بسم الله الرحمن الرحيم

الجمهورية العربية المتحدة

الجريدة الرسمية

(العدد ٢٢٦) الصادر فى يوم الأربعاء ١١ جمادى الآخرة سنة ١٣٨٥ — ٦ أكتوبر سنة ١٩٦٥ (السنة الثامنة)

وزارة الخارجية

قـــرار

بشأن المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار

وزير الخارجية

بعد الاطلاع على القرار الجمهورى رقم ٨٩١ لسنة ١٩٦٥ الصادر بتاريخ ٣١ مارس سنة ١٩٦٥ الخاص بالموافقة على انضمام الجمهورية العربية المتحدة إلى المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار المعقودة فى لنـدن بتاريخ ١٧ يونيه سنة ١٩٦٠ والقواعد الفنية الملحقة بها ؛

قـــرر :

مادة وحيدة — تنشر فى الجريدة الرسمية المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار المعقودة فى لندن بتاريخ ١٧ يونيه سنة ١٩٦٠ والقواعد الفنية الملحقة بها ، ويعمل بها اعتبارا من ٢٧ أكتوبر سنة ١٩٦٥ م

محمود رياض

الملحق (١)

للقرار النهائى للمؤتمر

المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار

المبرمة بلندن فى ١٧/٦/١٩٦٠

نصوص المعاهدة

(مادة ١)

(ا) تتعهد الحكومات المتعاقدة بتطبيق نصوص المعاهدة الحالية وكذا نصوص القواعد الملحقة بها التى تعتبر جزءا متمما للمعاهدة الحالية . وكل احالة الى المعاهدة الحالية تتضمن فى الوقت نفسه الاحالة الى هذه القواعد .

(ب) تتعهد الحكومات المتعاقدة باصدار القوانين والمراسيم والتعليمات واللوائح واتخاذ الوسائل الاخرى التى قد تلزم للوصول الى تنفيذ المعاهدة الحالية تنفيذا تاما بقصد التأكد من ناحية سلامة الأرواح بأن السفينة صالحة للخدمة التى اعدت من اجلها .

(مادة ٢)

السفن التى تسرى عليها نصوص المعاهدة الحالية هى السفن المسجلة فى دول تكون حكوماتها من الحكومات المتعاقدة . وكذا السفن المسجلة فى اقطار تسرى عليهـــا هـــذه المعاهدة بمقتضى المادة الثالثة عشرة .

(مادة ٣)

القوانين واللوائح :

تتعهد الحكومات المتعاقدة بأن تمد المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات (المشار اليها فيما بعد بالمنظمة) بما يأتى :

(ا) قائمة بأسماء الهيئات غير الحكومية المصرح لها بالقيام نيابة عن الحكومة بأعمال خاصة بسلامة الأرواح فى البحار لتوزيعها على الحكومات المتعاقدة كى يطلع عليها موظفوها المختصون ؛

(ب) نص القوانين والمراسيم والتعليمات واللوائح التى يتم اصدارها من مختلف المواضيع التى تدخل فى دائرة اختصاص المعاهدة الحالية .

(ج) عدد كاف من نماذج الشهادات التى تصدرها تنفيذا لنصوص المعاهدة الحالية لتوزيعها على الحكومات المتعاقدة كى يطلع عليها موظفوها المختصون .

(مادة ٤)

حالات القوة القاهرة :

(ا) كل سفينة لا تسرى عليها نصوص المعاهدة الحالية وقت قيامها برحلتها لا تخضع لهذه النصوص اذا اضطرت لتغيير خط سيرها بسبب رداءة الطقس او لاى سبب قهرى آخر .

(ب) الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة بسبب قوة قاهرة أو كنتيجة لالتزام الربان بنقل الغرقى أو غيرهم من الأشخاص لا يحسبون كركاب عند ما يراد التأكد من تطبيق أى نص من نصوص المعاهدة الحالية .

(مادة ٥)

لحمل اشخاص فى حالة الطوارىء :

(ا) اذا كان الغرض من ابعاد اشخاص من اى قطر هو لتجنب خطر يهدد حياتهم فيجوز للحكومة المتعاقدة ان تأذن لسفنها بنقل عدد من الأشخاص اكبر مما تسمح به المعاهدة الحالية .

(ب) وهذا الاذن لا يمنع الحكومات الاخرى المتعاقدة من استعمال حقها بمقتضى المعاهدة الحالية لمراقبة مثل هذه السفن اذا ما دخلت فى موانيها .

(ج) يجب على الحكومة المتعاقدة التى تمنح مثل هذا الاذن ان تخطر المنظمة به وبالظروف الداعية لمنحه .

(مادة ٦)

ايقاف التنفيذ فى حالة الحرب :

(ا) أذا رات الحكومات المتعاقدة فى حالة نشوب حرب اوأى عدوان انها ستتأثر بهذه الحرب سواء كانت محاربة أو محايدة فيجوز لها أن توقف تنفيذ كل أو بعض القواعد الملحقة بهذه المعاهدة . وعلى الحكومة التى تقوم بمثل هذا الايقاف ان تعلن به المنظمة فورا .

(ب) هذا الايقاف لا يمنع الحكومات المتعاقدة الاخرى من استعمال حقها بمقتضى المعاهدة الحالية فى مراقبة السفن الحكومية التى اوقفت التنفيذ أذا ما دخلت هذه السفن فى موانيها .

(ج) يجوز للحكومة التى أوقفت التنفيذ ان تنهى هذا الايقاف فى اى وقت وعليها ان تخطر المنظمة فورا بذلك

(د) يجب على المنظمة ان تخطر جميع الحكومات المتعاقدة بكل أيقاف وأنتهاء أيقاف يتم بمقتضى هذه المادة .

(مادة ٧)

الاتفاقيات والمعاهدات السابقة :

(ا) تحل المعاهدة الحالية بين الحكومات المتعاقدة محل المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار التى ابرمت بلندن فى ١٩٤٨/٦/١٠ وتلغى نصوصها .

(ب) جميع المعاهدات والاتفاقيات والاتفاقات الأخرى التى تتعلق بسلامة الأرواح فى البحار او المسائل التى تتصل بها والتى تكون نافذة المفعول الآن بين الحكومات التى اشتركت فى المعاهدة الحالية يستمر لها كامل وتمام مفعولها فى بحر المدة المقررة لها فيما يختص :

ـ بالسفن التى لا تنطبق عليها المعاهدة الحالية .

ـ بالسفن التى تنطبق عليها المعاهدة الحالية فيما يختص بالمسائل التى لم توضع لها نصوص صريحة فى هذه المعاهدة :

(ج) فى الحالة التى تكون فيها مثل هذه المعاهدات والاتفاقيات والاتفاقات متعارضة مع نصوص المعاهدة الحالية فان نصوص المعاهدة الحالية تكون هى النافذة .

(د) جميع المسائل التى لم توضع لها نصوص صريحة فى المعاهدة الحالية تبقى خاضعة لتشريع الحكومات المتعاقدة .

(مادة ٨)

وضع قواعد خاصة متفق عليها :

اذا اتفق كل أو بعض الحكومات المتعاقدة فيما بينها على وضع قواعد خاصة تتمشى مع المعاهدة الحالية فيجب ان تخطر المنظمة بهذه القواعد لاذاعتها على جميع الحكومات المتعاقدة .

(مادة ٩)

التعديلات :

(ا) ١ ـ يجوز تعديل هذه المعاهدة بموافقة اجماعية من الحكومات المتعاقدة .

٢ ـ بناء على طلب أية حكومة متعاقدة يجب ان تقوم المنظمة بارسال التعديل المقترح لجميع الحكومات المتعاقدة لفحصه والموافقة عليه تطبيقا لهذه الفقرة .

(ب) ١ ـ يجوز لأية حكومة متعاقدة أن تقدم للمنظمة اقتراحها الخاص بتعديل هذه المعاهدة فى أى وقت . فاذا جاز هذا الاقتراح قبولا بأغلبية ثلثى أعضاء جمعية المنظمة (المسماة فيما يلى بالجمعية) بناء على توصية من اغلبية ثلثى لجنة السلامة البحرية بالمنظمة (المسماة فيما يلى بلجنة السلامة البحرية) ، فعلى المنظمة ان تقوم بارسالة لجميع الحكومات المتعاقدة للموافقة عليه :

٢ ـ اية توصية من هذا القبيل من لجنة السلامة البحرية يجب أن ترسل من المنظمة للحكومات المتعاقدة لفحصها قبل أن تعرض على الجمعية بستة أشهر على الاقل .

(ج) ١ ـ يجب أن تقوم المنظمة فى أى وقت بعقد مؤتمر من الحكومات للنظر فى التعديلات المطلوب ادخالها على المعاهدة الحالية بناء على اقتراح من احدى الحكومات المتعاقدة اذا طلب ذلك ثلث عدد الحكومات المتعاقدة .

٢ ـ كل تعديل يقره هذا المؤتمر بأغلبية ثلثى الحكومات المتعاقدة يجب أن يرسل بمعرفة المنظمة لجميع الحكومات المتعاقدة لاقراره .

(د) كل تعديل يرسل للحكومات المتعاقدة للموافقة عليه تطبيقا للفقرة (ب) او (ج) من هذه المادة يعتبر سارى المفعول بالنسبة لجميع الحكومات المتعاقدة بعد اثنى عشر شهرا من تاريخ قبول التعديل من ثلثى الحكومات المتعاقدة بما فى ذلك ثلثى الحكومات الممثلة فى لجنة السلامة البحرية . ولا يعتبر هذا التعديل سارى المفعول بالنسبة للحكومات التى تكون قبل دخوله فى دور التنفيذ قد قدمت اقرارا بانها لا توافق على التعديل .

(هـ) فى حالة ما اذا كانت الموافقة على التعديل من الجمعية باغلبية ثلثى الأصوات بما فى ذلك اغلبية ثلثى الحكومات الممثلة فى لجنة السلامة البحرية وكذلك موافقة ثلثى الحكومات المتعاقدة على هذه المعاهدة أو كانت الموافقة على التعديل قد تمت بقرار من مؤتمر عقد طبقا للفقرة (ج) من هذه المادة باغلبية ثلثى الأصوات فيجوز للجمعية أن تنص عند وضع قرار الموافقة على أن هذا التعديل من الأهمية بحيث أن كل حكومة متعاقدة سبق أن قدمت اقرارا طبقا للفقرة (د) من هذه المادة ولا توافق على التعديل فى ظرف مدة قدرها اثنا عشر شهرا من تاريخ دخول التعديل فى دور التنفيذ تفقد فى نهاية هذه المدة صفتها كممضو فى المعاهدة .

(و) أى تعديل لهذه المعاهدة يتم طبقا لهذه المادة خاصا ببناء السفن ينطبق فقط على السفن التى تمد قرينتها . بعد التاريخ الذى يدخل فيه التعديل فى دور التنفيذ .

(ز) يجب على المنظمة ان تقوم باخطار جميع الحكومات المتعاقدة بكل تعديل يدخل فى دور التنفيذ طبقا لهذه المادة وبتاريخ بدء سريان مفعول هذا التعديل .

(ح) كل قبول أو اقرار يتم بناء على هذه المادة يجب أن تعلن به المنظمة كتابة وعلى المنظمة أن تخطر كل الحكومات المتعاقدة باستلامها القبول او الاقرار .

(مادة ١٠)

التوقيع والقبول :

(أ) تظل هذه المعاهدة معدة للتوقيع لمدة شهر من تاريخ هذا اليوم ثم تبقى مفتوحة بعد ذلك للقبول .

وحكومات الدول تعتبر أعضاء فى المعاهدة طبقا لما يأتى :

١ ـ اذا كان توقيعها بدون تقيد بالقبول .

٢ ـ او كان توقيعها بشرط الموافقة المتبوعة بقبول .

٣ ـ أو كان توقيعها بالقبول .

(ب) ويتم القبول بايداع وثيقة التصديق فى المنظمة ، وعلى المنظمة ان تخطر جميع الحكومات التى قبلت المعاهدة بكل قبول تتسلمه وبتاريخ استلامه .

(مادة ١١)

الدخول فى دور التنفيذ :

(أ) تدخل المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ عقب مضى اثنى عشر شهرا من تاريخ استكمال ايداع وثائق قبول خمس عشرة دولة طبقا للمادة ١٠ على ان يكون من بينها سبع دول لا يقل مجموع الحمولة الكلية لسفن كل منها عن مليون طن وعلى المنظمة اخطار الحكومات التى وقعت على المعاهدة الحالية او قبلتها بتاريخ دخول المعاهدة فى دور التنفيذ .

(ب) وثائق القبول التى تودع بعد دخول المعاهدة فى دور التنفيذ تعتبر نافذة المفعول بعد ثلاثة اشهر من تاريخ ايداعها .

(مادة ١٢)

الانسحاب من المعاهدة :

(أ) يجوز لاية حكومة متعاقدة ان تنسحب من هذه المعاهدة فى أى وقت بعد انقضاء خمس سنوات تبدأ من تاريخ دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ بالنسبة للحكومة المذكورة .

(ب) يتم الانسحاب بواسطة تبليغ كتابى يوجه الى المنظمة . وعلى المنظمة تبليغ جميع الحكومات المتعاقدة الاخرى بوصول هذا التبليغ وتاريخ استلامه .

(ج) يصبح هذا الانسحاب نافذ المفعول بعد مضى سنة من تاريخ وصول التبليغ الى المنظمة او بعد مدة اطول اذا كان قد نص عنها فى التبليغ .

(مادة ١٣)

الاقاليم :

(أ) ١ ـ اذا كانت هيئة الأمم المتحدة هى السلطة المسئولة عن ادارة أحد الاقاليم او كانت اية حكومة متعاقدة مسئولة عن العلاقات الدولية لأى اقليم فيجب باسرع ما يمكن مشاورة الاقليم المذكور لمحاولة تطبيق المعاهدة الحالية عليه ويجوز لها فى أى وقت اخطار المنظمة كتابة بسريان مفعول هذه المعاهدة على الاقليم المعنى .

٢ ـ تسرى هذه المعاهدة على الاقليم الوارد ذكره بالتبليغ اعتبارا من تاريخ وصول التبليغ او من أى تاريخ آخر محدد فيه .

(ب) ١ ـ يجوز لهيئة الأمم المتحدة او لاية حكومة متعاقدة سبق أن قدمت تبليغا طبقا للفقرة (أ) من هذه المادة ان تعلن انتهاء سريان مفعول المعاهدة الحالية على أى اقليم وذلك بواسطة تبليغ كتابى يوجه للمنظمة فى اى وقت بعد مضى خمس سنوات على تطبيق هذه المعاهدة على الاقليم المذكور .

٢ ـ ينتهى سريان مفعول هذه المعاهدة بالنسبة لأى اقليم ذكر فى هذا التبليغ وذلك بعد انقضاء سنة على تاريخ وصول التبليغ للمنظمة أو بعد مدة اطول اذا كان قد نص عنها فى التبليغ .

(ج) يجب على المنظمة ان تخطر جميع الحكومات المتعاقدة بسريان مفعول المعاهدة الحالية على أى اقليم طبقا للفقرة (أ) من هذه المادة وكذلك بانتهاء سريان المفعول طبقا لاحكام الفقرة (ب) موضحة فى كل حالة التاريخ الذى بدأ فيه أو ينتهى فيه سريان مفعول المعاهدة الحالية .

(مادة ١٤)

التسجيل :

(أ) تودع هذه المعاهدة فى محفوظات المنظمة . وعلى سكرتير عام المنظمة ان يرسل نسخا معتمدة منها لكل من الحكومات التى وقعتها وكذا لكل حكومة قبلت العمل بها .

(ب) بمجرد دخول هذه المعاهدة فى دور التنفيذ يجب ان تقوم المنظمة بتسجيلها لدى سكرتير عام هيئة الأمم المتحدة .

القواعد الملحقة بالمعاهدة

الفصل الأول ـ أحكام عامة

الجزء (أ) تطبيق وتعاريف ... الخ

القاعدة ١ ـ تطبيق :

(أ) تطبق القواعد الحالية ـ ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ـ على السفن التى تقوم برحلات دولية فقط .

(ب) يبين كل فصل بدقة تامة انواع السفن التى يطبق عليها هذا الفصل وكذلك مدى هذا التطبيق .

القاعدة ٢ ـ تعاريف :

فى القواعد الحالية ـ ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك يلاحظ الآتى :

( ) يقصد بلفظ (قواعد) القواعد المشار اليها فى المادة الأولى (أ) من المعاهدة الحالية .

(ب) المقصود بلفظ (ادارة) حكومة الدولة المسجلة بها السفينة .

(ج) كلمة (معتمد) يقصد بها ما يعتمد من الادارة .

(د) (رحلة دولية) هي رحلة من دولة تسرى عليها المعاهدة الحالية الى ميناء خارج هذه الدولة أو العكس . ولهذا الغرض يعتبر دولة منفصلة كل قطر مسئولة عن علاقاته الدولية احدى الحكومات المتعاقدة أو اذا كانت هيئة الأمم المتحدة هى السلطة التى تقوم بادارته .

(هـ) الراكب هو كل شخص خلاف المذكورين بعد :

١ ـ الربان وافراد الطاقم أو اى شخص مستخدم أو معين فى السفينة لاداء عمل فيها .

٢ ـ الطفل الذى يقل سنه عن عام .

(و) سفينة الركاب هى السفينة التى تحمل أكثر من اثنى عشر راكبا .

(ز) سفينة البضاعة هى اية سفينة خلاف سفينة الركاب .

(ح) ناقلة الزيوت هى سفينة بضاعة بنيت أو أعدت لتنقل فى عنابرها سوائل غير معباة قابلة للالتهاب بطبيعتها .

(ط) سفينة الصيد هى المستعملة فى صيد الأسماك والحيتان وعجول البحر وغيرها من الكائنات الحية التى تعيش فى البحر .

(ى) السفينة الذرية هى المزودة بقوى ذرية مسيرة .

(ك) المقصود بعبارة (سفينة جديدة) كل سفينة مدت قرينتها يوم دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ أو بعد ذلك التاريخ .

(ل) (سفينة حالية) يقصد بها السفينة غير الجديدة .

(م) الميل عبارة عن ٦٠٨٠ قدما أو ١٨٥٢ مترا .

القاعدة ٣ ـ الاستثناءات :

(أ) لا تطبق القواعد الحالة ـ ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ـ على ما يأتى :

١ ـ السفن الحربية والسفن ناقلات الجنود .

٢ ـ سفن البضاعة التى تقل حمولتها الكلية عن ٥٠٠ طن .

٣ ـ السفن التى لا تسير بوسائل آلية .

٤ ـ السفن الخشبية ذات البناء الفطرى كالقطاير والسنابيك الخ ...

٥ ـ يخوت النزهة التى لا تعمل فى التجارة .

٦ ـ سفن الصيد .

(ب) فيما عدا ما نص عليه صراحة فى الفصل الخامس . لا تطبق أحكام هذه القواعد على السفن التى تعمل فقط فى البحيرات العظمى بامريكا الشمالية وفى نهر سانت لورانس فى المنطقة المحدودة شرقا بخط مستقيم من كاب دى روزبيه الى وست بوينت على جزيرة انتى كوستى وكذا فى الجزء الواقع شمال جزيرة انتى كوستى المحدود بخط طول ٦٣ غربا .

القاعدة ٤ ـ الاعفاءات :

السفينة التى لا تقوم عادة برحلات دولية ولكن لظروف استثنائية استخدمت للقيام برحلة دولية وحيدة يجوز للادارة أن تعفيها من تطبيق أى نص من نصوص القواعد الحالية بشرط أن تكون السفينة مستوفاة فى نظر الادارة لشروط السلامة المناسبة للرحلة المزمع القيام بها .

القاعدة ٥ ـ النظائر المتكافئة :

(أ) حيثما تنص القواعد الحالية بانه يجب ان يوضع أو يوجد على ظهر السفينة اى تركيب خاص أو اداة أو وسيلة أو جهاز من نوع مخصوص او طراز معين أو اتخاذ أى اجراء معين يجوز لاية ادارة أن تقبل عوضا عن ذلك أى تركيب او اداة أو وسيلة أو جهاز من اى نوع او طراز آخر او اتخاذ اى اجراء آخر بشرط ان تكون الادارة المختصة قد تأكدت بواسطة تجارب مناسبة ، ان هذا التركيب او الاداة أو الوسيلة أو الجهاز أو الطراز او الاجراء الذى اتخذ يفى على الاقل بما نصت عليه القواعد الحالية .

(ب) كل ادارة تقبل بهذه الطريقة تركيبا او اداة أو وسيلة او جهازا أو اى طراز مما ذكر أو إجراء آخر بدلا مما نصت عليه القواعد الحالية يجب عليها أن تخطر المنظمة بذلك وأن تبلغها بناء على طلبها ببيان تفصيلى عنها مصحوبا بتقرير عن التجارب التى عملت بشأنها . وتقوم المنظمة بنشر هذه البيانات على الحكومات الاخرى المتعاقدة لمعلومية موظفيها .

الجزء (ب) المعاينات والشهادات

القاعدة ٦ ـ التفتيش والمعاينة :

يجرى التفتيش والمعاينة بالسفن طبقا لاحكام القواعد الحالية ويمنح الاعفاء من هذه الأحكام بمعرفة موظفى الدولة التى تكون السفينة مسجلة فيها على أنه يجوز لحكومة اية دولة أن تعهد بالتفتيش والمعاينات اما الى خبراء يعينون لهذا الغرض او الى هيئات تعترف بها . وفى جميع الأحوال تكون الحكومة المختصة ضامنة تماما ان التفتيش والمعاينة قد نفذا بطريقة وافية ومرضية .

القاعدة ٧ ـ المعاينات الاولية والتالية لسفن الركاب :

(أ) يجب معاينة سفينة الركاب حسب ما هو موضح بعد :

١ ـ معاينة قبل وضع السفينة فى الخدمة .

٢ ـ معاينة دورية مرة كل اثنى عشر شهرا .

٣ ـ معاينات اضافية كلما دعت الظروف لذلك .

(ب) يجب اجراء المعاينات المشار اليها فيما سبق بالكيفية الآتية :

١ ـ المعاينة قبل وضع السفينة فى الخدمة يجب ان تشتمل على عمل معاينة تامة لجسم السفينة والآلات والمعدات ويدخل فى ذلك الكشف على قاع السفينة من الخارج وعلى المراجل من الداخل والخارج وتعمل هذه المعاينات للتأكد من ان الترتيبات والمواد واجزاء جسم السفينة ثم المراجل وملحقاتها والآلات الرئيسية والمساعدة والتركيبات الكهربائية وتركيبات الراديو وتركيبات التلغراف اللاسلكى فى فلايك الانقاذ المجهزة بموتور وجهاز الراديو المتنقل الخاص بفلايك النجاة ومعدات الانقاذ ومعدات اكتشاف واطفاء الحرائق وسلم المرشد والتجهيزات الأخرى تتفق تماما مع أحكام المعاهدة الحالية ومع القوانين والمراسيم والقرارات واللوائح الصادرة من الادارة لتنفيذ أحكامها الخاصة بالسفن وقيامها بالخدمة المخصصة لها . وتكون المعاينة ايضا للتأكد من أن طريقة صناعة جميع اجزاء السفينة ومعداتها مرضية من جميع الوجوه . وان السفينة مجهزة بالأنوار وبوسائل ارسال الاشارات الصوتية واشارات الاستغاثة كما تنص عليها أحكام هذه المعاهدة وكذا أحكام القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار .

٢ ـ المعاينة الدورية يجب ان تشتمل على معاينة جسم السفينة ومراجلها وآلاتها ومعداتها بما فى ذلك معاينة قاع السفينة من الخارج ويجب ان تعمل المعاينة للتأكد من ان السفينة من حيث جسمها ومراجلها وملحقاتها وآلاتها الرئيسية والمساعدة والتركيبات الكهربائية وتركيبات الراديو وتركيبات التلغراف اللاسلكى فى فلايك الانقاذ المجهزة بموتور وجهاز الراديو المتنقل الخاص بفلايك النجاة ومعدات الانقاذ ومعدات اكتشاف واطفاء الحرائق وسلم المرشد والتجهيزات الأخرى فى حالة مرضية وصالحة للخدمة المخصصة لها كما انها مطابقة لاشتراطات المعاهدة الحالية وللقوانين والمراسيم والقرارات واللوائح الصادرة من الادارة لتنفيذ أحكامها .

٣ ـ المعاينة سواء كانت عمومية او جزئية يجب ان تعمل تبعا للظروف كلما حدث طارىء او كلما ظهر عيب يؤثر على سلامة السفينة او على مثانة او كفاية معدات الانقاذ او المعدات الأخرى وكذلك كلما أجريت فى السفينة اصلاحات او تجديدات هامة . ويجب ان تكون المعاينة للتأكد من ان الاصلاحات او التجديدات اللازمة قد عملت بطريقة مرضية وان المواد التى استعملت وطريقة الصناعة التى تم بها هذا الاصلاح او التجديد كانت من جميع الوجوه مرضية تماما وأن السفينة مطابقة تماما لاشتراطات المعاهدة الحالية والقوانين والمراسيم والقرارات واللوائح الصادرة من الادارة . لتنفيذ أحكام هذه المعاهدة وكذا القواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم فى البحار .

(ج) ١ ـ القوانين والمراسيم والقرارات واللوائح المشار اليها فى الفقرة (ب) يجب ان توضع بحيث تكون على وجه العموم كفيلة للتأكد من ناحية سلامة الأرواح ان السفينة صالحة للخدمة المخصصة لها .

٢ ـ هذه القوانين والمراسيم والقرارات واللوائح يجب ان يكون من بين أغراضها الأخرى تقرير القواعد التى تتبع عند عمل الاختبارات الأولية او التالية بالضغط المائى او بما يعادله على المراجل الرئيسية والمساعدة والوصلات ومواسير البخار وأنابيب الضغط العالى وصهاريج الوقود السائل للآلات ذات الاحتراق الداخلى بما فى ذلك عمليات الاختبار المختلفة وكذلك الفترة بين كل اختبارين متواليين .

القاعدة ٨ ـ معاينة معدات سلامة الأرواح والمعدات الأخرى

فى سفن البضاعة :

باستثناء تركيبات التلغراف اللاسلكى فى قوارب النجاة ذات الموتور ، جهاز اللاسلكى المتنقل الخاص بقوارب النجاة ، أجهزة اطفاء الحرائق فى سفن البضاعة التى تنطبق عليها أحكام الفصلين الثانى والثالث من المعاهدة الحالية يجب ان تخضع معدات انقاذ الأرواح لمعاينات اولية وتالية حسب ما هو منصوص عليه بخصوص سفن الركاب فى القاعدة (٧) من هذا الفصل مع الاستعاضة عن مدة الاثنى عشر شهرا المنصوص عنها فى الفقرة الفرعية (أ) « ٢ » من تلك القاعدة باربعة وعشرين شهرا ويجب ان تشمل المعاينة لوحات مراقبة الحرائق فى السفن الجديدة وكذا سلالم المرشد والأنوار ووسائل عمل الاشارات الصوتية الموجودة فى السفن الجديدة والسفن الحالية . وذلك للتأكد من مطابقة كل ذلك لاشتراطات المعاهدة الحالية والقواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار حيثما وجب تطبيقها .

القاعدة ٩ ـ معاينة التركيبات اللاسلكية فى سفن البضائع :

التركيبات اللاسلكية فى سفن البضائع التى تنطبق عليها احكام الفصل (الرابع) من القواعد الحالية وكذا تركيبات التلغراف اللاسلكى فى قوارب النجاة ذات الموتور ـ أو جهاز اللاسلكى المتنقل الخاص بقوارب النجاة الذى تنص عليه احكام الفصل (الثالث) من القواعد الحالية يجب ان تخضع لمعاينات اولية ثم معاينات تالية حسب ما هو منصوص عليه بخصوص سفن الركاب فى القاعدة (٧) من هذا الفصل .

القاعدة ١٠ ـ معاينة بدن سفينة البضاعة وآلاتها ومعداتها :

بدن سفينة البضاعة وآلاتها ومعداتها (غير تلك التى تصرف من اجلها شهادات معدات السلامة لسفن البضاعة ، شهادات سلامة للتلغراف اللاسلكى لسفن البضاعة ، شهادات سلامة للتليفون اللاسلكى لسفن البضاعة) يجب ان تعاين بمجرد اتمامها ثم بعد ذلك على فترات وبالطرق التى تراها الادارة ضرورية للتأكد من ان حالاتها فى جميع الوجوه مرضية .

على أن تكون المعاينة بحيث تضمن ان الترتيبات والمواد واجزاء جسم السفينة والمراجل وملحقاتها والآلات الرئيسية والمساعدة والتركيبات الكهربائية والمعدات الأخرى كلها من جميع الوجوه بحالة مرضية تكفى للخدمة المخصصة لها السفينة .

القاعدة ١١ ـ التعديلات بعد المعاينة :

بعد اتمام أية معاينة للسفينة طبقا للقاعدة السابعة أو القواعد الثامنة والتاسعة والعاشرة لا يجب اجراء أى تغيير فى تصميمات البناء او فى الآلات او فى المعدات وما الى ذلك مما اشتملت عليه المعاينات بدون اذن من الادارة .

