا لمتطلبات اللائحة واللوائح الدولية النافذة لمنع التصادم في البحار .

٣,٢,٨ - أن السفينة تتماشى ، من جميع الوجوه الأخرى ، مع المتطلبات ذات الصلة في اللائحة .

٣,٣ - أن السفينة الموصوفة في هذه الوثيقة تعتبر مزودة بالأشخاص المناسبين لأغراض السلامة وفقا لمتطلبات اللائحة (١٤) من الفصل (٥) من المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS ١٩٧٤) التي يكون على متنها ، عند بدئها الرحلة ، عدد من الأشخاص من ذوي الرتب والمؤهلات الواردة في الجدول (الجداول) أدناه :

الرتبة / الأهلية	الشهادة لوائح (STCW)	عدد الأشخاص

اسم السفينة ..... رقم التسجيل .....

٣,٤ - أن السفينة يتم تشغيلها ضمن حدود منطقة تشغيلها .

٣,٥- أن شهادة إعفاء قد منحت / لم تمنح . وعدد الإعفاءات مذكورة في الملحق رقم (١) .

٣,٦ - أن الشهادات الإضافية المذكورة أدناه قد صدرت وأرفقت بهذه الشهادة :

٣,٦,١ - شهادة الامتثال للأحكام الخاصة بالسفن التي تنقل بضائع خطرة .

٣,٦,٢ - شهادة الملاءمة / الشهادة الدولية للملاءمة لنقل الكيمياويات الخطرة السائبة .

٣,٦,٣ - شهادة الملاءمة / الشهادة الدولية للملاءمة لنقل الغازات السائلة السائبة .

٣,٦,٤- شهادة الملاءمة لنقل البضائع .

٣,٧ - أن السفينة قد خضعت للتدقيق الطوعي ..... (تاريخ) وأنها تلبي متطلبات المدونة الدولية للإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث بعد التأكد

أن شهـادة الانطبـاق الخاصـة بالشركـة تنطبـق على هذا النـوع مـن السفـن ، أو على أساس مؤقت .

٣,٨ - أن السفينة قد خضعت للمعاينة الطوعية ..... (تاريخ) وأنها تلبي متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية .

هذه الشهادة صالحة حتى ..... شريطة خضوع السفينة للمعاينات والتفتيشات السنوية ، والبينية والدورية لخارج قاع السفينة وفقا للائحة .

صدرت في ..... (مكان إصدار الشهادة)

(تاريخ إصدار الشهادة) توقيع المسؤول المفوض بإصدار

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

مدد نفاذ صحة هذه الشهادة حتى ..... حيثما تنطبق وفق الباب الثاني من اللائحة .

صدرت في ..... (مكان إصدار الشهادة).....

(تاريخ إصدار الشهادة) (توقيع المسؤول المفوض)

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

اسم السفينة..... رقم التسجيل .....

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... المرضية في ..... بتاريخ .....

(التوقيع والختم الرسمي)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... * المرضية
في ..... بتاريخ .....

(التوقيع والختم الرسمي)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... * المرضية
في ..... بتاريخ .....

(التوقيع والختم الرسمي)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... * المرضية
في ..... بتاريخ .....

(التوقيع والختم الرسمي)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... * المرضية
في ..... بتاريخ .....

(التوقيع والختم الرسمي)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... * المرضية
في..... بتاريخ.....

(التوقيع والختم الرسمي)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة ..... * المرضية
في ..... بتاريخ .....

(التوقيع والختم الرسمي)

* السنوية ، أو الدورية ، أو البينية ، أو الإضافية ، أو لخارج قعر (قاع) السفينة ، وفقا للباب الثاني من اللائحة .

اسم السفينة ..... . رقم التسجيل .....

سجل لمعدات التابع لشهادة سلامة سفن البضائع

(يرفق هذا السجل بصورة دائمة بشهادة سلامة سفن البضائع الصادرة)

في ..... بتاريخ .....

١ - تفاصيل السفينة

اسم السفينة .....

رقم المنظمة البحرية الدولية .....(حيثما انطبق)

رقم التسجيل أو الأحرف المميزة .....

