قانون رقم (٥) لسنة ٢٠١٥
بالموافقة على انضمام مملكة البحرين إلى بروتوكول عام ١٩٨٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦ التي أبرمت في لندن في إبريل ١٩٦٦،

وعلى بروتوكول عام ١٩٨٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦، والموقع في لندن بتاريخ ١١ نوفمبر ١٩٨٨،

أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

وُوفق على انضمام مملكة البحرين إلى بروتوكول عام ١٩٨٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦، والموقع في لندن بتاريخ ١١ نوفمبر ١٩٨٨، والمرافق لهذا القانون.

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء – كل فيما يخصه – تنفيذ أحكام هذا القانون، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ٢٢ شعبان ١٤٣٦هـ

الموافق: ٩ يونيو ٢٠١٥م

بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

إن الأطراف في هذا البروتوكول ،

باعتبارها أطرافًا في الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 التي أبرمت في لندن في نيسان/أبريل 1966 ،

وإذ تدرك أهمية ما أسهمت به الاتفاقية المذكورة في تعزيز سلامة السفن والممتلكات في البحار وأرواح من على متنها من أشخاص ،

وإذ تدرك أيضًا الحاجة إلى المضي قدمًا في تحسين الأحكام التقنية للاتفاقية آنفة الذكر ،

وإذ تدرك كذلك الحاجة إلى أن تدرج في الاتفاقية المذكورة أحكام تتعلق بالمعاينة والإجازة منسقة من الأحكام ذات الصلة الواردة في صكوك دولية أخرى ،

وإذ ترى أن السبيل الأمثل لتلبية هذه الاحتياجات هو إبرام بروتوكول يتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ،

قد اتفقت على ما يلي :

المادة I
التزامات عامة

1 تتعهد أطراف هذا البروتوكول أن تقوم بتنفيذ أحكامه والمرفق التابع له الذي يشكل جزءًا لا يتجزأ منه . وتمثل كل إشارة إلى هذا البروتوكول إشارة في الوقت ذاته إلى مرفقاته .

2 تطبق ، في ما بين أطراف هذا البروتوكول ، أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 (المشار إليها في ما بعد باسم "الاتفاقية") باستثناء المادة 29 ، مع مراعاة التغييرات والإضافات المدرجة في البروتوكول الحالي .

3 وفي ما يتعلق بالسفن التي يحق لها رفع علم دولة غير طرف في الاتفاقية والبروتوكول الحالي ، فإن على أطراف هذا البروتوكول تطبيق متطلبات

الاتفاقية والبروتوكول الحالي حسب الاقتضاء لضمان عدم منح تلك السفن معاملة أكثر رعاية .

المادة II

الشهادات الموجودة

1 بغض النظر عن الأحكام الأخرى للبروتوكول الحالي ، فإن الشهادات الدولية لخطوط التحميل السارية عند نفاذ البروتوكول الحالي على حكومة الدولة التي يحق للسفينة رفع علمها ، تظل صحيحة إلى أن تنقضي مدّتها .

2 لا يجوز لطرف في البروتوكول الحالي إصدار شهادات بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 في صيغتها المعتمدة في 5 نيسان/أبريل 1966 .

المادة III

إرسال المعلومات

تتعهد الأطراف في البروتوكول الحالي أن ترسل إلى الأيمن العام للمنظمة البحرية الدولية (المشار إليها في ما بعد باسم "المنظمة") وتودع لديه ما يلي :

(أ) نصوص القوانين والمراسيم والأوامر واللوائح وغير ذلك من الصكوك الصادرة بشأن مختلف المسائل الواقعة في نطاق البروتوكول الحالي ؛

(ب) قائمة بمن خولتهم من خبراء المعاينة المعينين أو المنظمات المعترف بها بتولي إدارة المسائل المتعلقة بخطوط التحميل نيابة عنها وذلك لتعميمها على الأطراف بغية إطلاع موظفيها عليها ، والإخطار بالمسؤوليات والشروط المحددة للصلاحيات المخولة إلى أولئك الخبراء أو تلك المنظمات ؛

(ج) أعداد كافية من نماذج شهاداتها الصادرة بمقتضى أحكام البروتوكول الحالي .

المادة IV
التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

1 يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحًا في مقر المنظمة ابتداء من 1 آذار/مارس 1989 وحتى 28 شباط/فبراير 1990 ويبقى بعد ذلك باب الانضمام مشرعًا . ورهنًا بمراعاة أحكام الفقرة 3 يمكن للدول أن تعرب عن قبولها الالتزام بالبروتوكول الحالي عن طريق :

(أ) التوقيع دون تحفظ يشترط التصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو

(ب) التوقيع رهنًا بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ؛ أو

(ج) الانضمام .

2 ويكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام عن طريق ايداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام للمنظمة .

3 يجوز التوقيع على هذا البروتوكول دون تحفظ ، أو المصادقة ، أو الموافقة عليه ، أو قبوله ، أو الانضمام إليه من قبل تلك الدول فقط التي وقعت دون تحفظ على الاتفاقية ، أو صادقت ، أو وافقت عليها ، أو انضمت إليها .

المادة V
بدء النفاذ

1 يبدأ نفاذ هذا البروتوكول بعد اثني عشر شهرًا من تاريخ الذي يلبي فيه كلا الشرطين التاليين :

(أ) أن تعرب خمس عشرة دولة على الأقل تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن خمسين في المائة من الحمولة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي ، عن قبولها الالتزام به وفقًا للمادة IV ، و

(ب) أن تلبي شروط بدء نفاذ بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، لعام 1974 .

على ألا يبدأ نفاذ البروتوكول الحالي قبل 1 شباط/فبراير / 1992

2 وبالنسبة للدول التي تودع صك تصديق ، أو قبول ، أو موافقة ، أو انضمام بشأن البروتوكول الحالي بعد تلبية شروط نفاذه ولكن قبل الموعد المضروب لدخوله حيز التنفيذ ، فإن التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يغدو نافذاً في تاريخ سريان البروتوكول الحالي أو بعد ثلاثة أشهر من تاريخ سريان البروتوكول الحالي أو بعد ثلاثة أشهر من تاريخ ايداع الصك ، أيهما جاء تاليًا .

3 يسري مفعول أي صك بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد موعد بدء نفاذ هذا البروتوكول ، عقب ثلاثة أشهر من تاريخ الايداع .

4 وبعد التاريخ الذي يعتبر فيه أي تعديل على البروتوكول الحالي ، أو تعديل ، في ما بين أطراف البروتوكول الحالي ، على الاتفاقية مقبولاً بمقتضى المادة VI ، فإن أي صك يودع بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ينطبق على هذا البروتوكول أو الاتفاقية بصيغتهما المعدّلة .

المادة VI
التعديلات

1 يجوز تعديل البروتوكول الحالي ، وكذلك الاتفاقية ، في ما بين أطراف هذا البروتوكول ، عن طريق اتخاذ أي من الاجراءات المحددة في الفقرات التالية :

2 التعديلات المدرجة بعد النظر فيها داخل المنظمة :

(أ) يقدم أي تعديل تقترحه حكومة متعاقدة إلى الأمين العام للمنظمة ، الذي يعممه على جميع أعضاء المنظمة وعلى كل الحكومات المتعاقدة قبل ستة أشهر على الأقل من النظر فيه .

(ب) يحال أي تعديل مقترح ومعمم كما هو مبين أعلاه إلى لجنة السلامة البحرية للمنظمة للنظر فيه .

(ج) يحق لحكومات الدول المتعاقدة ، سواء كانت أعضاء في المنظمة أم لا ، الاشتراك في أعمال لجنة السلامة البحرية للنظر في التعديلات واعتمادها .

(د) تعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي أطراف هذا البروتوكول الحاضرة والمصوتة في لجنة السلامة البحرية الموسعة حسب البند (ج)

أعلاه (والمشار إليها في ما بعد باسم "اللجنة الموسعة للسلامة البحرية") بشرط حضور ثلث الأطراف على الأقل عند التصويت .

(هـ) يرسل الأمين العام للمنظمة إلى جميع أطراف البروتوكول الحالي التعديلات المعتمدة طبقًا للفقرة الفرعية (د) أعلاه بغرض قبولها .

(و) (i) يعتبر أي تعديل يدخل على مادة ما أو على المرفق ألف من البروتوكول الحالي ، أو أي تعديل على مادة من الاتفاقية في ما بين أطراف البروتوكول الحالي ، مقبولاً اعتبارًا من تاريخ موافقة ثلثي أطراف هذا البروتوكول .

(ii) يعتبر أي تعديل على المرفق باء للبروتوكول الحالي أو أي تعديل ، في ما بين أطراف البروتوكول الحالي ، على مرفق ما للاتفاقية مقبولاً :

(أأ) في نهاية مدة عامين من التاريخ الذي أرسل فيه إلى الأطراف في البروتوكول الحالي للموافقة عليه ؛ أو

(ب ب) في نهاية فترة مختلفة ، لا تقل عن عام ، إذا تقرر ذلك وقت اعتماده بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في اللجنة الموسعة للسلامة البحرية .

على أنه إذا قام أكثر من ثلث الأطراف ، أو أطراف تشكل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن خمسين في المائة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي بإخطار الأمين العام بأنها تعترض على التعديل فإن هذا التعديل يعتبر غير مقبول .

(ز) (i) يبدأ نفاذ أي تعديل وردت الإشارة إليه في الفقرة الفرعية (و)(i) بعد ستة أشهر من تاريخ اعتباره مقبولاً وذلك بالنسبة لأطراف هذا البروتوكول التي وافقت عليه . أما في ما يتعلق بأي طرف يقبله بعد ذلك التاريخ ، فإن التعديل يغدو ساري المفعول بعد مضي ستة أشهر على قبول ذلك الطرف به .

(ii) يبدأ نفاذ أي تعديل أشير إليه في الفقرة الفرعية (و)(i) بالنسبة لجميع الأطراف في هذا البروتوكول ، ما عدا تلك

الأطراف التي عارضت التعديل بمقتضى الفقرة الفرعية آنفة الذكر والتي لم تسحب تلك الاعتراضات ، بعد ستة أشهر من تاريخ اعتباره مقبولاً . ومع ذلك فبمقدور أي طرف ، قبل تاريخ بدء النفاذ ، أن يخطر الأمين العام للمنظمة بأنه يعفي نفسه من تنفيذ ذلك التعديل لمدة لا تزيد عن عام واحد من تاريخ نفاذه ، أو لمدة أطول حسبما يمكن أن تحدد أغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في اللجنة الموسعة للسلامة البحرية وقت اعتماد التعديل .

3 التعديلات المدرجة عن طريق مؤتمر :

(أ) تقوم المنظمة ، بناء على طلب طرف في هذا البروتوكول تؤيده ثلث الأطراف على الأقل ، بعقد مؤتمر للأطراف للنظر في أية تعديلات على البروتوكول الحالي والاتفاقية .

(ب) يبعث الأمين العام للمنظمة كل تعديل يعتمده مثل هذا المؤتمر بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة إلى جميع الأطراف لقبوله .

(ج) وما لم يقرر المؤتمر خلاف ذلك ، فإن التعديل يعتبر مقبولاً ويبدأ نفاذه طبقًا للاجراءات المحددة في الفقرتين الفرعيتين 2(و) و2(ز) على التوالي من هذه المادة ، بشرط اعتبار الاشارات في هذه الفقرات إلى اللجنة الموسعة للسلامة البحرية ، متعلقة بالمؤتمر .

4 (أ) يعتبر الطرف في هذا البروتوكول الذي قبل تعديلاً أشير إليه في الفقرة الفرعية 2(و)(ii) ، ودخل حيز التنفيذ ملزمًا باتاحة مزايا الاتفاقية الحالية في ما يتصل بالشهادات الممنوحة إلى سفينة يحق لها رفع علم دولة طرف اعترضت ، بموجب أحكام الفقرة آنفة الذكر ، على هذا التعديل ولم تسحب اعتراضها ، على أن ينطبق ذلك فقط على الجوانب المرتبطة بالمسائل التي يغطيها التعديل المعني في تلك الشهادات .

(ب) يقوم الطرف الذي قبل تعديلاً أشير إليه في الفقرة الفرعية 2(و)(ii) ودخل حيز التنفيذ بإتاحة مزايا هذه الاتفاقية في ما يتصل بالشهادات الممنوحة إلى سفينة يحق لها رفع علم دولة طرف قامت ، بموجب أحكام الفقرة الفرعية آنفة الذكر ، بإخطار الأمين العام للمنظمة بأنّه يعفي نفسه من تنفيذ التعديل .

5 وما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، فإن أي تعديل على الاتفاقية الحالية بمقتضى هذه المادة ، ويتعلق بهيكل السفينة ، سينطبق فقط على السفن الممدودة صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في موعد نفاذ التعديل أو بعد هذا التاريخ .

6 يقدم إعلان الموافقة أو الاعتراض على التعديل أو أي إخطار بمقتضى الفقرة الفرعية 2(ز)(ii) كتابة إلى الأمين العام للمنظمة ، الذي يقوم بإعلام جميع الأطراف في هذا البروتوكول بما يرد إليه وتاريخ استلام ذلك .

7 يعلم الأمين العام للمنظمة جميع الأطراف في هذا البروتوكول بالتعديلات التي تدخل حيز التنفيذ بمقتضى هذه المادة ، مع تاريخ بدء نفاذ كل تعديل منها .

المادة VII

الانسحاب

1 يجوز لأي طرف في البروتوكول الحالي الانسحاب منه في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ البروتوكول بالنسبة لذلك الطرف .

2 يكون الانسحاب عن طريق إيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام للمنظمة .

3 يصبح الانسحاب نافذاً بعد عام من استلام الأمين العام للمنظمة لصك الانسحاب أو بعد مدة أطول تحدد في الصك المذكور .

4 يعتبر انسحاب طرف ما من الاتفاقية على أنه انسحاب من جانبه من هذا البروتوكول ويصبح مثل ذلك الانسحاب نافذاً في نفس تاريخ سريان الانسحاب من الاتفاقية وفقاً للفقرة (3) من المادة 30 من الاتفاقية .

المادة VIII

المودع لديه

1 يودع البروتوكول الحالي لدى الأمين العام للمنظمة (المشار إليه في ما بعد باسم "المودع لديه") .

2 ويقوم المودع لديه بما يلي :

(أ) إعلام حكومات جميع الدول التي وقعت البروتوكول الحالي أو انضمت إليه بما يلي :

(i) كل توقيع جديد أو إيداع لصك تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام ، مع تاريخ ذلك ؛

(ii) تاريخ بدء نفاذ البروتوكول الحالي ؛

(iii) إيداع أي صك انسحاب من البروتوكول الحالي مع تاريخ استلامه وموعد بدء نفاذ الانسحاب ؛

(ب) ارسال نسخ صادقة ومصدقة من البروتوكول الحالي إلى حكومات جميع الدول الموقعة على هذا البروتوكول أو المنضمة إليه.

3 وبمجرد بدء نفاذ البروتوكول الحالي ، يرسل المودع لديه نسخة منه صادقة ومصدقة إلى أمانة الأمم المتحدة للتسجيل والنشر تمشيًا مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة IX

اللغات

حررهذا البروتوكول في نسخة أصلية واحدة باللغات الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، وتعتبر هذه النصوص متساوية في الحجية .

حرر في لندن في الحادي عشر من شهر تشرين الثاني/نوفمبر سنة ألف وتسعمائة وثمانية وثمانين .

وإشهادًا على ذلك قام الموقعون أدناه *، المفوضون بذلك أصولاً من قبل حكوماتهم ، بالتوقيع على هذا البروتوكول .

* حذفت التوقيعات .

الجزء 3

النص الموحد للاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، كما عدلت ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها ، في صيغته المعدّلة

الإتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، كما عدلت ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها ، في صيغته المعدّلة

المرفق ألف

مواد الإتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 كما عدلت ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها

إن الحكومات المتعاقدة ،

رغبة منها في وضع مبادئ وقواعد موحدة بشأن حدود تحميل السفن العاملة في رحلات دولية في ضوء الحاجة إلى حماية الأرواح والممتلكات في البحار ؛

وإذ ترى أن السبيل الأمثل لبلوغ هذه الغاية يكمن في ابرام إتفاقية ؛

قد اتفقت على ما يلي :

المادة 1
الالتزامات العامة بمقتضى الاتفاقية

(1) تتعهد الحكومات المتعاقدة بتنفيذ أحكام هذه الإتفاقية والمرفقات التابعة لها التي تشكل جزءًا لا يتجزأ منها . وتعتبر كل إشارة إلى الاتفاقية الحالية إشارة في الوقت ذاته إلى مرافقه .

(2) تتخذ الحكومات المتعاقدة كل التدابير التي قد تدعو إليها الحاجة لتنفيذ هذه الاتفاقية .

المادة 2
تعاريف

لأغراض هذه الإتفاقية ، وما لم ينص على خلاف ذلك فإن :

(1) "*اللوائح*" : هي اللوائح الملحقة بالإتفاقية الحالية .

(2) "*الإدارة*" : هي حكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها .

(3) "*المعتمدة*" : أي المعتمدة من الإدارة .

(4) "*الرحلة الدولية*" : وهي رحلة بحرية من بلد تنطبق عليه الاتفاقية الحالية إلى ميناء خارج هذا البلد ، أو العكس . ولهذا الغرض فإن كل اقليم تتولى حكومة طرف مسؤولية علاقته الدولية أو تضطلع الأمم المتحدة لمهمة السلطة الادارية فيه يعتبر بلدًا منفصلاً .

(5) " مركب *الصيد*" : هو سفينة مستخدمة في صيد الأسماك ، أو الحيتان ، أو الفقمات ، أو أفراس البحر ، أو غيرها من الموارد البحرية الحية .

(6) "*السفينة الجديدة*" : هي السفينة الممدود صالبها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء ، في تاريخ نفاذ الاتفاقية الحالية بالنسبة لكل حكومة متعاقدة أو بعد هذا التاريخ .

(7) "*السفينة الموجودة*" : وهي سفينة لا تندرج في عداد السفن الجديدة .

P88 (8) "*الطول*" : يعادل 96% من اجمالي طول خط للماء عند 85% من العمق المشكل المقاس من قمة الصالب ، أو المسافة القائمة بين الجانب الأمامي من مقدمة السفينة ومحور الدفة على خط الماء المذكور ، إذا كانت هذه المسافة أكبر . وحينما يكون كفاف مقدمة السفينة مقعرًا فوق خط الماء عند 85% من العمق المشكل فإنه ينبغي حساب الطرف الأمامي للطول الكلي والجانب الأمامي من مقدمة السفينة على التوالي عند الإسقاط العمودي على خط الماء المذكور للنقطة الخلفية القصوى لكفاف مقدمة السفينة (فوق خط الماء) . وفي السفن المصممة بميل في الصالب فمن الواجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازيًا لخط الماء التصميمي .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

P88 (9) "*الذكرى السنوية*" : هي اليوم والشهر من كل سنة اللذان يصادفان تاريخ انقضاء الشهادة .

المادة 3
أحكام عامة

P88 **(1)** لا يجوز لأية سفينة تنطبق عليها الاتفاقية الحالية أن تنطلق إلى البحر في رحلة دولية بعد تاريخ نفاذ الاتفاقية الحالية ما لم تكن قد خضعت للمعاينة ووسمت ومنحت الشهادة الدولية لخطوط التحميل أو شهادة إعفاء دولية لخطوط التحميل ، عند الاقتضاء ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية .

(2) ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يمنع إدارة ما من تعيين عائم يفوق العائم الأدنى المحدد طبقاً للمرفق I .

المادة 4
التطبيق

(1) تطبق الاتفاقية الحالية على ما يلي :

(أ) السفن المسجلة في بلدان تندرج حكوماتها في عداد الحكومات المتعاقدة ؛

(ب) السفن المسجلة في اقاليم يمتد إليها نطاق الاتفاقية الحالية بموجب المادة 32 ؛

(ج) السفن غير المسجلة التي ترفع علم دولة تندرج حكوماتها في عداد الحكومات المتعاقدة .

(2) تطبق الاتفاقية الحالية على السفن العاملة في رحلات دولية .

P88 **(3)** تنطبق اللوائح الواردة في المرفق I على السفن الجديدة ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة .

(4) على السفن الموجودة التي لا تستوفي تماما متطلبات اللوائح الواردة في المرفق I أو أي جزء منه أن تلبي على الأقل تلك المتطلبات الأدنى ذات الصلة التي كانت الإدارة تطبقها على السفن العاملة في رحلات دولية قبل نفاذ الاتفاقية الحالية ، ولا يجوز بأي حال من الأحوال أن يطلب إلى هذه السفن زيادة عوائمها . وبغية الاستفادة من أي تخفيض في العائم عما كان محددًا قبلاً ، فإن على السفن الموجودة أو تستوفي جميع متطلبات الاتفاقية الحالية .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(5) تنطبق اللوائح الواردة في المرفق II على السفن الجديدة والموجودة التي تطبق عليها الاتفاقية الحالية .

المادة 5
الاستثناءات

(1) لا تطبق الاتفاقية الحالية على ما يلي :

(أ) السفن الحربية ؛

(ب) السفن الجديدة التي يقل طولها عن 24 مترًا ؛

(ج) السفن الموجودة التي تقل حمولتها الاجمالية عن 150 طنًا ؛

(د) يخوت النزهة التي لا تقوم بأي نشاط تجاري ؛

(هـ) سفن الصيد .

(2) ليس هناك في هذا النص ما يطبق على السفن العاملة فقط في :

(أ) البحيرات الكبرى في أمريكا الشمالية ونهر سانت لورانس شرقًا حتى خط الاتجاه الثابت بين رأس روزيير إلى وست بوينت في جزيرة انتيكوستي ، وحتى خط الطول 63° غربًا في شمال جزيرة انتيكوستي ؛

(ب) بحر قزوين ؛

P88 (ج) انهار بلاتي وبارانا وأوروغواي شرقًا حتى خط الاتجاه الثابت بين بونتاراسا (كابو سان انطونيو) في الأرجنتين وبونتا ديل ايست في الأوروغواي .

المادة 6
الإعفاءات

(1) يجوز للإدارة إعفاء السفن التي تعمل في رحلات دولية بين موانئ متجاورة في دولتين أو أكثر من أحكام الاتفاقية الحالية ، بشرط أن تستمر هذه السفن في العمل في مثل هذه الرحلات ، وأن تكون حكومات الدول التي تقع فيها

مثل هذه الموانئ قانعة بأن الطبيعة المأمونة لهذه الرحلات بين تلك الموانئ أو ظروفها تجعل من تطبيق أحكام الاتفاقية الحالية على السفن العاملة في الرحلات المذكورة أمرًا غير معقول أو ممكن .

(2) يجوز للإدارة إعفاء أية سفينة ذات سمات مبتكرة من أي من أحكام هذه الاتفاقية إذا كان ذلك التطبيق سيعوق اعاقة شديدة البحوث المتعلقة بتطوير مثل هذه السمات وادخالها في السفن العاملة في رحلات دولية . على أن مثل هذه السفينة يجب أن تمتثل لمتطلبات السلامة الكافية ، برأي الإدارة ، للخدمة المستهدفة منها ، والكفيلة بضمان سلامتها العامة ، والمقبولة من جانب حكومات الدول التي ستزورها .

(3) على الإدارة التي تسمح بأي إعفاء بموجب الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة أن تخطر المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية * (المشار إليها في ما بعد باسم المنظمة) بتفاصيل هذا الإعفاء وأسبابه ، وتعمم المنظمة ذلك على الحكومات المتعاقدة بغرض الاطلاع .

(4) يجوز للإدراة إعفاء سفينة لا تعمل عادة في الرحلات الدولية ويطلب إليها في ظل ظروف استثنائية القيام برحلة دولية منفردة من أي من متطلبات هذه الاتفاقية ، شريطة امتثالها لمتطلبات السلامة التي تعتبرها الإدارة كافية للرحلة المزمعة .

المادة 7

حالات القوة القاهرة

(1) إذا لم تكن أحكام الاتفاقية الحالية سارية على سفينة ما عند اقلاعها في أي رحلة ، فإن هذه السفينة لا تغدو خاضعة لتلك الأحكام نتيجة انحرافها عن رحلتها المزمعة بفعل رداءة الطقس أو أي سبب قاهر آخر .

(2) عند تطبيق أحكام الاتفاقية الحالية فإن على الحكومات المتعاقدة أن تراعي مراعاة لائقة أي انحراف أو تأخير تتعرض له أية سفينة بفعل رداءة الطقس أو أي سبب قاهر آخر .

* أصبح اسم المنظمة "المنظمة البحرية الدولية" ، وذلك بمقتضى التعديلات المدخلة على اتفاقية المنظمة والتي سرى مفعولها في22 أيار/مايو 1982 .

المادة 8
البدائل المكافئة

(1) يجوز للإدارة أن تسمح بتركيب أية تجهيزات ، أو مواد ، أو أجهزة ، أو أدوات ، أو اتخاذ أية تدابير أخرى في السفينة ، مغايرة لما تتطلبه الاتفاقية الحالية ، إذا ثبت لها بالتجربة أو بغير ذلك أن تلك التجهيزات ، أو المواد ، أو الأجهزة ، أو الأدوات ، أو التدابير تتمتع بفعـّالية تماثل على الأقل ما تتطلبه الاتفاقية .

(2) على الإدارة التي تسمح بتجهيزات ، أو مواد ، أو أجهزة ، أو أدوات ، أو تدابير ، مغايرة لما تتطلبه الاتفاقية الحالية ، أن تخطر المنظمة بتفاصيل ذلك مع تقرير عن أي تجارب أجريت ، بغرض التعميم على الحكومات المتعاقدة .

المادة 9
الموافقات الخاصة بالأغراض الاختبارية

(1) ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يمنع ادارة ما من منح موافقات معينة للأغراض الاختبارية في ما يتعلق بسفينة تنطبق عليها الاتفاقية .

(2) على الإدارة التي تمنح مثل هذه الموافقات أن تخطر المنظمة بتفاصيل ذلك لتعميمها على الحكومات المتعاقدة .

المادة 10
الاصلاحات والتغييرات والتعديلات

(1) على السفينة التي تخضع لاصلاحات ، وتغييرات ، وتعديلات وما يستتبع ذلك أن تواصل الالتزام على الأقل بالمتطلبات التي كانت منطبقة عليها قبلاً . وفي مثل هذه الحالة ، لا يجوز ، كقاعدة ، لسفينة موجودة أن تخفض من درجة التزامها بمتطلبات السفن الجديدة إلى مستوى أدنى مما كان عليه الحال قبلاً .

(2) ينبغي أن تلبي الاصلاحات ، والتغييرات ، والتعديلات ذات الطابع الرئيسي ، وما سيتتبع ذلك من تدابير ، المتطلبات الخاصة بالسفن الجديدة في حدود ما تعتبره الإدارة معقولاً وممكناً .

المادة 11
المناطق والجهات

(1) على السفن الخاضعة للإتفاقية الحالية أن تلبي المتطلبات المنطبقة عليها في المناطق والجهات الموصوفة في المرفق II .

(2) يعتبر الميناء القائم على خط الحدود الفاصل بين منطقتين وجهتين قائمًا ضمن المنطقة أو الجهة التي تنطلق السفينة منها أو تصل إليها .

المادة 12
التغطيس

(1) باستثناء ما تنص عليه الفقرتان (2) و (3) من هذه المادة ، فإنه لا يجوز تغطيس خطوط التحميل المناسبة الموجودة على جانبي السفينة والمتناسبة مع الفصل السنوي والمنطقة أو الجهة التي توجد فيها السفينة ، وذلك في أي وقت من الأوقات عند انطلاق السفينة إلى البحر ، أو أثناء الرحلة ، أو حين الوصول .

P88 (2) عندما تكون السفينة في مياه عذبة ذات كثافة تعادل الواحد الصحيح فإنه يجوز تغطيس خط التحميل المناسب بمقدار التسامح الخاص بالمياه العذبة المذكور في الشهادة الدولية لخطوط التحميل . وحيثما تكون الكثافة غير الواحد الصحيح فإن من الواجب جعل التسامح متناسبًا مع الفرق بين 1,025 والكثافة الفعلية .

(3) عندما تنطلق السفينة من ميناء يقع على نهر أو في مياه داخلية ، فإنه يسمح بتحميل أعمق يتناسب مع وزن الوقود وجميع المواد الأخرى المطلوبة للاستهلاك بين نقطة الانطلاق والبحر .

المادة 13
P88 *المعاينة والوسم*

P88 يتولى موظفو الإدارة إجراء عمليات تفتيش السفن ووسمها في ما يتعلق بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية ومنح الإعفاءات منها . غير أن بمقدور الإدارة أن تعهد بمثل هذه العمليات إلى خبراء معاينة تسميهم لهذا الغرض أو إلى هيئات تحظى باعترافها . وفي كل حالة فإن على الإدارة المعنية أن تكفل كمال وفعـّالية عمليات المعاينة والوسم .

المادة 14

P88 *المعاينات الأولية والتجديدية والسنوية*

P88 **(1)** تخضع السفينة للمعاينات المحددة في ما يلي :

(أ) معاينة قبل دخول السفينة الخدمة ، وهي تتضمن معاينة كاملة لهيكل السفينة ومعداتها بالنسبة لما تشمله الاتفاقية الحالية . وينبغي أن تجرى المعاينة على نحو يكفل التحقق من خضوع الترتيبات ، والمواد ، والأبعاد تمامًا لمتطلبات الاتفاقية الحالية .

(ب) معاينة تجديدية على فترات تحددها الإدارة ولا تتجاوز خمس سنوات باستثناء الحالات التي تنطبق فيها الفقرات (2) و(5) و(6) و(7) من المادة 19 . وتنفذ المعاينة على نحو يكفل التحقق من خضوع الهيكل ، والمعدات ، والترتيبات ، والمواد والأبعاد تمامًا لمتطلبات الاتفاقية الحالية .

(ج) معاينة سنوية في غضون فترة 3 أشهر قبل أو بعد كل ذكرى سنوية للشهادة وذلك لضمان ما يلي :

(i) أنه لم تدخل أية تغييرات على البدن أو الإنشاءات العلوية يمكن أن تؤثر على الحسابات التي تحدد وضع خط التحميل ؛

(ii) أن الترتيبات والأجهزة اللازمة لحماية الفتحات ، وقضبان التحرز ، ومنافذ التصريف وسبل الوصول إلى أماكن إقامة الطاقم مصانة في حالة فعّالة ؛

(iii) أن علامات العائم موسومة بشكل صحيح ودائم ؛

(iv) أن المعلومات التي تتطلبها اللائحة 10 متوافرة .

P88 **(2)** ومن الواجب تصديق المعاينات السنوية المشار إليها في الفقرة (1)(ج) من هذه المادة على الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل أو شهادة الإعفاء الدولية لخطوط التحميل التي تمنح لسفينة معفاة بموجب الفقرة (2) من المادة 6 من الاتفاقية الحالية .

المادة 15
الحفاظ على الأوضاع بعد المعاينة

عقب إتمام أية معاينة للسفينة بموجب المادة 14 ، لا يجوز ادخال تغييرات على الهيكل ، أو المعدات ، أو الترتيبات ، أو المواد ، أو الأبعاد التي شملتها تلك المعاينة ، دون اذن من الإدارة .

المادة 16
اصدار الشهادات

P88 **(1)** تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل لكل سفينة أخضعت للمعاينة ووسمت وفقًا للإتفاقية الحالية .

(2) تمنح شهادة الإعفاء الدولية لخطوط التحميل لأية سفينة تعطى إعفاء بموجب الفقرة (2) أو (4) من المادة 6 وطبقًا لها .

(3) تمنح هذه الشهادات من قبل الإدارة أو من جانب أي من الأشخاص أو الهيئات المفوضين أصولاً بذلك . وفي كل حال فإن الإدارة تتحمل المسؤولية كاملة عن الشهادة .

P88 **(4)**

المادة 17
P88 *اصدار أو تصديق الشهادات من قبل حكومة أخرى*

P88 **(1)** يجوز لحكومة متعاقدة ، بناء على طلب حكومة متعاقدة أخرى ، أن تدفع إلى إخضاع سفينة للمعاينة ، وأن تصرح بمنحها الشهادة الدولية لخطوط التحميل ، وأن تصادق ، حيثما كان ذلك مناسبًا ، أو ترخص بالمصادقة على الشهادة التي تحملها السفينة وفقًا للاتفاقية الحالية .

(2) ترسل نسخة من الشهادة ، ونسخة من تقرير المعاينة المستخدم في حساب العائم ، ونسخة من الحسابات إلى الحكومة الملتمسة بأسرع ما يمكن .

(3) يجب أن تتضمن الشهادة الصادرة على هذا النحو بيانًا يفيد بأنها صدرت بناء على طلب حكومة الدولة التي ترفع السفينة أو سترفع علمها وأنها تتمتع

بالفعـــالية ذاتها التي تحظى بها شهادة صادرة بموجب المادة 16 كما وتتمتع بالقدر ذاته من الاعتراف .

P88 **(4)** لا يجوز منح الشهادة الدولية لخطوط التحميل لسفينة ترفع علم دولة لا تندرج حكومتها في عداد الحكومات المتعاقدة .

المادة 18

نماذج الشهادات

P88 تحرر الشهادات في شكل يطابق النماذج الواردة في المرفق III من الاتفاقية الحالية . وإذا لم تكن اللغة المستعملة هي الانكليزية أو الفرنسية ، فمن الواجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى احدى هاتين اللغتين .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

المادة 19

P88 *مدة الشهادات وصحتها*

P88 **(1)** تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل لمدة تحددها الإدارة ، ولا تتجاوز خمس سنوات .

P88 **(2)** **(أ)** وبغض النظر عن متطلبات الفقرة (1) فإنه في حال اتمام المعاينة التجديدية في غضون 3 أشهر قبل تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية ، فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة اعتبارًا من تاريخ ذلك الاتمام إلى موعد لا يتجاوز فترة 5 سنوات من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية .

(ب) وعند اتمام المعاينة التجديدية بعد تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة اعتبارًا من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية .

(ج) وعند اتمام المعاينة التجديدية قبل فترة تزيد عن 3 أشهر من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية ، فإن الشهادة التجديدية ستكون صالحة اعتبارًا من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية إلى موعد لا يتجاوز فترة 5 سنوات من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .

P88 **(3)** وفي حال منح شهادة لمدة تقل عن 5 سنوات فإنه يجوز للإدارة تمديد صلاحيتها إلى ما بعد تاريخ الانقضاء وذلك لفترة محددة في الفقرة (1) ، شريطة إجراء المعاينات السنوية المشار إليها في الفقرة 14 المنطبقة عند منح شهادة لمدة تزيد عن 5 سنوات ، وذلك حسبما هو مناسب .

P88 **(4)** وإذا تعذر ، بعد المعاينة التجديدية المشار إليها في الفقرة (1)(ب) من المادة 14 ، منح شهادة جديدة إلى السفينة قبل تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية ، فإنه يجوز للقائم على تنفيذ المعاينة ، سواء أكان شخصًا أو منظمة ، أن يمدد صلاحية الشهادة الحالية لفترة لا تزيد على 5 أشهر . ومن الواجب تصديق هذا التمديد على الشهادة ، وأن يقتصر منحه على الحالات التي لم تدخل فيها تغييرات على الهيكل ، والمعدات ، والترتيبات ، والأبعاد تؤثر على عائم السفينة .

