



الوقائع العراقية

وهقايعى عىراقى

الجريدة الرسمية لجمهورية العراق

رؤژنامهى فهرمى كوؤمارى عىراق



تصدر عن وزارة العدل

وهزارهتى داد دهرى دهكات

العدد

٤٧٨٨

• قانون رقم (٦) لسنة ٢٠٢٤ " تعديل قانون انضمام جمهورية

العراق الى الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦

والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٨٨ المعدل في عام ٢٠٠٣

رقم (١٤) لسنة ٢٠٢٠ " .

العدد ٤٧٨٨ ١٥ صفر ١٤٤٦ هـ / ١٩ / آب ٢٠٢٤ م السنة السادسة والستون
رقمه ٤٧٨٨ ١٥ سةفهر ١٤٤٦ ك / ١٩ / ئاب ٢٠٢٤ ز سالى شهست وشهشهمن

قوانين

باسم الشعب
رئاسة الجمهورية

قرار رقم (٦)

بناءً على ما أقره مجلس النواب استناداً إلى أحكام البند (أولاً) من المادة (٦١) والبندين (ثانياً وثالثاً) من المادة (٧٣) من الدستور.
قرر رئيس الجمهورية بتاريخ ٢٠٢٤/٤/١.
إصدار القانون الآتي:

رقم (٦) لسنة ٢٠٢٤

قانون

تعديل قانون انضمام جمهورية العراق الى الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦ والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٨٨ المعدل في عام ٢٠٠٣ رقم (١٤) لسنة ٢٠٢٠

المادة -١- تحذف عبارة (المعدل في عام ٢٠٠٣) أينما وردت في قانون انضمام جمهورية العراق الى الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦ والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٨٨ المعدل عام ٢٠٠٣ رقم (١٤) لسنة ٢٠٢٠.

المادة -٢- إن هذا الانضمام لا يعني بأي حال من الأحوال اعترافاً بالكيان الصهيوني (إسرائيل) أو الدخول بأي علاقة معها.

المادة -٣- ينفذ هذا القانون من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

عبد اللطيف جمال رشيد

رئيس الجمهورية

الأسباب الموجبة

بغية الالتزام بمبادئ وقواعد موحدة في شأن حدود تحميل السفن العاملة في الرحلات الدولية ولحماية الأرواح والممتلكات في البحار، ولغرض انضمام جمهورية العراق الى الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦ التي دخلت حيز النفاذ في ١٩٦٨/٧/٢١ والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٨٨ والذي دخل حيز النفاذ في ٢٠٠٠/٢/٣.

شرع هذا القانون .



الجزء 1
الإتفاقية الدولية لخطوط التحميل
لعام 1966

اتفاقيات

الإتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

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 إبرام إتفاقية ؛

قد اتفقت على ما يلي :

المادة 1

الالتزامات العامة بمقتضى الإتفاقية

(1) تتعهد الحكومات المتعاقدة بتنفيذ أحكام هذه الإتفاقية والمرافقات التابعة لها التي تشكل جزءاً لا يتجزأ منها . وتعتبر كل إشارة إلى الإتفاقية الحالية إشارة في الوقت ذاته إلى مرفقاتها .

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

المادة 2

تعريف

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 الإتفاقية الحالية إلى ميناء خارج هذا البلد ، أو العكس . ولهذا الغرض فإن كل إقليم تتولى حكومة طرف مسؤولية علاقاته الدولية أو تضطلع الأمم المتحدة بمهمة السلطة الادارية فيه يعتبر بلداً منفصلاً .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

- (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 صالبيها ، أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء ، في تاريخ نفاذ الاتفاقية الحالية بالنسبة لكل حكومة متعاقدة أو بعد هذا التاريخ .
- (7) "السفينة الموجودة" : هي سفينة لا تدرج في عداد السفن الجديدة .
- (8) "الطول" : يعادل 96% من إجمالي طول خط للماء 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 . 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

المادة 3 أحكام عامة

- (1) لا يجوز لأية سفينة تطبيق 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 (1966) أو شهادة إعفاء دولية لخطوط التحميل ، عند الاقتضاء ، وفقًا لأحكام هذه الاتفاقية .
- (2) ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يمنع إدارة ما من تعيين عائمة يفوق العائم الأدنى المحدد طبقًا للمرفق I .

المادة 4 التطبيق

- (1) تطبق الاتفاقية الحالية على ما يلي :

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

اتفاقيات

المواد 5.4.3

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

(ج) السفن غير المسجلة التي ترفع علم دولة تدرج حكومتها في عداد الحكومات المتعاقدة .

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

(3) تنطبق اللوائح المدرجة في المرفق I على السفن الجديدة على وجه التحديد .

(4) على السفن الموجودة التي لا تستوفي تمامًا متطلبات اللوائح الواردة في المرفق I أو أي جزء منه أن تلي 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 أن تستوفي جميع متطلبات الاتفاقية الحالية .

(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 (79 قدمًا) ؛

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

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

(هـ) سفن الصيد .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل لعام 1966

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

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

(ب) بحر قزوين ؛

(ج) انهار بلاتي وبارانا وأوروغواي شرقاً حتى خط الاتجاه الثابت بين بونتانورتى في الأرجنتين وبونتاديل إيست في أوروغواي .

المادة 6

الإعفاءات

(1) يجوز للإدارة إعفاء السفن التي تعمل في رحلات دولية بين موانئ متجاورة في دولتين أو أكثر من أحكام الاتفاقية الحالية ، طالما ظلت هذه السفن في عمل في مثل هذه الرحلات ، وبشرط أن 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 أمراً غير معقول أو ممكن .

(2) يجوز للإدارة إعفاء أية سفينة ذات سمات مبتكرة من أي من أحكام هذه الاتفاقية إذا كان ذلك التطبيق سيعوق اعاقه شديدة البحوث المتعلقة بتطوير مثل هذه السمات وإدخالها في السفن العاملة في رحلات دولية . على أن مثل هذه السفينة يجب أن تمثل 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 .

* أصبح اسم المنظمة "المنظمة البحرية الدولية" ، وذلك بمقتضى التعديلات المدخلة على اتفاقية المنظمة والتي سرى مفعولها في 22 أيار/مايو 1982 .

اتفاقيات

المواد 6، 7، 8، 9

(4) يجوز للإدارة 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 اقلعها 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 لائحة أي انحراف أو تأخير تتعرض له أية سفينة بفعل رداءة الطقس أو أي سبب قاهر آخر .

المادة 8

البدائل

(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 بفعالية 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 إدارة 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 .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

المادة 10

الإصلاحات والتغييرات والتعديلات

(1) على السفينة التي تخضع لإصلاحات ، 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 تلبى الإصلاحات ، والتغييرات ، والتعديلات ذات الطابع الرئيسي ، وما يستتبع 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 تلبى المتطلبات المنطبقة عليها في المناطق والجهات الموصوفة في المرفق II .

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

المادة 12

الغطس

(1) باستثناء ما تنص عليه الفقرتان (2) و (3) من هذه المادة ، لا يجوز تغطيس خطوط التحميل المناسبة الموجودة على جانبي السفينة والمنتاسبة 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 .

(2) عندما تكون السفينة في مياه عذبة ذات كثافة تعادل الواحد الصحيح ، يجوز تغطيس خط التحميل المناسب بمقدار التجاوز الخاص بالمياه العذبة المذكور في الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) . وحيثما تكون الكثافة غير الواحد الصحيح ، فإن من الواجب جعل التجاوز متناسباً مع الفرق بين 1,025 والكثافة الفعلية .

اتفاقيات

المواد 10 ، 11 ، 12 ، 13 ، 14

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

المادة 13

المعاينة والتفتيش والوسم

يتولى موظفو الإدارة إجراء عمليات تفتيش السفن ومعاينتها 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 وفعالية عمليات المعاينة والتفتيش والوسم .

المادة 14

المعاينات وعمليات التفتيش الأولية والدورية

(I) تخضع السفينة للمعاينات وعمليات التفتيش المحددة في ما يلي :

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

(ب) معاينة دورية على فترات تحددها الإدارة ، ولا تتجاوز خمس سنوات ، وتنفذ هذه المعاينة على نحو يكفل التحقق من خضوع الهيكل ، والمعدات ، والترتيبات ، والأبعاد تمامًا لمتطلبات الاتفاقية الحالية .

(ج) عملية تفتيش دورية في غضون ثلاثة أشهر قبل أو بعد كل ذكرى سنوية للشهادة وذلك للتحقق من عدم إدخال أية تغييرات على البدن أو الإنشاءات العلوية يمكن أن تؤثر على الحسابات التي تحدد وضع خط التحميل ، وبما يكفل أن الترتيبات والأجهزة التالية مصانة بصورة فعالة :

(i) واقيات الفتحات ؛

(ii) قضبان التحرز ؛

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(iii) منافذ التصريف ؛

(iv) سبل الوصول إلى أماكن إقامة الطاقم .

(2) ومن الواجب تصديق عمليات التفتيش الدورية المشار إليها في الفقرة (1)(ج) من هذه المادة على الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل (1966) أو شهادة الإعفاء الدولية لخطوط التحميل التي تمنح لسفينة معفاة بموجب الفقرة (2) من المادة 6 من الاتفاقية الحالية .

المادة 15

صيانة الأوضاع بعد المعاينة

عقب اتمام 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 إذن من الإدارة .

المادة 16

إصدار الشهادات

(1) تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) لكل سفينة اخضعت للمعاينة ووسمت وفقاً للاتفاقية الحالية .

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

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

(4) وبغض النظر عن أي حكم آخر من أحكام الاتفاقية الحالية فإن أية شهادة دولية لخطوط التحميل تكون سارية المفعول عند نفاذ الاتفاقية الحالية بالنسبة لحكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها تحتفظ بصلاحياتها لمدة عامين أو حتى انقضائها ، أيهما حل أولاً . وبعد هذا الوقت يشترط التزود بالشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) .

اتفاقيات

المواد 15، 16، 17، 18، 19

المادة 17

إصدار الشهادة من قبل حكومة أخرى

(1) يجوز لحكومة متعاقدة ، بناء على طلب حكومة متعاقدة أخرى ، أن تعمل على إخضاع سفينة للمعاينة ، وأن تمنح السفينة ، أو تعمل على منحها ، الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) وفقاً للاتفاقية الحالية إذا ما اقتضت بامتنالها إلى أحكامها .

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

(3) يجب أن تتضمن الشهادة الصادرة على هذا النحو بياناً يفيد بأنها صدرت بناء على طلب حكومة الدولة التي ترفع السفينة أو سترفع علمها وأنها تتمتع بالفعالية ذاتها التي تحظى بها شهادة صادرة بموجب المادة 16 كما وتتمتع بالقدرة ذاته من الاعتراف .

(4) لا يجوز منح الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) لسفينة ترفع علم دولة لا تدرج حكومتها في عداد الحكومات المتعاقدة .

المادة 18

نماذج الشهادات

(1) تحرر الشهادات باللغة أو اللغات الرسمية للدولة التي تصدرها . وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هي الانكليزية أو الفرنسية ، فمن الواجب أن يشتمل النص على ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين .

(2) تصدر الشهادات في نماذج مطابقة لما هو معروض في المرفق III . ومن الواجب الالتزام الدقيق بالترتيب الطباعي لكل نموذج شهادة في الشهادات الصادرة أو في نسخها المصدقة .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

المادة 19

مدة الشهادات

(1) تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) لمدة تحددها الإدارة ، ولا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ الاصدار .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(2) وإذا تعذر ، بعد المعاينة الدورية المشار إليها في الفقرة (1)(ب) من المادة 14 ، منح شهادة جديدة للسفينة قبل انقضاء الشهادة الأصلية ، فإن بمقدور القائم على تنفيذ المعاينة ، من الأشخاص أو الهيئات ، أن يمدد صلاحية الشهادة الأصلية لفترة لا تتجاوز خمسة أشهر . ويصدق هذا التمديد على الشهادة علماً بأن منحه يقتصر على الحالات التي لم تدخل فيها أية تغييرات على الهيكل ، أو المعدات ، أو القرتيبات ، أو المواد ، أو الأبعاد تؤثر على عائم السفينة .

(3) تلغي الإدارة الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) إذا ما نشأ أي من الظروف التالية :

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

(ب) عدم صون التركيبات والأجهزة المذكورة في الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة (1) من المادة 14 في حالة فعالة ؛

(ج) عدم التصديق على الشهادة بما يفيد أن السفينة قد خضعت للتفتيش وفقاً للفقرة الفرعية (ج) من الفقرة (1) من المادة 14 ؛

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

(4) (أ) لا يجوز أن تزيد مدة شهادة الإعفاء الدولية لخطوط التحميل التي تمنحها الإدارة إلى سفينة معفاة بموجب الفقرة (2) من المادة 6 عن خمس سنوات من تاريخ الإصدار . ومن الواجب أن تخضع مثل هذه الشهادة إلى إجراءات تجديد ، وتصديق ، وإلغاء شبيهة بما هو منصوص عليه في هذه المادة بشأن الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) .

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

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

المادة 20

قبول الشهادات

تحظى الشهادات الصادرة بتحويل من حكومة متعاقدة وفقاً للاتفاقية الحالية بالقبول من جانب الحكومات المتعاقدة الأخرى ، وتعتبر بالنسبة لكافة الأغراض التي تشملها هذه الاتفاقية على أنها مكافئة للشهادات التي تمنحها تلك الحكومات ذاتها .

المادة 21

الرقابة

(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 والعملية بهدف التحقق من وجود شهادة صالحة في ظل الاتفاقية الحالية على متن السفينة . وعند وجود شهادة دولية صالحة لخطوط التحميل (1966) 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 ؛

(ج) أن السفينة لم تخضع لتبديل مادي في ما يتصل بالمسائل المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة (3) 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 يجب 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 إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على التقدم إلى البحر دون تعريض ركابها أو طاقمها للخطر .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(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 كتابةً 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 تلمص 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 .

اتفاقيات

المواد 22 ، 23 ، 24 ، 25 ، 26 ، 27

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

المادة 25

القواعد الخاصة بالموضوعة بالاتفاق

عندما توضع قواعد خاصة ، وفقاً 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) أعداداً كافية من نماذج شهادتها 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 إدارة مسائل خطوط التحميل لتعميمها على الحكومات المتعاقدة .

(2) تقبل كل حكومة متعاقدة بأن تتيح معايير المقاومة التي تعتمد لها لآية حكومة متعاقدة أخرى عند الطلب .

المادة 27

التوقيع ، والقبول ، والانضمام

(1) يظل باب الاتفاقية الحالية مفتوحاً للتوقيع مدة ثلاثة أشهر اعتباراً من 5 نيسان/ أبريل 1966 ويبقى بعد ذلك مشرعاً 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 أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق :

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التعميل لعام 1966

- (أ) التوقيع دون تحفظ يشترط القبول ، أو
(ب) التوقيع رهناً 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 المنظمة إليها بكل قول أو انضمام جديد وبتاريخ ايداعه .

المادة 28

النفاز

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

(2) وبالنسبة للحكومات التي تودع صك قبول بالاتفاقية الحالية أو انضمام إليها خلال الأشهر الاثني 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 تالياً .

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

(4) وبعد تاريخ اتمام جميع التدابير المطلوبة لادخال تعديل ما على الاتفاقية حيز التنفيذ ، 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 .

اتفاقيات

المادتان 28 ، 29

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 اثني عشر شهراً 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 مرفوضاً 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 اثني عشر شهراً من تاريخ قبول ثلثي الحكومات المتعاقدة به . ويسري مفعول التعديل بالنسبة لجميع الحكومات المتعاقدة عدا تلك التي تصدر إعلاناً ، قبل نفاذه ، بأنها لا تقبل به .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التعميل لعام 1966

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

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

(4) التعديلات المدرجة عن طريق مؤتمر :

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

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

(ج) يبدأ نفاذ مثل هذا التعديل بعد اثني عشر شهراً من تاريخ قبول ثلثي الحكومات المتعاقدة به . ويسري مفعول التديل بالنسبة لجميع الحكومات المتعاقدة عدا تلك التي تصدر إعلاناً ، قبل نفاذه ، بأنها لا تقبل به .

(د) يجوز لمؤتمر معقود بموجب الفقرة الفرعية (أ) ، بأغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة ، أن يقرر عند اعتماد تعديل ما أنه من الأهمية بحيث أن أية حكومة متعاقدة تصدر إعلاناً بموجب الفقرة (ج) ، ولا تقبل التعديل خلال فترة اثني عشر شهراً من نفاذه ، ستكف عن أن تكون طرفاً في الاتفاقية الحالية عند انقضاء تلك الفترة .