٢ - معلومات مفصلة عن معدات الإنقاذ

١ - العدد الإجمالي للأشخاص الذي تتوفر لهم معدات الإنقاذ .....
على الميمنة على الميسرة

٣ - معلومات مفصلة عن المرافق اللاسلكية

البنـــــد	المتوفرة فعـلا
١ - النظم الأساسية : ٢ - منشأة لاسلكية ذات تردد عال جدا : - جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي . - مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي . - جهاز هاتف لاسلكي . - منشأة لاسلكية ذات تردد متوسط : - جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي . - مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي . - جهاز هاتف لاسلكي . - منشأة لاسلكية ذات تردد متوسط / تردد عال : - جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي . - مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي . - جهاز هاتف لاسلكي . - جهاز الإبراق ذو الطبع المباشر . - محطة أرضية سفينية ثابت لإنمارسات . ٢ - وسائل الإنذار الثانوية . ٣ - مرافق استقبال معلومات السلامة البحرية : - جهاز استقبال نافتكس . - جهاز استقبال النداء الجماعي المعزز . - جهاز استقبال إبراق ذو الطبع المباشر على التردد العالي . ٤ - منارة لاسلكية توابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ : - نظام البحث والإنقاذ بواسطة التتبع (كوسباس - سارسات) . - إنمارسات . ٥ - منارة لاسلكية توابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ على التردد العالي جدا . ٦ - مرسل مجيب راداري سفيني .	

اسم السفينة ..... . رقم التسجيل .....

٤ - الطرق المستخدمة لضمان توافر المرافق اللاسلكية

٤-١ تثنية المعدات .....

٤-٢ الصيانة الشاطئية .....

٤-٣ قدرات الصيانة البحرية .....

٥ - الوثائق الأخرى ذات العلاقة :

كتيب الاتزان .

بيان البضائع الخطرة .

دليل ربط البضائع .

كتيب ناقلات السوائب .

وثيقة تفويض لنقل الحبوب .

نشهد بهذا أن هذا السجل صحيح من جميع الجوانب

صدر في .....

(مكان إصدار السجل).....

(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرة للسجل ، حسب الاقتضاء)

(اســم الــبلــد)

(الإدارة البحرية)

(الشؤون البحرية)

شهادة إعفاء سفن البضائع غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات الدولية

صـدرت بمقتـضـى أحكـام لائحـة السلامـة لسفـن البضائـع وسفن الركـاب الصغيـرة غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية في منطقة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

من قبل .....

اسم السفينة	الرقم المميز أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل	الطـول	النــوع

رقم المنظمة البحرية الدولية (عند انطباقه) .....

نشهد بهذا :

أن هذه السفينـة ، ووفقا للسلطة الممنوحة بمقتضى المادة (٦) من اللائحة ، قد أعفيت من متطلبات :

.....

.....

..... من اللائحة .

الشروط ، إن وجدت ، التي تم بموجبها منح شهادة الإعفاء .....

هذه الشهادة صالحة حتى ..... شريطة بقاء صلاحية شهادة السلامة لسفن البضائع غير المشمولة بأحكام اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ، والتي ترفق بها هذه الشهادة .

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

(تاريخ إصدار الشهادة) (توقيع المسؤول المفوض)

(شعارأوخاتم الهيئة المصدرة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

اسم السفينة ..... رقم التسجيل .....
مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة حتى .....
حيث تنطبق أحكام الباب (٣) من هذه اللائحة
صدرت في .....
(مكان إصدار الشهادة)

(تاريخ إصدار الشهادة) (توقيع المسؤول المفوض)

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرة للشهادة حسب الاقتضاء)

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة السنوية المرضية .
في ..... بتاريخ ٢٠٠

التوقيع والخاتم الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة السنوية المرضية .
في ..... بتاريخ ٢٠٠

التوقيع والخاتم الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة السنوية المرضية .
في ..... بتاريخ ٢٠٠

التوقيع والخاتم الرسمي

(اســم الــبلــد)

(الإدارة البحرية)

(الشؤون البحرية)

شــهادة الســلامة لســفن الــركاب الصغــيرة

صــدرت بمقتضــى أحكام لائحــة السلامــة لسفن البضائــع وسفــن الركــاب الصغيــرة غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية في منطقة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

من قبل .....

اسم السفينة	الرقم المميز أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل	الطــول	النــوع

رقم المنظمة البحرية الدولية (عند انطباقه) .....