P88 **(5)** 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 على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسبًا ومعقولا . ولايجوز تمديد فترة شهادة لأكثر من 3 أشهر . ولا يحق لسفينة منحت تمديدًا أن تقوم ، بعد وصولها إلى الميناء الذي ستعاين فيه ، بمغادرة هذا الميناء ، استنادًا إلى التمديد المذكور ، دون الحصول على شهادة جديدة . وعند اتمام المعاينة التجديدية فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة لفترة لا تزيد عن 5 سنوات اعتبارًا من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

P88 **(6)** وبمقدور الإدارة أن تمنح الشهادة الصادرة لسفينة تعمل في رحلات قصيرة ولم تمدد بمقتضى الأحكام المذكورة آنفًا من هذه المادة ، تمديدًا لفترة سماح تصل إلى شهر واحد من تاريخ الإنقضاء المحدد فيها . وعند اتمام المعاينة التجديدية تكون الشهادة الجديدة صالحة حتى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انقضاء فترة الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

P88 **(7)** وفي ظل ظروف خاصة تحددها الإدارة ، فإنه لا حاجة لتأريخ شهادة جديدة اعتبارًا من تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية حسبما تتطلب الفقرات (2) و(5) و(6) . وفي مثل هذه الظروف الخاصة فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة إلى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء المعاينة التجديدية .

P88 **(8)** وفي حال اتمام المعاينة التجديدية قبل الفترة المنصوص عليها في المادة 14 فمن الواجب عندها :

(أ) تعديل تاريخ الذكرى السنوية المدرج في الشهادة ، بالتصديق إلى موعد لا يزيد عن 3 أشهر بعد تاريخ اتمام المعاينة ؛

(ب) اتمام المعاينة السنوية اللاحقة التي تتطلبها المادة 14 وذلك على الفترات المنصوص عليها في اللائحة المذكورة وباستخدام الذكرى السنوية الجديدة ؛

(ج) يجوز إبقاء تاريخ الانقضاء على حاله شريطة إجراء معاينة سنوية أو أكثر بما يكفل عدم تجاوز الفترات الفاصلة القصوى التي تنصّ عليها المادة 14 .

P88 **(9)** تفقد الشهادة الدولية لخطوط التحميل صلاحيتها إذا ما نشأت أي من الظروف التالية :

(أ) حدوث تغييرات مادية في بدن السفينة أو منشآتها العلوية مما يستدعي تعيين عائم أكبر ؛

(ب) عدم إبقاء التركيبات والأجهزة المشار إليها في الفقرة (ج) من المادة 14 في حالة فعالة ؛

(ج) عدم التصديق على الشهادة بما يوضح أن السفينة قد خضعت للمعاينة حسبما هو منصوص عليه في الفقرة 1(ج) من المادة 14

(د) تخفيض المقاومة الهيكلية للسفينة إلى حد تغدو فيه غير آمنة .

P88 **(10)** (أ) لا يجوز أن تزيد مدة شهادة الإعفاء الدولية لخطوط التحميل التي تمنحها الإدارة إلى سفينة معفاة بموجب الفقرة (2) من المادة 6 عن 5 سنوات . ومن الواجب أن تخضع مثل هذه الشهادة إلى إجراءات تجديد وتصديق وتمديد وإلغاء شبيهة بما هو منصوص عليه في هذه المادة بشأن الشهادة الدولية لخطوط التحميل .

(ب) ينبغي أن تقتصر مدة شهادة الإعفاء الدولية لخطوط التحميل الممنوحة لسفينة معفاة بموجب الفقرة (4) من المادة 6 على الرحلة المنفردة الصادرة لها .

P88 **(11)** تفقد الشهادة التي تصدرها الإدارة لسفينة ما صلاحيتها فور نقل هذه السفينة إلى علم دولة أخرى .

المادة 20
قبول الشهادات

تحظى الشهادات الصادرة بتخويل من حكومة متعاقدة وفقًا للإتفاقية الحالية بالقبول من جانب الحكومات المتعاقدة الأخرى ، وتعتبر بالنسبة لكافة الأغراض التي تشملها هذه الاتفاقية على أنها لا تقل عن الشهادات التي تمنحها تلك الحكومات ذاتها .

المادة 21
الرقابة

P88 (1) تخضع السفن الحائزة على شهادة بمقتضى المادة 16 أو 17 ، عند وجودها في موانئ الحكومات المتعاقدة الأخرى ، للرقابة من قبل موظفين مفوضين أصولاً من قبل تلك الحكومات . وتكفل الحكومات المتعاقدة ممارسة مثل هذه الرقابة بالقدر المعقول والعملي بهدف التحقق من وجود شهادة صالحة في ظل الاتفاقية الحالية على متن السفينة . وعند وجود شهادة دولية صالحة لخطوط التحميل على ظهر السفينة ، فإن الرقابة ينبغي أن تهدف فحسب إلى التأكد مما يلي :

(أ) أن السفينة غير محملة بما يتجاوز الحدود التي تسمح بها الشهادة ؛

(ب) أن موقع خط تحميل السفينة يتماشى مع الشهادة ؛

P88 (ج) أن السفينة لم تخضع لتبديل مادي في ما يتصل بالمسائل المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة (9) من المادة 19 بحيث غدت غير صالحة بصورة جلية للخروج إلى البحر دون تعريض الأرواح البشرية للخطر .

وفي حال وجود شهادة إعفاء دولية صالحة لخطوط التحميل على متن السفينة ، فإن مثل هذه الرقابة يحب أن تهدف فحسب إلى التثبت من الالتزام بالشروط المنصوص عليها في تلك الشهادة .

(2) وعند ممارسة هذه الرقابة في ظل الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة (1) من هذه المادة ، فمن الواجب أن يقتصر ذلك على ما هو ضروري لضمان عدم ابحار السفينة إلاّ بعد أن تغدو قادرة على التقدم إلى البحر دون تعريض ركابها أو طاقمها للخطر .

(3) وفي الحالة التي تؤدي فيها عملية الرقابة المنصوص عليها في هذه المادة إلى نشوء تدخل من أي نوع كان ، فإن على الموظف القائم بالرقابة أن يبلغ كتابة وعلى الفور قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها أو أقرب ممثل دبلوماسي لها بذلك القرار وبكل الظروف التي دعت إلى هذا التدخل .

المادة 22
الامتيازات

لا يجوز المطالبة بامتيازات الاتفاقية الحالية لصالح أية سفينة ما لم تكن حائزة على شهادة صحيحة في ظل الاتفاقية .

المادة 23
الحوادث

(1) تتعهد كل إدارة بإجراء تحقيق في أية حوادث تتعرض لها السفن التي تعد مسؤولة عنها والخاضعة لأحكام الاتفاقية الحالية عندما ترى أن مثل هذا التحقيق ربما يساعد في تحديد التغييرات التي قد يكون من المرغوب إدخالها على الاتفاقية .

(2) تتعهد كل حكومة متعاقدة بموافاة المنظمة بالمعلومات المهمة المتعلقة بنتائج مثل تلك التحقيقات . ولا يجوز أن تكشف تقارير أو توصيات المنظمة ، المرتكزة على تلك المعلومات ، النقاب عن هوية السفن المعنية أو جنسيتها ، أو أن تلصق المسؤولية بأي شكل من الأشكال بسفينة أو شخص ما أو أن تلمح إلى ذلك .

المادة 24
المعاهدات والاتفاقيات السابقة

(1) تستمر الفاعلية الكاملة والتامة لجميع المعاهدات والاتفاقيات والترتيبات الأخرى المتعلقة بمسائل خطوط التحميل والسارية بين الحكومات الأطراف في الاتفاقية الحالية أثناء مددها المقررة وذلك بالنسبة لما يلي :

(أ) السفن التي لا تنطبق عليها الاتفاقية ؛ و

(ب) السفن التي تنطبق عليها الاتفاقية ، في ما يخص المسائل التي لم ينص عليها صراحة في هذه الاتفاقية .

(2) على أنه في حال تعارض مثل هذه المعاهدات ، أو الاتفاقيات ، أو الترتيبات مع أحكام الاتفاقية الحالية ، فإن هذه الأحكام هي التي تسود .

المادة 25
القواعد الخاصة الموضوعة بالاتفاق

عندما توضع قواعد خاصة ، وفقًا لهذه الاتفاقية ، عن طريق الاتفاق بين كل الحكومات المتعاقدة أو بعضها ، فإن هذه القواعد ترسل إلى المنظمة لتعميمها على جميع الحكومات المتعاقدة .

المادة 26
ارسال المعلومات

(1) تتعهد الحكومات المتعاقدة أن تبعث إلى المنظمة وتودع لديها ما يلي :

(أ) اعداد كافية من نماذج شهاداتها الصادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الحالية لتعميمها على الحكومات المتعاقدة ؛

(ب) نصوص القوانين ، والمراسيم ، والأوامر ، واللوائح ، والصكوك الأخرى الصادرة بشأن مختلف المسائل الواقعة ضمن نطاق هذه الاتفاقية ؛

(ج) قائمة بالوكالات غير الحكومية المخولة بالعمل نيابة عنها في ادارة مسائل خطوط التحميل لتعميمها على الحكومات المتعاقدة .

(2) تقبل كل حكومة متعاقدة بأن تتيح معايير المقاومة التي تعتمدها لأية حكومة متعاقدة أخرى عند الطلب .

المادة 27
التوقيع ، والقبول ، والانضمام

(1) يظل باب الاتفاقية الحالية مفتوحًا للتوقيع مدة ثلاثة أشهر اعتبارًا من 5 نيسان/ أبريل 1966 ويبقى بعد ذلك مشرعًا للانضمام . ويمكن لحكومات الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ، أو في أي من الوكالات المتخصصة ، أو في المنظمة الدولية للطاقة الذرية ، أو الأطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، أن تصبح أطرافًا في هذه الاتفاقية عن طريق :

(أ) التوقيع دون تحفظ يشترط القبول ، أو

(ب) التوقيع رهنًا بالقبول على أن يعقب ذلك القبول ، أو

(ج) الانضمام .

(2) يكون القبول أو الانضمام عن طريق ايداع صك بهذا المعنى لدى المنظمة التي تبلغ جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة إليها بكل قبول أو انضمام جديد وبتاريخ ايداعه .

المادة 28
النفاذ

(1) يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد اثنى عشر شهرًا من تاريخ قيام خمس عشرة حكومة من حكومات الدول على الأقل ، بما فيها سبع دول لا تقل الحمولة الاجمالية للنقل البحري فيها عن مليون طن ، بالتوقيع عليها دون تحفظ بشأن القبول أو بايداع صكوك القبول أو الانضمام وفقًا للمادة 27 . وتتولى المنظمة ابلاغ جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية الحالية أو المنضمة إليها بتاريخ دخولها حيز التنفيذ .

(2) وبالنسبة للحكومات التي تودع صك قبول بالاتفاقية الحالية أو انضمام إليها خلال الأشهر الاثنى عشر المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ، فإن مفعول القبول أو الانضمام يسري عند نفاذ الاتفاقية هذه أو بعد ثلاثة أشهر من تاريخ ايداع صك القبول أو الانضمام ، أيهما حل تاليًا .

(3) أمَّا بالنسبة للحكومات التي تودع صك قبول بالاتفاقية الحالية أو انضمام إليها بعد تاريخ نفاذها ، فإن الاتفاقية تصبح نافذة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ ايداع مثل ذلك الصك .

(4) وبعد تاريخ اتمام جميع التدابير المطلوبة لادخال تعديل ما على الاتفاقية حيز النفاذ ، أو اعتبار أن كل القبولات الضرورية قد اعطيت في ظل الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (2) من المادة 29 في حالة تعديل بالقبول الاجماعي ، فإن أي صك يودع بالقبول أو الانضمام ينطبق على الاتفاقية في صيغتها المعدلة .

المادة 29
التعديلات

(1) يجوز تعديل الاتفاقية الحالية بناء على اقتراح حكومة متعاقدة وذلك عن طريق اتخاذ أي من الإجراءات المحددة في هذه المادة .

(2) التعديل بالقبول الاجماعي :

(أ) تعمم المنظمة أي تعديل على الاتفاقية الحالية تقترحه حكومة متعاقدة على جميع الحكومات المتعاقدة للنظر فيه بهدف قبوله بالاجماع ، وذلك بناء على طلب تلك الحكومة .

(ب) يبدأ نفاذ مثل هذا التعديل بعد اثنى عشر شهرًا من تاريخ قبوله من جانب جميع الحكومات المتعاقدة ما لم يتم الاتفاق على موعد أبكر . وإذا لم تبعث حكومة متعاقدة إلى المنظمة بقبولها أو رفضها للتعديل خلال ثلاث سنوات من قيام المنظمة بإبلاغها ذلك التعديل لأول مرة فإنها تعتبر موافقة على التعديل المذكور .

(ج) يعتبر أي تعديل مقترح مرفوضًا إذا لم يحظ بالقبول في ظل الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة الحالية خلال ثلاث سنوات من قيام المنظمة بإبلاغ جميع الحكومات المتعاقدة به لأول مرة .

(3) التعديل بعد النظر فيه في المنظمة :

(أ) تنظر المنظمة في أي تعديل تقترحه حكومة متعاقدة على الاتفاقية الحالية ، وذلك بناء على طلب تلك الحكومة . وفي حال اعتماد التعديل بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في لجنة السلامة البحرية في المنظمة ، فإنه يعمم على جميع أعضاء المنظمة وكل الحكومات المتعاقدة قبل ستة أشهر على الأقل من نظر جمعية المنظمة فيه .

(ب) وفي حال اعتماد التعديل بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في الجمعية ، تقوم المنظمة بتعميمه على جميع الحكومات المتعاقدة لقبوله .

(ج) يبدأ نفاذ مثل هذا التعديل بعد اثنى عشر شهرًا من تاريخ قبول ثلثي الحكومات المتعاقدة به . ويصبح التعديل نافذًا بالنسبة لجميع

الحكومـــات المتعاقدة عدا تلك التي تصدر إعلانًا ، قبل نفاذه ، بأنها لا تقبل به .

(د) يجوز للجمعية ، بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة ، بما في ذلك ثلثي الحكومات الممثلة في لجنة السلامة البحرية والحاضرة والمصوتة في الجمعية ، أن تقترح حكمًا عند اعتماد التعديل يقضي بأن هذا التعديل هو من الأهمية بحيث تكف أية حكومة متعاقدة تصدر إعلانًا بموجب الفقرة الفرعية (ج) ولا تقبل التعديل خلال فترة اثنى عشر شهرًا من نفاذه ، عن أن تكون طرفًا في الاتفاقية الحالية عند انقضاء تلك الفترة . ويجب أن يكون هذا الحكم مرهونًا بالموافقة المسبقة لثلثي الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الحالية .

(هـ) ليس هناك في هذه الفقرة ما يمنع حكومة متعاقدة اقترحت أولاً اتخاذ تدبير بشأن تعديل ما بمقتضى هذه الفقرة من أن تتخذ في أي وقت تدبيرًا بديلاً حسبما تراه مستصوبًا وذلك وفق الفقرة (2) أو (4) من هذه المادة .

(4) التعديلات المدرجة عن طريق مؤتمر :

(أ) تقوم المنظمة ، بناء على طلب من حكومة متعاقدة تؤيده ثلث الحكومات المتعاقدة على الأقل ، بعقد مؤتمر للحكومات المتعاقدة للنظر في أية تعديلات على الاتفاقية الحالية .

(ب) تقوم المنظمة بتعميم كل تعديل يعتمده مثل هذا المؤتمر بأغلبية ثلثي الحكومات المتعاقدة الحاضرة والمصوتة على جميع الحكومات المتعاقدة بغرض قبوله .

(ج) يبدأ نفاذ مثل هذا التعديل بعد اثنى عشر شهرًا من تاريخ قبول ثلثي الحكومات المتعاقدة به . ويصبح التعديل نافذًا بالنسبة لجميع الحكومات المتعاقدة عدا تلك التي تصدر إعلانًا ، قبل نفاذه ، بانها لا تقبل به .

(د) يجوز لمؤتمر معقود بموجب الفقرة الفرعية (أ) ، باغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة ، أن يقرر عند اعتماد تعديل ما أنه من الأهمية بحيث تكف حكومة متعاقدة تصدر إعلانًا بموجب الفقرة (ج) ، ولا تقبل التعديل خلال فترة اثنى عشر شهرًا من

نفاذه ، ستكف عن أن تكون طرفًا في الاتفاقية الحالية عند انقضاء تلك الفترة .

(5) ينطبق أي تعديل على الاتفاقية الحالية بمقتضى هذه المادة ويتعلق بهيكل السفينة فقط على السفن الممدودة صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في موعد نفاذ التعديل أو بعد ذلك .

(6) تقوم المنظمة بإعلام جميع الحكومات المتعاقدة بأية تعديلات تدخل حيز النفاذ بمقتضى هذه المادة ، مع تاريخ بدء نفاذ كل تعديل منها .

(7) يقدم أي قبول أو اعلان بمقتضى هذه المادة باخطار كتابي يرسل إلى المنظمة التي تقوم بإعلام جميع الحكومات المتعاقدة بتلقي القبول أو الإعلان .

المادة 30
الانسحاب

(1) يجوز لأية حكومة متعاقدة الانسحاب من الاتفاقية الحالية في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات من تاريخ نفاذها بالنسبة لتلك الحكومة .

(2) يكون الانسحاب باخطار كتابي موجه إلى المنظمة التي تقوم باعلام جميع الحكومات المتعاقدة بما يردها من اخطارات وبتاريخ التلقي .

(3) يصبح الانسحاب نافذًا بعد عام من استلام المنظمة له أو بعد مدة أطول تحدد فيه .

المادة 31
التعليق

(1) في حالة الحروب أو الظروف الاستثنائية الأخرى التي تؤثر على المصالح الحيوية لدولة تندرج حكومتها في عداد الحكومات المتعاقدة ، يجوز لهذه الحكومة أن تعلق تنفيذ الاتفاقية الحالية بأكملها أو أي جزء منها . وعلى الحكومات صاحبة التعليق أن تخطر المنظمة فورًا بأي تعليق من هذا النوع .

(2) لا يحرم مثل هذا التعليق الحكومات المتعاقدة الأخرى من أي حق من حقوق الرقابة تمنحه الاتفاقية الحالية على سفن الحكومة صاحبة التعليق حينما تكون تلك السفن ضمن موانئ الحكومات المذكورة .

(3) يجوز للحكومة صاحبة التعليق أن تنهي في أي وقت مثل هذا التعليق ، ومن واجبها أن تخطر المنظمة بذلك الانهاء فورًا .

(4) تقوم المنظمة باعلام جميع الحكومات المتعاقدة بأي تعليق أو انهاء لتعليق يتم بموجب هذه المادة .

المادة 32
الاقاليم

(1) (أ) تقوم الأمم المتحدة في الحالات التي تضطلع فيها بدور السلطة الادارية لاقليم ما ، أو أي حكومة طرف مسؤولة عن العلاقات الدولية لأقليم ما ، بالتشاور بأسرع وقت ممكن مع ذلك الاقليم بغية توسيع نطاق الاتفاقية الحالية ليشمل الاقليم المذكور ، ويجوز لها في أي وقت أن تعلن أن الاتفاقية الحالية تشمل الاقليم المعني بارسال اخطار كتابي إلى المنظمة .

(ب) تشمل الاتفاقية الحالية الاقليم المذكور في الاخطار اعتبارًا من تاريخ تلقي ذلك أو اعتبارًا من أي تاريخ آخر محدد فيه .

(2) (أ) يجوز للأمم المتحدة ، أو أية حكومة متعاقدة أخرى أصدرت اعلانًا بموجب الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1) من هذه المادة ، في أي وقت بعد انقضاء فترة خمس سنوات من تاريخ توسيع نطاق الاتفاقية على هذا النحو لتشمل اقليم ما ، أن تعلن باخطار كتابي يرسل إلى المنظمة أن الاتفاقية الحالية لم تعد تشمل الاقليم المذكور في الاخطار .

(ب) ينقطع شمول الاتفاقية الحالية لأي اقليم مذكور في مثل ذلك الاخطار بعد عام واحد من تاريخ تلقي المنظمة الإخطار أو بعد مدة أطول تحدد فيه .

(3) تقوم المنظمة باعلام جميع الحكومات المتعاقدة بشمول الاتفاقية الحالية لأي اقليم بموجب الفقرة (1) من هذه المادة ، وبانهاء مثل هذا الشمول بمقتضى أحكام الفقرة (2) ، على أن توضح في كل حالة تاريخ بدء توسيع نطاق الاتفاقية على هذا النحو أو تاريخ انقضاء هذا التوسيع .

المادة 33
التسجيل

(1) تودع الاتفاقية الحالية لدى المنظمة ويبعث الأمين العام للمنظمة نسخًا صادقة مصدقة منها إلى الحكومات الموقّعة وإلى جميع الحكومات التي تنضم إلى الاتفاقية الحالية .

(2) وحال نفاذ الاتفاقية الحالية تتولى المنظمة تسجيلها تمشيًا مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة 34
اللغات

حررت هذه الاتفاقية في نسخة واحدة باللغتين الانكليزية والفرنسية ، ويعتبر هذان النصان متساويين في الحجية . وستعد ترجمة رسمية لها باللغتين الروسية والاسبانية وتودع مع الأصل الموقع .

واشهادًا على ذلك قام الموقعون أدناه* ، المفوضون بذلك أصولاً من قبل حكوماتهم ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

حررت في مدينة لندن في الخامس من شهر نيسان/أبريل 1966 .

* حذفت التوقيعات .

المرفق باء

مرفقات بالاتفاقية بصيغتها المعدّلة
ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها

المرفق I
لوائح تحديد خطوط التحميل

الفصل I
عموميات

تفترض اللوائح أن طبيعة وطريقة تستيف البضائع والصابورة وخلاف ذلك تضمن الاتزان الكافي للسفينة وتحول دون حدوث اجهاد هيكلي مفرط .

وتفترض اللوائح أيضًا أن المتطلبات الدولية المتعلقة بالاتزان أو التقسيم الداخلي للسفينة ، إن وجدت ، قد استوفيت .

اللائحة 1
P88 *المقاومة والاتزان السالم للسفن*

P88 **(1)** ينبغي أن تتحقق الادارة من أن المقاومة الهيكلية العامة للسفينة كافية بالنسبة للغاطس المناظر للعائم المعيّن المحدد للسفينة .

P88 **(2)** يجوز أن تعتبر سفينة مصممة ومبنية ومصانة وفقًا للمتطلبات الملائمة لمنظمة ما معتمدة لدى الادارة ، بما في ذلك هيئة من هيئات التصنيف ، أو طبقًا للمعايير الوطنية التي تطبقها الادارة وفقًا لأحكام اللائحة 2-1 ، مستوفية لمستوى مقبول من المتانة . وتنطبق الأحكام أعلاه على جميع الهياكل والمعدات والتجهيزات التي يشملها هذا المرفق والتي لم توضع لها معايير صريحة تتعلق بالمتانة والبناء .

P88 **(3)** ينبغي أن تستوفي السفن معيارًا للاتزان السالم يكون مقبولاً لدى الادارة .

اللائحة 2
التطبيق

P88 **(1)** تعيَّن للسفن ذات وسائل الدفع الميكانيكية أو المواعين أو الصنادل أو غيرها من السفن غير المزودة بوسائل مستقلة للدفع عوائم ، وفقًا لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 ضمنًا .

P88 (2) بالاضافة إلى العائم المعيَّن في الفقرة (1) ، يُحدَّد للسفن الناقلة لشحنات سطحية خشبية عوائم لنقل الأخشاب وفقاً لأحكام اللوائح من 41 إلى 45 .

P88 (3) تعيَّن عوائم السفن المزودة بأشرعة ، سواء أكانت هذه الأشرعة الوسيلة الوحيدة أو وسيلة تكميلية للدفع ، ولزوارق القطر وفقاً لأحكام اللوائح من 1 إلى 40 ضمناً . ويجوز أن تشترط الادارة عوائم إضافية على النحو الذي تحدده .

(4) تعيَّن للسفن المصنوعة من الأخشاب أو من خليط من المواد أو من مواد تقر الادارة استخدامها ، وللسفن التي تجعل خصائص بنائها تطبيق أحكام هذا المرفق أمرًا غير معقول أو غير عملي عوائم طبقاً لما تقرره الإدارة .

P88 (5) تطبق اللوائح من 1 إلى 26 ضمناً على جميع السفن التي عُيَّن عائم أدنى . ويجوز أن تستثنى من هذه المتطلبات السفن التي عُيَّن لها عائم يفوق العائم الأدنى ؛ إذا رأت الادارة أنها تستوفي مواصفات السلامة .

P88 (6) إذا تمت زيادة العائم الصيفي بحيث لا يتجاوز الغاطس الناجم عن هذه الزيادة الغاطس المتناسب مع العائم الصيفي الأدنى لنفس السفينة ، وكان سطح العائم المفترض واقعاً أسفل سطح العائم الفعلي بمسافة تعادل على الأقل الارتفاع العادي للانشاءآت العلوية ، فإن شروط تعيين العائم المطبقة على سطح العائم الفعلي والواردة في اللوائح 12 ، 14-1 إلى 20 ، و23 ، و24 و25 ، تكون ، عند الاقتضاء ، مماثلة للشروط المطلوبة لسطح الانشاءآت العلوية .

P88 (7) ما لم ينص على خلاف ذلك ، تطبق اللوائح الواردة في هذا المرفق على السفن الممدودة صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في أو بعد 1 كانون الثاني/يناير 2005 .

P88 (8) في حالة السفن الممدودة صوالبها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء قبل 1 كانون الثاني/يناير 2005 ، ينبغي على الادارة أن تتحقق من استيفائها المتطلبات المنطبقة بموجب الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول عام 1988 المتعلق بتلك الاتفاقية والتي اعتمدها المؤتمر الدولي للنظام المنسق للمعاينة والاجازة لعام 1988 .

P88 (9) تعتبر مستوفية للمتطلبات الواردة في هذا المرفق المراكب عالية السرعة التي تستوفي متطلبات المدونة الدولية لسلامة المراكب عالية السرعة لعام 2000 (مدونة المراكب عالية السرعة لعام 2000) ، التي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.97(73) ، والتي تمت معاينتها واجازتها على النحو المنصوص عليه في المدونة . ويكون للاجازات والتراخيص الصادرة بموجب المدونة الدولية لسلامة المراكب عالية السرعة لعام 2000 حُجية مماثلة لحُجية الشهادات الصادرة بموجب هذا المرفق وتحظى بنفس الدرجة من القبول .

P88 **اللائحة 2-1**
P88 *اجازة الهيئات المعترف بها*

P88 على الهيئات المشار إليها في المادة 13 من الاتفاقية وفي اللائحة 1(2) ، بما في ذلك هيئات التصنيف ، الامتثال للخطوط التوجيهية التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.739(18) ، حسبما تعدلها المنظمة ، وللمواصفات التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.789(19) ، حسبما تعدلها المنظمة ، بشرط أن تكون هذه التعديلات قد أُعتمدت ودخلت حيز النفاذ وأصبحت مطبقة وفقًا لأحكام المادة 6 من هذا البروتوكول .

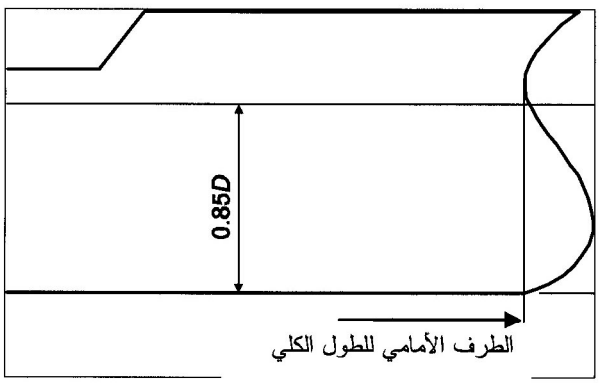
اللائحة 3
تعريف المصطلحات المستخدمة في المرفقات

P88 **(1)** *الطول*

P88 (أ) يعتبر الطول (*L*) معادلاً لنسبة 96% من اجمالي طول خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى المقاس من قمة الصالب ، أو المسافة القائمة بين الجانب الأمامي من مقدمة السفينة ومحور الدفة على خط الماء المذكور ، إذا كانت هذه المسافة أكبر .

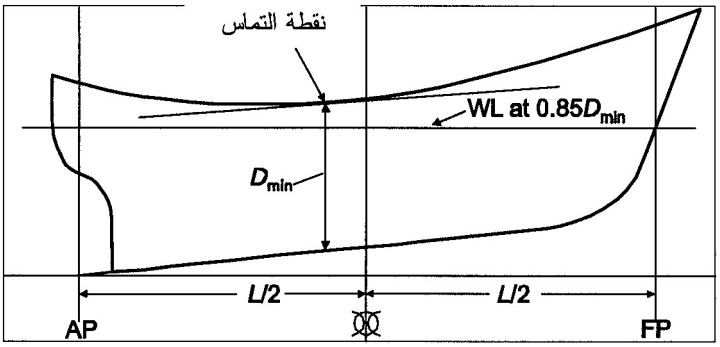
P88 (ب) بالنسبة للسفن التي ليس بها محور دفة ، يعتبر الطول (*L*) معادلاً لنسبة 96% من خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى .

P88 (ج) وحيثما يكون كفاف مقدمة السفينة مقعرًا فوق خط الماء عند 85% من العمق المشكل الأدنى ، ينبغي حساب الطرف الأمامي للطول الكلي والجانب الأمامي من مقدمة السفينة على التوالي عند الاسقاط العمودي على خط الماء المذكور للنقطة الخلفية القصوى لكفاف مقدمة السفينة (فوق خط الماء المذكور) (أنظر الشكل 1.3) .



الشكل 1.3

P88 (د) في السفن المصممة بميل في الصالب ينبغي أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازيًا لخط الماء التصميمي عند 85% على الأقل من العمق المشكل الأدنى $D_{min,}$ المتحقق برسم خط مواز لخط صالب السفينة (بما في ذلك كابول الأرينة) المماس لخط الانحناء المشكل لسطح العائم . ويعادل العمق المشكل الأدنى المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالب إلى قمة عتبة سطح العائم الجانبي عند نقطة التماس (أنظر الشكل 2.3) .



الشكل 2.3

(2) *المتعامدان* . يقاس المتعامدان الأمامي والخلفي عند الطرفين الأمامي والخلفي من الطول (L) . ويجب أن يتطابق المتعامد الأمامي مع الجانب الأمامي لمقدم السفينة على خط الماء الذي يقاس عليه الطول .

(3) *منتصف السفينة* . يقع منتصف السفينة عند منتصف الطول (L) .

(4) *العرض* . ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، فإن العرض (B) هو العرض الأقصى للسفينة ، ويقاس من منتصف السفينة إلى الخط المشكل للاطار في السفن ذوات الغلاف المعدني وإلى الوجه الخارجي للبدن في السفن ذوات الغلاف المصنوع من أي مادة أخرى .

(5) *العمق المشكل*

(أ) العمق المشَّكل هو المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالب إلى قمة عتبة سطح العائم عند الجانب . وفي السفن الخشبية وذات المواد المركبة تقاس المسافة من الحافة الدنيا لتعشيق الصالب . وإذا كان الشكل المتكون في الجزء السفلي من منتصف السفينة مجوفًا ، أو إذا كانت هناك عوارض قاعية ثخينة ، فإن المسافة

تقاس من النقطة التي يقطع فيها خط القاع المنبسط والممتد نحو المحور جانب الصالب .

P88 **(ب)** وفي السفن ذوات الجوانب العلوية المكورة يقاس العمق المشكّل حتى نقطة تقاطع الخطوط المشكلة للسطح والجوانب ، على أن تمتد الخطوط كما لو أن جوانب السفينة العلوية ذات شكل زاوّي .

(ج) حين يكون سطح العائم مدرجًا ويكون الجزء المرتفع من السطح واقعاً فوق النقطة التي ينبغي عندها تحديد العمق المشكل ، يقاس العمق المشكل حتى خط مرجعي يمتد من الجانب الأسفل لسطح السفينة بموازاة الجزء المرتفع من السطح .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(6) *عمق عائم السفينة (D)*

P88 **(أ)** عمق عائم السفينة (D) هو العمق المشكل مقاسًا عند منتصف السفينة زائداً سمك سطح العائم عند جانب السفينة .

(ب) يكون عمق عائم السفينة (D) في سفينة ذات شفير مستدير ونصف قطر يتجاوز 4% من العرض (B) أو يكون فيها شكل الجانبين العلويين غير مألوف ، معادلاً لعمق العائم لسفينة يوجد فيها جانبان علويان عموديان عند مقطع الوسط ويكون فيها احديداب العتبة مماثلاً ومساحة المقطع العلوي معادلة لمساحة مقطع منتصف السفينة الفعلي .

P **(7)** *المعامل الحجمي*

P88 **(أ)** يستخلص المعامل الحجمي (C_b) بالصيغة التالية :

$$C_b = \frac{\nabla}{L.B.d_1}$$ ؛ حيث

∇ هي حجم الازاحة المشكّلة للسفينة ، باستثناء الصرّة ، في سفينة ذات غلاف معدني ، وهي حجم الازاحة للسطح الخارجي للبدن في سفينة ذات غلاف مصنوع من أية مادة أخرى ، على أن تحسب كلتا هاتين الازاحتين على أساس غاطس مشكل مقداره d_1 ؛

حيث :

d_1 85% من العمق المشكّل الأدنى .

P88 **(ب)** لحساب المعامل الحجمي لسفينة متعددة الأبدان ، يستخدم العرض الكلي (B) على النحو المحدد في الفقرة (4) وليس عرض بدن واحد .

(8) *العائم* . العائم المعيَّن هو المسافة المقاسة عموديًا وباتجاه الأسفل عند منتصف السفينة والممتدة من الحافة العليا لخط لخط السطح إلى الحافة العليا التحميل المعني .

P88 **(9)** *سطح العائم*

P88 **(أ)** سطح العائم هو عادة السطح العلوي الأقصى الكامل المعرض لعوامل المناخ والبحر والمجهز بوسائل دائمة لاغلاق جميع الفتحات في الجزء المكشوف منه والذي زودت كل الفتحات في جوانب السفينة أسفله بوسائل إغلاق دائمة كتيمة .

P88 **(ب)** السطح السفلي باعتباره سطحاً عائماً .

يجوز للمالك ، رهنًا بموافقة الادارة ، أن يحدد سطحًا أسفل كسطح عائم ، بشرط أن يكون هذا السطح كاملاً دائمًا مستمرًا في اتجاه المقدمة والمؤخرة وذلك على الأقل بين مكان الآلات والفواصل الإنشائية الذروِّية ومستمرًا بعرض السفينة .

(i) عندما يكون السطح السفلي مدرجًا يعتبر الجزء الأسفل منه وامتداده الموازي للجزء العلوي من السطح بمثابة سطح العائم .

(ii) عندما يحدد سطح سفلي على أنه سطح العائم ، يعتبر جزء البدن الممتد فوق سطح العائم بمثابة إنشاء علوي في ما يتعلق بتطبيق شروط تعيين سطح العائم وطريقة حسابه . ويتم حساب عائم السفينة اعتبارًا من هذا السطح .