القاعدة ١٢ ـ منح الشهادات :

(أ) ١ ـ يجب أن تمنح شهادة تسمى شهادة السلامة لسفن الركاب لكل سفينة ركاب بعد الكشف عليها ومعاينتها ومطابقتها تماما للاشتراطات الواردة فى الفصل الثانى والثالث والرابع وكذلك اية اشتراطات أخرى فى حدود القواعد الحالية .

٢ ـ يجب ان تمنح شهادة تسمى (شهادة سلامة البناء لسفن البضاعة) لكل سفينة بضاعة بعد الكشف عليها ومعاينتها والتاكد من استيفائها للشروط الخاصة بسفن البضاعة الوارد ذكرها فى القاعدة (١٠) من هذا الفصل مع مطابقتها لما يجب تطبيقه عليها من احكام الفصل الثانى مع استبعاد ما يختص منه بمعدات اطفاء الحرائق وطرق مراقبتها .

٣ ـ يجب أن تمنح شهادة تسمى شهادة سلامة المعدات لسفن البضاعة لكل سفينة بضاعة بعد الكشف عليها ومعاينتها ومطابقتها تماما للاشتراطات المشار اليها فى الفصل الثانى والثالث وكذلك اية اشتراطات اخرى فى حدود القواعد الحالية .

٤ ـ يجب ان تمنح شهادة تسمى شهادة سلامة التلغراف اللاسلكى لسفن البضاعة لكل سفينة بضاعة مجهزة بجهاز للتلغراف اللاسلكى بعد معاينته ومطابقته تماما للاشتراطات الواردة فى الفصل الرابع وكذلك اية اشتراطات اخرى فى حدود القواعد الحالية .

٥ ـ يجب أن تمنح شهادة تسمى شهادة سلامة التليفون اللاسلكى لسفن البضاعة لكل سفينة بضاعة مجهزة بجهاز التليفون اللاسلكى بعد معاينته ومطابقته تماما للاشتراطات الواردة فى الفصل الرابع وكذلك اية اشتراطات اخرى فى حدود القواعد الحالية .

٦ ـ اذا منحت اية سفينة اى اعفاء بناء على احكام هذه القواعد وتطبيقها لها يجب أن تمنح هذه السفينة شهادة تسمى شهادة اعفاء بالاضافة الى الشهادات المنصوص عنها فى هذه الفقرة .

٧ ـ تمنح شهادة السلامة لسفن الركاب وشهادة سلامة البناء لسفن البضاعة وشهادة سلامة المعدات لسفن البضاعة وشهادة سلامة التلغراف اللاسلكى لسفن البضاعة وشهادة سلامة التليفون اللاسلكى لسفن البضاعة وشهادة الاعفاء اما بمعرفة حكومة الدولة المسجلة فيها السفينة او بمعرفة اى شخص او هيئة يعهد اليها رسميا بذلك من تلك الحكومة .

وفى جميع الحالات تتحمل تلك الحكومة مسئولية مطلقة عن الشهادة .

(ب) مع عدم التعرض لاى حكم من الاحكام الاخرى فى المعاهدة الحالية فان أية شهادة صرفت بناء على وطبقا لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار سنة ١٩٤٨ التى تكون سارية المفعول عندما تدخل المعاهدة الحالية دور التنفيذ بالنسبة للادارة التى صرفت الشهادة ـ تلك الشهادة تبقى نافذة المفعول حتى ينتهى مفعولها طبقا لنص القاعدة (١٣) من الفصل الأول من المعاهدة المذكورة .

(ج) يجب الا تصدر اية حكومة متعاقدة شهادات بناء على وطبقا لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الارواح فى البحار سنة ١٩٤٨ أو ١٩٢٩ بعد أن تدخل هذه المعاهدة الحالية دور التنفيذ بالنسبة للحكومة المذكورة .

القاعدة ١٣ ـ منح شهادة بمعرفة حكومة اخرى :

يجوز لأية حكومة متعاقدة بناء على طلب الادارة أن تقوم بمعاينة اية سفينة فاذا رات أن اشتراطات القواعد الحالية قد صار استيفاؤها فلها أن تمنح الشهادات طبقا للقواعد الحالية . وكل شهادة تمنح بهذه الكيفية يجب أن تحتوى على اقرار بانها منحت بناء على طلب حكومة الدولة المسجلة او التى ستسجل فيها السفينة وتكون لهذه الشهادة نفس القوة ويعترف بها كانها شهادة صرفت طبقا للقاعدة الثانية عشرة من هذا الفصل .

القاعدة ١٤ ـ مدة سريان مفعول الشهادات :

(أ) فيما عدا شهادة سلامة البناء لسفن البضاعة وشهادة سلامة المعدات لسفن البضاعة وشهادة الاعفاء يجب ان تمنح الشهادة لمدة لا تزيد على اثنى عشر شهرا .

اما شهادة سلامة المعدات لسفن البضاعة فيجب ان تمنح لمدة لا تزيد على اربعة وعشرين شهرا .

وشهادة الاعفاء لا يجب أن يجاوز مفعولها مدد الشهادات التى صدرت بدلا منها .

(ب) اذا تمت المعاينة فى بحر شهرين قبل نهاية مفعول شهادة سلامة التلغراف اللاسلكى بسفن البضاعة او شهادة سلامة التليفون اللاسلكى بسفن البضاعة وكانت خاصة بسفينة حمولتها الكلية ٣٠٠ طن فاكثر واقل من ٥٠٠ طن . يجوز سحب الشهادة وصرف شهادة اخرى ينتهى مفعولها بعد اثنى عشر شهرا من تاريخ اصدار الشهادة الجديدة .

(ج) اذا كانت السفينة غير موجودة فى ميناء تابع للدولة التى سجلت فيها وقت انتهاء مدة نفاذ مفعول شهاداتها فيمكن امتداد مدة نفاذ مفعول الشهادة بمعرفة الادارة . غير ان ذلك الامتداد يجب أن يمنح فقط لكى تتمكن السفينة من اتمام سفريتها فى العودة الى الدولة التى سجلت فيها او للوصول الى الميناء الذى ستجرى فيه معاينتها .

على أن يكون ذلك قاصرا على الحالة التى يتضح فيها ان مثل هذا الاجراء سليم ومعقول .

(د) لا يجوز مد مدة نفاذ مفعول أية شهادة من هذا القبيل لمدة تزيد على خمسة شهور والسفينة التى تمنح هذا الامتداد لا يحق لها بمقتضى هذا الامتداد عندما تعود الى الدولة التى سجلت فيها او الوصول الى الميناء الذى ستجرى فيه معاينتها . ان تغادر تلك الدولة وذلك الميناء بدون أن تكون حصلت على شهادة جديدة .

(هـ) الشهادة التى لا تكون قد مد مفعولها طبقا للأحكام الواردة فى هذه القاعدة يجوز ان تمد مدة نفاذ مفعولها بمعرفة الادارة شهرا كمنحة ابتداء من تاريخ نفاذ مفعولها المبين بهذه الشهادة .

القاعدة ١٥ ـ نموذج الشهادات :

(أ) يجب ان تحرر جميع الشهادات باللغة أو اللغات الرسمية للدولة التى تمنحها .

(ب) يجب ان يكون شكل الشهادات طبقا للنماذج المبينة فى الملحق المرفق بالقواعد الحالية ويراعى أن جميع النصوص المطبوعة الواردة فى الشهادات النموذجية يجب أن تثبت بنصها فى الشهادات الممنوحة او فى صورها الرسمية . أما البيانات التى تدون على الشهادات الممنوحة أو صورها الرسمية فيجب أن تكتب بأحرف رومانية أو أرقام عربية .

القاعدة ١٦ ـ عرض الشهادات :

جميع الشهادات أو صورها الرسمية التى منحت طبقا للقواعد الحالية يجب عرضها بالسفينة فى مكان ظاهر يسهل الوصول اليها .

القاعدة ١٧ ـ قبول الشهادات :

الشهادات التى تمنح باسم حكومة متعاقدة يجب قبولها من الحكومات المتعاقدة الأخرى فيما تضمنته جميع أغراض المعاهدة الحالية ويجب اعتبارها لدى الحكومات المتعاقدة الأخرى أن لها نفس القوة التى للشهادات التى تمنحها هى لسفنها .

القاعدة ١٨ ـ ملحق الشهادة :

(أ) اذا حصل اثناء قيام سفينة برحلة معينة ان كان عدد الركاب ورجال الطاقم الموجودين على ظهرها أقل من مجموع العدد المبين بشهادة السلامة لسفن الركاب ونتيجة لذلك كان لهذه السفينة الحق بمقتضى احكام القواعد الحالية فى حمل عدد من قوارب النجاة ومعدات الانقاذ الاخرى يقل عن العدد المدون بالشهادة ففى هذه الحالة تعطى مذكرة بذلك بمعرفة الحكومة أو الموظف أو الشخص أو الهيئة المشار اليها فى القاعدة الثانية عشرة أو الثالثة عشرة .

(ب) يجب ان يوضح فى هذه المذكرة ان هذه الحالات ليس فيها خروج على احكام القواعد الحالية وترفق هذه المذكرة بالشهادة وتحل محلها فيما يختص بمعدات انقاذ الأرواح ويسرى مفعولها فقط للرحلة المعينة التى صرفت من أجلها .

القاعدة ١٩ ـ المراقبة :

كل سفينة تحمل شهادة منحت لها طبقا للقاعدة الثانية عشرة او القاعدة الثالثة عشرة تكون خاضعة فى موانى الحكومات المتعاقدة الأخرى للمراقبة بواسطة موظفين معهود اليهم رسميا بذلك من تلك الحكومات طالما ان هذه المراقبة منصبة على التأكد من وجود شهادة نافذة المفعول على ظهر السفينة ومثل هذه الشهادة يجب قبولها الا اذا كانت هناك دواع قوية يرى معها ان حالة السفينة او حالة معداتها لا تتفق تماما مع التفصيلات المبينة فى الشهادة وفى هذه الحالة يجب على الموظف القائم بالمراقبة أن يتخذ من الاجراءات ما يكفل عدم سفر السفينة الا بعد أن يكون فى استطاعتها السفر الى عرض البحر دون أن يتعرض الركاب أو رجال الطاقم للخطر .

وفى حالة ما اذا دعت تلك المراقبة الى تدخل من أى نوع فيجب على الموظف القائم بالمراقبة أن يبلغ فورا بالكتابة فنصل الدولة المسجلة فيها السفينة بجميع الظروف التى جعلت التدخل ضروريا كما يجب ارسال تقرير بحقيقة الموضوع للمنظمة .

القاعدة ٢٠ ـ مزايا المعاهدة :

لا تجوز المطالبة بالاستفادة بمزايا المعاهدة الحالية لاية سفينة ما لم تكن حاصلة على شهادات مستوفاة نافذة المفعول .

الجزء (ج) الحوادث

القاعدة ٢١ ـ الحوادث :

(أ) تتعهد كل ادارة فى أن تباشر القيام بعمل تحقيق عن أى حادث بحرى يصيب أية سفينة من سفنها التى ترى عليها أحكام المعاهدة الحالية . اذا ما رأت أن مثل هذا التحقيق ربما ساعد فى التعرف الى أية تغييرات يستحسن ادخالها على القواعد الحالية .

(ب) تتعهد كل حكومة متعاقدة بأن تمد المنظمة بمعلومات واقعية عن نتائج هذه التحقيقات والتقارير والتوصيات التى تصدر من المنظمة مؤسسة على هذه المعلومات ويجب الاشارة فيها الى صفة السفينة موضوع الحادث أو جنسيتها كما لا يجوز بأية حال تحديد أو القاء مسئولية على أية سفينة أو اى شخص فى هذه التقارير او التوصيات .

الفصل الثانى ـ البناء

الجزء (أ) قواعد عامة

القاعدة ١ ـ تطبيق :

(أ) ١ ـ يسرى هذا الفصل على السفن الجديدة ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

٢ ـ فى حالة سفن الركاب وسفن البضاعة الحالية التى مدت قرينتها اثناء أو بعد بدء سريان مفعول المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٤٨ على الادارة أن تتأكد من أن الاشتراطات التى نص عليها الفصل الثانى من تلك المعاهدة بالنسبة للسفن الجديدة ـ حسب تعريفها فى ذاك الفصل مستوفاة . وفى حالة سفن الركاب وسفن البضائع الحالية التى مدت قرينتها قبل بدء سريان مفعول تلك المعاهدة فعلى الادارة أن تتأكد من أن الاشتراطات التى كانت تطبق بناء على الفصل الثانى من تلك المعاهدة على السفن الحالية (حسب تعريفها فى ذاك الفصل) مستوفاة .

وبالنسبة للاشتراطات المنصوص عليها بالفصل الثانى من المعاهدة الحالية والتى لم يسبق ان شملها الفصل الثانى من معاهدة سنة ١٩٤٨ فللادارة ان تقرر ما يجب تطبيقه من هذه الاشتراطات على السفن الحالية حسب تعريفها بالمعاهدة الجديدة .

(ب) فى تطبيق هذا الفصل :

١ ـ يقصد بعبارة سفينة الركاب الجديدة كل سفينة ركاب مدت قرينتها وقت بدء سريان مفعول المعاهدة الحالية او بعده . وكذا كل سفينة بضائع حولت الى سفينة ركاب فى التاريخ المذكور او بعده . اما جميع سفن الركاب الاخرى فتوصف بانها سفن ركاب حالية .

٢ ـ سفينة البضائع الجديدة هى سفينة بضائع مدت قرينتها وقت بدء سريان مفعول المعاهدة الحالية او بعده .

(ج) يمكن للادارة اذا رات أن الطريق الذى تسلكه السفينة مأمون بطبيعته وأن ظروف الرحلة يجعلان تطبيق أية اشتراطات بعينها من الاشتراطات فى هذا الفصل غير معقول او غير ضرورى ان تعفى سفنا معينة او انواعا من السفن لا تبتعد اثناء سيرها أكثر من عشرين ميلا عن اقرب أرض .

(د) فى حالة سفينة الركاب التى يسمح لها تطبيقا للفقرة « ج » من القاعدة « ٢٧ » من الفصل الثالث بحمل عدد من الركاب زيادة عن العدد المقرر لقوارب النجاة يجب أن تكون السفينة مستوفاة لقواعد التقسيم النموذجية الخاصة الواردة بالفقرة «هـ» من القاعدة « ٥ » من هذا الفصل وكذا لما يناسبها من الاشتراطات الخاصة بالتطرق الواردة بالفقرة « د » من القاعدة « ٤ » من هذا الفصل وذلك ما لم تقتنع الادارة انه بالنسبة لطبيعة الرحلة وظروفها يمكن الاكتفاء بتطبيق الاشتراطات الأخرى المنصوص عنها فى قواعد هذا الفصل .

(هـ) فى حالة سفن الركاب التى تستخدم فى حمل عدد كبير من الركاب بدون أسرة فى رحلات خاصة كرحلات نقل الحجاج مثلا يمكن للادارة اذا رات ان التمسك بتطبيق مقتضيات هذا الفصل غير ممكن عمليا ان تعفى امثال هذه السفن التابعة لدولتها من هذه المقتضيات بشرط :

١ ـ أن تتوفر فيها شروط البناء الى اقصى حد يمكن ان تسمح به حالة العمل فى السفرية .

٢ ـ أن تتخذ خطوات لوضع قواعد عامة تطبق على الحالات الخاصة بهذه الرحلة وهذه القواعد يجب ان توضع بالاتفاق مع الحكومات الاخرى المتعاقدة ـ ان وجدت ـ التى قد يهمها بصفة مباشرة نقل مثل هؤلاء الركاب فى مثل هذه العمليات التجارية .

بالرغم من احكام المعاهدة الحالية تبقى قواعد اتفاقية سملا سنة ١٩٣١ سارية المفعول بين المتعاقدين عليها الى ان توضع القواعد المنصوص عليها فى الفقرة «هـ» « ٢ » من هذه المعاهدة وتصبح نافذة المفعول .

القاعدة ٢ ـ تعاريف :

فيما يختص بهذا الفصل ـ ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ـ يقصد الآتى :

(ا) ١ ـ خط الشحن للتقسيم هو خط مستوى الماء المستعمل فى تحديد تقسيم السفينة .

٢ ـ اعمق خط شحن للتقسيم هو خط المياه المطابق لأكبر غاطس تسمح به اشتراطات التقسيم المطبقة .

(ب) طول السفينة هو الطول المقاس بين خطين عموديين يحددان نهايتى اعمق خط شحن للتقسيم .

(ج) عرض السفينة هو اقصى عرض بين الحافة الخارجية للدعامة (العود) والحافة الخارجية للدعامة المقابلة مقاسا عند او فى اسفل اعمق خط شحن للتقسيم .

(د) الغاطس هو المسافة الرأسية فى منتصف السفينة ابتداء من قمة القرينة الى خط الشحن للتقسيم المشار اليه .

(هـ) كورتة القواطع هى أعلى كورتة تنتهى اليها القواطع العرضية الصماء .

(و) خط الاحتياط هو خط يرسم على الجانب وعلى بعد ٣ بوصات (٧٦ ملليمترات) اسفل السطح الاعلى لحافة كورتة القواطع .

(ز) خاصية التطرق لأى فراغ هى النسبة المئوية من هذا الفراغ التى يمكن شغلها بالمياه . وحجم الفراغ الممتد الى ما فوق خط الاحتياط يجب أن يقاس فقط الى مستوى ارتفاع هذا الخط .

(ح) يحدد مكان الآلات باعتباره ممتدا من قمة القرينة الى خط الاحتياط ما بين ابعد القواطع الرئيسية العرضية الصماء التى تحصر الأمكنة المخصصة للآلات المحركة الرئيسية والمساعدة والمراجل التى تخدم حاجات القوة المسيرة وكل عنابر الفحم المستديمة .

وفى الحالات غير العادية تقوم الادارة بتعيين حدود امكنة الآلات .

(ط) أماكن الركاب هى كل ما خصص لراحة الركاب واستعمالهم الخاص ولا يدخل فى ذلك غرف الأمتعة والمخازن والمؤونة والبريد .

وفى تطبيق القاعدتين «٤» ، «٥» من هذا الفصل تعتبر الأماكن المعدة تحت خط الاحتياط لراحة رجال الطاقم واستعمالهم الخاص كانها اماكن ركاب .

(ى) يجب فى جميع الحالات تقدير الاحجام والمساحات على أساس الابعاد الخارجية .

الجزء (ب) التقسيم والاستقرار

يطبق الجزء (ب) على سفن الركاب فقط فيما عدا القاعدة «١٩» فتطبق على سفن البضاعة ايضا .

القاعدة ٣ ـ طول الغمر :

(أ) طول الغمر عند اية نقطة من طول السفينة يحدد بواسطة طريقة حسابية يراعى فيها قالب السفينة المشار اليها وغاطسها ومميزاتها الاخرى .

(ب) خط الغمر عند نقطة معلومة فى السفينة التى لها كورتة متصلة للقواطع هو اكبر جزء من طول هذه السفينة يقع منتصفه عند النقطة المشار اليها ويمكن غمره حسب الافتراضات المقررة والموضحة فى القاعدة « ٤ » من هذا الفصل دون ان تغلس السفينة الى ما فوق خط الاحتياط .

(ج) ١ ـ خط الغمر عند اية نقطة فى السفينة التى ليست لها كورتة متصلة للقواطع يمكن تحديده بافتراض خط احتياط متصل لا يقل بعده عند اى نقطة عن ٣ بوصات (٧٦ ملليمترا) اسفل الحافة العليا الجانبية للكورتة التى لغايتها يكون جسم السفينة والقواطع المتصلة به سدود للماء .

٢ ـ اذا كان جزء من خط الاحتياط المفترض مقدرا وقوعه اسفل الكورتة التى تصل اليها القواطع فيجوز للادارة ان تمنح تساهلا محدودا لأجزاء القواطع التى فوق خط الاحتياط وتقع تحت الكورتة التى تعلوه مباشرة وذلك من حيث مدى مناعتها لتسرب المياه .

القاعدة ٤ ـ خاصية التطرق :

(أ) الافتراضات المحددة والمنوه عنها فى القاعدة « ٣ » من هذا الفصل تتعلق بخواص التطرق للفراغات التى تحت خط الاحتياط .

عند تحديد طول الغمر تستعمل خاصية التطرق بمعدل ثابت لطول كل قسم من اقسام السفينة الآتى بيانها بعد وذلك فيما تحت خط الاحتياط :

١ ـ مكان الآلات كما هو موضح بالقاعدة « ٢ » من هذا الفصل .

٢ ـ القسم الموجود امام مكان الآلات .

٣ ـ القسم الموجود خلف مكان الآلات .

(ب) ١ ـ يحدد المعدل الثابت لخاصية التطرق فى مكان الآلات من القاعدة الآتية :

$$\frac{\text{أ}}{\text{ف}} \ ٣٥ + ٦٣$$

بفرض ان :

(أ) حجم امكنة الركاب (كما هو موضح بالقاعدة «٢» من هذا الفصل) الواقعة تحت خط الاحتياط فى حدود مكان الآلات .

(ج) حجم ما بين الكورتات تحت خط الاحتياط وفى حدود مكان الآلات المخصص للبضائع او الفحم او المخازن .

(ف) الحجم الكلى لمكان الآلات تحت خط الاحتياط .

٢ ـ اذا اتضح للادارة ان معدل خاصية التطرق المحدد بحساب تفصيلى اقل من ناتج القاعدة المشار اليها يستعمل الناتج الحسابى ولاستخراج هذه القيمة الحسابية تؤخذ خاصية التطرق لامكنة الركاب الموضحة بالقاعدة « ٢ » من هذا الفصل باعتبار انها ٩٥ ولامكنة البضائع والفحم والمخازن تعتبر ٦٠ اما فيما يختص بالقاع المزدوج وصهاريج زيت الوقود والصهاريج الاخرى فتعمل لها قيم خاصة معتمدة فى كل حالة على حدة .

(ج) ما عدا ما نصت عليه الفقرة « د » من هذه القاعدة فالمعدل الثابت لخاصية التطرق على امتداد الجزء من السفينة امام (او خلف) مكان الآلات يحدد بالقاعدة الآتية :

$$\frac{\text{ب}}{\text{ف}} \ ٣٥ - ٩٥$$

بفرض ان :

(ب) حجم الامكنة التى تحت خط الاحتياط وفوق الحافة العليا لكمرات الأرضية أو التساع الداخلى أو صهاريج المياه حسب الحالة بشرط ان تكون هذه الامكنة مخصصة ومستعملة للبضائع او للفحم او لزيت الوقود او المخازن او لأماكن حفظ الأمتعة والبريد او لبيت الجنزير وصهاريج المياه العذبة امام (أو خلف) مكان الآلات .

(ف) الحجم الكلى لجزء السفينة الواقع تحت خط الاحتياط امام (أو خلف) مكان الآلات .

(د) فى حالة سفينة الركاب التى يسمح لها ان تحمل على ظهرها عددا من الركاب زيادة عن السعة المقررة لقوارب النجاة طبقا للفقرة (ج) من القاعدة (٢٧) من الفصل الثالث والتى يحتم عليها حكم الفقرة (د) من القاعدة (١) من هذا الفصل ان تكون مستوفاة لاشتراطات خاصة فان المعدل الثابت لخاصية التطرق فى اقسام السفينة الموجودة امام (او خلف) مكان الآلات يحدد بالقاعدة الآتية :

$$\left(\frac{\text{أ} - \text{ح}}{\text{ن}}\right) \ ١٠ + ٨٥$$

بفرض ان :

(أ) حجم امكنة الركاب (كما هو موضح بالقاعدة «٢» من هذا الفصل) الواقعة تحت خط الاحتياط فى حدود مكان الآلات .

(ب) الحجم الكلى لجزء السفينة الواقع تحت خط الاحتياط امام (أو خلف) مكان الآلات .

فى حالة السفن التى تستخدم فى سفريات لا تشغل فيها عادة عنابر البضاعة بأية كمية وافرة من البضائع فانه لا يضاف اى جزء من اماكن البضاعة عند ايجاد قيمة « ب » .

(هـ) وفى حالة الترتيبات غير العادية يجوز (للادارة) ان تسمح أو ان تطلب حسابا تفصيليا بالمعدل الثابت لخاصية التطرق للأجزاء الواقعة امام (أو خلف) اماكن الآلات . وفيما يختص بهذا الحساب فان خاصية التطرق لأماكن الركاب المنصوص عليها فى القاعدة « ٢ » من هذا الفصل تؤخذ كأنها ٩٥ ولامكنة الآلات تؤخذ كأنها ٨٥ اما الجميع امكنة البضائع والفحم والمخازن فتؤخذ كأنها ٦٠ ، وأما فيما يختص بالقاع المزدوج وصهاريج زيت الوقود والصهاريج الاخرى فتعمل لها قيم خاصة تعتمد فى كل حالة على حدة .

(و) فى حالة ما اذا وقع قسم مما بين الكوبرتات بين قاطوعين عرضيين اصمين وكان مشتملا على محلات لاقامة الركاب او رجال الطاقم فيعتبر هذا القسم كله كأنه محل ركاب بعد أن يخصم منه اى مكان مخصص لأغراض اخرى مغلق اغلاقا تاما بقواطيع ثابتة من الصلب . ومع ذلك اذا كانت امكنة الركاب او رجال الطاقم المنوه عنها مغلقة اغلاقا تاما بقواطيع صماء من الصلب فالمكان المغلق بهذه الكيفية فقط يعتبر كأنه محل الركاب .

القاعدة ٥ ـ الطول المسموح به للاقسام :

(أ) يجب أن تكون السفينة مقسمة تقسيما واقيا يتفق مع مستلزمات نوع الخدمة المخصصة لها . وتختلف درجة التقسيم باختلاف طول السفينة ونوع الخدمة المخصصة لها . على أن تكون أعلى درجات التقسيم للسفن الأكثر طولا ومخصصة اصلا لنقل الركاب .

(ب) **معامل التقسيم :**

يستخرج أكبر طول مسموح به لقسم يقع منتصفه على اية نقطة فى طول السفينة بواسطة حاصل ضرب طول القسم فى معامل نسبى يسمى معامل التقسيم .

يتوقف معامل التقسيم على طول السفينة ويختلف بالنسبة لطول معين باختلاف طبيعة الخدمة المعدة لها السفينة وينقص بكيفية منتظمة متواصلة حسب ما يأتى :

١ ـ كلما زاد طول السفينة .

٢ ـ ومن المعامل « ١ » المطبق على السفن المخصصة أصلا لحمل البضائع المعامل « ب » المطبق على السفن المخصصة أصلا لحمل الركاب .

الاختلافات الموجودة بين العاملين (١) ، (ب) موضحة فيما بعد فى المعادلتين ١ ، ٢ بفرض أن « ل » هو طول السفينة حسب ما هو محدد فى القاعدة ٢ من هذا الفصل .

إذا كان (ل) بالأقدام فان :

المعادلة (١)

أ ـ $\frac{١٩٠}{ل = ١٩٨} + ٠٫١٨$ ..... (ل ـ ٤٣٠ فما فوق)

وإذا كان (ل) بالأمتار فان :

أ ـ $\frac{٥٨٫٢}{ل = ٦٠} + ٠٫١٨$ ..... (ل ـ ١٣٠ فما فوق)

إذا كان (ل) بالأقدام فان :

المعادلة (٢)

ب ـ $\frac{١٠٠}{ل = ١٣٨} + ٠٫١٨$ ..... (ل ـ ٢٦٠ فما فوق)

وإذا كان ل بالأمتار فان :

ب ـ $\frac{٣٠٫٣}{ل = ٤٢} + ٠٫١٨$ ..... (ـ ٧٩ فما فوق)

(ج) مقياس الخدمة :

يحدد معامل التقسيم المناسب لاية سفينة ذات طول معين بواسطة الرقم القياسى للخدمة (المسمى فيما يلى بالرقم القياسى) كما هو مبين فى المعادلتين ٣ ، ٤ الآتيتين بفرض أن :

ق / خ = الرقم القياسى

ل = طول السفينة حسب ماهو محدد فى القاعدة ٢ من هذا الفصل .

م = حجم مكان الآلات حسب ماهو محدد فى القاعدة (٢) من هذا الفصل مضافا الى ذلك حجم اية صهاريج دائمة لزيت الوقود التى قد تكون فوق القاع الداخلى امام (او خلف) مكان الآلات .

ج = الحجم الكلى لاماكن الركاب فيما تحت خط الاحتياط حسب ما هو محدد فى القاعدة ٢ من هذا الفصل .

ف = الحجم الكلى للسفينة فيما تحت خط الاحتياط .

ح١ = ك ن بفرض أن :

ن = عدد الركاب المرخص للسفينة بحملهم .

ك = ٦ر٠ل (الطول بالأقدام والأحجام بالاقدام المكعبة .

أو ك = ٥٦ر٠ل (الطول بالأمتار والأحجام بالمتر المكعب)

واذا كانت قيمة ك أكبر من مجموع ح مضافا اليه الحجم الكلى لاماكن الركاب الحقيقية فوق خط الاحتياط ففى هذه الحالة تكون ح١ تساوى هذا المجموع أو تساوى ٪ ك ن أيهما أكبر .