عدد الركاب المرخص بنقلهم .....

الحمولة الإجمالية :

وطنيا ..... أو

بمقتضى الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن ، لعام ١٩٦٩م .....

قوة محرك الدفع الرئيس(كيلوفولط) .....

(٣) وفقا لما يلائم حجم السفينة

الحمولة الساكنة للسفينة (بالأطنان المترية) .....

المناطق البحرية التي أجيز للسفينة العمل فيها (بمقتضى قواعد النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية .....

.....

اسم وعنوان الشركة / المالك / المشغل .....

تاريخ مد صالب السفينة ، أو بلوغها مرحلة مماثلة من البناء ، حيثما ينطبق ، تاريخ بدء العمل في تحويل أو تغيير أو تعديل رئيسي .....

نشهد بهذا :

اسم السفينة ..... رقم التسجيل .....

٤ - أن السفينة قد تمت معاينتها وفقا لمتطلبات الباب الثاني من اللائحة .

٥ - أن المعاينة قد أظهرت :

٥,١- أن حالة البناء ، الآلات ، والمعدات كانت مرضية ، وامتثلت السفينة للمتطلبات ذات العلاقة الواردة في اللائحة (غير تلك المتعلقة بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق ، وخطط مكافحة الحرائق) .

٥,٢- أن التفتيشين الأخيرين لقاع السفينة من الخارج قد تم إجراؤهما بتاريخ ..... و ..... (يذكر التاريخين) .

٥,٣- أن السفينة امتثلت لمتطلبات اللائحة فيما يتعلق بأنظمة وأجهزة السلامة من الحرائق ، وخطط مكافحة الحرائق .

٥,٤-أن أجهزة ومعدات الإنقاذ في قوارب وأطواف النجاة وزوارق الإنقاذ قد وفرت وفقا لمتطلبات اللائحة .

٥,٥- أن السفينة امتثلت لمتطلبات اللائحة فيما يتعلق بالمنشآت اللاسلكية .

٥,٦- أن السفينة امتثلت لمتطلبات اللائحة فيما يتعلق بالمعدات الملاحية للسفن ، ووسائل صعود المرشدين ، والمطبوعات الملاحية .

٥,٧- أن السفينة مزودة بالأضواء ، والأشكال ، ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية ، وإشارات الاستغاثة ، وفقا لمتطلبات اللائحة واللوائح الدولية السارية لمنع التصادم في البحار .

٥,٨- أن السفينة تتماشى ، من جميع الوجوه الأخرى ، مع المتطلبات ذات العلاقة في اللائحة .

٦ - أن السفينة الموصوفة في هذه الوثيقة تعتبر مزودة بالأشخاص المناسبين لأغراض السلامة وفقا لمتطلبات اللائحة V/ 14 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس ١٩٧٤) التي يكون على متنها ، عند بدئها الرحلة ، عدد من الأشخاص ذوي الرتب والمؤهلات الواردة في الجدول (الجداول) أدناه .

الرتبة / الأهلية	الشهادة لوائح (STCW)	عدد الأشخاص

اسم السفينة : ..... رقم التسجيل : .....

٧ - أن السفينة يتم تشغيلها ضمن حدود منطقة تشغيلها .

٨ - أن شهادة الإعفاء قد منحت / لم تمنح . وعدد الإعفاءات مذكورة في الملحق رقم (١) .

٩ - أن الشهادات الإضافية المذكورة أدناه قد صدرت وأرفقت بهذه الشهادة :

٩,١- شهادة الامتثال للأحكام الخاصة بالسفن التي تنقل بضائع خطرة .

٩,٢- شهادة / الشهادة الدولية الملائمة لنقل الكيمياويات الخطرة السائبة .

٩,٣- شهادة الملاءمة / الشهادة الدولية الملائمة لنقل الغازات السائلة السائبة .

٩,٤- شهادة الملاءمة لنقل البضائع (INF) .

٩,٥- أن السفينة قد خضعت للتدقيق الطوعي .....(تاريخ) وأنها تلبي متطلبات المدونة الدولية للإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث ، بعد التأكد أن شهادة الانطباق الخاصة بالشركة تنطبق على هذا النوع من السفن ، أو ، على أساس مؤقت .