(iii) إذا حُدد سطح سفلي على أنه سطح العائم ، ينبغي أن يتكون هذا السطح على الأقل من مدادات مناسبة على جانبي

السفينة ومدادات عرضية في كل فاصل إنشائي سدود للماء يمتد إلى السطح الأعلى ، داخل أماكن البضاعة . وينبغي ألا يقل عرض هذه المدادات عمًّا يسمح به تركيبها بيسر مع مراعاة هيكل السفينة وتشغيلها . وينبغي أن يتم وضع المدادات على نحو يُمكنَّ أيضًا من استيفاء المواصفات الهيكلية .

P88 **(ج)** سطح العائم المتقطع ، سطح العائم المتدرج

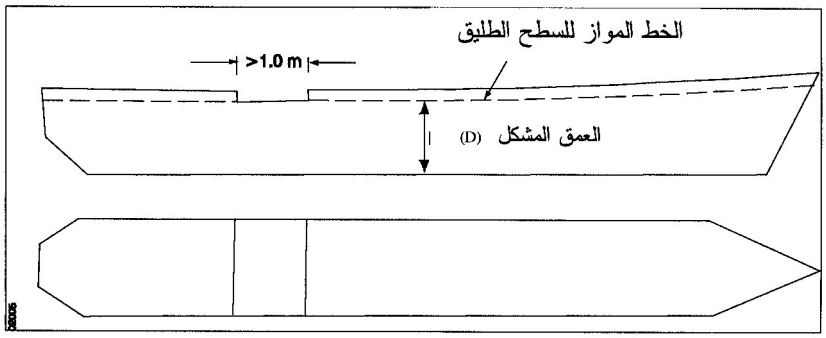
(i) إذا امتد تجويف سطح العائم إلى جانبي السفينة وزاد طوله عن متر واحد ، يعتبر الخط الأسفل من السطح المكشوف وامتداده بموازاة الجزء الأعلى من السطح بمثابة سطح العائم (أنظر الشكل 3.3) .

(ii) إذا لم يمتد تجويف السطح العائم إلى جانبي السفينة ، يعتبر الجزء الأعلى من السطح بمثابة سطح العائم .

(iii) إذا حُدَّد سطح واقع أسفل السطح المكشوف على أنه سطح العائم وكانت به تجاويف لا تمتد من جانب إلى آخر من سطح يقع أسفل السطح المكشوف ، يجوز إغفال هذه التجاويف ، بشرط أن تكون جميع المنافذ الواقعة في السطح المكشوف مجهزة بمعدات إغلاق سدودة للماء .

(iv) ينبغي إيلاء القدر الواجب من العناية لتصريف التجاويف المكشوفة ولتأثير السطح الطليق على الاتزان .

(v) لا تنطبق الأحكام الواردة في الفقرات الفرعية من (i) إلى (iv) على الجرافات والصنادل القادوسية أو غيرها من السفن الشبيهة التي بها عنابر واسعة مفتوحة ، إذ أن كل حالة من هذه الحالات تستدعي أن ينظر فيها على حدة .



الشكل 3.3

(10) *الانشاء العلوي*

P88 (أ) الانشاء العلوي هو هيكل فوقي على سطح العائم ممتد من جانب إلى آخر في السفينة ، وفي حال الصفائح الجانبية فإن هذا الإنشاء لا يبعد جوانيًا عن جدران الغلاف بأكثر من 4% من العرض (B) .

(ب) الإنشاء العلوي المحوّط هو إنشاء علوي تكون فيه :

(i) فواصل إنشائية محوطة ذات بنيان كاف ؛

(ii) فتحات نفاذ ، إن وجدت ، في هذه الفواصل مجهزة بأبواب تتماشى مع متطلبات اللائحة 12 ؛

(iii) جميع الفتحات الأخرى في جوانب الإنشاء العلوي أو أطرافه مجهزة بوسائل إغلاق كتيمة فعـــالة .

P88 ولا يعتبر الجسر أو الكوتل محوطًا ما لم يكن بمقدور الطاقم الوصول ، من أي نقطة في السطح المكشوف المتصل الأعلى أو الأكثر ارتفاعًا ، إلى أماكن الآلات وأماكن العمل الأخرى ضمن هذه الإنشاءات عبر سبل بديلة متاحة في جميع الاوقات في حال إغلاق فتحات الفواصل الإنشائية .

(ج) ارتفاع الإنشاء العلوي هو ارتفاع عمودي مقاس على الجانب من حافة دعائم السطح حتى دعائم سطح العائم .

(د) طول الإنشاء العلوي (S) هو الطول الوسطي لذلك الجزء من الإنشاء العلوي الذي يقع ضمن الطول (L) .

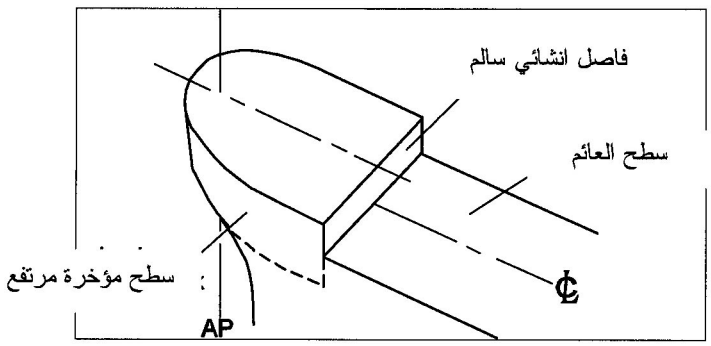
P88 (هـ) *البرج* . البرج هو إنشاء علوي غير ممتد إلى المتعامد الأمامي أو المتعامد الخلفي .

P88 (و) *الكوثل* . الكوثل هو إنشاء علوي ممتد نحو الأمام من المتعامد الخلفي حتى نقطة تقع وراء المتعامد الأمامي . ويمكن أن يبدأ الكوثل عند نقطة تقع وراء المتعامد الخلفي .

P88 (ز) *قلعة المقدمة* . قلعة المقدمة هي إنشاء علوي ممتد من وراء المتعامد الأمامي حتى نقطة تقع أمام المتعامد الخلفي . ويجوز أن تبدأ قلعة المقدمة من نقطة تقع أمام المتعامد الأمامي .

P88 (ح) *الإنشاء العلوي الكامل* . الإنشاء العلوي الكامل هو إنشاء علوي ممتد ، على الأقل ، من المتعامد الأمامي إلى المتعامد الخلفي .

P88 (ط) *السطح الخلفي المرتفع* . السطح الخلفي المرتفع هو إنشاء علوي ممتد نحو الأمام من المتعامد الخلفي ، ويكون ارتفاعه عادة أقل من ارتفاع إنشاء علوي عادي ، وله فاصل إنشائي أمامي سليم (كوّى جانبية من النوع الذي لا يفتح مزودة بمصاريع فعالة وبأغطية لفتحة الولوج مثبتة بمسامير) (أنظرالشكل 4.3) . وعندما لا يكون الفاصل الانشائي الأمامي سالمًا بفعل الأبواب وفتحات النفاذ ، يعتبر الإنشاء العلوي عندئذ كوثلاً .



الشكل 4.3

P88 (11) *سطح الإنشاءآت العلوية* . سطح الإنشاءآت العلوية هو سطح يشكل الحد الأعلى للإنشاء العلوي .

P88 (12) *سفينة ذات سطح رحضي* . السفينة ذات السطح الرحضي هي سفينة ليس بها إنشاء علوي على سطح العائم .

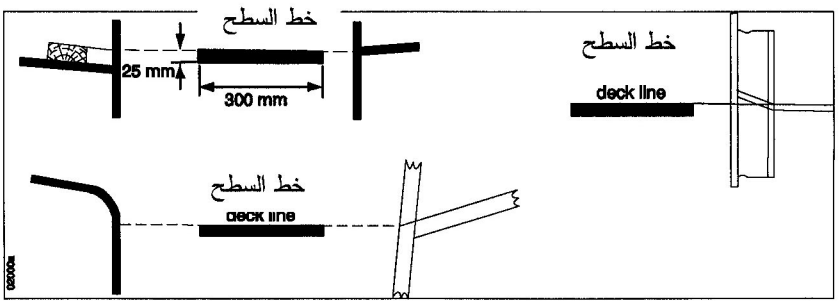
P88 (13) *الصمود للعوامل الجوية والمطر* . يعني الصمود للعوامل الجوية عدم تسرب الماء إلى السفينة أيًا كانت الأحوال السائدة في البحر .

P88 (14) *سدود للماء* . سدود للماء يعني قدرة جهاز ما على منع تسرب الماء عبر المنشأة في أي اتجاه مع وجود هامش مقاومة ملائم للضغط الناجم عن ضغط الماء الأقصى الذي قد يتعرض له هذا الجهاز .

P88 (15) *البئر* . البئر هي أي مساحة من السطح المكشوف يمكن أن تتجمع فيها المياه . وتعتبر الآبار مناطق من السطح تحدها من جانبين أو أكثر إنشاءآت سطحية .

اللائحة 4
خط السطح

P88 خط السطح هو خط أفقي يمتد 300 مليمتر طولاً و 25 مليمترًا عرضًا . ومن الواجب وسم هذا الخط عند منتصف السفينة على جانبيها ، وأن تمر حافته العليا عادة عبر النقطة التي تتقاطع فيها التتمة المتجهة خارجًا للصفحة العليا لسطح العائم مع السطح الخارجي للبدن (كما هو موضح في الشكل 1) ، شريطة أن يكون من الجائز رسم خط السطح بالارتكاز على نقطة ثابتة أخرى في السفينة على أن يُصحح العائم طبقًا لذلك . ويجب إيضاح موقع النقطة المرجعية وهوية سطح العائم في جميع الحالات على الشهادة الدولية لخطوط التحميل .



الشكل 1.4 – *خط السطح*

اللائحة 5

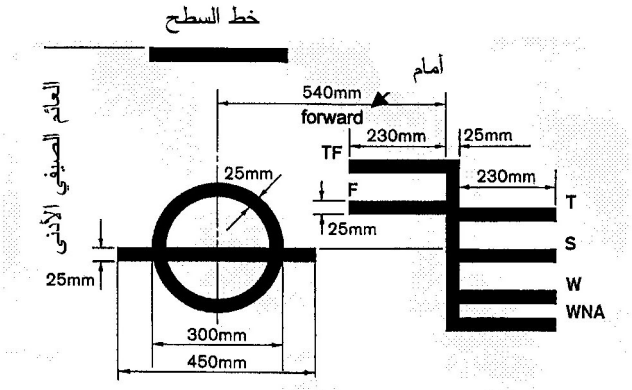
P88 *علامة خط التحميل*

P88 تتألف علامة خط التحميل من حلقة ذات قطر خارجي قدره 300 مليمتر وبعرض 25 مليمتر ويقطعها خط أفقي مقداره 450 مليمترًا طولاً ، و25 مليمترًا عرضًا وتمر حافته العليا عبر مركز الحلقة . ويوضع مركز الحلقة عند منتصف السفينة وعلى بعد يكافئ العائم الصيفي المعين المقاس عموديًا أسفل الحافة العليا لخط السطح (كما هو مبين في الشكل 1.6) .

اللائحة 6

P88 *الخطوط المستخدمة مع علامة خط التحميل*

P88 **(1)** تكون الخطوط التي توضح خط التحميل المعيَّن وفقًا لهذه اللوائح خطوطًا أفقية مقدارها 230 مليمترًا طولاً و 25 مليمترًا عرضًا وتمتد ، ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة ، أمام خط شاقولي قدره 25 مليمترًا عرضًا وموسوم على بعد 540 مليمترًا قدام مركز الحلقة ، وذلك بزوايا عمودية إزاء الخط المذكور (على النحو الموضح في الشكل 1.6) .



P88 **الشكل 1.6** – *علامة خط التحميل والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة*

(2) خطوط التحميل التي تستخدم هي :

(أ) خط التحميل الصيفي المحدَّد بالحافة العليا للخط المار عبر مركز الحلقة وكذلك بخط يحمل الحرف S .

(ب) خط التحميل الشتوي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرف W .

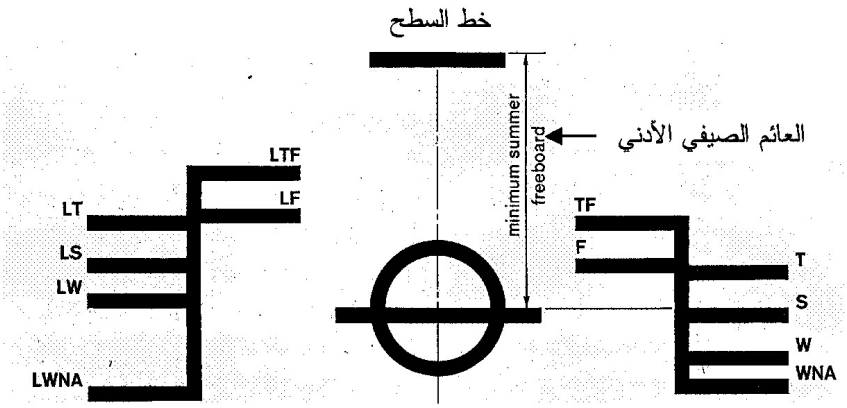
(ج) خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الأحرف WNA .

(د) خط التحميل الاستوائي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرف T .

(هـ) خط التحميل للمياه العذبة في الصيف المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرف F . ويوسم خط التحميل للمياه العذبة في الصيف وراء الخط الشاقولي . والفارق بين خط التحميل للمياه العذبة في الصيف وخط التحميل الصيفي هو مقدار التسامح الممنوح للتحميل في المياه العذبة على خطوط التحميل الأخرى .

P88 (و) خط التحميل الاستوائي للمياه العذبة المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرفين TF ، وموسوم وراء الخط الشاقولي .

P88 **(3)** إذا حُدد عائم لنقل الأخشاب وفقًا لهذه اللوائح ، ترسم خطوط تحميل الأخشاب بالاضافة إلى خطوط التحميل العادية . وتكون هذه الخطوط خطوطًا أفقية طولها 230 مليمترًا وعرضها 25 مليمترًا تمتد ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، عموديًا خلف خط عمودي عرضه 25 مليمترًا يقام على مسافة 540 مليمترًا خلف منتصف الحلقة (على النحو الموضح في الشكل 2.6) .



P88 **الشكل 2.6** – *علامة خط التحميل لنقل الأخشاب والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة*

(4) تستخدم خطوط تحميل الأخشاب التالية :

(أ) خط التحميل الصيفي للأخشاب المحدد بالحافة لخط يحمل الحرفين LS .

(ب) خط التحميل الشتوي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرفين LW .

(ج) خط التحميل الشتوي للأخشاب لشمال الاطلسي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الأحرف LWNA .

(د) خط التحميل الاستوائي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرفين LT .

(هـ) خط تحميل الأخشاب للمياه العذبة في الصيف المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرفين LF ويوسم خط التحميل للمياه العذبة في الصيف أمام الخط الشاقولي . والفارق بين خط تحميل الأخشاب للمياه العذبة في الصيف وخط التحميل الصيفي هو مقدار التسامح الممنوح للتحميل في المياه العذبة على خطوط تحميل الأخشاب الأخرى .

(و) خط التحميل الاستوائي لنقل الأخشاب في المياه العذبة المحدد بالحافة العليا للخط المشار إليه بالأحرف LTF والموسوم أمام من الخط الشاقولي .

(5) في الحالات التي تحول فيها مواصفات السفينة أو طبيعة خدمتها أو القيود الملاحية دون تطبيق أي خط من الخطوط الموسمية ، فإن هذه الخطوط لا تُبيَّن .

P88 (6) ينبغي توضيح خط التحميل في المياه العذبة فقط في الحالات التي يحدد فيها للسفينة عائم يفوق العائم الأدنى بحيث يكون موقع خط التحميل مطابقًا لخط التحميل الموسمي الأدنى المحدد للعائم الأدنى وفقًا لهذا البروتوكول أو واقعًا أسفل هذا الخط .

P88 (7) في جميع الحالات التي يتطابق فيها خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي مع خط التحميل الشتوي لنفس الخط الشاقولي ، يُبَيَّن خط التحميل هذا بالحرف W .

P88 (8) يجوز وسم خطوط التحميل الإضافية التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية السارية الأخرى أمام الخط الشاقولي الذي تحدده الفقرة (1) من هذه اللائحة وذلك بزوايا عمودية إزاءه .

اللائحة 7

علامة الهيئة المضطلعة بالتعيين

يجوز وضع علامة الهيئة المضطلعة بتعيين خطوط التحميل إلى جانب حلقة خط التحميل فوق الخط الأفقي المار عبر مركز الحلقة ، أو فوقه وتحته في آن معًا . وتتألف هذه العلامة من عدد لا يزيد عن أربعة أحرف استهلالية لتحديد اسم الهيئة ، على أن يكون مقياس كل حرف نحو 115 مليمترًا من حيث الارتفاع و 75 مليمترًا من حيث العرض .

اللائحة 8

تفاصيل الوسم

تطلى الحلقة ، والخطوط ، والاحرف باللون الأبيض أو الاصفر على خلفية داكنة أو باللون الاسود على خلفية فاتحة . كما توسم وسمًا دائمًا على جوانب السفينة على نحو يرضي الإدارة . وتكون العلامات واضحة بجلاء ، كما وتتخذ ترتيبات خاصة تحقيقًا لذلك ، إن دعت الضرورة .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

اللائحة 9

التثبت من العلامات

P88 لا يجوز منح الشهادة الدولية لخطوط التحميل للسفينة إلاّ بعد أن يشهد مسؤول أو خبير معاينة يعمل بمقتضى أحكام المادة 13 من الاتفاقية الحالية أن العلامات موسومة بشكل صحيح ودائم على جوانب السفينة

الفصل II
شروط تعيين العائم

اللائحة 10
المعلومات الواجب توفرها للربان

P88 **(1)** يزود ربان كل سفينة جديدة بالمعلومات اللازمة لتحميل وتصبير السفينة على نحو يحول دون تعريض هيكلها لأي إجهادات غير مقبولة . ولا يطبق هذا الشرط إذا رأت الادارة أنّ تطبيقه على أي طول أو تصميم أو فئة من السفن غير ضروري .

P88 **(2)** تقدم المعلومات إلى ربان السفينة في شكل تقره الادارة أو الهئية المعتمدة . وينبغي أن تحمل على متن السفينة وفي جميع الأوقات معلومات الاتزان ومعلومات التحميل المتعلقة بمتانة السفينة عندما تكون هذه المعلومات مطلوبة بمقتضى الفقرة (1) ، مشفوعة بما يثبت أن الإدارة قد اعتمدت تلك المعلومات .

P88 **(3)** ينبغي على السفينة التي لا تقتضي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المعمول بها في الوقت الراهن اخضاعها عند اكتمالها لاختبار امالة أن تقوم بما يلي :

(أ) اخضاعها لاختبار الإمالة هذا ، على أن تحدد الازاحة الفعلية ومركز الثقل لحالة السفينة وهي فارغة ؛

(ب) إستثناءها عند اكتمالها ، إذا وافقت الادارة على ذلك ، من اختبار الامالة إذا توافرت البيانات المتعلقة بالاتزان من اختبار الامالة لسفينة مماثلة لها واقتنعت الادارة أن معلومات الاتزان الموثوق بها بالنسبة للسفينة يمكن استخلاصها من هذه البيانات الأساسية ؛

(ج) إذا رأت الادارة أن اجراء اختبار الإمالة غير ممكن أو غير آمن أو يسفر عن نتائج غير دقيقة بسبب حجم السفينة أو تجهيزاتها أو متانتها أو شكل بدنها ، تحدد مواصفات السفينة وهي فارغة على أساس تقدير مفصل للوزن تؤكده معاينة السفينة وهي فارغة .

(د) اتاحة هذه المعلومات * بُغية استخدامها من قبل ربان السفينة على النحو اللازم لتمكينه ، بعمليات سريعة وبسيطة ، من الحصول على معلومات دقيقة عن اتزان السفينة في جميع الأحوال التي من المرجح أن تتعرض لها أثناء الخدمة العادية ؛

(هـ) أن تحمل على متن السفينة ، في جميع الأوقات ، كل المعلومات المعتمدة المتعلقة باتزان السفينة ، مشفوعة بما يثبت أن الادارة قد اعتمدت تلك المعلومات .

P88 (4) في حالة احداث أي تغييرات في السفينة تؤثر على معلومات التحميل أو الاتزان المقدمة إلى ربان السفينة ، ينبغي توفير المعلومات المعدلة وإعادة اختبار الامالة عند الضرورة .

اللائحة 11
الفواصل الانشائية أطراف الإنشاءآت العلوية

P88 ينبغي أن تتمتع الفواصل الانشائية المقامة في الأطراف المكشوفة للإنشاءآت العلوية المحوَّطة بمستوى مقبول من المتانة .

اللائحة 12
الأبواب

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(1) تجهز جميع فتحات النفاذ في الفواصل الإنشائية القائمة عند أطراف الانشاءات العلوية بأبواب مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى تثبت تثبيتًا دائمًا وقويًا بهذه الفواصل ، وتؤطر وتقوّى وتركب بحيث يتمتع الهيكل بأكمله بمتانة مكافئة لما تحظى به الفواصل الإنشائية غير المخروقة ، وتكون هذه الأبواب كتيمة عند الاغلاق . وتتكون الوسائل اللازمة لأحكام كتامة الأبواب من الحشايا ونبائط الالزام أو من وسائل مكافئة أخرى على أن تثبت تثبتًا دائمًا إلى الفواصل الإنشائية أو إلى الأبواب ذاتها ، وترتب الأبواب على نحو يتيح تشغيلها من كلا جانبي الفواصل .

* انظر مدونة الاتزان السالم لجميع أنواع السفن المشمولة بصكوك المنظمة البحرية الدولية ، المعتمدة من قبل المنظمة بالقرار A.749(18) بصيغتها المعدّلة .

P88 (2) ما لم تسمح الادارة بخلاف ذلك ، تفتح الأبواب إلى الخارج وذلك لتوفير قدر اضافي من الحماية من تأثير البحر .

P88 (3) ما لم يُنَّص على خلاف ذلك في هذه اللوائح ، يكون ارتفاع عتبات فتحات النفاذ المقامة في الفواصل الانشائية الواقعة عند أطراف الفواصل الإنشائية المحوَّطة 380 مليمترًا على الأقل فوق السطح .

P88 (4) ينبغي تجنب العتبات المتحركة . ولكن تيسيرًا لتحميل/تفريغ قطع الغيار الثقيلة أو ما شابهها ، يمكن تركيب عتبات متحركة تستوفي الشروط التالية :

(أ) أن يتم تركيبها قبل أن تغادر السفينة الميناء ؛

(ب) أن تكون مزودة بحشايا ومثبتة بمسامير على مسافات متقاربة .

اللائحة 13
وضع المنافذ العنبرية والمداخل ومساقط التهوية

لأغراض هذه اللوائح فإن هناك موقعين للمنافذ العنبرية والمداخل ومساقط التهوية ويعرّفان على النحو الآتي :

الموقع 1 – ويقوم ، على سطوح العائم المكشوفة وسطوح الركن الخلفي الناتئة ، وعلى سطوح الانشاءات العلوية المكشوفة ، أمام نقطة تقع عند ربع طول السفينة انطلاقًا من المتعامد الأمامي.

P88 الموقع 2 – على سطوح الانشاءات العلوية المكشوفة وراء ربع طول السفينة انطلاقًا من المتعامد الأمامي والموجودة على ارتفاع يعادل على الأقل الارتفاع العادي للإنشاء العلوي فوق سطح العائم .

في السطوح المكشوفة للإنشاء العلوي الواقعة إلى الأمام من نقطة تقع في ربع طول السفينة إنطلاقًا من المتعامد الأمامي والموجودة على ارتفاع يعادل على الأقل ضعفي الارتفاع العادي للإنشاء العلوي فوق سطح العائم .

اللائحة 14
المنافذ العنبرية للبضائع وغيرها

P88 **(1)** ينبغي أن يكون بناء المنافذ النبرية للبضائع وغيرها ووسائل إحكام الكتامةالمناخية للمنافذ العنبرية للبضائع وغيرها في الموقعين 1 و2 مكافئًا على الأقل للمتطلبات الواردة في اللائحة 16 ، ما لم توافق الادارة على تطبيق اللائحة 15 على هذه المنافذ .

(2) ينبغي أن تستوفي الحتارات والأغطية العنبرية للمنافذ العنبرية المكشوفة على السطوح الواقعة فوق سطح الانشاءات العلوية متطلبات الإدارة .

P88 **اللائحة 14-1**
P88 *حتارات المنافذ العنبرية*

P88 **(1)** ينبغي أن تكون حتارات المنافذ العنبرية متينة بالقدر الذي يتناسب مع موقعها ، على أن يكون ارتفاعها فوق السطح على الأقل كما يلي :

(أ) 600 مليمتر إذا كانت في الموقع 1 ؛

(ب) و 450 مليمترًا إذا كانت في الموقع 2 .

P88 **(2)** في حالة المنافذ العنبرية المستوفية لمتطلبات اللائحة 16(2) إلى (5) ، يمكن تخفيض ارتفاع هذه الحتارات أو الاستغناء عنها كليًا ، بشرط أن ترى الادارة أن ذلك لا يهدد سلامة السفينة أيًا كانت الأحوال السائدة في البحر .

اللائحة 15
المنافذ العنبرية المغلقة بأغطية نقالة والمحكم سدها بالمشمعات ونبائط الالزاز

أغطية المنافذ العنبرية

P88 **(1)** ينبغي ألا يقل عرض أي سطح تحميل لأغطية المنافذ العنبرية عن 65 مليمترًا .

P88 **(2)** عندما تكون الأغطية مصنوعة من الخشب ، ينبغي ألا تقل السماكة المصقولة عن 60 مليمترًا بالنسبة لباع لا يتجاوز 1,5 متر .

P88 **(3)** عندما تكون الأغطية مصنوعة من الفولاذ الطري ، تحسب المقاومة وفقًا لمتطلبات اللائحة 16(2) إلى (4) ، على ألا يتجاوز ناتج الاجهاد الأقصى المحسوب بهذه الطريقة مضروبًا في العامل 1,25 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة .

وتصمم هذه الأغطية بحيث لا يتجاوز الإلتواء 0,0056 مرة للباع تحت وطأة هذه الأحمال .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللوائح 15(4) و(5) و(6) و(7) و16 من اتفاقية عام 1966

الدعامات النقّالة

P88 **(4)** حينما تكون الدعامات النقّالة المستخدمة في تدعيم أغطية المنافذ العنبرية مصنوعة من الفولاذ الطري ، تحسب المقاومة على أساس أحمال مفترضة لا تقل عن 3,5 طن متري للمتر المربع بالنسبة للمنافذ العنبرية المقامة في الموقع 1 ولا عن 2,6 طن متري للمتر المربع بالنسبة للمنافذ العنبرية المقامة في الموقع 2 ، على ألا يتجاوز ناتج الإجهاد الأقصى المحسوب بهذه الطريقة ومضروبًا بالعامل 1,47 المقاومة النهائية الدنيا للمادة . وتصمم هذه الدعامات بحيث لا يتجاوز الإلتواء تحت وطأة هذه الأحمال 0,0044 مرة للباع .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللوائح 15(4) و(5) و(6) و(7) و16 من اتفاقية عام 1966

P88 **(5)** يجوز تخفيض الأحمال المفترضة على المنافذ العنبرية المقامة في الموقع 1 إلى 2 طن متري للمتر المربع بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 مترًا ، على ألا يقل عن 3,5 طن متري للمتر المربع بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر . ويجوز أن تخفض الأحمال بالنسبة للمنافذ العنبرية المقامة في الموقع 2 إلى 1,5 طن متري للمتر المربع و2,6 طن متري للمتر المربع على التوالي . وفي جميع الحالات ، تستخلص القيم المتعلقة بالأطوال الوسطية بالاستكمال الخطي .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللوائح 15(4) و(5) و(6) و(7) و16 من اتفاقية عام 1966

الأغطية الطوفية

P88 **(6)** عند استخدام أغطية طوفية عوضًا عن الدعامات النقّالة وحين تكون هذه الأغطية مصنوعة من الفولاذ الطري ، تحسب المقاومة وفقًا لمتطلبات اللائحة 16(2) إلى (4) ، على ألا يتجاوز ناتج الإجهاد الأقصى المحسوب بهذه الطريقة مضروبًا في العامل 1,47 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة . وتصمم الأغطية بحيث لا يتجاوز الإلتواء 0,0044 مرة من الباع . ولا ينبغي أن تقل سماكة ألواح

الفولاذ الطري التي تشكل سطوح الأغطية عن 1% من الأبعاد بين قطع التقوية ؛ أو عن 6 مليمتر إذا كان هذا الرقم أكبر .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللوائح 15(4) و(5) و(6) و(7) و16 من اتفاقية عام 1966

P88 **(7)** تكون مقاومة وصلابة الأغطية المصنوعة من مواد أخرى غير الفولاذ الطري مكافئة لما تتسم به الأغطية المصنوعة منه وذلك بما يرضي الادارة .

المحامل أو التجاويف

P88 **(8)** من الواجب أن تكون المحامل أو التجاويف الخاصة بالدعامات النقّالة ذات بنيان متين ، وأن توفر وسائل لتركيب الدعامات وتثبيتها بصورة فعّالة . وفي حال استخدام الأنواع المتدحرجة من الدعامات فيجب أن تكفل التركيبات بقاء الدعامات على النحو المناسب في مواقعها السليمة عند إغلاق المنافذ العنبرية .

الرفائد

P88 **(9)** تُنصب الرفائد بحيث تكون ملائمة لاستدقاق الاسافين . ويجب ألاّ يقل عرض هذه الرفائد عن 65 مليمترًا وألاّ تقل الأبعاد بينها عن 600 مليمتر من محور إلى آخر . ومن الواجب ألاّ يزيد البعد بين الرفائد على طول كل جانب أو طرف والزوايا العنبرية عن 150 مليمترًا .

اللزائز والأسافين

P88 **(10)** يجب أن تكون اللزائز والأسافين كفؤة وفي حالة جيدة . وتكون الأسافين من الخشب الصلب أو من مادة مكافئة أخرى . ومن الواجب ألاّ يزيد استدقاق هذه الأسافين عن $\frac{1}{6}$ وألاّ تقل ثخانتها عند الطرف الأمامي عن 13 مليمترًا .

المشمّعات

P88 **(11)** توفر طبقتان على الأقل من المشمعات الجيدة لكل منفذ عنبري في الموقع 1 أو 2 . ويجب أن تكون هذه المشمعات كتيمة وذات مقاومة وافرة ، ومصنوعة من مادة تتمتع على الأقل بنوعية ووزن من طراز قياسي معتمد

إحكام اغلاق أغطية المنافذ العنبرية

P88 **(12)** توفر لجميع المنافذ العنبرية في الموقع 1 أو 2 قضبان فولاذية أو وسائل مكافئة أخرى وذلك لضمان الإغلاق المحكم لكل جزء من أغطية المنافذ العنبرية بشكل كفؤ ومستقل بعد إلزاز المشمعات . وتزود المنافذ العنبرية التي يزيد طولها على 1,5 متر باثنتين على الأقل من معدات التثبيت هذه .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللائحة 15(13) من اتفاقية عام 1966

اللائحة 16

P88 *المنافذ العنبرية المغلقة بأغطية كتيمة من الفولاذ أو من مواد مكافئة له*

أنظر أيضًا التفسير الموحد

P88 **(1)** تزود جميع المنافذ العنبرية المقامة في الموقع 1 والموقع 2 بأغطية من الفولاذ أو من مادة مكافئة له . وباستثناء ما تنص عليه اللائحة 14(2) ، ينبغي أن تكون هذه الأغطية صمودة للعوامل الجوية ومزودة بحشايا ونبائط إلزام . وينبغي أن تعتبر الوسائل المستخدمة لاحكام الصمود للعوامل الجوية واستدامته مقبولة لدى الادارة . وينبغي أن تكفل التجهيزات استمرار الكتامة في جميع الأحوال السائدة في البحر ، وتجرى لهذا الغرض اختبارات للكتامة عند المعاينة الأولية للسفينة . ويجوز طلب إجراء هذه الاختبارات عند المعاينة الدورية أو المعاينة السنوية أو في فترات أكثر تواترًا .

P88 *الأحمال التصميمية الدنيا لأغطية المنافذ العنبرية*

P88 **(2)** بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فأكثر :

(أ) تصمم أغطية المنافذ المقامة في الموقع 1 والواقعة في الربع الأمامي من طول السفينة لتحمّل أحمال موجية عند المتعامد الأمامي ، تحسب بناء على المعادلة التالية :

$$\text{الحمل} = 5 + (L_H\text{-}100)a \text{ in t/m}^2$$

حيث:

L_H تعادل L للسفن التي يتراوح طولها بين 100 متر و340 مترًا ، وتعادل 340 مترًا بالنسبة للسفن التي يتجاوز طولها 340 مترًا ؛

L تعادل طول السفينة (بالأمتار) ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ؛

a تعادل الرقم المحدد في الجدول 1.16 ،

وتتناقص خطيًا لتبلغ $3,5\ t/m^2$ عند طرف الربع الأمامي من الطول ، على نحو ما هو مبين في الجدول 2.16 . ويُحدَّد الحمل التصميمي المستخدم لكل لوح من ألواح غطاء المنفذ عند منتصفه .

(ب) تصمم جميع أغطية المنافذ الأخرى في الموقع 1 على أساس $3,5\ t/m^2$.

(ج) تصمم أغطية منافذ الموقع 2 على أساس $2,6\ t/m^2$.

(د) إذا أُقيم منفذ عنبري في الموقع 1 على ارتفاع يتجاوز سطح العائم بما لا يقل عن الارتفاع العادي لإنشاء علوي ، يُصمَّم لوحه على أساس $3,5\ t/m^2$.

الجدول 1.16 P88

	a
السفن ذوات العائم من النوع باء	0,0074
سفن حدد لها عائم مخفض بموجب اللائحة 27(9) أو (10)	0,0363

P88 **(3)** بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 24 مترًا :

(أ) تصمم أغطية المنافذ المقامة في الموقع 1 والواقعة في الربع الأمامي من طول السفينة لتَحَمُّل أحمال موجية تعادل $2,43\ t/m^2$ عند المتعامد الأمامي وتتناقص خطيًا لتبلغ $2t/m^2$ عند الربع الأمامي للطول حسبما هو مبين في الجدول 2.16 . ويُحدد الحمل التصميمي المستخدم لكل لوح من ألواح غطاء المنفذ عند منتصفه .

(ب) تُصمم جميع أغطية المنافذ الأخرى في الموقع 1 على أساس 2 t/m^2 .

(ج) تصمم أغطية منافذ الموقع 2 على أساس $1,5\ t/m^2$.

(د) إذا أُقيم منفذ عنبري واقع في الموقع 1 على ارتفاع يتجاوز سطح العائم بما لا يقل عن الارتفاع العادي لإنشاء علوي ، يجوز تصميم لوحه على أساس 2 t/m^2 .

P88 (4) في السفن التي يتراوح طولها بين 24 مترًا و100 متر ، وبالنسبة للمواقع الواقعة بين FP و0,25L ، تستخرج الأحمال الموجية بالاستكمال الخطي للقيم المبيَّنة في الجدول 2.16 .