اتفاقيات

المادتان 30 ، 31

- (5) ينطبق أي تعديل على الاتفاقية الحالية بمقتضى هذه المادة ويتعلق بهيكل السفينة فقط على السفن الممدودة صوابها 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 التنفيذ بمقتضى هذه المادة ، مع تاريخ بدء نفاذ كل تعديل منها .
- (7) يقدم أي قبول أو اعلان بمقتضى هذه المادة عن طريق اخطار 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 سريانها بالنسبة لتلك الحكومة .
- (2) يكون الانسحاب عن طريق اخطار كتابي موجه إلى المنظمة التي تقوم بإعلام جميع الحكومات المتعاقدة بما يردها من اخطارات وبتاريخ التلقي .
- (3) يسري مفعول الانسحاب 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 تدرج حكومتها في عداد الحكومات المتعاقدة ، فإنه يجوز لهذه الحكومة أن تعلق تنفيذ الاتفاقية الحالية بأكملها أو أي جزء منها . وعلى الحكومات صاحبة التعليق أن تخطر المنظمة فوراً 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 في أي وقت أن تنهي مثل هذا التعليق ، ومن واجبها أن تخطر المنظمة فوراً بذلك الانهاء .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

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

المادة 32

الاقليم

(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 عن طريق إرسال إخطار كتابي إلى المنظمة .

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

(2) (أ) يجوز للأمم المتحدة ، أو أية حكومة متعاقدة أخرى أصدرت إعلاناً 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 اقليماً ما ، أن تعلن عن طريق إخطار كتابي يرسل إلى المنظمة أن الاتفاقية الحالية لم تعد تشمل الاقليم المذكور في الإخطار .

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

(3) تقوم المنظمة بإعلام جميع الحكومات المتعاقدة بشمول الاتفاقية الحالية لأي اقليم بموجب الفقرة (1) من هذه المادة ، وبإنهاء مثل هذه 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 ويبيح الأمين العام للمنظمة بنسخ صادقة مصدقة منها إلى الحكومات المتوقعة وإلى جميع الحكومات التي تنضم إلى الاتفاقية الحالية .

اتفاقيات

المواد 32 ، 33 ، 34

(2) وحال نفاذ الاتفاقية الحالية تتولى المنظمة تسجيلها تمثيلاً 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 .

واشهاداً 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 .

I المرفق

لوائح تحديد خطوط التحميل

I الفصل

عموميات

تفترض اللوائح أن طبيعة وتستيف البضائع ، والصابورة ، وما إليها هما على نحو يكفل للسفينة اتزاناً كافياً ويضمن تقادي الاجهاد الهيكلي المفرط .

كما تفترض اللوائح أنه حيثما كانت هناك متطلبات دولية تتعلق بالاتزان والتقسيم الداخلي ، فإن هذه المتطلبات قد لبيت .

اللائحة 1

مقاومة بدن السفينة

من الواجب أن تكون الإدارة واثقة من أن المقاومة الهيكلية العامة للسفينة كافية للغاطس المناظر للعائم المعين . ويجوز اعتبار السفن المبنية والمصانة وفقاً لمتطلبات رابطة تصنيف تحظى باعتراف الإدارة ، متمتعاً بمتانة كافية .

اللائحة 2

التطبيق

(1) تعين للسفن ذات وسائل الدفع الميكانيكية للمواعين ، أو الصنادل ، أو السفن الأخرى غير المجهزة بوسائل دفع مستقلة عوائم وفقاً لأحكام اللوائح 1-40 ضمناً من هذا المرفق .

(2) يجوز أن تعين للسفن المحملة بشحنات سطحية خشبية عوائم لنقل الأخشاب وفقاً لأحكام اللوائح 41-45 ضمناً من هذا المرفق ، وذلك إضافة إلى العوائم المعروضة في الفقرة (1) من هذه اللائحة .

(3) تعين للسفن المصممة لحمل أشرطة ، سواء كانت هذه الأشرطة وسيلة الدفع الوحيدة أم وسيلة تكميلية ، ولزوارق القطر عوائم وفقاً لأحكام اللوائح 1-40 ضمناً من هذا المرفق . ويمكن اشتراط عوائم إضافية طبقاً لما تقرره الإدارة .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(4) تعين للسفن المصنوعة من الأخشاب ، أو من مواد مركبة ، أو من مواد أخرى اجازت الإدارة استخدامها ، وللسفن ذات السمات البنائية التي تجعل من تطبيق أحكام هذا المرفق أمراً غير معقول أو ممكن ، عوائم طبقاً لما تقرره الإدارة .

(5) تطبق اللوائح 10-26 ضمناً من هذا المرفق على كل سفينة عين لها عائم أدنى . ويجوز منح تساهلات من هذه المتطلبات إلى سفينة عين لها عائم يفوق العائم الأدنى بشرط أن تكون الإدارة راضية عن ظروف السلامة الموفرة .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللاحقة 3

تعريف المصطلحات المستخدمة في المرفقات

(1) **الطول** : يعتبر الطول (L) معادلاً لنسبة 96% من إجمالي طول خط الماء عند 85% من العمق المشكل المقاس من قمة الصالب ، أو للمسافة القائمة بين الجانب الأمامي من مقدمة السفينة ومحور الدفة على خط الماء المذكور ، إذا كانت هذه المسافة أكبر . وفي السفن المصممة بميل في الصالب فمن الواجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازياً لخط الماء التصميمي .

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

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

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

(5) **العمق المشكل** :

(أ) العمق المشكل هو المسافة العمودية المقاسة من قمة الصالب إلى قمة دعامة سطح عائم السفينة على الجانب . وفي السفن الخشبية وذات المواد المركبة تقاس المسافة من الحافة الدنيا لتعشيق الصالب . وإذا كان الشكل المتكون في الجزء السفلي من منتصف

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 3

السفينة مجوفًا ، أو إذا كانت هناك عوارض قاعية ثخينة ، فإن المسافة تقاس من النقطة التي يقطع فيها خط القاع المنبسط والممتد نحو المحور جانب الصائب .

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

(ج) وحينما يكون سطح عائم السفينة مدرجًا والجزء المرفوع من السطح ممتدًا فوق النقطة التي سيحدد عندها العمق المشكل ، فإن هذا العمق يجب أن يقاس إلى خط مرجعي يمتد من الجزء السفلي للسطح وعلى طول خط مواز للجزء المرفوع .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(6) عمق العائم (D) :

(أ) إن عمق العائم (D) هو العمق المشكل عند منتصف السفينة ، زائدًا سماكة صفيحة الضلع الطولاني لسطح العائم ، في حال تركيبها ، زائدًا القيمة $\frac{T(L-S)}{L}$ في حال تدريع سطح العائم المكشوف حيث

T هي السماكة الوسطية للتدريع المكشوف خارج فتحات السطح ، و

S هي الطول الكلي للانشاءات العلوية حسب تعريفها الوارد في الفقرة الفرعية (10)(د) من هذه اللائحة .

(ب) إن عمق العائم (D) في سفينة ذات شفير مدور بنصف قطر يزيد على 4% من العرض (B) أو ذات جوانب علوية ذات شكل غير عادي هو عمق عائم سفينة ذات مقطع للمنتصف بجوانب علوية عمودية ، وبنفس احديداب السطح ومساحة لمقطع الجانب العلوي معادلة لما يوفره مقطع المنتصف الفعلي .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(7) المعامل الحجمي : يستخلص المعامل الحجمي (C_b) بالصيغة التالية :

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1}$$

حيث :

∇ هي حجم الازاحة المشكلة 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 تساوي 85% من العمق المشكل الأدنى .

(8) العائم : العائم المعين هو المسافة المقاسة عمودياً وباتجاه الأسفل عند منتصف السفينة والممتدة من الحافة العليا لخط السطح إلى الحافة العليا لخط التحميل المعني .

(9) سطح العائم : سطح العائم عادة هو السطح العلوي الأقصى الكامل المعرض لعوامل المناخ والبحر ، والمجهز بوسائل دائمة لإغلاق جميع الفتحات في الجزء المكشوف منه ، والذي زودت كل الفتحات في جوانب السفينة أسفله بوسائل إغلاق دائمة كتيمة . وفي سفينة ذات سطح عائم منقطع ، فإن الخط الأسفل للسطح المكشوف وتتمة ذلك الخط الموازية للجزء العلوي من السطح يشكلان سطح العائم . ومن الجائز ، وفقاً لاختيار المالك وبشروط موافقة الإدارة ، تعيين سطح أدنى كسطح للعائم شريطة أن يكون سطحاً كاملاً ودائماً ومستمرًا في اتجاه المقدمة والمؤخرة وذلك على الأقل بين مكان الآلات والفواصل الإنشائية الذروية ومستمرًا عرضانيًا . وحينما يكون هذا السطح الأدنى متدرجًا فإن أدنى خط للسطح وتتمة هذا الخط الموازية للجزء الأعلى من السطح يشكلان سطح العائم . وعند تعيين سطح أدنى كسطح للعائم ، فإن جزء الباب الممتد فوق سطح العائم يعامل على أنه انشاء علوي في ما يتعلق بتطبيق شروط التعيين وحساب العائم . ويحسب العائم اعتبارًا من هذا السطح .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(10) الانشاء العلوي

(أ) الانشاء العلوي هو هيكل فوقي على سطح العائم ويمتد من جانب إلى آخر في السفينة ، وفي حال الصفائح الجانبية فإن هذا الانشاء

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 4

لا يبعد جوانبًا عن جدران الغلاف بأكثر من 4% من العرض (B) . ويعتبر الركن الخلفي المرفوح إنشاءً علويًا .

(ب) الإنشاء العلوي المحوط 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 فعالة .

ولا يعتبر الجسر أو الكوئل محوطًا ما لم يكن بمقدور الطاقم الوصول إلى أماكن الآلات وأماكن العمل الأخرى ضمن هذه الإنشاءات عبر سبل بديلة متاحة في جميع الاوقات في حال إغلاق فتحات الفواصل الإنشائية .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

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

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

(11) سفينة ذات سطح رحضي : هي سفينة ليس لها إنشاء علوي على سطح العائم .

(12) الكتامة : هي عدم نفاذ المياه إلى السفينة أيًا كانت ظروف البحر .

اللائحة 4

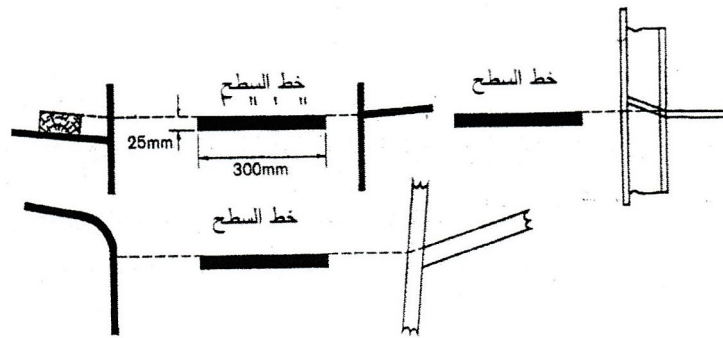
خط السطح

خط السطح هو خط أفقي يمتد 300 ملليمتر (12 بوصة) طولاً و 25 ملليمترًا (بوصة واحدة) عرضًا . ومن الواجب رسم هذا الخط عند منتصف السفينة على جانبيها ، وأن تمر حافته العليا عادة عبر النقطة التي تتقاطع فيها التتمة المتجهة خارجًا

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

للسفحة 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 طبقاً لذلك . ويجب إيضاح موقع النقطة المرجعية وهوية سطح العائم في جميع الحالات على الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) .



الشكل 1 - خط السطح

الملاحه 5

علامة خط التحميل

تتألف علامة خط التحميل من حلقة ذات قطر خارجي قدره 300 ملليمتر (12 بوصة) وبعرض 25 ملليمتر (بوصة واحدة) ويقطعها خط أفقي مقداره 450 ملليمترًا (18 بوصة) طولاً ، و 25 ملليمترًا (بوصة واحدة) عرضاً وتمر حافته العليا عبر مركز الحلقة . ويوضع مركز الحلقة عند منتصف السفينة وعلى بعد يكافئ العائم الصيفي المعين المقاس عمودياً أسفل الحافة العليا لخط السطح (كما هو موضح في الشكل 2) .

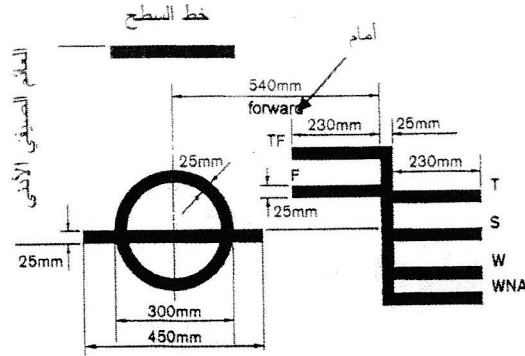
الملاحه 6

الخطوط المستخدمة مع علامة خط التحميل

(1) تكون الخطوط التي توضح خط التجميل المعين وفقاً لهذه اللوائح خطوطاً أفقية مقدارها 230 ملليمترًا (9 بوصات) طولاً و 25 ملليمترًا (بوصة واحدة) عرضاً وتمتد ، ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة ، أمام خط شاقولي قدره 25 ملليمترًا (بوصة واحدة) عرضاً وموسوم على بعد 540 ملليمترًا (21 بوصة) قدام مركز الحلقة ، وذلك بزوايا عمودية إزاء الخط المذكور (حسب ما هو موضح في الشكل 2) .

اتفاقيات

المرفق 1 . اللائحتان 6 و 5



الشكل 2 - علامة خط التحميل والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة

(2) تستخدم خطوط التحميل التالية :

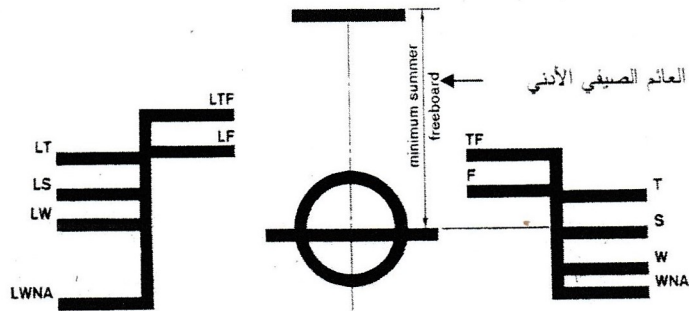
- (أ) خط التحميل الصيفي المحدد بالحافة العليا للخط المار عبر مركز الحلقة وكذلك بخط يحمل الحرف S .
- (ب) خط التحميل الشتوي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرف W .
- (ج) خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الأحرف WNA .
- (د) خط التحميل الاستوائي المحدد بالحافة العليا لخط يحمل 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 .
- (و) خط التحميل الاستوائي للمياه العذبة المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الحرفين TF، وموسوم وراء الخط الشاقولي .

(3) في حال تعيين عوائم لنقل الأخشاب وفقاً لهذه اللوائح ، فمن الواجب وسم خطوط تحميل الأخشاب إضافة إلى خطوط التحميل العادية . وتكون هذه الخطوط خطوطاً أفقية مقدارها 230 ملليمترًا (9 بوصات) طولاً و 25

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

مليمترًا (بوصة واحدة) عرضًا وتمتد ، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، وراء خط شاقولي قدره 25 مليمترًا (بوصة واحدة) عرضًا وموسوم على بعد 540 مليمترًا (21 بوصة) وراء مركز الحلقة وذلك بزوايا عمودية إزاءه (كما هو موضح في الشكل 3) .



الشكل 3 - 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 .

اتفاقيات

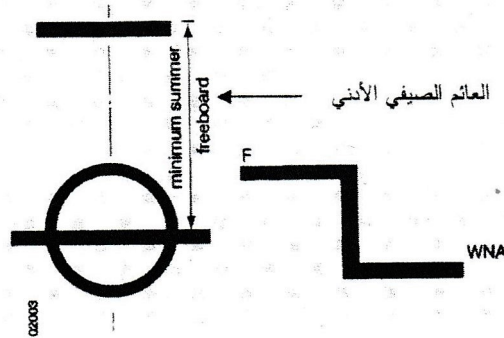
المرفق 1، اللائحة 6

(و) خط تحميل الأخشاب الاستوائي للمياه العذبة المحدد بالحافة العليا لخط يحمل الأحرف LFT وموسوم أمام 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 تبين .

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

(7) وفي السفن الشراعية تدعو الحاجة فحسب إلى وسم خط تحميل المياه العذبة وخط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي وحدهما (كما هو موضح في الشكل 4) .



الشكل 4 - علامة خط التحميل في السفن الشراعية والخطوط المستخدمة مع هذه العلامة

(8) وعند تماثل خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي مع خط التحميل الشتوي الموافق للخط الشاقولي ذاته فإن خط التحميل هذا سيحمل الحرف W .

(9) 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 .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

اللائحة 7

علامة الهيئة المضطلة بالتعيين

يجوز وضع علامة الهيئة المضطلة بتعيين خطوط التحميل إلى جانب حلقة خط التحميل فوق الخط الأفقي المار عبر مركز الحلقة ، أو فوقه وتحتته في آن معاً . وتتألف هذه العلامة من عدد لا يزيد عن أربعة أحرف استهلاكية لتحديد اسم الهيئة ، على أن يكون مقياس كل حرف نحو 115 مليمتراً (4,5 بوصة) من حيث الارتفاع و 75 مليمتراً (3 بوصات) من حيث العرض .