٩,٦- أن السفينة قد خضعت للمعاينة الطوعية .....(تاريخ) وأنها تلبي متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ .

هذه الشهادة صالحة حتى ..... شريطة خضوع السفينة للمعاينات والتفتيشات السنوية ، والوسطية والدورية لخارج قاع السفينة وفقا للائحة .

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

.....

(تاريخ إصدار الشهادة) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم الهيئة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

مدد نفاذ صحة هذه الشهادة حتى ..... حيثما تنطبق الفصول ٦-٦ أو ٧-٦ أو ٨-٦ من الباب (٢) من هذه اللائحة .

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

.....

(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

اسم السفينة ..... رقم التسجيل .....

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....*
في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....*
في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....* المرضية
في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....* المرضية
في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....* المرضية
في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....* المرضية في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....* المرضية في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة .....* المرضية في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

اسم السفينة ..... رقم التسجيل .....

* السنوية ، أو الدورية ، أو الوسطية ، أو الإضافية ، أو لخارج قعر السفينة ، وفقا للائحة (١) من الفصل (٢) من اللوائح .

سـجل المعـدات التـابع لشـهادة سـلامة الركـاب الصغـيرة

(يـرفق هـذا السـجل بصـورة دائمـة بشهـادة سـلامة سـفن الـركاب الصغـيرة)

الصـادرة

في .....بتاريخ .....

١٠ - تفاصيل السفينة

اسم السفينة .....

رقم المنظمة البحرية الدولية .....(حيثما انطبق)

رقم التسجيل أو الأحرف المميزة .....

١١ - معلومات مفصلة عن معدات الإنقاذ

١١,١

العدد الإجمالي للأشخاص الذين تتوافر لهم معدات الإنقاذ		
	على الميمنة	على الميسرة

١١,٢ العدد الإجمالي لقوارب النجاة .....

١١,٢,١- العـدد الإجمالـي للأشخـاص الذيـن يمكـن أن تستوعبهـم هـذه القوارب .....

١١,٢,٢- عدد قوارب النجاة المحوطة جزئيا وذاتية التقويم .....

١١,٢,٣- عدد قوارب النجاة المحوطة كليا .....

١١,٢,٤- عدد قوارب النجاة المدعومة بنظام التزود بالهواء ذاتيا .....

١١,٢,٥- عدد قوارب النجاة المحمية من الحرائق .....

١١,٢,٦- قوارب نجاة أخرى

١١,٢,٦,١- العدد :

١١,٢,٦,٢- النوع :

١١,٢,٧- عدد قوارب النجاة ذات السقوط الحر

١١,٢,٧,١- المحوطة بالكامل

١١,٢,٧,٢- المحتوية على نظام ذاتي .....

١١,٢,٧,٣- المحمية من الحرائق .....

١١,٣- عدد قوارب النجاة بمحرك المدرجة في مجموع قوارب النجاة الواردة أعلاه .....

١١,٣,١- عدد قوارب النجاة المزودة بأنوار كاشفة .....

١١,٤- عدد زوارق الإنقاذ .....

١١,٤,١- عدد زوارق الإنقاذ المدرجة في مجموع قوارب النجاة الوارد أعلاه .....

١١,٥- أطواف (رماثات) النجاة

١١,٥,١- أطواف (رماثات) النجاة التي تتطلب أجهزة إنزال معتمدة .

١١,٥,٢-عدد أطواف (رماثات) النجاة .....

١١,٥,٣- عدد الأشخاص الذي يمكن أن تستوعبهم أطواف (رماثات) النجاة هذه .....

١١,٥,٤- أطواف (رماثات) النجاة التي لا تتطلب أجهزة إنزال معتمدة :

١١,٥,٥- عدد أطواف (رماثات) النجاة .....

١١,٥,٦- عدد الأشخاص الذي يمكن أن تستوعبهم أطواف (رماثات) النجاة هذه .....

١١,٦- عدد عوامات النجاة .....

١١,٧- عدد سترات النجاة .

١١,٨- بدلات الغطس :

١١,٨,١- العدد الإجمالي .....

١١,٨,٢- عدد البدلات التي تمتثل إلى متطلبات ستر النجاة .....

١١,٩- عدد الدثر الحرارية الواقية .....

١١,١٠- المنشآت اللاسلكية المستخدمة في أجهزة الإنقاذ .....