الجدول 2.16 P88

	الموقع الطولي		
	FP	0,25L	خلف 0,25L
L>100m			
سطح العائم	معادلة 16(2)(أ)	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
سطح الإنشاء العلوي	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L=100 m			
سطح العائم	5 t/tm^2	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
سطح الإنشاء العلوي	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L=24 m			
سطح العائم	2,43 t/m^2	2 t/m^2	2 t/m^2
سطح الإنشاء العلوي	2 t/m^2		1,5 t/m^2

P88 (5) تُصمم جميع أغطية المنافذ بحيث

(أ) لا يتجاوز ناتج الاجهاد الأقصى المحدد وفقًا للأحمال المبينة أعلاه ومضروبًا في العامل 1,25 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة المعرضة للشد ولمقاومة الاحديداب الحرجة للمادة المعرضة للانضغاط ؛

(ب) لا يتجاوز الإلتواء 0,0056 مرة من الباع ؛

(ج) لا تقل سماكة الألواح الفولاذية التي تشكل سطوح الأغطية عن 1% من تباعد قطع التقوية ، أو 6 مليمترات إذا كان هذا الرقم أكبر ؛

(د) يُترك هامش ملائم للتآكل .

P88 *تجهيزات الإحكام*

P88 (6) ينبغي أن تعتبر وسائل إحكام واستدامة الصمود للأحوال الجوية بوسائل أخرى غير الحشايا ونبائط الإلزام مقبولة لدى الادارة .

P88 (7) ينبغي إبقاء أغطية المنافذ المستندة على حتارات في وضع الاغلاق بوسائل قادرة على تحمل وطأة أحمال أفقية أيًا كانت الأحوال السائدة في البحر .

اللائحة 17
فتحات أماكن الآلات

(1) تؤطـــّر فتحات أماكن الآلات القائمة في الموقع 1 أو 2 تأطيرًا مناسبًا وتحوّط بفعـــّالية بأغلفة فولاذية ذات مقاومة وافرة ، وحينما لا تكون الأغلفة محمية بهياكل أخرى فمن الواجب العناية بشكل خاص بمقوومتها . وتجهز فتحات النفاذ في مثل هذه الأغلفة بأبواب تتماشى مع متطلبات اللائحة 12(1) ، وتكون اسكفاتها على ارتفاع يبلغ 600 مليمتر على الأقل فوق السطح في الموقع 1 ، وعلى ارتفاع قدره 380 مليمترًا على الأقل في الموقع 2 . وتجهز الفتحات الأخرى في مثل هذه الأغلفة بأغطية مكافئة مثبتة تثبيتا دائمًا في مواقعها المناسبة .

P88 (2) في الحالات التي لا تكون فيها أغلفة الآلات محمية بهياكل أخرى ، تزود السفن التي يُعيَّن لها عائم يقل عن العائم المحدد على أساس الجدول 2.28 من اللائحة 28 بأبواب مزدوجة (أي أبواب داخلية وخارجية تستوفي متطلبات اللائحة 12(1)) وتزود هذه الأبواب بعتبة داخلية تبلغ 230 مليمترًا وبعتبة خارجية تبلغ 600 مليمتر .

P88 (3) ينبغي أن تكون حتارات مساقط تهوية الغلايات أو المداخن أو أماكن الآلات المقامة في موقع مكشوف من سطح العائم أو سطح الإنشاءآت العلوية مرتفعة عن هذا السطح بالقدر الذي يُعد ملائمًا وعمليًا . وبصفة عامة ، ينبغي أن تكون حتارات مساقط التهوية اللازمة لتغذية أماكن الآلات بانتظام مرتفعة بالقدر الكافي لاستيفاء متطلبات اللائحة 19(3) ، ولا يتوخى فيها أن تكون مزودة بأجهزة اغلاق تكفل الصمود للأحوال الجوية . وينبغي أن يكون ارتفاع حتارات مساقط التهوية اللازمة لتزويد غرفة مولد الطوارئ بانتظام كافيًا لاستيفاء متطلبات اللائحة 19(3) إذا اعتبرت هذه الغرفة طافية في حساب الاتزان ، أو حامية للمنافذ المفضية إلى أسفل ، ولا يتوخى فيها أن تكون مزودة بأجهزة اغلاق صمودة للأحوال الجوية .

P88 (4) إذا تعذر ذلك بسبب حجم السفينة أو طريقة تهيئتها ، يجوز أن تسمح الادارة بأن تكون حتارات مساقط التهوية المقامة في أماكن الآلات وغرفة مولد الطوارئ أقل إرتفاعًا ، على أن تكون مزودة بأجهزة اغلاق تكفل صمودها للأحوال الجوية وفقًا للائحة 19(4) ، بالاضافة إلى تجهيزات أخرى مناسبة تكفل تهوية هذه الأماكن بصورة ملائمة ومستمرة .

P88 (5) تزود فتحات الغلاية بأغطية متينة من الفولاذ أو مادة مكافئة له وتكون هذه الأغطية مثبتة بصورة دائمة في المواقع الملائمة وقادرة على الصمود للأحوال الجوية .

اللائحة 18
الفتحات المتنوعة في سطوح العائم والانشاءات العلوية

(1) تغلق المنافذ والكوى الرحضية في الموقع 1 أو 2 أو ضمن الانشاءات العلوية خلاف الانشاءات العلوية المحوَّطة بأغطية متينة قابلة لأن تكون كتيمة . وما لم تُثبَّت هذه الأغطية بعزقات متقاربة للغاية فإن من الواجب أن تثبت تثبيتًا دائمًا .

P88 (2) تحمى الفتحات في أسطح العوائم خلاف المنافذ العنبرية ، وفتحات أماكن الآلات ، والمنافذ ، والكوى الرحضية بإنشاء علوي محوط ، أو بغرفة علوية أو بدرج ذي متانة وكتامة مكافئتين . وبالمثل ، تتم حماية أي فتحة من هذا القبيل تقع في السطح المكشوف لإنشاء علوي أو غرقة علوية على سطح العائم تقود إلى مكان يقع أسفل سطح العائم أو إلى مكان داخل إنشاء علوي محوّط ، بغرفة علوية فعَّالة أو درج داخلي فعّال . وتزود المداخل في هذه الأدراج الداخلية أو الغرف العلوية المؤدية إلى أدراج مفضية إلى أسفل بأبواب وفقًا للائحة 12(1) . أما إذا كانت الأدراج الواقعة داخل الغرفة العلوية محوَّطة بأدراج داخلية متينة بما فيه الكفاية ومزودة بأبواب تستوفي متطلبات اللائحة 12(1) ، فلا ينبغي عندئذ أن يكون الباب الخارجي صمودًا للأحوال الجوية .

أنظر أيضًا التفسير الموحد (*تفسير الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن LL.8*)

P88 (3) ينبغي أن تزود الفتحات المقامة في سطح الغرفة العلوية أو على سطح خلفي مرتفع أو إنشاء علوي يقل ارتفاعها عن الارتفاع المألوف ، ويعادل أو يفوق الارتفاع العادي لسطح خلفي مرتفع ، بوسائل اغلاق ملائمة ، ولكن لا يلزم أن تكون هذه الفتحات محمية بغرفة علوية فعَّالة أو درج داخلي فعّال على النحو المحدد في اللائحة ، بشرط أن يكون ارتفاع الغرفة العلوية معادلاً للارتفاع العادي لإنشاء علوي ، على الأقل . وتعامل بنفس الطريقة الفتحات المقامة على غرفة علوية يقل ارتفاعها عن الارتفاع العادي لإنشاء علوي .

P88 (4) في الموقع 1 يجب أن يبلغ ارتفاع اسكفات مداخل الأدراج فوق السطح 600 مليمتر على الأقل . أما في الموقع 2 فإن هذا الارتفاع يجب أن يصل إلى 380 مليمترًا على الأقل .

P88 (5) إذا وجد منفذ من السطح الأعلى يمكن استخدامه بدلاً عن منفذ على سطح العائم وفقًا للائحة 3(10)(ب) ، ينبغي أن يكون ارتفاع إسكافات المنافذ المفضية إلى البرج أو الكوتل 380 مليمترًا . وينطبق الشيء نفسه على الغرف العلوية الواقعة في سطح العائم .

P88 (6) إذا لم يكن هناك منفذ من المستوى الأعلى ، فينبغي أن يعادل ارتفاع إسكافات المنافذ المؤدية إلى الغرف العلوية في سطح العائم 600 مليمتر .

أنظر أيضًا التفسير الموحد بشأن اللائحة 18(3) من اتفاقية عام 1966

P88 (7) في الحالات التي لا تستوفي فيها أجهزة اغلاق المنافذ المقامة في الإنشاءآت والغرف العلوية الشروط الواردة في اللائحة 12(1) ، تعتبر فتحات السطح الداخلية مكشوفة (أي واقعة في السطح المشكوف) .

اللائحة 19
مساقط التهوية

أنظر أيضًا التفسير الموحد

P88 (1) تجهز مساقط التهوية القائمة في الموقع 1 أو 2 تحت سطوح العائم أو سطوح الانشاءات العلوية المحوَّطة بحتارات مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى ، على أن تكون متينة البنيان وذات اتصال فعال بالسطح . ولا يقل ارتفاع حتارات مساقط التهوية في الموقع 1 عن 900 مليمترًا فوق السطح . أما في الموقع 2 ، فلا يقل ارتفاع الحتارات عن 760 مليمترًا فوق السطح . وحين يزيد ارتفاع حتارات أي مسقط عن 900 مليمتر فمن الواجب أن تحظى بدعم خاص .

(2) تجهز مساقط التهوية المارة عبر الانشاءات العلوية ، خلاف الانشاءات العلوية المحوطة ، بحتارات متينة البنيان من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى على سطح العائم .

(3) لا حاجة إلى تجهيز مساقط التهوية في الموقع 1 التي تمتد حتاراتها أكثر من 4,5 متر فوق السطح ، وفي الموقع 2 التي تمتد حتاراتها أكثر من 2,3 متر فوق السطح ، بترتيبات اغلاق ما لم تطلب الإدارة ذلك بشكل محدد .

P88 (4) باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرة (3) ، تزود فتحات مساقط التهوية بمعدات إغلاق كتيمة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له . وفي السفن التي لا يتجاوز طولها 100 متر ، ينبغي أن تكون معدات الاغلاق مثبتة بشكلٍ دائم ، وإذا اختلف الأمر عن ذلك في السفن الأخرى ، فمن الواجب أن تستف هذه المعدات تستيفًا ملائمًا قرب مساقط التهوية المعنية .

P88 (5) في المواقع المكشوفة من السفينة ، يجوز زيادة ارتفاع الحتارات بالقدر الذي تقره الادارة .

اللائحة 20
أنابيب الهواء

أنظر أيضًا التفسيرات الموحدة

P88 (1) حينما تمتد أنابيب الهواء المتجهة إلى صهاريج التصبير أو غيرها من الصهاريج فوق سطوح العائم أو الانشاءات العلوية فإن من الواجب أن تكون الأجزاء المكشوفة منها ذات بنيان متين ؛ كما يجب أن يبلغ الارتفاع من السطح إلى النقطة التي قد يدخل منها الماء إلى الأقسام السفلية 760 مليمترًا على الأقل على سطح العائم و 450 مليمترًا على سطح الانشاءات العلوية .

P88 (2) وعندما يحتمل أن تعرقل هذه الارتفاعات عمل السفينة ، فإنه يجوز اعتماد ارتفاع أدنى شريطة أن تكون الإدارة على ثقة من أن ترتيبات الاغلاق والظروف الأخرى تبرر استخدام ذلك الارتفاع . ومن الواجب توفير وسائل مرضية دائمة التثبيت لاغلاق فتحات أنابيب الهواء .

P88 (3) تزود أنابيب الهواء بوسائل اغلاق تعمل بصورة آلية .

P88 (4) يجوز قبول صمامات مفرِّغة للضغط في الناقلات .

اللائحة 21
منافذ البضائع والفتحات المشابهة

أنظر أيضًا التفسير الموحد

P88 (1) تجهز منافذ البضائع والفتحات المماثلة الأخرى القائمة في جوانب السفينة أسفل سطح العائم بأبواب مصممة على نحو يكفل تمتعها بنفس القدر من الكتامة

المائية والمنعة الهيكلية التي تتمتع بها ألواح الجدار المحيط بها . وتفتح المنافذ إلى الخارج ، ما لم توافق الادارة على خلاف ذلك . ومن الواجب أن يقتصر عدد هذه المنافذ على الحد الأدنى المتناسب مع تصميم السفينة وتشغيلها المناسب

أنظر أيضًا التفسير الموحد

P88 **(2)** ما لم تسمح الادارة بخلاف ذلك ، ينبغي ألا تقع الحافة الدنيا للفتحات المشار إليها في الفقرة (1) أسفل خط موازٍ لسطح العائم على الجانب وتقع نقطته الدنيا على بعد 230 مليمترًا على الأقل فوقً الحافة العليا لخط التحميل الأعلى .

P88 **(3)** في الحالات التي يسمح فيها بوضع منافذ البضائع والفتحات الأخرى الشبيهة بها بحيث تقع حافتها الدنيا أسفل الخط المشار إليه في الفقرة (2) ، ينبغي تركيب تجهيزات اضافية للحفاظ على الكتامة المائية .

P88 **(4)** يُعَّد تركيب باب ثان ذي متانة وكتامة مائية مكافئتين واحدًا من الترتيبات المقبولة . وينبغي تركيب جهاز لكشف التسرب في الجزء الواقع بين البابين . وينبغي تزويد هذا الجزء بجهاز لتصريف الماء نحو الجمات يكون مزودًا بصمام بلولب يسهل الوصول إليه . وينبغي أن يفتح الباب الخارجي نحو الخارج .

P88 **(5)** ينبغي أن تكون التجهيزات المتعلقة بأبواب المقدمة وأبوابها الداخلية والأبواب الجانبية والأبواب الخلفية ووسائل تثبيتها مستوفية لمواصفات صادرة عن هيئة معترف بها ، أو للمعايير الوطنية المعتمدة لدى الادارة والتي تكفل مستوى مكافئًا من السلامة .

اللائحة 22
البواليع والمداخل والمصارف

أنظر أيضًا التفسير الموحد

P88 **(1)** (أ) تجهز المصارف الممددة عبر الجدار إما من أماكن واقعة أسفل سطح العائم أو من ضمن الإنشاءات والغرف العلوية المقامة على سطح العائم ومزودة بأبواب تستوفي الشروط الواردة في اللائحة 12 ، بوسائل يسهل الوصول إليها تحول دون تسرب الماء إلى داخل السفينة ، إلاَّ في الحالات المنصوص عليها في الفقرة (2) . وفي العادة يجهز كل مصرف مستقل بصمام أوتوماتي لا رجعي ذي اغلاق مباشر من موقع يقع فوق سطح العائم . وفي الحالات التي يوجد فيها الطرف الجوّاني لأنبوب التصريف فوق خط التحميل الصيفي بما لا يقل عن

0,01L ، يزود المصرف بصمامين لا رجعيين أوتوماتيين تكون لهما وسائل اغلاق مباشر . وحين تتجاوز هذه المسافة الشاقولية 0,02L ، يجوز الاكتفاء بصمام لا رجعي أوتوماتي واحد غير مزود بوسيلة اغلاق مباشر . وينبغي أن تكون وسيلة تشغيل صمام الاغلاق الأوتوماتي سهلة المنال ومزودة بمؤشر يُبيّن إن كان الصمام مفتوحًا أو مغلقًا .

P88 **(ب)** ومن المقبول تركيب صمام لا رجعي أوتوماتي واحد وصمام سكيني واحد يتم التحكم فيه من سطح العائم عوضًا عن صمام لا رجعي أوتوماتيي مزود بوسائل اغلاق مباشر يمكن تشغيلها من موضع يقع فوق سطح العائم .

P88 **(ج)** في الحالات التي تستدعي وجود صمامين لا رجعيين أوتوماتيين ، ينبغي أن يكون فحص الصمام الجوّاني متاحًا دائمًا في أحوال الخدمة العادية (أي ينبغي تركيب الصمام الجوّاني فوق مستوى خط التحميل الاستوائي) . وإذا تعذر ذلك ، فمن غير اللازم أن يكون موضع الصمام الجوّاني فوق خط التحميل الاستوائي ، بشرط أن يُركب صمام سكيني يتم التحكم فيه موضعيًا بين الصمامين اللارجعيين الأوتوماتيين .

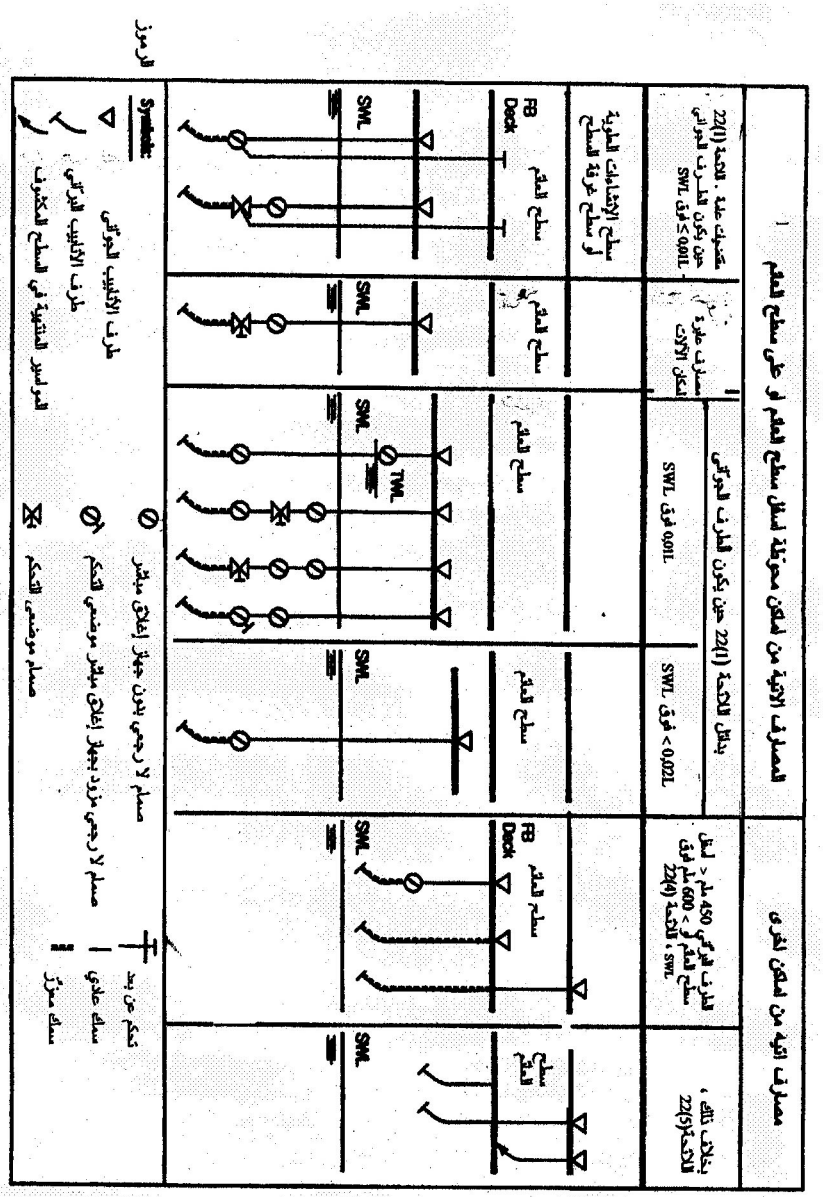
P88 **(د)** حين تمر المصارف الصحية والبواليع عبر الجدار قبالة أماكن الآلات ، يمكن الاكتفاء بصمام إغلاق أوتوماتي يُركّب عند الجدار ويتم التحكم فيه موضعيًا ، مشفوعًا بصمام لا رجعي جوّاني . وينبغي أن تكون محاكيم الصمامات في موضع يسهل الوصول إليه .

P88 **(هـ)** ينبغي أن يتناسب موقع الطرف الجوّاني للمصارف مع خط تحميل الأخشاب الصيفي في الحالات التي يُعيَّن فيها عائم لنقل الأخشاب .

P88 **(و)** تطبق مواصفات الصمامات اللارجعية فقط على المصارف التي تظل مفتوحة أثناء التشغيل العادي للسفينة . أما المصارف التي ينبغي ابقاؤها مغلقة أثناء الابحار ، فيكفي فيها وجود صمام واحد بلولب يتم التحكم فيه من السطح .

P88 **(ز)** يُبَيّن الجدول 1.22 التجهيزات المقبولة للبواليع والمداخل والمصارف .

P88 **الجدول 1.22**



P88 (2) لا يسمح بالبواليع التي تمر عبر الجدار من إنشاءات علوية محوَّطة مستخدمة لنقل البضائع إلاّ في الحالات التي لا تنغمس فيها حافة سطح العائم في الماء إذا مالت السفينة بمقدار 5 درجات إلى أي من الجانبين . وفي الحالات الأخرى يجب أن يتم التصريف جوانيًا طبقًا لمتطلبات الاتفاقية الدولية السارية لسلامة الأرواح في البحار .

P88 (3) يجوز في أماكن الآلات المطقَّمة أن تكون المصارف والمداخل البحرية الرئيسية والمساعدة المتصلة بتشغيل الآلات خاضعة للتحكم المحلي . ومن الواجب أن تكون المحاكيم ميسورة التناول على الفور ومجهزة بمؤشرات توضح ما إذا كانت الصمامات مفتوحة أم مغلقة .

P88 (4) تزود البواليع وأنابيب التصريف ، أيًا كان المستوى الذي تبدأ منه ، والعابرة للجدار إما على بعد يزيد عن 450 مليمترًا أسفل سطح العائم أو يقّل عن 600 مليمتر فوق خط الماء التحميلي الصيفي ، بصمام لا رجعي يُركَّب عند الجدار . ويجوز الاستغناء عن هذا الصمام إذا كانت الأنابيب ذات سمك معزز (أنظر الفقرة (7) أدناه) إلاّ إذا كان تركيبه لازمًا بمقتضى الفقرة (2) .

P88 (5) وبالنسبة للبواليع المنطلقة من الإنشاءات أو الغرف العلوية غير المزودة بأبواب تلبي متطلبات اللائحة 12 فإن من الواجب أن تمرر برانيًا .

P88 (6) يجب أن تكون جميع التجهيزات والصمامات الجدارية التي تتطلبها هذه اللائحة مصنوعة من الفولاذ أو البرونز أو من مادة طروقة معتمدة أخرى . ولا تقبل الصمامات المصنوعة من الحديد الزهر العادي أو من مادة شبيهة به . وينبغي أن تكون جميع الأنابيب المشار إليها في هذه اللائحة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له تكون مقبولة لدى الادارة .

P88 (7) ***أنابيب البواليع وأنابيب التصريف***

P88 (أ) بالنسبة لأنابيب البواليع والتصريف التي لا يلزم أن تكون ذات سماكة معززة :

(i) الأنابيب التي يعادل قطرها الخارجي 155 مليمترًا أو أقّل ، ينبغي ألاّ تقل السماكة عن 4,5 مليمتر ؛

(ii) الأنابيب التي يعادل قطرها الخارجي 230 مليمترًا أو أكثر ، ينبغي ألاّ تقل السماكة عن 6 مليمترات .

وتحدد الأحجام الوسيطة بالاستكمال الخطي .

P88 **(ب)** أنابيب البواليع والتصريف التي يلزم أن تكون ذات سماكة معززة :

(i) الأنابيب التي يعادل قطرها الخارجي 80 مليمترًا أو أقل ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 7 مليمترات ؛

(ii) الأنابيب التي يبلغ قطرها الخارجي 180 مليمترًا ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 10 مليمترات ؛

(iii) الأنابيب التي يعادل قطرها الخارجي 220 مليمترًا أو أكثر ، ينبغي ألا تقل السماكة عن 12,5 مليمتر .

تحدد الأحجام الوسيطة بالاستكمال الخطي .

P88 **اللائحة 22-1**

P88 *مساقطة القمامة*

أنظر التفسير الموحد بشأن اللائحة 22 من اتفاقية 1966

P88 **(1)** يجوز تركيب صمامين بوابيين يتم التحكم فيهما من سطح تشغيل مسقط القمامة يستوفيان الشروط التالية ، عوضًا عن صمام لا رجعي مزود بجهاز اغلاق مباشر يمكن تشغيله من موقع يقع فوق سطح العائم :

(أ) يتم التحكم في الصمام البوابي الأسفل من موقع يقع فوق سطح العائم . ويركب جهاز اغلاق بين الصمامين ؛

(ب) يوضع الطرف الجوانّي فوق خط الماء الناتج عن ميلان قدره 5.8° إلى الميسرة أو الميمنة عند غاطس يتناسب مع سطح العائم الصيفي المعيَّن ، ولكنه لا يقل عن 1000 مليمتر فوق خط الماء الصيفي . وفي الحالات التي يتجاوز فيها الطرف الجوانّي $0,01L$ فوق خط الماء الصيفي ، لا يلزم التحكم في الصمام من سطح العائم ، بشرط أن يكون الوصول إلى الصمام البوابي الجوانّي متاحًا في ظروف الخدمة ؛

(ج) يجوز ، كبديل ، الاستعاضة عن الصمامين البوابيين العلوي والسفلي بغطاء مفصلي صمود للأحوال الجوية يُركب عند الطرف الجوانّي لمسقط القمامة ويكون مزودًا بقلابة تصريف . وينبغي

تركيب جهاز اغلاق بين الغطاء والقلابة بحيث لا يمكن فتح قلابة القمامة إلا بعد اغلاق غطاء الفتحة .

P88 (2) يصنع مسقط القمامة بأكمله ، بما في ذلك غطاؤه ، من مادة ذات سمك معزز .

P88 (3) ينبغي أن تكتب بوضوح على محاكيم الصمامات البوابية و/أو الأغطية المفصلية العبارة التالية : " يبقى مغلقًا بعد الاستعمال " .

P88 (4) حين يقع الطرف الجوانّي لمسقط القمامة أسفل سطح العائم لسفينة ركاب أو خطوط الماء في وضع التوازن لسفينة بضاعة تنطبق عليها شروط الاتزان العطبي ، فإن :

(أ) الغطاء المفصلي الجوانّي/الصمام ينبغي أن يكون سدودًا للماء ؛

(ب) الصمام ينبغي أن يكون صمامًا لا رجعيًا بلولب يُركَّب في موقع يسهل الوصول إليه فوق خط التحميل الأعمق ؛

(ج) التحكم في الصمام اللارجعي بلولب يتم من موضع يقع فوق السطح الرئيسي ، على أن يكون الصمَّام مزودًا بمؤشرات تدل على الفتح/الاغلاق وتكتب على محكام الصمام بوضوح العبارة التالية : " يبقى مغلقًا بعد الاستعمال " .

P88 **اللائحة 22-2**

P88 *الأنابيب الكبلية ومخازن الكبلات*

P88 (1) ينبغي أن تكون الأنابيب الكبلية ومخازن الكبلات سدودة للماء حتى السطح المعرض للأحوال الجوية .

P88 (2) إذا أُقيمت منافذ ، ينبغي اغلاقها بغطاء متين مثبت بمسامير متقاربة .

P88 (3) تزود أنابيب الكبلات التي تمر عبرها كبلات المخطاف بأجهزة اغلاق مثبتة تثبيتًا دائمًا لتقليل تسرب الماء إلى أقصى حد .

اللائحة 23

P88 *الكوّى الجانبية والنوافذ والمناور*

P88 **(1)** ينبغي أن تكون الكوّى الجانبية والنوافذ وزجاجها والمصاريع وأغطية العواصف * ، إذا كانت مركبة ، ذات تصميم معتمد ومتينة الصنع . ولا تقبل الأطر غير المعدنية .

P88 **(2)** تُعرَّف الكوّى الجانبية بأنها منافذ مستديرة أو بيضاوية الشكل لا تتجاوز مساحتها 0,16 متر مربع . وتعامل الفتحات المستديرة أو البيضاوية التي تتجاوز مساحتها 0,16 متر مربع معاملة النوافذ .

P88 **(3)** تُعرَّف النوافذ بأنها عادة ما تكون فتحات مستطيلة ، ذات نصف قطر في كل زاوية يتناسب مع حجم النافذة ، أو فتحات مستديرة أو بيضاوية تتجاوز مساحتها 0,16 متر مربع .

P88 **(4)** تزود الكوّى الجانبية المقامة في الأماكن التالية بمصاريع داخلية مفصلية :

(أ) الأماكن الواقعة أسفل سطح العائم ؛

(ب) الأماكن الواقعة داخل المستوى الأول من الإنشاءات العلوية المحوّطة ؛

(ج) الغرف العلوية المقامة في المستوى الأول من سطح العائم والتي تحمي منافذ تؤدي إلى المستوى الأسفل أو تعتبر طافية في حسابات الاتزان .

P88 ينبغي أن تكون المصاريع قابلة للاغلاق وسدودة للماء إذا رُكبت أسفل سطح العائم وأن تكون صمودة للأحوال الجوية إذا رُكبت فوقه .

P88 **(5)** لا تُركب الكوّى الجانبية في موضع بحيث تقع إسكافاتها أسفل خط موازٍ لسطح العائم على الجانب وتقع نقطته السفلى عند 2,5% من العرض (*B*) ، أو 500 مليمتر ، أيهما أكبر ، فوق خط التحميل الصيفي (أو خط التحميل الصيفي للأخشاب إذا كان مُعيَّنًا) .

---

* تركب المصاريع في الجزء الداخلي من النوافذ والكوّى الجانبية بينما تركب أغطية العواصف في الجزء الخارجي من النوافذ ، عندما يكون ذلك متاحًا ويمكن أن تكون بمصراع أو متحركة .

P88 **(6)** إذا بيَّنت حسابات الاتزان العطبي المطلوبة أن الكوَّى الجانبية ستكون مغمورة في أية مرحلة وسيطة من التغريق أو خط الماء في وضع التوازن النهائي ، تكون هذه الكوَّى من النوع الذي لا يفتح .

P88 **(7)** لا تركب النوافذ في المواقع التالية :

(أ) أسفل سطح العائم ؛

(ب) في المستوى الأول من الفواصل الانشائية الجانبية أو جوانب الإنشاءات العلوية المحوّطة ؛

(ج) الغرف العلوية المقامة في المستوى الأول والتي تعتبر طافية في حسابات الاتزان .

أنظر أيضًا التفسير الموحد *(تفسير الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن LL.62)*

P88 **(8)** ينبغي أن تزود الكوَّى الجانبية والنوافذ المقامة في الجدار الجانبي الواقع في المستوى الثاني بمصاريع داخلية مفصلية يمكن اغلاقها وتكون صمودة للأحوال الجوية إذا كان الإنشاء العلوي يحمي المنفذ المباشر لفتحة تؤدي إلى أسفل أو تعتبر طافية في حسابات الاتزان .

P88 **(9)** تزود الكوَّى والنوافذ الجانبية في الفواصل الانشائية الجانبية المقامة جوانيًا من الجدار الجانبي في المستوى الثاني والتي تحمي منفذًا مباشرًا يؤدي إلى الأماكن المبينة في الفقرة (4) إما بمصاريع داخلية مفصلية ، أو ، حينما يكون الوصول إليها سهلاً ، بأغطية عواصف برانية مثبتة بصورة دائمة وقابلة للاغلاق وصمودة للأحوال الجوية .

P88 **(10)** يمكن أن تقبل الفواصل الانشائية والأبواب في القمرات الواقعة في المستوى الثاني فما فوقه والتي تفصل بين الكوَّى الجانبية والنوافذ وبين منفذ مباشر يؤدي إلى الأسفل أو يُفضي إلى المستوى الثاني المعتبر طافيًا في حسابات الاتزان ، عوضًا عن المصاريع أو أغطية العواصف المركبة في الكوَّى الجانبية والنوافذ .

أنظر أيضًا التفسير الموحد *(تفسير الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن LL.62)*

P88 **(11)** يمكن أن تعتبر الغرف العلوية الواقعة في سطح خلفي مرتفع أو في سطح إنشاء علوي يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي واقعة في المستوى الثاني في ما يتعلق بمقتضيات المصاريع ، على أن يكون ارتفاع السطح الخلفي المرتفع أو الإنشاء العلوي معادلاً للارتفاع القياسي للسطح الخلفي أو أكثر ارتفاعًا منه .

P88 **(12)** تزود المناور الثابتة أو القابلة للفتح بزجاج يكون سمكه ملائمًا لحجمها وموقعها على النحو المطلوب للكوى الجانبية والنوافذ . وينبغي حماية زجاج المناور في أي موقع من الأضرار الميكانيكية وتزويدها ، عند تركيبها في الموقع 1 أو 2 ، بمصاريع مثبتة بصورة دائمة أو بأغطية عواصف .

اللائحة 24
منافذ التصريف

P88 **(1)** (أ) حينما تشكل الملاطم القائمة على الأجزاء المكشوفة من سطوح العائم أو الإنشاءات العلوية آبارًا ، فمن الواجب اتخاذ تدابير وافية لتخليص السطوح من الماء بسرعة ولتصريفها .

P88 **(ب)** باستثناء الحالات المنصوص عليها في الفقرتين (1)(ج) و(2) ، تكون مساحة منفذ التصريف الدنيا (A) على كل جانب من جانبي السفينة بالنسبة لكل بئر واقعة في سطح العائم معادلة للمساحة الناتجة عن المعادلة التالية وذلك في الحالات التي يكون فيها التقوس الطولاني على طريق البئر قياسيًا أو أكبر من القياسي .

P88 تكون المساحة الدنيا لكل بئر واقعة على أسطح الإنشاءات العلوية معادلاً لنصف المساحة الناتجة عن المعادلة التالية :

حيث يكون طول الملطم (l) في البئر 20 مترًا أو أقل :

$$A = 0,7 + 0,035l \text{ m}^2$$

حيث يتجاوز l 20 مترًا :

$$A = 0,07l(m^2)$$

لا ينبغي أن تكون l أكثر من $0,7L$ في جميع الحالات .

إذا كان متوسط ارتفاع الملطم أكثر من 1,2 متر ، يزاد تزاد المساحة المطلوبة بمقدار 0,004 متر مربع من طول البئر بالنسبة لكل 0,1 متر من الفرق في الارتفاع . وإذا كان متوسط ارتفاع الملطم أقل من 0,9 تخفّض المساحة المطلوبة بمقدار 0,004 متر مربع لكل متر من طول البئر بالنسبة لكل 0,1 متر من فرق الارتفاع .

أنظر أيضًا التفسيرات الموحدة

P88 **(ج)** في السفن الخالية من التقوس الطولاني تزاد المساحة المحسوبة وفقًا للفقرة (ب) بمقدار 50% . وحينما يكون التقوس أقل من المستوى القياسي ، يتم إستخراج النسبة بالاستكمال الخطي .

P88 **(د)** تنشأ بئران على متن السفن المنسبطة السطح التي توجد بها غرفة علوية في وسط السفينة يعادل عرضها 80% على الأقل من عرض السفينة ولا يتجاوز فيها عرض الممرات على جانبي السفينة 1,5 متر . وتزود كل من هاتين البئرين بمنافذ تصريف ذات مساحة تتناسب مع طول كل بئر .

P88 **(هـ)** عند وجود فاصل انشائي ساتر ممتد على طول السفينة عند الطرف الأمامي لغرفة علوية واقعة في منتصف السفينة ، يقسم السطح المكشوف إلى بئرين ولا يلزم وضع حد أقصى لعرض الغرفة العلوية .

P88 **(و)** تُعامل الآبار في السطح الخلفي المرتفع كما لو كانت موجودة على سطح العائم .