اللائحة 8

تفاصيل الرسم

تطلى الحلقة ، والخطوط ، والأحرف باللون الأبيض أو الأصفر على خلفية داكنة أو باللون الأسود على خلفية فاتحة . كما تؤسم وسمًا دائمًا على جوانب السفينة على نحو يرضي الإدارة . وتكون العلامات واضحة بجلاء ، كما وتتخذ ترتيبات خاصة تحقيقاً لذلك ، إن دعت الضرورة .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللائحة 9

التثبت من العلامات

لا يجوز منح الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966) إلى السفينة إلا 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 توفيرها للريان

(1) يزود ريان كل سفينة جديدة بمعلومات كافية ، في نموذج معتمد ، لتمكينه من ترتيب تحميل وتصبير سفينته على نحو يكفل تفادي خلق أية اجهادات غير مقبولة في هيكل السفينة ، على أنه لا حاجة إلى تطبيق هذا المتطلب على أي طول أو تصميم أو طراز معين من السفن ترى الإدارة أن لا داعي لتطبيقه عليه .

(2) توفر لريان كل سفينة جديدة لم يزود قبلاً بمعلومات الاتزان بموجب اتفاقية دولية سارية لسلامة الأرواح في البحار معلومات كافية في نموذج معتمد لارشاده بشأن اتزان السفينة في ظل ظروف الخدمة المتغيرة ، كما تزود الإدارة بنسخة عن ذلك .

اللائحة 11

الفواصل الإنشائية عند أطراف الإنشاءات العلوية

تكون الفواصل الإنشائية القائمة عند الأطراف المكشوفة للإنشاءات العلوية المحوطة ذات بنيان فعال وعلى نحو ترضى به الإدارة .

اللائحة 12

الأبواب

أنظر أيضاً التفسير الموحد

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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(2) وبإستثناء ما هو منصوص عليه بخلاف ذلك في هذه اللوائح فإن ارتفاع اسكفات فتحات النفاذ في الفواصل الإنشائية القائمة عند أطراف الإنشاءات العلوية المحوطة يجب أن يصل إلى 380 ملليمترًا (15 بوصة) على الأقل فوق السطح .

اللاحقة 13

وضع المنافذ العنبرية والمداخل ومساقط التهوية

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

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

الموقع 2 - ويقوم على سطوح الإنشاءات العلوية المكشوفة وراء نقطة تقع عند ربع طول السفينة انطلاقًا من المتعامد الأمامي .

اللاحقة 14

المنافذ العنبرية للبضائع والمنافذ الأخرى

(1) يكون بناء ووسائل إحكام الكتامة المناخية للمنافذ العنبرية للبضائع وغيرها في الموقعين 1 و 2 على نحو مكافئ على الأقل لمتطلبات اللانحتين 15 و 16 من هذا المرفق .

(2) تلبى الحتارات والأغطية العنبرية للمنافذ العنبرية المكشوفة على السطوح الواقعة فوق سطح الإنشاءات العلوية متطلبات الإدارة .

اللاحقة 15

المنافذ العنبرية المغلقة بأغطية نقالة والمحكم سدها بالمشمعات ونبائط الالزاز

حتارات المنافذ العنبرية

(1) تكون حتارات المنافذ العنبرية المغلقة بأغطية نقالة والمحكم سدها بالمشمعات ونبائط الالزاز ذات بناء متين ، كما يجب ألا يقل ارتفاعها فوق السطح عما يلي :

- 600 ملليمتر (23,5 بوصة) إن كانت في الموقع 1 .
- 450 ملليمترًا (17,5 بوصة) إن كانت في الموقع 2 .

اتفاقيات

المرفق 1 ، النواتج 13 ، 14 ، 15

أغطية المنافذ العنبرية

(2) يجب أن يبلغ عرض كل سطح تحميل لأغطية المنافذ العنبرية 65 مليمتراً (2,5 بوصة) على الأقل .

(3) وحينما تكون الأغطية من الخشب فإن من الواجب أن تكون السماكة المصقولة 60 مليمتراً (20 بوصة) على الأقل لباع لا يزيد عن 1,5 متر (4,9 قدم) .

(4) وحينما تكون الأغطية من الفولاذ الطري فمن الواجب أن تحسب المقاومة باستخدام أحمال مفترضة لا تقل عن 1,75 طن متري لكل متر مربع (358 رطلاً لكل قدم مربع) على المنافذ العنبرية في الموقع 1 ، ولا تقل عن 1,30 طن متري للمتر المربع (266 رطلاً للقدم المربع) على المنافذ العنبرية في الموقع 2 ، كما يجب ألا تتجاوز حاصل ضرب الاجهاد الأقصى المحسوب على هذا النحو بالعامل 4,25 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة . وتصمم الأغطية بشكل يكفل الحد من الالتواء بحيث لا يتجاوز 0,0028 مرة للباع في ظل تلك الاحمال .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(5) يجوز تخفيض الاحمال المفترضة على المنافذ العنبرية في الموقع 1 إلى طن واحد للمتر المربع (205 أرطال للقدم المربع) في السفن التي يبلغ طولها 24 متراً (79 قدماً) على الأقل عن 1,75 طن متري للمتر المربع (358 رطلاً للقدم المربع) في السفن التي يبلغ طولها 100 متر (328 قدماً) . ويجوز خفض الأحمال المناظرة على المنافذ العنبرية في الموقع 2 إلى 0,75 طن متري للمتر المربع (154 رطلاً للقدم المربع) و 1,30 طن متري للمتر المربع (266 رطلاً للقدم المربع) على التوالي . وفي جميع الحالات تستخلص القيم عند الاطوال الوسطية بطريقة الاستكمال الخطي .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

الدعامات النقالة

(6) حينما تكون الدعامات النقالة المستخدمة في تدعيم أغطية المنافذ العنبرية مصنوعة من الفولاذ الطري فمن الواجب أن تحسب المقاومة على أساس احمال مفترضة لا تقل عن 1,75 طن متري للمتر المربع (358 رطلاً للقدم المربع) على المنافذ العنبرية في الموقع 1 ولا تقل عن 1,30 طن متري للمتر المربع (266 رطلاً للقدم المربع) على المنافذ العنبرية في الموقع 2 على الأقل يتجاوز حاصل ضرب الاجهاد الأقصى المحسوب على هذا النحو بالعامل 5 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة . وتصمم الأغطية بشكل يكفل الحد من الالتواء بحيث لا يزيد

عن 0,0022 مرة للباع في ظل تلك الاحمال . وبالنسبة للسفن التي لا يتجاوز طولها 100 متر (328 قدمًا) فتطبق متطلبات الفقرة (5) من هذه اللائحة .

الأغطية الطوفية

(7) عند استخدام الأغطية الطوفية عوضًا عن الدعامات النقسالة وحينما تكون الأغطية من الفولاذ الطري فمن الواجب أن تحسب المقاومة علي أساس الاحمال المفترضة المعطاة في الفقرة (4) من هذه اللائحة ، كما يجب ألا يتجاوز حاصل ضرب الاجهاد الأقصى المحسوب علي هذا النحو بالعامل 5 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة . وتصمم الأغطية بشكل يحد من الالتواء بحيث لا يزيد عن 0,0022 مرة للباع . ومن الواجب ألا تقل سماكة صفائح الفولاذ الطري التي تشكل سطوح الأغطية عن واحد في المائة من الأبعاد بين زوايا التقوية أو 6 مليمتر (0,24 بوصة) إن كان ذلك أكبر . وبالنسبة للسفن التي لا يتجاوز طولها 100 متر (328 قدمًا) فتطبق متطلبات الفقرة (5) من هذه اللائحة .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(8) تكون مقاومة وصلابة الأغطية المصنوعة من مواد أخرى غير الفولاذ الطري مكافئة لما تنسم به الأغطية المصنوعة منه وذلك بما يرضي الإدارة .

المحامل أو التجاويف

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

الرفائد

(10) تنصب الرفائد بحيث تكون ملائمة لاستدقاق الاسافين . ويجب ألا يقل عرض هذه الرفائد عن 65 مليمترًا (2,5 بوصة) وألا تقل الأبعاد بينها عن 600 مليمتر (23,5 بوصة) من محور إلى آخر . ومن الواجب ألا يزيد البعد بين الرفائد على طول كل جانب أو طرف والزوايا العنبرية عن 150 مليمترًا (6 بوصات) .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 16

اللزائز والاسافين

(11) يجب أن تكون اللزائز والاسافين كفاءة وفي حالة جيدة . وتكون الاسافين من الخشب الصلب أو من مادة مكافئة أخرى . ومن الواجب ألا يزيد استدقاق هذه الاسافين عن $\frac{1}{6}$ وألا تقل ثخانتها عند الطرف الأمامي عن 13 مليمترًا (0,5 بوصة) .

المشمعات

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

إحكام إغلاق أغطية المنافذ العنبرية

(13) 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 كفاءة ومستقل بعد إلزاز المشمعات . وتزود المنافذ العنبرية التي يزيد طولها على 1,5 متر (4,9 قدم) باثنتين على الأقل من معدات التثبيت هذه .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

اللائحة 16

المنافذ العنبرية المغلقة بأغطية كثيفة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى ومجهزة بحشايا ونبائط الزام

أنظر أيضًا التفسير الموحد

حتمات المنافذ العنبرية

(1) من الواجب ، في الموقعين 1 و 2 ، ألا يكون الارتفاع القائم فوق السطح لحتمات المنافذ العنبرية ذات الأغطية العنبرية الكثيفة المصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى والمجهزة بحشايا ونبائط الزام ، أقل مما هو محدد في اللائحة 15(1) . ويجوز خفض ارتفاع هذه الحتمات أو الاستغناء عنها كليًا ، شريطة أن تكون الإدارة واثقة من أن ذلك لن يخل بسلامة السفينة في أي وضع من أوضاع البحر . وعند توفير الحتمات ، فمن الواجب أن تكون ذات بنيان متين .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

الأغطية الكتيمة

(2) حينما تكون الأغطية الكتيمة مصنوعة من الفولاذ الطري فمن الواجب أن تحسب المقاومة باستخدام أحمال مفترضة لا تقل عن 1,75 طن متري للمتر المربع (358 رطلاً للقدم المربع) على المنافذ العنبرية في الموقع 1 ، ولا تقل عن 1,30 طن متري للمتر المربع (266 رطلاً للقدم المربع) على المنافذ العنبرية في الموقع 2 ، كما يجب ألا يتجاوز حاصل ضرب الاجهاد الأقصى المحسوب على هذا النحو بالعامل 4,25 مقدار المقاومة النهائية الدنيا للمادة . وتصمم الأغطية بشكل يكفل الحد من الالتواء بحيث لا يتجاوز 0,0028 مرة للباع في ظل تلك الأحمال . ومن الواجب ألا تقل سماكة صفائح الفولاذ الطري التي تشكل سطوح الأغطية عن واحد في المائة من الأبعاد بين زوايا التقوية أو 6 مليمترا (0,24 بوصة) إن كان ذلك أكبر . وتطبق أحكام اللائحة 15(5) على السفن التي لا يزيد طولها عن 100 متر (328 قدماً) .

(3) تكون مقاومة وصلابة الأغطية المصنوعة من مواد أخرى غير الفولاذ الطري مكافئة لما تتسم به الأغطية المصنوعة منه وذلك بما يرضى الإدارة .

وسائل ضمان الكتامة المناخية

(4) تكون وسائل ضمان الكتامة المناخية وصيانتها على نحو يلقي قبول الإدارة . ومن الواجب أن تكفل الترتيبات المحافظة على الكتامة في ظل مختلف الظروف البحرية ، ولهذا الغرض فيجب اشتراط إجراء اختبارات كتامة أثناء المعاينة الأولية ، كما يجوز اشتراط ذلك خلال المعاينات الدورية أو عمليات التفتيش السنوية أو على فواصل زمنية أكثر تواتراً .

اللائحة 17

فتحات أماكن الآلات

(1) تؤطّر فتحات أماكن الآلات القائمة في الموقع 1 أو 2 تأطيراً مناسباً وتحوّط بفعالية بأغلفة فولاذية ذات مقاومة وافية ، وحينما لا تكون الأغلفة محمية بهياكل أخرى فمن الواجب العناية بشكل خاص بمقومتها . وتجهز فتحات النفاذ في مثل هذه الأغلفة بأبواب تتماشى مع متطلبات اللائحة 12(1) ، وتكون اسكفاتها على ارتفاع يبلغ 600 مليمتراً (23,5 بوصة) على الأقل فوق السطح في الموقع 1 ، وعلى ارتفاع قدره 380 مليمتراً (15 بوصة) على الأقل في الموقع 2 . وتجهز الفتحات الأخرى في مثل هذه الأغلفة بأغطية مكافئة مثبتة تثبيتاً دائماً في مواقعها المناسبة .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللوائح 17 ، 18 ، 19

(2) تكون حتارات فتحات مسالك التهوية ، أو المداخل ، أو مساقط تهوية أماكن الآلات القائمة في موقع مكشوف على سطح العائم أو سطح الانشاءات العلوية ، على أعلى ارتفاع معقول وممكن . وتجهز فتحات مسالك التهوية بأغطية قوية من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى ، وتثبت تثبيتاً دائماً في مواقعها المناسبة ، وتكون قابلة للسد المحكم .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللاحقة 18

الفتحات المتنوعة في سطوح العائم والانشاءات العلوية

(1) تغلق المنافذ والكوى الرحضية في الموقع 1 أو 2 أو ضمن الإنشاءات العلوية خلاف الإنشاءات العلوية المحوطة بأغطية متينة قابلة لأن تكون كتيمة . وما لم تثبت هذه الأغطية بعزقات متقاربة للغاية فإن من الواجب أن تثبت تثبيتاً دائماً .

(2) تحمي 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 . وتحمي أية فتحة من هذا النوع على سطح انشاء علوي مكشوف ، أو على سطح غرفة علوية على سطح العائم تقود إلى مكان تحت سطح العائم أو مكان ضمن انشاء علوي محوط ، بغرفة علوية فعالة أو بدرج فعال .. وتجهز المداخل في مثل هذه الغرف العلوية أو الادراج بأبواب تلي متطلبات اللاحقة 12(1) .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(3) في الموقع 1 يجب أن يبلغ ارتفاع اسكفات مداخل الادراج فوق السطح 600 ملليمتر على الأقل (23,5 بوصة) . أما في الموقع 2 فإن هذا الارتفاع يجب أن يصل إلى 380 ملليمترًا (15 بوصة) على الأقل .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللاحقة 19

مساقط التهوية

(1) تجهز مساقط التهوية القائمة في الموقع 1 أو 2 تحت سطوح العائم أو سطوح الانشاءات العلوية المحوطة بحتارات مصنوعة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى ، على أن تكون متينة البنين وذات اتصال فعال بالسطح . وحين

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

يزيد ارتفاع حتارات أي مسقط عن 900 مليون (35,5 بوصة) 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 (14,8 قدم) فوق السطح ، وفي الموقع 2 التي تمتد حتاراتها أكثر من 2,3 متر (7,5 قدم) فوق السطح ، بترتيبات اغلاق ما لم تطلب الإدارة ذلك بشكل محدد .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(4) وباستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (3) من هذه اللائحة ، تجهز فتحات مساقط التهوية بمعدات اغلاق كتيمية . وفي السفن لا يزيد طولها عن 100 متر (328 قدماً) تثبت معدات الاغلاق تثبيتها دائماً ؛ وحينما لا توفر على هذا النحو في السفن الأخرى فمن الواجب أن تستف تستيفاً ملائماً بالقرب من مساقط التهوية التي ستركب فيها . وتجهز المساقط في الموقع 1 بحتارات يبلغ ارتفاعها 900 مليون (35,5 بوصة) على الأقل فوق السطح ؛ وفي الموقع 2 يجب أن تكون الحتارات ذات ارتفاع يصل إلى 760 مليوناً (30 بوصة) على الأقل فوق السطح .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(5) وفي المواقع المكشوفة يجوز اشتراط زيادة ارتفاع الحتارات بما يرضي الإدارة .

اللائحة 20

أنايبب الهواء

حينما تمتد أنايبب 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 مليوناً (30 بوصة) على الأقل على سطح العائم و 450 مليوناً (17,5 بوصة) على سطح الانشاءات العلوية . وعندما يحتمل أن تعرقل هذه الارتفاعات عمل السفينة ، فإنه يجوز اعتماد ارتفاع أدنى شريطة أن تكون الإدارة على ثقة من أن ترتيبات الاغلاق والظروف

اتفاقيات

المرفق 1 ، النوايح 20 ، 21 ، 22

الأخرى تيرر استخدام ذلك الارتفاع . ومن الواجب توفير وسائل مرضية دائمة للتثبيت لاغلاق فتحات أنابيب الهواء .

أنظر أيضا التفسير الموحد

اللائحة 21

منافذ البضائع والفتحات المماثلة الأخرى

أنظر أيضا التفسير الموحد

(1) تجهز منافذ البضائع والفتحات المماثلة الأخرى القائمة في جوانب السفينة أسفل سطح العائم بأبواب مصممة على نحو يكفل الكتامة والمنعة الهيكلية المتناسبتين مع التصفيح الغلافي المحيط . ومن الواجب أن يقتصر عدد هذه الفتحات على الحد الأدنى المتناسب مع تصميم السفينة وتشغيلها المناسب .