١١,١٠,١- عدد المرسلات المجيبة الرادارية .....

١١,١٠,٢- عدد أجهزة الهاتف اللاسلكية للاتصال المتبادل ذات التردد العالي جدا .....

١٢ - معلومات مفصلة عن المرافق اللاسلكية

البـنـــــد	المتوفرة فعـلا
١٣ - النظم الأساسية ١٣,١- منشأة لاسلكية ذات تردد عال جدا : ١٣,١,١- جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي ١٣,١,٢- مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي ١٣,١,٣- جهاز هاتف لاسلكي ١٣,٢- منشأة لاسلكية ذات تردد متوسط : ١٣,٢,١- جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي ١٣,٢,٢- مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي ١٣,٢,٣- جهاز هاتف لاسلكي ١٣,٣- منشأة لاسلكية ذات تردد متوسط/تردد عال ١٣,٣,١- جهاز ترميز للنداء الانتقائي الرقمي ١٣,٣,٢- مستقبل خفارة النداء الانتقائي الرقمي ١٣,٣,٣- جهاز هاتف لاسلكي ١٣,٣,٤- جهاز إبراق لاسلكي ذو الطبع المباشر ١٣,٤- محطة أرضية سفينية تابعة لإنمارسات ٧ - وسائل الإنذار الثانوية ٨ - مرافق استقبال معلومات السلامة البحرية : ١٣,٥- جهاز استقبال نافتكس ١٣,٦-جهاز استقبال النداء الجماعي المعزز ١٣,٧- جهاز استقبال إبراق لاسلكي ذي الطبع المباشر على التردد العالي ٩- منارة لاسلكية توابعية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ : ١٣,٨- نظام البحث والإنقاذ بواسطة التتبع كوسباس - سارت ١٣,٩- إنمارسات ١٠ - منارة لاسلكية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ على التردد العالي . ١١ - مرسل مجيب راداري سفيني	

اسم السفينة ..... . رقم التسجيل .....

٤ - الطرق المستخدمة لضمان توافر المرافق اللاسلكية

٤-١ تثنية المعدات .....

٤-٢ الصيانة الشاطئية .....

٤-٣ قدرات الصيانة البحرية .....

٥ - الوثائق الأخرى ذات العلاقة :

كتيب الاتزان .

بيان البضائع الخطرة .

دليل ربط البضائع .

كتيب ناقلات السوائب .

وثيقة تفويض لنقل الحبوب .

نشهد بهذا أن هذا السجل صحيح من جميع الجوانب

صدر في .....

(مكان إصدار السجل)

....

(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار السجل)

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرة للسجل ، حسب الاقتضاء)

اســم الــبلــد

وزارة البحــرية التجــارية

شــهادة إعفــاء ســفن الــركــاب الصغــيرة

صدرت بمقتضى أحكـام لوائح السلامـة لسفــن البضائـع وسفــن الركـاب الصغيــرة غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات البحرية الدولية في منطقة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ، جيبوتي ، واليمن .

من قبل .....

اسم السفينة	الرقم المميز أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل	الطـول	النــوع

رقم المنظمة البحرية الدولية (عند انطباقه) .....

نشهد بهذا :

أن هـذه السفينــة ، ووفقـا للسلطــة الممنوحة بمقتضى اللائحــة (٤) من الفصــل (١) من هذه اللوائح قد أعفيت من متطلبات :

.....

.....

..... من اللائحة .

الشروط ، إن وجدت ، التي تم بموجبها منح شهادة الإعفاء .....

هذه الشهادة صالحة حتى ..... شريطة بقاء صلاحية شهادة السلامة لسفن الركاب الصغيرة غير المشمولة بأحكام اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ، والتي ترفق بها هذه الشهادة .

صدرت في .....

(مكان الإصدار)

....

(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

(اســم الــبلــد)

(الإدارة البحرية)

(الشؤون البحرية)

شــهادة خطــوط التحميــل

صدرت بمقتضى أحكام لائحة السلامة لسفن البضائع وسفن الركاب الصغيرة غير المشمولة بأحكام الاتفاقيات الدولية في منطقة دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

من قبل .....