وإذا كانت ح١ أكبر من ح فان :

ق / خ = ٧٢ ($\frac{م + ٢ح١}{ف + ح١ - ح}$) ... ... المعادلة (٣)

وفى الأحوال الأخرى .

ق / خ = ٧٢ ($\frac{م + ٢ح}{ف}$) ... ... المعادلة (٤)

فى السفن التى ليس لها كورتة متصلة للقواطع تحسب الاحجام لغاية خطوط الاحتياط المستعملة فعلا فى تحديد اطوال الغمر .

(د) قواعد التقسيم للسفن خلاف تلك التى تنطبق عليها الفقرة ((هـ)) من هذه القاعدة :

١ ـ يعين التقسيم خلف الصهريج الامامى للسفن التى يبلغ طولها ٤٣٠ قدما (١٣١ مترا) فما فوق والتى لها رقم قياسى = ٢٣ أو أقل بواسطة المعامل « أ » المبين فى المعادلة « ١ » والسفن التى لها رقم قياسى = ١٢٣ أو اكثر فيعين التقسيم بواسطة المعامل « ب » المبين فى المعادلة «٢» والسفن التى لها رقم قياسى بين ٢٣ ، ١٢٣ فيعين التقسيم بواسطة المعامل « هـ » الذى يمكن الحصول عليه بواسطة مقارنة تناسبية طولية بين المعاملين « أ » ، « ب » باستخدام المعادلة الآتية :

$$\text{هـ} = \text{أ} - \frac{(\text{أ} - \text{ب})(\text{ق خ} - ٢٣)}{١٠٠} \quad \text{... المعادلة (٥)}$$

ومع ذلك اذا كان الرقم القياسى يساوى ٤٥ أو اكثر وكان فى الوقت نفسه معامل التقسيم الناتج من المعادلة « ٥ » يساوى ٦٥ر. أو اقل ولكن يزيد عن ٥٠ر. فان التقسيم خلف الصهريج الامامى يتعين طبقا للمعامل ٥٠ر.

واذا كان المعامل «هـ» اقل من ٤٠ر. واقتنعت (الادارة) بأن تطبيق المعامل « هـ » غير عملى فى قسم الآلات بالسفينة فيمكن فى هذه الحالة تعيين تقسيم هذا القسم بواسطة معامل اكبر لا يزيد عن ٤٠ر.

٢ ـ التقسيم خلف الصهريج الامامى لسفن طولها من ٢٦٠ قدما (٧٩ مترا) فاكثر ولا تصل الى ٤٣٠ قدما (١٣١ مترا) ولها رقم قياسى يساوى « س » بفرض ان :

$$\text{س} = \frac{٩٣٨٢ - ٢٠\,\text{ل}}{٣٤} \quad \text{اذا كان ل بالاقدام}$$

$$\text{أو س} = \frac{٣٥٧٤ - ٢٥\,\text{ل}}{١٣} \quad \text{اذا كان ل بالامتار}$$

يكون المعامل فى هذه الحالة مساويا الواحد الصحيح ـ والسفن التى لها رقم قياسى = ١٢٣ أو اكثر فيعين التقسيم واسطة المعامل « ب » الناتج من المعادلة (٢) .

أما السفن التى لها رقم قياسى يقع بين « س » ، ١٢٣ فيكون المعامل هو « هـ » الناتج من المقارنة التناسبية الطولية بين الواحد الصحيح والمعامل « ب » باستخدام المعادلة الآتية : ـ

$$\text{هـ} = ١ - \frac{(١ - \text{ب})(\text{ق خ} - \text{س})}{١٢٣ - \text{س}} \quad \text{... المعادلة (٦)}$$

٣ ـ يعين التقسيم خلف الصهريج الامامى لسفن طولها من ٢٦٠ قدما (٧٩ مترا) فاكثر ولا تصل الى ٤٣٠ قدما (١٣١ مترا) ولها رقم قياسى أقل من « س » وكذا كل السفن التى يكون طولها أقل من ٢٦٠ قدما (٧٩ مترا) يكون معامل التقسيم مساويا الواحد الصحيح الا اذا اقتنعت (الادارة) فى أى من الحالتين أن تطبيق هذا المعامل فى اى جزء من السفينة غير عملى ، ففى هذه الحالة يجوز (للادارة) أن تسمح بالتساهل الذى تراه مناسبا بمراعاة جميع الظروف المتعلقة بذلك .

٤ ـ تطبق ايضا احكام الفقرة الفرعية « ٣ » من هذه الفقرة على السفن من اى طول اذا كان المطلوب الترخيص لها بحمل عدد من الركاب يزيد عن ١٢ راكبا ولكنه لا تتعدى :

$$\begin{cases} \frac{\text{ل}^{٢}}{٧٠٠٠} \text{ قدما} \\ \frac{\text{ل}^{٢}}{٦٥٠} \text{ مترا} \end{cases} \text{ أو ٥٠ ايهما اقل .}$$

(هـ) قواعد التقسيم النموذجية الخاصة فى السفن التى يسمح لها تطبيقا للفقرة « جـ » من القاعدة ٢٧ من الفصل الثالث بأن تحمل على ظهرها عددا من الركاب زيادة على السعة المقررة لقوارب النجاة والتى يجب حسب الفقرة « د » من القاعدة (١) من هذا الفصل أن تستوفى اشتراطات خاصة :

اولا : (١) فى حالة السفن المخصصة اصلا لحمل الركاب يعين خلف الصهريج الامامى بواسطة معامل يساوى ٥٠ر. أو بالمعامل الذى يحدد بالتطبيق لاحكام الفقرتين « جـ » و « د » من هذه القاعدة اذا قل عن ٥٠ر.

(٢) فى حالة السفن التى يقل طولها عن ٣٠٠ قدم (٥ر٩١ مترا) واقتنعت (الادارة) بانه ليس من الوجهة العلمية فى شىء أن يطبق مثل هذا المعامل فى قسم من الاقسام فيمكن (للادارة) ان تسمح بأن يعين طول هذا القسم بواسطة معامل اكبر . على ان يكون هذا المعامل المستعمل اقل ما يمكن بقدر ما يكون ذلك معقولا وعمليا فى مثل هذه الحالات .

ثانيا : فى حالة اية سفينة سواء كان طولها اقل من ٣٠٠ قدم (٥ر٩١ مترا) او لم يكن واقتضت الضرورة أن تحمل كمية محسوسة من البضائع واتضح أنه ليس عمليا أن يكون التقسيم خلف الصهريج الامامى مقيدا بمعامل لا يزيد على ٥٠ر. فغى هذه الحالة يحدد الفقرات الفرعية التالية من (١) الى (٥) التقسيم النموذجى الواجب تطبيقه علما بانه اذا رات (الادارة) بأن التقيد المطلق بهذا التطبيق ليس معقولا فيجوز لها أن تسمح بأوضاع اخرى للقواطيع السدود للماء اذا ما تحققت من كفايتها ومن انها لا تقلل من المفعول العام للتقسيم .

(١) تطبق الاشتراطات الواردة بالفقرة « جـ » من هذه القاعده الخاصة بالرقم القياسى فيما عدا حساب القيمة ح١ للركاب الذين لهم أسرة اذ يحدد قيمة ك بالقيمة المبينة بالفقرة « جـ » من هذه القاعدة أو بالعدد ١٢٥ قدما مكعبا (٥٥ر٣ مترا مكعبا) ايهما اكبر . اما بالنسبة للركاب الذين لا أسرة لهم فتؤخذ القيمة ك مساوية العدد ١٢٥ قدما مكعبا (٥٥ر٣ مترا مكعبا) .

(٢) المعامل « ب » المنصوص عليه فى الفقرة « ب » من هذه القاعدة يحل محله المعامل « ب ب » المستخرج من المعادلة الآتية :

اذا كان ل بالقدم فان :

$$\text{ب ب} = \frac{٥٧٫٦}{\text{ل} - ١٠٨} + ٠٫٢٠ \quad (\text{ل} = ١٨٠ \text{ قدما أو أكثر})$$

اذا كان ل بالامتار فان :

$$\text{ب ب} = \frac{١٧٫٦}{\text{ل} - ٣٣} + ٠٫٢٠ \quad (\text{ل} = ٥٥ \text{ مترا أو أكثر})$$

(٣) يعين التقسيم خلف الصهريج الامامى للسفن التى يبلغ طولها ٤٣٠ قدما (١٣١ مترا) فاكثر ولها رقم قياسى يساوى ٢٣ او اقل بواسطة المعامل « أ » المبين فى المعادلة « ١ » بالفقرة « ب » من هذه القاعدة . اما فى السفن التى لها رقم قياسى يساوى ١٢٣ او اكثر فيعين التقسيم بواسطة المعامل « ب ب » المبين فى المعادلة الموجودة بالفقرة الفرعية (ثانيا ـ (٢)) من هذه الفقرة . والسفن التى لها رقم قياسى بين ٢٣ ، ١٢٣ فيعين التقسيم بواسطة المعامل « هـ » الذى يستخرج بواسطة مقارنة تناسبية طولية بين المعاملين « أ » « ب ب » باستعمال المعادلة الآتية :

$$\text{هـ} = \text{أ} - \frac{(\text{أ} - \text{ب ب})(\text{ق} - ٢٣)}{١٠٠} \text{ ع}$$

الا اذا كانت قيمة المعامل « هـ » المستخرجة بهذه الطريقة تقل عن ٠٫٥٠ فيجب ان يكون المعامل المستعمل اما ٠٫٥٠ او المعامل المستخرج طبقا للفقرة الفرعية من هذه القاعدة ايهما اقل .

(٤) فى التقسيم خلف الصهريج الامامى للسفن التى يقل طولها عن ٤٣٠ قدما (١٣١ مترا) ولكن لا يقل عن ١٨٠ قدما (٥٥ مترا) ولها رقم قياسى يساوى (س١) بفرض ان :

$$\text{س}_١ = \frac{١٩٥٠ - ١٠ \text{ ل}}{٤} \quad (\text{اذا كان ل بالاقدام})$$

$$\text{س}_١ = \frac{٣٧١٢ - ٢٥ \text{ ل}}{١٩} \quad (\text{اذا كان ل بالأمتار})$$

يكون المعامل فى هذه الحالة مساويا الواحد الصحيح والسفن التى لها رقم قياسى يساوى ١٢٣ او اكثر يكون المعامل مساويا للقيمة « ب ب » الموضحة فى المعادلة المذكورة بالفقرة الفرعية (ثانيا ـ ٢) من هذه الفقرة . أما السفن التى لها رقم قياسى تنحصر قيمته بين س١ ، ١٢٣ فيكون المعامل مساويا للقيمة « هـ » التى تستخرج بواسطة مقارنة تناسبية طولية بين الواحد الصحيح والمعامل « ب ب » وذلك باستعمال المعادلة التالية :

$$\text{هـ} = ١ - \frac{(١ - \text{ب ب})(\text{ق} - \text{س}_١)}{١٢٣ - \text{س}_١} \text{ ع}$$

الا اذا كانت قيمة المعامل المستخرجة فى اى من الحالتين السابقتين اقل من ٠٫٥٠ فيمكن تعيين التقسيم بواسطة معامل لا يتعدى ٠٫٥٠ .

(٥) التقسيم خلف الصهريج الامامى للسفن التى يقل طولها عن ٤٣٠ قدما (١٣١ مترا) ولكن لا يقل عن ١٨٠ قدما (٥٥ مترا) ولها رقم قياسى اقل من س١ وكذا جميع السفن التى يقل طولها عن ١٨٠ قدما (٥٥ مترا) يجب ان يحدد بواسطة معامل يساوى الواحد الصحيح الا اذا اقتنعت (الادارة) بانه ليس من الوجهة العملية فى شىء أن يطبق هذا المعامل على اجزاء معينة من السفينة ففى مثل هذه الحالة يمكن (للادارة) ان تستعين بالتفاصيل الذى تراه مناسبا فيما يختص بهذه الاجزاء مع مراعاة جميع الظروف المتعلقة بذلك ـ اذا ما تحققت من ان الجزء الموجود فى النهاية الخلفية وكذا اكبر عدد ممكن من الاجزاء الامامية (الواقعة بين الصهريج الامامى والنهاية الخلفية لمكان الآلات) كلها واقعة فى حدود طول الغمر .

القاعدة ٦ ـ قواعد خاصة تتعلق بالتقسيم :

(أ) اذا امتدت القواطيع السدود للماء فى قسم او اقسام من السفينة الى كويرتة اعلا من بقيتها وازيد الاستفادة من امتداد القواطيع فى حساب طول الغمر فيمكن استعمال خطوط احتياط منفصلة لكل جزء من اجزاء السفينة هذه بشرط استيفاء ما ياتى :

١ ـ ان تمتد جوانب السفينة فى كامل طولها الى الكويرتة المقابلة لاعلى خط احتياط كما يجب أن تعامل جميع الفتحات بجسم السفينة فى كامل طولها والموجودة تحت هذه الكويرتة كانها فتحات تحت خط الاحتياط طبقا لاحكام القاعدة (١٤) من هذا الفصل .

٢ ـ ان يكون كل من الجزئين الملاصقين للدرجة الموجودة فى كويرتة القواطيع فى حدود الطول المسموح به المتناسب مع خطوط الاحتياط لكل منهما . يضاف الى ذلك الا يتعدى مجموع طوليهما ضعف الطول المسموح به المستخرج على أساس خط الاحتياط الأسفل .

(ب) ١ ـ يجوز ان يتعدى قسم من الأقسام الطول المسموح به المحدد فى أحكام القاعدة (٥) من هذا الفصل بشرط ان يكون مجموع طول كل من القسمين متجاورين يدخل ضمنهما القسم المشار اليه ـ لا يتعدى طول الغمر او ضعف الطول المسموح به أيهما أقل .

٢ ـ اذا كان أحد القسمين المتجاورين واقعا داخل مكان الآلات والقسم الثانى واقعا خارج مكان الآلات وكان معدل خاصية التطرق للجزء من السفينة الواقع ضمنه القسم الثانى يختلف عن معدل خاصية التطرق لمكان الآلات ، ففى هذه الحالة يجب تعديل مجموع طولى هذين القسمين الى مقابل خاصية التطرق لجزئى السفينة الواقع ضمنها هذان القسمان .

٣ ـ اذا كان للقسمين المتجاورين معاملا تقسيم مختلفان فيعين مجموع طولى القسمين بالتناسب .

(ج) فى السفن التى يبلغ طولها ٣٣٠ قدما (١٠٠ متر أو أكثر) يجب انشاء وأخذا من القواطيع العرضية الرئيسية (الموجودة خلف الصهريج الأمامى) على مسافة من الخط الراسى للمقدمة لا تزيد عن الطول المسموح .

(د) يجوز عمل تجويف فى أى قاطوع عرضى رئيسى بشرط ان تكون أجزاء التجويف تكون داخل أسطح راسية على جانبى السفينة وتبعد عن الألواح الخارجية بمسافة قدرها $\frac{1}{5}$ عرض السفينة الموضح بالقاعدة (٢) من هذا الفصل ويقاس عموديا على المحور عند مستوى أعمق خط شحن للتقسيم . وكل جزء من أجزاء التجويف يقع خارج هذه الحدود يجب أن يعامل كأنه فجوة وتطبق عليه أحكام الفقرة «هـ» من هذه القاعدة .

(هـ) يجوز أن يتدرج أى قاطوع رئيسى بشرط أن ينطبق عليه أحد الشروط الآتية :

١ ـ اذا كان الطول المشترك لقسمين يفصلهما القاطوع سالف الذكر لا يتعدى ٩٠٪ من طول الغمر أو لا يزيد عن ضعف الطول المسموح به الا فى السفن التى لها معامل تقسيم يزيد على ٠٫٩٠ ففى هذه الحالة يجب الا يتعدى الطول المشترك للقسمين السابق الاشارة اليهما الطول المسموح به .

٢ ـ يجب عمل تقسيم اضافى فى حيز الدرجة للاحتفاظ بنفس درجة الأمان التى يؤمنها القاطوع المستوى .

٣ ـ يجب الا يتعدى طول القسم المعتمد فوقه الدرجة الطول المسموح به بالنسبة لخط الاحتياط الذى يحدد على بعد ٣ بوصات (٧٦ ملليمترا) أسفل الدرجة .

(و) اذا ما وجد تجويف او تدرج فى قاطوع عرضى رئيسى يجب استبدال قاطوع متكافىء معادل عند تقدير قيمة التقسيم .

(ز) اذا كانت المسافة بين قاطوعين عرضيين رئيسيين متجاورين أو ما يعادلهما من القواطيع المستوية أو كانت بين المستويات العرضية المتعارة خلال أقرب الأجزاء المدرجة من القواطيع أقل من عشرة أقدام (٣٫٠٥ مترا) مضافا اليهما ٣٪ من طول السفينة ، أو كان ٣٥ قدما (١٠٫٦٧ مترا) أيهما أقل يجب فى هذه الحالة أن يوضع فى الاعتبار واحد من هذه القواطيع كمكون لجزء من تقسيم السفينة طبقا لأحكام القاعدة (٥) من هذا الفصل .

(ح) أذا اشتمل قسم عرضى رئيسى سدود للماء على تقسيم موضعى واقتنعت (الادارة) انه أذا فرض وجود تلف جانبى محتمل بطول ١٠ اقدام (٣٫٠٥ مترا) بالاضافة الى ٣٪ من طولى السفينة او بطول ٣٥ قدما (١٠٫٦٧ مترا) أيهما أقل ولا تنتيب عنه غمر الحجم الكلى للقسم الرئيسى فيمكن عمل تجاوز نسبى فى الطول المسموح به دون مراعاة لما يتطلبه هذا القسم .

وفى مثل هذه الحالة لا يجوز ان يكون حجم قوة الطفو الحقيقية للجانب غير التالف أكبر من الحجم المفروض للجانب التالف .

(ط) اذا كان معامل التقسيم المطلوب يساوى ٠٫٥ أو أقل فان الطول المشترك لكل قسمين متجاورين يجب الا يتعدى طول القمر .

القاعدة ٧ ـ توازن السفن فى حالة حدوث تلف :

(أ) يراعى ان تحتفظ السفينة بحالة توازن كاملة فى جميع الظروف المختلفة للرحلة كافية لأن تقاوم أقصى حالات الغمر لأى قسم واخذ رئيسى يجب أن يظل فى حدود طول الغمر .

اذا فصل قسمان متجاوران لقاطوع مزدوج طبقا للحالات الواردة بالفقرة الفرعية «هـ» (١) من القاعدة (٦) من هذا الفصل فان التوازن التام يجب ان يكون كافيا لمقاومة ما ينشأ من غمر هذين القسمين الرئيسيين المتجاورين ، واذا كان معامل التقسيم المطلوب يساوى ٠٫٥ أو أقل ولكن أكبر من ٠٫٣٣ فان التوازن الكامل يجب أن يكون كافيا لمقاومة ما ينشأ من غمر اى قسمين رئيسيين متجاورين .

واذا كان معامل التقسيم المطلوب يساوى ٠٫٣٣ أو اقل فان التوازن الكامل يجب أن يكون كافيا لمقاومة ما ينشأ من غمر اى ثلاثة أجزاء رئيسية متجاورة .

(ب) ١ ـ الاشتراطات الواردة بالفقرة « أ » من هذه القاعدة يجب ان تحدد بطرق حسابية تطابق أحكام الفقرات «جـ» ، « د » ، « هـ » و « و » من هذه القاعدة والتى يراعى فيها نسب وطريقة تصميم السفينة وكذا ترتيب وتنظيم الاقسام التالفة . وعند اجراء هذه العمليات الحسابية يفترض وجود السفينة فى أسوأ حالات الخدمة .

٢ ـ اذا كان مقترحا عمل كوبرتات أو تلويحات داخلية أو قواطيع طولية محكمة احكاما يكفى للحد من تسرب المياه ، ففى هذه الحالة يجب على (الادارة) أن تقتنع بانه فى اجراء العمليات الحسابية اطلاقا تعتبر الكيفية التالية لطريقة تركيب هذه الأجهزة .

٣ ـ فى حالة الشك فى التوازن الديناميكى للسفينة بعد حدوث العطب (العوارية) (فللادارة) أن تطلب اعادة فحص التوازن .

(ج) خاصية التطرق للأحجام والمساحات فيما يختص بحساب التوازن فى حالة حدوث عطب تكون بصفة عامة كما يلى :

الفراغات	خاصية التطرق
المخصصة لشحن البضائع أو الفحم أو لمخازن التموين	٦٠
المشغولة باماكن اقامة	٩٥
المشغولة بالات	٨٥
المخصصة للسوائل	صفر أو ٩٥ أيهما يتطلب اشتراطات أقسى

ويجب فرض قيم اعلى لخاصية التطرق بالنسبة للفراغات التى تجاوز سطح الميضاه فى حالة حدوث عطب والتى لا تحتوى على كمية محسوسة من أماكن الاقامة أو أماكن الآلات أو الفراغات التى لا تشتمل عادة بكميات محسوسة من البضائع أو أصناف المخازن .

(د) الأبعاد المفترضة للأجزاء المعطوبة من السفن تكون كالآتى :

١ ـ البعد الطولى : ١٠ قدما (٣ر٠٥ مترا) مضافا اليه ٣٪ من طول السفينة ـ او ٣٥ قدما (١٠ر٦٧ مترا) ايهما اقل واذا كان معامل التقسيم يساوى ٣٣ر٠ او اقل فان البعد الطولى المفترض للجزء المعطوب يجب أن يزداد حسب الحاجة حتى يشمل أى قاطوعين عرضيين رئيسيين متتابعين .

٢ ـ البعد العرضى : (مقاسا من الداخل من جانب السفينة عموديا على خط المحور عند منسوب اعمق خط شحن للتقسيم) يساوى مسافة قدرها $\frac{1}{5}$ عرض السفينة المبين بالقاعدة (٢) من هذا الفصل .

٣ ـ البعد الرأسى : ابتداء من خط القاعدة الى أعلى بدون تحديد .

٤ ـ اذا قلت ابعاد العطب عما ذكر بالفقرات الفرعية «١» ، «٢» ، «٣» من هذه الفقرة وكان يؤدى الى حالة شديدة فيما يختص بميل السفينة أو فقدان ارتفاع مركز التوازن فان مثل هذا العطب يجب أن يكون محل اعتبار عند وضع الافتراضات الخاصة باجراء العملية الحسابية .

(هـ) يجب أن يقلل الفمر غير المتماثل الى اضيق حد يتناسب مع ترتيبات كافية . واذا كان من الضرورى تصحيح زوايا الميل الكبيرة فان الوسائل المستخدمة يجب أن تعمل تلقائيا ان كان ذلك ممكنا ومع ذلك ففى أية حالة تكون فيها وسائل خاصة لمراقبة الفمر ، يجب أن تدار هذه الوسائل من أعلى كويرتة القواطيع ، هذا ويجب الحصول على موافقة (الادارة) على تلك التجهيزات وكذا على اقصى ميل للسفينة قبل التوازن .

واذا لزم الأمر استخدام وسائل خاصة لمراقبة الفمر فان زمن الاتزان يجب أن لا يتعدى ١٥ دقيقة . كما يجب أن يزود ربان السفينة بمعلومات وافية عن كيفية استعمال مثل تلك الوسائل .

(و) بعد حدوث العطب وبعد اجراء وسائل اعادة الاتزان فى حالة الفمر غير المتماثل يجب أن يتوافر فى السفينة ما يأتى :

١ ـ فى حالة الفمر المتماثل يجب أن يكون ارتفاع مركز التحول الباقى موجبا ولا يقل عن بوصتين (٠ر٠٥ مترا) محسوبا بواسطة طريقة الازاحة الثابتة .

٢ ـ فى حالة الفمر غير المتماثل يجب الا يتعدى اقصى ميل ٧ درجات الا فى حالات خاصة يجوز فيها (للادارة) أن تسمح بميل اضافى نظير الفمر غير المتماثل على الا يزيد الميل النهائى بأية حال على ١٥ درجة .

٣ ـ يجب الا يغمر خط الاحتياط فى أية حالة عندما يصل الفمر الى اقصى مداه ، فاذا كان محتملا غمر خط الاحتياط فى اثناء مرحلة واحدة من مراحل الفمر فيمكن (للادارة) فى هذه الحالة أن تطالب بالأبحاث والترتيبات التى تراها ملائمة لسلامة السفينة

(ز) يجب أن يزود الربان السفينة بالبيانات الضرورية التى تجعله يحافظ على الاستقرار التام للسفينة فى حالات خدمتها مما يساعدها على مواجهة الاصابة الحرجة . وفى حالة السفن التى يلزمها تجهيزات خاصة ضد الفمر يجب اخطار ربان السفينة بحالات الاستقرار التى عمل بمقتضاها حساب ميل السفينة مع تحذيره من احتمال زيادة ميل السفينة اذا ما اصيبت فى أحوال أقل ملاءمة .

(ح) ١ ـ لا يجوز (للادارة) أن توافق على اى تساهل فى مقتضيات الاستقرار فى حالة الاصابة الا اذا اتضح فى اية حالة من حالات الخدمة ـ ان الطول الكلى لمركز التوازن المطابق لهذه المقتضيات يفوق ما يتطلبه نوع الخدمة .

٢ ـ يسمح بالتساهل فى اشتراطات الاستقرار عند حدوث الاصابة فى حالات استثنائية فقط وبشرط أن تقتنع (الادارة) أن النسب والترتيبات والمواصفات الأخرى للسفينة مناسبة تماما لحالة الاستقرار عقب الاصابة كما أنه يمكن عمليا ومنطقيا تطبيق هذا فى الظروف الخاصة .

القاعدة ٨ ـ شحن الصابورة :

اذا اقتضى الأمر استعمال الماء كصابورة فيجب بصفة عامة عدم وضع مياه الصابورة فى صهاريج معدة لزيت الوقود . وفى السفن التى لا يمكن عمليا تحاشى وضع الماء فى صهاريج زيت الوقود تجهز بجهاز عزل الزيت عن الماء معتمد من (الادارة) أو بأية وسيلة أخرى توافق عليها (الادارة) للتخلص من مياه الصابورة الملوثة بالزيوت .

القاعدة ٩ ـ قواطيع صهاريج نهايتى السفينة وقواطيع مكان الآلات وانفاق اعمدة الرفاص وغيرها :

(أ) ١ ـ يجب أن يكون للسفينة قاطوع للصهريج الأمامى أو قاطوع تصادم سدود للماء وممتد حتى كويرتة القواطيع ويبعد هذا القاطوع عن نقطة تلاقى العامود الراسى الأمامى بكويرتة القواطيع بما لا يقل عن ٥٪ من طول السفينة وبما لا يزيد عن عشرة أقدام (٣ر٠٥ مترا) بالاضافة الى ٥٪ من طول السفينة .

٢ ـ اذا كان للسفينة مشيد علوى امامى طويل فان قاطوع الصهريج الأمامى السدود للماء يجب أن يمتد حتى الكويرتة التالية التى تعلو كويرتة القواطيع وليس من الضرورى أن يركب هذا الامتداد فوق القاطوع الأسفل مباشرة ولكن بشرط أن يبعد هذا الامتداد عن العامود الراسى الأمامى مسافة لا تقل عن ٥٪ من طول السفينة وأن يكون جزء كويرتة القواطيع مكون الدرجة بين القاطوع وامتداده سدود للماء تماما .

(ب) يجب أن يكون قاطوع الصهريج الخلفى وكذا القواطيع الفاصلة لمكان الآلات ـ المنوه عنها فى القاعدة «٢» من هذا الفصل ـ عن أمكنة البضائع والركاب من الأمام والخلف سدودا للماء ايضا حتى كويرتة القواطيع ومع ذلك فان قاطوع صهريج النهاية الخلفية يجوز أن ينتهى قبل كويرتة القواطيع وبشرط أن لا يقلل ذلك من درجة سلامة السفينة فيما يتعلق بالتقسيم .

(جـ) يجب فى جميع الأحوال أن تحاط مواسير عامود الرفاص بحيز سدود للماء ذى حجم يناسب كما يجب أن تقع جلبة الرفاص داخل نفق عامود رفاص سدود للماء أو داخل اى فراغ آخر منفصل عن الحيز المحاطة به ماسورة عامود الرفاص على ان يكون حجم هذا الفراغ بحيث اذا غمر من الرشح المتسرب اليه من جلبة عامود الرفاص لا يترتب على ذلك غمر خط الاحتياط بالماء .

القاعدة ١٠ ـ القيعان النموذجية :

(أ) يجب أن يركب قاع مزدوج يمتد من قاطوع الصهريج الأمامى الى قاطوع الصهريج الخلفى كلما كان ذلك ممكنا عمليا ويتفق مع طريقة التصميم وبناء السفينة على الوجه الاكمل :

١ ـ فى السفن التى يبلغ طولها ١٦٥ قدما أو (٥٠ مترا) واقل من ٢٠٠ قدم أو (٦١ مترا) يجب ان يكون بها قاع مزدوج يبدأ من مكان الآلات حتى قاطوع الصهريج الامامى على الأقل أو الى اقرب ما يمكن اليه عمليا .

٢ ـ فى السفن التى يبلغ طولها ٢٤٩ قدما (٧٦ مترا) واكثر يجب ان يكون قاع مزدوج فى منتصف السفينة ويمتد الى قاطوعى الصهريجين الامامى والخلفى على الأقل أو الى اقرب ما يمكن منهما عمليا .