أنظر أيضا التفسير الموحد

(2) وما لم تسمح الإدارة بذلك فلا يجوز أن تقع الحافة الدنيا لمثل هذه الفتحات أسفل خط مواز لسطح العائم على الجانب ، والذي تكون نقطته الدنيا هي الحافة العليا لخط التحميل الأعلى .

اللائحة 22

النوايح والمداخل والمصارف

أنظر أيضا التفسير الموحد

(1) تجهز المصارف الممددة عبر الجدار من أماكن واقعة أسفل سطح العائم أو من ضمن الإنشاءات والغرف العلوية على سطح العائم وذات الأبواب الملبية لمتطلبات اللائحة 12 ، بوسائل فعالة وسهلة المتناول لمنع الماء من دخول السفينة . وفي العادة يجهز كل مصرف مستقل بصمام أوتوماتي لا رجعي ذي وسيلة ايجابية لاغلاقه من موقع فوق سطح العائم . إلا أنه عندما تكون المسافة الشاقولية من خط الماء التحميلي الصيفي إلى الطرف الجواني لأبواب التصريف تتجاوز 0,01L ، فإنه يجوز أن يكون للمصرف صمامان أوتوماتيان لا رجعيان دون وسيلة اغلاق ايجابية ، شريطة أن يكون من المتيسر على الدوام فحص الصمام الجواني في ظل ظروف الخدمة ؛ وعندما تتجاوز المسافة الشاقولية 0,02L فمن الجائز قبول صمام أوتوماتي لا رجعي منفرد بدون وسيلة اغلاق ايجابية

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

بشرط موافقة الإدارة . ومن الواجب أن تكون وسائل تشغيل الصمام ذي العمل الإيجابي ميسورة التداول على الفور ومجهزة بمؤشر يوضح ما إذا كان الصمام مفتوحاً أم مغلقاً .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

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

(3) تجهز البواليع وأنابيب التصريف المنطلقة من أي مستوى والمختربة للجدار في نقطة تقع على بعد يزيد عن 450 مليمتراً (17,5 بوصة) أسفل سطح العائم أو يقل عن 600 مليمتراً (23,5 بوصة) فوق خط الماء التحميلي الصيفي بصمام لا رجعي عند الجدار . ويمكن الاستغناء عن هذا الصمام ، ما لم تتطلبه الفقرة (1) ، إذا كانت الأنابيب ذات سماكة كبيرة .

(4) وبالنسبة للبواليع المنطلقة من الانشاءات أو الغرف العلوية غير المجهزة بأبواب تلبية متطلبات اللائحة 12 فإن من الواجب أن تمرر برآنيًا .

(5) تصنع جميع التركيبات الجدارية والصمامات التي تتطلبها هذه اللائحة من الفولاذ ، أو البرونز ، أو أية مادة طروقة أخرى معتمدة . ومن غير المقبول استعمال صمامات من الحديد الزهر العادي أو من مادة مشابهة . وتصنع جميع الأنابيب التي تشير إليها هذه اللائحة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى بما يرضى الإدارة .

اللائحة 23

الكوى الجانبية

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(1) تجهز الكوى الجانبية للأماكن القائمة أسفل سطح العائم أو الأماكن القائمة ضمن الانشاءات العلوية بواقيات داخلية مفصلة كفوة يمكن إغلاقها بفعالية وتثبيتها بحيث تغدو كتيمة .

(2) لا يجوز تركيب أية كوة جانبية في موقع تكون فيه اسكفتها أدنى من خط يرسم موازيًا لجانب سطح العائم وتكون أخفض نقطة فيه أعلى من خط التحميل بمقدار 2,5% من العرض (B) ، أو بمقدار 500 مليمتراً (19,5 بوصة) ، أيهما كان أكبر .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللانحان 23 ، 24

(3) تكون الكوى الجانبية ، وكذلك ألواحها الزجاجية ، عند تركيبها ، وواقياتها ذات بنيان متين ومعتمد .

اللائحة 24

منافذ التصريف

(1) حينما تشكل الملامم القائمة على الأجزاء المكشوفة من سطوح العائم أو الانشاءات العلوية أبارًا ، فمن الواجب اتخاذ تدابير وافية لتخليص السطوح من الماء بسرعة ولتصريفها . وباستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرتين (2) و (3) من هذه اللائحة ، فإن مساحة منافذ التصريف الدنيا (A) على كل جانب من السفينة لكل بئر على سطح العائم يجب أن تكون هي المساحة المعطاة حسب الصيغة التالية في الحالات التي يكون فيها النقوس الطولاني على طريق البئر تقوسًا قياسيًا أو أكبر من القياسي . وتكون المساحة الدنيا لكل بئر على سطوح الانشاءات العلوية نصف المساحة المعطاة حسب الصيغة .

حينما يبلغ طول الملامم (l) في البئر 20 مترًا أو أقل
 $A = 0,7 + 0,035 l$ بالأمتار المربعة

وحينما يزيد l عن 20 مترًا
 $A = 0,07 l$ بالأمتار المربعة

ولا حاجة هناك في أي حال من الأحوال إلى اعتبار l أكبر من 0,7L .

وإذا كان متوسط ارتفاع الملامم يزيد عن 1,2 متر فإن من الواجب أن تزداد المساحة المطلوبة بمقدار 0,004 متر مربع لكل متر من طول البئر وذلك لكل 0,1 متر من الفارق في الارتفاع . وإذا كان متوسط ارتفاع الملامم يقل عن 0,9 متر فإنه يجوز انقاص المساحة المطلوبة بمقدار 0,004 متر مربع لكل متر من طول البئر وذلك لكل 0,1 متر من الفارق في الارتفاع .

أو

حينما يبلغ طول الملامم (l) في البئر 66 قدمًا أو أقل
 $A = 7,6 + 0,115 l$ بالأقدام المربعة

وحينما يتجاوز l 66 قدمًا
 $A = 0,23 l$ بالأقدام المربعة

ولا حاجة إلى اعتبار l في أي حال من الأحوال أكبر من 0,7L .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

وإذا كان متوسط ارتفاع الملطم يزيد عن 3,9 قدم فإن من الواجب أن تزداد المساحة المطلوبة بمقدار 0,04 قدم مربع لكل قدم من طول البئر وذلك لكل قدم من الفارق في الارتفاع . وإذا كان متوسط ارتفاع الملطم يقل عن 3 أقدام فإنه يجوز انقاص المساحة المطلوبة بمقدار 0,04 قدم مربع لكل قدم من الطول وذلك لكل قدم من الفارق في الارتفاع .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(2) وفي السفن التي لا يوجد فيها تقوس طولاني تزداد المنطقة المحسوبة وفقًا للفقرة (1) من هذه اللائحة بمقدار 50% . وإذا كان التقوس أقل من التقوس القياسي فإن من الواجب استخلاص النسبة المئوية بطريقة الاستكمال الخطي .

(3) وحينما تكون السفينة مجهزة بجذع لا يلبي متطلبات اللائحة (1)36(هـ) أو في حال تركيب حنارات جانبية عنبرية مستمرة أو شبه مستمرة بين الانشاءات العلوية المفصولة فإن المساحة الدنيا لفتحات منافذ التصريف يجب أن تحسب على أساس الجدول التالي :

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

وتستخلص مساحة منافذ التصريف في الأعراس المتوسطة بطريقة الاستكمال الخطي .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(4) وفي السفن ذات الانشاءات العلوية المفتوحة من طرف واحد أو من كلا الطرفين ، فإن من الواجب توفير ترتيبات وافية لتحرير المساحة القائمة ضمن مثل هذه الانشاءات بما يرضي الإدارة .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(5) تكون الحوافي الدنيا لمنافذ التصريف قريبة قدر الامكان من السطح . ويوفر ثلثا مساحة منافذ التصريف المطلوبة في نصف البئر الأقرب إلى أدنى نقطة لمنحنى التقوس الطولاني .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 25

(6) تحمي جميع هذه الفتحات القائمة في الملاطم بقضبان أو أسبجة تبعد عن بعضها البعض نحو 230 ملليمترًا (9 بوصات) . وفي حال تجهيز منافذ التصريف بمصاريع ، فمن الواجب توفير خلوص وافر لمنع الاستعصاء . ويجب أن تجهز المفصلات بمسامير أو محامل مصنوعة من مادة غير قابلة للتآكل . وفي حال تجهيز المصاريع بمعدات تثبيت فمن الواجب أن تكون هذه المعدات ذات بنيان معتمد .

اللائحة 25

حماية الطاقم

(1) من الواجب أن تحظى مقاومة الغرف العلوية المستخدمة لإقامة الطاقم برضى الإدارة .

(2) تركيب قضبان تحرز أو ملاطم كفاءة على جميع الأجزاء المكشوفة من سطوح العائم والمنشآت العلوية . ومن الواجب أن يصل ارتفاع الملاطم أو قضبان التحرز من السطح إلى متر واحد (39,5 بوصة) على الأقل ، غير أنه يجوز في حال عرقلة هذا الارتفاع للتشغيل العادي للسفينة اعتماد ارتفاع أدنى إذا كانت الإدارة مقتنعة بتوافر حماية كافية .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(3) لا يجوز أن تتجاوز الثلثة القائمة أسفل المدمك الأدنى لقضبان التحرز 230 ملليمترًا (9 بوصات) . كما لا يجوز أن يزيد البعد بين المداميك الأخرى عن 380 ملليمترًا (15 بوصة) . وفي حال السفن ذات الاشراف المدورة فإن من الواجب نصب قضبان التحريز في البقاع المستوية من السطح .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(4) توفر وسائل مرضية (على شكل قضبان تحرز ، أو حبال نجاة ، أو منافذ سورية ، أو ممرات تحتية الخ ...) لحماية أفراد الطاقم عند الدخول والخروج من مأواهم ، ومن مكان الآلات وجميع الأقسام الأخرى المستخدمة في الأعمال الضرورية للسفينة .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(5) تستف البضائع السطحية التي تتقلها أية سفينة على نحو يكفل إغلاق أية فتحة تقع في طريق البضائع وتتيح النفاذ من وإلى مأوى الطاقم ، ومكان الآلات وجميع الأقسام الأخرى المستخدمة في الأعمال الضرورية للسفينة بشكل مناسب وتنبت بحيث تحول دون دخول الماء . كما توفر الحماية الفعالة للطاقم على

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

شكل قضبان تحرز أو حبال نجاة فوق البضائع السطحية ، إن لم يكن هناك ممر ملائم على سطح السفينة أو تحته .

اللائحة 26

الشروط الخاصة للتعيين بالنسبة للسفن من الطراز 'A'

أنظر أيضا التفسير الموحد

أغلفة الآلات

(1) تحمي أغلفة الآلات على السفن من الطراز 'A' حسب تعريفها الوارد في اللائحة 27 بكوئل محوط أو برج ذي ارتفاع قياسي على الأقل أو بغرفة علوية ذات ارتفاع ومقاومة مماثلين ، بشرط أن تكون أغلفة الآلات مكشوفة إن لم تكن هناك فتحات تصل مباشرة بين سطح العائم ومكان الآلات . على أنه يجوز السماح بباب يلبي متطلبات اللائحة 12 في أغلفة الآلات شريطة أن يقود إلى مكان أو ممر ذي بنيان متين مثل الغلاف وأن يكون مفصوفاً عن المرقى إلى غرفة المحرك بباب كتيم ثان مصنوع من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى .

أنظر أيضا التفسير الموحد

المنافذ السورية والسبل

(2) يركب منفذ سوري متين دائم ذو مقاومة كافية في مؤخرة ومقدمة السفن من الطراز 'A' وذلك على مستوى سطح الانشاءات العلوية بين الكوئل وبرج منتصف السفينة أو الغرفة العلوية ، إن وجدت ، أو توفر سبل وصول مكافئة تحقق الغاية من المنفذ السوري ، وذلك مثل الممرات تحت السطح . وفي السفن الأخرى ، وكذلك في السفن من الطراز 'A' التي لا تتضمن برجاً في منتصف السفينة ، فإن من الواجب توفير ترتيبات بما يرضي الإدارة لحماية الطاقم عند التوجه إلى جميع الأقسام المستخدمة في الأعمال الضرورية للسفينة .

أنظر أيضا التفسير الموحد

(3) يجب أن يتاح الوصول الآمن والمرضي من مستوى المنافذ السورية وذلك بين المناطق المنفصلة لإقامة الطاقم وكذلك بين مناطق الطاقم ومكان الآلات .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 26

المنافذ العنبرية

(4) تجهز المنافذ العنبرية المكشوفة على سطوح العائم أو السلوقية أو على قمم جذوع التمديد على السفن من الطراز 'A' بأغطية كتيمية كفوّة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى .

ترتيبات التحرير

(5) تجهز السفن من الطراز 'A' ذات الملاطم بدرابزين مفتوح ، وذلك على الأقل على مدى منتصف طول الأجزاء المكشوفة من السطح العلوي ، أو بترتيبات تحرير أخرى فعالة . ومن الواجب إبقاء الحافة العليا للصفائف العلوية أدنى ما يمكن .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(6) وحين تكون الانشاءات العلوية موصولة بجذوع ، فإن من الواجب تركيب درابزين مفتوح على كامل طول الأجزاء المكشوفة من سطح العائم .

الفصل III العوائم

الملاحه 27 طرز السفن

(1) لأغراض حساب العوائم تقسم السفن إلى طرازين هما 'A' و 'B' .

السفن من الطراز 'A'

(2) تندرج السفينة في الطراز 'A' إذا كانت مصممة لنقل البضائع السائبة السائبة فقط ، وكانت صهاريج البضائع فيها ذات فتحات نفاذ صغيرة فحسب مغلقة بأغطية مطوقة كثيمة من الفولاذ أو من مادة مكافئة . ولا بد لهذه السفينة أن تتمتع بالسماة الأصلية التالية :

(أ) المنعة العالية للسطح المكشوف ؛ و

(ب) درجة عالية من السلامة في وجه الغمر ، ناجمة عن انخفاض نفاذية أماكن البضائع المحملة ودرجة التقسيمات الداخلية الموفرة عادة .

(3) يجب أن تكون السفينة من الطراز 'A' ، إن زاد طولها على 150 مترًا (492 قدمًا) وكانت مصممة بحيث تحتوي على أجزاء عند تحميلها حتى خط الماء التحميلي الصيفي الخاص بها ، قادرة على تحمل غمر أي قسم من هذه الأقسام الفارغة في ظل نفاذية مفترضة قدرها 0,95 ، وأن تظل طافية في وضع تعادل تراه الإدارة مرضيًا . وفي مثل هذه السفينة ، إن زاد طولها عن 225 مترًا (738 قدمًا) ، فإن مكان الآلات يعتبر قسمًا قابلاً للغمر ولكن بنفاذية قدرها 0,85 .

ولارشاد الادارات فإنه يمكن اعتبار الحدود التالية مرضية :

(أ) أن يقع خط الماء النهائي أسفل الحافة الدنيا لأية فتحة يمكن أن يحدث عبرها غمر تدريجي ؛

(ب) أن تكون الزاوية القصوى للميلان الجانبي نحو 15 درجة ؛

(ج) أن يكون الارتفاع البيئي في الوضع المغمور موجبًا .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 27

(4) يعين للسفن من الطراز 'A' عوائم لا تقل عما يستخلص بالاعتماد على الجدول A من اللائحة 28 .

السفن من الطراز 'B'

(5) تعتبر جميع السفن التي لا تندرج ضمن الأحكام المتعلقة بالسفن من الطراز 'A' في الفقرتين (2) و (3) من هذه اللائحة سفناً من الطراز 'B' .

(6) يعين للسفن من الطراز 'B' ، التي تكون لها في الموقع 1 منافذ عنبرية مجهزة بأغطية عنبرية تلي متطلبات اللائحة 15(7) أو 16 ، وباستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرات من (7) إلى (10) ضمناً من هذه اللائحة ، عوائم ترتكز على الجدول B من اللائحة 28 .

(7) يجوز أن تعين لأية سفينة من الطراز 'B' يتجاوز طولها 100 متر (328 قدماً) عوائم تقل عما تتطلبه الفقرة (6) من هذه اللائحة شريطة أن تكون الإدارة راضية ، في ما يتعلق بمقدار الخفض الممنوح ، عما يلي :

(أ) أن التدابير الموفرة لحماية الطاقم كافية ؛

(ب) أن ترتيبات التصريف كافية ؛

(ج) أن الأغطية في الموقعين 1 و 2 تمثل لأحكام اللائحة 16 وأنها ذات مقاومة كافية ، وأن هناك عناية خاصة بترتيبات إحكامها وتثبيتها ؛

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(د) أن تظل السفينة ، عند تحميلها حتى خط الماء التحميلي الصيفي الخاص بها ، طافية في وضع تعادل مرض وذلك بعد غمر أي قسم معطوب منفرد في ظل نفاذية مفترضة قدرها 0,95 باستثناء مكان الآلات ؛

(هـ) وفي مثل هذه السفينة ، إن زاد طولها على 225 متراً (738 قدماً) ، فإن مكان الآلات يعتبر قسماً قابلاً للغمر ولكن بنفاذية قدرها 0,85 .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

ولارشاد الادارات عند تطبيق الفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) من هذه الفقرة فإنه يجوز اعتبار الحدود المعطاة في الفقرات الفرعية 3(أ) و (ب) و (ج) مرضية .