اسم السفينة	الرقم المميز أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل	الطــول	النــوع

سـطح العائـم (السطح الرئيسي - Main Deck) خـط التحميل

استوائي .....ملم (T) .....ملم فوق (S)

صيف .....ملم (S) ..... الحافة العليا للخط من خلال مركز

شتاء .....ملم (W) .....ملم تحت (S)

شتاء شمال الأطلسي.....ملم (WNA) .....ملم تحت (S)

مـلاحظـة : الحدود الحرة وخطوط التحميل التي لا تنطبق يجب إبرازها في الشهادة .

المسموح به في المياه العذبة لجميع الحدود الحرة .....ملم .

الحافة العليا لعلامة خط السطح التي تقاس منها الخطوط الحرة ..... ملم

من السطح على الجانب الأيسر .....

تاريخ المعاينة ..... هذه الشهادة صالحة حتى .....

صادرة في .....بتاريخ .....

الاسم ، التوقيع ، والخاتم الرسمي

ملاحظات :

حيثما تغادر السفينة من ميناء يقع على نهر أو مياه داخلية يسمح بتحميل أعمق يتطابق مع وزن الوقود وكل المواد الأخرى المطلوبة للاستهلاك بين نقطة المغادرة والبحر .

٢ - عندما تكون السفينة في مياه عذبة بكثافة وحدة واحدة فإن خط التحميل المعني يمكن أن يغمر بكمية من المياه العذبة وفق السماح الوارد أعلاه . وعندما تكون الكثافة غير الوحدة ، فإن السماح سيكون بنسبة الفرق بين ١,٠٢٥ والكثافة الفعلية .

اسم السفينة ..... رقم التسجيل .....

مددت صحة هذه الشهادة حتى .....

حيث تنطبق أحكام الفصل (٣) من هذه اللوائح

صدرت في .....

(مكان إصدار الشهادة)

.....

(تاريخ الإصدار) (توقيع المسؤول المفوض بإصدار الشهادة)

(شعار أو خاتم الهيئة المصدرة للشهادة ، حسب الاقتضاء)

مددت لتثبيت صحة الشهادة بعد المعاينة السنوية المرضية

في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة السنوية المرضية

في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

مددت لتثبيت صحة هذه الشهادة بعد المعاينة السنوية المرضية

في ..... بتاريخ .....

التوقيع والشعار الرسمي

ملحق رقم (١)
لائحة السلامة للسفن ذات الحمولات الصغيرة
التي لا تشملها المعاهدات البحرية الدولية
الخاصة بدول مجلس التعاون

سفن الصيد الصغيرة وسفن النقل الخشبية التقليدية وسفن النزهة

المحتويات

القسم الأول
تعاريف ومصطلحات

١ - سفينة الصيد الصغيرة .

٢ - سفينة نقل خشبية تقليدية .

٣ - سفينة نزهة (يخت) غير تجاري .

٤ - السلطة المختصة .

٥ - رخصة عمل السفينة .

٦ - سند الملكية .

٧ - شهادة البناء .

٨ - طاقم السفينة .

القسم الثاني
السلامة والبيئة

١ - مجال التطبيق .

٢ - معدات السلامة .

٣ - النطاق الجغرافي لعمل السفينة .

٤ - مؤهلات قائد السفينة .

٥ - المستندات والشهادات للسفينة .

القسم الثالث

إجراءات التعديل .

القسم الأول

تعاريف ومصطلحات

١ - سفينة الصيد الصغيرة :

هي الواسطة البحرية العائمة التي تستخدم بغرض صيد الأحياء البحرية المصرح بصيدها بشرط ألا تزيد حمولتها الكلية على (٣٠) ثلاثين طنا ، ولا يزيد طولها على (٢٠) عشرين مترا ، وما زاد على ذلك يخضع لنظام تسجيل السفن .

٢ - سفينة نقل خشبية تقليدية :

هي السفينة الخشبية المصنعة تقليديا من الخشب ، وقد تستعمل للصيد أو النقل المحلي أو النقل الخارجي للبضائع فقط (سفار) .

٣ - سفينة نزهة (يخت) غيرتجاري :

هي الواسطة البحرية التي تستخدم لغرض النزهة فقط .

٤ - السلطة المختصة :

هي السلطة المختصة في الدولة التي تقوم بتسجيل السفن بعد إتمام عمليات الفحص والترخيص والترقيم والتسمية .