(ب) عندما يكون محتما تركيب قاع مزدوج فى سفينة ما فان عمقه يجب أن يكون معتمدا من (الادارة) كما يجب ان يمتد القاع الداخلى حتى جانبى السفينة بطريقة يمكن معها وقاية القاع حتى منحنى الجمة (السنتينة) وتعتبر مثل هذه الوقاية كافية اذا لم يكن خط تقاطع الحافة الخارجية للوح الجانبى للقاع مع الواح الجمة (السنتينة) فى اى جزء من اجزائه ادنى من مستوى افقى يمر بنقطة تقاطع خط الدعامة فى منتصف السفينة مع خط مستعرض منحرف بزاوية قدرها ٥٢٥ من القاعدة ويقطعها فى نقطة عند نصف العرض الخارجى للسفينة من خط المنتصف .

(جـ) المجمعات المائية الصغيرة المنشأة فى القاع المزدوج المتصلة بتجهيزات صرف المياه من العنابر وغيرها لا يجوز أن تمتد الى أسفل اكثر من اللازم وعلى اى الحالات لا يجب ان يزيد عمق المجمع عما يقل ١٨ بوصة او (٤٥٧ ملليمترا) عن عمق القاع المزدوج فى خط المحور . كما لا يجب أن يمتد المجمع الى أسفل المستوى الافقى المشار اليه بالفقرة «ب» من هذه القاعدة ومع ذلك يجوز السماح بامتداد المجمع حتى القاع الخارجى عند الطرف الخلفى لنفق عامود الرفاص فى السفن ذات الرفاصات ويمكن ان تسمح (الادارة) بمجمعات اخرى (مثل تلك الخاصة بزيوت التشحيم تحت الآلات الرئيسية) اذا اقتنعت بأن الترتيبات الموضوعة توفر نفس درجة الوقاية التى يعطيها القاع المزدوج المستوفى لشروط هذه القاعدة .

(د) لاداعى لتركيب قاع مزدوج فى اى قسم سدود للماء ذى حجم متوسط اذا كان مخصصا لحمل السوائل فقط بشرط أن تقتنع (الادارة) بان هذا لا يقلل من درجة سلامة السفينة اذا اصيب قاعها او جانبها بتلف .

(هـ) فى حالة السفن التى تنطبق عليها شروط الفقرة «د» من القاعدة « ١ » من هذا الفصل والتى تقوم بخدمة منتظمة فى حدود رحلات دولية قصيرة حسب ما ورد فى القاعدة « ٢ » من الفصل الثالث يجوز (للادارة) أن تسمح بالاستغناء عن تركيب قاع مزدوج فى اى جزء من السفينة استعمل فى تقسيمه معامل لا يزيد عن ٠٫٥ اذا اقتنعت (الادارة) أن تركيب قاع مزدوج فى هذا الجزء لا يتفق وطريقة تصميم السفينة وحسن استخدامها .

القاعدة ١١ ـ تحديد وحفر خطوط الشحن للتقسيم وبيانها فى شهادات السلامة لنقل الركاب :

(أ) للاحتفاظ بدرجة التقسيم يجب تعيين خط شحن يتناسب مع مقدار غاطس التقسيم المعتمد يحدد ويحفر على جانبى السفينة . والسفينة التى توجد بها اماكن تستخدم تارة لاقامة الركاب واخرى لنقل البضائع يجوز ـ بناء على رغبة الملاك ـ ان يحدد لها ويحفر عليها خط شحن اضافى او اكثر يتناسب مع كل غاطس للتقسيم تعتمده (الادارة) لحالتى الخدمة السابقتين .

(ب) خطوط الشحن للتقسيم المحددة والمحفورة يجب ان تثبت فى شهادة السلامة وتميز بالرمز (C_1) فى الحالة التى تكون فيها السفينة مخصصة أصلا للركاب وبالرموز (C_2 ، C_3 ، ... الخ) فى حالات الخدمة الاخرى .

(ج) حد الطفو المتناسب مع كل من خطى الشحن المشار اليهما يجب ان يقاس من نفس الموقع ومن نفس خط الكويرتة اللذين أستخدما فى تحديد خطوط الشحن طبقا لاحكام المعاهدة الدولية لخطوط الشحن نافذة المفعول .

(د) يجب أن ينص بوضوح فى شهادة السلامة لنقل الركاب على حد الطفو المتناسب مع كل خط شحن للتقسيم معتمدا وكذلك على حالات الخدمة التى اعتمد لها .

(هـ) لا يجوز فى اية حالة أن تحفر علامة اى خط شحن للتقسيم فوق أعمق خط شحن مقرر للمياه المالحة قدر تبعا لمتانة السفينة أو طبقا للمعاهدة الدولية لخطوط الشحن نافذة المفعول او طبقا لهما معا .

(و) لا يجوز فى اية حالة مهما كان موقع علامات خط الشحن للتقسيم أن تحمل اية سفينة لدرجة تغمر معها علامة خط الشحن المتناسبة مع الفصل الزمنى أو المنطقة تطبيقا للمعاهدة الدولية لخطوط الشحن نافذة المفعول .

(ز) يجب أن لاتشحن السفينة بحيث تعرض علامة خط الشحن المحددة لرحلة معينة ذات حالة خاصة للغمر عند وصول السفينة الى المياه المالحة .

القاعدة ١٢ ـ البناء والاختبارات الأولية للقواطيع السدود للماء وغيرها :

(أ) كل قاطوع للتقسيم سدود للماء سواء كان مستعرضا ام طوليا يجب ان ينشأ بطريقة تجعله قادرا على تحمل الضغط الناشىء عن أقصى عامود من الماء يحتمل أن يتعرض له فى حالة حدوث تلف للسفينة بمقاومة احتياطية مناسبة غير انه يجب ان يتحمل على الأقل الضغط الناشىء عن عامود من الماء يصل ارتفاعه الى مستوى خط الاحتياط وانشاء هذه القواطيع يجب أن يكون بموافقة (الادارة) .

(ب) ١ ـ يجب أن تكون التدريجات والتجاويف الموجودة فى القواطيع سدود للمياه لها نفس متانة الاجزاء المجاورة للقاطوع الحادثة به .

٢ ـ اذا مرت الدعامات او الكمرات فى كويرتة او قاطوع سدود للمياه فيجب بناء هذه الكويرتة او هذا القاطوع بطريقة تجعلهما سدودين للماء دون استخدام الخشب او الاسمنت .

(ج) اختبار الاقسام الرئيسية بواسطة ملئها بالماء ليس اجباريا . اما فى حالة عدم اجراء هذا الاختبار بواسطة الملء بالماء فيتحتم عمل اختبار بالخرطوم وهذا الاختبار يجب أن يعمل فى مرحلة متقدمة جدا من مراحل تركيب السفينة . وعلى كل حال يجب عمل فحص شامل دقيق للقواطيع السدود للماء .

(د) يجب اعتبار الصهريج الامامى والقيمان المزدوجة (بما فى ذلك القرينات المجوفة) والبطانة الداخلية بضغط عامود من الماء طبقا لاشتراطات الفقرة « ا » من هذه القاعدة .

(هـ) الصهاريج المخصصة لحمل السوائل والمكونة لجزء من تقسيم السفينة يجب اختبارها لمعرفة مقدار شدة احكامها بضغط عامود من الماء يصل ارتفاعه الى مستوى أعمق خط شحن للتقسيم او بضغط يعادل ثلثى العمق ابتداء من قمة القرينة الى خط الاحتياط عند موقع الصهاريج ايهما اكبر بشرط الا يقل ضغط الاختبار بأية حال عن ٣ اقدام (٩٢ر٠ مترا) فوق السطح الاعلى للصهريج .

(و) الغرض من الاختبارات المشار اليها فى الفقرات « د » ، « هـ » من هذه القاعدة هو التأكد من أن التركيبات الانشائية للتقسيم قد تمت بطريقة محكمة لا تنفذ منها المياه ولا تعتبر اختبارا لصلاحية أى قسم لتخزين زيت الوقود او الاغراض الخاصة الاخرى التى تتطلب اختبارا من نوع ادق يتوقف على مدى ارتفاع السائل فى الصهريج او فى ملحقاته .

القاعدة ١٣ ـ الفتحات فى القواطيع السدود للماء :

(ا) يجب تقليل الفتحات فى القواطيع السدود للماء الى أدنى حد يتناسب مع تصميم السفينة وحسن استغلالها ويجب تجهيز تلك الفتحات بالوسائل الكافية لاقفالها .

(ب) ١ ـ اذا كانت هناك مواسير او مصاف او اسلاك كهربائية ... الخ تخترق قواطيع التقسيم السدود للماء فيجب اتخاذ الترتيبات اللازمة للتأكد من بقاء تلك القواطيع سدود للماء تماما .

٢ ـ لا يسمح بتركيب صمامات فى قواطيع التقسيم السدود للماء ما لم تكن جزءا من شبكة المواسير .

٣ ـ لا يسمح باستعمال الرصاص او المواد الاخرى التى تتأثر بالحرارة فى الشبكات التى تخترق قواطيع التقسيم السدود للماء وذلك لأن تلف مثل هذه الشبكات بسبب النيران قد يقلل من درجة احكام القواطيع .

(ج) ١ ـ لا يسمح بوجود ابواب او فتحات للتفتيش او للمرور فى الاجزاء الآتية :

(اولا) قاطوع التصادم تحت الاحتياط .

(ثانيا) القواطيع المستعرضة السدود للماء التى تفصل اماكن البضائع عن بعضها او عن عنابر الوقود المستديمة او الاحتياطية الا بالشروط المبينة بالفقرة « ل » من هذه القاعدة .

٢ ـ فيما عدا ما نصت عليه الفقرة الفرعية «٣ » من هذه الفقرة يجوز ثقب قاطوع التصادم تحت خط الاحتياط بما لا يزيد على ماسورة واحدة لامكان استعمال السائل الموجود فى الصهريج الأمامى على أن تجهز تلك الماسورة بصمام ذى قلاووظ يمكن تحريكه من فوق كويرتة القواطيع وأن يكون صندوق الصمام مركبا باحكام فى قاطوع التصادم من داخل الصهريج الأمامى .

٣ ـ اذا كان الصهريج الأمامى مقسما ليحوى نوعين مختلفين من السوائل فيمكن (للادارة) ان تسمح بأن يخترق قاطوع التصادم تحت خط الاحتياط ماسورتان تركب كل منهما طبقا الفقرة الفرعية « ٢ » من هذه الفقرة على شرط أن تقتنع (الادارة) بانه لا توجد وسيلة عملية اخرى لتركيب مثل هذه الماسورة الثانية وعلى الا يؤثر وجود قاطوع التقسيم الاضافى داخل الصهريج الأمامى فى درجة سلامة السفينة .

(د) ١ ـ الابواب السدود للماء الموجودة فى القواطيع الفاصلة بين عنابر الوقود المستديمة والاحتياطية يجب ان يكون من السهل الوصول اليها دائما فيما عدا الحالات التى تنص عليها الفقرة الفرعية «٢» من الفقرة « ل » من هذه القاعدة الخاصة بأبواب عنابر الوقود بين الكويرتات .

٢ ـ يجب عمل التدابير الكافية بواسطة عمل حواجز أو غيرها كى لا يعوق الفحم حركة غلق ابواب عنابر الوقود السدود للماء .

(هـ) فى الاماكن التى تحتوى على الآلات المسيرة الرئيسية والمساعدة بما فى ذلك المراجل التى تخدم حاجة القوة المسيرة وكذا العنابر المستديمة للوقود لا يجوز ان يوجد اكثر من باب واحد للمرور فى كل قاطوع مستعرض رئيسى خلاف ابواب عنابر الفحم ونفق عامود الرفاص وفى حالة وجود عامودين للرفاص او اكثر فان اتصال الانفاق ببعضها يكون بواسطة ممر اتصال داخلى ويجب ان يكون هناك باب واحد فقط بين مكان الآلات ومكان النفق فى حالة وجود عامودى رفاص اثنين ، وبابان اذا كان اكثر من عامودى رفاص .

كل هذه الابواب يجب ان تكون من النوع المنزلق وتركب بحيث تكون عتباتها مرتفعة بقدر ما يمكن ذلك عمليا .

الجهاز اليدوى لادارة هذه الابواب من فوق كويرتة القواطيع يجب ان يكون خارج امكنة الآلات اذا كان ذلك يتلاءم مع الترتيبات الصحيحة لادارة الاجهزة اللازمة .

(و) ١ ـ يجب ان تكون الابواب السدود للماء من النوع المنزلق أو من ذات المفاصل أو من اى طراز معادل ولا تقبل الابواب المكونة من الواح مشبتة بمسامير قلاووظ فقط وكذا الابواب التى تغلق بواسطة سقوطها بمقتضى ثقلها أو بمساعدة ثقل خارجى .

٢ ـ الابواب المنزلقة قد تكون يدوية فقط أو تدار آليا ويدويا .

٣ ـ وعلى ذلك يمكن تقسيم الأبواب السدود للماء المعتمدة الى ثلاثة انواع :

نوع (١) الأبواب ذات المفصلات .

نوع (٢) الأبواب المنزلقة التى تعمل يدويا .

نوع (٣) الأبواب المنزلقة التى تعمل آليا ويدويا .

٤ ـ وسائل تشغيل أى باب سدود للماء سواء أكان من النوع الذى يعمل آليا أو غير ذلك يجب أن تكون قادرة على غلق الباب مع ميل السفينة بمقدار ١٥ درجة فى أى من الجانبين .

٥ ـ جميع انواع الأبواب السدود للماء يجب ان تجهز كل مراكز ادارتها ـ والتى لا يمكن عندها رؤية الباب ـ بمؤشرات تبين ما اذا كانت الأبواب مفتوحة أو مغلقة . واذا لم يمكن تركيب اية ابواب سدود للماء من أى نوع كان بطريقة بحيث يتيسر غلقها من مركز التحكم الرئيسى ففى هذه الحالة يجب أن تجهز بوسائل اتصال ميكانيكية أو كهربائية او تليفونية أو اية وسيلة مباشرة أخرى تمكن ضابط الوردية من الاتصال فورا بالشخص المسئول عن غلق الباب المعنى طبقا للترتيبات السابقة .

٦ (ز) الأبواب ذات المفصلات (درجة اولى) يجب ان تجهز بوسائل الغلق سريعة التشغيل بحيث يكون ممكنا تحريكها من كلا جانبى القاطوع .

(ح) يجوز أن تكون حركة الباب المنزلق يدويا (درجة ثانية) افقية او راسية ويجب أن يكون فى الامكان تحريك الباب عند موقعه من الجانبين كما يمكن ـ بالاضافة الى ذلك ـ تحريكه من موضع فوق كويرتة القواطيع يسهل الوصول اليه بواسطة حركة مرفقية (دائرية) او اى حركة اخرى تعطى نفس درجة السلامة ومن نوع معتمد ـ ويمكن التجاوز عن عملية تحريك الباب من الجانبين اذا تعذر ذلك نتيجة لتخطيط المكان ، ويجب الا يزيد الوقت اللازم لغلق الباب يدويا غلقا تاما عن ٩٠ ثانية فى حالة ما تكون السفينة فى وضع راسى .

(ط) ١ ـ يجوز ان تكون حركة الباب المنزلق آليا (درجة (ثالثة) راسية او افقية . واذا اريد جعل حركة الباب آلية من مركز تحكم رئيسى فيجب أن تكون التعشيقة بحيث يمكن تحريك الباب آليا فى موقعه ومن كلا جانبيه ويجب أن يعمل الترتيب اللازم بحيث ينغلق الباب تلقائيا اذا فتح من نقطة تحكم محلية بعد غلقه من مركز التحكم الرئيسى كما يكون بحيث يظل أى باب مغلقا بواسطة ترتيبات محلية تمنع فتح الباب من نقطة التحكم الرئيسية ، ويجب أن تركب على جانبى القاطوع مقابض تحرك محليا باتصالها بجهاز آلى وتجهز بطريقة تمكن الأشخاص الذين يدخلون الباب من مسك كلا المقبضين عندما يكون الباب مفتوحا وبطريقة تمكن الشخص العابر للباب من أن يتحكم فى المقبضين بجعلهما فى موضع الفتح وبحيث يعوق حركة القفل من أن تحدث عفوا .

والأبواب المنزلقة آليا يجب أن تجهز بجهاز يدوى ممكن تشغيله عند موقع الباب نفسه من كلا جانبيه ومن مكان فوق كويرتة القواطيع يسهل الوصول اليه بواسطة حركة مرفقية أو اى طريقة أخرى لها نفس درجة السلامة ومن نوع معتمد . ويجب عمل الاحتياطات الكفيلة لاعطاء تحذير باشارة صوتية بأن الباب قد بدا فى عملية الغلق وتستمر الاشارة الصوتية حتى يغلق الباب تماما ويجب أعطاء الوقت الكافى لغلق الباب لضمان السلامة .

٢ ـ يجب أن يوجد على الاقل مصدرين مستقلين للطاقة اللازمة لفتح وغلق كل الأبواب تحت المراقبة وعلى ان يكون لكل من الطاقتين القدرة على تحريك الأبواب جميعها فى وقت واحد كما يجب أن يتحكم فى مصدرى الطاقة من مركز التحكم الرئيسى فى حجرة القيادة والمزودة بكل المؤشرات الضرورية والتى تبين أن كلا من المصدرين قادر على أعطاء الخدمة المطلوبة منه بحالة مرضية .

٣ ـ فى حالة تحريك الأبواب هيدروليكيا فان كل مصدر طاقة يجب ان يتكون من طلمبة قادرة على اغلاق كل الأبواب فى مدة لا تتجاوز ٦٠ ثانية . وبالاضافة الى ذلك يجب أن توجد للجهاز بأكمله مكثفات هيدروليكية لتحريك كل الأبواب ثلاث مرات على الأقل (بمعنى : قفل ـ فتح ـ قفل) كما يجب ان يكون السائل المستخدم من نوع لايتحمد فى درجات الحرارة المنتظر أن تواجهها اثناء خدمتها .

(ى) ١ ـ الأبواب السدود للماء المفصلية (درجة أولى) فى الأماكن المخصصة للركاب ولأفراد الطاقم وكذا فى الأماكن الخدمة يسمح بها فقط فوق سطح كويرتة يعلو سطحها الأسفل فى ادنى نقطة منه على الجانب ٧ اقدام (٢٫١٣ مترا) على الأقل فوق اعمق خط شحن للتقسيم .

٢ ـ الأبواب السدود للماء التى تقع عتباتها فوق اعمق خط شحن وتحت الخط المنصوص عليه فى الفقرة الفرعية السابقة يجب ان تكون أبوابا منزلقة ويجوز أن يكون تحريكها يدويا (درجة ثانية) فيما عدا السفن المستخدمة فى رحلات دولية قصيرة وهى التى تتطلب أن يكون لها عامل تقسيم يساوى ٠٫٥ أو أقل اذ فى هذه الحالة يجب أن يكون تحريك كل الأبواب آليا ـ ويجب أن يكون تحريك الأبواب آليا اذا كانت الفتحات ناتجه عن نفق متصلة باماكن الشحنات المثلجة او خاصة بتوصيل التهوية أو كانت مجارى لتوصيل الهواء المضغوط وذلك اذا كانت هذه النفق تخترق اكثر من قاطوع اساسى للتقسيم سدود للماء .

(ك) اولا : الأبواب السدود للماء التى قد يفتح أحيانا اثناء السفر فى البحر والتى تقع عتباتها تحت أعمق خط شحن للتقسيم يجب أن تكون منزلقة مع تطبيق القواعد الآتية :

١ ـ عندما يتعدى عدد مثل هذه الأبواب (باستثناء الموجودة عند مداخل نفق عامود الرفاص) خمسة فان كل هذه الأبواب وكذا الأبواب الموجودة عند مدخل نفق عامود الرفاص وابواب التهوية وأبواب مجارى الهواء المضغوط يجب أن تكون آلية التشغيل (درجة ثالثة) كما يجب أن يكون فى الامكان غلقها كلها فى وقت واحد من مركز تحكم رئيسى موجود على ممشى القيادة .

٢ ـ اما اذا تعدى عدد هذه الابواب (باستثناء الأبواب التى عند مدخل تفق عامود الرقاص) الواحد ولم يزد على خمسة فان :

(أ) كل الابواب المذكورة بعاليه يجب أن تحرك يدويا (درجة ثانية) اذا كان لا يوجد بالسفينة أماكن للركاب تحت كويرتة القواطيع .

(ب) اما اذا كان بالسفينة أماكن للركاب تحت كويرتة القواطيع فان كل الأبواب المذكورة يجب أن يكون تحريكها آليا (درجة ثالثة)وان يكون فى الامكان غلقها كلها فى وقت واحد من مركز تحكم رئيسى موجود على ممشى القيادة .

٣ ـ فى اية سفينة بها اثنان فقط من هذه الأبواب السدود للماء موصلان الى مكانة او مكان داخل المكان المذكور يجوز ان يكون تحريكهما يدويا فقط (درجة ثانية) .

ثانيا : اذا كانت الأبواب المنزلقة السدود للماء التى قد تفتح أحيانا اثناء السفر فى البحر بقصد تحريك وتسوية الفحم موجودة بين عنابر الفحم فيما بين الكويرتات الواقعة تحت كويرتة القواطيع فان هذه الأبواب يجب أن يكون تحريكها آليا ، كما يجب ان يثبت فتح وغلق هذه الأبواب فى دفتر حوادث السفينة الرسمى حسبما تقرره (الادارة) .

(ل) ١ ـ اذا اقتنعت (الادارة) بان مثل هذه الأبواب ضرورى فيجوز انتركب فى القواطيع السدود للماء التى تفصل بين أماكن الشحنة فيما بين الكويرتات ابواب سدود للماء مصنوعة بحالة مرضية . ويجوز أن تكون هذه الابواب مفصلية أو متدحرجة او منزلقة ولكن لا يجب ان يكون تحريكها من مكان بعيد كما يجب ان يكون تركيب هذه الأبواب فى أعلا مستوى وابعد ما يمكن عمليا عن تلويح بدن السفينة ولكنها لا يجب باية حالة أن يكون بعد حافاتها الرأسية البارزة على بعد من تلويح بدن السفينة يقل عن $\frac{1}{5}$ عرض السفينة كما هو موضح بالقاعدة « ٢ » من هذا الفصل . وهذه المسافة تقاس عمودية على خط منتصف السفينة فى مستوى أعمق خط شحن للتقسيم .

٢ ـ يجب أن تغلق مثل هذه الأبواب قبل بدء الرحلة وتظل مغلقة طوال فترة الملاحة . ويجب أن يثبت فى دفتر حوادث السفينة مواعيد فتح هذه الأبواب وكذلك مواعيد غلقها قبل مبارحة السفينة للميناء ، وأى باب من هذه الابواب قد يكون منفذا اثناء الرحلة يجب أن يجهز بوسيلة تمنع فتحه بواسطة غير المختصين . وعندما يزمع تركيب مثل هذه الأبواب يجب أخذ رأى (الادارة) فى عددها وترتيباتها .

(م) لا يسمح بالالواح المتحركة فى القواطيع الا فى اماكن الآلات ويجب أن تكون هذه الألواح فى اماكنها قبل مغادرة السفينة للميناءولا يجب أن ترفع من مكانها خلال فترة الملاحة الا فى حالات الضرورة الملحة . ويجب ان تتخذ الاحتياطات اللازمة عند اعادة وضعها للتاكد من أن وصلاتها سدود للماء

(ن) يجب أن تترك جميع الأبواب السدود للماء مغلقة اثناء فترة الملاحة الا اذا كان فتحها ضروريا لتشغيل السفينة وبشرط ان تكون دائما فى حالة استعداد للقفل مباشرة .

(س) ١ ـ اذا كانت السراديب أو النفق المخصصة للمرور ما بين اماكن اقامة افراد الطاقم وغرف المراجل او المواسير أو لأى غرض آخر تخترق القواطيع العرضية الرئيسية السدود للماء فيجب ان تكون هذه السراديب والنفق سدود للماء ومستوفية لاشتراطات القاعدة « ١٦ » من هذا الفصل . واذا استعملت هذه السراديب أو النفق للمرور اثناء السفر فى البحر فيجب أن يكون الوصول الى احد طرفيها على الأقل عن طريق سرداب سدود للماء على ارتفاع كاف يسمح بالدخول منه من فوق خط الاحتياط . أما الوصول الى الطرف الآخر من هذه السراديب أو النفق فيجوز أن يكون من باب سدود للماء من الطراز الذى يتناسب مع موقعه من السفينة ويجب الا يخترق هذه السراديب والنفق أول قاطوع للتقسيم يقع خلف قاطوع التصادم .

٢ ـ اذا أريد تركيب سراديب أو نفق للهواء المضغوط تخترق القواطيع العرضية الرئيسية للماء فيجب أن يؤخذ رأى (الادارة) فى ذلك .

القاعدة ١٤ ـ الفتحات فى الواح الفشاء تحت خط الاحتياط :

(أ) يجب تقليل عدد الفتحات فى الواح الفشاء الى أقل عدد يتناسب مع تصميم السفينة وحسن استخدامها .

(ب) يجب أن يكون ترتيب واحكام وسائل اغلاق أية فتحة فى الواح الفشاء يتناسب مع الغرض المطلوب منه ومع المكان الذى تركب فيه وتكون على العموم بحالة توافق عليها (الادارة) .

(ج) اولا : اذا كانت الحافات السفلى للفتحات الجانبية بين الكويرتات موجودة تحت خط يرسم على الجانب موازيا لكويرتة القواطيع وكانت ادنى نقطة فى هذا الخط تقع فوق أعمق خط شحن للتقسيم بمسافة قدرها ٢٫٥٪ من عرض السفينة فان جميع الفتحات الجانبية الموجودة بين هذه الكويرتات تكون من النوع الغير قابل للفتح .

ثانيا : جميع الفتحات الجانبية الواقعة حافتها السفلى تحت خط الاحتياط غير تلك التى يجب أن تكون من النوع الغير قابل للفتح طبقا للفقرة الفرعية (أولا) من هذه الفقرة يجب أن يكون تركيبها بطريقة لا يستطيع معها اى شخص فتحها بدون موافقة ربان السفينة .

ثالثا : ١ ـ اذا كانت الحافة السفلى لاى من الفتحات الجانبية المشار اليها بالفقرة الفرعية (ثانيا) من هذه الفقرة تقع تحت خط يرسم على الجانب موازيا لكويرتة القواطيع وكانت ادنى نقطة من هذا الخط ترتفع عن سطح الماء وقت قيام السفينة من اى ميناء مسافة قدرها ٤٫٥ أقدام (١٫٣٧ مترا) مضافا اليها ٢٫٥٪ من عرض السفينة فيجب أن تغلق جميع الفتحات الجانبية الموجودة بين هذه الكويرتات غلقا محكما ويؤمن عليها بقفل قبل الرحيل من الميناء ولا تفتح الا عند وصول السفينة الى الميناء التالى . ويجوز عند تطبيق هذه الفقرة الفرعية مراعاة الفرق المناسب والمسموح به للمياه العذبة .

٢ ـ يجب أن يدون فى دفتر حوادث السفينة الذى تقرره (الادارة) مواعيد فتح وغلق وزجنة تلك الفتحات قبل مبارحة السفينة للميناء .

٣ ـ فى أية سفينة موجود بها فتحة جانبية او اكثر موضوعة بحيث ينطبق عليها الاشتراطات الواردة فى العبارة (أولا) من هذه الفقرة الفرعية عندما تكون السفينة طافية على اعمق خط شحن للتقسيم يجوز (للادارة) ان تعين اقصى غاطس متوسط (جر المياه) تكون فيه حافات تلك الفتحات الجانبية فوق خط يرسم على الجانب موازٍ لكويرته القواطيع وتكون ادنى نقطة فيه واقعة فوق خط المياه المعادل لأقصى غاطس متوسط (جر المياه) تكون فيه حافات تلك الفتحات الى ذلك ٢½٪ من عرض السفينة . وبناء على ذلك يكون مسموحا للسفينة بأن تغادر الميناء دون ان يسبق ذلك غلق وزرجنة الفتحات الجانبية وكذلك يمكن فتحها فى عرض البحر أثناء الرحلة الى الميناء التالى تحت مسئولية الربان . أما فى المناطق الاستوائية التى تحددها المعاهدة الدولية الخاصة بخطوط الشحن سارية المفعول يجوز ان يزاد هذا الغاطس بمقدار قدم واحد (٠ر٣٠٥ مترا) .

(د) جميع الفتحات الجانبية يجب ان تجهز بأغطية قائمة داخلية متينة ذات مفصلات بحيث يمكن غلقها بسهولة واحكام وجعلها سدودا للماء ويستثنى من ذلك التى تقع خلف ١/٨ طول السفينة ابتداء من المسقط العامودى للمقدمة وتكون فوق خط جانبى يرسم موازيا لكويرتة القواطيع وتكون ادنى نقطة فى هذا الخط واقعة فوق اعمق خط شحن للتقسيم بمسافة قدرها ١٢ قدما (٣ر٦٦ مترا) مضافا الى ذلك ٢½٪ من عرض السفينة حيث يجوز أن تكون الأغطية الداخلية لهذه الفتحات الجانبية من النوع (النقالى) غير الثابت اذا كانت موجودة فى اماكن اقامة ركاب لهم اسرة (خلاف اماكن ركاب الكويرتة) الا اذا كان من الضرورى تطبيقا لمعاهدة خطوط الشحن سارية المفعول أن تكون تلك الأغطية مثبتة على الدوام فى اماكنها المخصصة لها ومثل هذه الأغطية النقالى يجب ان توضع بجوار الفتحات الجانبية المخصصة لها .