ويجوز أن تركز الحسابات المعنية على الافتراضات الأساسية التالية :

- أن المدى الشاقولي للعطب يعادل عمق السفينة ؛
- أن مقدار خرق العطب لا يزيد على B/5 ؛
- أنه ليس هناك أي فاصل الإنشائي مستعرض معطوب ؛
- أن ارتفاع مركز الثقل فوق الخط القاعدي قد حسب على أساس افتراض تجانس حمولة عناصر البضائع ووجود كمية من المواد والسوائل الاستهلاكية وما إليها تعادل نسبة 50% من الطاقة التصميمية .

أنظر أيضا التفسير الموحد

(8) وعند حساب عوائم السفن من الطراز 'B' التي تلبى متطلبات الفقرة (7) من هذه اللائحة ، فإن من الواجب عدم تخفيض قيم الجدول B من اللائحة 28 بأكثر من 60% من الفارق بين القيم الجدولية للطرازين 'B' و 'A' الخاصة بأطوال السفن المناسبة .

(9) يجوز زيادة مقدار التخفيض في العوائم الجدولية المسموح به في ظل الفقرة (8) من هذه اللائحة وذلك حتى مستوى الفارق الكلي بين القيم في الجدول A والقيم في الجدول B من اللائحة 28 شريطة أن تلبى السفينة متطلبات اللائحة 26(1) ، و(2) ، و(3) ، و(5) ، و(6) ، كما لو كانت سفينة من الطراز 'A' ، وأن تلبى أيضا أحكام الفقرة 7(أ) وحتى (د) ضمنا من هذه اللائحة باستثناء أن الإشارة في الفقرة الفرعية (د) إلى غمر أي قسم معطوب منفرد يجب أن تعتبر إشارة إلى غمر أي قسمين متجاورين أمامي وخلفي دون أن يكون احدهما مكانا للآلات . كما يجب أن تظل أي سفينة مثل هذه يزيد طولها عن 225 مترا (738 قدما) ، عند تحميلها حتى خط الماء التحميلي الصيفي الخاص بها ، طافية في وضع تعادل مرض وذلك بعد غمر مكان الآلات ، مقتطعا لوحده ، في ظل نفاذية مفترضة قدرها 0,85 .

أنظر أيضا التفسير الموحد

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 27

(10) تعين للسفن من الطراز 'B' ، التي تكون لها في الموقع I منافذ عنبرية مجهزة بأغطية عنبرية تمثل لمتطلبات اللائحة 15 ، باستثناء الفقرة (7) ، عوامم ترتكز على القيم المعطاة في الجدول B من اللائحة 28 مضافاً إليها القيم المعطاة في الجدول التالي :

زيادات العوامم على العوامم المجدولة للسفن من الطراز 'B' ، وذلك بالنسبة للسفن ذات الأغطية العنبرية التي تمثل لمتطلبات اللائحة 15(7) أو 16

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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

وتحسب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة للسفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .
وتتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها عن 200 متر .

زيادات العوائم على العوائم المجدولة للسفن من الطراز 'B' ، وذلك بالنسبة للسفن ذات الأغطية العنبرية التي لا تمثل لمتطلبات الأتحة 15(7) أو 16

طول السفينة (بالأقدام)	زيادة العائم (بالبوصات)	طول السفينة (بالأقدام)	زيادة العائم (بالبوصات)
350	2,0	510	9,6
فما فوق		520	10,0
360	2,3	530	10,4
370	2,6	540	10,7
380	2,9	550	11,0
390	3,3	560	11,4
400	3,7	570	11,8
410	4,2	580	12,1
420	4,7	590	12,5
430	5,2	600	12,8
440	5,8	610	13,1
450	6,4	620	13,4
460	7,0	630	13,6
470	7,6	640	13,9
480	8,2	650	14,1
490	8,7	660	14,3
500	9,2		

وتحسب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة للسفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .
وتتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها عن 660 قدماً .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(11) تعين للمواعين أو الصنادل أو السفن الأخرى غير المجهزة بوسائل دفع مستقلة عوائم طبقاً لأحكام هذه اللوائح . على أنه في حالة الصنادل غير المطقمة فلا تطبق متطلبات اللوائح 25 ، و 26(2) و (3) و 39 . وبالنسبة لمثل هذه الصنادل غير المطقمة التي لا يوجد على سطح عائمتها إلا فتحات نفاذ صغيرة فحسب مغلقة بأغطية مطوقة كثيفة من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى فإنه يجوز تعيين عوائم تقل بنسبة 25% عن العوائم المحسوبة وفقاً لهذه اللوائح .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اتفاقيات

المرفق 1، اللائحة 28

اللائحة 28
جداول العوائم

السفن من الطراز 'A'

(1) يحدد العائم الجدولي للسفن من الطراز 'A' وفقاً للجدول التالي :

الجدول A - جدول عوائم السفن من الطراز 'A'

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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بالمليمترات)	طول السفينة (بالمتر)
3412	353	2622	201	1968	150
3414	354	2632	202	1984	151
3416	355	2641	203	2000	152
3418	356	2650	204	2016	153
3420	357	2659	205	2032	154
3422	358	2669	206	2048	155
3423	359	2678	207	2064	156
3425	360	2687	208	2080	157
3427	361	2696	209	2096	158
3428	362	2705	210	2111	159
3430	363	2714	211	2126	160
3432	364	2723	212	2141	161
3433	365	2732	213	2155	162
		2741	214	2169	163
		2749	215	2184	164
		2758	216	2198	165
		2767	217	2212	166
		2775	218	2226	167
		2784	219	2240	168
		2792	220	2254	169
		2801	221	2268	170
		2809	222	2281	171
		2817	223	2294	172
		2825	224	2307	173
		2833	225	2320	174
		2841	226	2332	175
		2849	227	2345	176
		2857	228	2357	177
		2865	229	2369	178
		2872	230	2381	179
		2880	231	2393	180
		2888	232	2405	181
		2895	233	2416	182
		2903	234	2428	183
		2910	235	2440	184
		2918	236	2451	185
		2925	237	2463	186
		2932	238	2474	187
		2939	239	2486	188
		2946	240	2497	189
		2953	241	2508	190
		3387	342	2519	191
		3389	343	2530	192
		3392	344	2541	193
		3394	345	2552	194
		3396	346	2562	195
		3399	347	2572	196
		3401	348	2530	192
		3403	349	2582	197
		3406	350	2592	198
		3408	351	2602	199
		3410	352	2612	200

اتفاقيات

المرفق 1، اللائحة 28

وتحسب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة للسفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .
وتتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها على 365 متراً .

الجدول A - جدول عوائم السفن من الطراز 'A'

العائم (بلمترات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بلمترات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بلمترات)	طول السفينة (بالمتر)
121,4	860	73,1	470	8,0	80
122,1	870	75,1	480	8,9	90
122,7	880	77,1	490	9,8	100
123,4	890	79,0	500	10,8	110
124,0	900	80,9	510	11,9	120
124,6	910	82,7	520	13,0	130
125,2	920	84,5	530	14,2	140
125,7	930	86,3	540	15,5	150
126,2	940	88,0	550	16,9	160
126,7	950	89,6	560	18,3	170
127,2	960	91,1	570	19,8	180
127,7	970	92,6	580	21,3	190
128,1	980	94,1	590	22,9	200
128,6	990	95,5	600	24,5	210
129,0	1000	96,9	610	26,2	220
129,4	1010	98,3	620	27,8	230
129,9	1020	99,6	630	29,5	240
130,3	1030	100,9	640	31,1	250
130,7	1040	102,1	650	32,8	260
131,0	1050	103,3	660	34,6	270
131,4	1060	104,4	670	36,3	280
131,7	1070	105,5	680	38,0	290
132,0	1080	106,6	690	39,7	300
132,3	1090	107,7	700	41,4	310
132,6	1100	108,7	710	43,2	320
132,9	1110	109,7	720	45,0	330
133,2	1120	110,7	730	46,9	340
133,5	1130	111,7	740	48,8	350
133,8	1140	112,6	750	50,7	360
134,0	1150	113,5	760	52,7	370
134,3	1160	114,4	770	54,7	380
134,5	1170	115,3	780	56,8	390
134,7	1180	116,1	790	58,8	400
135,0	1190	117,0	800	60,9	410
135,2	1200	117,8	810	62,9	420
		118,6	820	65,0	430
		119,3	830	67,0	440
		120,1	840	69,1	450
		120,7	850	71,1	460

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

وتحسب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة للسفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .
وتتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها على 1200 قدم .

السفن من الطراز 'B'

(2) يحدد العائم الجدولي للسفن من الطراز 'B' وفقاً للجدول التالي :

الجدول B - جدول عوائم السفن من الطراز 'B'

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

اتفاقيات

المرفق 1، اللائحة 28

العائم (بالمتر)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بالمتر)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بالمتر)	طول السفينة (بالمتر)
3313	203	2520	160	1630	117
3330	204	2540	161	1651	118
3347	205	2560	162	1671	119
3363	206	2580	163	1690	120
3380	207	2600	164	1709	121
3397	208	2620	165	1729	122
3413	209	2640	166	1750	123
3430	210	2660	167	1771	124
3445	211	2680	168	1793	125
3460	212	2698	169	1815	126
3475	213	2716	170	1837	127
3490	214	2735	171	1859	128
3505	215	2754	172	1880	129
3520	216	2774	173	1901	130
3537	217	2795	174	1921	131
3554	218	2815	175	1940	132
3570	219	2835	176	1959	133
3586	220	2855	177	1979	134
3601	221	2875	178	2000	135
3615	222	2895	179	2021	136
3630	223	2915	180	2043	137
3645	224	2933	181	2065	138
3660	225	2952	182	2087	139
3675	226	2970	183	2109	140
3690	227	2988	184	2130	141
3705	228	3007	185	2151	142
3720	229	3025	186	2171	143
3735	230	3044	187	2190	144
3750	231	3026	188	2209	145
3765	232	3080	189	2229	146
3780	233	3098	190	2250	147
3795	234	3116	191	2271	148
3808	235	3134	192	2293	149
3821	236	3151	193	2315	150
3835	237	3167	194	2334	151
3849	238	3185	195	2354	152
3864	239	3202	196	2375	153
3880	240	3219	197	2396	154
3893	241	3235	198	2418	155
3906	242	3249	199	2440	156
3920	243	3264	200	2460	157
3934	244	3280	201	2480	158
3949	245	3296	202	2500	159

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

العائم (بلمترات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بلمترات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بلمترات)	طول السفينة (بالمتر)
4975	332	4502	289	3965	246
4985	333	4513	290	3978	247
4995	334	4525	291	3992	248
5005	335	4537	292	4005	249
5015	336	4548	293	4018	250
5025	337	4560	294	4032	251
5035	338	4572	295	4045	252
5045	339	4583	296	4058	253
5055	340	4595	297	4072	254
5065	341	4607	298	4085	255
5075	342	4618	299	4998	256
5086	343	4630	300	4112	257
5097	344	4642	301	4125	258
5108	345	4654	302	4139	259
5119	346	4665	303	4152	260
5130	347	4676	304	4165	261
5140	348	4686	305	4177	262
5150	349	4695	306	4189	263
5160	350	4704	307	4201	264
5170	351	4714	308	4214	265
5180	352	4725	309	4227	266
5190	353	4736	310	4240	267
5200	354	4748	311	4252	268
5210	355	4757	312	4264	269
5220	356	4768	313	4276	270
5230	357	4779	314	4289	271
5240	358	4790	315	4302	272
5250	359	4801	316	4315	273
5260	360	4812	317	4327	274
5268	361	4823	318	4339	275
5276	362	4834	319	4350	276
5285	363	4844	320	4362	277
5294	364	4855	321	4373	278
5303	365	4866	322	4385	279
		4878	323	4397	280
		4890	324	4408	281
		4899	325	4420	282
		4909	326	4432	283
		4920	327	4443	284
		4931	328	4455	285
		4943	329	4467	286
		4955	330	4478	287
		4965	331	4490	288

اتفاقيات

المرفق 1، اللائحة 28

وتحسب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة للسفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .
وتتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها على 365 متراً .

الجدول B - جدول عوائم السفن من الطراز 'B'

العائم (بلمتريات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بلمتريات)	طول السفينة (بالمتر)	العائم (بلمتريات)	طول السفينة (بالمتر)
167,4	880	88,1	480	8,0	80
168,9	890	90,6	490	8,9	90
170,4	900	93,1	500	9,8	100
171,8	910	95,6	510	10,8	110
173,3	920	98,1	520	11,9	120
174,7	930	100,6	530	13,0	130
176,1	940	103,0	540	14,2	140
177,5	950	105,4	550	15,5	150
178,9	960	107,7	560	16,9	160
180,3	970	110,0	570	18,3	170
181,7	980	112,3	580	19,8	180
183,1	990	114,6	590	21,3	190
184,4	1000	116,8	600	22,9	200
185,8	1010	119,0	610	24,5	210
187,2	1020	121,1	620	26,6	220
188,5	1030	123,2	630	28,5	230
189,8	1040	125,3	640	30,4	240
191,0	1050	127,3	650	32,4	250
192,3	1060	129,3	660	34,4	260
193,5	1070	131,3	670	36,5	270
194,8	1080	133,3	680	38,7	280
196,1	1090	135,3	690	41,0	290
197,3	1100	137,1	700	43,3	300
198,6	1110	139,0	710	43,7	310
199,9	1120	140,9	720	48,2	320
201,2	1130	142,7	730	50,7	330
202,3	1140	144,5	740	53,2	340
203,5	1150	146,3	750	55,7	350
204,6	1160	148,1	760	58,2	360
205,8	1170	149,8	770	60,7	370
206,9	1180	151,5	780	63,2	380
208,1	1190	153,2	790	65,7	390
209,3	1200	154,8	800	68,2	400
		156,4	810	70,7	410
		158,0	820	73,2	420
		159,6	830	75,7	430
		161,2	840	78,2	440
		162,8	850	80,7	450
		164,3	860	83,1	460
		165,9	870	85,6	470

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

وتحسب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة السفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .
وتتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها على 1200 قدم .

اللائحة 29

التصحيح الخاص بعوائم السفن التي يقل طولها
عن 100 متر (328 قدمًا)

أنظر أيضًا التفسير الموحد

يزاد العائم الجدولي للسفن من الطراز 'B' المتراوح طولها بين 24 مترًا (79 قدمًا) و 100 متر (328 قدمًا) وذات الانشاءات العلوية المحوطة التي يصل طولها الفعلي حتى 35% من طول السفينة ، وذلك بالمقدار التالي :

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

حيث $L =$ طول السفينة بالأمتار ،

$E =$ الطول الفعلي للانشاء العلوي بالأمتار حسب تعريف اللائحة 35 ؛

أو

$$0,09(328 - L) \left(0,35 - \frac{E}{L} \right)$$

حيث $L =$ طول السفينة بالأقدام ،

$E =$ الطول الفعلي للانشاء العلوي بالأقدام حسب تعريف اللائحة 35 ؛

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللوائح 29 ، 30 ، 31

اللائحة 30

التصحيح الخاص بالمعامل الحجمي

حينما يتجاوز المعامل الحجمي (C_b) مقدار 0,68 ، فإن من الواجب أن يضرب العائم الجدولي المحدد في اللائحة 28 والمعدل ، إن انطبق الحال ، باللوائح 27(8) ، و 27(10) ، و 29 وذلك بالمعامل $\frac{C_b + 0,68}{1,36}$.

اللائحة 31

التصحيح الخاص بالعمق

(1) حينما تكون قيمة D أكثر من $\frac{L}{15}$ فمن الواجب أن يزداد العائم بمقدار

$\left(D - \frac{L}{15}\right)R$ بالمليمترات ، حيث R تساوي $\frac{L}{0,48}$ على أطوال تقل عن 120 متراً و 250 على أطوال تبلغ 120 متراً فما فوق ، أو $\left(D - \frac{L}{15}\right)R$ بالبوصات ،

حيث R تساوي $\frac{L}{1312}$ على أطوال تقل عن 393,6 قدم و 3 على أطوال تبلغ 393,3 قدم فما فوق .

(2) حينما تكون قيمة D أقل من $\frac{L}{15}$ فلا يجري أي تخفيض إلا في

سفينة ذات إنشاء علوي محوط يغطي على الأقل $0,6L$ عند منتصف السفينة ، وبجذع كامل ، أو ذات مزيج من الانشاءات العلوية المحوطة المفصولة والجذوع الممتدة على كامل مقدمة السفينة ومؤخرتها ، وعندها فإن العائم يخفض بالمعدل الموصوف في الفقرة (1) من هذه اللائحة .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(3) وحين يقل ارتفاع الانشاء العلوي، أو الحذع عن الارتفاع القياسي ، فإن من الواجب أن ينفذ التخفيض حسب التناسب بين الارتفاعين الحقيقي والقياسي حسب تعريف اللائحة 33 .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللائحة 32

التصحيح الخاص بموقع خط السطح

حينما يكون العمق الفعلي إلى الحافة العليا لخط السطح أكبر أو أصغر من D ، فإن من الواجب أن يضاف الفرق بين العمقين أو يطرح من العائم .