٥ - رخصة عمل السفينة :

هي وثيقة تصدرها السلطة المختصة في الدولة تفيد صلاحيتها للإبحار من حيث السلامة وحماية البيئة ونطاق إبحارها .

٦ - سند الملكية :

سند يصدر من السلطة المختصة لإثبات اسم وجنسية وعنوان المالك ، وأوصاف السفينة وتاريخ بنائها ، وكل ما يتعلق بقانونية عملها .

٧ - شهادة البناء :

هي الشهادة التي تصدر من الجهة المصنعة للسفينة ، وتعتمد من قبل السلطة المختصة .

٨ - طاقم السفينة :

الربان والبحارة حسب التأهيل اللازم .

القسم الثاني
السلامة والبيئة

١ - يجب أن تكون حالة بدن السفينة ومحركاتها وآلاتها ومعداتها وأجهزتها صالحة للقيام بمهام الإبحار والملاحة وحماية البيئة .

٢ - لا يسمح للمالك أو ربان السفينة بإجراء أية تعديلات أو إضافات على بدن أو محركات السفينة أو معداتها إلا بعد الحصول على الموافقة الخطية من السلطة المختصة وإثبات صلاحية السفينة للإبحار .

٣ - مجال التطبيق : تطبق هذه الشروط على السفن التي ترفع أعلام دول مجلس التعاون وعلى نفس السفن الأجنبية التي تعمل في المياه الإقليمية لدول المجلس بموجب الترخيص الصادر من السلطة المختصة .

٤ - معدات السلامة :

٤,١ - سترات النجاة بعدد الأفراد المصرح بحملهم مزودة بصفارة ، ويطبع عليها اسم ورقم السفينة مع إضافة (١٠٪) عشرة في المائة من عدد سترات النجاة المقررة ، ويجب الأخذ بعين الاعتبار حجم سترات النجاة الخاصة بما يناسب حجم الأطفال .

٤,٢ - أطواق النجاة :

٤,٢,١ - الوحدات التي يقل طولها عن (١٢) اثني عشر مترا : طوق نجاة واحد لكل أربعة أشخاص مزودا بحبل لا يقل طوله عن (١٠) عشرة أمتار على ألا يكون مثبتا بشكل دائم على بدن السفينة .

٤,٢,٢ - الوحدات التي يزيد طولها على (١٢) اثني عشر مترا : بالإضافة إلى ما ورد في (٢,٢,١) أعلاه تكون اثنتان منها على الأقل مزودة بإضاءة ذاتية عند ملامسة الماء .

٤,٣ - قوارب الإنقاذ ورماثات النجاة : جميع الوحدات يجب أن تزود بقارب نجاة أو رماث نجاة كافية لاستيعاب جميع الأشخاص المصرح بحملهم .

٤,٤ - وسيلة إبحار احتياطية مناسبة (محرك احتياطي أو مجداف أو شراع) .

٤,٥ - مضخة سحب مياه يدوية أو ميكانيكية .

٤,٦ - دلو بحبل بطول مناسب .

٤,٧ - عدد لايقل عن (٢) مصباحين يدويين مقاومين للماء .

٤,٨ - حقيبة عدة صيانة .

٤,٩ - صندوق إسعافات أولية .

٤,١٠ - مياه صالحة للشرب تكفي لجميع الأشخاص .

٤,١١ - صفارة ومرآة عاكسة .

٤,١٢ - بوصلة مغناطيسية .

٤,١٣ - مخطاف احتياطي يتناسب مع حجم وطول السفينة .

٤,١٤ - وعاء تجميع النفايات .

٤,١٥ - يجرى فحص ومسح سنوي على السفينة لتجديد كل الشهادات بواسطة مساحين ومفتشين مؤهلين من قبل السلطة المختصة .

٤,١٦ - معدات مكافحة الحريق :

٤,١٦,١ - طفاية حريق ثاني أكسيد الكربون .

٤,١٦,٢- طفاية حريق بودرة .

٤,١٦,٣ - طفاية حريق رغوة .

٤,١٦,٤ - دلو حريق بحبل .

٤,١٦,٥ - مضخة مكافحة الحريق ثابتة ومتنقلة .

٤,١٦,٦- في حالة وجود أماكن مغلقة في بعض السفن مثل - غرف الآلات وغيرها يجب توفير نظام إطفاء خارجي .