P88 **(ز)** تُعامل قضبان المصارف التي يتجاوز ارتفاعها 300 مليمتر والمقامة حول السطوح المكشوفة في الناقلات قبالة مشعبات البضائع وشبكة أنابيب البضائع معاملة الملاطم . وتقام منافذ التصريف وفقًا لهذه اللائحة . وتكون أجهزة الاغلاق المركبة في منافذ التصريف بغية إستخدامها خلال عمليات التحميل والتفريغ مُعَدَّة على نحو يحول دون إستعصاء تشغيلها في البحر .

P88 **(2)** إذا لم تستوف سفينة ذات جذع متطلبات اللائحة 36(1)(هـ) أو كانت بها حتارات جانبية للمنافذ العنبرية ممتدة بصورة مستمرة أو شبه مستمرة بين الإنشاءات العلوية المفصولة ، تُحسب المساحة الدُنيا لفتحات منافذ التصريف بناء على الجدول التالي :

عرض المنفذ العنبري أو الجذع بالنسبة لعرض السفينة	مساحة منافذ التصريف بالنسبة لمساحة الملاطم الكلية
40% أو أقل	%20
75% أو أكثر	%10

تُستخلص مساحة منافذ التصريف في الأعراض الوسيطة بالاستكمال الخطي .

P88 (3) تَعتمد فعالية مساحة التصريف المقامة في الملاطم بمقتضى الفقرة (1) على مساحة الانسياب الحر للماء عبر سطح السفينة .

P88 مساحة الانسياب الحر على سطح السفينة هي المساحة الصافية للثغرات بين المنافذ العنبرية وبين المنافذ العنبرية والإنشاءات والغرف العلوية حتى الارتفاع الفعلي للملطم .

P88 تُحسب مساحة منافذ التصريف في الملاطم بالقياس إلى مساحة الانسياب الحر على النحو التالي :

(أ) إذا كانت مساحة الانسياب الحر لا تقل عن مساحة التصريف المحسوبة وفقًا للفقرة (2) على افتراض استمرار حتارات المنافذ العنبرية ، تُعتبر عندئذ المساحة الدُنيا لمنافذ التصريف المحسوبة وفقًا للفقرة (1) كافية .

(ب) إذا كانت مساحة الانسياب الحر تعادل المساحة المحسوبة وفقًا للفقرة (1) أو تقل عنها ، تُحدَّد مساحة التصريف الدُنيا في الملاطم استنادًا إلى الفقرة (2) .

(ج) إذا كانت مساحة الانسياب الحر أقل من تلك المحسوبة استنادًا إلى الفقرة (2) ولكنها أكبر من المساحة المحسوبة وفقًا للفقرة (1) ، تُحسب مساحة منفذ لتصريف الدُنيا في الملطم استنادًا إلى المعادلة التالية :

$$F = F_1 + F_2 - f_p\,(m^2)$$

حيث :

F_1 هي مساحة منفذ التصريف الدنيا المحسوبة استنادًا إلى الفقرة (1) ؛
F_2 هي مساحة منفذ التصريف الدنيا المحسوبة وفقًا للفقرة (2) ؛

f_p هي مجموع المساحة الصافية للممرات والثغرات بين أطراف الفتحات والإنشاءات العلوية أو الغرف العلوية حتى الارتفاع الفعلي للملطم .

P88 **(4)** في حالة السفن التي توجد بها إنشاءات علوية على سطح العائم أو سطح الإنشاءات العلوية المفتوحة في احدى الطرفين أو في كلاهما على آبار تكوَّنت بفعل الملاطم على الأسطح المكشوفة ، ينبغي اتخاذ الترتيبات المناسبة لتصريف الأماكن المفتوحة الواقعة في هذه الإنشاءات العلوية .

P88 تُحسب المساحة الدنيا لمنافذ التصريف على كل جانب من جوانب السفينة بالنسبة الإنشاء العلوي المفتوح (A_s) وبالنسبة للبئر المفتوحة (A_w) وفقًا للخطوات التالية :

(أ) تحديد الطول الكلي للبئر (l_t) الذي يساوي مجموع طول السطح المكشوف المحاط بالملاطم (l_w) وطول المنطقة المشتركة في نطاق الإنشاء العلوي المفتوح (l_s) .

(ب) لتحديد A_s :

(i) تُحسب مساحة منفذ التصريف (A) اللازمة لبئر مفتوحة طولها l_t وفقًا للفقرة (1) مع افتراض أن طول الملطم عادي ؛

(ii) الضرب بمعامل تصحيح قدره 1,5 لتعويض إنعدام التقوس ، إذا كان منطبقًا ، وفقًا للفقرة (1)(ج) ؛

(iii) الضرب بمعامل قدره (b_0 / l_t) لتعديل مساحة منفذ التصريف لتتناسب مع عرض المنافذ (b_O) الواقعة في الفاصل الانشائي الطرفي للإنشاء العلوي المحوّط ؛

(iv) لتعديل مساحة منفذ التصريف بالنسبة للجزء من الطول الكامل للبئر الذي يحيط به الإنشاء العلوي المفتوح ، أضرب في المعامل :

$$1-(l_w / l_t)^2$$

حيث تكون l_w وl_t كما هو محدد في الفقرة (4)(أ) ؛

(v) لتعديل مساحة منفذ التصريف بالنسبة لمسافة سطح البئر الواقعة فوق سطح العائم ، في حالة الأسطح الواقعة بمقدار يفوق $0,5\ h_s$ فوق سطح العائم ، يتم الضرب بالمعامل :

$$0,5\ (h_s/h_w)$$

حيث تعادل h_w ارتفاع سطح البئر فوق سطح العائم وتعادل h_s الارتفاع العادي للإنشاء العلوي .

(ج) لتحديد A_w :

(i) تُحسب مساحة منفذ التصريف للبئر المفتوحة (A_w) وفقًا للفقرة (ب)(i) ، باستخدام l_W لحساب مساحة إسمية لمنفذ التصريف (A') وتعدل هذه القيمة من بعد لتتناسب مع الارتفاع الفعلي للملطم (h_b) باستخدام احدى معادلات تصحيح المساحة التالية ، أيها كان منطبقًا :

للملاطم التي يتجاوز ارتفاعها 1,2 مترًا :

$$A_c = l_w\left(h_b - 1.2\right)/0.10)(0.004)\left(m^2\right)\ ;$$

للملاطم التي يقل ارتفاعها عن 0,9 مترًا :

$$A_c = l_w\left(h_b - 0.9\right)/0.10)(0.004)\left(m^2\right)\ ،$$

للملاطم التي يتراوح ارتفاعها بين 1,2 و0,9 مترًا ، لا حاجة إلى تعديل (أي $A_c = 0$) ؛

(ii) تُعدَّل مساحة منفذ التصريف المُصحَّح ($A_w = A' + A_c$) لمراعاة إنعدام التقوس الطولاني ، إذا كان منطبقًا ، والارتفاع فوق سطح العائم على النحو المبين في الفقرتين (ب)(ii) و(ب)(v) ، باستخدام h_s وh_w .

(د) تُوفَّر مساحات منفذ التصريف الناتجة عن ذلك بالنسبة للإنشاء العلوي المفتوح (A_s) وبالنسبة للبئر المفتوحة (A_w) على كل جانب

من الحيز المفتوح الذي يغطيه الإنشاء العلوي وفي كل جانب من البئر المفتوحة ، على التوالي .

(هـ) وتُبيِّن المعادلات التالية في ايجاز العلاقات المذكورة أعلاه ، على افتراض أن l_t ، ومجموع l_w وl_s أكثر من 20 مترًا :

مساحة منفذ التصريف A_w للبئر المفتوحة :

$Aw=(0.07l_w + A_c)$ (تصحيح التقوس الطولاني) $(0.5h_s/h_w)$

مساحة منفذ التصريف A_s للإنشاء العلوي المفتوح :

$A_s=(0.07l_t)$ (تصحيح التقوس الطولاني) $(b_o/l_t)(1 - l_w/l_t)^2)(0,5h_s/h_w)$

حيث تعادل l_t 20 مترًا أو أقل ، وتعادل مساحة منفذ التصريف الأساسية $A = 0,7+0,35l_t$ وفقًا للفقرة (1) .

P88 **(5)** تكون الحواف السفلى لمنافذ التصريف قريبة من السطح بالقدر المستطاع . ويكون ثلثا مساحة منفذ التصريف واقعين في نصف البئر الأقرب إلى النقطة السفلى من منحنى التقوس الطولاني . ويُوزَّع ثلث مساحة منفذ التصريف المطلوب بالتساوي على امتداد طول البئر المتبقي . وإذا كان تقوس سطح العائم المكشوف أو سطح الإنشاء العلوي المكشوف يعادل صفرًا أو كان ضئيلاً ، توزَّع مساحة منفذ التصريف بصورة متساوية على امتداد طول البئر .

P88 **(6)** تُقام أسيجة أو قضبان متباعدة بمقدار 230 مليمترًا تقريبًا لحماية جميع فتحات منافذ التصريف في الملاطم . وإذا زودت منافذ التصريف بمصاريع ، ينبغي ترك مسافة كافية منعًا للاستعصاء . وينبغي أن تكون مسامير أو محامل المفصلات من معدن غير قابل للصدأ . ولا تُزوَّد المصاريع بأجهزة تثبيت .

اللائحة 25
حماية الطاقم

P88 **(1)** ينبغي أن تكون الغرف العلوية المستخدمة لايواء الطواقم متمتعة بمستوى مقبول من المقاومة .

P88 (2) تُركَّب أسيجة قضبان تحرز أو ملاطم حول الأسطح المكشوفة . ولا يقل ارتفاع قضبان التحرز أو الملاطم عن متر واحد من السطح ، على أن يُعتمد ارتفاع أقل إذا كان هذا الارتفاع يعوق تشغيل السفينة بصورة عادية ، وذلك إذا رأت الادارة أن الحماية الموفرة ملائمة .

أنظر أيضًا التفسير الموحد (*تفسير الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن LL.14*)

P88 (3) ينبغي أن تكون لقضبان التحرز المركبة على سطح الإنشاء العلوي أو سطح العائم ثلاثة مداميك على الأقل ، على ألا تتجاوز الثلمة الواقعة أسفل المدماك الأدنى لقضبان التحرز 230 مليمترًا . ولا تتباعد المداميك الأخرى بأكثر من 380 مليمترًا . وفي السفن ذات الأشفار المدوَّرة تقام دُعامات قضبان التحرز على الجزء المسطح من السطح . أما في المواقع الأخرى فتُركب قضبان تحرز ذات مدماكين على الأقل . وينبغي أن تستوفي قضبان التحرز الأحكام التالية :

(أ) تتباعد الدُعامات الثابتة أو النقَّالة أو المزودة بمفصلات بمقدار 1,5 متر تقريبًا . وينبغي أن تكون الدُعامات النقالة أو المفصلية قابلة للاغلاق في الوضع العمودي ؛

(ب) تزوَّد كل دعامة من بين ثلاث دعامات بكتيفة أو بسِناد ؛

(ج) عندما يكون ذلك لازمًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، يجوز تركيب حبال سلكية فولاذية عوضًا عن قضبان التحرز . وينبغي أن تكون الأسلاك مشدودة بشدَّادات ؛

(د) حين يكون ذلك ضروريًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تعتبر السلاسل المركبة بين دعامتين ثابتتين و/أو ملطمين مقبولة عوضًا عن قضبان التحرز .

P88 (4) تُوفَّر وسائل مقبولة تكفل المرور الآمن الذي تنص عليه اللائحة 25-1 (في شكل قضبان تحرز أو حبال نجاة أو منافذ جانبية أو ممرات تحت السطح ، وخلاف ذلك) لحماية الطواقم في ذهابهم إلى أماكن اقامتهم وغرفة الآلات أو أي أماكن أخرى تستخدم في التشغيل اللازم للسفينة ، أو عودتهم منها .

P88 (5) تُستَّف بضائع السطح المحمولة على متن أي سفينة على نحو يتيح اغلاق أي منفذ يقع على مقربة من البضائع ويُمكن من المرور جيئة وذهابًا إلى أماكن اقامة الطواقم وغرفة الآلات والأجزاء الأخرى التي تستخدم في عمليات التشغيل الأساسية للسفينة ، ويمنع تسرب الماء عبر هذا المنفذ . وينبغي اقامة قضبان تحرز أو حبال نجاة فوق بضائع السطح لحماية الطواقم إذا لم يكن هناك ممر ملائم على سطح السفينة أو أسفله .

P88 **اللائحة 25-1**

P88 *وسائل مرور الطواقم الآمن*

P88 **(1)** ينبغي أن يتاح المرور الآمن للطواقم بوسيلة واحدة على الأقل من الوسائل المبينة في الجدول 25-1.1 أسفله :

P88 **(2)** تُعرَّف الترتيبات المقبولة المشار إليها في الجدول 25-1.1 على النحو التالي :

(أ) ممر أسفل السطح مزود بوسائل اضاءة وتهوية جيدة (مع منفذ سالك لا يقل طوله عن 0,8 متر وارتفاعه عن مترين) ، يكون قريبًا قدر المستطاع من سطح العائم ويربط بين المواقع المعنية ويتيح النفاذ إليها .

(ب) منفذ جانبي فعَّال ودائم مقام في أو فوق مستوى سطح الإنشاء العلوي في منتصف السفينة أو في أقرب موقع مستطاع منه ، مكون من منصة متصلة لا يقل عرضها عن 0,6 متر ومن سطح غير زلوق ومزود بقضبان تحرز تمتد على كل جانب على طول المنفذ . وينبغي ألا يقل ارتفاع قضبان التحرز عن 1 متر وأن يتكوَّن من ثلاث مداميك تُعدَّ وفقًا لمتطلبات اللائحة 25(3) . وينبغي انشاء حاجز للأقدام .

(ج) ممشى جانبي دائم لا يقل عرضه عن 0,6 متر مقام عند مستوى سطح العائم ويتألف من صفين من قضبان التحرز مزودين بدُعامات لا تتباعد في ما بينها بأكثر من ثلاثة أمتار . وينبغي أن يكون عدد مداميك قضبان التحرز والمسافات الفاصلة بينها وفقا للائحة 25(3) . وفي السفن من النوع " باء " ، يمكن أن تعتبر حتارات المنافذ العنبرية التي لا يقل ارتفاعها عن 0,6 متر مشكلة لجانب واحد من الممشى بشرط اقامة صفين من قضبان التحرز بين المنافذ العنبرية .

(د) حبل نجاة سلكي لا يقل قطره عن 10 مليمترات معزز بدُعامات لا تتباعد في ما بينها بأكثر من 10 أمتار ، أو درابزين وحيد أو حبل سلكي مربوط بحتارات المنافذ العنبرية متصل ومزود بدُعامات بين المنافذ العنبرية .

الجدول 25-1.1

نوع السفينة	مواقع النفاذ في السفينة	العائم الصيفي المعيَّن	الترتيبات المقبولة حسب نوع العائم المعيَّن‡			
			النوع (أ)	النوع B-100	النوع B-60	النوع 'B' و'B+'
جميع السفن باستثناء ناقلات النفط * وناقلات الكيميائيات * وناقلات الغاز *	1.1 *النفاذ إلى الأماكن الواقعة في منتصف السفينة*	≥ 3000 ملم	(أ) (ب) (هـ)	(أ) (ب) (هـ)	(أ) (ب) (ج)(i) (هـ) (و)(i)	(أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (ج)(iv) (د)(i) (د)(ii) (د)(iii) (هـ) (و)(i) (و)(i) (و)(ii) (و)(iv)
	1.1.1 بين الكوتل والبرج أو 2.1.1 بين الكوتل والغرفة العلوية التي تضم أماكن إقامة أو معدات ملاحة أو كليهما .	< 3000 ملم	(أ) (ب) (هـ)	(أ) (ب) (هـ)	(أ) (ب) (ج)(i) (هـ) (و)(i) (و)(ii)	
	2.1 *النفاذ إلى الأطراف* 1.2.1 بين الكوتل والمقدمة (إذ لم يكن هناك برج) 2.2.1 بين البرج والمقدمة 3.2.1 بين غرفة علوية بها أماكن إقامة أو معدات ملاحة أو كلاهما ، والكوتل، أو	≥ 3000 ملم	(أ) (ب) (ج)(i) (هـ) (و)(i)	(أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (هـ) (و)(i) (و)(ii)	(أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (هـ) (و)(i) (و)(ii)	
	4.2.1 في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي والطرف الخلفي للسفينة .	< 3000 ملم	(أ) (ب) (ج)(i) (د)(i) (هـ) و(i)	(أ) (ب) (ج)(i) (د)(i) (د)(ii) (هـ) و(i) و(ii)	(أ) (ب) (ج)(i) (ج)(ii) (ج)(iv) (د)(i) (د)(ii) (هـ) (و)(i) (و)(ii) (و)(iv)	

* ناقلات النفط وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز على النحو المحدد في اللوائح II-1/12.2 و VII/2.8 و VII/2.11 ، على التوالي ، من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، السارية المفعول .

‡ يرد تفصيل الترتيبات (أ) – (و) في الفقرة (2) أسفله . وترد تفاصيل المواقع (أ) – (v) في الفقرة (3) أسفله .

الجدول 25-1.1 (تتمة)

ناقلات النفط* وناقلات الكيميائيات* وناقلات الغاز*	2.1	*النفاذ إلى المقدمة*		
	1.1.2	بين الكوتل والمقدمة	≤($A_f + H_s$) †	(أ) (هـ) (و)(i) (و)(v)
	2.1.2	بين غرفة علوية بها أماكن إقامة أو معدات ملاحة أو كلاهما ، والكوتل ، أو		
	3.1.2	في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي للسفينة	>($A_f + H_s$) †	(أ) (هـ) (و)(i) (و)(ii)
	2.2	*النفاذ إلى الطرف الخلفي* في السفن المنبسطة السطح بين أماكن إقامة الطاقم والطرف الأمامي والطرف الخلفي للسفينة .	على النحو المطلوب في 4.2.1 بالنسبة لأنواع السفن الأخرى	

* ناقلات النفط وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز على النحو المحدد في اللوائح II-12.2/1 و2.8/VII و2.11/VII ، على التوالي ، من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، السارية المفعول .

† A_f : سطح العائم الصيفي الأدنى المحسوب للسفن من النوع "ألف" ('A') بصرف النظر عن نوع سطح العائم المحدد فعلاً .

H_s : الارتفاع القياسي للإنشاء العلوي على النحو المحدد في اللائحة 33 .

‡ يرد تفصيل الترتيبات (أ) – (و) في الفقرة (2) أسفله . وترد تفاصيل المواقع (أ) – (v) في الفقرة (3) أسفله .

(هـ) منفذ جانبي ثابت يكون :

(i) مقامًا في أو فوق مستوى سطح الإنشاء العلوي ؛

(ii) مقامًا في مركز السفينة أو في أقرب موقع مستطاع منه ؛

(iii) مقامًا بحيث لا يعوق المرور بيسر عبر مناطق العمل الواقعة في السطح ؛

(iv) مُشكِّلاً لمنصة متصلة لا يقل عرضها عن 1 متر ؛

(v) مصنوعًا من مادة مقاومة للحريق وغير زلوقة ؛

(vi) مزودًا بقضبان تحرز تمتد على كلا الجانبي على امتداد طول المنفذ ؛ وينبغي ألا يقل ارتفاع قضبان التحرز عن 1 متر وأن تكون مداميكها وأن يُعزَّز بدُعامات لا تتباعد في ما بينها بأكثر من 1,5 متر مطابقة لمتطلبات اللائحة 25(3) ، ؛

(vii) مزودًا بحاجز للأقدام على كل جانب ؛

(viii) مزودًا بمنافذ ، مع سلالم عند الاقتضاء ، تؤدي إلى السطح . وينبغي ألا تتباعد المنافذ في ما بينها بأكثر من 40 مترًا ؛

(ix) مزودًا بملاجئ على امتداد المنفذ الجانبي تقع على مسافات لا تزيد عن 45 مترًا إذا كان طول السطح المكشوف المراد عبوره أكثر من 70 مترًا . وينبغي أن يكون كل ملجأ كافيًا لايواء شخص واحد على الأقل وأن يكون معدًا بحيث يوفر الحماية من الأحوال الجوية في مقدمة السفينة وميسرتها وميمنتها .

(و) ممشى جانبي دائم يقع في مستوى سطح العائم أو في أقرب موقع مستطاع من مركز السفينة ، وله نفس خصائص المنفذ الجانبي المُبيَّن في الفقرة (هـ) ، باستثناء حواجز الأقدام . وفي السفن من النوع " باء " (المصرح لها بنقل السوائل السائبة) حيث لا يقل ارتفاع حتارة المنفذ وغطاء المنفذ المُركَّب عن متر واحد ، يمكن اعتبار حتارات المنافذ العنبرية مشكِّلة لجانب واحد من الممشى الجانبي بشرط أن يُركَّب صفان من قضبان التحرز بين المنافذ العنبرية .

P88 (3) المواقع العرضية المسموح بها للتجهيزات الواردة في الفقرات (2)(ج) و(د)(و) أعلاه حيثما كانت ملائمة :

(i) في مركز السفينة أو على مقربة منه ، أو مركبَّة في المنافذ العنبرية في مركز السفينة أو على مقربة منه ؛

(ii) على كل جانب من جانبي السفينة ؛

(iii) على جانب واحد من السفينة ، مع اتخاذ الترتيبات اللازمة لتركيبها على الجانب الآخر ؛

(iv) على جانب واحد من السفينة فقط ؛

(v) على كل جانب من المنافذ العنبرية على مقربة من المركز قـــدر المستطاع .

P88 (4) (أ) إذا رُكِّبت حبال سلكية فينبغي تزويدها بشدادات لكفالة إحكام شدها .

P88 (ب) في الحالات التي يكون فيها ذلك ضروريًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تقبل الحبال السلكية الفولاذية عوضًا عن قضبان التحرز .

P88 (ج) في الحالات التي يكون فيها ذلك لازمًا لتشغيل السفينة بصورة عادية ، تقبل السلاسل المركبة بين الدُعامات الثابتة عوضًا عن قضبان التحرز .

P88 (د) إذا رُكبت دُعامات ، تُعزز كل دعامة من ثلاث دعائم بكتيفة أو بسِناد .

P88 (هـ) ينبغي أن تكون الدُعامات النقَّالة أو المفصلية قابلة للاغلاق في الوضع العمودي .

P88 (و) إتاحة منفذ للمرور فوق الحواجز مثل الأنابيب أو غيرها من التجهيزات المركبة بصورة ثابتة .

P88 (ز) لا ينبغي ، بصورة عامة ، أن يتجاوز عرض المنفذ الجانبي أو الممشى الجانبي المقام على مستوى السطح 1,5 متر .

P88 (5) في الناقلات التي يقّل طولها عن 100 متر ، يمكن أن يُخفض العرض الأدنى لمنصة المنفذ الجانبي أو الممشى الجانبي على مستوى السطح ، المقام وفقًا للفقرتين (2)(هـ) أو (و) أعلاه على التوالي إلى 0,6 متر .

اللائحة 26

الشروط الخاصة للتعيين بالنسبة للسفن من الطراز 'A'

أنظر أيضًا التفسير الموحد

أغلفة الآلات

P88 (1) توفر الحماية لأغلفة آلات السفن من الطراز 'A' على النحو المحدد في اللائحة 27 ، باحدى الترتيبات التالية :

(أ) كوتل محوّط أو برج لا يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي ؛

(ب) غرفة علوية ذات ارتفاع مماثل ومتانة مكافئة .

P88 (2) غير أنه يجوز أن تكون أغلفة الآلات مكشوفة إذا لم توجد فتحات تُمكِّن من النفاذ مباشرة من سطح العائم إلى مكان الآلات . ومن المقبول أن يوجد في أغلفة الآلات باب يستوفي المواصفات المنصوص عليها في اللائحة 12 ، بشرط أن يؤدي إلى مكان أو ممر ذي متانة مكافئة للأغلفة ومفصول عن المراقي إلى غرفة المحركات بباب ثان كتيم ومصنوع من الفولاذ أو من مادة مكافئة له .

المنافذ السورية والسبل

P88 (3) يُقام في السفن من الطراز 'A' منفذ سوري دائم يُعَّدُ وفقًا لأحكام اللائحة 25-1(2)(هـ) على مستوى سطح الإنشاءات العلوية بين الكوتل وبرج منتصف السفينة أو الغرفة العلوية ، إن وجدت . ويعتبر الترتيب الوارد في الفقرة 25-1 (2)(أ) وسيلة نفاذ مكافئة تقوم مقام المنفذ السوري .

P88 (4) ينبغي كفالة العبور الآمن من المنفذ السوري إلى أماكن اقامة الطاقم المختلفة والتنقل بين أماكن اقامة الطاقم ومكان الآلات أيضًا .

المنافذ العنبرية

P88 (5) تُزوّد المنافذ العنبرية المقامة في سطح العائم وسطح السلوقية أو على قمم جذوع التمدد في السفن من الطراز 'A' بأغطية سدودة للماء من الفولاذ أو من مادة مكافئة له .

نظم تصريف المياه

P88 (6) تُزوَّد السفن ذوات الملاطم بدرابزين مفتوح مقام على نصف طول السطح المشكوف على الأقل ، أو بنظام مكافئ لتصريف المياه . وتعتبر مساحة منفذ التصريف الواقعة في الجزء الأسفل من الملاطم والمكونة من 33% من المساحة الكلية للملاطم نظامًا مكافئًا لتصريف المياه . وينبغي أن تكون الحافة العليا للصفائف العلوية منخفضة قدر المستطاع .

P88 (7) وفي الحالات التي تكون فيها الإنشاءات العلوية مترابطة بجذوع ، يُركب درابزين مفتوح على كامل طول الأجزاء المكشوفة من سطح العائم .

الفصل III
عوائم السفن

اللائحة 27
طُرز السفن

P88 **(1)** لأغراض حساب العائم ، تُقسَّم السفن إلى الطراز 'A' والطراز 'B' .

السفن من الطراز 'A'

P88 **(2)** السفينة من الطراز 'A' هي سفينة :

(أ) صُممت لنقل شحنات من السوائل السائبة فقط ؛

(ب) يكون فيها السطح المكشوف متكاملاً إلى درجة كبيرة وليس بها سوى منافذ صغيرة تؤدي إلى حُجيرات البضائع ، مغلقة بأغطية مزوَّدة بحشايا سدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ؛ و

(ج) يكون فيها مستوى نفاذية حُجيرات البضائع المحملة منخفضاً .

P88 **(3)** ينبغي أن تكون السفن من الطراز 'A' التي يتجاوز طولها 150 مترًا ويقل العائم المعيَّن لها عن العائم المعيَّن لسفينة من الطراز 'B' ، قادرة ، عند تحميلها وفقًا لمتطلبات الفقرة (11) ، على مقاومة غمر أي حُجيرة أو حُجيرات ، بمعدل نفاذية مفترض قدره 0,95 ناتج عن افتراضات العطب المحددة في الفقرة (12) ، وعلى البقاء طافية في حالة مرضية من التوازن ، على النحو المحدد في الفقرة (13) . وفي مثل هذه السفن ، تعتبر أماكن الآلات حُجيرة قابلة للغمر ولكن بنفاذية قدرها 0,85 .

P88 **(4)** يُعيَّن للسفن من الطراز 'A' عائم لا يقل عن العائم المُبيَّن في الجدول 1.28 .

السفن من الطراز 'B' "

P88 **(5)** تعتبر جميع السفن التي لا تقع في نطاق الأحكام المتعلقة بالسفن من الطراز 'A' الواردة في الفقرتين (2) و(3) سفنًا من الطراز 'B' .

P88 **(6)** في حالة السفن من الطراز 'B' ، التي توجد فيها في الموقع 1 أغطية منافذ عنبرية يمكن ، باذن من الادارة ، أن تستوفي المتطلبات الواردة في اللائحة 15 ، (باستثناء الفقرة (6)) أو المزودة بنظم لأحكام الاغلاق مقبولة بموجب أحكام اللائحة 16(6) ، يُعيّن العائم على أساس القيمً المبيَّنة في الجدول 2.28 ، مُزادة بالقيّم المبيَّنة في الجدول 1.27 :

الجدول 1.27 – *زيادات العوائم على العوائم الجدولية للسفن من الطراز 'B'، وذلك بالنسبة للسفن ذات الأغطية العنبرية التي تستوفي أحكام اللائحة 15 (باستثناء الفقرة (6))*

طول السفينة (بالأمتار)	زيادة العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالأمتار)	زيادة العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالأمتار)	زيادة العائم (بالمليمترات)
108	50	139	175	171	292
فما دون		140	181	172	294
109	52	141	186	173	297
110	55	142	191	174	299
111	57	143	196	175	301
112	59	144	201	176	304
113	62	145	206	177	306
114	64	146	210	178	308
115	68	147	215	179	311
116	70	148	219	180	313
117	73	149	224	181	315
118	76	150	228	182	318
119	80	151	232	183	320
120	84	152	236	184	322
121	87	153	240	185	325
122	91	154	244	186	327
123	95	155	247	187	329
124	99	156	251	188	332
125	103	157	254	189	334
126	108	158	258	190	336
127	112	159	261	191	339
128	116	160	264	192	341
129	121	161	267	193	343
130	126	162	270	194	346
131	131	163	273	195	348
132	136	164	275	196	350
133	142	165	278	197	353
134	147	166	280	198	355
135	153	167	283	199	357
136	159	168	285	200	358
137	164	169	287		
138	170	170	290		

يُستخرج عائم السفن في الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي .
تتولى الادارة أمر السفن التي يزيد طولها عن 200 متر .

P88 **(7)** في السفن من الطراز 'B' ، التي توجد فيها في الموقع 1 منافذ عنبرية مزودة بأغطية تستوفي متطلبات اللائحة 16 (2) إلى (5) ، يُعيّن العائم ، باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرات (8) إلى (13) على أساس الجدول 2.28 .

P88 **(8)** يُعيّن لأي سفينة من الطراز 'B' يتجاوز طولها 100 متر عائم يقِّل عن العائم المعيّن بموجب الفقرة (7) ، بشرط أن تستوثق الادارة ، في ما يتعلق بحجم التخفيض الممنوح ، مما يلي :

(أ) ملاءمة التدابير المتخذة لحماية الطاقم ؛

(ب) ملاءمة أنظمة تصريف المياه ؛

(ج) استيفاء الأغطية في الموقع 1 والموقع 2 لأحكام اللائحة 16(1) إلى (5) و(7) ؛

(د) ينبغي أن تكون السفينة ، عند تحميلها وفقًا لمتطلبات الفقرة (11) ، قادرة على تحمل غمر أي حُجيرة أو حُجيرات ، مع معدل نفاذية مفترض قدره 0,95 ، ناتج عن افتراضات العطب المبينة في الفقرة (12) ، وعلى أن تظل طافية في حالة مرضية من التوازن ، على النحو المحدد في الفقرة (13) . وإذا تجاوز طول مثل هذه السفينة 150 مترًا ، تعتبر أماكن الآلات حُجيرة معرضة للغمر ، ولكن مع معدل نفاذية قدره 0,85 .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللائحة 27(7) من اتفاقية 1966

P88 **(9)** عند حساب عوائم السفن من الطراز 'B' المستوفية لمتطلبات الفقرات (8) ، (11) ، (12) و(13) ، لا تخفض القيم المستمدة من الجدول 2.28 بأكثر من 60% من الفرق بين القيم الجدولية الواردة في الجدولين 1.28 و2.28 بالنسبة لطول السفن المعنية

P88 **(10)** (أ) يجوز زيادة تخفيض العائم الجدولي المسموح به بموجب الفقرة (9) بما يعادل مجموع الفرق بين القيم المبينة في الجدول 1.28 وتلك المبينة في الجدول 2.28 ، بشرط أن تستوفي السفن متطلبات ما يلي :

(i) اللائحة 26 ، باستثناء الفقرة (5) ، كما لو كانت السفينة من الطراز 'A' ؛

(ii) الفقرات (8) ، (11) و(13) ؛ و

(iii) الفقرة (12) ، على افتراض أن أي فاصل انشائي مستعرض سيكون ، على امتداد طول السفينة ، مصابًا بعطب ، بحيث تتعرض حُجيرتان متجاورتان واقعتان على طول السفينة للغمر في وقت واحد ، غير أن هذا العطب لن يمس الفواصل الانشائية المحيطة بمكان الآلات .

P88 (ب) إذا تجاوز طول مثل هذه السفينة 150 مترًا ، تُعتبر أماكن الآلات حُجيرة معرضة للغمر ، ولكن بنفاذية قدرها 0,85 .

حالة التحميل الأولية

P88 (11) تحدد حالة التحميل الأولية على النحو التالي :

(أ) تُحمَّل السفينة إلى خط تحميلها الصيفي على افتراض إستواء الصالب .

(ب) عند حساب مركز الثقل العمودي ، تطبق المبادئ التالية :

(i) تجانس البضائع المحمولة ؛

(ii) تعتبر جميع حُجيرات البضائع ، باستثناء تلك المشار إليها في الفقرة الفرعية (3) ، ولكن بما في ذلك الحُجيرات المزمع ملؤها جزئيًا ، محملة تمامًا ؛ ما عدا في حالة البضائع السائلة حيث تعتبر كل حُجيرة مملوءة بنسبة 98% ؛

(iii) إذا كانت السفينة مصممة للعمل بخط تحميلها الصيفي مع وجود حُجيرات فارغة ، تعتبر هذه الحُجيرات فارغة ؛ بشرط ألا يقل ارتفاع مركز الثقل المحسوب على هذا النحو عن الارتفاع المحسوب بموجب الفقرة الفرعية (2) ؛

(iv) تعتبر جميع الصهاريج والأماكن المعدة للسوائل والمؤن الاستهلاكية مملوءة بنسبة 50% من طاقتها الاجمالية . ويفترض ، لكل نوع من السوائل ، وجود صهريجين عرضيين على الأقل أو صهريج محوري واحد على الأقل

بسطح طليق أقصى ، على أن يتم اختيار الصهريج أو مجموعة الصهاريج التي يكون فيها تأثير الأسطح الطليقة هو الأعلى ؛ وفي كل صهريج يعتبر مركز ثقل المحتويات هو مركز حجم الصهريج . ويفترض أن تكون الصهاريج المتبقية إما فارغة تمامًا أو مملوءة تمامًا ، على أن يتم توزيع السوائل الاستهلاكية بين هذه الصهاريج بحيث يُمكن الحصول على أعلى ارتفاع مستطاع لمركز الثقل فوق الصالب ؛

(v) يؤخذ في الاعتبار التأثير الأقصى للسطح الطليق عند زاوية ميلان لا تزيد عن 5° في كل حُجيرة تحتوي على سوائل ، على نحو ما هو مبين في الفقرة الفرعية (2) ، باستثناء الحُجيرات التي تحتوي على سوائل استهلاكية وفقًا للفقرة الفرعية (4) . ويمكن أيضًا استخدام التأثير الفعلي للسطح الطليق ، بشرط أن تكون طرائق الحساب مقبولة لدى الادارة ؛

(vi) يحسب الثقل على أساس القيم التالية لجاذبية المواد المبينة أدناه :

المياه المالحة	1,025
المياه العذبة	1,000
زيت الوقود	0,950
زيت الديزل	0,900
زيت التزليق	0,900

افتراضات العطب

P88 **(12)** بالنسبة لطبيعة العطب المفترض تطبق المبادئ التالية :

(أ) يفترض في جميع الحالات أن يمتد نطاق العطب عموديًا من خط الأساس إلى الأعلى دون حدود .