اللائحة 33

الارتفاع القياسي للانشاء العلوي

يكون الارتفاع القياسي للانشاء العلوي وفقاً للجدول التالي :

الارتفاع القياسي (بالأمتار)		
جميع الانشاءات العلوية الأخرى	السطح الخلفي المرتفع	L (بالأمتار)
1,80	0,90	30 فما دون
1,80	1,20	75
2,30	1,80	125 فما فوق

الارتفاع القياسي (بالأقدام)		
جميع الانشاءات العلوية الأخرى	السطح الخلفي المرتفع	L (بالأقدام)
5,9	3,0	98,5 فما دون
5,9	3,9	246
7,5	5,9	410 فما فوق

وتستخلص الارتفاعات القياسية على الأطوال المتوسطة للسفينة بطريقة الاستكمال الخطي .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللوائح 32 ، 33 ، 34 ، 35

اللائحة 34

طول الانشاء العلوي

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(1) باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) من هذه اللائحة ، فإن طول الانشاء العلوي (S) يجب أن يكون متوسط طول أجزاء الانشاء العلوي الواقعة ضمن الطول (L) .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(2) وحينما يمتد الفاصل الانشائي الأخير لانشاء علوي محوط بمنحنى محدب مسترسل إلى ما وراء نقطة تقاطعه مع جوانب الانشاء العلوي ، فإنه يجوز زيادة طول الانشاء العلوي على أساس فاصل انشائي مسطح مكافئ . وتعادل هذه الزيادة ثلثي الامتداد الأمامي والخلفي للثقوس . ويعادل الثقوس الأفقي الذي يمكن أن يؤخذ في الحسبان عند تحديد هذه الزيادة نصف عرض الانشاء العلوي عند نقطة تقاطع الطرف المنحني للانشاء العلوي مع جانبه .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللائحة 35

الطول الفعلي للانشاء العلوي

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(1) باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة (2) من هذه اللائحة ، فإن الطول الفعلي (E) لانشاء علوي محوط ذي ارتفاع قياسي سيكون طوله ذاته .

(2) وفي جميع الحالات التي يكون فيها إنشاء علويًا محوطًا ذا ارتفاع قياسي متراجعاً 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 الإنشاء العلوي مقاساً عند منتصف طوله ؛ و

B_s تساوي عرض السفينة عند منتصف طول الانشاء العلوي .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

وحيثما يكون الانشاء العلوي مترابعا في جزء من طوله ، فإن هذا التعديل يطبق فحسب على ذلك الجزء المترجع .

(3) حينما يكون ارتفاع الإنشاء العلوي المحوط أقل من الارتفاع القياسي ، فإن الطول الفعلي سيكون طوله مخفضا بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي ، وإذا كان الارتفاع يزيد عن الارتفاع القياسي فلا تضاف أية زيادة على الطول الفعلي للإنشاء العلوي .

أنظر أيضا التفسير الموحد

(4) يكون الطول الفعلي لسطح خلفي مرتفع ، إن جهز بفاصل انشائي جبهي سالم ، هو طوله حتى مستوى أقصى قدره 0,6L . وإذا لم يكن الفاصل الانشائي سالما ، فمن الواجب أن يعامل سطح الركن المرفوع على أنه كوتل ذو ارتفاع يقل عن القياسي .

أنظر أيضا التفسير الموحد

(5) ليس للإنشاءات العلوية غير المحوطة أطوال فعلية .

اللاحقة 36
الجنوع

أنظر أيضا التفسير الموحد

(1) تعتبر الجذوع أو الهياكل المماثلة غير الممتدة إلى جوانب السفينة كقوة في حال تحقق الشروط التالية :

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

(ب) أن تكون المنافذ العنبرية عند سطح الجذع ، وأن تلبى حتاترات المنافذ العنبرية والأغطية متطلبات اللوائح 13 وحتى 16 ضمنا ، وأن يتيح عرض مدادة سطح الجذع منفذا سوريا مرضيا وجسوءا جانبيا كافيا . على أنه يجوز السماح بفتحات نفاذ صغيرة ذات أغطية كتيمة في سطح العائم ؛

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 36

- (ج) أن تتوافر منصة عمل دائمة أمامية وخلفية ومجهزة بقضبان التحرز ، وتتشكل من سطح الجذع ، أو من جذوع منفصلة متصلة بالانشاءات العلوية عبر منافذ سورية فعالة دائمة ؛
- (د) أن تكون مساقط التهوية محمية بالجذع ، أو بأغطية كتيمة ، أو بوسائل مكافئة أخرى ؛
- (هـ) أن تركيب أسيجة مفتوحة على الأجزاء المكشوفة من سطح العائم في طريق الجذع وذلك على امتداد نصف طولها على الأقل ؛

أنظر أيضًا التفسير الموحد

- (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 يكون عرض الجذع 60% على الأقل من عرض السفينة ؛
- (ح) أن يبلغ ارتفاع الجذع 0,6L على الأقل في حال عدم وجود انشاء علوي .
- (2) يكون الطول الكامل لجذع كفو مخفض 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 .
- (4) وحينما يكون ارتفاع الجذع أقل من الارتفاع القياسي ، فمن الواجب تخفيض طوله الفعلي بنسبة الارتفاع الفعلي إلى الارتفاع القياسي . وإذا كان ارتفاع حنارات المنافذ العنبرية على سطح الجذع أقل مما تتطلبه اللائحة (1)15 ، فيجب إجراء تخفيض في الارتفاع الفعلي للجذع بما يتناسب والفارق بين الارتفاع الفعلي والارتفاع المطلوب للحنارات .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

اللائحة 37

التخفيض الخاص بالانشاءات العلوية والجدوع

أنظر أيضا التفسير الموحد

(1) حينما يبلغ الطول الفعلي للانشاءات العلوية والجدوع 1,0L فإن مقدار التخفيض من العائم سيكون 350 مليمتراً على طول للسفينة قدره 24 متراً ، و 860 مليمتراً على طول للسفينة قدره 85 متراً ، و 1070 مليمتراً على طول للسفينة قدره 122 متراً فما فوق (14 بوصة على طول للسفينة قدره 79 قدماً) ، و 34 بوصة على طول قدره 279 قدماً ، و 42 بوصة على طول قدره 400 قدم فما فوق) ؛ وتستخلص التخفيضات عند الأطوال المتوسطة بطريقة الاستكمال الخطي .

(2) حينما يقل الطول الفعلي الكلي للانشاءات العلوية والجدوع عن 1,0L فإن التخفيض سيكون بنسبة مئوية تستخلص من احد الجداول التالية :

النسبة المئوية للتخفيض في السفن من الطراز 'A'

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

تحتسب النسبة المئوية المتعلقة بالأطوال المتوسطة للانشاءات العلوية والجدوع بطريقة الاستكمال الخطي .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 37

النسبة المئوية للتخفيض في السفن من الطراز 'B'

الطول الفعلي الكلي للانشاءات العلوية والجذوع											الخط	
1,0L	0,9L	0,8L	0,7L	0,6L	0,5L	0,4L	0,3L	0,2L	0,1L	0		
100	87,7	75,3	63	46	32	23,5	15	10	5	0	الأول	سفن ذات سلوقية من نون برج مفصول
100	87,7	75,3	63	46	36	27,5	19	12,7	6,3	0	الثاني	سفن ذات سلوقية ودرج مفصول

تحتسب النسبة المئوية المتعلقة بالأطوال المتوسطة للانشاءات العلوية والجذوع بطريقة الاستكمال الخطي .

(3) وفي ما يتعلق بالسفن من طراز 'B' فإنه :

(أ) حينما يكون الطول الفعلي لبرج ما أقل من 0,2L فإن النسبة المئوية يجب أن تستخلص بطريقة الاستكمال الخطي بين الخطين الأول والثاني .

(ب) وحينما يكون الطول الفعلي للسلوقية أكثر من 0,4L فإنه يجب أن تستخلص النسبة المئوية من الخط الثاني .

(ج) وحينما يقل الطول الفعلي للسلوقية عن 0,07L فإن النسبة المئوية المذكورة أعلاه ستخفف بمقدار :

$$5 \times \frac{(0,07L - f)}{0,07L}$$

حيث f هي الطول الفعلي للسلوقية .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

اللائحة 38 التقوس الطولاني

أنظر أيضاً التفسير الموحد

عموميات

- (1) يقاس التقوس الطولاني من السطح على الجانب إلى خط مرجعي يرسم موازياً للصلاب عبر خط التقوس الطولاني عند منتصف السفينة .
- (2) وفي السفن المصممة بميل في الصالاب يقاس التقوس الطولاني بالنسبة إلى خط مرجعي موازياً 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 .
- (5) وفي السفن ذوات الانشاء العلوي ذي الارتفاع القياسي والممتد فوق كامل طول سطح العائم فإن من الواجب أن يقاس التقوس الطولاني عند سطح الانشاء العلوي . وحيث يتجاوز الارتفاع الحد القياسي فإن الفارق الأصغر (Z) بين الارتفاعات الحقيقية والقياسية يجب أن يضاف إلى كل احداثي رأسي طرفي . وبالمثل فإن الاحداثيات الرأسية المتوسطة على المسافات $1/6L$ و $1/3L$ من كل متعامد يجب أن تتراد بمقدار 0,444Z و 0,111Z على التوالي .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

- (6) حينما يكون لسطح انشاء علوي محوط تقوس طولاني مماثل على الأقل لتقوس سطح العائم المكشوف فإن من الواجب ألا يحسب حساب التقوس الطولاني للجزء المحوط من سطح العائم .
- (7) إذا كان للكوتل المحوط أو القلوسية المحوطة ارتفاع قياسي ويتجاوز التقوس الطولاني تقوس سطح العائم ، أو كان أكثر من الارتفاع القياسي ، تجرى الزيادة في تقوس سطح العائم على النحو المنصوص عليه في الفقرة (12) من هذه اللائحة .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللوحة 38

المقطع الجانبي للنفوس الطولاني القياسي

(8) يتضمن الجدول التالي الاحداثيات الرأسية للمقطع الجانبي للنفوس الطولاني القياسي :

المقطع الجانبي للنفوس الطولاني القياسي
(حيث L محسوبة بالأمتار)

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

1	0	عند منتصف السفينة	النصف الأمامي
3	$5,6\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	على مسافة $1/3L$ من المتعامد الأمامي	
3	$22,2\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	على مسافة $1/6L$ من المتعامد الأمامي	
1	$50\left(\frac{L}{3} + 10\right)$	المتعامد الأمامي	

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

المقطع الجانبي للنفوس الطولاني القياسي
(حيث L محسوبة بالأقدام)

العامل	الاحداثيات الرأسية (بالمليمترات)	الموقع	
1	$0,1L + 10$	المتعامد الخلفي	النصف الخلفي
3	$0,0444L + 4,44$	على مسافة $1/6L$ من المتعامد الخلفي	
3	$0,0111L + 1,11$	على مسافة $1/3L$ من المتعامد الخلفي	
1	0	عند منتصف السفينة	
1	0	عند منتصف السفينة	النصف الأمامي
3	$0,0222L + 2,22$	على مسافة $1/3L$ من المتعامد الأمامي	
3	$0,0888L + 8,88$	على مسافة $1/3L$ من المتعامد الأمامي	
1	$0,2L + 20$	المتعامد الأمامي	

قياس التفاوت عن المقطع الجانبي للنفوس الطولاني القياسي

(9) حينما يكون المقطع الجانبي للنفوس الطولاني مختلفاً 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 بالنفوس القياسي مقسوماً على 8 مقدار النقص أو الزيادة في النفوس الطولاني في النصف الأمامي أو الخلفي . ويحدد المتوسط الحسابي للزيادة أو النقص في النصفين الأمامي والخلفي مقدار الزيادة أو النقص في النفوس الطولاني .

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

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللوحة 38

(11) وحينما يزيد النصف الأمامي للنفوس الطولاني عن القياسي ، ولا يكون الجزء الخلفي للمقطع الجانبي للنفوس 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 النفوس الأمامي . وحينما يكون النفوس الطولاني بين 50% و 75% من القياسي ، يجوز منح مقادير سماح متوسطة للزيادة في النفوس الأمامي .

(12) وعند اعطاء رصيد نفوس لكوئل أو سلوقية فمن الواجب استخدام الصيغة التالية :

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

حيث : s = رصيد النفوس الذي يحسم من النقص أو يضاف إلى الزيادة في النفوس ،

y = الفارق بين الارتفاع الحقيقي والقياسي للانشاء العلوي عند المتعامد الخلفي أو الأمامي ،

L' = الطول المحوط المتوسط للكوئل أو السلوقية حتى طول أقصى قدره $0,5L$ ،

L = طول السفينة حسب التعريف الوارد في اللوحة (13) من هذا المرفق .

وتغطي المعادلة المذكورة أعلاه منحنى على شكل قطع مكافئ مماس لمنحنى النفوس الحقيقي عند سطح العائم ومقاطع للاحداثي الراسي 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 للنفوس للنصفين الأمامي والخلفي من السفينة .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

تصحيح التفاوت عن المقطع الجانبي للثقب القياسي

(13) يكون تصحيح الثقب هو مقدار النقص أو الزيادة في الثقب (أنظر الفقرات (9) إلى (11) ضمناً من هذه اللائحة) مضروباً بما يلي :

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

حيث S هي الطول الكلي للانشاءات العلوية المحوطة .

الإضافة الخاصة بالنقص في الثقب

(14) حينما يكون الثقب أقل من القياسي فإن من الواجب إضافة التصحيح الخاص بنقص الثقب (أنظر الفقرة (13) من هذه اللائحة) إلى العائم .

الخصم الخاص بالثقب الزائد

(15) في السفن التي يغطي فيها انشاء علوي محوط مقدار $0,1L$ قبل منتصف السفينة و $0,1L$ بعد هذا المنتصف فإن من الواجب أن يخصم التصحيح الخاص بالزيادة في الثقب المحسوب وفقاً لأحكام الفقرة (13) في هذه اللائحة 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 مقداراً يقل عن $0,1L$ قبل منتصف السفينة و $0,1L$ بعد هذا المنتصف فإنه يجب استخلاص الخصم بطريقة الاستكمال الخطي . ويكون الخصم الأقصى الخاص بالثقب المفرط بمعدل قدره 125 مليمترًا لكل 100 متر من الطول (1,5 بوصة لكل 100 قدم من الطول) .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اللائحة 39

ارتفاع الجوجو الأدنى

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(1) من الواجب ألا يكون ارتفاع الجوجو المعروف على أنه المسافة الرأسية عند المتعامد الأمامي بين خط الماء المناظر للعائم الصيفي المعين والرجحان التصميمي وقمة السطح المكشوف عند الجانب أقل مما يلي :

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللائحة 39

للسفن التي يقل طولها عن 250 متراً

$$56L \left(1 - \frac{L}{500}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68}$$
 بالمليمترات ؛

للسفن التي يبلغ طولها 250 متراً فما فوق ،

$$7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68}$$
 بالمليمترات ؛

حيث L هي طول السفينة بالأمتار ،

و C_b هي المعامل الحجمي الذي يجب الافتراض أنه لا يقل عن 0,68

أو للسفن التي يقل طولها عن 820 قدم ،

$$0,672L \left(1 - \frac{L}{1640}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68}$$
 بالبوصات ؛

وللسفن التي يبلغ طولها 820 قدماً فما فوق ،

$$275,6 \frac{1,36}{C_b + 0,68}$$
 بالبوصات ؛

حيث L هي طول السفينة بالأقدام ،

و C_b هي المعامل الحجمي الذي يجب الافتراض أنه لا يقل عن 0,68

(2) وفي حال تحقيق ارتفاع الجوز المطلوب في الفقرة (1) من هذه اللائحة بالاعتماد على التقوس ، فإن من الواجب أن يمتد هذا التقوس إلى مسافة تبلغ 15% على الأقل من طول السفينة مقاساً من المتعامد الأمامي . أما عندما يتحقق ذلك الارتفاع بتركيب انشاء علوي فإن من الواجب أن يمتد هذا الانشاء من المقدم إلى نقطة تبلغ على الأقل $0,07L$ وراء المتعامد الأمامي ، وأن يلبي الشروط التالية :

(أ) أن يكون في السفن التي لا يزيد طولها عن 100 متر (328 قدماً) محوطاً حسب تعريف اللائحة (10)3 ؛

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(ب) لا داعي في السفن التي يتجاوز طولها 100 متر (328 قدمًا) أن يلي الانشاء شروط اللائحة 3(10) ولكن يجب أن يجهز بمعدات اغلاق على نحو يرضي الإدارة .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(3) يجوز للإدارة أن تعامل معاملة خاصة تلك السفن التي لا يمكن لها أن تحقق متطلبات الفقرتين (1) و (2) من هذه اللائحة وذلك تلبية لشروط تشغيلية استثنائية .