(هـ) يجب أن تكون الفتحات الجانبية التى لا يمكن الوصول اليها اثناء السفر مغلقة واغطيتها مثبتة قبل ابحار السفينة من الميناء .

(و) ١ ـ لا يجوز وجود فتحات جانبية فى الأماكن المخصصة لنقل البضائع والفحم فقط .

٢ ـ ومع ذلك يجوز وجود فتحات جانبية فى الأماكن التى تستعمل تارة لنقل البضائع وتارة اخرى لنقل الركاب . غير انه يجب ان يكون تركيبها بطريقة لا يستطيع معها اى شخص فتحها او فتح اغطيتها بدون موافقة ربان السفينة .

٣ ـ اذا شحنت بضائع فى مثل هذه الاماكن فيجب ان تغلق الفتحات الجانبية وأغطيتها لتكون سدودا للماء وتزرجن قبل شحن البضائع على أن تثبت عمليات الغلق والزرجنة هذه فى دفتر حوادث السفينة طبقا لما تقرره (الادارة) .

(ز) لايجوز وجود فتحات جانبية اوتوماتيكية للتهوية فى الواح الغشاء تحت خط الاحتياط دون موافقة خاصة من (الادارة) .

(ح) يجب ان يقلل الى أدنى حد عدد المصافئ والبالوعات الصحية وغيرها من الفتحات المماثلة التى توجد فى الواح الغشاء وذلك اما باستخدام كل بالوعة لتصريف اكبر عدد ممكن من المواسير الصحية وغيرها او استعمال اية طريقة اخرى مرضية .

(ط) ١ ـ فتحات دخول الماء وتصريفه المخترقة لالواح الغشاء يجب أن تجهز بوسائل وافية فى متناول اليد لمنع تسرب المياه الفجائى الى داخل السفينة . ويجب الا يدخل الرصاص أو اية مادة اخرى تتاثر بالحرارة فى صناعة مواسير صمامات السحب والتصريف خارج بدن السفينة كما يجب أن يراعى ذلك ايضا حيثما يكون فى تلف مثل هذه المواسير ـ فى حالة حدوث حريق ـ سببا فى زيادة التعرض لخطر الغمر .

٢ ـ (أ) باستيفاء ما نصت عليه الفقرة الفرعية « ٣ » من هذه الفقرة كل فتحة تصريف منفصلة وتخترق ألواح الغشاء مبتدئة من أماكن واقعة تحت خط الاحتياط يجب ان تجهز بصمام اوتوماتيكى لا رجعى ذى وسيلة غلق ايجابية يمكن ادارتها من مكان يقع فوق كويرتة القواطيع او يستعاض عن ذلك بصمامين اوتوماتيكيين لا رجعيين بدون طريقة غلق مباشرة على ان يكون اعلاهما واقعا فوق اعمق خط شحن للتقسيم حتى يمكن الوصول اليه لاجراء الكشف عليه فى ظروف الخدمة العادية وان يكون من النوع المقفول عادة .

(ب) عند استعمال صمامات بوسائل غلق ايجابية يجب ان تكون مراكز ادارتها فوق كويرتة القواطيع فى أماكن يسهل الوصول اليها دائما . ويجب أن تجهز بوسائل تدل على فتح او غلق الصمام .

٣ ـ فتحات دخول وتصريف مياه البحر الرئيسية والاحتياطية المتصلة بالآلات يجب أن تجهز بمحابس وصمامات يسهل الوصول اليها بسرعة وتوضع بين المواسير والواح الغشاء او بين المواسير وصناديق مثبتة بألواح الغشاء .

(ى) ١ ـ الفتحات التى بجانبى السفينة تحت خط الاحتياط المستعملة لمرور الاشخاص أو ادخال البضائع والفحم يجب ان تكون ذات متانة كافية . كما يجب قبل قيام السفينة من الميناء غلقها بأحكام حتى تكون سدودا للماء ثم تبقى مغلقة اثناء السفر فى البحر .

٢ ـ لا يجب باى حال من الأحوال أن تكون مثل هذه الفتحات بحيث يكون موضع ادنى نقطة فيها واقعا تحت أعمق خط شحن للتقسيم .

(ك) ١ ـ الفتحات الداخلية لكل مسقط من مساقط رجوع الفحم والنفايات ، . . . الخ يجب أن تجهز بغطاء متين .

٢ ـ اذا كانت الفتحات الداخلية تقع تحت خط الاحتياط فيجب ان يكون الغطاء سدودا للماء وعلاوة على ذلك يجب تركيب صمام اوتوماتيكى لا رجعى فى المسقط فى مكان يسهل الوصول اليه فوق أعمق خط شحن للتقسيم . ويجب أن يظل الغطاء والصمام مغلقين ومثبتين باحكام مادام المسقط غير مستعمل .

القاعدة ١٥ ـ البناء والاختبارات الابتدائية للأبواب السدود للماء والفتحات الجانبية ... الخ .

(أ) ١ ـ يجب ان توافق (الادارة) على تصميم ومواد صناعة جميع الأبواب السدود للماء والفتحات الجانبية والمعابر وفتحات ادخال البضائع والفحم وكذلك الصمامات والمواسير ومساقط الفحم الرجوع ومساقط النفايات المشار اليها فى هذه القواعد .

٢ ـ اطارات الابواب الراسية السدود للماء لا يجب ان يكون فى قاعدتها تجاويف قد تتجمع فيها القاذورات وتمنع غلق الباب باحكام .

٣ ـ كل المحابس والصمامات الخاصة بسحب وتصريف مياه البحر الواقعة تحت خط الاحتياط وكذاكل التركيبات الخاصة بهذه المحابس والصمامات خارج بدن السفينة يجب أن تصنع من الصلب والبرنز أو اى مادة اخرى سهلة الالتواء ومعتمدة . اما حديد الزهر العادى او اى مواد اخرى مشابهة فلا يجب استعمالها .

(ب) يجب أن تعمل لكل باب سدود للماء تجربة بالماء تحت ضغط يوازى ارتفاع الماء لغاية كويرتة القواطيع ويجب ان تعمل هذه التجربة قبل اعداد السفينة للخدمة سواء قبل أو بعد تركيب الباب .

القاعدة ١٦ ـ البناء والاختبارات الابتدائية للكويرتات السدود للماء والسراديب ... الخ :

(أ) الكويرتات السدود للماء والسراديب والنفق وروافد القص (القرينات) المجوفة ومساقط التهوية يجب ان تكون مثانتها متكافئة مع متانة القواطيع السدود للماء التى فى مستواها . ويجب ان توافق (الادارة) على الوسائل المستعملة لجعلها سدودا للماء وكذلك الترتيبات التى تعمل لغلق الفتحات الموجودة فيها . وكذلك يجب أن تصل مساقط التهوية وغيرها حتى مستوى كويرتة القواطيع على الاقل .

(ب) بعد الانتهاء من البناء يجب ان تختبر الكويرتات السدود للماء بتسليط الماء عليها من الخرطوم او بطريق الغمر أما السراديب السدود للماء والنفق ومساقط التهوية فيكون اختبارها بتسليط الماء عليها من الخرطوم

القاعدة ١٧ ـ كمال المناعة من نفاذ الماء فوق خط الاحتياط :

(أ) (للادارة) أن تطالب باتخاذ ما يلزم من المعقول عمليا من الاجراءات اللازمة للحد من نفاذ المياه وانتشارها فوق سطح (كويرتة) القواطيع . ومثل هذه الاجراءات قد تشمل قواطيع جزئية فاذا ما ركبت قواطيع جزئية سدود للماء على كويرتة القواطيع فوق او بالقرب مباشرة من قواطيع التقسيم الرئيسية يجب ان يكون لها غشاء سدود للماء ووصلات لكويرتة القواطيع كى تحد من اندفاع الماء على امتداد الكويرتة عندما تكون السفينة فى حالة تلف وساكنة (مائلة) . فاذا لم يكن القاطوع الجزئي السدود للماء امتدادا للقاطوع الواقع تحته فيجب فى هذه الحالة أن يعمل على ان تكون كويرتة القواطيع الواقعة بينهما سدودا للماء .

(ب) يجب أن تكون كويرتة القواطيع او اية كويرتة اخرى فوقها سدودا للماء بمعنى انه فى حالات البحر العادية لا تتسرب المياه خلالها الى اسفل . ويجب أن يكون لجميع الفتحات الموجودة فى السطح المعرض لحالات الطقس شفاه ذات ارتفاع ومتانة كافيين وان تجهز بوسائل وافية لغلقها بسرعة وبطريقة تجعلها سدودا للماء . كما يجب ايضا جعل فتحات تصرف المياه والسياج غير المصمتة (الوردمانات) وكذا البالوعات كى تحقق سرعة صرف مياه السطح المعرض لحالات الطقس فى جميع الاحوال الجوية .

(ج) وسائل غلق الطاقات الجانبية وفتحات السلم وفتحات ادخال البضائع والفحم وغيرها من الفتحات الموجودة فى الواح بدن السفينة فوق خط الاحتياط يجب ان يكون تصميمها دقيقا وصنعها جيدا ومتانتها كافية تتناسب مع مواقعها بالنسبة لأعمق خط شحن للتقسيم .

(د) جميع الطاقات الجانبية الواقعة تحت اول كويرتة تعلو كويرتة القواطيع يجب أن تجهز بأغطية قائمة داخلية (أو قد تكون من الزجاج الغليظ) بحيث يمكن غلقها بسهولة واحكام وجعلها سدودا للماء .

القاعدة ١٨ ـ وسائل نزح مياه الجمة (السنتينة) فى سفن الركاب :

(أ) يجب أن تجهز السفن بشبكة مضخات لنزح مياه الجمة (السنتينة) ذات قوة كافية لنزح الماء وتصفيتها من اى قسم سدود للماء لايكون قسما دالما للزيت أو للمياه كلما كان ذلك ممكنا عمليا عقب حدوث اية اصابة سواء أكانت السفينة معتدلة أم مائلة ولهذا الغرض يلزم وجود طلمبات مص جانبية الا فى الاقسام الضيقة عند نهايتى السفينة حيث يجوز الاكتفاء بطلمبة مص واحدة . وفى الأقسام ذات الشكل غير العادى قد يستلزم الأمر تركيب طلمبات مص اضافية . ويجب عمل الترتيبات التى بواسطتها يمكن للمياه الموجودة فى القسم أن تجد لها طريقا الى مواسير المص . وفيما يختص بالاقسام الخاصة التى ترى (الادارة) أن ايجاد وسائل للنزح غير مرغوب فيه فلها أن تسمح بالاستغناء عنها اذا ما اسفرت العمليات الحسابية المتعلقة بالشروط الواردة بالفقرة (ب) من القاعدة (٧) من هذا الفصل عن أن ذلك لايقلل من سلامة السفينة كما يجب اعداد وسائل وافية لصرف المياه من العنابر المعزولة .

(ب) ١ ـ يجب أن تزود السفن بثلاث طلمبات على الأقل متصلة بالشبكة الرئيسية للجمة من (السنتينة) . ويجوز أن تكون احداها متصلة بحجرة الآلات الرئيسية . واذا كان الرقم القياسى يساوى ٣٠ أو اكثر فيجب اضافة مضخة تدار بمصدر قوة مستقل .

٢ ـ وتلخص هذه الاشتراطات فى الجدول الآتى :

الرقم القياسى	أقل من ٣٠	٣٠ أو أكثر
طلمبة الآلات الرئيسية (وقد يستعاض عنها بطلمبة مستقلة)	١	١
(طلمبات مستقلة)	٢	٣

٣ ـ الطلمبات الصحية وطلمبات الصابورة وطلمبات الخدمة العامة يمكن اعتبارها كأنها طلمبات للجمة (السنتينة) تدار بمحركات مستقلة وذلك اذا زودت بتوصيلات لازمة مع شبكة ترح مياه الجمة (السنتينة) .

(ج) يجب أن توضع طلمبات (السنتينة) ذات المحركات فى أقسام سدود للماء منفصلة كلما أمكن ذلك عمليا ـ وتنظم او تركب بحيث أن هذه الأقسام لا تغمر بالمياه بسرعة بسبب نفس الاصابة . واذا كانت الآلات والمراجل موجودة فى قسمين سدودين للماء او اكثر فيجب أن توزع الطلمبات المخصصة للعمل فى الجمة (السنتينة) على مختلف هذه الاقسام بقدر الامكان .

(د) فى السفن التى يبلغ طولها ٣٠٠ قدم (٩ر٩١ مترا) او اكثر او كان لها رقم قياسى يساوى ٣٠ او اكثر يجب ان تعمل ترتيبات بحيث يتوفر وجود طلمبة واحدة على الأقل ذات محرك وتكون معدة للاستعمال فى جميع الأحوال العادية التى قد تغمر فيها السفينة اثناء السفر فى البحر وتعتبر السفينة مستوفية لذلك فى احدى الحالتين الآتيتين :

١ ـ اذا كانت احدى الطلمبات المطلوبة طلمبة طوارىء قابلة للغمر يعتمد عليها وتكون لها قوة محركة فوق كويرتة القواطيع .

٢ ـ اذا كانت الطلمبات ومصادر القوة المحركة لها موزعة على طول السفينة بحيث اذا حدثت أية حالة من حالات الغمر التى يجب على السفينة أن تتحملها فيجب ان تكون احدى هذه الطلمبات على الاقل فى مناى من التلف وصالحة للاستعمال .

(هـ) يعمل الترتيب لكل طلمبات الجمة (السنتينة) ـ غير الطلمبات الاضافية التى قد تركب لصهريجى طرقى السفينة فقط ـ كى تسحب المياه من اى مكان نصت عليه الفقرة (أ) من هذه القاعدة على وجوب تصفية الماء منه .

(و) ١ ـ كل طلمبة للجمة (السنتينة) ذات محرك يجب ان يكون فى استطاعتها رفع المياه فى الماسورة الرئيسية الجمة (السنتينة) بمعدل ٤٠٠ قدم (١٢٢ مترا) فى الدقيقة على الأقل ويجب ان يكون للطلمبات المستقلة للجمة ذات المحرك الموجودة داخل اماكن الآلات مواسير مص مباشرة من هذه الأماكن الا انه ليس مطلوبا ان يوجد اكثر من ماسورتين للمص فى اى مكان واحد ـ فاذا ما وجدت ماسورتا مص او اكثر من هذا النوع فيجب ان تكون على الاقل واحدة على الجانب الأيسر وواحدة على الجانب الأيمن (وللادارة) ان تطلب تجهيز اماكن اخرى بطلمبات للجمة آلية مستقلة لها مواسير مص مباشرة منفصلة . كما يجب ان تنظم مواسير السحب المباشرة تنظيما مناسبا ولا يقل قطر الموجودة منها فى مكان الآلات عما يناسب قطر الماسورة الرئيسية للجمة.

٢ ـ بالاضافة الى مواسير السحب الاخرى التى تنص عليها هذه القاعدة يجب ان تجهز عنابر الفحم فى السفن التى يكون وقودها الفحم بخرطوم مص مرن ذى قطر مناسب وطول كاف ويمكن أن يوصل بفوهة مص آلية مستقلة .

(ز) ١ ـ بالاضافة الى ماسورة او مواسير الجمة المباشرة المنصوص عنها فى الفقرة (و) من هذه القاعدة يجب أن توجد فى مكان الآلات ماسورة مباشرة للجمة من طلمبة التبريد الرئيسية توصل الى مستوى التصريف لمكان الآلات ومجهزة بصمامات لا رجعية . ويجب أن يكون قطر ماسورة المص المباشرة هذه ½ قطر فتحة دخول الطلمبة على الأقل فى السفن البخارية . أما فى السفن المسيرة بالماتور فيكون قطر ماسوره المص هو نفس قطر فتحة دخول الطلمبة .

٢ ـ اذا تراءى (للادارة) ان طلمبة التبريد الرئيسية غير كافية لهذا الغرض فيجب توصيل ماسورة للجمة احتياطية من اكبر مصدر طاقة مناسبة لتشغيل الطلمبة الى مستوى التصريف الخاص بمكان الآلات . ويجب ان يكون قطر ماسورة المص هو نفس قطر فتحة الدخول الرئيسية للطلمبة المستعملة . ويجب ان تكون قدرة الطلمبة المتصلة بهذا الشكل اكبر من القدرة المطلوبة فى طلمبة الجمة بمقدار توافق عليه (الادارة) .

٣ ـ يجب أن تمتد محاور دوران مدخل مياه البحر وكذا صمامات المص المباشر الى اعلى من مستوى ارضية حجرة الآلات .

٤ ـ اذا كان الوقود ـ او يحتمل أن يكون ـ نفطا ولم يكن هناك قاطوعا سدود للماء بين الآلات والمراجل فيجب أن توجد طلمبة تبريد فى امكانها قذف المياه مباشرة من السفينة الى البحر او يجوز أن تستبدل بماسورة تتصل مباشرة بمواسير الصرف الرئيسية والمنصوص عنها فى الفقرة (أ) من هذا الفصل .

(ح) ١ ـ جميع مواسير الطلمبات المخصصة لصرف المياه من عنابر البضاعة أو اماكن الآلات تميز تمييزا تاما عن المواسير التى قد تستعمل لملء او تفريغ الاماكن المخصصة للمياه او الزيوت .

٢ ـ يجب استعمال الصلب او مواد اخرى معتمدة فى عمل المواسير المستخدمة فى او تحت عنابر اللحم او صهاريج تخزين زيت الوقود او فى اماكن المراجل والآلات بما فى ذلك الاماكن التى توجد بها صهاريج ترسيب الزيوت او طلمبات زيت الوقود .

(ط) يستخرج قطر موصل الجمة الرئيسى من المعادلة الآتية : بشرط أن القطر الداخلى الحقيقى للموصل الرئيسى للجمة أقرب ما يكون الى رقم قياسى تقرره (الادارة) .

$$\text{ق} = \sqrt{\frac{\text{ل} (\text{ض}^2 + \text{ج})}{٢٥٠٠}} + ١$$

بفرض أن :

ق = القطن الداخلى لموصل الجمة الرئيسى بالبوصات .
ل = طول السفينة بالأقدام .
ض = عرض السفينة بالأقدام .
ع = العمق الكلى للسفينة عند كويرتة القواطيع بالأقدام .

أو :

ق = ١٫٦٨ √ ل (ض + ع) + ٢٥ بفرض ان :

ق = القطر الداخلى لموصل الجمة الرئيسى بالمليمترات .
ل = طول السفينة بالأمتار .
ض = عرض السفينة بالأمتار .
ع = العمق الكلى للسفينة عند كويرتة القواطيع بالأمتار .

أما قطر المواسير الفرعية للجمة فيحدد بقواعد تضعها (الادارة) .

(ى) يجب أن يكون نظام وترتيب وضع طلمبات الجمة والصابورة بحيث يمنع تسرب المياه من البحر أو من امكنة مياه الصابورة الى أمكنة البضائع او الآلات أو من قسم الى آخر كما يجب ان تتخذ احتياطات خاصة بحيث لا تتسرب مياه البحر من غير قصد الى اى صهريج مياه عميق له اتصال بالجملة أو الصابورة يحتوى على بضائع . وبحيث لاتسبب ماسورة الجمة فى نزح مياهه اذا كان يحتوى على مياه للصابورة .

(ك) يجب أن تتخذ احتياطيات لمنع غمر قسم تستخدم فيه ماسورة مص للجمة بسبب استخدام هذه الماسورة او بسبب حدوث تلف لها فى اى قسم آخر نتيجة تصادم او ارتطام (شحط) ولهذا السبب اذا كانت الماسورة واقعة فى اى جزء بالقرب من جانبى السفينة على بعد يقل عن خمس عرض السفينة (مقاسا عموديا على المحور عند مستوى اعمق خط شحن للتقسيم) أو كانت واقعة فى قرينة مجوفة فيجب أن يركب صمام لا رجعى للماسورة فى القسم الموجود فيه طرفها المفتوح .

(ل) يجب أن توضع جميع صناديق التوزيع والمحابس والصمامات المتصلة بوسائل نزح مياه الجمة (السنتينة) فى اماكن يسهل الوصول اليها فى جميع الأوقات فى الاحوال العادية . ويجب أن يعمل لها نظام بحيث يمكن فى حالة الغمر استخدام طلمبة من طلمبات الجمة فى اى قسم وفضلا عن ذلك فان اى تلف للطلمبة أو المواسير التى تربطها بالموصل الرئيسى للجمة خارج حدود خمس عرض السفينة لا يجب أن يتسبب فى عطل الجمة واذا كانت جميع طلمبات السفينة مشتركة فى شبكة مواسير واحدة يجب أن تكون المحابس اللازمة والصمامات الخاصة بضبط توصيلات المص للجمة بحيث يمكن تشغيلها من فوق كويرتة القواطيع . واذا كان يوجد علاوة على الشبكة الرئيسية لطلمبات الجمة شبكة أخرى للطوارىء فيجب أن تكون هذه الشبكة مستقلة عن الشبكة الرئيسية ولها نظام خاص بحيث يكون فى الاستطاعة استخدام طلمبة فى اى قسم فى حالات الغمر . وفى هذه الحالة فقط يجب أن يكون تشغيل محابس وصمامات شبكة الطوارىء ممكنا اجراؤه من فوق كويرتة القواطيع .

(م) كل المحابس والصمامات الوارد ذكرها فى الفقرة (ل) من هذه القاعدة التى يمكن تشغيلها من فوق كويرتة القواطيع يجب أن تميز اجهزة التحكم فى تشغيلها بوضوح وان تكون بها وسائل تدل على أنها مفتوحة او مغلقة .

القاعدة ١٩ ـ معلومات عن استقرار سفن الركاب وسفن البضائع :

(ا) عقب الانتهاء من بناء سفينة الركاب وسفينة البضائع يجب ان تمال الى جانبيها لتحديد عوامل استقرارها ويزود الربان بمعلومات يعتمد عليها تمكنه بعمليات سريعة وبسيطة من الحصول على ارشادات دقيقة لاستقرار السفينة فى مختلف حالات الخدمة . وتمد (الادارة) بنسخة من هذه المعلومات .

(ب) فاذا حدث أى تغيير فى السفينة يؤثر تأثيرا محسوسا فى المعلومات الخاصة باستقرار السفينة الصادرة للربان فيجب فى هذه الحالة اصدار المعلومات المصححة عن استقرار السفينة . وقد يستلزم الأمر وجوب امالة السفينة مرة اخرى .

(ج) يجوز (للادارة) أن تتجاوز عن طلب تجربة الميل لسفينة معينة اذا كان من الممكن الحصول على البيانات الاساسية للاستقرار من تجربة الميل لسفينة صنولها وكانت (الادارة) مقتنعة بأنه يمكن الحصول على معلومات يعتمد عليها لاستقرار السفينة المعفاة من تجربة الميل تأسيسا على البيانات الأساسية المذكورة .

(د) كذلك يجوز (للادارة) أن تتجاوز عن عمل تجربة الميل لسفينة معينة او لنوع معين من السفن صمم خصيصا لحمل السوائل او الخامات المعدنية سائبة (صب) اذا وجدت بيانات لسفن مشابهة تدل بوضوح على انه بالنسبة الى ابعادها وترتيباتها يكون ارتفاع المركز البيتى Metacentric He ght اكثر مما يلزم لاستقرارها فى كل حالات الشحن المحتمل حدوثها .

القاعدة ٢٠ ـ مطبوعات خاصة بالتحكم فى السفينة فى حالة حدوث عطب لها :

تعرض بصفة دائمة لارشاد الضابط المسئول عن السفينة ، رسومات تبين بوضوح فى كل سطح (كويرتة) وفى كل عنبر حدود الاقسام السدود للماء وكذلك الفتحات الموجودة بها ووسائل غلقها ومراكز التحكم فيها وكذا الترتيبات الخاصة بتصحيح اى ميل ناتج عن الغمر . وبالاضافة الى ذلك يجب أن يوجد فى متناول يد الضابط بالسفينة كراسات تحتوى على المعلومات سالفة الذكر .

القاعدة ٢١ ـ ترقيم الأبواب السدود للماء والتفتيش عليها تفتيشا دوريا :

(ا) تطبق هذه القاعدة على السفن الجديدة والسفن الموجودة حاليا .

(ب) يجب أن تعمل تمرينات اسبوعية لتشغيل الأبواب السدود للماء . والفتحات الجانبية . وصمامات البالوعات والوسائل الميكانيكية لغلقها . ومساقط رجوع الفحم . ثم مساقط الفضلات . وفى السفن التى تستغرق رحلاتها اكثر من اسبوع يجب عمل تدريب كامل قبل مغادرتها الميناء ثم تدريبات اخرى مرة كل اسبوع طوال الرحلة . أما الأبواب الآلية السدود للماء وكذا الأبواب السدود للماء ذات المفصلات الموجودة فى القواطيع الرئيسية المستعرضة والتى تستعمل أثناء السفر بالبحر فيجب تشغيلها يوميا .

(ج) ١ ـ الأبواب السدود للماء وجميع التركيبات الميكانيكية والأجهزة البيانية المتصلة بها . وجميع الصمامات التى يكون غلقها ضروريا لجعل اى قسم سدود للماء وكذا جميع الصمامات التى يكون تشغيلها ضروريا للتحكم فى تأثير العطب على التوصيلات المتعارضة . يجب أن يصير التفتيش عليها كلها مرة واحدة على الأقل فى كل اسبوع طوال السفر فى البحر .

٢ ـ مثل هذه الصمامات والأبواب والتركيبات الميكانيكية يجب أن تحمل علامات مميزة مناسبة حتى يمكن استعمالها مع اقصى احتياطات السلامة .

القاعدة ٢٢ ـ القيد فى دفتر حوادث السفينة :

(أ) تطبق هذه القاعدة على السفن الجديدة والسفن الموجودة حاليا .

(ب) الأبواب ذات المفصلات . والألواح غير الثابتة (النقالى) . والطاقات الجانبية والفتحات الجانبية المخصصة لمرور الركاب . والأبواب المخصصة لادخال البضائع والفحم . وغيرها من الفتحات التى يتطلب الأمر بقاءها مغلقة أثناء السفر فى البحر طبقا لهذه القواعد يجب ان تغلق قبل مغادرة السفينة للميناء ويجب أن يدون فى دفتر حوادث السفينة أوقات غلقها وكذا أوقات فتحها (اذا كانت هذه القواعد تسمح بذلك) بالشكل الذى تقررة (الادارة) .

(ج) تسجل فى دفتر حوادث السفينة كل التمرينات والمعاينات التى تنص عليها القاعدة (٢١) من هذا الفصل ويثبت فيه بوضوح اى عيب أو عطب يكتشف .

الجزء (ج) الآلات والتركيبات الكهربائية

(يطبق الجزء (ج) هذا على سفن الركاب وسفن البضائع)

القاعدة ٢٣ ـ يراعى فى التركيبات الكهربائية فى سفن الركاب الآتى :

١ ـ الخدمات اللازمة للسلامة يمكن ان تؤدى فى مختلف حالات الطوارىء .

٢ ـ تتوفر ضمان السلامة للركاب ولأفراد الطاقم وللسفينة من اخطار الكهرباء .

(ب) تطبق على سفن البضائع القواعد ٢٦ ، ٢٧ ، ٢٨ ، ٢٩ ، ٣٠ و ٣٣ من هذا الفصل .

القاعدة ٢٤ ـ المصدر الرئيسى للطاقة الكهربائية فى سفن الركاب .

(أ) كل سفينة ركاب تكون الطاقة الكهربائية فيها هى الوسيلة الوحيدة لاداء الخدمات الاضافية التى لا يستغنى عنها لتسيير السفينة ولسلامتها يجب ان تجهز بمجموعتين على الأقل من مولدات الكهرباء . ويجب ان تكون قوة هاتين المجموعتين كافية لضمان استمرار تادية الخدمات المشار اليها فى الفقرة الفرعية (أ) ـ (١) من القاعدة (٢٣) من هذا الفصل فى حالة توقف اى من هاتين المجموعتين عن العمل .

(ب) فى سفن الركاب التى بها محطة رئيسية واحدة لتوليد الكهرباء يجب وضع لوحة التشغيل الرئيسية فى نفس مكان اللوحة الرئيسية للحريق . وفى حالة وجود اكثر من محطة توليد رئيسية واحدة يسمح بالاكتفاء بلوحة تشغيل رئيسية واحدة فقط .

القاعدة ٢٥ ـ مصدر الطاقة الكهربائية للطوارىء فى سفن الركاب :

(أ) يجب ان يكون فوق كوبرتة القواطيع خارج غلاف غرفة الآلات مصدر طاقة كهربائية للطوارىء فى مكان مغلق خاص به . ويجب ان يكون موضعه بالنسبة لمصدر أو مصادر الطاقة الرئيسية للكهرباء بحيث تقتنع (الادارة) أن نشوب حريق أو حادثة أخرى لمكان الآلات المحدد فى الفقرة (ح) من القاعدة (٢) من هذا الفصل لا يؤثر فى التغذية والتوزيع من الطاقة الخاصة بالطوارىء . كذلك لا يجب ان يكون موضعه فى الجزء الأمامى من قاطوع التصادم .