(ب) يعادل نطاق العطب المستعرض B/5 أو 11,5 متر ، أيهما أقل ، مقاسًا من جدار السفينة إلى الداخل عموديًا حتى المحور ، عند مستوى خط التحميل الصيفي .

(ج) إذا تسبب عطب يقل نطاقه عن النطاق المحدد في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) في حالة أشد سوءً يؤخذ في الاعتبار في هذا النطاق الأقل .

(د) باستثناء الحالات التي تنص فيها الفقرة (10)(أ) على خلاف ذلك ، يقتصر الغمر على حُجيرة واحدة بين الفواصل الانشائية المستعرضة المجاورة ، بشرط ألا يقع الفاصل الطولي الداخلي للحجيرة داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض . ويفترض أن تكون الفواصل الانشائية المستعرضة للصهاريج الجانبية التي لا تمتد على كامل عرض السفينة خالية من العطب ، بشرط أن يتجاوز طولها النطاق المستعرض للعطب المفترض المحدد في الفقرة الفرعية (ب) .

إذا وجدت في الفاصل الانشائي المستعرض درجات أو تجاويف لا يتجاوز طولها 3 أمتار ، واقعة داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض على النحو المحدد في الفقرة الفرعية (ب) ، يمكن أن يعتبر هذا الفاصل الانشائي المستعرض سالمًا وأن تعتبر الحُجيرة المجاورة قابلة للغمر بمفردها . أما إذا وجدت في الفاصل الانشائي المستعرض درجة أو تجويف يتجاوز طولها/طوله 3 أمتار داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض ، فتعتبر الحُجيرتان المجاورتان لهذا الفاصل الانشائي مغمورتين . ولا يعتبر التجويف المكونّ من فاصل المؤخرة الانشائي وأعلى الصهريج الواقع في طرف المؤخرة تجويفًا لأغراض هذه اللائحة .

(هـ) إذا وقع الفاصل الانشائي المستعرض الرئيسي داخل النطاق المستعرض للعطب المفترض وكان به تجويف يتجاوز طوله 3 أمتار باتجاه قاع مزدوج أو صهريج جانبي ، يعتبر القاع المزدوج أو الصهاريج الجانبية المجاورة للجزء المجوف من الفاصل الانشائي الرئيسي المستعرض متزامنًا في الغمر . وإذا كان بهذا الصهريج الجانبي فتحات تنفذ إلى عنبر واحد أو عدة عنابر ، مثل فتحات التغذية بالحبوب ، يعتبر هذا العنبر أو العنابر متزامنًا/متزامنة في الغمر . وبالمثل ؛ في السفن المصممة لحمل البضائع السائلة ، إذا وجدت في صهريج جانبي فتحات مطلة على الحُجيرات المجاورة ، تعتبر هذه الحُجيرات المجاورة فارغة ومتزامنة في الغمر . وينطبق هذا الحكم حتى في الحالات التي تكون فيها هذه الفتحات مزودة بأنظمة اغلاق ، باستثناء الصمامات السكينية المركبة في الفواصل الانشائية بين الصهاريج ، وحيث يكون التحكم في الصمامات من السطح . وتعتبر أغطية فتحات الولوج المزودة بمزلاجات متقاربة مكافئة للفواصل الانشائية الخالية من الفتحات ، باستثناء فتحات الصهاريج الجانبية العلوية المشتركة بين العنابر .

(و) في الحالات التي يفترض فيها غمر أي حُجيرتين طوليتين متجاورتين ، ينبغي أن تتباعد الفواصل الانشائية المستعرضة الرئيسية السدودة للماء بما لا يقل عن $1/L^{2/3}$ أو 14,5 متر ؛ أيهما أقل ، لكي تعتبر هذه الفواصل فعالة . وفي الحالات التي تتباعد فيها الفواصل الانشائية المستعرضة بمسافة أقل ، يفترض عدم وجود فاصل أو أكثر من هذه الفواصل للحصول على أدنى حد من التباعد بين الفواصل الانشائية .

حالة التوازن

P88 **(13)** تُعتبر حالة التوازن مرضية بعد الغمر في الحالات التالية :

(أ) إذا كان خط الماء النهائي بعد الغمر ، مع الأخذ في الاعتبار زيادة الغاطس والعقب والميل الطولي ، واقعًا أسفل الحافة السفلى لأي فتحة يمكن أن يتم عبرها الغمر النازل . وتشمل هذه الفتحات أنابيب الهواء ومساقط التهوية (حتى وإن استوفت متطلبات اللائحة 19(4)) والفتحات التي تقفل بأبواب صمودة للأحوال الجوية (حتى وإن استوفت متطلبات اللائحة 12) أو أغطية الفتحات العنبرية (حتى وإن استوفت متطلبات اللائحة 16(1) إلى (5)) ، ويجوز استثناء الفتحات المغلقة بأغطية فتحات الولوج والكوى ذات الأغطية المسطحة (المستوفية لمتطلبات اللائحة 18) ، وأغطية فتحات عنابر البضائع من النوع المحدد في اللائحة 17(2) ، والأبواب المنزلقة السدودة للماء التي تقفل وتفتح عن بعد (المستوفية لمتطلبات اللائحة (23)) . أما في حالة الأبواب التي تفصل مكان الآلات الرئيسي من حُجيرة جهاز التوجيه ، فيجوز أن تكون الأبواب المنزلقة السدودة للماء مزودة بمفصلات سريعة الاغلاق تظل مغلقة في البحر عندما لا تستخدم الأبواب ، على أن تكون العتبة السفلى لهذه الأبواب فوق خط التحميل الصيفي .

(ب) إذا وقعت الأنابيب والقنوات أو الأنفاق في نطاق العطب المفترض المحدد في الفقرة (12)(ب) ، تتخذ الترتيبات الكفيلة بتفادي امتداد الغمر التدريجي إلى حُجيرات غير الحُجيرات المفترض أنها قابلة للغمر في عمليات الحساب المتعلقة بكل حالة من حالات العطب .

(ج) إذا كانت زاوية الميلان بفعل الغمر غير المتناسق لا تتجاوز 15° ، ولم يكن أي جزء من السطح مغمورًا، يجوز قبول زاوية ميلان قدرها 17° .

(د) إذا كان الارتفاع البيني في حالة الغمر ايجابيًا .

(هـ) إذا كان أي جزء من السطح يقع خارج الحُجيرة المفترض غمرها في حالة معينة من العطب مغمورًا . أما إذا أُعتبر هامش الاتزان في حالة الغمر مثيرًا للشكوك ، فينبغي دراسة الاتزان المتبقي . ويمكن أن يُعتبر هذا الاتزان كافيًا إذا كان نطاق منحنى ذراع الاستعدال لا يقل عن 20° انطلاقًا من وضع التوازن ، وإذا كان ذراع الاستعدال الأقصى يُعادل 0,1 متر على الأقل داخل هذا النطاق . وينبغي ألا تقل المساحة الواقعة داخل نطاق منحنى ذراع الاستعدال عن 0,0175 متر – راديان وتأخذ الادارة في الحسبان المخاطر المحتمل نشوءها من الفتحات المحمية أو غير المحمية التي يُمكن أن تتعرض للغمر بصورة مؤقتة داخل نطاق الاتزان المتبقي .

(و) إذا رأت الادارة أنَّ الاتزان كافٍ أثناء مراحل الغمر الوسيطة .

السفن الخالية من وسائل الدفع

P88 **(14)** يُعيّن عائم سفن التموين والصنادل أو السفن الأخرى الخالية من وسائل الدفع المستقلة وفقًا للأحكام الواردة في هذه اللوائح . يُعيّن في الصنادل المستوفية للمتطلبات الواردة في الفقرتين (2) و(3) عائم من الطراز 'A' .

(أ) ينبغي على الادارة أن تتحقق بصورة خاصة من توازن الصنادل التي تنقل بضائع على السطح المكشوف . ولا تحمل البضائع السطحية إلا على الصنادل التي يحدد لها عائم من النوع " باء " العادي .

(ب) غير أن متطلبات اللوائح 25 ، 26(3) ، 26(4) و39 لا تنطبق على الصنادل غير المطقمة .

(ج) يُحدد للصنادل غير المزودة بطواقم التي لا توجد في سطح عائمها سوى منافذ صغيرة مغلقة بأغطية مزوَّدة بحشايا سدودة للماء مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة له ، عائم يقل بمقدار 25% عن العوائم المحسوبة وفقًا لهذه الأحكام .

أنظر التفسير الموحد بشأن اللائحة 27(11) من اتفاقية 1966
(تفسير الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن LL.42)

اللائحة 28
جداول العوائم

أنظر أيضًا التفسير الموحد

السفن من الطراز 'A'

P88 **(1)** يحدد العائم الجدولي للسفن من الطراز 'A' من الجدول 1.28 .

P88 **الجدول 1.28** – *جدول عوائم السفن من الطراز 'A'*

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
24	200	74	760	112	1326
25	208	75	773	113	1342
26	217	76	786	114	1359
27	225	77	800	115	1376
28	233	78	814	116	1392
29	242	79	828	117	1409
42	354	80	841	118	1426
43	364	81	855	119	1442
44	374	82	869	120	1459
45	385	83	883	121	1476
46	396	84	897	122	1494
47	408	85	911	123	1511
48	420	86	926	124	1528
49	432	87	940	125	1546
50	443	88	955	126	1563
51	455	89	969	127	1580
52	467	90	984	128	1598
53	478	91	999	129	1615
54	490	92	1014	130	1632
55	503	93	1029	131	1650
56	516	94	1044	132	1667
57	530	95	1059	133	1684
58	544	96	1074	134	1702
59	559	97	1089	135	1719
60	573	98	1105	136	1736
61	587	99	1120	137	1753
62	600	100	1135	138	1770
63	613	101	1151	139	1787
64	626	102	1166	140	1803
65	639	103	1181	141	1820
66	653	104	1196	142	1837
67	666	105	1212	143	1853
68	680	106	1228	144	1870
69	693	107	1244	145	1886
70	706	108	1260	146	1903
71	720	109	1276	147	1919
72	733	110	1293	148	1935
73	746	111	1309	149	1952

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
150	1968
151	1984
152	2000
153	2016
154	2032
155	2048
156	2064
157	2080
158	2096
159	2111
160	2126
161	2141
162	2155
163	2169
164	2184
165	2198
166	2212
167	2226
168	2240
169	2254
170	2268
171	2281
172	2294
173	2307
174	2320
175	2332
176	2345
177	2357
178	2369
179	2381
180	2393
181	2405
182	2416
183	2428
184	2440
185	2451
186	2463
187	2474
188	2486
189	2497
190	2508
191	2519
192	2530
193	2541
194	2552
195	2562
196	2572
192	2530
197	2582
198	2592
199	2602
200	2612

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
201	2622
202	2632
203	2641
204	2650
205	2659
206	2669
207	2678
208	2687
209	2696
210	2705
211	2714
212	2723
213	2732
214	2741
215	2749
216	2758
217	2767
218	2775
219	2784
220	2792
221	2801
222	2809
223	2817
224	2825
225	2833
226	2841
227	2849
228	2857
229	2865
230	2872
231	2880
232	2888
233	2895
234	2903
235	2910
236	2918
237	2925
238	2932
239	2939
240	2946
241	2953
342	3387
343	3389
344	3392
345	3394
346	3396
347	3399
348	3401
349	3403
350	3406
351	3408
352	3410

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
353	3412
354	3414
355	3416
356	3418
357	3420
358	3422
359	3423
360	3425
361	3427
362	3428
363	3430
364	3432
365	3433

تسخرج عوائم السفن ذات الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي . وتتولى الادارة أمر السفن التي يتجاوز طولها 365 مترًا .

السفن من الطراز 'B'

P88 **(2)** يُحدد العائم الجدولي للسفن من الطراز 'B' من الجدول 2.28 :

P88 **الجدول 2.28** - *جدول عائم السفن من الطراز 'B'*

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
24	200	57	530	90	1075
25	208	58	544	91	1096
26	217	59	559	92	1116
27	225	60	573	93	1135
28	233	61	587	94	1154
29	242	62	601	95	1172
30	250	63	615	96	1190
31	258	64	629	97	1209
32	267	65	644	98	1229
33	275	66	659	99	1250
34	283	67	674	100	1271
35	292	68	689	101	1293
36	300	69	705	102	1315
37	308	70	721	103	1337
38	316	71	738	104	1359
39	325	72	754	105	1380
40	334	73	769	106	1401
41	344	74	784	107	1421
42	354	75	800	108	1440
43	364	76	816	109	1459
44	374	77	833	110	1479
45	385	78	850	111	1500
46	396	79	868	112	1521
47	408	80	887	113	1543
48	420	81	905	114	1565
49	432	82	923	115	1487
50	443	83	942	116	1609
51	455	84	960	117	1630
52	467	85	978	118	1651
53	478	86	996	119	1671
54	490	87	1015	120	1690
55	503	88	1034	121	1709
56	516	89	1054	122	1729

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
123	1750
124	1771
125	1793
126	1815
127	1837
128	1859
129	1880
130	1901
131	1921
132	1940
133	1959
134	1979
135	2000
136	2021
137	2043
138	2065
139	2087
140	2109
141	2130
142	2151
143	2171
144	2190
145	2209
146	2229
147	2250
148	2271
149	2293
150	2315
151	2334
152	2354
153	2375
154	2396
155	2418
156	2440
157	2460
158	2480
159	2500
160	2520
161	2540
162	2560
163	2580
164	2600
165	2620

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
166	2640
167	2660
168	2680
169	2698
170	2716
171	2735
172	2754
173	2774
174	2795
175	2815
176	2835
177	2855
178	2875
179	2895
180	2915
181	2933
182	2952
183	2970
184	2988
185	3007
186	3025
187	3044
188	3026
189	3080
190	3098
191	3116
192	3134
193	3151
194	3167
195	3185
196	3202
197	3219
198	3235
199	3249
200	3264
201	3280
202	3296
203	3313
204	3330
205	3347
206	3363
207	3380
208	3397

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
209	3413
210	3430
211	3445
212	3460
213	3475
214	3490
215	3505
216	3520
217	3537
218	3554
219	3570
220	3586
221	3601
222	3615
223	3630
224	3645
225	3660
226	3675
227	3690
228	3705
229	3720
230	3735
231	3750
232	3765
233	3780
234	3795
235	3808
236	3821
237	3835
238	3849
239	3864
240	3880
241	3893
242	3906
243	3920
244	3934
245	3949
246	3965
247	3978
248	3992
249	4005
250	4018
251	4032

طول السفينة (بالأمتار)	العائم (بالمليمترات)
252	4045
253	4058
254	4072
255	4085
256	4998
257	4112
258	4125
259	4139
260	4152
261	4165
262	4177
263	4189
264	4201
265	4214
266	4227
267	4240
268	4252
269	4264
270	4276
271	4289
272	4302
273	4315
274	4327
275	4339
276	4350
277	4362
278	4373
279	4385
280	4397
281	4408
282	4420
283	4432
284	4443
285	4455
286	4467
287	4478
288	4490
289	4502
290	4513
291	4525
292	4537
293	4548
294	4560
295	4572
296	4583
297	4595
298	4607
299	4618
300	4630
301	4642
302	4654
303	4665
304	4676
305	4686
306	4695
307	4704
308	4714
309	4725
310	4736
311	4748
312	4757
313	4768
314	4779
315	4790
316	4801
317	4812
318	4823
319	4834
320	4844
321	4855
322	4866
323	4878
324	4890
325	4899
326	4909
327	4920
328	4931
329	4943
330	4955
331	4965
332	4975
333	4985
334	4995
335	5005
336	5015
337	5025
338	5035
339	5045
340	5055
341	5065
342	5075
343	5086
344	5097
345	5108
346	5119
347	5130
348	5140
349	5150
350	5160
351	5170
352	5180
353	5190
354	5200
355	5210
356	5220
357	5230
358	5240
359	5250
360	5260
361	5268
362	5276
363	5285
364	5294
365	5303

تستخرج عوائم السفن ذات الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي . وتتولى الادارة أمر السفن التي يتجاوز طولها 365 مترًا .

اللائحة 29

تصحيح عوائم السفن التي يقل طولها عن 100 متر

يُزاد العائم الجدولي للسفن من الطراز 'B' التي يتراوح طولها بين 24 مترًا و100 متر وبها إنشاءات علوية محوّطة يبلغ طولها الفعلي 35% من طول السفينة وفق المعادلة التالية :

$$7{,}5(100 - L)\left(0{,}35 - \frac{E_1}{L}\right)(mm)$$ P88

حيث : L طول السفينة بالأمتار ؛ و

E_1 الطول الفعلي E للإنشاء العلوي بالأمتار على النحو المحدد في اللائحة 35 ، باستثناء طول الجذوع .

اللائحة 30

التصحيح الخاص بالمُعامل الحجمي

حينما يتجاوز المُعامل الحجمي (C_b) أكثر من 0,68 ، فإن العائم الجدولي المحدد في اللائحة 28 بصيغته المعدلة ، إذا كان ذلك منطبقًا ، بموجب اللوائح 27(8) ، 27(10) و29 ، يضرب في المُعامل :

$$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$$

P88 ولا ينبغي أن يتجاوز المُعامل الحجمي 1,0 .

اللائحة 31

التصحيح الخاص بالعمق

(1) إذا كانت D أكثر من $\frac{L}{15}$ يُزاد العائم بـــ $\left\{D-\frac{L}{15}\right\}R(mm)$ حيث R تعادل $\frac{L}{0,48}$ في الأطوال التي تقل عن 120 مترًا و250 مترًا في الأطوال التي تعادل أو تتجاوز 120 مترًا .

P88 **(2)** إذا كانت D أقل من $\frac{L}{15}$ لا يُجرى أي تخفيض ، باستثناء السفن التي بها إنشاء علوي محوّط يغطي على الأقل طولاً قدره 0,6L في منتصف السفينة ، أو جذع كامل ، أو مجموعة من الإنشاءات العلوية المحوّطة المفصولة وجذوع تمتد دون انقطاع من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها ، وفي هذه الحالة يخفض العائم بالنسبة المبينة في الفقرة (1) .

P88 **(3)** عندما يكون ارتفاع افنشاء العلوي أو الجذع أقل من الارتفاع القياسي المنطبق ، يُصحح التخفيض المحسوب بنسبة الإنشاء العلوي الحقيقي أو الارتفاع الفعلي للإنشاء العلوي أو الجذع إلى الارتفاع القياسي المنطبق ، على النحو المحدد في اللائحة 33 .

اللائحة 32

التصحيح الخاص بموقع خط السطح

عندما يكون العمق الفعلي مُقاسًا إلى الطرف العلوي لخط السطح أكثر أو أقل من D ، ينبغي اضافة الفرق بين العمقين إلى العائم أو انقاصه منه .

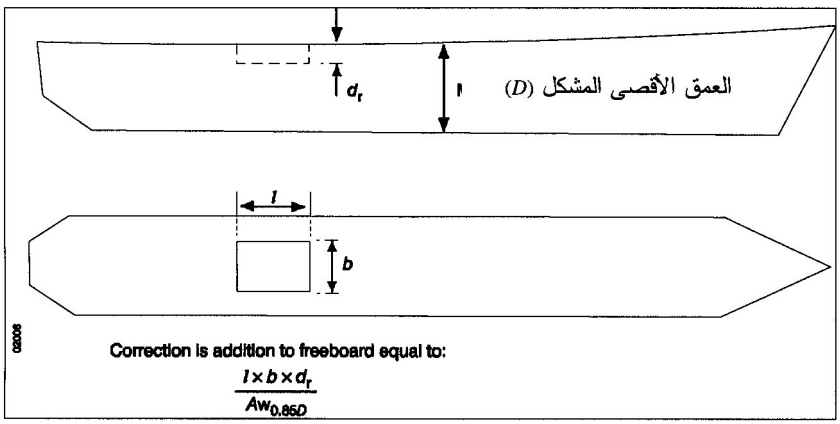
P88 **اللائحة 32-1**

P88 *التصحيح الخاص بتجويف سطح العائم*

P88 **(1)** إذا كان بسطح العائم تجويف ، لا يمتد حتى جانبي السفينة ، يُصحح العائم المحسوب دون أخذ التجويف في الحسبان لمراعاة فقدان الطفو الناتج عن ذلك . وينبغي أن يكون التصحيح معادلاً للقيمة المتحصل عليها من قسمة حجم الفجوة على مساحة مقطع حد الماء في السفينة عند 85% من العمق المشكل الأقل (أنظر الشكل 31-1.1) .

P88 (2) يتمثل التصحيح في اضافة إلى العائم المتحصل عليه بعد تطبيق جميع التصحيحات الأخرى ، باستثناء تصحيح ارتفاع المقدمة .

P88 (3) عندما يكون العائم ، المصحح لمراعاة فقدان الطفو على النحو المبين أعلاه ، أكثر من العائم الهندسي الأدنى المحدد على أساس العمق الأقصى المشكل المقاس حتى قاع الفجوة ، يمكن استخدام هذه القيمة الأخيرة



الشكل 32-1.1

التصحيح هو القيمة المضافة إلى العائم التي تساوي :

$$\frac{lxbxd_r}{WP\,Area\ at\ 0{,}85D}$$

اللائحة 33
الارتفاع القياسي للإنشاء العلوي

P88 يكون الارتفاع القياسي للإنشاء العلوي على النحو المبين في الجدول 1.33 .

الجدول 1.33 P88

الارتفاع القياسي (بالأمتار)		
الطول L (م)	السطح الخلفي المرتفع	جميع الإنشاءات العلوية الأخرى
30 أو أقل	0,9	1,8
75	1,2	1,8
125 أو أكثر	1,8	2,3

تستخرج الارتفاعات القياسية للأطوال الوسيطة للسفينة بالاستكمال الخطي .

اللائحة 34
طول الإنشاء العلوي

P88 **(1)** باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) ، فإن طول الإنشاء العلوي (*S*) يجب أن يكون متوسط طول أجزاء الإنشاء العلوي الواقعة ضمن الطول (*L*) .

P88 إذا كان الفاصل الانشائي لإنشاء علوي مجوفًا ، يُخفَّض الطول الفعلي للإنشاء العلوي بما يعادل مقطع التجويف في مسقط أفقي مقسومًا على عرض الإنشاء العلوي عند منتصف التجويف . وحيث يكون التجويف غير متناسق حول خط المنتصف ، يعتبر الجزء الأكبر من التجويف منطبقًا على جانبي السفينة . ولا يلزم بالضرورة وجود سطح فوق التجويف .

(2) وحينما يمتد الفاصل الانشائي الأخير لإنشاء علوي محوّط بمنحنى مُحدَّب مسترسل إلى ما وراء نقطة تقاطعه مع جوانب الإنشاء العلوي ، فإنه يجوز زيادة طول الإنشاء العلوي على أساس فاصل انشائي مسطح مكافئ . وتعادل هذه الزيادة ثلثي الامتداد الأمامي والخلفي للتقوس . ويعادل التقوس الأفقي الذي يمكن أن يؤخذ في الحسبان عند تحديد هذه الزيادة نصف عرض الإنشاء العلوي عند نقطة تقاطع الطرف المنحني للإنشاء العلوي مع جانبه .

P88 عند وجود إمتداد في إنشاء علوي لا يقل عرضه في كل جانب من جانبي خط المنتصف عن 30% من عرض السفينة ، يمكن اعتبار الطول الفعلي للإنشاء العلوي ممتدًا حتى فاصل انشائي لإنشاء علوي مكافئ في شكل قطع مكافئ . ويمتد هذا القطع المكافئ من نقطة الامتداد الواقعة عند خط المنتصف ويمر عبر نقطة التقاء الفاصل الانشائي للإنشاء العلوي الفعلية مع جانبي الامتداد حتى جداري السفينة . وينبغي أن ينحصر هذا القطع المكافئ تمامًا في حدود الإنشاء العلوي وامتداداته .

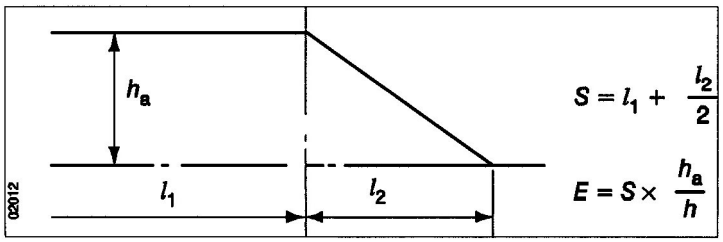
P88 إذا وقع الإنشاء العلوي إلى الداخل من جدار السفينة دون أن يتجاوز ذلك الحد المسموح به بموجب اللائحة 3 (10) ، يحسب الفاصل الانشائي المكافئ إستنادًا إلى عرض الإنشاء العلوي الفعلي (وليس عرض السفينة)

P88 **(3)** تعامل الإنشاءات العلوية ذات الفواصل الانشائية الطرفية المائلة على النحو التالي :

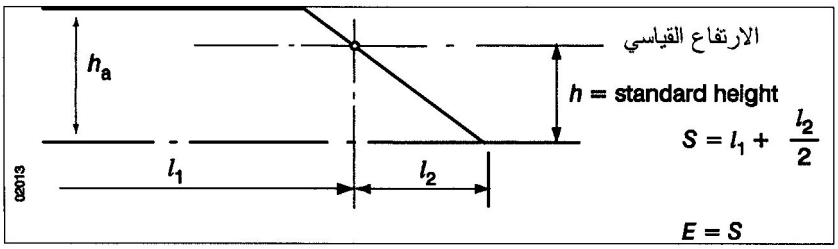
(أ) إذا كان ارتفاع الإنشاء العلوي ، دون أخذ الميلان في الاعتبار ، يعادل الارتفاع القياسي أو يقل عنه ، يتم الحصول على الطول *(S)* على النحو المبين في الشكل 1.34 .

(ب) إذا كان الارتفاع أكثر من الارتفاع القياسي ، يتم الحصول على الطول *(S)* على النحو المبين في الشكل 2.34 .

(ج) تطبق التدابير أعلاه فقط عندما يكون الميلان بالنسبة لخط الأساس ، يعادل 15° أو أكثر . وإذا كان الميلان أقل من 15° ، يعامل الشكل معاملة التقوس .



الشكل 1.34 – *ارتفاع إنشاء علوي معادل للارتفاع القياسي أو أقل منه*



الشكل 2.34 – *ارتفاع إنشاء علوي مجاوز للارتفاع القياسي*

اللائحة 35

الطول الفعلي للإنشاء العلوي

P88 (1) باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) ، يعادل الطول الفعلي لمنشأة علوية مغلقة ذات ارتفاع قياسي طول هذه المنشأة

(2) وفي جميع الحالات التي يكون فيها إنشاءً علويًا محوطًا ذا ارتفاع قياسي متراجعًا عن جوانب السفينة حسبما هو مسموح في اللائحة 3(10) ، فإن الطول الفعلي سيكون بعد تعديله حسب النسبة b/B_s ، حيث :

b تعادل عرض افنشاء العلوي مقاسًا عند منتصف طوله ؛ و

B_s تساوي عرض السفينة مقاسًا عند منتصف طول الإنشاء العلوي .

وحينما يكون الانشاء العلوي متراجعًا في جزء من طوله ، فإن هذا التعديل يطبق فحسب على ذلك الجزء المتراجع .

P88 **(3)** حينما يكون ارتفاع الإنشاء العلوي المحوّط أقل من الارتفاع القياسي ، فإن الطول الفعلي سيكون طوله مخفضًا بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي . وإذا كان الارتفاع يزيد عن الارتفاع القياسي فلا تضاف أية زيادة على الطول الفعلي للانشاء العلوي (أنظر الشكلين 1.34 و2.34) .

P88 حين يكون ارتفاع الإنشاء العلوي ، دون مراعاة الميلان ، الذي به فواصل انشائية طرفية مائلة أقل من الارتفاع القياسي ، يكون الطول الفعلي لهذا الإنشاء E هو طوله S المستخرج بالصورة المبينة في الشكل 1.34 ، مخفضًا بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي .

P88 إذا أقيم في سفينة ذات تقوس مفرط ولكنها خالية من أي إنشاء علوي في نطاق $0{,}2L$ من منتصف السفينة كوتل أو قلوسية يقل إرتفاعهما عن الارتفاع القياسي ، يمكن مراعاة ارتفاع الكوتل أو القلوسية بزيادة الارتفاع الفعلي بما يعادل الفرق بين منحنى التقوّس الفعلي والتقوس القياسي . ولا يُجري الخصم المتعلق بالتقوس الزائد المنصوص عليه في اللائحة 38(16) .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(4) يكون الطول الفعلي لسطح خلفي مرتفع ، ذي فاصل انشائي جبهي سالم معادلاً لارتفاع هذا السطح ، على ألا يتجاوز $0{,}6L$ كحد أقصى . وإذا لم يكن الفاصل الانشائي سالمًا ، يعامل السطح الخلفي المرتفع معاملة كوتل يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي .

P88 يقاس الارتفاع الفعلي الأقصى ، أي $0{,}6L$ ، للسطح الخلفي المرتفع من المتعامد الخلفي ، حتى وإن كانت السفينة تَضُم كوتلاً بالاضافة إلى السطح الخلفي المرتفع .

أنظر أيضًا التفسير الموحد للائحة 35(3) و(4)

(5) ليس للإنشاءات العلوية غير المحوّطة أطوال فعلية .

اللائحة 36
الجذوع

(1) يعتبر الجذع ، أو الهياكل الشبيهة به ، غير الممتدة إلى جوانب السفينة كفؤة في حال تحقق الشروط التالية :

(أ) أن تكون قوة الجذع مكافئة على الأقل لقوة انشاء علوي ؛

P88 (ب) أن تكون المنافذ العنبرية عند سطح الجذع وتكون حتارات وأغطية الفتحات العنبرية مستوفية لمتطلبات اللوائح 13 إلى 16 ، وأن يتيح عرض مداد سطح الجذع منفذًا جانبيًا كافيًا وجسوءة جانبية وافية . بيد أنه يجوز السماح بإقامة منافذ صغيرة مزودة بأغطية كتيمة في سطح العائم

(ج) أن يشكل سطح الجذع ، أو الجذوع المفصولة المرتبطة بالإنشاء العلوي بمنافذ جانبية فعالة ، منصة عمل دائمة طولية مزودة بقضبان تحرز .

(د) أن تكون مساقط التهوية محمية بالجذع أو بأغطية كتيمة أو بوسائل أخرى مكافئة .

P88 (هـ) أن تُركَّب في الأجزاء المكشوفة من سطح العائم أسيجة حاجزة ممتدة على نصف طول هذه الأجزاء ، أو أن يتضمن الجزء الأسفل من الفواصل الانشائية مقطعًا لمنفذ التصريف لا يقل عن 33% من المساحة الكلية لهذه الفواصل – وفقًا للائحة 24(2) ؛

(و) أن تكون أغلفة الآلات محمية بالجذع أو بإنشاء علوي ذي ارتفاع قياسي على الأقل ، أو بغرفة علوية ذات ارتفاع مماثل ومقاومة مكافئة ؛

(ز) أن يعادل عرض الجذع 60% من عرض السفينة على الأقل ؛

(ح) إذا خلت السفينة من الإنشاءات العلوية ، يكون عرض الجذع $0,6L$ ، على الأقل .

(2) يكون الطول الكامل لجذع كفؤ مخفذ بنسبة متوسط عرضه إلى B هو طوله الفعلي .

(3) يكون الارتفاع القياسي لجذع ما هو الارتفاع القياسي لأي انشاء علوي في ما عدا ركن خلفي مرفوع .

P88 (4) إذا كان ارتفاع الجذع أقل من الارتفاع القياسي ، يخفض طوله الفعلي بما يعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي . وإذا كان ارتفاع حتارات المنافذ العنبرية على سطح الجذع أقل من الارتفاع المطلوب بموجب اللائحة 14-1 ، يخفض ارتفاع الجذع بما يعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع المطلوب للحتارات .

P88 (5) إذا كان ارتفاع الجذع أقل من الارتفاع القياسي وكان ارتفاع حتارات فتحة الجذع أيضًا أقل من الارتفاع القياسي ، أو كانت هذه الحتارات غير موجودة أصلاً ، يعتبر تخفيض الارتفاع الفعلي للجذع بسبب قصور ارتفاع حتارات الفتحة معادلاً للفرق بين 600 مليمتر والارتفاع الفعلي للحتارات ، أو 600 مليمتر إذا لم توجد حتارات للمنافذ العنبرية . ولا يلزم اجراء تخفيض في الارتفاع الفعلي للجذع عند وجود فتحات صغيرة فقط يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي مقامة في سطح الجذع . وفي هذه الحالة يمكن إستثناء الحتارات من شرط الارتفاع القياسي .

P88 (6) يمكن أن تعتبر المنافذ العنبرية المتصلة بمثابة جذع لدى حساب العائم ، بشرط استيفاء أحكام هذه الفقرة في جميع الحالات .

P88 يجوز أن يُركَّب مدادًّ سطح الجذع المشار إليه في الفقرة (1)(ب) في الجانب الخارجي من الفاصل الانشائي الجانبي للجذع بشرط استيفاء الشروط التالية :

(أ) يتيح المدَّاد المكَّون على هذا النحو ممشى جانبيًا لا يقل عرضه عن 450 مليمترًا على كل جانب من السفينة ؛

(ب) يتكون المداد من لوح صلب مزود بدُعامات وقطع تقوية فعالة ؛

(ج) يُركَّب المداد في أعلى موقع ممكن فوق سطح العائم . وعند حساب العائم ، يتم انقاص ارتفاع الجذع بما لا يقل عن 600 مليمتر أو بما يعادل الفرق الفعلي بين قمة الجذع والمداد ، أيهما أكبر ؛

(د) يكون الوصول إلى أنظمة تثبيت أغطية المنافذ العنبرية متاحًا من المداد أو الممشى الجانبي ؛

(هـ) يقاس عرض الجذع بين الفواصل الانشائية الجانبية للجذع .

P88 **(7)** عندما يكون الجذع المتآخم لمنشآت علوية مثل الكوتل أو البرج أو قلعة المقدمة مضمناً في حساب العائم ، لا تقام فتحات في ذلك الجزء من الفاصل الانشائي المشترك بين الجذع والإنشاء العلوي . ويجوز السماح بإقامة فتحات صغيرة مثل فتحات الأنابيب والكوابل أو فتحات الولوج المزودة بأغطية مثبتة بمسامير .

P88 **(8)** ينبغي أن تكون جوانب الجذع المضمنة في حساب السطح سالمة . ويجوز السماح بإقامة كوًى من النوع الذي لا يفتح وفتحات ولوج مثبتة بمسامير .

اللائحة 37

التخفيض الخاص بالانشاءات العلوية والجذوع

P88 **(1)** إذا كان الطول الفعلي للإنشاءات العلوية والجذوع يعادل *IL* ، يكون التخفيض من السطح 350 مليمترًا لسفينة يبلغ طولها 24 مترًا و860 مليمترًا لسفينة طولها 85 مترًا و1,070 مليمتر لسفينة طولها 122 مترًا فأكثر . وتستخلص التخفيضات في الأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي .

P88 **(2)** إذا كان الطول الفعلي الكلي للإنشاءات العلوية والجذوع أقل من *IL* ، يكون التخفيض بنسبة مئوية مستمدة من الجدول 1.37 .