اللائحة 40

العوائم الدنيا

أنظر أيضًا التفسير الموحد

العائم الصيفي

(1) يكون العائم الأدنى في الصيف هو العائم المستخرج من جداول اللائحة 28 حسبما هي معدلة بالتصحيجات في اللوائح 27 ، حسبما تنطبق ، و 29 ، و 31 ، و 32 ، و 37 ، و 38 ، وكذلك 39 ، إن انطبقت .

أنظر أيضًا التفسير الموحد

(2) يجب ألا يقل العائم في المياه المالحة ، حسبما يحسب وفقًا للفقرة (1) من هذه اللائحة ، ولكن دون التصحيح الخاص بخط السطح ، حسبما تنص اللائحة 32 ، عن 50 مليمتراً (2 بوصة) . وبالنسبة للسفن ذات المنافذ العنبرية في الموقع 1 التي لا تتماشى اغطيتها مع متطلبات اللوائح 15(7) أو 16 ، أو 26 ، فإن من الواجب ألا يقل العائم عن 150 مليمتراً (6 بوصات) .

العائم الاستوائي

(3) يكون العائم الأدنى في المنطقة الاستوائية هو العائم المستخلص عن طريق خصم من العائم الصيفي مقداره $\frac{1}{48}$ من الغاطس الصيفي مقاسًا من قمة الصالب إلى مركز حلقة علامة خط التحميل .

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللانحة 40

(4) يجب ألا يقل العائم في المياه المالحة ، حسبما بحسب وفقاً للفقرة (1) من هذه اللانحة ، ولكن دون التصحيح الخاص بخط السطح ، حسبما تنص اللانحة 32 ، عن 50 ملليمتراً (2 بوصة) . وبالنسبة للسفن ذات المنافذ العنبرية في الموقع 1 التي لا تتماشى اعطيتها مع متطلبات اللوائح (7)15 ، أو 16 ، أو 26 ، فإن من الواجب ألا يقل العائم عن 150 ملليمتراً (6 بوصات) .

العائم الشتوي

(5) يكون العائم الأدنى في الشتاء هو العائم المستخلص بإدخال اضافة على العائم الصيفي مقدارها $\frac{1}{48}$ من الغاطس الصيفي مقاساً من قمة الصالب إلى مركز حلقة علامة خط التحميل .

العائم الشتوي لشمال الاطلسي

(6) يكون العائم الأدنى للسفن التي لا يزيد طولها على 100 متر (328 بوصة) ، التي تدخل أي جزء من شمال الاطلسي حسب تعريف اللانحة 52 (المرفق الثاني) ، خلال الفترة الفصلية الشتائية ، هو العائم الشتوي مضافاً إليه مقدار 50 ملليمتراً (2 بوصة) . وبالنسبة للسفن الأخرى فإن العائم الشتوي لشمال الاطلسي سيكون هو العائم الشتوي .

عائم المياه العذبة

(7) يستخلص العائم الأدنى في المياه العذبة ذات الكثافة التي تعادل الواحد الصحيح بحسب ما يلي من العائم الأدنى في المياه المالحة :

$$\frac{\Delta}{40T}$$

(أو البوصات)

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

T = طن لكل سنتيمتر (أو بوصة) من الغمر في المياه المالحة عند خط التحميل الصيفي .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

(8) وعند استحالة التثبيت من الأراحة عند خط التحميل الصيفي فإن مقدار الحسم سيكون $\frac{1}{48}$ من الغاطس الصيفي مقاسًا من قمة الصالب إلى مركز حلقة علامة خط التحميل .

الفصل IV

المتطلبات الخاصة للسفن التي عُيِّنت لها عوائم للشحنات الخشبية

اللائحة 41

تطبيق هذا الفصل

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

اللائحة 42

تعريف

(1) الشحنات السطحية الخشبية : يعني هذا التعبير بضائع من الأخشاب محملة على الجزء غير المغطى من سطح العائم وسطح الإنشاءات العلوية . ولا يشمل التعبير لب الخشب أو ما شابه ذلك من بضائع .

(2) خط تحميل الأخشاب : يمكن اعتبار خط تحميل الأخشاب على أنه يمنح السفينة قدرًا معينًا إضافيًا 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 36 و (4) . على أنه في سبيل منح هذا العائم واستخدامه فإنه من الواجب أن تلبى الشحنات السطحية الخشبية شروطًا معينة مدرجة في اللائحة 44 ، كما أن السفينة ذاتها يجب أن تلبى شروطًا محددة تتعلق ببنائها منصوص عليها في اللائحة 43 .

اللائحة 43

بناء السفينة

الإنشاء العلوي

(1) يجب أن يكون للسفن سلوكية ذات ارتفاع قياسي على الأقل وطول يبلغ 0,07L كحد أدنى . وبالإضافة إلى ذلك ، وإذا كان طول السفينة يقل عن 100 متر (328 بوصة) ، فمن الواجب أن يركب في جانبها الخلفي كوتل ذو ارتفاع قياسي على الأقل ، أو سطح خلفي مرتفع مجهز بغرفة علوية أو غطاء فولاذي متين بالطول الكلي ذاته على الأقل .

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

الصهاريج مزدوجة القاع

(2) عند تركيب صهاريج المزدوجة القاع ضمن نصف طول السفينة من جهة المنتصف فإن من الواجب أن تجهز السفينة بتقسيمات داخلية طولانية كتيمة واقية .

الملاطم

(3) تجهز السفينة بملاطم دائمة ذات ارتفاع قدره متر واحد على الأقل (39,5 بوصة) ، ومقواة بشكل خاص عند الحافة العليا ومعززة بدعائم ملطمية متينة مربوطة بالسطح ومزودة بمنافذ التصريف الضرورية ، أو بأسيجة فعالة من الطول ذاته وتتسم ببناء متين على وجه الخصوص .

اللاحقة 44

التستيف

أنظر أيضًا التفسير الموحد

عموميات

(1) تغلق فتحات السطح المكشوف الذي تستف فوقه البضائع اغلاقًا محكمًا وتلرز . وتوفر حماية واقية لمساقط التهوية .

(2) يجب أن تمتد الشحنتات الخشبية فوق السطح على كامل الطول المتاح على الأقل وهو الطول الكلي للبئر أو الآبار الواصلة بين الانشاءات العلوية . وحينما لا يكون هناك انشاء علوي حدي في النهاية الخلفية ، فمن الواجب أن تمتد الأخشاب حتى الطرف الخلفي على الأقل من المنفذ العنبري الأقصى . وتستف الأخشاب تستيفًا محكمًا قدر الامكان وذلك على الأقل حتى الارتفاع القياسي لانشاء علوي غير سطح خلفي مرتفع .

(3) وفي سفينة ضمن المنطقة الشتائية الموسمية في فصل الشتاء ينبغي ألا يزيد ارتفاع الشحنتات السطحية فوق السطح المكشوف على ثلث العرض الأقصى للسفينة .

(4) تستف الشحنتات السطحية الخشبية تستيفًا محكمًا وتقمط وتثبتت . ومن الواجب ألا تعرقل هذه الشحنتات بأي شكل ملاحه السفينة وأعمالها الضرورية .

الأعمدة

(5) تكون الأعمدة ، إن تطلبت طبيعة الأخشاب وجودها ، ذات مقاومة كافية في ضوء عرض السفينة ، كما تكون الأبعاد القائمة بينها مناسبة لطول الأخشاب المحمولة وطبيعتها على ألا تزيد تلك الأبعاد عن 3 أمتار (9,8 قدم) . ويجب توفير زوايا مثينة أو تجاويف معدنية معدنية أو وسائل أخرى مكافئة من حيث الفعالية لتثبيت الأعمدة .

الأقمتة

(6) تُثبَّت الشحنت السطحية الخشبية تثبيتاً محكماً على امتداد طولها وذلك بأقمتة شاملة مستقلة لا تزيد الأبعاد في ما بينها عن 3 أمتار (9,8 قدم) . وترتبط الصفائح العروية لهذه الأقمتة ربطاً فعالاً بالصفائح العلوية أو بمديدة الأسطح بفواصل لا تزيد على 3 أمتار (9,8 قدم) . ويجب ألا تزيد المسافة بين ملطم نهائي لانشاء علوي والصفحية العروية الأولى على 2 متر (6,6 قدم) . وتوفر صفائح عروية وأقمتة على مسافة 0,6 متر (23,5 بوصة) و 1,5 متر (4,9 قدم) من نهايات الشحنت السطحية الخشبية حينما لا يكون هناك فاصل انشائي .

(7) تتكون الأقمتة من سلسلة مترابطة الحلقات لا يقل عيارها عن 19 ملمترًا (0,75 بوصة) أو من حبل سلكي مرن ذي مقاومة مكافئة ، على أن تجهز بخطاطيف انزلاقية وشدادات وأن تتاح في كل الأوقات . ومن الواجب أن يكون للأقمتة الحبلية السلكية سلسلة قصيرة ذات حلقات متطاولة للتحكم في طول هذه الأقمتة .

(8) وحينما تكون الأخشاب ذات أطوال تقل عن 3,6 متر (11,8 قدم) فمن الواجب تخفيض الأبعاد القائمة بين الأقمتة أو اتخاذ ترتيبات ملائمة أخرى تتناسب مع طول الأخشاب .

(9) تكون جميع التركيبات المطلوبة لتثبيت الأقمتة ذات مقاومة تناظر مقاومة تلك الأقمتة .

الانتران

(10) تتخذ الترتيبات لتوفير هامش آمن للانتران في جميع مراحل الرحلة ، مع مراعاة الاضافات اللاحقة بالوزن ، مثل الاضافات الناشئة عن امتصاص الماء أو التجلد ، وإلى حالات النقصان في الوزن كتلك الناجمة عن استهلاك الوقود والمؤن .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

حماية الطاقم ، والوصول إلى أماكن الآلات ، وما إلى ذلك

(11) إضافة إلى متطلبات اللانحة (25)5 من هذا المرفق ، فمن الواجب توفير قضبان تحرز أو حبال نجاة لا يزيد البعد الرأسي بينها عن 33 سنتيمتراً (13 بوصة) وذلك على جانبي سطح البضائع وإلى ارتفاع يصل إلى متر واحد (39,5 بوصة) على الأقل فوق الشحنات .

ترتيبات التوجيه

(12) من الواجب أن تحظى ترتيبات التوجيه بحماية فعالة من الأضرار الناشئة عن الشحنات وأن تكون قريبة المتناول قدر الامكان . ويجب اتخاذ تدابير كفوة تضمن التوجيه في حال تعطل ترتيبات التوجيه الرئيسية .

اللائحة 45

حساب العائم

(1) تحسب العوائم الصيفية الدنيا وفقاً للوائح (5)27 ، و (6)27 ، و (11)27 ، و 28 ، و 29 ، و 30 ، و 31 ، و 32 ، و 37 ، و 38 ، باستثناء أن اللائحة 37 تخضع للتعديل وذلك باحلال النسب المئوية التالية محل النسب الواردة في اللائحة 37 :

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

تحسب النسبة المئوية المتعلقة بالأطوال المتوسطة للانشاءات العنوية بطريقة الاستكمال الخطي .

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

أنظر أيضاً التفسير الموحد

اتفاقيات

المرفق 1 ، اللانحة 45

(3) يكون عائم الاخشاب الشتوي لشمال الاطلسي مطابقاً للعائم الشتوي لشمال الاطلسي المحدد في اللانحة 40(6) .

أنظر أيضاً التفسير الموحد

(4) يستخلص عائم الاخشاب الاستوائي وذلك بأن يحسم من عائم الاخشاب الصيفي مقدار 1/48 من غاطس الاخشاب الصيفي المشكل .

(5) يحسب عائم الاخشاب للمياه العذبة وفقاً للانحة 40(7) وذلك بالارتكاز على خط الماء التحميلي الصيفي للاخشاب .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

المرفق II

المناطق والجهات والفترات الموسمية

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

الصفيفية - 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 .

اللاحقة 46

المناطق والجهات الموسمية الشتائية الشمالية

(1) المنطقتان الموسميتان الشتائيتان الشماليتان الأولى والثانية

(أ) تقع المنطقة الموسمية الشتائية الشمالية الأولى ضمن خط الطول 50° غرباً من ساحل غرينلاند إلى خط العرض 45° شمالاً ، ثم من خط العرض 45° شمالاً إلى خط الطول 15° غربياً ، ثم من خط الطول 15° غرباً 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

اتفاقيات

المرفق 11 ، اللائحة 46

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

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 سكاغبييرك .

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 $68^{\circ}30'$ غرباً من ساحل الولايات المتحدة إلى خط العرض 40° شمالاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى التقاطع الجنوبي الأقصى لخط الطول 61° غرباً مع ساحل كندا ثم إلى السواحل الشرقية لكندا والولايات المتحدة .

الفترات الموسمية :

للسفن التي يزيد طولها على 100 متر (328 قدمًا) :

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 (328 قدمًا) فما دون ذلك :

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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التعميل لعام 1966

(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° غرباً 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

اللاحقة 47

المنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية

تمتد الحدود الشمالية للمنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية على النحو التالي :

خط الاتجاه الثابت من الساحل الشرقي للقارة الأمريكية عند رأس تريس بونتاس إلى نقطة خط العرض 34° جنوباً وخط الطول 50° غرباً ، ثم من خط العرض 34° جنوباً حتى خط الطول 17° شرقاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 10' 35° جنوباً وخط الطول 20° شرقاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 34° جنوباً وخط الطول 28° شرقاً ، ثم على امتداد خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 30' 35° جنوباً 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° جنوباً وخط الطول 170° شرقاً ، ثم على امتداد خط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 33° جنوباً وخط

اتفاقيات

المرفق II ، اللانحتمان 47 ، 48

الطول 170° غربياً ، ثم من خط العرض 33° جنوباً إلى الساحل الشرقي للقارة الأمريكية .

الفترات الموسمية :

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

اللائحة 48

المنطقة الاستوائية

(1) الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية

تمتد الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية على النحو التالي :

خط العرض 13° شمالاً من الساحل الشرقي للقارة الأمريكية إلى خط الطول 60° غرباً ، ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 10° شمالاً وخط الطول 58° غرباً ، ثم من خط العرض 10° شمالاً إلى خط الطول 20° غرباً ثم من خط الطول 20° غرباً إلى خط العرض 30° شمالاً ثم خط العرض 30° شمالاً إلى الساحل الغربي لأفريقيا ؛ ومن الساحل الشرقي لأفريقيا خط العرض 8° شمالاً إلى خط الطول 70° شرقاً ، ثم خط الطول 70° شرقاً إلى خط العرض 13° شمالاً ، ثم خط العرض 13° شمالاً إلى الساحل الغربي للهند ؛ ثم الساحل الشرقي للهند حتى خط العرض 10°30' شمالاً على الساحل الجنوبي للهند . ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 9° شمالاً وخط الطول 82° شرقاً ، ثم خط الطول 82° شرقاً إلى خط العرض 8° شمالاً ، ثم خط العرض 8° شمالاً إلى الساحل الغربي لماليزيا ، ثم ساحل جنوب شرقي آسيا إلى الساحل الشرقي لفيتنام عند خط العرض 10° شمالاً ، ثم خط العرض 10° شمالاً إلى خط الطول 145° شرقاً ، ثم خط الطول 145° شرقاً إلى خط العرض 13° شمالاً ثم خط العرض 13° شمالاً إلى الساحل الغربي للقارة الأمريكية .

ومن الواجب اعتبار سايبون واقعة على خط الحدود بين المنطقة الاستوائية والمنطقة الاستوائية الموسمية .

(2) الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية

تمتد الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية على النحو التالي :

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 لأفريقيا ؛ ومن الساحل الشرقي لأفريقيا 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 أستراليا ، ثم من سواحل أستراليا 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 الساحل الغربي للقارة الأمريكية عند خط العرض 30° جنوبًا .

ومن الواجب اعتبار كوكيمبو وسانتوس واقعتين على خط الحدود بين المنطقتين الاستوائية والصيفية .

(3) الجهات الواجب إدراجها في المنطقة الاستوائية

من الواجب اعتبار الجهات التالية واقعة في المنطقة الاستوائية :

(أ) قناة السويس ، والبحر الأحمر ، وخليج عدن ، من بور سعيد إلى خط الطول 45° شرقًا .

ومن الواجب اعتبار مينائي عدن وبربرة واقعتين 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 لأستراليا حتى الحاجز المرجاني الكبير ، ثم من الحاجز المرجاني الكبير إلى خط العرض 11° جنوبًا . والحدود الشمالية للجهة هي الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية .

اتفاقيات

المرفق II ، اللائحة 49

اللائحة 49

الجهات الاستوائية الموسمية

تتدرج 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° غرباً .