تقوم الإدارة المختصة عند إجراء المعاينة التأكد من توفير معدات مكافحة الحريق المناسبة وفقا لحجم ونوع استخدام السفينة .

٤,١٧ - الأنوار الملاحية :

٤,١٧,١ - أنوار ملاحية ، الجانب الأيمن أخضر والأيسر أحمر .

٤,١٧,٢- نور أبيض على أعلى سارية .

٤,١٧,٣- نور أبيض في مؤخرة السفينة .

الأنوار الملاحية المذكورة يجب أن تكون مطابقة لما ورد باتفاقية منع التصادم في البحار لعام ١٩٧٢م .

٤,١٨ - متطلبات أخرى يجب توفرها على السفينة :

٤,١٨,١ - جميع الوحدات التي يزيد طولها على (١٢) اثني عشر مترا يجب أن تزود بوسيلة اتصال لاسلكية مناسبة وما يقل طولها عن ذلك يخضع لرغبة المالك .

٤,١٨,٢ - وضع حواجز جانبية مناسبة لحماية الأفراد من السقوط .

٤,١٨,٣ - وسيلة آمنة للصعود والنزول .

٤,١٨,٤ - العزل الجيد لجميع الأسلاك الكهربائية .

٤,١٨,٥ - نظام تحديد الموقع (GPS) .

٥ - النطاق الجغرافي لعمل السفينة :

ينحصر النطاق الجغرافي لعمل السفينة في المياه الداخلية والمياه الإقليمية والمناطق الخاصة لدول مجلس التعاون وعدا ذلك يجب أن يكون مزودا بكل ما تحتاج إليه الرحلة وأن يبلغ السلطات التي يتبعها كتابيا عن موعد السفر والميناء المقصود والحمولة والموعد المتوقع لوصوله .

٦ - مؤهلات قائد السفينة :

يجب أن يحمل قائد السفينة شهادة من إحدى الكليات البحرية المعترف بها وإن لم يوجد يجب أن تقوم السلطة المختصة باختباره للتأكد من إلمامه بالحد الأدنى بالآتي :

٦,١- قوانين منع التصادم بشكل عام .

٦,٢ - معرفة باستعمال البوصلة والخرائط البحرية والقياسات .

٦,٣ - معرفة الأنوار الملاحية .

٦,٤- معرفة الدلائل الملاحية وألوان العوامات على القنوات والسواحل ومداخل الموانئ .

٦,٥ - معرفة الأماكن المحظورة كالقواعد البحرية وأماكن التدريب على الرماية ومضخات البترول وتحميل ناقلات النفط والغاز والمراسي الخاصة .

٦,٦ - إثبات اللياقة البدنية : فحص النظر والصحة العامة .

٦,٧- معرفة وسائل وطرق مكافحة الحرائق بأنواعها إضافة إلى إلمامه بالإسعافات الأولية .

٦,٨- معرفة مبادئ الاتزان .

٦,٩- معرفة وسائل الاتصال .

٦,١٠- يجب ألا يقل عمر قائد السفينة أو مشغل السفينة عن الثامنة عشرة سنة .

٦,١١- يكون ربان السفينة الممثل الشرعي لمالك السفينة في حالة غياب المالك كما يكون المسؤول الأول عن سلامة السفينة والأرواح طيلة مدة توليه القيادة .

٧ - المستندات والشهادات للسفينة :

يجب أن تحمل كل سفينة ضمن مستنداتها ما يأتي :

٧,١ - شهادة تسجيل من السلطة المختصة .

٧,٢ - ترخيصا ملاحيا .

٧,٣ - شهادة البناء .

٧,٤ - ترخيص قائد السفينة الصادر من السلطة البحرية المختصة .

٧,٥ - بطاقات إثبات شخصية أو جوازات سفر لأفراد الطاقم .

٧,٦ - شهادة صلاحية معدات الإنقاذ ومكافحة الحريق .

القسم الثالث

إجراءات التعديل

لكل دولة نظامها الخاص من حيث متطلبات جنسية المالك ومخالفة اللوائح والعقوبات والجزاءات وما في حكمها ، وأية مقترحات لتعديل هذه اللوائح يتم رفعها لأصحاب السمو والمعالي وزراء النقل والمواصلات بدول المجلس .