P88 **الجدول 1.37** – *النسبة المئوية للتخفيض في السفن من الطراز 'A' و'B'*

	الطول الفعلي الكلي للانشاءات العلوية والجذوع										
	0	0,1*L*	0,2*L*	0,3*L*	0,4*L*	0,5*L*	0,6*L*	0,7*L*	0,8*L*	0,9*L*	1*L*
النسبة المئوية للتخفيض في مختلف أنواع الانشاءات العلوية	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

P88 تستخلص النسب المئوية المتعلقة بالأطوال الوسيطة للإنشاءات العلوية والجذوع بالاستكمال الخطي .

P88 **(3)** لا يسمح بأي تخفيض بالنسبة للسفن من الطراز 'B' التي يقل فيها الطول الفعلي لقلعة المقدمة عن 0,07*L* .

اللائحة 38
التقوس الطولاني

عموميات

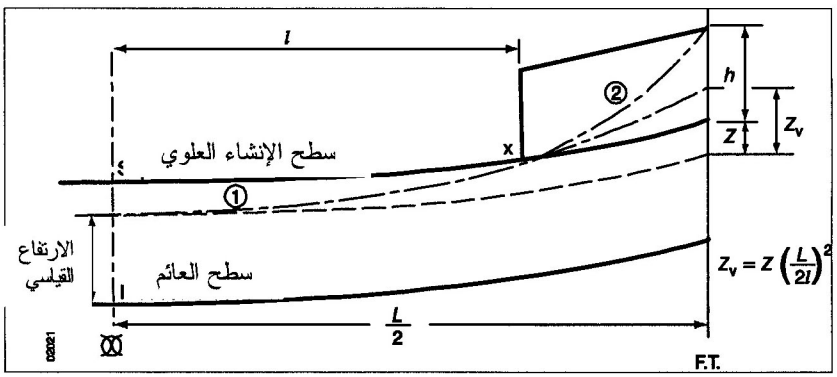
(1) يقاس التقوس الطولاني من السطح على الجانب إلى خط مرجعي يرسم موازيًا للصالب عبر خط التقوس الطولاني عند منتصف السفينة .

(2) وفي السفن المصممة بميل في الصالب يقاس التقوس الطولاني بالنسبة إلى خط مرجعي موازيًا لخط الماء التحميلي التصميمي .

(3) وفي السفن ذوات السطح المنبسط والسفن ذات الانشاءات العلوية المفصولة فإن التقوس الطولاني يقاس عند سطح العائم .

(4) وفي السفن ذوات الجوانب العلوية غير العادية في شكلها والتي توجد بها درجة أو فرجة في تلك الجوانب العلوية فإن من الواجب النظر في التقوس الطولاني في ضوء العمق المناظر عند منتصف السفينة .

P88 (5) في السفن التي بها إنشاء علوي ذي ارتفاع قياسي ممتد على طول سطح العائم بأكمله ، يقاس التقوس الطولاني عند سطح الإنشاء العلوي . وإذا تجاوز الارتفاع الارتفاع القياسي ، يضاف الفرق الأقل (Z) بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي إلى كل إحداثي رأسي طرفي . وبالمثل ، يزاد الإحداثيان الرأسيان البينيان الواقعان على مسافة $1/6L$ و$1/3L$ من الخط المتعامد بما يعادل $0{,}444Z$ و$0{,}111Z$ ، على التوالي . وعند وجود كوتل محوّط أو قلوسية محوّطة فوق الإنشاء العلوي ، فمن الواجب إدخال تقوس طولاني إضافي للكوتل المعني أو القلوسية ، وفق الطريقة المبينة في الفقرة (12) ، على النحو الموضح في الشكل 1.38 .

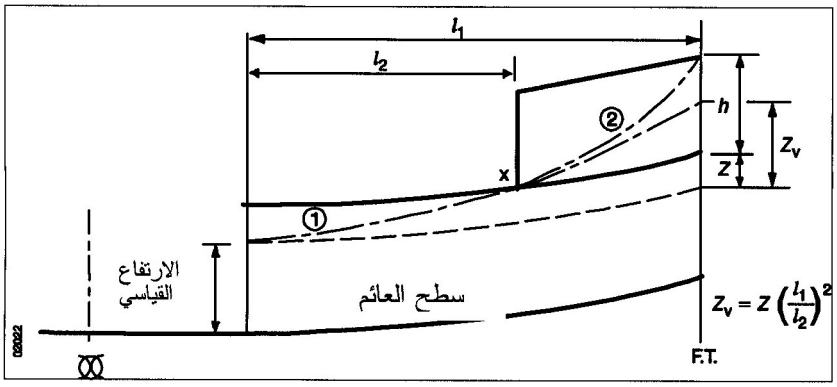


الشكل 1.38 P88

(6) حينما يكون لسطح إنشاء علوي محوّط تقوس طولاني مماثل على الأقل لتقوس سطح العائم المكشوف فإن من الواجب ألاّ يُحسب حساب التقوس الطولاني للجزء المحوّط من سطح العائم .

P88 (7) إذا كان للكوتل المحوّط أو القلوسية المحوّطة ارتفاع قياسي وتجاوز التقوس الطولاني تقوس سطح العائم ، أو كان أكثر من الارتفاع القياسي ، تجرى الزيادة في تقوس سطح العائم على النحو المنصوص عليه في الفقرة (12) .

P88 إذا تكّون الكوتل أو القلوسية من طبقتين ، تطبق الطريقة المبينة في الشكل 2.38 .



P88 **الشكل 2.38**

P88 تطبق التعريفات التالية في الشكلين 1.38 و2.38 :

Z تكون Z كما هو محدد في الفقرة (5) ؛

Z_v تعادل Z_v الاحداثي الرأسي الطرفي لمنحنى قطع مكافئ مفترض يمر عبر النقطة " X " . وإذا كانت Z_v أكبر من $(Z + h)$ ، يعادل الاحداثي الرأسي الطرفي $(Z + h)$ ، وفي هذه الحالة لا تؤخذ النقطة " X " ولا منحنى (2) في الحسبان .

P88 إذا تجاوز طول المستوى الأول من الإنشاء العلوي *0,5l* ، يبدأ المنحنى القطعي المكافئ المفترض في منتصف طول السفينة على النحو المبين في الشكل 1.38

المقطع الجانبي للتقوس الطولاني

P88 (8) يُبيَّن الجدول 1.38 الاحداثيات الرأسية للمقطع الجانبي للتقوس الطولاني القياسي .

P88 **الجدول 1.38** – *المقطع الجانبي للتقوس الطولاني القياسي*
(حيث L محسوبة بالأمتار)

	الموقع	الاحداثيات الرأسية (بالمليمترات)	العامل
النصف الخلفي	المتعامد الخلفي	$25\left(\frac{L}{3}+10\right)$	1
	على مسافة 1/6L من المتعامد الخلفي	$11,1\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	على مسافة 1/3L من المتعامد الخلفي	$2,8\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	عند منتصف السفينة	0	1
النصف الأمامي	عند منتصف السفينة	0	1
	على مسافة 1/3L من المتعامد الأمامي	$5,6\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	على مسافة 1/6L من المتعامد الأمامي	$22,2\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	المتعامد الأمامي	$50\left(\frac{L}{3}+10\right)$	1

قياس التفاوت عن المقطع الجانبي للتقوس الطولاني القياسي

P88 **(9)** حينما يكون المقطع الجانبي للتقوس الطولاني مختلفًا عن القياسي ، فمن الواجب ضرب الاحداثيات الرأسية الأربعة للعوامل المناسبة في النصف الأمامي أو الخلفي بالعوامل المناسبة المعطاة في جدول الاحداثيات الرأسية . ويحدد الفارق بين مجموع الحصائل الناتجة وتلك الخاصة بالتقوس القياسي مقسومًا على 8 مقدار النقص أو الزيادة في التقوس الطولاني في النصف الأمامي أو الخلفي . ويحدد المتوسط الحسابي للزيادة أو النقص في النصفين الأمامي والخلفي مقدار الزيادة أو النقص في التقوس الطولاني .

(10) وحينما يكون النصف الخلفي للمقطع الجانبي للتقوس الطولاني أكبر من القياسي ويكون النصف الأمامي أقل من القياسي فلا يجوز منح أي رصيد للجزء الزائد ويحسب فقط حساب النقص .

P88 **(11)** وحينما يزيد النصف الأمامي للتقوس الطولاني عن القياسي ، ولا يكون الجزء الخلفي للمقطع الجانبي للتقوس الطولاني أقل من 75% من القياسي ، فإنه يجب السماح برصيد للجزء الزائد ؛ وحينما يكون الجزء الخلفي أقل من 50% من القياسي ، لا يعطي أي رصيد للزيادة في التقوس الأمامي . وحينما يكون التقوس الطولاني بين 50% و 75% من القياسي ، يجوز منح مقادير سماح متوسطة للزيادة في التقوس الأمامي .

P88 **(12)** وعند اعطاء رصيد تقوس لكوثل أو سلوقية فمن الواجب استخدام الصيغة التالية :

$$s = \frac{yL'}{3L}$$

حيث : s تعادل زيادة الانحراف الذي يُخصم من قصور الانحراف ، أو يضاف إلى الانحراف الزائد ؛

y تعادل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي لمنشأة علوية عند الخط المتعامد الخلفي أو الأمامي ؛

L' تعادل متوسط طول الجزء المغلق من الكوثل أو قلعة المقدمة ، على ألا يتجاوز الطول $0,5L$ ؛ و

L تعادل طول السفينة على النحو المحدد في اللائحة 3(1) .

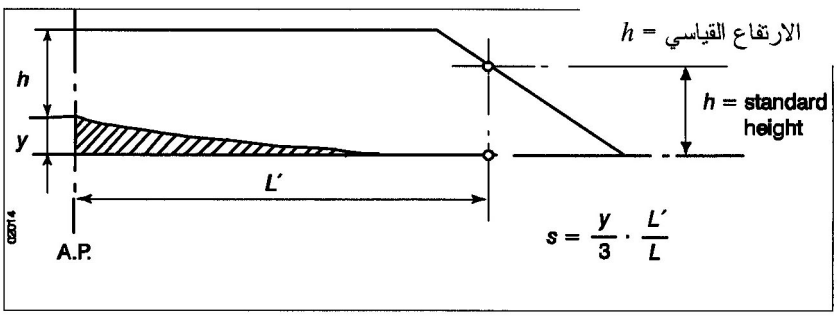
وتغطي المعادلة المذكورة أعلاه منحنى على شكل قطع مكافئ مماس لمنحنى التقوس الحقيقي عند سطح العائم ومقاطع للاحداثي الرأسي الطرفي في نقطة أسفل سطح الانشاء العلوي على مسافة تعادل الارتفاع القياسي لانشاء علوي . ولا يجوز أن تقل المسافة القائمة بين سطح الانشاء العلوي وهذا المنحنى القائم تحته عن الارتفاع القياسي في أية نقطة . من الواجب استخدام هذا المنحنى في تحديد المقطع الجانبي للتقوس للنصفين الأمامي والخلفي من السفينة .

P88 **(13)** (أ) لا تعتبر أي زيادة في ارتفاع الإنشاء العلوي لا تمتد إلى المتعامد الخلفي مساهمة في تصحيح التقوس .

(ب) إذا كان ارتفاع الإنشاء العلوي أقل من الارتفاع القياسي ، ينبغي ألا يكون سطح الإنشاء العلوي ، عند أي نقطة ، أقل من الارتفاع الأدنى للإنشاء العلوي فوق منحنى التقوس المفترض . ولهذا الغرض ، تعتبر y معادلة للفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع الأدنى للإنشاء العلوي مقاسًا عند المتعامد الخلفي/الأمامي .

(ج) في حالة السطح الخلفي المرتفع ، لا تُجرى اضافة إلا إذا كان ارتفاع هذا السطح الخلفي أكثر من الارتفاع القياسي لـــ" لإنشاءات علوية أخرى " وفق تحديدها الوارد في اللائحة 33 ، على ألا تتجاوز هذه الاضافة الفرق بين الارتفاع الفعلي للسطح الخلفي المرتفع والارتفاع القياسي .

(د) إذا تضمن كوتل أو سلوقية فواصل انشائية طرفية منحدرة ، يجوز السماح برصيد للتقوس لمراعاة الارتفاع الزائد . وتُستخدم المعادلة المبينة في الفقرة (12) ، على أن تكون القيم بالنسبة لـــ y و L' كما هو مبين في الشكل 3.38 .



P88 **الشكل 3.38** – *رصيد التقوس لمراعاة الارتفاع الزائد*

تصحيح الاختلافات عن خط الانحدار العادي

P88 **(14)** يكون تصحيح التقوس هو مقدار النقص أو الزيادة في التقوس (أنظر الفقرات من (9) إلى (11)) ، مضروبًا في ما يلي :

$$0,75 - \frac{S_1}{2L}$$

حيث تعادل S_1 الطول الكلي S للإنشاءات العلوية المحوّطة كما هو موضح حسب في اللائحة 34 ، دون إحتساب الجذوع .

الاضافة الخاصة بالنقص في التقوس

P88 **(15)** حينما يكون التقوس أقل من القياسي فإن من الواجب إضافة التصحيح الخاص بنقص التقوس (أنظر الفقرة (14)) إلى العائم .

الخصم الخاص بالتقوس الزائد

P88 **(16)** في السفن التي يغطي فيها انشاء علوي محوط مقدار $0,1L$ قبل منتصف السفينة و $0,1L$ بعد هذا المنتصف فإن من الواجب أن يُخصم التصحيح الخاص بالزيادة في التقوس المحسوب وفقًا لأحكام الفقرة (14) من العائم ، أما في السفن التي لا يغطي فيها الانشاء العلوي المحوط منتصف السفينة فلا ينفذ أي خصم على العائم ، وبالنسبة للحالات التي يغطي فيها انشاء علوي محوط مقدارًا يقل عن $0,1L$ قبل منتصف السفينة و $0,1L$ بعد هذا المنتصف فإنه يجب استخلاص الخصم بطريقة الاستكمال الخطي . ويكون الخصم الأقصى الخاص بالتقوس المفرط بمعدل قدره 125 مليمترًا لكل 100 متر من الطول .

P88 وعند تطبيق هذه الفقرة ، ينبغي أن يكون ارتفاع الإنشاء العلوي متناسبًا مع طولها القياسي . وإذا كان ارتفاع الإنشاء العلوي أو السطح الخلفي المرتفع أقل من الارتفاع القياسي ، يكون التخفيض بمعدل الفرق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع القياسي للإنشاء العلوي أو للسطح الخلفي المرتفع .

اللائحة 39

P88 *ارتفاع الجؤجؤ الأدنى والطفو الاحتياطي*

P88 **(1)** ينبغي ألا يقل ارتفاع الجؤجؤ (F_b) ، المعرف على أنه المسافة الرأسية عند المتعامد الأمامي بين خط الماء المماثل للعائم الصيفي المعيّن والرجحان التصميمي وقمة السطح العلوي المكشوف عند الجانب عما يلي :

$$F_b=(6075(L/100) - 1875(L/100)^2 + 200(L/100)^3 \; x \; (2.08+0.609C_b - 1.603C_{wf} - 0.0129(L/d_1)$$

حيث تعادل :

F_b الارتفاع الأدنى للجؤجؤ المحسوب ، بالمليمترات ؛
L الطول ، على النحو المعرف في اللائحة 3 ، بالأمتار ؛
B العرض المشكل ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ، بالأمتار ؛
d_1 الغاطس عند 58% من العمق D ، بالأمتار ؛
C_b المعامل الحجمي ، على النحو المحدد في اللائحة 3 ؛
C_{wf} معامل مساحة مقطع خط الماء إلى الأمام من $L/2$: C_{wf}/{(L/2) x B}) ؛
A_{wf} مساحة مقطع خط الماء إلى الأمام من $L/2$ عند الغاطس d_1 بالأمتار المربعة .

P88 في السفن التي يُعيَّن لها عائم لنقل الأخشاب ، يراعى العائم الصيفي (وليس العائم الصيفي لنقل الأخشاب) عند تطبيق الفقرة (1) .

P88 **(2)** إذا كان ارتفاع الجؤجؤ المنصوص عليه في الفقرة (1) ناجمًا عن التقوس ، ينبغي أن يمتد التقوس على الأقل على 15% من طول السفينة مُقاسًا من المتعامد الأمامي . وإذا كان إرتفاع المقدمة ناجمًا عن وجود إنشاء علوي ، ينبغي أن يمتد هذا الإنشاء من مقدمة السفينة إلى نقطة تقع على الأقل عند $0,07L$ خلف الخط المتعامد الأمامي . ويشترط أن يكون افنشاء العلوي محوّطًا حسب التعريف الوارد في اللائحة 3(10) .

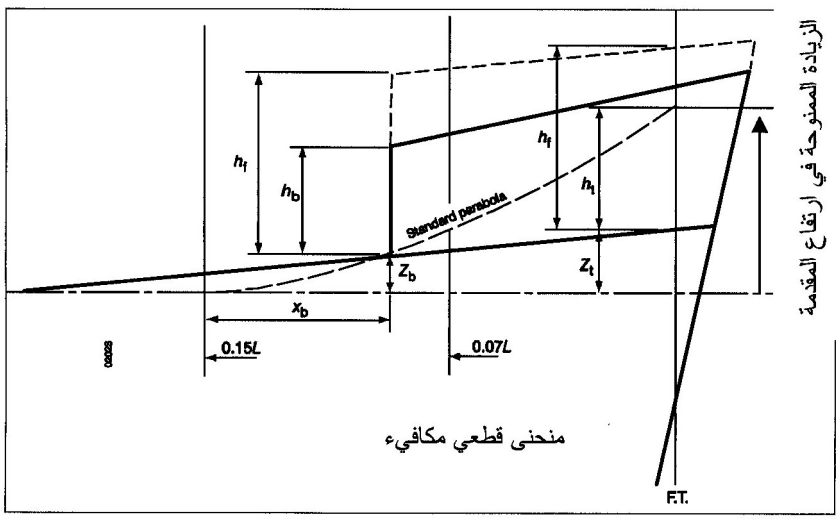
(3) يجوز للادارة أن تمنح استثناءات خاصة للسفن التي تحول متطلبات تشغليها الاستثنائية دون استيفاء متطلبات الفقرتين (1) و(2) من هذه اللائحة .

P88 **(4)** (أ) يجوز أن يؤخذ تقوس سطح السلوقية في الاعتبار ، حتى وإن كان طول السلوقية أقل من $0,15L$ ، ولكن بشرط أن يتجاوز $0,07L$ ، على ألا يقل ارتفاع السلوقية عن نصف الارتفاع القياسي لإنشاء علوي على النحو المحدد في اللائحة 33 ، مقاسًا بين $0,07L$ والمتعامد الأمامي .

P88 **(ب)** وإذا كان ارتفاع السلوقية أقل من نصف الارتفاع القياسي لإنشاء علوي ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 33 ، تحدد الزيادة الممنوحة في ارتفاع الجؤجؤ على النحو التالي

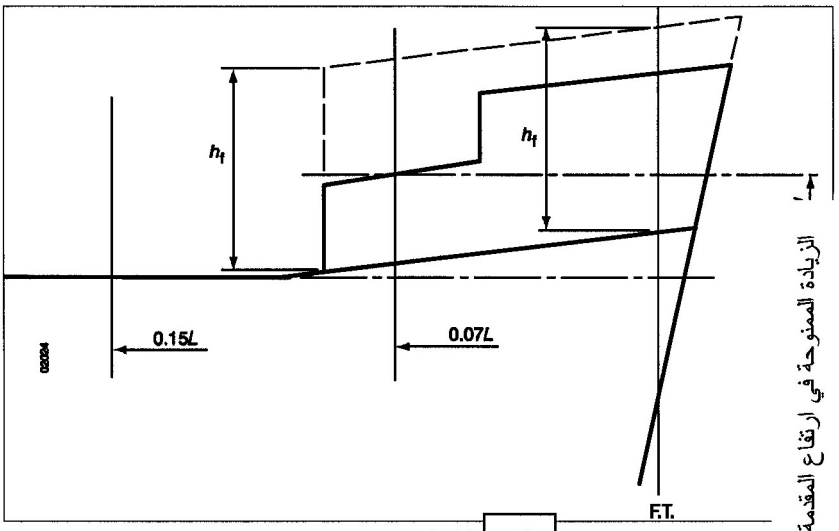
(i) إذا كان تقوس سطح العائم ممتدًا من نقطة تقع وراء $0,15L$ ، تحدد الزيادة بمنحنى قطعي مكافئ يبدأ عند نقطة تقع في $0,15L$ خلف المتعامد الأمامي على ارتفاع يعادل العمق المقاس عند منتصف السفينة ، ويمر عبر نقطة تقاطع الفاصل الانشائي للسلوقية والسطح إلى نقطة تقع عند المتعامد الأمامي على ارتفاع لا يتجاوز مستوى سطح السلوقية (على النحو المبين في الشكل 1.39) . أما إذا كان الارتفاع المشار إليه بـــh_t في الشكل 1.39 أقل من الارتفاع المشار إليه بـــh_b ، فيجوز عندئذ الاستعاضة عن h_t بـــ h_b في ارتفاع الجؤجؤ المتاح .

(ii) إذا كان تقوس سطح العائم ممتدًا على أقل من 0,15L ، أو إذا لم يكن هناك تقوس ، تحدد الزيادة بخط يبدأ من سطح القلوسية على الجانب عند $0,07L$ ويمتد بموازاة خط الأساس حتى المتعامد الأمامي (على النحو المبين في الشكل 2.39) .



الشكل 1.39 P88

$$h_t = Z_b \left(\frac{0,15L}{X_b} \right)^2 - Z_t$$ P88



الشكل 2.39 P88

h_f = نصف الارتفاع القياسي لإنشاء علوي على النحو المحدد في اللائحة 33 .

P88 (5) يكون لجميع السفن التي حُدد لها عائم من الطراز 'B' ، خلاف ناقلات الزيت * وناقلات الكيميائيات * وناقلات الغاز * ، طفو احتياطي اضافي عند الطرف الأمامي . وفي نطاق قدره *0,15L* خلف المتعامد الأمامي ، ينبغي ألا يكون مجموع المساحة المفترضة بين خط التحميل الصيفي والسطح عند الجانب (A1 وA2 في الشكل 3.39) والمساحة المتوقعة لإنشاء علوي محوّط ، إن وجدت ، (A3) أقل مما يلي :

$$(0,15F_{min} + 4(L/3 + 10))L/1000(m^2)$$

حيث :

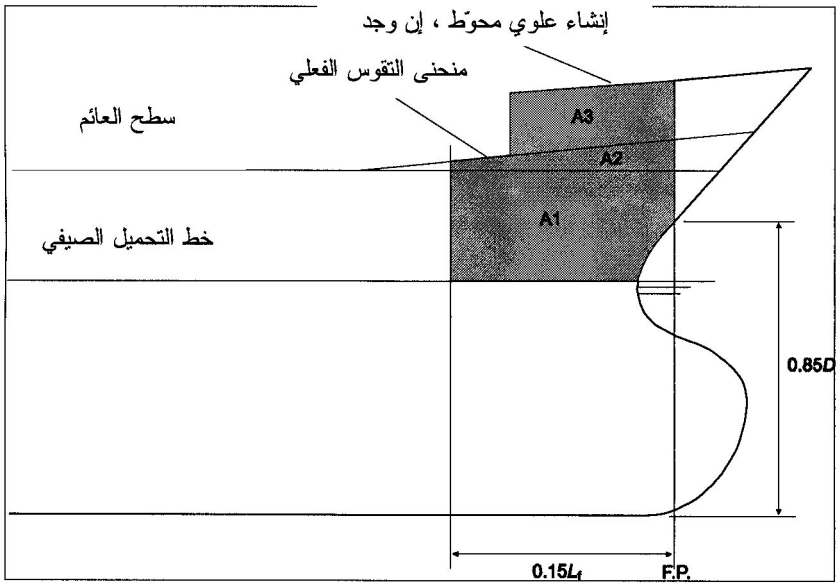
F_{min} تحسب F_{min} كما يلي : $F_{min} = (F_0 \times f_1) + f_2$

* ناقلات الزيت وناقلات الكيميائيات وناقلات الغاز معرفة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار السارية ، اللوئح II-1/12.2 و VII/2.8 و VII/2.11 ، على التوالي .

F_0 تعادل السطح الجدولي بالأمتار مأخوذاً من الجدول 2.28 ، مصححاً وفق اللائحة 27(9) أو 27(10) ، حسب مقتضى الحال ؛

f_1 تعادل تصحيح المعامل الحجمي الوارد في اللائحة 30 ؛

f_2 ,تعادل تصحيح العمق بالميلليمترات الوارد في اللائحة 31 .



الشكل 3.39 P88

اللائحة 40
العوائم الدنيا

أنظر أيضًا التفسير الموحد

العائم الصيفي

(1) العائم الصيفي الأدنى هو العائم المستمد من الجداول الواردة في اللائحة 28 ، المعدل بالتصحيحات الواردة في اللائحة 27 ، حسبما تنطبق ، في اللوائح 29 و30 و31 و32 و37 و38 ، واللائحة 39 .

P88 (2) لا يقل العائم في المياه المالحة ، المحسوب وفقًا للفقرة (1) ، ولكن دون التصحيح الخاص بخط ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 32 ، عن 50 مليمتر . وفي السفن التي بها في الموقع 1 منافذ عنبرية مزودة بأغطية لا تستوفي متطلبات اللائحة 16(1) إلى (5) أو اللائحة 26 ؛ ينبغي ألا يقل العائم عن 150 مليمترًا

العائم الاستوائي

(3) العائم الأدنى في المنطقة الاستوائية هو العائم الناتج عن اجراء خصم من العائم الصيفي يعادل واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي مقاسًا من قمة الصالب إلى مركز حلقة علامة خط التحميل .

P88 (4) ينبغي ألاَّ يقل العائم في المياه المالحة ، المحسوب وفقًا للفقرة (3) ، ولكن دون التصحيح الخاص بخط السطح ، على النحو المنصوص عليه في اللائحة 32 ، عن 50 مليمترًا . وفي السفن المزودة في الموقع 1 بمنافذ عنبرية ذات أغطية لا تستوفي متطلبات اللائحة 16(1) إلى (5) أو اللائحة (26) ، ينبغي ألاَّ يقل السطح عن 150 مليمترًا .

العائم الشتوي

(5) العائم الشتوي الأدنى هو العائم الناتج عن اضافة إلى العائم الصيفي قدرها واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي مقاسًا من عمة الصالب إلى مركز حلقة علامة خط التحميل .

العائم الشتوي لشمال الأطلسي

P88 (6) العائم الأدنى للسفن التي لا يزيد طولها عن 100 متر وتبحر في أي جزء من شمال الأطلسي المحدد في اللائحة 52 (المرفق II) خلال فترة فصل الشتاء ، يعادل العائم الشتوي زائد 50 مليمترًا . أما بالنسبة للسفن الأخرى ، فيكون العائم الشتوي في شمال الأطلسي معادلاً للعائم الشتوي .

عائم المياه العذبة

P88 (7) يستخرج العائم الأدنى في المياه العذبة ذات الكثافة التي تعادل الواحد الصحيح بخصم القيمة التالية من العائم الأدنى في المياه المالحة :

$$\frac{\Delta}{40T}(cm)$$

حيث : Δ تعادل الازاحة في المياه المالحة بالأطنان عند خط التحميل الصيفي ؛

T تعادل الأطنان لكل سنتيمتر من الغمر في المياه المالحة عند خط التحميل الصيفي .

P88 **(8)** وعند إستحالة التثبت من الازاحة عند خط التحميل الصيفي ، يعادل الخصم واحد على ثمانية وأربعين من الغاطس الصيفي ، مقاسًا من قمة الصالب إلى مركز حلقة علامة خط التحميل .

الفصل IV
المتطلبات الخاصة للسفن التي عُينت لها عوائم للشحنات الخشبية

اللائحة 41
تطبيق هذا الفصل

تطبق اللوائح من 42 إلى 45 ضمناً فقط على السفن التي عُيّنت لها خطوط تحميل للشحنات الخشبية .*

اللائحة 42
تعاريف

P88 (1) *الشحنات السطحية الخشبية* . يعني مصطلح "الشحنات السطحية الخشبية" بضائع خشبية محمولة على الجزء المكشوف من سطح العائم . ولا يشمل المصطلح لُب الخشب أو البضائع الشبيهة .

(2) *خط تحميل الأخشاب* : يمكن اعتبار خط تحميل الأخشاب على أنه يمنح السفينة قدرًا معينًا اضافيًا من الطفوية وقسطًا أكبر من الحماية من البحر . ولهذا السبب ، يجوز منح السفن التي تحمل شحنات سطحية خشبية حسمًا للعائم المحسوب وفقًا لأحكام اللائحة 45 والوسوم على جانب السفينة طبقًا لأحكام اللائحة 6(3) و (4) . على أنه في سبيل منح هذا العائم واستخدامه فإنه من الواجب أن تلبي الشحنات السطحية الخشبية شروطًا معينة مدرجة في اللائحة 44 ، كما أن السفينة ذاتها يجب أن تلبي شروطًا محددة تتعلق ببنائها منصوص عليها في اللائحة 43 .

اللائحة 43
P88 *بناء السفينة*

الإنشاء العلوي

P88 (1) ينبغي أن تكون للسفينة سلوقية لا يقل ارتفاعها عن الارتفاع القياسي ولا يقل طولها عن *0,07L* . واضافة إلى ذلك ، إذا كان ارتفاع السفينة أقل من 100

---

* أنظر مدونة الممارسات السليمة للسفن الناقلة لشحنات سطحية خشبية التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.715(17) ، بصيغته المعدلة .

متر ، فينبغي أن يكون في مؤخرتها كوثل لا يقل ارتفاعه عن الارتفاع القياسي أو سطح خلفي مرتفع ، على ألا يقل إرتفاعه عن الارتفاع الكلي .

الصهاريج مزودجة القاع

P88 (2) ينبغي أن تكون الصهاريج مزدوجة القاع المقامة عند منتصف طول السفينة مزودة بتقسيمات داخلية طولانية كتيمة وافية .

الملاطم

(3) ينبغي أن تزود السفينة إما بكتف علوية ثابتة لا يقل ارتفاعها عن متر واحد مدعمة بصورة خاصة عند حافتها العلوية ومعززة بُدعامات كتفية متينة مثبتة على السطح وبمنافذ التصريف اللازمة ، أو بأسيجة متينة ذات ارتفاع مماثل وشديدة المتانة .

اللائحة 44
التستيف

عموميات

P88 (1) ينبغي أن تكون الفتحات الموجودة في السطح المكشوف الذي تُستَّف فوقه البضائع مغلقة بعناية ومسدودة بإحكام .

وينبغي أن تكون مساقط التهوية وأنابيب الهواء محمية حماية فعالة .

P88 (2) ينبغي أن تمتد الشحنات السطحية الخشبية على الأقل على كامل الطول المتاح ، أي الطول الكلي للبئر أو الآبار الواقعة بين الإنشاءات العلوية .

وإذا لم يوجد إنشاء علوي حدي في الطرف الخلفي ، ينبغي أن تمتد الأخشاب من الطرف الخلفي للمنفذ العنبري الأقصى .

P88 وينبغي أن تمتد الشحنات السطحية الخشبية بعرض السفينة إلى أقرب موقع مستطاع من جانب السفينة ، مع المراعاة الواجبة للعوائق مثل قضبان التحرز والدعامات الملطمية والقوائم ومنافذ الأطقم وخلاف ذلك ، بشرط ألا تتجاوز أي فجوة تنشأ على هذا النحو في جانب السفينة 4% في المتوسط من العرض . وينبغي أن يتم تستيف الأخشاب بأكبر قدر مستطاع من الاحكام إلى ارتفاع يعادل على الأقل ارتفاعًا قياسيًا لإنشاء علوي بخلاف السطح الخلفي المرتفع .

P88 (3) على متن سفينة تبحر في المنطقة الموسمية الشتوية أثناء فصل الشتاء ، ينبغي ألا يتجاوز ارتفاع الشحنة السطحية فوق السطح المكشوف ثلث العرض الأقصى للسفينة .

P88 (4) ينبغي أن تكون الشحنات السطحية الخشبية مُستفَّة ومربوطة بإحكام ومؤمنة . وينبغي ألا تعرقل ، على أي نحو كان ، الابحار والتشغيل العادي للسفينة .

الإعمدة

P88 (5) ينبغي أن تكون الأعمدة ، عندما تستدعي طبيعة الأخشاب استخدامها ، ذات مقاومة مناسبة مع مراعاة عرض السفينة ؛ على ألا تتجاوز مقاومة الأعمدة مقاومة الملطم وأن تكون متباعدة بالقدر المناسب لطول وطبيعة الأخشاب المنقولة ، بشرط ألا يتجاوز ذلك 3 أمتار . وينبغي استخدام زوايا متينة أو تجاويف معدنية أو وسائل ذات فعالية مماثلة لتثبيت الأعمدة .

الأقمطة

P88 (6) تثَّبت الشحنات السطحية الخشبية تثبيتًا محكمًا على كامل طولها بأقمطة تكون مقبولة للادارة بالنسبة لنوع الأخشاب المنقولة * .

الاتزان

P88 (7) يراعى ايجاد هامش اتزان آمن يكفل السلامة في جميع مراحل الرحلة ، مع مراعاة زيادات الوزن ، مثل الزيادات الناجمة عن امتصاص الماء أو/والتجلد ، إذا كان ذلك منطبقًا ، وحالات نقصان الوزن كتلك الناجمة عن إستهلاك الوقود والمؤن .

حماية الطاقم والوصول إلى أماكن الآلات ، وخلاف ذلك

P88 (8) بالاضافة إلى المتطلبات الواردة في اللائحة 25(5) ، تقام على كل جانب من جوانب الشحنات السطحية قضبان تحرز أو حبال نجاة لا تتباعد في ما بينها رأسيًا بأكثر من 350 مليمترًا وإلى ارتفاع لا يقل عن متر واحد فوق الشحنات .

---

* أنظر مدونة الممارسات السليمة للسفن الناقلة لشحنات سطحية خشبية التي اعتمدتها المنظمة بموجب القرار A.715(17) ، بصيغته المعدلة .

وإضافة إلى ذلك ينبغي اقامة حبل نجاة ، ويحبذ أن يكون حبلاً سلكيًا مشدودًا باحكام بملولب تحريب ، في أقرب موقع ممكن من مركز السفينة . ويراعى أن تتباعد دعامات قضبان التحرز وحبال النجاة على نحو يمَّكن من تفادي الارتخاء غير اللازم . وإذا كانت الشحنة غير متناسقة ، يقام ممر آمن لا يقل عرضه عن 600 مليمترًا فوق الشحنة على أن يتم تثبيته بفعالية أسفل حبل النجاة أو بجواره .

P88 **(9)** وإذا تعذر تطبيق المتطلبات الواردة في الفقرة (8) ، يمكن استخدام تدابير بديلة تكون مقبولة لدى الادارة .

ترتيبات التوجيه

P88 **(10)** توفر الترتيبات التوجيه حماية فعالة من الضرر الناجم عن الشحنات وينبغي ، قدر المستطاع ، أن يكون الوصول إليها ميسورًا . وتتخذ التدابير الفعالة الكفيلة بتوجيه السفينة في حالة تعطل أجهزة التوجيه الرئيسية .