غرباً : ساحل القارة الأمريكية ؛

جنوباً وشرقاً : 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 :

غرباً : ساحل افريقيا ، وخط الطول 45° شرقاً في خليج عدن ، وساحل جنوب الجزيرة العربية وخط الطول 59° شرقاً في خليج عمان ؛

شمالاً وشرقاً : سواحل باكستان والهند ؛

جنوباً : الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 أيلول/سبتمبر حتى 31 أيار/مايو
الصيفية : من 1 حزيران/يونيو إلى 31 آب/أغسطس

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التعميل لعام 1966

(3) في خليج البنغال

خليج البنغال شمال الحدود الشمالية للمنطقة الاستوائية .

الفترات الموسمية :

الاستوائية : من 1 كانون الأول/ديسمبر حتى 30 نيسان/أبريل
الصيفية : من 1 أيار/مايو حتى 30 تشرين الثاني/نوفمبر

(4) في جنوب المحيط الهندي

(أ) جهة يحدها :

شمالاً وغرباً : الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية والساحل الشرقي لمدغشقر ؛

جنوباً : خط العرض 20° جنوباً ؛

شرقاً : خط الاتجاه الثابت من نقطة خط العرض 20° جنوباً وخط الطول 50° شرقاً ، إلى نقطة خط العرض 15° جنوباً وخط الطول 51°30' شرقاً ، ومن ثم خط الطول 51°30' شرقاً إلى خط العرض 10° جنوباً .

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 ؛

شرقاً : ساحل استراليا ؛

جنوباً : خط العرض 15° جنوباً من خط الطول 51°30' شرقاً إلى خط الطول 120° شرقاً ثم خط الطول 120° شرقاً إلى ساحل استراليا ؛

غرباً : خط الطول 51°30' شرقاً .

اتفاقيات

المرفق II ، اللائحة 49

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 :

غرباً وشمالاً : سواحل فييتنام والصين من خط العرض 10° شمالاً إلى هونغ كونغ ؛

شرقاً : خط الاتجاه الثابت من هونغ كونغ إلى ميناء سوال (جزيرة لوزون) والسواحل الغربية لجزر لوزون ، وسامار ، ولييت إلى خط العرض 10° شمالاً ؛

جنوباً : 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 ؛
غرباً : خط الطول 160° شرقاً ؛
جنوباً : خط العرض 13° شمالاً ؛
شرقاً : خط الطول 130° غرباً .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

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 وشرقاً : الساحل الغربي للقارة الأمريكية ؛

غرباً : خط الطول 123° غرباً من ساحل القارة الأمريكية إلى خط العرض 33° شمالاً وبخط الاتجاه الثابت من نقطة خط العرض 33° شمالاً وخط الطول 123° غرباً إلى نقطة خط العرض 13° شمالاً وخط الطول 105° غرباً .

جنوباً : 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 حزيران/ يونيو ومن 1 كانون الأول/ ديسمبر حتى 29/28 شباط/ فبراير

(7) في جنوب المحيط الهادي

(أ) خليج كارينتاريا جنوب خط العرض 11° جنوباً .

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 وشرقاً : الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية ؛

اتفاقيات

المرفق II ، اللائحة 50

جنوباً : مدار الجدي من الساحل الشرقي لآستراليا حتى خط الطول 150° غرباً، ثم خط الطول 150° غرباً حتى خط العرض 20° جنوباً ثم خط العرض 20° جنوباً حتى نقطة تقاطعه مع الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية ؛

غرباً : حدود المنطقة الواقعة ضمن الحاجز المرجاني الكبير والمدرجة في المنطقة الاستوائية ، والساحل الشرقي لآستراليا .

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 (328 قدماً) فما دون ذلك فإن المنطقة التي يحدها :

شمالاً وغرباً : الساحل الشرقي للولايات المتحدة ؛

شرقاً : خط الطول 68°30' غرباً من ساحل الولايات المتحدة حتى خط العرض 40° شمالاً ثم بخط الاتجاه الثابت إلى نقطة خط العرض 36° شمالاً وخط الطول 73° غرباً .

جنوباً : 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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

اللائحة 51

البحار المغلقة

(1) بحر البنطيق

يندرج هذا البحر الذي يحده خط عرض سكاو في سكاغيراك ضمن المناطق الصيفية .

على أنه بالنسبة للسفن التي يبلغ طولها 100 متر (328 قدمًا) 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 (328 قدمًا) 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 (328 قدمًا) فما دون ذلك فإن المنطقة التي يحدها :

شمالاً وغرباً : شواطئ فرنسا وإسبانيا وخط الطول 3° شرقاً من ساحل إسبانيا إلى خط العرض 40° شمالاً ؛

اتفاقيات

المرفق 11 ، اللانحة 51 ، 52

جنوبًا : خط العرض 40° شمالاً من خط الطول 3° شرقاً إلى الساحل الغربي لسردينيا ؛

شرقًا : السواحل الغربية والشمالية لسردينيا من خط العرض 40° شمالاً إلى خط الطول 9° شرقاً ، ثم خط الطول 9° شرقاً إلى الساحل الجنوبي لكورسيكا ، ثم السواحل الغربية والشمالية لكورسيكا إلى خط الطول 9° شرقاً 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 (328 قدمًا) 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

اللاحة 52

خط التحميل الشتوي لشمال الأطلسي

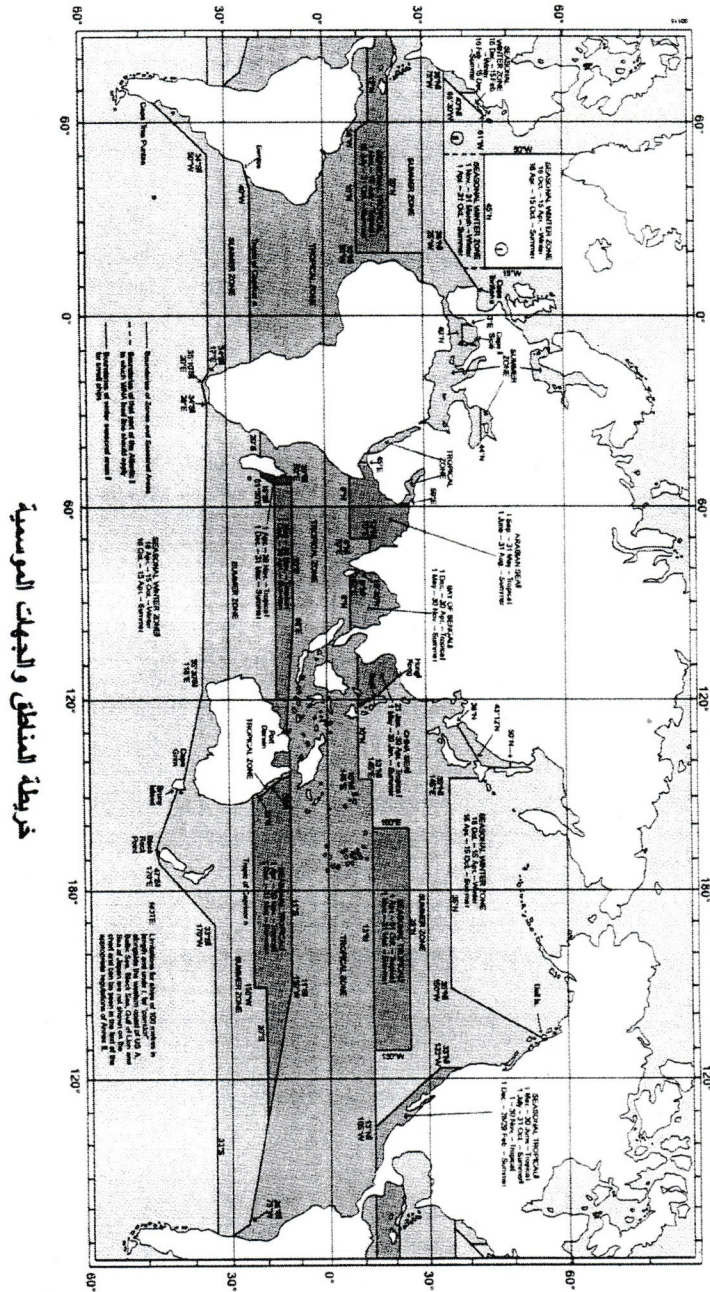
يضم ذلك الجزء من شمال الأطلسي المشار إليه في اللاحة 40(6) (المرفق I) ما يلي :

(أ) ذلك الجزء من المنطقة الموسمية الشتائية الثانية لشمال الأطلسي الذي يقع بين خطي الطول 15° غربًا و 50° غربًا ؛

(ب) المنطقة الشتائية الموسمية الأولى لشمال الأطلسي بأكملها ، مع اعتبار جزر شتلاند واقعة على الحدود .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لحظوظ التعميل لعام 1966



خريطة المناطق والجهات الموسمية

اتفاقيات

المرفق III

المرفق III الشهادات

الشهادة الدولية لخطوط التحميل (1966)

(الشعار الرسمي)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ،
وبتحويل من حكومة

(الاسم الرسمي الكامل للبلد)

من قبل

(الاسم الرسمي الكامل للشخص المختص أو المنظمة المعترف بها وفقاً
لأحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966)

اسم السفينة	الرقم أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل	الطول (L) حسب تعريف المادة 2(8)

عائم السفينة المعين بالنسبة لـ :
سفينة جديدة } *
سفينة حالية } *
طراز السفينة :
الطراز 'A'
الطراز 'B'
الطراز 'B' مع عائم مخفض
الطراز 'B' مع عائم مزيد } *

* يحذف ما لا ينطبق

اتفاقيات

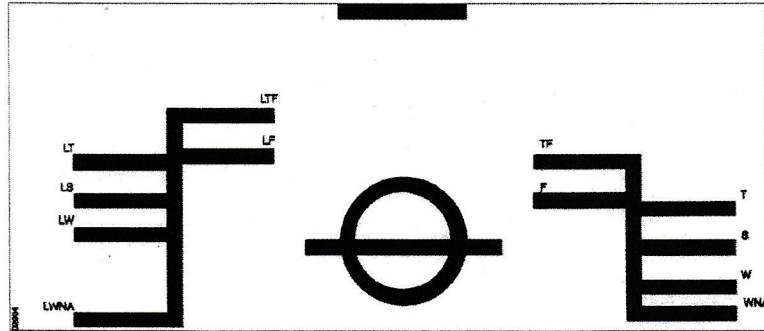
الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

موقع خط التحميل	عائم السفينة مقاساً من خط السطح	
.... ملم (بوصة) فوق (S)	.... ملم (بوصة) (T)	الاستوائي
الحافة العليا للخط المار عبر مركز الحلقة	.... ملم (بوصة) (S)	الاصيفي
.... ملم (بوصة) تحت (S)	.... ملم (بوصة) (W)	الشتوي
.... ملم (بوصة) تحت (S)	.... ملم (بوصة) (WNA)	الشتوي شمال المحيط الأطلسي
.... ملم (بوصة) فوق (LS)	.... ملم (بوصة) (LT)	الاستوائي لنقل الأخشاب
.... ملم (بوصة) فوق (S)	.... ملم (بوصة) (LS)	الاصيفي لنقل الأخشاب
.... ملم (بوصة) تحت (LS)	.... ملم (بوصة) (LW)	الشتوي لنقل الأخشاب
.... ملم (بوصة) تحت (LS)	.... ملم (بوصة) (LWNA)	الشتوي لشمال المحيط الأطلسي لنقل الأخشاب

ملاحظة : لا لزوم لادراج العوائم وخطوط التحميل غير المنطبقة في الشهادة .

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 .



اتفاقيات

الشهادات

تاريخ المعاينة الأولية أو الدورية

تشهد أن هذه السفينة قد تمت معاينتها وأن العوائم قد عيّنت وأن خطوط التحميل المعروضة أعلاه قد وسمت وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 .

هذه الشهادة صالحة حتى رهنأً بعمليات التفتيش السنوية وفقاً للمادة 14(ج) من الاتفاقية .

صدرت في
(مكان اصدار الشهادة)

.....19.....
(تاريخ الاصدار) (توقيع المسؤول المفوض باصدار الشهادة
وأو خاتم السلطة المصدرة لها)

في حال توقيع الشهادة تضاف الفقرة التالية :

يعلن الموقع أنه مفوض أصولاً من قبل الحكومة المذكورة باصدار هذه الشهادة .

.....
(التوقيع)

ملاحظات : 1 عندما تتطلق السفينة من ميناء يقع على نهر أو في مياه داخلية ، فإنه يسمح بتحميل أعماق 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 متناسباً مع الفرق بين 1,025 والكثافة الفعلية .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

ظهر الشهادة

تشهد أنه لدى إجراء التفتيش الدوري الذي تتطلبه المادة (14) (ج) من الاتفاقية ،
تبين أن هذه السفينة تمتثل إلى الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية .

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

تمتثل هذه السفينة امتثالاً تاماً لأحكام الاتفاقية ، ولذا فقد مددت صلاحية هذه
الشهادة ، وفقاً للمادة (19) (2) من الاتفاقية حتى

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

اتفاقيات

الشهادات

شهادة الإعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل

(الشعار الرسمي)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ،
وبتحويل من حكومة

(الاسم الرسمي الكامل للبلد)

من قبل

(الاسم الرسمي الكامل للشخص المختص أو المنظمة المعترف بها وفقاً
لأحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966)

اسم السفينة	الرقم أو الأحرف المميزة	ميناء التسجيل

نشهد أن السفينة المذكورة أعلاه قد اعفيت من أحكام اتفاقية عام 1966 ، وذلك
بمقتضى السلطة الممنوحة في ظل المادة (2)6/ المادة (4)6 من الاتفاقية المذكورة
أنفاً .

اعفيت السفينة في ظل المادة (2)6 من الأحكام التالية للاتفاقية :

.....
.....
.....

الرحلة التي منح الإعفاء بشأنها في ظل المادة (4)6 هي :

من :

إلى :

* يحذف ما لا ينطبق .

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحويل لعام 1966

الشروط ، إن وجدت ، التي منح على أساسها الإعفاء بمقتضى المادة (2)6 أو المادة (4)6 :

.....
.....
.....

هذه الشهادة صالحة حتى رهناً ، حيثما كان ذلك مناسباً ،
بعمليات التفتيش الدورية وفقاً للمادة (1)14(ج) من الاتفاقية .

صدرت في
(مكان اصدار الشهادة)

.....19....
(تاريخ الاصدار) (توقيع المسؤول المفوض باصدار الشهادة
وأو خاتم السلطة المصدرة لها)

في حال توقيع الشهادة تضاف الفقرة التالية :

يعلن الموقع أدناه أنه مفوض أصولاً من قبل الحكومة المذكورة باصدار هذه
الشهادة .

.....
(التوقيع)

اتفاقيات

الشهادات

ظهر الشهادة

نشهد أن هذه السفينة ما تزال تمتثل للشروط التي منح على أساسها الإعفاء .

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

ما تزال هذه السفينة تمتثل للشروط التي منح على أساسها الإعفاء وقد مددت صلاحية هذه الشهادة ، وفقاً للمادة 19(4) (أ) من الاتفاقية ، حتى

المكان التاريخ

التوقيع وأو خاتم السلطة المصدرة

الجزء 2

مواد بروتوكول

عام 1988 المتعلق

بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل

لعام 1966

اتفاقيات

بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

إن الأطراف في هذا البروتوكول ،

باعتبارها أطرافاً 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 أيضاً الحاجة إلى المضي قدماً 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 جزءاً 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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ؛ بروتوكول عام 1988

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 مدتها .

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 الأمين 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 المعيّنين 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 .

اتفاقيات

المواد II ، III ، IV ، V

المادة IV

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

1 يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحاً في مقر المنظمة ابتداء من 1 آذار/مارس 1989 وحتى 28 شباط/فبراير 1990 ويبقى بعد ذلك باب الانضمام مشرعاً . 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 رهناً 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 تلي 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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، بروتوكول عام 1988

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 تالياً .

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 المعدلة .

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)

اتفاقيات

المادة VI

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 طبقاً 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 اعتباراً 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

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 : بروتوكول عام 1988

الأطراف التي عارضت التعديل بمقتضى الفقرة الفرعية أنفة 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 طبقاً للإجراءات 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 ملزماً باتاحة مزايا الاتفاقية الحالية في ما يتصل بالشهادات الممنوحة إلى سفينة يحق لها رفع علم دولة طرف اعترضت ، بموجب أحكام الفقرة أنفة 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 أنفة الذكر ، بإخطار الأمين العام للمنظمة بأنه يعفي نفسه من تنفيذ التعديل .

اتفاقيات

المادتان VII ، VIII

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 صوابها 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 :

اتفاقيات

الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ؛ بروتوكول عام 1988

(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 تمثيلاً مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة IX

اللغات

حرر هذا 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 .

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

* حذفت التوقيعات .

E.mail: Igiaw_moj_iraq@moj.gov.iq

www.moj.gov.iq

البريد الإلكتروني

الموقع الإلكتروني

له چاپخانه کانی خانە ی گشتی کاروباری روشنبیری چاپکراوه

نرخى ۱۰۰۰ دیناره

طبع في مطابع دار الشؤون الثقافية العامة

السعر ۱۰۰۰ دينار