(ب) يجب ان تكون القوة الممكن الحصول عليها كافية لتغذية كل الخدمات التى هى فى رأى (الادارة) لازمة لسلامة الركاب وافراد الطاقم فى حالة طوارىء . مع الأخذ فى الاعتبار بأن مثل هذه الخدمات قد يستلزم الأمر تشغيلها كلها فى وقت واحد . كما يجب أن يعنى عناية خاصة بأنوار الطوارىء عند كل مركز من مراكز انزال القوارب على السطح وعلى جانبى السفينة . وفى الممرات وفى المدرجات والمخارج وفى اماكن الآلات ومراكز المراقبة الموضحة فى الفقرة (و) من القاعدة (٣٥) من هذا الفصل وعند مضخة الرشاشات . وأنوار الملاحة . ومصباح الاشارات النهارى اذا كان يعتمد على تشغيله على المصدر الرئيسى للقوة الكهربائية ويجب أن تكون هذه القوة كافية للعمل لمدة ٣٦ ساعة الا فى حالة السفن التى تعمل بانتظام فى رحلات قصيرة المدى حيث يجوز (للادارة) فى هذه الحالة أن توافق على مدة تغذية أقل اذا اقتنعت بأنها كافية لتحقيق نفس مستوى السلامة .

(ج) مصدر القوة الخاص بالطوارىء يجوز أن يكون :

اما (١) مولدا كهربائيا يدار بمحرك أساسى مناسب ويعتمد على تغذية وقود مستقلة وله جهاز بدء حركة معتمد . ولا تقل درجة اشتعال الوقود المستخدم عن ١١٠° فهرنهيت (أو ٤٣° مئوية) . أو (٢) بطارية مجمعة (مخزنة) تتحمل شحنة الطوارىء دون حاجة الى اعادة شحنها أو دون التعرض لهبوط مفرط فى الفولطية .

(د) ١ ـ اذا كان مصدر القوة للطوارىء مولدا كهربائيا ففى هذه الحالة يجب توفر مصدر قوة مؤقت للطوارىء مكونا من بطارية مجمعة ذات قوة تكفى بما ياتى :

أولا :ـ اضاءة انوار الطوارىء بصفة مستمرة لمدة نصف ساعة .

ثانيا :ـ غلق الابواب السدود للميناء (اذا كانت تدار كهربائيا) . ولكن ليس من الضرورى غلقها كلها فى آن واحد .

ثالثا : ـ لتشغيل المؤشرات (المدارة كهربائيا) التى تبين ما اذا كانت الأبواب السدود للماء التى تدار اليا مفتوحة أم مغلقة .

رابعا : ـ لتشغيل أجهزة الاشارة الصوتية (المدارة كهربائيا) التى تنذر بأن الأبواب (السدود للماء التى تعمل آليا) على وشك الغلق .

هذا ويجب عمل الترتيبات اللازمة لكى يعمل مصدر قوة الطوارىء أوتوماتيكيا بمجرد توقف المصدر الرئيسى للتغذية الكهربائية .

٢ ـ اذا كان مصدر القوة للطوارىء بطارية مجمعة يجب عمل الترتيبات اللازمة لضمان بدء الانارة الخاصة بالطوارىء فى العمل أوتوماتيكيا بمجرد توقف مصدر الاضاءة الرئيسى .

(هـ) يعلق مؤشر فى حجرة الآلات ويفضل أن يكون على لوحة التوزيع الرئيسية ، وظيفته الاخطار عن اية بطارية مجمعة وضعت بالتطبيق لهذه القاعدة تكون فى حالة تفريغ مطرد .

(و) ١ ـ توضع لوحة التوزيع الاحتياطية أقرب ما يمكن عمليا الى مصدر القوة للطوارىء .

٢ ـ اذا كان مصدر القوة للطوارىء مولدا كهربائيا يجب وضع لوحة التوزيع الاحتياطية فى نفس مكان مصدر قوة الطوارىء الا ما لم يضعف ذلك عمل لوحة التوزيع الاحتياطية .

٣ ـ لا يجب أن توضع بطارية مجهزة بالتطبيق لاحكام هذه القاعدة فى نفس مكان لوحة التوزيع الاحتياطية .

٤ ـ يجوز (للادارة) أن تسمح بتغذية لوحة التوزيع الاحتياطية من لوحة التوزيع الرئيسية فى حالات التشغيل العادية .

(ز) يجب أن تعمل الترتيبات اللازمة بحيث ان تركيبات الطوارىء باكملها يمكن أن تؤدى وظيفتها والسفينة مائلة ٢٢½ درجة الى جانبها و / او ١٠ درجات نحو احد طرفيها .

(ح) يجب عمل اللازم لاجراء الاختبارات الدورية على مصدر القوة للطوارىء وعلى مصدر القوة المؤقت ـ اذا وجد ـ ويجب أن تشمل هذه الاختبارات تجربة التركيبات الأوتوماتيكية .

القاعدة ٢٦ ـ مصدر القوة الكهربائية للطوارىء فى سفن البضائع :

(أ) سفن البضائع ٥٠٠٠ طن حمولة كلية فاكثر :

١ ـ سفن البضائع التى حمولتها الكلية ٥٠٠٠ طن فاكثر يجب أن يكون مصدر القوة للطوارىء فيها فى مكان خاص به يقع بموافقة (الادارة) فوق أعلى كوبرتة متصلة وخارج مناور الآلات وذلك كى يكون عمله مضمونا فى حالة نشوب الحريق أو وقوع حادثة أخرى تتسبب فى تعطيل عمل الجهاز الكهربائى الرئيسى .

٢ ـ يجب أن تكون القوة بحيث تكفى لتغذية جميع الخدمات التى ترى (الادارة) انها لازمة لسلامة كل من على السفينة فى حالة الطوارىء وعلى أن يوضع فى الاعتبار احتمال لزوم تشغيل هذه الخدمات كلها فى نفس الوقت .

كما يجب أن يهتم بصفة خاصة بما يأتى :

اولا ـ انوار الطوارىء عند كل مركز من مراكز انزال القوارب فوق الكوبرتة وعلى جوانب السفينة وفى كل الممرات والمدرجات والمخارج . وفى مكان الآلات الرئيسية . ومكان مجموعة المولدات الرئيسية . وفوق ممشى القيادة . وفى حجرة الخرائط .

وثانيا ـ اشارات التنبيه .

وثالثا ـ انوار الملاحة اذا كانت تعمل بالكهرباء فقط . وكذا مصباح الاشارة النهارى اذا كان يغذى من المصدر الرئيسى للقوة الكهربائية .

هذا ويجب ان تكون الطاقة كافية لمدة ست ساعات .

٣ ـ مصدر القوة للطوارىء اما ان يكون :

بطارية مجمعة (مخزنة) تتحمل شحنة الطوارىء دون حاجة الى اعادة ملئها أو دون أن تتعرض لهبوط الفولطية المفرط .

او يكون مولدا كهربائيا يدار بمحرك اساسى وبتغذية مستقلة للوقود وبتركيبات لتشغيله توافق عليها (الادارة) . على أن يكون الوقود المستخدم ذا نقطة اشتعال لا تقل عن ٦١٠° فهرنهيت (أو ٤٣° مئوية) .

٤ ـ يجب اتخاذ اللازم بحيث يمكن لتركيبات الطوارىء باكملها أن تؤدى وظيفتها والسفينة مائلة ٢٢½° الى احد جانبيها و / او ١٠° نحو احد طرفيها .

(ب) سفن البضائع التى تقل حمولتها الكلية عن ٥٠٠٠ طن :

١ ـ فى سفن البضائع التى تقل حمولتها الكلية من ٥٠٠٠ طن يجب أن يوجد مصدر قوة للطوارىء فى مكان خارجى خاص به توافق عليه (الادارة) . فى مقدوره تغذية الانارة عند مراكز انزال القوارب وكذا اماكن وضع وحدات انقاذ الغرقى المنصوص عنها فى الفقرات الفرعية (أ ـ ٢) ، (ب ـ ٢) ، (ب ـ ٣) من القاعدة (١٩) من الفصل الثالث . وهذا بالاضافة الى الخدمات الاخرى التى قد ترى (الادارة) لزوما لها . على أن يوضع فى الاعتبار حكم القاعدة (٣٨) من الفصل الثالث .

٢ ـ يجب أن تكفى الطاقة ثلاث ساعات على الأقل .

٣ ـ تخضع هذه السفن ايضا لاحكام الفقرات الفرعية (٣ ، ٤ ، ٥) من الفقرة (أ) من هذه القاعدة .

القاعدة ٢٧ ـ الاحتياطات ضد الصدمات الكهربائية والحرائق والأخطار الأخرى الناشئة عن مصدر كهربائى :

(أ) فى سفن الركاب وسفن البضائع :

اولا :

١ ـ جميع الأجهزة المعدنية المكشوفة فى الآلات الكهربائية أو الأجهزة التى لم تعد ليسير فيها التيار الكهربائى ولكن يحتمل ان يسير فيها هذا التيار بطريقة خاطئة يجب أن توصل بسلك ارضى كما يجب أن تركب وترتب جميع الأجهزة بطريقة يمكن معها تفادى خطر الاصابة اثناء الاستعمال العادى .

٢ ـ الاطارات المعدنية لجميع المصابيح النقالى وكل الأدوات والأجهزة النقالى المماثلة المعتبرة من المعدات المزودة بها السفينة والتى تعمل تحت ضغط أكبر من ضغط الأمان الذى تحدده (الادارة) يجب أن توصل بالأرض (بدن السفينة) بواسطة موصل مناسب الا اذا عملت احتياطات معادلة مثل العزل المزدوج أو بواسطة محول كهربائى للعزل ويجوز أن تطالب (الادارة) باحتياطات اضافية للمصابيح الكهربائية والأدوات أو الأجهزة المماثلة لاستخدامها فى الأماكن الرطبة .

ثانيا :

يجب ان ترتب لوحات التحويل الرئيسية والخاصة بالطوارىء بطريقة يسهل معها الوصول اليها من الخلف او الامام دون أى خطر على القائمين بمراقبتها . ويجب أن تعمل وقاية مناسبة للوحات التحويل على جوانبها ومن خلفها واذا دعت الضرورة من أمامها أيضا . كما يجب أن توجد عند الضرورة حصيرة او شبكة رديئة التوصيل للكهرباء امام وخلف الجهاز . والاجزاء المكشوفة الحاملة لتيار كهربائى موصل بالأرض (هنا بدن السفينة) يزيد جهده عن الفولت الذى تحدده (الادارة) يجب أن لا تركب على واجهة أى لوحة تحويل أو لوحة مراقبة .

ثالثا :

١ ـ اذا استخدمت طريقة توزيع التيار العائد من بدن السفينة فيجب اتخاذ الاحتياطات التى تراها (الادارة) .

٢ ـ التيار العائد من بدن السفينة يجب أن لا يستخدم فى ناقلات البترول .

رابعا :

١ ـ جميع الاغلفة المعدنية ووقايات الكابلات يجب أن تكون متواصلة التيار الكهربائى وموصلة بالأرض (بدن السفينة) .

٢ ـ اذا لم تكن للكابلات اغطية معدنية ولا وقاية وكان هناك احتمال لحدوث خطر من الحريق نتيجة خطأ كهربائى فعلى (الادارة) أن تطالب بعمل الاحتياطات اللازمة .

خامسا :

يجب أن تنظم تركيبات الاضاءة بطريقة تمنع ارتفاع الحرارة الى درجة متلفة للأسلاك وتمنع ايضا ارتفاع درجة حرارة الأدوات المحيطة بها ارتفاعا زائدا .

سادسا :

يجب أن تعمل دوائر للأسلاك حتى لا تتعرض للاحتكاك او لأى تلف آخر .

سابعا :

كل دائرة منفصلة يجب أن تحصن ضد دائرة القصر . كما يجب أن تحصن ضد تجاوز الجهد الا اذا كان ذلك تطبيقا للقاعدة (٣٠) من هذا الفصل أو اذا سمحت (الادارة) بالاستثناء . ويجب أن توضح بصفة ثابتة طاقة حمل التيار لكل دائرة وكذلك بيان نظام العمل فى الجهاز الخاص بالوقاية ضد تجاوز الجهد .

ثامنا :

يجب ان توضع البطاريات المكثفة فى مكان امين كما يجب أن تكون الاقسام المعدة لوضعها اصلا منشاة بطريقة مناسبة كافية التهوية .

(ب) فى سفن الركاب فقط :

اولا :

يجب عمل الترتيبات اللازمة فى نظم التوزيع بحيث اذا شبت النار فى اية منطقة نار رئيسية فانها لا تؤثر على اداء الخدمات الضرورية فى اية منطقة نار رئيسية اخرى . ويكفى هذا الاجراء اذا كانت المواصلات الكهربائية الرئيسية والخاصة بالطوارىء المخترقة اية منطقة) منزلة راسيا وافقيا وبعيدة عن بعضها بقدر ما يمكن عمليا .

ثانيا :

الكابلات الكهربائية يجب ان تكون من نوع بطىء الاشتعال ترضى به (الادارة) و (للادارة) ان تطالب بتحصينات اضافية للأسلاك الكهربائية فى اجزاء معينة من السفينة لفرض الوقاية من النار او الانفجار .

ثالثا :

فى الأماكن التى يحتمل أن يتجمع فيها خليط قابل للاشتعال يجب أن لا تركب فيها اجهزة كهربائية الا اذا كانت من نوع لا يشعل الخليط المذكور مثل الجهاز الواقى من اللهب والجهاز الواقى من الانفجار .

رابعا :

الدائرة الكهربائية فى اماكن تخزين الوقود أو العنبر يجب أن تجهز بمفتاح عزل موضعه خارج المكان الموجودة فيه .

خامسا :

الوصلات فى جميع الاسلاك باستثناء وصلات دوائر الفولت المنخفض يجب أن تعمل فقط فى نقط اتصال أو صناديق توزيع . وكل هذه الصناديق أو مجمعات الأسلاك يجب ان تركب بطريقة تمنع انبعاث النار منها . واذا ما استخدمت فى وصل الأسلاك طريقة الجدل فيجب أن تكون بطريقة تحفظ للأسلاك خواصها الأصلية الميكانيكية والكهربائية .

(ج) فى سفن البضائع فقط :

الاجهزة التى يحتمل أن تحدث اقواسا كهربائية يجب أن لاتوضع فى مكان مخصص اصلا لوضع البطاريات المكثفة . الا اذا كانت هذه الاجهزة من نوع مقاوم للهب (مقاوم للانفجار) .

القاعدة ٢٨ ـ وسائل السير الى الخلف :

(أ) فى سفن الركاب وفى سفن البضائع :

يجب أن تكون بالسفينة الطاقة الكافية للسير فى البحر من الخلف بضمان حسن ادارة السفينة فى جميع الظروف العادية .

(ب) فى سفن الركاب فقط :

يجب أن تثبت من المعاينة الأولى قدرة الآلات على عكس اتجاه رفع الرفاص فى وقت كاف تحت ظروف المناورات العادية بحيث يمكن وضع السفينة فى حالة سكون بعد ان كانت فى اقصى سرعة أمامية .

القاعدة ٢٩ ـ جهاز القيادة :

(أ) فى سفن الركاب وفى سفن البضائع :

١ ـ يجب أن تجهز السفينة بجهاز قيادة رئيسى وجهاز قيادة احتياطى توافق عليهما (الادارة) .

٢ ـ يجب أن يكون جهاز القيادة الرئيسى ذا متانة مناسبة وقوة تكفى لقيادة السفينة بأقصى سرعة تشغيل لها . هذا ويجب أن يكون تصميم جهاز القيادة الرئيسى وكذا عارضة الدفة بطريقة تحميها من التلف فى حالة أقصى السرعة الى الخلف .

٣ ـ يجب أن يكون جهاز القيادة الاحتياطى ذا متانة مناسبة وقوة تكفى لقيادة السفينة بالسرعة الملاحية كما يجب ان يكون مستطاعا فى حالة الطوارىء تشغيله بسرعة .

٤ ـ اذا كانت الدفة تدار آليا فيجب أن يكون موضعها المضبوط مبينا بالمحطة الرئيسية للقيادة .

(ب) فى سفن الركاب فقط :

١ ـ يجب أن يكون فى استطاعة جهاز القيادة الرئيسى تحريك الدفة من موضع ٣٥ درجة من جانب الى موضع ٣٥ درجة فى الجانب الآخر بينما تكون السفينة تجرى بأقصى سرعة تشغيل للأمام كما يجب أن يكون فى الاستطاعة تحريك الدفة من موضع ٣٥ درجة فى أى من الجانبين الى موضع ٣٠ درجة من الجانب الآخر فى ظرف ٢٨ ثانية بينما تكون السفينة تجرى بأقصى سرعة تشغيل .

٢ ـ فى أية حالة ترى فيها (الادارة) أن يكون قطر الدفة عند ذراع التحريك أكثر من ٩ بوصات (٢٢٫٨٦ سنتيمترا) فيجب فى هذه الحالة أن تكون ادارة الجهاز بقوة آلية .

٣ ـ اذا كانت وحدات القوة المحركة لجهاز القيادة الرئيسى هى وتوصيلاتها مزدوجة التركيب بموافقة (الادارة) وكانت كل وحدة تكفى لجعل جهاز القيادة يستوفى اشتراطات الفقرة الفرعية (١) من هذه الفقرة . ففى هذه الحالة لا لزوم لجهاز قيادة احتياطى .

٤ ـ فى الحالات التى ترى فيها (الادارة) أن يزيد قطر الدفة عند يد تحريكها على ٩ بوصات (٢٢٫٨٦ سنتيمترا) يجب أن توجد محطة قيادة بديلة توافق (الادارة) على مكان وضعها . هذا ويجب أن يرتب بموافقة (الادارة) تركيب وسيلتى ضبط المحطة الرئيسية والمحطة البديلة من بعد . بحيث اذا تعطلت احداهما لا يترتب على ذلك عجز الأخرى عن قيادة السفينة .

٥ ـ يجب أن توجد طريقة ترضى (الادارة) تمكن من ايصال الأوامر من ممشى القيادة الى المحطة البديلة للقيادة .

(جـ) فى سفن البضائع فقط :

١ ـ يجب أن يعمل جهاز (الادارة) بقوة آلية فى اية حالة تتطلب (الادارة) فيها أن يكون قطر عامود الدفة عند يد تحريكها أكبر من ١٤ بوصة (٣٥٫٥٦ سنتيمترا) .

٢ ـ اذا كانت وحدات القوى المحركة لجهاز القيادة الرئيسى هى وتوصيلاتها مزدوجة التركيب بموافقة (الادارة) وكانت كل وحدة تتفق واشتراطات الفقرة الفرعية (٣) من الفقرة (أ) من هذه القاعدة فلا لزوم فى هذه الحالة لجهاز قيادة مساعد وذلك بشرط أن التركيبات المزدوجة هى وتوصيلاتها تطابق احكام الفقرة الفرعية (٢) من الفقرة (أ) من هذه القاعدة .

القاعدة ٣٠ ـ جهاز القيادة الكهربائى والهيدرو كهربائى :

(أ) فى سفن الركاب وفى سفن البضائع :

يجب أن يركب فى مكان مناسب توافق عليه (الادارة) مبينات تبين عمل موتورات أجهزة القيادة الكهربائية والهيدروكهربائية .

(ب) فى جميع سفن الركاب (بصرف النظر عن مقدار حمولتها وكذا سفن البضائع ذات الحمولة الكلية ٥٠٠٠ طن فاكثر :

١ ـ يجب أن يخدم جهاز القيادة الكهربائية والهيدروكهربائية دائرتان تغذيان من لوحة التوزيع الأساسية وقد يجوز أن تمر احدى هاتين الدائرتين خلال لوحة التوزيع الخاصة بالطوارىء أن وجدت . ويجب ان تكون لكل دائرة قدرة على امداد الموتورات التى تتصل بها عادة وتعمل فى وقت واحد . اذا وجدت ترتيبات فى حجرة جهاز القيادة العملية تقل تتيح لأى من الدائرتين امدادا اى موتورا أو مجموعة موتورات ففى هذه الحالة يجب ان تتناسب قدرة كل دائرة مع اشد حالات التحميل . هذا ويجب أن تفصل الدائرتان على امتداد طولهما باوسع ما يمكن عمليا .

٢ ـ الدوائر والموتورات المذكورة لا يجب وقايتها الا ضد التماس .

(جـ) سفن البضائع التى تقل حمولتها الكلية عن ٥٠٠٠ طن :

١ ـ اذا كانت الطاقة الكهربائية هى الطاقة الوحيدة لكل من جهازى القيادة الرئيسى والمساعد فيجب ان تستوفى اشتراطات الفقرة (ب) من هذه القاعدة الا اذا كان جهاز القيادة المساعد يستمد قواه من موتور مخصص اصلا لخدمات اخرى ففى هذه الحالة يجوز تطبيق حكم الفقرة الفرعية (٢) من الفقرة (ب) وذلك بشرط أن تقتنع (الادارة) بكفاية الترتيبات الوقائية .

٢ ـ موتورات جهاز القيادة الرئيسى الكهربائى والهيدروكهربائى وكذا الدائرة أو الدوائر التى تغذيها لا يجب وقايتها الا ضد التماس .

القاعدة ٣١ ـ زيت الوقود المستخدم فى سفن الركاب :

يجب أن لا تستخدم آلة احتراق داخلى لاية تركيبات فى سفن الركاب اذا كانت نقطة وميض زيت وقودها ١١٠ فهرنهايت أو (٤٣ سنتيجراد) أو اقل .

القاعدة ٣٢ ـ موضع أجهزة الطوارىء فى سفن الركاب :

مصدر القوى الكهربائية للطوارىء . ومضخات حريق الطوارىء وكذا مضخات الطوارىء للسنتينة (للجمة) وبطاريات وزجاجات ثانى اكسيد الكربون الخاصة باطفاء الحرائق والأجهزة الاخرى للطوارىء اللازمة لسلامة السفينة يجب ان لا توضع فى سفن الركاب امام قاطوع التصادم .

القاعدة ٣٣ ـ الصلة بين ممشى القيادة وحجرة الآلات :

يجب أن تجهز السفن بوسيلتين لنقل الأوامر من ممشى القيادة الى حجرة الآلات واحدى هاتين الوسيلتين يجب ان تكون تلغرافى حجرة الآلات .

الجزء (د) الوقاية من الحرائق

(فى الجزء) (د) من هذه القواعد تطبق القواعد من ٣٤ حتى ٥٢ على سفن الركاب التى تحمل اكثر من ٣٦ راكبا وتطبق القواعد من ٣٤ حتى ٥٢ على سفن الركاب التى لا تحمل أكثر من ٣٦ راكبا وتطبق القواعد من ٣٥ حتى ٥٤ على سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٤٠٠ طن فاكثر) .

القاعدة ٣٤ ـ عام :

(أ) الغرض من هذا الجزء هو الحصول على اكبر قسط ممكن من الوقاية ضد الحريق بوضع قواعد مفصلة عن التركيبات واقامتها ، والاسس الثلاثة الرئيسية المبينة عليها هذه القواعد هى :

١ ـ فصل اماكن الاقامة عن باقى السفينة بقواطيع لها خاصية المقاومة الحرارية والانشائية .

٢ ـ حصر او اطفاء أو اكتشاف اى حريق فى موضع منشئه .

٣ ـ وقاية منافذ الهروب .

(ب) يقسم بدن السفينة ومشيداتها العليا والمشيدات فوق الكويرتة الى مناطق اساسية رأسية بواسطة قواطيع من الطراز (أ) طبقا للمواصفات الواردة بالفقرة (جـ) من القاعدة (٣٥) من هذا الفصل علاوة على تقسيمها بقواطيع المشابهة الواقية للمنافذ الرأسية . وكذا القواطيع التى تفصل اماكن الاقامة عن اماكن الآلات والبضائع والخدمات وغيرها وعلاوة على ذلك واستكمالا لنظام الدوريات ووسائل التنبيه وأجهزة اطفاء الحريق المنصوص عنها فى الجزء (هـ) من هذا الفصل . يجب أن تستعمل فى اماكن الراحة والخدمة احدى طرق الوقاية الآتية او مجموعات منها حسبما تراه (الادارة) وذلك لحصر الحريق فى منشئه ومنعه من الانتشار :

الطريقة الأولى : انشاء قواطيع تقسيم داخلية من الطراز (ب) الموضح بالفقرة (د) من القاعدة (٣٥) من هذا الفصل وعلى العموم دون تركيب أجهزة اكتشاف الحرائق ولا الرشاشات فى اماكن الاقامة والخدمة .

الطريقة الثانية : تركيب جهاز رش أوتوماتيكى ووسيلة تنبيه لاكتشاف الحرائق واطفائها فى جميع الاماكن التى يحتمل أن تنشأ فيها دون ما تقيد عادة بطراز قواطيع التقسيم الداخلية فى الاماكن المستخدمة فيها هذه الطريقة للوقاية .

الطريقة الثالثة : طريقة تقسيم فرعية داخل كل منطقة اساسية رأسية وذلك بتقاسيم من النوع (أ) ، (ب) موزعة طبقا للاهمية وحجم وطبيعة الاقسام المختلفة مع تركيب جهاز اوتوماتيكى لاكتشاف الحرائق فى جميع الأماكن التى يحتمل أن تنشأ فيها ومع تقييد استعمال المواد والمعدات القابلة للاحتراق وشدة الاشتعال . ولكن فى العادة بدون تركيب جهاز رش .

هذا فى المكان المناسب من قواعد هذا الجزء من هذا الفصل يبين راس القاعدة او عنوان فقراتها ، الطريقة الواجب استخدامها من هذه الطرق .

القاعدة ٣٥ ـ تعريف :

فى هذا الجزء من هذا الفصل يقصد بالعبارات الآتية المعانى المفسرة لها كالآتى :

(أ) مادة غير قابلة للاحتراق :

هى المادة التى لا تحترق ولا ينبعث منها ابخرة قابلة للالتهاب تكفى لاشعال اول لهب فيها اذا وصلت درجة حرارتها الى ١٣٨٢ درجة فهرنهايت تقريبا (او ٧٥٠ درجة مئوية) اما أية مادة اخرى فتعتبر (مادة قابلة للاحتراق) .

(ب) الاختبار القياسى للحريق :

هو اختبار تعرض فيه لفرن الاختبار عينات من قواطيع او كويرتات (أسطح) مناسبة ذات مساحة سطحية تقرب من خمسين قدما مربعا (أو ٤٫٦٥ مترا مربعا) بارتفاع ثمانية اقدام (أو ٢٫٤٤ مترا) تشبه الى أقرب حد ممكن المشيد المزمع عمله وتشمل عند اللزوم وصلة واحدة على الاقل وذلك للكشف عن سلسلة من درجات الحرارة وعلاقتها بالزمن وهى بالتقريب كالآتى :

	درجة ف	درجة مئوية
فى نهاية الخمس دقائق الأولى	١٠٠٠	(أو ٥٣٨)
فى نهاية العشر دقائق الأولى	١٣٠٠	(أو ٧٠٤)
فى نهاية ٣٠ دقيقة الأولى	١٥٥٠	(أو ٨٤٣)
فى نهاية ٦٠ دقيقة الأولى	١٧٠٠	(أو ٩٢٧)

(جـ) تقاسيم النوع (أ) او تقاسيم مقاومة الحريق :

هى التقاسيم المكونة من قواطيع وكويرتات (أسطح) تتوفر فيها ما ياتى :

١ ـ أن تكون مصنوعة من الصلب او من اية مادة معادلة .

٢ ـ أن تقوى بدرجة مناسبة .

٣ ـ أن يكون صنعها بحيث يمكنها من منع تسرب الدخان واللهب طوال مدة ساعة باكملها من الاختبار القياسى للحريق .

٤ ـ وان تتوفر فيها درجة العزل التى تحددها (الادارة) مع وضع طبيعة الاماكن المجاورة فى الاعتبار .

وعلى العموم فانه فى كل حالة توجب أن تكون مثل هـذه القواطيع والكويرتات (الاسطح) مكونة اقساما ومقاومة للحرائق بين مكانين يحتوى ايهماعلى مصنوعات خشبية مجاورة أو بطانات خشبية أو مادة قابلة للاحتراق ويجب ان تكون هذه القواطيع والكويرتات معزولة بدرجة انه لو تعرض أى من واجهاتيها للاختبار القياسى للحريق لمدة ساعة فيجب ان لا تزيد درجة حرارة الواجهة غير المعرضة للحرائق فى أية فترة اثناء الاختبار لى ٢٥٠ درجة ف (او ١٣٩ درجة مئوية) فوق درجة الحرارة الابتدائية . وان لا ترتفع درجة الحرارة فى اية نقطة على الواجهة (بما فى ذلك الوصلات) على أكثر من ٣٢٥ درجة ف (او ١٨٠ درجة مئوية) فوق درجة الحرارة الابتدائية . ومع ذلك يمكن قبول درجة عزل اقل كما يمكن التجاوز عن اشتراط العزل كلية لو رات (الادارة) ان احتمال وقوع الحريق قليل هذا وقد ترى (الادارة) القيام باختبار قاطوع او سطح مجمع للتأكد من توفر الاشتراطات السابقة الخاصة بارتفاع درجة الحرارة .