اللائحة 45
حساب العائم

P88 **(1)** تحسب العوائم الصيفية الدنيا وفقًا للوائح 27(5) ، 27(6) ، 27(14) ، 28 و29 و30 و31 و32 و37 و38 ، مع مراعاة أن اللائحة 37 قد عُدلت وذلك بإحلال النسب المئوية التالية محل النسب الواردة في اللائحة 37 :

الجدول 1.45 P88

الطول الفعلي الكلي للانشاءات العلوية											
	0	0,1*L*	0,2*L*	0,3*L*	0,4*L*	0,5*L*	0,6*L*	0,7*L*	0,8*L*	0,9*L*	1,0*L*
النسبة المئوية للتخفيض في مختلف أنواع الانشاءات العلوية	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

P88 تستخرج النسب المئوية للأطوال الوسيطة بالاستكمال الخطي .

(2) يستخلص عائم الأخشاب الشتوي وذلك بإضافة مقدار 1/36 من غاطس الأخشاب الصيفي المشكل إلى عائم الأخشاب الصيفي .

(3) يكون عائم الأخشاب الشتوي لشمال الاطلسي مطابقًا للعائم الشتوي لشمال الاطلسي المحدد في اللائحة 40(6) .

(4) يستخرج عائم الأخشاب الاستوائي بخصم واحد على ثمانية وأربعين من غاطس الأخشاب الصيفي المشكّل من غاطس الأخشاب الصيفي المشكّل .

P88 (5) يُحسب عائم المياه العذبة لنقل الأخشاب وفقًا للائحة 40(7) ، على أساس خط الماء التحميلي الصيفي للأخشاب أو وفقًا للائحة 40(8) ، على أساس غاطس الأخشاب الصيفي مقاسًا من قمة الصالب إلى خط التحميل الصيفي للأخشاب .

P88 (6) يجوز تحديد عوائم الأخشاب للسفن المخصص لها عوائم مخفضة من النوع " باء " ، على أن تُحسب عوائم الأخشاب على أساس العائم العادي للسفن من النوع " باء " .

P88 (7) توضع العلامة الشتوية لنقل الأخشاب و/أو العلامة الشتوية لنقل الأخشاب لشمال الأطلسي على نفس المستوى الذي توضع فيه العلامة الشتوية المخفضة للنوع " باء " من السفن إذا وقعت العلامة الشتوية المحسوبة لنقل الأخشاب و/أو العلامة الشتوية المحسوبة لنقل الأخشاب في شمال الأطلسي أسفل العلامة الشتوية للعائم المخفض للسفن من النوع " باء " .

المرفق II
المناطق والجهات والفترات الموسمية

يرتكز تحديد المناطق والجهات في هذا المرفق ، عمومًا ، على المعايير التالية :

الصيفية – ما لا يزيد على 10% من الرياح بقوة بوفور 8 (34 عقدة) أو أكثر .

الاستوائية – ما لا يزيد على 1% من الرياح بقوة بوفور 8 (34 عقدة) أو أكثر . ما لا يتجاوز عاصفة استوائية واحدة في 10 سنوات في منطقة قدرها 5° مربعة في أي شهر منفرد من الأشهر التقويمية .

وفي بعض المناطق الخاصة تبين ، ولأسباب عملية ، أن من المقبول السماح بقسط معين من التساهل .

وثمة خريطة مرفقة بهذا المرفق لبيان المناطق والجهات المعرفة أدناه .

اللائحة 46
المناطق والجهات الموسمية الشتائية الشمالية

(1) المنطقتان الموسميتان الشتائيتان الشماليتان الأولى والثانية

(أ) تقع المنطقة الموسمية الشتائية الشمالية الأولى ضمن خط الطول 50° غربًا من ساحل غرينلاند إلى خط العرض 45° شمالاً ، ثم من خط العرض 45° شمالاً إلى خط الطول 15° غربًا ، ثم من خط الطول 15° غربًا إلى خط العرض 60° شمالاً ، ثم من خط العرض 60° شمالاً إلى خط طول غرينيتش ، ثم من خط الطول هذا باتجاه الشمال .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 16 تشرين الأول/أكتوبر إلى 15 نيسان/أبريل
الصيف : من 16 نيسان/أبريل إلى 15 تشرين الأول/أكتوبر

(ب) تقع المنطقة الموسمية الشتائية الشمالية الثانية ضمن خط الطول '68°30 غربًا من ساحل الولايات المتحدة إلى خط العرض 40° شمالاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت حتى نقطة خط العرض 36° شمالاً وخط الطول 73° غربًا ، فإلى خط العرض 36° شمالاً حتى خط الطول 25° غربًا ثم بخط الاتجاه الثابت حتى رأس تورينانا .

P88 ويستثنى من هذه المنطقة كل من المنطقة الموسمية الشتوية الأولى لشمال الأطلسي ، والمنطقة الموسمية الشتوية لشمال الأطلسي ، والجهة الموسمية الشتوية لشمال الأطلسي ، وبحر البلطيق الذي يحده خط عرض سكاو في سكاغييراك . وتعتبر جزر شتلاند كحد للمنطقتين الموسميتين الشتائيتين الأولى والثانية لشمال الأطلسي .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 1 تشرين الثاني/ نوفمبر حتى 31 آذار/ مارس
الصيف : من 1 نيسان/أبريل حتى 31 تشرين الأول/ أكتوبر

(2) الجهة الموسمية الشتائية لشمال الأطلسي

حدود الجهة الموسمية الشتائية لشمال الأطلسي هي التالية :

خط الطول '68°30 غربًا من ساحل الولايات المتحدة إلى خط العرض 40° شمالاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى التقاطع الجنوبي الأقصى لخط الطول 61° غربًا مع ساحل كندا ثم إلى السواحل الشرقية لكندا والولايات المتحدة .

الفترات الموسمية :

للسفن التي يزيد طولها على 100 متر :

الشتاء : من 16 كانون الأول/ ديسمبر حتى 15 شباط/ فبراير
الصيف : من 16 شباط/ فبراير حتى 15 كانون الأول/ ديسمبر

للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فما دون ذلك :

الشتاء : من 1 تشرين الثاني/ نوفمبر حتى 31 آذار/ مارس
الصيف : من 1 نيسان/أبريل حتى 31 تشرين الأول/ أكتوبر

(3) المنطقة الموسمية الشتائية لشمال المحيط الهادئ

الحدود الجنوبية للمنطقة الموسمية الشتائية لشمال المحيط الهادئ هي التالية :

خط العرض 50° شمالاً من الساحل الشرقي لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية إلى الساحل الغربي لساخالين ، ثم إلى الساحل الغربي لساخالين حتى الطرف الجنوبي الأقصى لرأس كريلون ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى وكاناي في جزيرة هوكايدو اليابانية ، ثم إلى السواحل الشرقية والجنوبية لهوكايدو حتى خط الطول 145° شرقاً ، ثم من خط الطول 145° شرقاً إلى خط العرض 35° شمالاً ، ثم من خط العرض 35° شمالاً إلى خط الطول 150° غربًا ثم بخط الاتجاه الثابت إلى الطرف الجنوبي الأقصى لجزيرة دال في آلاسكا .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 16 تشرين الأول/ أكتوبر إلى 15 نيسان/ أبريل
الصيف : من 16 نيسان/ أبريل إلى 15 تشرين الأول/ أكتوبر

اللائحة 47
المنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية

تمتد الحدود الشمالية للمنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية على النحو التالي :

P88 خط الاتجاه الثابت من الساحل الشرقي للقارة الأمريكية عند رأس تريس بونتاس إلى نقطة خط العرض 34° جنوبًا وخط الطول 50° غربًا ، ثم من خط العرض 34° جنوبًا حتى خط الطول 17° شرقاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض '35°10 جنوبًا وخط الطول 20° شرقاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 34° جنوبًا وخط الطول 28° شرقاً ، ثم على امتداد خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض '35°30 جنوبًا وخط الطول 118° شرقاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت حتى رأس غريم عند الساحل الشمالي الغربي لتاسمانيا ؛ ثم على امتداد السواحل الشمالية الشرقية لتاسمانيا حتى النقطة الجنوبية القصوى لجزيرة برني ، ثم بخط الاتجاه الثابت حتى بلاك روك بوينت في جزيرة ستيوارت ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 47° جنوبًا وخط الطول 170° شرقاً ، ثم على امتداد خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 33° جنوبًا وخط الطول 170° غربًا ، ثم من خط العرض 33° جنوبًا إلى نقطة العرض 33° جنوبًا وخط الطول 79° غربًا ثم بخط الاتجاه الثابت حتى نقطة خط

ومن الواجب اعتبار سايغون واقعة على خط الحدود بين المنطقة الاستوائية والمنطقة الاستوائية الموسمية .

(2) الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية

تمتد الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية على النحو التالي :

P88 خط الاتجاه الثابت من ميناء سانتوس في البرازيل إلى نقطة تقاطع خط الطول 40° غربًا مع مدار الجدي ، ثم من مدار الجدي إلى الساحل الغربي لافريقيا ؛ ومن الساحل الشرقي لافريقيا من خط العرض 20° جنوبًا إلى الساحل الغربي لمدغشقر ، ثم من السواحل الغربية والشمالية لمدغشقر إلى خط الطول 50° شرقًا ثم من خط الطول 50° شرقًا إلى خط العرض 10° جنوبًا ، ثم من خط العرض 10° جنوبًا إلى خط الطول 98° شرقًا ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى ميناء داروين في استراليا ، ثم من سواحل استراليا وجزر ويزل شرقًا إلى رأس ويزل ، ثم من خط العرض 11° جنوبًا إلى الجانب الغربي لرأس يورك ؛ ومن الجانب الشرقي لرأس يورك على خط العرض 11° جنوبًا إلى خط الطول 150° غربًا ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 26° جنوبًا وخط الطول 75° غربًا ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض '32°47 جنوبًا وخط وخط الطول 72° غربًا ثم إلى خط العرض '32°47 جنوبًا حتى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية .

P88 ومن الواجب اعتبار فالباريزو وسانتوس واقعتين على خط الحدود بين المنطقتين الاستوائية والصيفية .

(3) الجهات الواجب ادراجها في المنطقة الاستوائية

من الواجب اعتبار الجهات التالية واقعة في المنطقة الاستوائية :

(أ) قناة السويس ، والبحر الاحمر ، وخليج عدن ، من بور سعيد إلى خط الطول 45° شرقًا .

ومن الواجب اعتبار مينائي عدن وبربرة واقعين على خط الحدود بين المنطقة الاستوائية والمنطقة الاستوائية الموسمية .

(ب) الخليج الفارسي إلى خط الطول 59° شرقًا .

(ج) المنطقة التي يحدها خط العرض 22° جنوبًا من الساحل الشرقي لاستراليا حتى الحاجز المرجاني الكبير ، ثم من الحاجز المرجاني الكبير إلى خط العرض 11° جنوبًا . والحدود الشمالية للجهة هي

اللائحة 49
المناطق الموسمية الاستوائية

تندرج الجهات التالية في عداد الجهات الاستوائية الموسمية :

(1) في شمال الاطلسي

جهة يحدها :

شمالاً : خط الاتجاه الثابت من رأس كاتوش في يوكاتان إلى رأس سان انتونيو في كوبا ، ومن الساحل الشمالي لكوبا إلى خط العرض 20° شمالاً ، ثم من خط العرض 20° شمالاً إلى خط الطول 20° غربًا .

غربًا : ساحل القارة الأمريكية ؛

جنوبًا وشرقًا : الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 تشرين الثاني/نوفمبر حتى 15 تموز/يوليو
الصيفية : من 16 تموز/يوليو إلى 31 تشرين الأول/أكتوبر

(2) في بحر العرب

جهة يحدها :

غربًا : ساحل افريقيا ، وخط الطول 45° شرقًا في خليج عدن ، وساحل جنوب الجزيرة العربية وخط الطول 59° شرقًا في خليج عمان ؛

شمالاً وشرقًا : سواحل باكستان والهند ؛

جنوبًا : الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 أيلول/سبتمبر حتى 31 أيار/ مايو
الصيفية :من 1 حزيران/ يونيو إلى 31 آب/ أغسطس

(3) في خليج البنغال

خليج البنغال شمال الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 كانون الأول/ ديمسبر حتى 30 نيسان/ أبريل
الصيفية : من 1 أيار/ مايو حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر

(4) في جنوب المحيط الهندي

(أ) جهة يحدها :

شمالاً وغربًا : الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية والساحل الشرقي لمدغشقر ؛

جنوبًا : خط العرض 20° جنوبًا ؛

شرقًا : خط الاتجاه الثابت من نقطة خط العرض 20° جنوبًا وخط الطول 50° شرقًا ، إلى نقطة خط العرض 15° جنوبًا وخط الطول '51°30 شرقًا ، ومن ثم خط الطول '51°30 شرقًا إلى خط العرض 10° جنوبًا .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 نيسان/ أبريل حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر
الصيفية : من 1 كانون الأول/ ديسمبر حتى 31 آذار/ مارس

(ب) جهة يحدها :

شمالاً : الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية ؛

شرقًا : ساحل استراليا ؛

P88 جنوبًا : خط العرض 15° جنوبًا من خط الطول '51°30 شرقًا إلى خط الطول 114° شرقًا ثم من خط الطول 114° شرقًا إلى ساحل استراليا ؛

غربًا : خط الطول '51°30 شرقًا .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 أيار/مايو إلى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر
الصيفية : من 1 كانون الأول/ ديسمبر إلى 30 نيسان/ أبريل

(5) في بحر الصين

جهة يحدها :

غربًا وشمالاً : سواحل فييتنام والصين من خط العرض 10° شمالاً إلى هونغ كونغ ؛

شرقًا : خط الاتجاه الثابت من هونغ كونغ إلى ميناء سوال (جزيرة لوزون) والسواحل الغربية لجزر لوزون ، وسامار ، ولبيت إلى خط العرض 10° شمالاً ؛

جنوبًا : خط العرض 10° شمالاً .

من الواجب اعتبار هونغ كونغ وسوال واقعتين على خط الحدود بين الجهة الاستوائية الموسمية والمنطقة الصيفية .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 21 كانون الثاني/يناير حتى 30 نيسان/ أبريل
الصيفية : من 1 أيار/ مايو حتى 20 كانون الثاني/ يناير

(6) في شمال المحيط الهادئ

(أ) جهة يحدها :

شمالاً : خط العرض 25° شمالاً ؛
غربًا : خط الطول 160° شرقًا ؛
جنوبًا : خط العرض 13° شمالاً ؛
شرقًا : خط الطول 130° غربًا .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 نيسان/ أبريل حتى 31 تشرين الأول/ أكتوبر
الصيفية : من 1 تشرين الثاني/ نوفمبر حتى 31 آذار/ مارس

(ب) جهة يحدها :

شمالاً وشرقًا : الساحل الغربي للقارة الأمريكية ؛

غربًا : خط الطول 123° غربًا من ساحل القارة الأمريكية إلى خط العرض 33° شمالاً وبخط الاتجاه الثابت من نقطة خط العرض 33° شمالاً وخط الطول 123° غربًا إلى نقطة خط العرض 13° شمالاً وخط الطول 105° غربًا .

جنوبًا : خط العرض 13° شمالاً .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 آذار/ مارس حتى 30 حزيران/ يونيو ومن 1 تشرين الثاني/ نوفمبر حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر
الصيفية : من 1 تموز/ يوليو حتى 30 تشرين الأول/أكتوبر ومن 1 كانون الأول/ ديسمبر حتى 29/28 شباط/ فبراير

(7) في جنوب المحيط الهادي

(أ) خليج كاربنتاريا جنوب خط العرض 11° جنوبًا .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 نيسان/ أبريل حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر
الصيفية : من 1 كانون الأول/ ديسمبر حتى 31 آذار/ مارس

(ب) جهة يحدها :

شمالاً وشرقًا : الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية ؛

P88 جنوبًا : خط الطول 24° جنوبًا من الساحل الشرقي لاستراليا حتى خط الطول 150° شرقًا ، ثم خط الطول 150° شرقًا إلى مدار الجدي ، ثم من مدار الجدي إلى خط الطول 150° غربًا ، ثم خط الطول 150° غربًا حتى خط العرض 20° جنوبًا ثم خط العرض 20° جنوبًا حتى نقطة تقاطعه مع الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية ؛

غربًا : حدود المنطقة الواقعة ضمن الحاجز المرجاني الكبير والمدرجة في المنطقة الاستوائية ، والساحل الشرقي لاستراليا .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 نيسان/ أبريل حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر
الصيفية : من 1 كانون الأول/ ديسمبر حتى 31 آذار/ مارس

اللائحة 50
المناطق الصيفية

تشكل المناطق الباقية ما يدعى المناطق الصيفية .

على أنه بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فما دون ذلك فإن المنطقة التي يحدها :

شمالاً وغربًا : الساحل الشرقي للولايات المتحدة ؛

شرقًا : خط الطول 68°30′ غربًا من ساحل الولايات المتحدة حتى خط العرض 40° شمالاً ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 36° شمالاً وخط الطول 73° غربًا .

جنوبًا : خط العرض 36° شمالاً .

تعتبر منطقة موسمية شتائية .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 1 تشرين الثاني/ نوفمبر حتى 31 آذار/ مارس
الصيف : من 1 نيسان/ أبريل حتى 31 تشرين الأول/ أكتوبر

اللائحة 51
البحار المغلقة

(1) بحر البلطيق

يندرج هذا البحر الذي يحده خط عرض سكاو في سكاغيراك ضمن المناطق الصيفية .

على أنه بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فما دون ذلك فإنه يعتبر منطقة موسمية شتائية .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 1 تشرين الثاني/نوفمبر حتى 31 آذار/ مارس
الصيف : من 1 نيسان/ أبريل حتى 31 تشرين الأول/ أكتوبر

(2) البحر الأسود

يندرج هذا البحر ضمن المناطق الصيفية .

على أنه بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فما دون ذلك فإن الجهة الواقعة شمال خط العرض 44° شمالاً تعتبر جهة موسمية شتائية .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 1 كانون الأول/ديسمبر حتى 29/28 شباط/ فبراير
الصيف : من 1 آذار/ مارس حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر

(3) البحر الأبيض المتوسط

يندرج هذا البحر ضمن المناطق الصيفية .

على أنه بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فما دون ذلك فإن المنطقة التي يحدها :

شمالاً وغربًا : شواطئ فرنسا واسبانيا وخط الطول 3° شرقًا من ساحل اسبانيا إلى خط العرض 40° شمالاً ؛

جنوبًا : خط العرض 40° شمالاً من خط الطول 3° شرقًا إلى الساحل الغربي لسردينيا ؛

شرقًا : السواحل الغربية والشمالية لسردينيا من خط العرض 40° شمالاً إلى خط الطول 9° شرقًا ، ثم خط الطول 9° شرقًا إلى الساحل الجنوبي لكورسيكا ، ثم السواحل الغربية والشمالية لكورسيكا إلى خط الطول 9° شرقًا ثم بخط الاتجاه الثابت إلى رأس سيسيه ؛

تعتبر جهة موسمية شتائية .

الفترات الموسمية :

الشتاء : من 16 كانون الأول/ديسمبر حتى 15 آذار/ مارس
الصيف : من 16 آذار/ مارس حتى 15 كانون الأول/ ديسمبر

(4) **بحر اليابان**

يندرج هذا البحر جنوب خط العرض 50° شمالاً في المناطق الصيفية على أنه بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر فما دون ذلك فإن الجهة الواقعة بين خط العرض 50° شمالاً وخط الاتجاه الثابت من الساحل الشرقي لكوريا عند خط العرض 38° شمالاً إلى الساحل الغربي لهوكايدو في اليابان عند خط العرض 43°12' شمالاً تعتبر موسمية شتائية .

الفترات الموسمية :

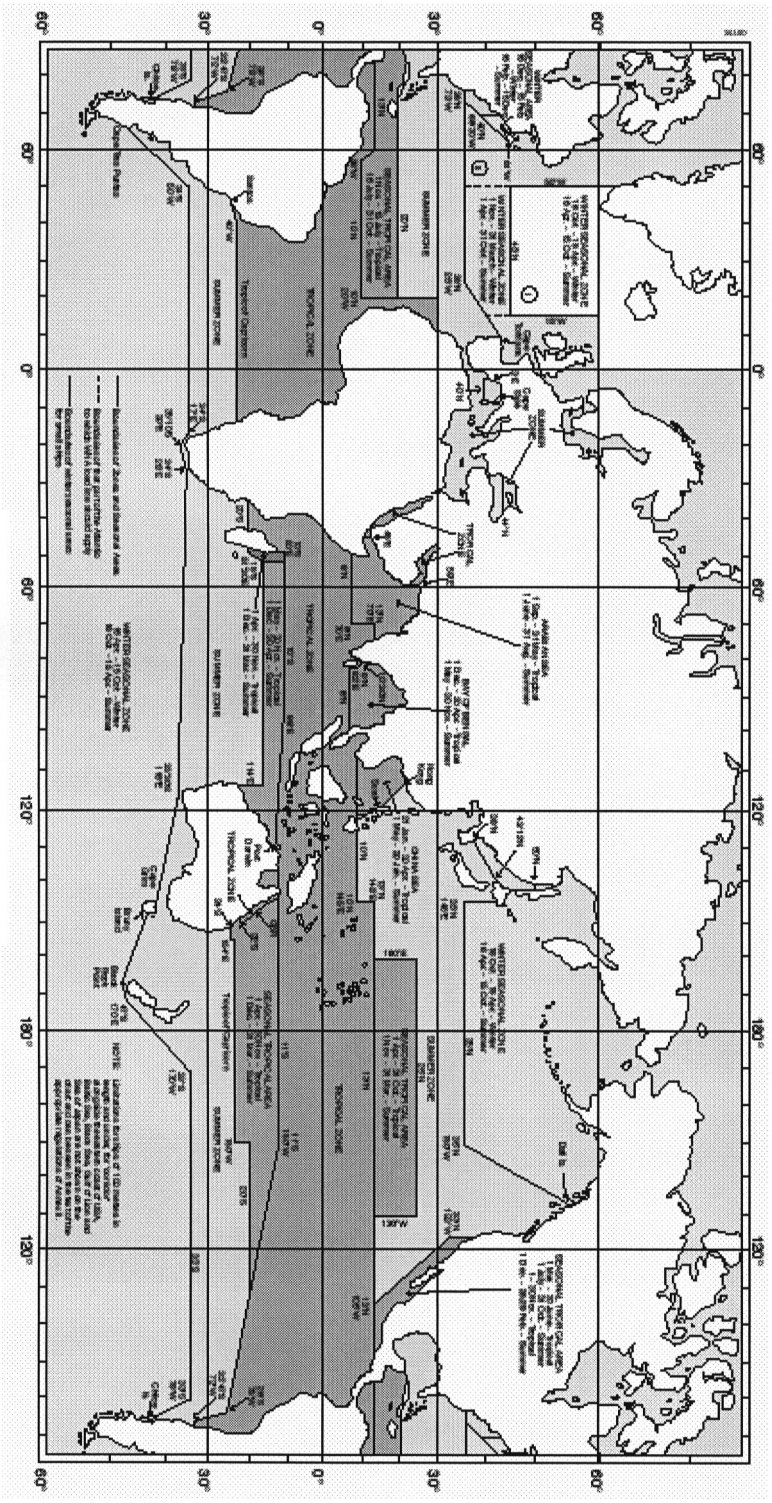
الشتاء : من 1 كانون الأول/ديسمبر حتى 29/28 شباط/ فبراير
الصيف : من 1 آذار/ مارس حتى 30 تشرين الثاني/ نوفمبر

اللائحة 52
خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي

يضم ذلك الجزء من شمال الاطلسي المشار إليه في اللائحة 40(6) (المرفق I) ما يلي :

(أ) ذلك الجزء من المنطقة الموسمية الشتائية الثانية لشمال الاطلسي الذي يقع بين خطي الطول 15° غربًا و 50° غربًا ؛

(ب) المنطقة الشتائية الموسمية الأولى لشمال الاطلسي بأكملها ، مع اعتبار جزر شتلاند واقعة على الحدود .



خريطة المناطق والجهات الموسمية

المرفق III
الشهادات

P88 نموذج الشهادة الدولية لخطوط التحميل

P88 **الشهادة الدولية لخطوط التحميل**

(*الشعار الرسمي*) (*الدولة*)

صادرة بمقتضى أحكام
الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966،
بصيغتها المعدَّلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية

بتخويل من حكومة

_____
(*اسم الدولة*)

من قبل _____
(*أسم الشخص المفوض أو المنظمة المفوضة*)

تفاصيل السفينة [1]

اسم السفينة : .....

الرقم المميز أو الحروف المميزة : .....

ميناء التسجيل : .....

الطول (*L*) حسب تعريفه الوارد في المادة 2(8) (بالأمتار) : .....

رقم المنظمة البحرية الدولية [2]: .....

---

[1] يمكن ، كبديل ، إيراد تفاصيل السفينة في أطر أفقية .

[2] وفقًا للقرار A.600(15) – خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفن ، يمكن تضمين هذه المعلومات طوعًا .

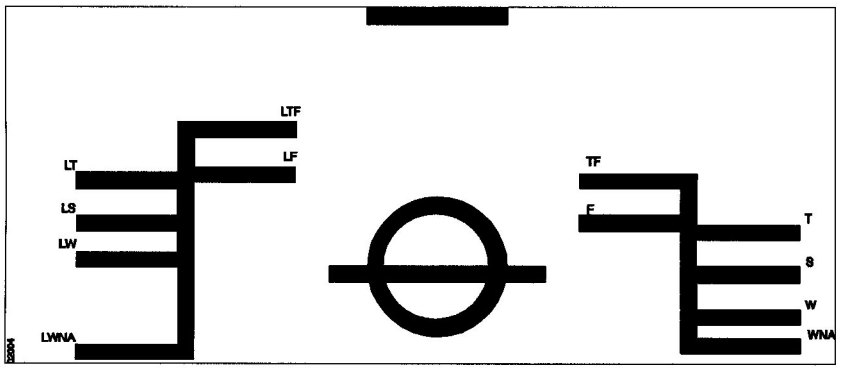
عائم السفينة المعين بالنسبة لـــ [3]: طراز السفينة [3]:

سفينة جديدة	الطراز 'A'
	الطراز 'B'
سفينة حالية	الطراز 'B' مع عائم مخفض
	الطراز 'B' مع عائم مزيد

	عائم السفينة مقاسًا من خط السطح [4]	موقع خط التحميل
الاستوائي	.... ملم (بوصة) (T)	.... ملم (بوصة) فوق (S)
الصيفي	.... ملم (بوصة) (S)	الحافة العليا للخط المار عبر مركز الحلقة
الشتوي	.... ملم (بوصة) (W)	.... ملم (بوصة) تحت (S)
الشتوي شمال المحيط الأطلسي	.... ملم (بوصة) (WNA)	.... ملم (بوصة) تحت (S)
الاستوائي لنقل الأخشاب	.... ملم (بوصة) (LT)	.... ملم (بوصة) فوق (LS)
الصيفي لنقل الأخشاب	.... ملم (بوصة) (LS)	.... ملم (بوصة) فوق (S)
الشتوي لنقل الأخشاب	.... ملم (بوصة) (LW)	.... ملم (بوصة) تحت (LS)
الشتوي لشمال المحيط الأطلسي لنقل الأخشاب	.... ملم (بوصة) (LWNA)	.... ملم (بوصة) تحت (LS)

مقدار التسامح في المياه العذبة بالنسبة لجميع العوائم باستثناء الخاصة منها بنقل الاخشاب هو ..... ملم (بوصة) . أما بالنسبة لعوائم نقل الأخشاب فهو ..... ملم (بوصة) .

تقع الحافة العليا لخط السطح التي قيست منها هذه العوائم على مسافة ..... ملم (بوصة) السطح من الجانب .



[3] يحذف ما لا ينطبق .

[4] لا يلزم إيراد العوائم وخطوط التحميل غير المنطبقة في الشهادة . ويمكن إيراد القسم الفرعي الخاص بخطوط التحميل في الشهادة طوعًا .

تشهد :

1 أن السفينة قد تمت معاينتها وفقًا لمتطلبات المادة 14 من الاتفاقية .

2 وأن المعاينة قد أظهرت أن العوائم قد عينت وأن خطوط التحميل المعروضة أعلاه قد وسمت وفقًا لأحكام الاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى .....[5] رهنًا بعمليات المعاينة السنوية وفقًا للمادة 14(1)(ج) من الاتفاقية [6]؛

صدرت في .....
(*مكان اصدار الشهادة*)

....
(*تاريخ الاصدار*) (*توقيع المسؤول المفوض باصدار الشهادة*)

(*شعار أو خاتم السلطة المفوّضة ، حسب الاقتضاء*)

ملاحظات : 1 عندما تنطلق السفينة من ميناء يقع على نهر أو في مياه داخلية ، فإنه يسمح بتحميل أعمق يتناسب مع وزن الوقود وجميع المواد الأخرى المطلوبة للاستهلاك بين نقطة الانطلاق والبحر .

2 عندما تكون السفينة في مياه عذبة ذات كثافة تعادل الواحد الصحيح فإنه يجوز تغطيس خط التحميل المناسب بمقدار التسامح الخاص بالمياه العذبة المذكور أعلاه . وحيثما تكون الكثافة غير الواحد الصحيح فإن من الواجب جعل التسامح متناسبًا مع الفرق بين 1,025 والكثافة الفعلية .

---

[5] إيضاح تاريخ انقضاء الصلاحية المحدد من قبل الإدارة وفقًا للمادة 19(1) من الاتفاقية . ويطابق اليوم الشهر من ذلك التاريخ تاريخ الذكرى السنوية حسب التعريف الوارد في المادة 2(9) من الاتفاقية ، ما لم يُعدّل وفقًا للمادة 19(8) من الاتفاقية .

[6] انظر القرار MSC.172(79) ، الوارد في القسم 4 من هذا المطبوع .

اعتماد المعاينات السنوية

نشهد أنه لدى إجراء المعاينة السنوية التي تقتضيها المادة 1(14)(ج) من الاتفاقية ، تبين أن هذه السفينة تمتثل إلى الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية .

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان : .....
التاريخ : .....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان : .....
التاريخ : .....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان : .....
التاريخ : .....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان : .....
التاريخ : .....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

المعاينة السنوية وفقًا للمادة 19(8)(ج)

نشهد أنه لدى إجراء معاينة سنوية وفقًا للمادة 19(8)(ج)من الاتفاقية ، تبيّن أن السفينة تمتثل إلى الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

اعتماد لتمديد مدة الشهادة إذا كانت صالحة لمدة تقل عن 5 سنوات وعند انطباق المادة 19(3)

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، مقبولة ، وفقًا للمادة 19(3) من الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

اعتماد الشهادة عن إكمال المعاينة التجديدية وانطباق المادة 19(4)

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، مقبولة ، وفقًا للمادة 19(4) من الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

اعتماد لتمديد صلاحية الشهادة حتى بلوغ ميناء المعاينة أو لفترة سماح عند انطباق المادة 19(5) أو 19(6) من الاتفاقية

تعتبر هذه الشهادة مقبولة ، وفقًا للمادة 19(5)/19(6) [7]من الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية عند انطباق المادة 19(8)

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

وفقًا للمادة 19(8) من الاتفاقية يكون تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

[7] يحذف ما لا ينطبق .

P88 نموذج شهادة الاعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل

P88 شهادة الاعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل

(*الشعار الرسمي*) (*الدولة*)

صادرة بمقتضى أحكام
الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966،
بصيغتها المعدّلة ببروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية

بتخويل من حكومة

_____
(*اسم الدولة*)

من قبل

_____
(*الشخص المفوَّض أو المنظمة المفوَّضة*)

تفاصيل السفينة [1]

اسم السفينة : .....

الرقم المميز أو الحروف المميزة : .....

ميناء التسجيل : .....

الطول (*L*) حسب تعريفه الوارد في المادة 2(8) (بالأمتار) : .....

رقم المنظمة البحرية الدولية :[2] .....

---

[1] يمكن ، كبديل ، إيراد تفاصيل السفينة في أطر أفقية .

[2] وفقًا للقرار A.600(15) – خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفن ، يمكن تضمين هذه المعلومات طوعًا .

نشهد أن هذه السفينة قد أعفيت من أحكام الاتفاقية ، وذلك بمقتضى السلطة الممنوحة في ظل المادة 6(2)/المادة6(4) [3] من الاتفاقية المذكورة آنفا .

اعفيت السفينة في ظل المادة 6(2) من الأحكام التالية للاتفاقية :

.....
.....
.....

الرحلة التي منح الإعفاء بشأنها في ظل المادة 6(4) هي :

من : .....

إلى : .....

الشروط ، إن وجدت ، التي منح على أساسها الإعفاء بمقتضى المادة 6(2) أو المادة 6(4) :

.....
.....
.....

هذه الشهادة صالحة حتى ..... [4] رهنًا بالمعاينات الدورية وفقًا للمادة 14(1)(ج) من الاتفاقية [5].

صدرت في .....
(*مكان اصدار الشهادة*)

....
(*تاريخ الاصدار*) (*توقيع المسؤول المفوض باصدار الشهادة*)

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الاقتضاء*)

---

[3] يحذف ما لا ينطبق .

[4] ايضاح تاريخ انقضاء الشهادة المحدد من قبل الإدارة وفقًا للمادة 19(10) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من ذلك التاريخ تاريخ الذكرى السنوية حسب التعريف الوارد في المادة 19(8) من الاتفاقية .

[5] انظر القرار MSC.172(79) ، الوارد في القسم 4 من هذا المطبوع .

اعتماد المعاينات السنوية

نشهد أنه لدى إجراء معاينة سنوية بمقتضى المادة 1(14)(ج) من الاتفاقية ، تبيّن أن هذه السفينة تمتثل إلى الشروط التي مُنح على أساسها الاعفاء .

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان : .....
التاريخ : .....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان : .....
التاريخ : .....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان : .....
التاريخ : .....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

معاينة سنوية : التوقيع : .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان : .....
التاريخ : .....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

المعاينة السنوية وفقًا للمادة 19(8)(ج)

نشهد أنه لدى إجراء معاينة سنوية وفقًا للمادة 19(8)(ج)من الاتفاقية ، تبيّن أن السفينة تمتثل إلى الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية :

التوقيع .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان .....

التاريخ.....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

اعتماد لتمديد مدة الشهادة إذا كانت صالحة لمدة تقل عن 5 سنوات وعند انطباق المادة 19(3)

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، مقبولة ، وفقا للمادة 19(3) من الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان .....

التاريخ.....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

اعتماد الشهادة عند إكمال المعاينة التجديدية وانطباق المادة 19(4)

تستوفي السفينة المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، مقبولة ، وفقا للمادة 19(4) من الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع .....
(توقيع المسؤول المفوض)

المكان .....

التاريخ.....

(شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء)

اعتماد لتمديد صلاحية الشهادة حتى بلوغ ميناء المعاينة أو لفترة سماح عند انطباق المادة 19(5) أو 19(6) من الاتفاقية

تعتبر هذه الشهادة مقبولة ، وفقًا للمادة 19(5)/19(6) [6]من الاتفاقية ، على أنها صالحة حتى .....

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

اعتماد تقديم تاريخ الذكرى السنوية عند انطباق المادة 19(8)

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

وفقًا للمادة 19(8) من الاتفاقية يكون تاريخ الذكرى السنوية الجديد هو .....

التوقيع .....
(*توقيع المسؤول المفوض*)

المكان .....

التاريخ.....

(*شعار أو خاتم السلطة المصدرة ، حسب الإقتضاء*)

[6] يحذف ما لا ينطبق .