(د) تقاسيم النوع (ب) او تقاسيم عائقة للحريق :

هى التقاسيم المكونة من قواطيع مشيدة بطريقة تمكنها من تسرب اللهب طوال مدة النصف ساعة الاولى من الاختبار القياسى للحريق وذلك بالاضافة الى قدرتها على العزل بالدرجة التى تراها (الادارة) مع وضع جميع الأماكن المجاورة فى الاعتبار . وعلى العموم ففى كل حالة توجب تكوين هـذه القواطيع لاقسام عائقة للحريق بين الأماكن يجب أن تصنع من مادة اذا تعرض اى وجه منها مدة نصف ساعة على الاختبار القياسى للحريق فان الوجه غير المعرض للحرارة لا يزيد طوال فترة الاختبار بأكثر من ٢٥٠ درجة ف (أو ١٣٩ درجة مئوية) فوق درجة الحرارة الابتدائية وان لا تزيد درجة الحرارة فى اية نقطة من الوجه بما فى ذلك الوصلات على الاكثر من ٤٠٥ درجة ف (او ٢٢٥ درجة مئوية) فوق درجة الحرارة الابتدائية . أما اذا كان الحشو مصنوعا من مواد غير قابلة للاحتراق فالمطلوب فقط فى هذه الحالة الاحتفاظ بنسبة ارتفاع درجة الحرارة سالفة الذكر طوال ربع الساعة الأولى من الاختبار القياسى للحريق غير أن الاختبار يجب أن يستمر حتى نهاية النصف ساعة للتأكد من سلامة الحشو بحالة عادية . هذا وكل المواد التى تدخل فى تشييد وتركيب تقاسيم النوع (ب) غير قابلة للحريق يجب أن تكون هى أيضا مواد غير قابلة للحريق . ويجوز (للادارة) أن تقبل درجة عزل اقل كما يجوز أن تتجاوز عن اشتراط العزل كلية اذا رات ان احتمال وقوع الحريق لليل . هذا وقد ترى (الادارة) القيام باختبار قاطوع او سطح مجمع للتأكد من توفر الاشتراطات السابقة الخاصة بارتفاع درجة الحرارة .

(هـ) المناطق الرأسية الأساسية :

هى الأجزاء التى يكون فيها جسم السفينة والمشيدات العليا ومنشآت السطح مقسمة بتقسيمات من النوع (أ) لا يزيد متوسط طولها عادة فوق أى سطح على ١٣١ قدما (أو ٤٠ مترا) .

(و) مراكز المراقبة :

هى الأماكن الموضوعة فيها الجهاز اللاسلكى او الاجهزة الرئيسية للملاحة او المعدات المركزية لتسجيل الحرائق او المولد الكهربائى للطوارىء .

(ز) أماكن الاقامة :

هى الاماكن العامة والممرات ودورات المياه والحجرات والمكاتب واماكن البحارة وصالونات الخلاقة والمعزول من الكيلارات والدواليب وما شابهها .

(ح) الأماكن العامة :

هى الجزاء من أمكنة الاقامة مستعملة كصالات وحجرات طعام وردهات استراحة وما شابه ذلك من الاماكن المنعزلة من الجزء الخارجى من السفينة بصفة دائمة .

(ط) أماكن الخدمة :

هى الأماكن المستعملة للمطابخ والكيلارات الرئيسية والمخازن (باستثناء الكيلارات المعزولة والدواليب المعزولة) والبريد والنقود وما شابهها . ثم الممرات المؤدية الى مثل هذه الأماكن .

(ى) أماكن البضاعة :

هى المستعملة لشحن البضائع بما فى ذلك صهاريج شحن الزيوت ثم الممرات المؤدية الى هذه الأماكن .

(ك) أماكن الآلات :

تشمل كل الأماكن التى تشغلها الآلات المسيرة والآلات المساعدة او آلات التبريد والمراجل والمضخات والورش والمولدات الكهربائية ، وآلات التهوية وتكييف الهواء ومحطات ملء الزيوت وما شابه ذلك ثم الممرات المؤدية الى هذه الأماكن .

(ل) الصلب والمواد الاخرى المعادلة له :

عند ذكر هـذا التعبير يكون المقصود من (المواد المعادلة) اية مادة تكون بطبيعتها او بفضل ما زودت به من عزل ذات خواص معادلة من حيث التكوين والكمال لخواص الصلب اذا ما تعرضت التعريض المطلوب للنار (مثل الالونيوم المزود بعازل مناسب) .

(م) ضعف انتشار اللهب :

يعنى أن السطح السابق وصفه له القدرة الكافية للحد من انتشار اللهب مع ملاحظة خطر الحريق فى الأماكن المعينة . ويحدد بعملية اختبار مناسبة ترضى بها (الادارة) .

القاعدة ٣٦ ـ البناء (الطرق الأولى والثانية والثالثة) :

(أ) الطريقة الأولى :

جسم السفينة المشيدات العليا وقواطيع البناء والكويرتات (الاسطح) ومشيدات الكويرتة يجب أن تبنى من الصلب أو من مادة اخرى معادلة لها .

(ب) الطريقة الثانية :

١ ـ جسم السفينة والمشيدات العليا وقواطيع البناء والكويرتات (الاسطح) ومشيدات الكويرتة يجب أن تبنى من الصلب أو من مادة اخرى معادلة لها .

٢ ـ اذا استخدمت وقايات الحريق بالتطبيق الطريقة (الثانية) يجوز أن يبنى المشيد العلوى من سبائك الالنيوم مثلا بالشروط الآتية :

١ ـ يراعى عند تعريض القلوب المعدنيـة لتقسيمات النوع (أ) للاختبار القياسى للحريق الخواص الميكانيكية للمادة .

٢ ـ تركيب طريقـة رش اوتوماتيكية بالتطبيق لأحكام الفقـرة (ز) من القاعدة (٥٩) من هذا الفصل .

٣ ـ اتخاذ الاحتياطات المناسبة التى تضمن انه فى حالة حـدوث حريق تظل ترتيبات وضع وتحميل معدات النجاة وانزالها الى المـاء بنفس الكفاءة كما لو كان المشيد العلوى مبنيا من الصلب .

٤ ـ قبة ومساقط النور والهـواء لامكنة المراجل والآلات تـكون مبنية من الصلب ومجهزة بعزل متاسب واذا وجـدت بهـا فتحات يجب أن تكون منظمة تنظيما منـاسبا وذات وقاية تمنـع انتشـار الحريق .

(ج) الطريقة الثالثة :

١ ـ جسم السفينة والمشيدات العليـا وقواطيع البناء والكوبرتات (الأسطح) ومشيـدات الـكوبرتة يجب أن تبنى من الصلب أو من مادة اخرى معادلة لها .

٢ ـ اذا استخدمت وقايات الحريق بالتطبيق للطريقة (الثانية) يجوز أن يبنى المشـيد العلوى من سبائك الألمونيوم مثـلا بالشروط الآتيـة :

١ ـ يراعى عنـد تعريض القلوب المعدنية لتقسيمات النـوع (أ) للاختبار القياسى للحريق الخواص الميكانيكية للمادة .

٢ ـ يجب ان تقتنع (الادارة) ان كمية المواد القابلة للاحتراق المستخدمة فى الجـزء المعـدنى من السفينة اقل نسبيا . ويجب ان تكون الأسقف (اى بطانات الكوبرتة) من مادة غير قابلة للاحتراق .

٣ ـ اتخاذ الاحتياطات المنـاسبة التى تضمن انه فى حالة حـدوث حريق تظل ترتيبات وضـع وتحميل معـدات النجاة وانزالها الى المـاء بنفس الكفاءة كما لو كان المشيد العلوى مبنيا من الصلب .

٤ ـ قبة ومساقط النور والهواء لأمكنة المراجل والآلات تكون مبنية من الصلب ومجهزة بعزل مناسب . واذا وجدت بهـا فتحات يجب ان تكون منظمة تنظيما مناسبـا وذات وقاية تمنع انتشـار الحريق .

القاعدة ٣٧ ـ المناطق الراسية والأساسية (الطرق الأولى والثانية والثالثة) :

(أ) جسم السفينة والمشيدات العليـا ومشيدات الكويرتة يجب أن تقسم الى منـاطق راسـية اساسية . ويجب الاقلال الى أقل حد من التدريج والفجوات فاذا ما كان ذلك ضروريا فيجب ان يكون من تقاسيم النوع (أ) .

(ب) يجب بقدر الامكان عمليا أن تكون القواطيع المحددة للمناطق الرئيسية والاسـاسية فوق كوبرتة (سطح) القواطيـع على مستوى واحـد مع قواطيع التقسيم السدود للمـاء الموجودة تحت كوبرتة (سطح) القواطيع مباشرة .

(ج) مثل هذه القواطيع يجب ان تمتد من سطح الى سطح والى جانبى السفينة أو غيرها من الحدود .

(د) فى حالة السفن المصممة لأغـراض خاصـة مثـل حاملات السـيارات او معـديات عربات السـكك الحديدية حيث يتعارض وضـع مثل هـذه القواطيع مـع الغرض المصممة من اجله السفينة يجب ان يستعاض عن القواطيـع المذكورة بوسائل معادلة لمراقبة وحصر الحرائق تعتمد مواصـفاتها من (الادارة) .

القاعدة ٣٨ ـ المناطق الراسية والأساسية (الطرق الأولى والثانيـة والثالثة) :

(أ) اذا ثقب تقسيم من النـوع (أ) لامرار كابلات كهـربائيـة او مواسير أو نفق او مسالك ... الخ أو لتركيب معـايير أو كمرات او منشآت اخرى فيجب عمل الترتيبـات التى تضمن عدم ضعف مقاومة القواطيع للنار .

(ب) يجب أن تجهـز نفق ومسالك التهوية المخترقة قواطيـع المنطقة الراسيـة والأساسية بمنظمات كما يجب أن يكون بها جهاز ادارة محلى ممكن تشغيله من كلا جانبى القاطوع وتكون مواقع التشغيل بسهلة الوصول اليها ومميزة باللون الأحمـر . كمـا يجب تركيب مؤشرات تبين ما اذا كانت المنظمات مفتوحة أو مغلقة .

(ج) فيما عدا فتحـات الحمولة والفتحـات الموجودة بين اماكن الشحن والتخزين والعفش وكـذا الفتحـات بين الأماكن المذكورة والكوبرتات المعرضـة للطقس (المكشوفة) . يجب أن تجهز جميع الفتحات بوسائل غلق دائمة متصـلة بهـا تكون خاصية مقاومتها للنـار معادلة على الأقل لمقـاومة التقاسيم الموجودة فيهـا . واذا ثقبت تقـاسيم النوع (أ) بواسطة فتحات الحمولة فيجب أن تكون وسـائل الغلق مصنوعة من الواح الصلب .

(د) بناء جميع الأبواب واطاراتهـا فى تقاسيم النوع (أ) بما فى ذلك وسائل احكام غلقها يجب ان تكون لهـا القـدرة على مقاومة النـار وعلى منـع تسرب الدخان واللهب بدرجة معـادلة على الأقل بقدر الامكان عمليـا لقـدرة القواطيع الموجودة بهـا الأبواب . ولا حاجة لعـزل الأبواب السدود للمـاء .

(هـ) يجب أن يكون فى امكان شخص بمفـرده أن يفتح كل باب من اى جهتى القاطوع اما ابواب الحريق الموجودة فى قواطيع المناطق الرئيسية ـ غير الأبواب السدود للمـاء ـ يجب أن تكـون من النوع الذى يغلق تلقائيا وذات وسيلة سـهلة للانزلاق من مكانها وهى مفتوحة . ويجب أن تكون هـذه الأبواب من طراز وتصميم معتمد وأن يكون جهاز غلقهـا تلقائيا قادرا على غلق البـاب فى حالة ميل ٣½ درجة ضد اتجـاه الغلق .

القاعدة ٣٩ ـ القواطيع فى المنـاطق الراسية والرئيسية (الطريقتان الأولى والثالثة) :

(أ) الطريقـة الأولى :

١ ـ باستثناء القواطيع التى يجب أن تكون من تقاسيم النوع (أ) يجب ان يكون بنـاء جميع القواطيـع الموجـودة داخل أماكن الاقامة من تقـاسيم النـوع (ب) ومن مواد غير قـابلة للاحتراق وان كان يجوز تبطينهـا بمواد قابلة للاحتراق بالتطبيق لأحكام القاعدة (٤٨) من هـذا الفصل . وكل الأبواب والفتحـات المشابهة لهـا يجب ان تجهز بوسيلة غلق تلائم طراز القاطوع الموجودة به .

٢ ــ يجب ان تمتد كل قواطيع الممرات من كويرتة الى كويرتة . ويسمح بعمل فتحات للتهوية فى أبواب قواطيع النوع (ب) ويفضل أن تكون فى الجزء الاسفل منها . أما جميع القواطيع الاخرى المحيطة فيجب ان تمتد راسيا من الكويرتة الى الكويرتة وعرضيا الى جانبى السفينة أو الى أية حدود اخرى الا اذا كانت هناك سقوف أو بطانات غير قابلة للاحتراق فيجوز فى هذه الحالة أن تنتهى القواطيع الى السقوف او البطانات .

(ب) الطريقة الثالثة :

١ ــ باستثناء القواطيع التى يجب ان تكون من تقاسيم النوع (أ) يجب أن يكون بناء جميع القواطيع الموجودة داخل اماكن الاقامة من تقاسيم النوع (ب) ومن مواد غير قابلة للاحتراق وان كان يجوز تبطينها بمواد قابلة للاحتراق بالتطبيق لاحكام القاعدة (٤٨) من هذا الفصل . وهذه القواطيع التى يجب أن تمتد من الكويرتة الى الكويرتة تكون شبكة متصلة من القواطيع العائقة للحريق التى يجب ان لا تزيد مساحة اى قسم واحد بداخلها عادة على ١٣٠٠ قدم مربع (أو ١٢٠ مترا مربعا) وبحد اقصى قدره ١٦٠٠ قدم مربع (أو ١٥٠ مترا مربعا) . وكل الأبواب والفتحات المشابهة لها يجب ان تجهز بوسيلة غلق تلائم طراز القاطوع الموجودة به .

٢ ــ كل مكان عام تزيد مساحته على ١٦٠٠ قدم مربع (أو ١٥٠ مترا مربعا) يجب أن يحاط بتقاسيم من النوع (ب) ومن مواد غير قابلة للاحتراق .

٣ ــ فيما عدا تقاسيم النوع «أ» والنوع «ب» التى تفصل المناطق الرئيسية الراسية ومراكز المراقبة وسياجات مهابط المدرجات والممرات يجوز الاستغناء عن عزل تقاسيم النوع (أ) ، (ب) اذا كانت تكون جزءا خارجيا بالسفينة . أو اذا كان القسم الملاحق لها لا يحتوى على اخطار الحريق .

٤ ــ جميع قواطيع الممرات يجب ان تكون من تقاسيم النوع (ب) الممتدة من كويرتة الى كويرتة . فاذا كانت مسقوفة يجب ان تكون الاسقف من مواد غير قابلة للاحتراق . ويسمح بعمل فتحات للتهوية فى الأبواب ويفضل ان تكون فى الجزء الاسفل منها . هذا ويجب أن تكون كل القواطيع الاخرى الفاصلة ايضا ممتدة راسيا من الكويرتة الى الكويرتة . وعرضيا حتى جانبى السفينة أو الى حدود اخرى . الا اذا وجدت اسقف او بطانات غير قابلة للحريق اذ يجوز فى هذه الحالة أن تنتهى عند الاسقف او البطانات .

٥ ــ تقاسيم النوع كل «ب» غير تلك التى يتحتم أن تكون من طراز غير قابل للاحتراق ــ يجب أن تكون من مادة قلبها غير قابل للاحتراق أو ان تكون من طراز مجمع من طبقات تكون الطبقات الداخلية منها من الواح الاسبستوس أو من مادة مشابهة غير قابلة للاحتراق . ومع ذلك يجوز « للادارة » أن تعتمد مواد اخرى غير ذات قلب غير قابل للاحتراق بشرط التأكد من وجود خواص معادلة لاعاقة الحريق .

القاعدة ٤٠ ــ فصل اماكن الاقامة عن اماكن الآلات والشحن والخدمة (الطرق الأولى والثانية والثالثة) :

يجب أن تكون القواطيع والكويرتات التى تفصل اماكن الاقامة عن اماكن الآلات والشحن والخدمة من مثل تقاسيم النوع (أ) وأن تكون لها درجة عزل توافق عليها (الادارة) مع مراعاة طبيعة الاماكن المجاورة .

القاعدة ٤١ ــ اغلقة الكويرتة (الطرق الأولى والثانية والثالثة) :

فى داخل اماكن الاقامة ومراكز المراقبة ومهابط المدرجات والممرات يجب أن يكون السطح الداخلى لبطانة الكويرتة من مادة معتمدة ليست سهلة الاشتعال .

القاعدة ٤٢ ــ وقاية مهابط المدرجات فى اماكن الاقامة والخدمة (الطرق الأولى والثانية والثالثة) :

(أ) الطريقتان الأولى والثانية :

أولا ــ باستثناء ما تعتمد (الادارة) استخدامه من المواد المعادلة يجب أن تكون جميع مهابط المدرجات مصنوعة من عيدان من الصلب وان تكون داخل تقسيمات من النوع « أ » وبها وسائل غلق محكمة لجميع الفتحات من أسفل سطح « كويرتة » المكان المعد للاقامة على الأقل حتى المستوى الذى يوصل مباشرة الى الكويرتة المكشوفة . وذلك باستثناء ما يأتى :

١ ــ مهبط المدرج الموصل فقط بين الكويرتتين لا ضرورة لتحديده بحوائط شرطا أن تكون سلامة الكويرتة مكفولة بقواطيع مناسبة او بابواب عند احدى نهايتى السلم .

٢ ــ مهابط المدرجات يجوز أن تركب فى المكان العام فى العراء شرطا ان تقع بأكملها فى حدود هذا المكان العام .

ثانيا ــ يجب أن تكون حوائط مهابط المدرج متصلة اتصالا مباشرا بالممرات وذات مساحة كافية لمنع حدوث التكدس بالنظر الى عدد الاشخاص المحتمل استخدامهم لهذه الممرات فى حالة الطوارىء كما يجب أن تحتوى على أقل ما يمكن عمليا من اماكن الاقامة المغلقة الأخرى المعرضة لأن ينشأ فيها حريق .

ثالثا ــ قواطيع حوائط مهابط المدرجات يجب أن تكون ذات درجة من العزل ترضى عنها (الادارة) على أن توضع فى الاعتبار طبيعة الاماكن المجاورة . كما ان وسائل غلق الفتحات فى حوائط مهابط المدرجات يجب ان تكون ذات كفاية لمقاومة الحريق تعادل على الأقل كفاية القواطيع التى تكون مركبة فيها والأبواب غير السدود للماء يجب أن تكون من النوع الذى يغلق تلقائيا المقرر وجوده فى قواطيع المناطق الرأسية الأساسية حسب نص القاعدة (٣٨) من هذا الفصل .

(ب) الطريقة الثالثة :

أولا ــ مهابط المدرجات الرئيسية يجب أن تكون مصنوعة من عيدان الصلب الا اذا اعتمدت (الادارة) استخدام مواد أخرى مناسبة ترى (الادارة) ان استخدام هذه المواد بالاضافة الى التركيبات الاضافية الخاصة بالوقاية من الحريق و/او باطفائه معادلة لاستخدام عيدان الصلب فى البناء على أن تكون المهابط محاطة بتقسيمات من النوع (أ) وبها وسائل غلق محكمة لجميع الفتحات ابتداء من أسفل سطح (كويرتة) لمكان الاقامة حتى المستوى الذى يوصل مباشرة الى الكويرتة المكشوفة على الأقل . وذلك باستثناء ما يأتى :

١ ــ مهبط المدرج الموصل فقط بين كويرتتين لا ضرورة لتحديده بحوائط شرطا ان تكون سلامة الكويرتة مكفولة بقواطيع مناسبة أو بابواب عند احدى نهايتى السلم .

٢ ـ مهابط المدرجات يجوز ان تركب فى المكان العام فى العراء شرطا ان تقع بأكملها فى حدود هذا المكان العـام .

ثانيا ـ يجب ان تكون حوائط مهابط المدرج متصلة اتصالا مباشرا بالممرات وذات مساحة كافية لمنع حدوث التكدس بالنظر الى عدد الأشخاص المحتمل استخدامهم لهذه الممرات فى حالة الطوارىء كما يجب أن تحتوى على اقل ما يمكن عمليا من اماكن الاقامة او الاماكن المغلقة الاخرى المعرضة لأن ينشأ فيها حريق .

ثالثا ـ قواطيع حوائط مهـابط المدرجات يجب أن تكون ذات درجـة من العزل ترضي عنها (الادارة) على أن توضع فى الاعتبار طبيعـة الأماكن المجاورة كمـا ان وسائل غلق الفتحات فى حوائط مهابط المدرجات يجب ان تكون ذات كفاية لمقاومة الحريق تعـادل على الاقل كفاية القواطيع التى تكون مركبة فيها . والأبواب غير السدود للمـاء يجب أن تكون من النوع الذى يغلق تلقائيـا المقـرر وجوده فى قواطيع المناطق الراسية والأساسية حسب نص القـاعدة (٣٨) من هذا الفصـل .

رابعا ـ مهـابط المدرجات المساعدة . وهى التى لا تكون جزءا من وسائل النجاة من الخطر المنصوص عنهـا فى القاعدة (٦٨) من هذا الفصل والتى تصـل فقط بين سطحين (كوبرتتين) يجب ان تـكون مصنوعة من عيدان الصلب الا اذا اعتـمدت (الادارة) استخدام مادة اخـرى مناسبة فى حالات معينـة . غير انها لا ضرورة لأن تحاط بحوائط شرطا أن تكون سـلامة السـطح (الكوبرتة) مكفولة بتركيب رشاشات من مهـابط المدرجات المسـاعدة .

القاعدة ٤٣ ـ وقاية مصاعد الركاب والخدمة ووقاية مسـاقط النور والهواء الراسية وغيرها الكائنة فى اماكن الاقامة والخدمة (الطرق الأولى ، والثانية ، والثالثة) :

(أ) مساقط مصاعد الركاب والخدمة ومساقط النور والهواء الراسية لأماكن الركاب وغيرها يجب أن تكون من تقاسيم النوع (أ) . ويجب أن تكون الابواب من الصلب أو من مادة أخرى معادلة وعندما تغلق يجب أن تكون درجة كفايتهـا لمقاومة الحريق مماثلة على الأقل لدرجة المساقط المركبة فيها .

(ب) تركيب مساقط المصاعد يجب أن يكون بطريقة تمنع مرور الدخان واللهب من ما بين كويرتة الى ما بين كويرتة اخرى وان تكون مجهزة بوسائل غلق تسمح بالحد من مرور تيارات الهواء والدخان اما مـساقط المصاعد الموجودة داخل حدود حوائط مهابط المدرجات فعزلها غير اجبارى .

(ج) اذا كان مسـقط النور والهواء متصـلا باكثر من مكان فيمـا بين الكويرتات وترى (الادارة) احتمـال تسرب الـدخان واللهب من ما بين كويرتة الى ما بين كويرتة اخرى ففى هذه الحالة يجب تركيب حاجبات للدخان فى اماكن مناسـبة بطريقة يمكن معها عزل كل مكان فى حالة شبوب الحريق .

(د) النفق الاخرى (مثل نفق الكابلات الكهربائية) يجب أن تبنى بطريقة تمنع تسرب النار من ما بين كويرتة الى ما بين كويرتة اخرى أو من قسم الى آخر .

القاعدة ٤٤ ـ وقاية مراكز المراقبة (الطرق الأولى ، والثـانية ، والثالثة) :

يجب ان تفصل مراكز المراقبة عن باقي اجزاء السفينة بواسطة قواطيع من النوع (أ) وبكويرتات .

القاعدة ٤٥ ـ وقاية غرف المخازن وغيرها (الطرق الأولى ، والثانية والثالثة) :

القواطيع التى تحد حجرات المتـاع واليريد والمخازن وغرف البويات والمصابيح والمطابخ والأماكن المماثلة يجب أن تكون من تقاسيم النوع (أ) . أما الأماكن التى تحتوى أصنافا شديدة الاشـتعال يجب ان تكون فى مواضيع بحيث تقلل من حدوث خطر للركاب او افـراد الطاقم فى حالة ما اذا شب حريق .

القاعدة ٤٦ ـ النوافذ والطاقات الجانبية (الطرق الأولى ، والثانية والثالثة) :

(أ) جميع النوافذ والطاقات الجانبية الموجودة فى قواطيع تفصل اماكن الاقامة عن الخارج يجب أن يكون لها اطارات من المعدن أو من مادة اخرى مناسبة . كما يجب ان يكون لزجـاجها غطاء معدنى مصقول .

(ب) جميع النوافذ والطاقات الجانبية الموجودة فى داخل حـدود أماكن الاقامة يجب ان تكون بحيث تستوفى اشتراطات سلامة نوع القواطيع المركبة فيها .

(ج) فى الأماكن التى تحتوى على :

(١) الآلات المسيرة الرئيسية .

أو (٢) المراجل التى وقودها الزيت .

أو (٣) آلات الاحتراق الداخلى المسـاعدة ذات قـوة ١٠٠٠ حصان فاكثر .

يجب أن يتخذ اللازم لتوفير مايأتى :

(١) مساقط النور يجب أن يكون فى الامكان غلقها من الخارج .

(٢) مساقط النور التى تحتوى على شرائح من الزجاج يجب ان تجهز بحاجبات من الصلب او من مادة أخرى معادلة . وان تكون هذه الحاجبات متصلة بها بصفة دائمة .

٣ ـ اى نافذة تسمح بها (الادارة) فى مساقط مثل هذه الأماكن يجب ان تكون من النوع الذى لايفتح كما يجب تجهيزها بحاجبات خارجية من الصلب أو من مادة أخرى معادلة وان تكون هذه الحاجبات متصلة بها بصفة دائمة .

٤ ـ النوافذ ومساقط النور المشار اليها فى البنود الفرعية (١) (٢) (٣) من هذه الفقرة يجب أن يكون الزجاج المستعمل فيها من النوع المقوى بالسلك .

القاعدة ٤٧ ـ طرق التهوية (الطرق الاولى ، والثانية ، والثالثة) :

(أ) المداخل والمخارج الرئيسية لجميع طرق التهوية يجب أن يكون فى الامكان غلقها من خارج المكـان فى حالة حدوث حريق . وعلى العموم فان مراوح التهوية يجب ان تعد بحيث ان انابيب الهواء الموصلة الى الاقسام المختلفة تبقى داخل المنطقة الراسية الاساسية .

(ب) باستثناء تهوية اماكن البضاعة واماكن الآلات واية طريقة بديلة نص عليها فى الفقرة (د) من هذه القاعدة يجب ان تكون جميع طرق التهوية الآلية مزودة بمراكز مراقبة رئيسية بطريقة تجعل فى الامكان ايقاف جميع المراوح من اى من مركزين مفصولين عن بعضهما بقدر ما يمكن .

اما طريقة التهوية الآلية التى تخدم اماكن الآلات فيجب ان يحكمها مركزان رئيسيان للمراقبة وان يتم تشغيل أحدهما من موقع خارج مكان الآلات .

(ج) مواسير عادم افران المطبخ اذا اخترقت اماكن الاقامة يجب أن تجهز بوسائل عزل كافية .

(د) مراكز المراقبة الموجودة تحت الكوبرتة خارج اماكن الآلات يجب اتخاذ الاحتياطات العملية حيالها للتأكد من استمرار التهوية والرؤية والتخلص من الدخان حتى اذا ما شبت النار فى الآلات والمعدات الموجودة بها يمكن التحكم فيها لاستمرار قيامها بوظيفتها بطريقة فعالة . كما يجب ان تجهز محطات الرقابة هذه بوسيلة بديلة منفصلة تماما لاتصال الهواء . هذا ومداخل الهواء الى منبعى امداده يجب أن تكون بحيث تقلل من خطر دخول الدخان من كليهما فى وقت واحد . ويمكن (للادارة) أن تسمح بالتجاوز عن هذه الاشتراطات فى الأماكن الموجودة فوق كوبرتة مكشوفة أو تفتح على كوبرتة مكشوفة او اذا كانت ترتيبات الغلق لها فاعلية معادلة .

القاعدة ٤٨

تفصيلات البناء (الطريقتان الاولى ، والثانية) :

(ا) الطريقة الاولى :

باستثناء اماكن البضاعة وحجرات البريد وحجرات الأثاث واقسام التبريد لاماكن الخدمة يجب أن تكون جميع البطانات والارضيات والاسقف والعوازل مصنوعة من مواد غير قابلة للاحتراق ويجب ان لا يزيد الحجم الكلى لما هو قابل للاحتراق من الطلاء والزخارف والحليات والطبقات القشرية فى اى من امكنه الاقامة او الاماكن العامة على حجم يعادل حجم قشرة لتغطية مساحة الحيطان والاسقف بسمك عشر بوصة (٢٫٥٤ ملليمتر) . اما جميع الاسطح المكشوفة فى حوائط الممرات ومهابط المدرجات وفى الاماكن المخفية أو التى يتعذر الوصول اليها فيجب أن تكون ذات خاصية تحد من انتشار اللهب .

(ب) الطريقة الثانية :

يقلل بقدر مايمكن عمليا وعقليا استخدام المواد القابلة للاحتراق بجميع انواعها مثل الحطب وخشب القشرة والاسقف والستائر والسجاجيد الخ ... وفى الاماكن العامة الفسيحة يجب أن تكون الأرضيات ومساند البطانات والاسقف مصنوعة من الصلب أو من مادة معادلة . اما جميع الاسطح المكشوفة فى حوائط الممرات ومهابط المدرجات وفى الاماكن المختفية او التى يتعذر الوصول اليها فيجب أن تكون ذات خاصية تحد من انتشار اللهب .

القاعدة ٤٩ ـ أحكام مختلفة (الطرق الأولى ، والثانية ، والثالثة) أشتراطات تطبق على جميع أجزاء السفينة :

(ا) يجب عدم استعمال البويات أو الورنيش أو المستحضرات المشابهة التى يكون قوامها النيتروسليلوز أو المواد الاخرى المركبة من عناصر شديدة الاشتعال .

(ب) المواسير المخترقة تقسيمات من النوع (ا) أو النوع (ب) يجب أن تكون من مادة تعتمدها (الادارة) مع مراعاة درجة الحرارة التى يجب ان تتحملها مثل هذه التقسيمات . والمواسير الخاصة بأمرار الزيت أو السوائل القابلة للالتهاب يجب أن تكون هى ايضا معتمدة من (الادارة) من وجهة نظر خطر الحريق . أما المواد التى تؤثر الحرارة فى خواصها بسهولة فيجب الا تستخدم فى عمل فتحات التصريف الخارجية أو صناديق الطرد أو المخارج الأخرى القريبة من خط المياه أو حيث قد يتسبب انصهار المادة نتيجة للحريق فى ازدياد خطر الغمر .

اشتراطات تطبق على اماكن الاقامة والخدمة :

(ج) : (١) مجارى الهواء الخالية الموجودة خلف الاسقف والتكسيات والبطانات يجب أن تقسم بتقسيمات مناسبة بواسطة حواجز لايقاف التيار على أن لا تبعد هذه الحواجز عن بعضها البعض بأكثر من ٤٥ قدما (او ١٣٫٧٢ مترا) .

(٢) الأماكن التى تشمل بطانات خلفية لمهابط المدرجات والنفق وغيرها يجب فى الاتجاه الرأسى ان تغلق عند كل كوبرتة .

(د) يجب ان يكون بناء السقوف والقواطيع بطريقة تستطيع معها دوريات الحريق ـ دون المساس بكفاية الوقاية من الحريق ـ ان تكتشف اى دخان بدا فى اماكن غير ظاهرة أو يتعذر الوصول اليها الا اذا رأت (الادارة) أن لا خطورة من شبوب حريق فى مثل هذه الأماكن .

(هـ) فى اماكن الاقامة يجب ان تكون الاسطح غير الظاهرة فى جميع القواطيع والبطانات والتكسيات ومهابط المدرجات والارضيات الخشبية ذات خواص تحد من انتشار اللهب .

(و) اذا استخدمت اجهزة اشعاع كهربائية فيجب ان تكون مثبتة فى مكانها ومركبة بطريقة تقلل ما أمكن من أخطار الحريق .
ومثل اجهزة الاشعاع هذه يجب أن لا تجهز بعناصر مكشوفة لدرجة تسبب فى شياط او احتراق الاقمشة والستائر والمواد الاخرى المشابهة نتيجة لحرارة العنصر المذكور .

القاعدة ٥٠ ـ الأفلام السينمائية (الطرق الاولى ، والثانية ، والثالثة) :

الافلام التى يكون قوامها السليلوز يحظر استعمالها فى الاجهزة السينمائية بالسفن .

القاعدة ٥١ ـ جهاز رش مياه الأتوماتيكى لاطفاء الحرائق . وجهاز الانذار وجهاز اكتشاف الحرائق (الطريقة الثانية) :

فى السفن التى تطبق فيها الطريقة الثانية يجب أن يركب جهاز رش اوتوماتيكى وجهاز انذار عن الحريق من طراز معتمد مستوف لاشتراطات القاعدة (٥٩) من هذا الفصل وتكون التركيبات بحيث تكفى لوقاية جميع الاماكن المغلقة المخصصة لاستعمال أو خدمة الركاب او افراد الطاقم . ولا يسرى ذلك على الاماكن غير المعرضة فعلا لخطر الحريق .

القاعدة ٥٢ ـ الجهاز الأتوماتيكى للانذار بالحريق وجهاز اكتشاف الحريق (الطريقة الثالثة) :

فى السفن التى تطبق فيها الطريقة الثالثة يجب أن تجهز بجهاز اكتشاف للحريق من طراز معتمد يركب بحيث يمكنه اكتشاف وجود الحريق فى كل الأماكن المغلقة المخصصة لاستعمال أو خدمة الركاب او افراد الطاقم فيما عدا الأماكن التى لا تتعرض فعلا لخطر الحريق . ثم يشير اتوماتيكيا فى موضع أو أكثر من المراكز التى يمكن للضباط او افراد الطاقم ملاحظتها باسرع ما يمكن الى وجود الحريق ومكانه .

القاعدة ٥٣ ـ سفن الركاب التى لا تحمل اكثر من ٣٦ راكبا :

(أ) بالاضافة الى خضوعها الى احكام القاعدة (٣٥) من هذا الفصل يجب على السفن التى لا تحمل اكثر من ٣٦ راكبا ان تستوفى احكام قواعد هذا الفصل رقم ٣٦ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٤٠ ، ٤١ ، ٤٣ ، (أ) ، ٤٤ ، ٤٥ ، ٤٦ ، ٤٩ ، (أ) ، ٤٩ (ب) ، ٤٩ (و) ، ٥٠ فاذا ما نصت القواعد السابق ذكرها على وجوب وجود تقاسيم من النوع (أ) معزولة (فللادارة)أن توافق على تخفيض كمية العزل الناتجة من تطبيق الفقرة الفرعية (ج ـ ٤) من القاعدة (٣٥) من هذا الفصل .

(ب) وفضلا عن تنفيذ احكام القواعد المشار اليها فى الفقرة (أ) يجب استيفاء الاشتراطات التالية :

(١) جميع مهابط المدرجات ووسائل النجاة فى اماكن الاقامة والخدمة يجب أن تكون من الصلب او من مادة اخرى مناسبة .

(٢) الجهاز الآلى لتهوية اماكن الآلات يجب أن يكون فى الامكان ايقاف عمله من مكان خارج امكنة الآلات يمكن الوصول اليه بسهولة .

(٣) باستثناء الحالات التى تكون فيها كل القواطيع المحيطة باماكن الاقامة مطابقة لاشتراطات القاعدتين ٣٩ (أ) ، ٤٨ (أ) من هذا الفصل . يجب أن تجهز مثل هذه السفن بطريقة اتوماتيكية لاكتشاف الحرائق تطابق احكام القاعدة (٥٢) من هذا الفصل كما يجب أن تكون قواطيع الممرات فى اماكن الاقامة مصنوعة من الصلب او من الواح من النوع (ب) .

القاعدة ٥٤ ـ سفن البضاعة ذات الحمولة الكلية ٤٠٠٠ طن فاكثر :

(أ) بدن السفينة ، والمشيدات العليا ، وقواطيع البناء ، والأسطح (الكويرتات) ومشيدات السطح (الكويرتة) يجب أن يكون بناؤها من الصلب الا اذا سمحت (الادارة) باستخدام مادة اخرى مناسبة فى حالات معينة مع مراعاة اخطار شبوب الحريق .

(ب) فى اماكن الاقامة يجب أن تكون قواطيع الممرات مصنوعة من الصلب او من الواح من النوع (ب) .

(ج) تكسيات الكويرتة فى حدود اماكن الاقامة الموجودة على اسطح تعلو غرف الآلات واماكن البضاعة يجب ان لا تكون من النوع الذى يشتعل بسهولة .

(د) مهابط المدرجات الداخلية الواقعة تحت السطح المكشوف يجب أن تكون من الصلب او من مادة اخرى مناسبة .. وكذلك تقفيصات المصاعد المخصصة لافراد الطاقم والموجودة داخل امكنة اقامتهم يجب ان تكون من الصلب او من مادة معادلة .

(هـ) قواطيع المطابخ ومخازن البويات وغرف المصابيح ومخازن ريس البحارة يجب أن تكون من الصلب او من مادة معادلة اذا كانت واقعة بجوار اماكن الاقامة او بجوار المولد الكهربائى للطوارىء .

(و) فى اماكن الاقامة واماكن الآلات يجب أن لا تستخدم البويات والورنيش وما شابهها من المستحضرات التى قوامها النيتروسيليلوز او عنصر آخر شديد الالتهاب .

(ز) المواسير التى تمر فيها الزيوت او السوائل القابلة للاحتراق يجب ان تكون من مادة تعتمدها (الادارة) مع أخذ اخطار الحريق فى الاعتبار . اماالمواد التى تؤثر الحرارة فى خواصها بسهولة فيجب ان لا تستخدم فى عمل فتحات التصريف الخارجية او صناديق الطرد او المخارج الاخرى القريبة من خط الماء او حيث يتسبب انصهار المادة نتيجة للحريق فى ازدياد خطر الغمر .

(ح) اذا استخدمت اجهزة اشعاع كهربائية فيجب ان تكون مثبتة فى مكانها ومركبة بطريقة تقلل ما امكن من اخطار الحريق . ومثل اجهزة الاشعاع هذه يجب أن لا تجهز بعناصر مكشوفة لدرجة تسبب فى شياط او احتراق الاقمشة او الستائر او المواد الاخرى المشابهة نتيجة لحرارة العنصر المذكور .

(ط) الافلام التى يكون قوامها السيليلوز ـ يجب عدم استعمالها فى الاجهزة السينمائية بالسفينة .

(ى) التهوية الآلية لاماكن الآلات يجب ان يكون فى الامكان ايقاف عملها من مكان خارج امكنة الآلات يمكن الوصول اليه بسهولة .

الجزء (هـ)

اكتشاف واطفـاء الحريق فى سفن الركاب وفى سفن البضـائع

ملاحظتان :

(١) يطبق هذا الجزء على سفن الركاب وسفن البضاعة غير ان القاعدتين (٥٩) و (٦٤) تطبقـان على سفن الركاب فقط والقاعـدة (٦٥)تطبق على سفن البضاعة فقط .

(٢) توضع القواعد ابتداء من (٥٦) حتى نهاية (٦٣) الاشتراطات الواجب توفرها فى المعدات الوارد ذكرها فى القاعدتين (٦٤) و (٦٥) .

القاعدة (٥٥)

تعـاريف

يقصد ـ ما لم ينص صراحة على غير ذلك فى هذا الجزء من هـذا الفصل ـ من العبارتين الآتيتين ما يأتى :

(أ) طول السفينة = الطول المقاس بين العمودين .
(ب) المقررة = المقررة طبقا لاحكام هذا الجزء من هذا الفصل .

القاعدة ٥٦ ـ المضخات ومواسير الميـاه المخصصة للخدمة وكذا محابس وخراطيم الاطفاء :

(أ) كمية التصريف الكلية لمضخات الاطفاء :

(١) مضخات الاطفاء اللازمة لسفينة الركاب يجب أن تكون ذات قدرة لتصريف كمية من الماء فى اغراض مكافحة الحريق تحت الضغط المناسب المشار اليه فيما بعد لايقل عن ثلثى كمية المياهالتى يجب ان تصرفها مضخات الجمة فى عملية نزحها (ضخها) .

(٢) مضخات الاطفـاء اللازمة لسفن البضائع ـ باستثناء مضخات الطوارىء ان وجدت ـ يجب أن تكون ذات قدرة لتصريف كميـة من المـاء فى اغراض مكافحة الحريق تحت الضغط المناسب المشار اليه فيما بعد . لا تقل عن ٤/٣ كمية المياه التى يجب بحكم المـادة (١٨) من هـذا الفصـل أن تصرفهـا كل من المضخـات المستقلة للجمة (السنتينة) فى سفينة ركاب من نفس الابعاد فى عملية نزح الجمة . ويستعاض بالآتى عن التعاريف الخاصة بالطول والعرض والعمق المشار اليها فى الفقرة (ط) من القاعدة (١٨) من هذا الفصل .

ل = الطول بين عمودين .

ض= اكبر عمق مشكل .

ع = العمق حتى كويرتة القواطيع فى منتصف السفينة .

على انه لا داعى فى سفن البضـاعة لان يزيد مجموع كمية تصريف المياه فى مضخات الاطفاء على ١٨٠ طنا فى السـاعة .

(ب) مضخات الاطفاء :

١ ـ يجب ان تدار مضخات الاطفاء بآلات مستقلة (أى لاتعتمد على موتور تسيير السفينة) . هـذا ويجوز اعتمـاد مضخات التركيبات الصحية ومضخات مياه الصابورة ومضخات الخدمة العـامة كمضخات للاطفاء بشرط أن لا تستخدم عادة لضخ (نزح) الزيت . اما اذا كانت معرضة لاستخدامها احيانا لتوصيل او ضخ زيت الوقود ففى هذه الحالة يجب ان تعمل الترتيبات لتجهيزها بمحلول مناسب .

(٢) كل مضخات الحريق المطلوبة (فيما عدا مضخة الطوارىء المنصوص عنهـا فى القاعدة (٦٥ من هذا الفصل) يجب أن لا تقل قوتهـا عن ٨٠٪ من القوة الكليـة المطلوبة مقسومة على العـدد المطلوب من مضخات الحـريق . وعلى اية حال يجب أن تكون ذات قوة كافية لقذف المياه فى النافورتين المطلوبتين على الأقل . ومضخات الحريق هذه يجب أن تكون قادرة على تغذية جهاز الاطفاء الرئيسى فى الحالات المقررة .

فاذا ما ركبت مضخات اكثر مما هو مطلوب فيجب أن توافق (الادارة) على قوة هذه المضخات .

(٣) يجب ان تجهز جميـع مضخات الحريق بصمامات امن اذا كانت هـذه المضخات يمكنها أن ترد المياه تحت ضغط يزيد على الضغط المصممة عليه مواسير الميـاه المخصصة للخدمة وحنفيات وخراطيم الحريق وتوضع هذه الصمامات وتضبط بحيث تمنـع ارتفاع الضغط فى اى جزء من الجهاز الرئيسى للحريق .

(ج) الضغط فى الجهاز الرئيسى للحريق :

١ ـ يجب ان يكون قطـر كل من المواسير الرئيسيـة ومواسير مياه الخدمة كافية للتوزيع المثمر لأقصى المطلوب لتشغيل مضختى حريق على الأقل تعملان فى وقت واحـد الا فى حالة سفن البضائع اذ يكون المطلوب أن يكفى المـاسورة لقذف ١٤٠ طنا فى السـاعة .

٢ ـ حينما تستعمل مضختان فى وقت واحد لقذف المياه خلال فوهة الباشبورى المنصوص عنها فى الفقرة (ز) من هذه القـاعدة . فان كميـة الميـاه المشار اليها بالفقرة الفرعية (١) من هذه الفقرة . والمقذوفة من اية حنفيـة مجاورة يجب أن تستوفى الضغوط الدنيا المذكورة بعد فى جميع الحنفيـات .

الحمولة الكلية	الضغط الأدنى
فى سفن الركاب	
٤٠٠ طن فاكثر	٤٥رطلا/البوصةالمربعة(او٢و٣ كجم/السنتيمتر المربع)
١٠٠٠ طن فاكثر واقـل من ٤٠٠٠ طن	٤٠رطلا/البوصة المربعة (او ٨و٢ كجم/السنتيمتر المربع)
اقل من ١٠٠٠ طن	حسبما تراه الادارة .
فى سفن البضاعة	
٦٠٠٠ طن فاكثر	٤٠رطلا/البوصة المربعة (او ٨و٢ كجم/السنتيمتر المربع)
١٠٠٠ طن فاكثر واقـل من ٦٠٠٠ طن	٣٧رطلا/البوصة المربعة (او ٦و٢ كجم/السنتيمتر المربع)
اقل من ١٠٠٠ طن	حسبما تراه الادارة .

(د) عدد ومواقع الحنفيات :

يجب أن يكون عدد ومواقع حنفيات الحريق بحيث يمكن أن توجه نافورتان على الأقل لا تنبعثان من حنفية واحدة الى جميع أجزاء السفينة التي يستخدمها عادة الركاب وافراد الطاقم اثناء الرحلة وعلى أن تكون احدى هاتين النافورتين من خرطوم ذى طول واحد .

(هـ) المواسير والحنفيات :

١ ـ المواد التى تؤثر فى كفايتها الحرارة يجب أن لا تستخدم فى الجهاز الرئيسى للحريق الا اذاعملت لها وقاية مناسبة . كما يجب ان توضع المواسير والحنفيات بحيث يمكن تركيب خراطيم الحريق بها بسهولة وفى السفن التى يحتمل أن تشحن فيها بضائع فوق الكويرتة يجب أن تكون مواقع حنفيات الحريق بحيث يمكن دائما الوصول اليها بسهولة . كما يجب ان ترتب المواسير بطريقة تقيها بقدر الامكان من تعرضها للتلف بسبب هذه البضائع . وما لم يكن هناك خرطوم وباشبورى لكل حنفية حريق فى السفينة فانه يجب ان تكون الوصلات والباشبوريات بحيث يمكن تركيبها الواحدة مكان اى من الأخريات .

٢ ـ تركيب المحابس والصمامات يجب ان يكون فى مواقع من المواسير تسمح بازالة اى من خراطيم الحريق اثناء تشغيل مضخات الحريق .

(و) خراطيم الحريق :

يجب أن تكون خراطيم الحريق مصنوعة من مادة تعتمدها الادارة) وأن تكون ذات اطوال كافية لقذف المياه الى اى مكان قد يستلزم استعمالها فيه وان تعتمد (الادارة) اقصى طول لها .

كما يجب أن يجهز كل خرطوم بباشبورى والوصلات الضرورية . والخراطيم المسماه فى هذه القاعدة (بخراطيم الحريق) يجب ان تكون هى ومعداتها وادواتها اللازمة معدة دائما للاستعمال وأن توضع فى أمكنه ظاهرة بوضوح بالقرب من حنفيات مياه الخدمة أو بالتوصيلات .

(ز) الباشبورى :

١ ـ فى اغراض هذا القسم يجب أن تكون الأقطار القياسية للباشبورى ½ بوصة (أو ١٢ مم) و ⅝ بوصة (أو١٦ مم) و ¾ بوصة (أو ٢٠ مم) أو قريبة لهذه الاقطار بقدر الامكان .

هذا ويجوز السماح باستخدام باشبورى ذى قطر اكبر بشرط استيفاء احكام الفقرة الفرعية (ب) و (٢) من هذه القاعدة .

(٢) لا حاجة الى استخدام باشبورى يزيد قطره على ½ بوصة (أو ١٢ مم) فى أماكن الاقامة وأماكن الخدمة .

(٣) اما فى اماكن الآلات وعلى سطح السفينة المكشوف فيجب ان يكون الباشبورى بحيث يقذف اكبر كمية ممكنة من نافورتين من اصغر مضخة تحت الضغط المشار اليه فى الفقرة (ج) من هذه القاعدة.

(ح) توصيلات الشاطىء الدولية :

يجب أن تتفق مع المواصفات الآتية والكروكى الملحق بها توصيلات الشاطىء الدولية التى تركب فى السفن وهى المنصوص عنها فى الفقرة (د) من القاعدة (٦٤) وكذا فى الفقرة (ى) من القاعدة (٦٥) من هذا الفصل .

القطر الخارجى : ٧ بوصات (أو ١٧٨ مم) .

القطر الداخلى : ٢½ بوصة (أو ٦٤ مم) .

قطر دائرة المسامير : ٥¼ بوصة (أو ١٣٢ مم) .

الفتحات : أربع فتحات قطر كل منها ¾ بوصة (أو ١٩ مم) واقعة على أبعاد متساوية مشقوقة فى محيط الشفة .

سمك الشفة : ٩/١٦ من البوصة (أو ٥ر١٤ مم) كحد ادنى .

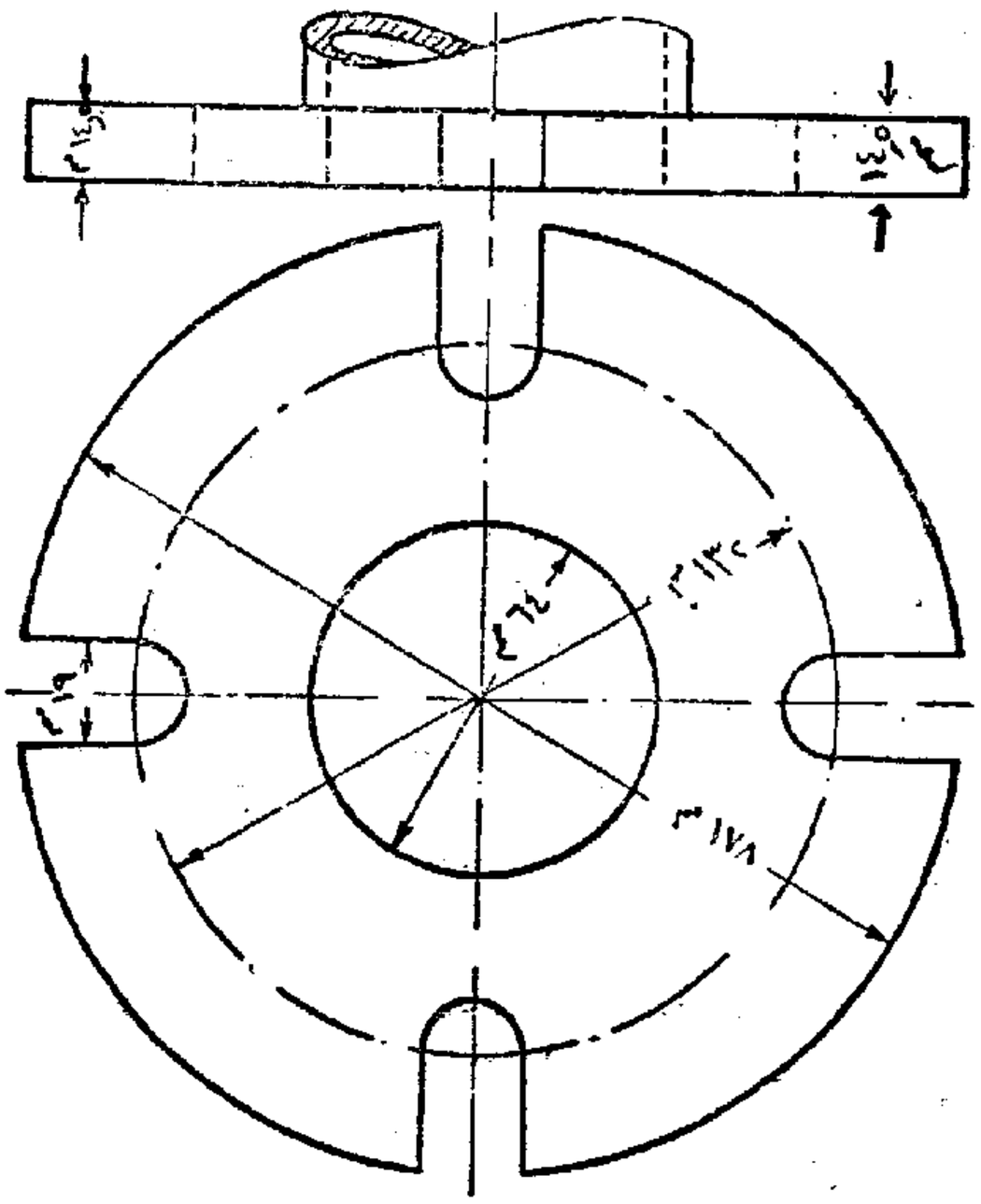
المسامير : عددها اربعة قطر كل منها ⅝ بوصة (أو ١٦ مم) بطول قدره بوصتان (أو ٥٠ مم) .

سطح الشفة : وجهه مسطح .

المواد : اية مادة مصممة لتحميل ١٥٠ رطلا/البوصة المربعة (أو ٥ر١٠ كجم/السنتيمتر المربع) .

الحشو الحابك : اية مادة مصممة لتحميل ١٥٠ رطلا/البوصة المربعة (أو ٥ر١٠ كجم/السنتيمتر المربع) ويجب ان تكون الوصلة مصنوعة من مادة تتحمل ١٥٠ رطلا/البوصة المربعة (أو ٥ر١٠ كجم/السنتيمتر المربع) . اما الشفة فتكون مسطحة من احد وجهيها اما الوجه الآخر فيجب أن تتصل به بصفة دائمة وصلة تتفق مع حنفيات السفينة وخراطيمها ـ وتحفظ الوصلة على ظهر السفينة هى والحشو الحابك الخاص بها المصنوع من مادة تتحمل ١٥٠ رطلا/

البوصة المربعة (أو ٥ر١٠ كجم/ السنتيمتر المربع) ومصحوبة ايضا باربعة مسامير قطر كل منها $\frac{5}{8}$ بوصة (أو ١٦ مم) بطول بوصتين (أو ٥٠ مم) وبثماني حلقات (وردات) .



توصيلات الشاطىء الدولية (للسفن)

القاعدة ٥٧ ـ جهاز اطفاء الحريق (النقالى وغير النقالى) :

(أ) يجب أن تكون كل أجهزة اطفاء الحريق من طرازات وتصميمات معتمدة :

(١) سعة خزان السائل فى جهاز اطفاء الحريق النقالى يجب ان لا تزيد على ثلاثة جالونات (أو ٥ر١٣ لترا) ولا تقل عن جالونين (أو تسعة لترات) أما أجهزة الاطفاء الاخرى فيجب ان لا تزيد مقدرتها على ما يعادل ثلاثة جالونات (أو ٥ر١٣ لترا) من سائل الاطفاء . ولا تقل عن ما يعادل جالونين (أو تسعة لترات) من سائل الاطفاء .

(٢) وتحدد (الادارة) نسب التعادل بين أجهزة الاطفاء .

(ب) يجب أن توجد شحنات احتياطية حسب المواصفات التى تقررها (الادارة) .

(ج) أجهزة الاطفاء التى تحتوى على وسيط للاطفاء تنبعث منه أو نتيجة لاستعماله غازات ضارة بالانسان لا يسمح باستخدامها . ويجوز فى حجرات اللاسلكى ولوحات التوزيع استخدام مطفئات للحريق لا تحتوى على أكثر من واحد كوارت (أو ١٣٦ر١ لترا) من تتراكلوريد الكربون أو من مادة وسيطة مشابهة وذلك بموافقة (الادارة) . وبشرط ان تكون هذه المطفئات علاوة على ما هو مطلوب فى هذا القسم من هذا الفصل .

(د) يجب ان تخضع أجهزة اطفاء الحريق لفحص دورى وكذا للاختبارات التى تحددها (الادارة) .

(هـ) يجب أن توضع احدى أجهزة الاطفاء النقالى المعدة لمكان معين بالقرب من مدخل هذا المكان .

القاعدة ٥٨ ـ الغاز او البخار الخامد للحريق فى اماكن الآلات واماكن شحن البضائع :

(١) اذا وجدت ترتيبات لادخال غاز أو بخار فى اماكن الآلات أو اماكن شحن البضائع لاغراض اطفاء الحريق فيجب ان تزود المواسير اللازمة لادخال الغاز او البخار بصمامات ضبط أو محابس تركيب بحيث يمكن الوصول اليها بسهولة وبحيث لا تكون معرضة لتعطل استعمالها بسبب نشوب الحريق ـ وهذه الصمامات والمحابس يجب أن تميز بعلامات تبين بوضوح الأقسام التى تصل اليها هذه المواسير . كما يجب اتخاذ الاحتياطات المناسبة لمنع تسرب الغاز أو البخار لاى قسم عن طريق الاهمال . واماكن البضاعة المجهزة بوسائل خامدة للوقاية من الحريق يجب اذا استخدمت لايواء الركاب أن يوقف عمل وصلات الاخماد طوال مدة استخدام المكان للركاب .

(ب) يجب أن يكون ترتيب نظام المواسير بحيث يحقق فاعلية توزيع الغاز أو البخار الخامد . واذا استخدم البخار فى عنابر واسعة يجب أن توجد ماسورتان على الأقل تركب احداهما فى الجزء الامامى والأخرى فى الجزء الخلفى ـ كما يجب أن يكون تركيب المواسير فى اوطى مستوى ممكن من المكان وبعيدا بقدر الامكان عن جدار السفينة .

(ج) ١ ـ اذا استخدم غاز ثانى اكسيد الكربون كوسيلة اطفاء فى اماكن البضاعة فيجب أن تكون كمية الغاز المعد للاستعمال كافية لأن تعطى حجما من الغاز الحر يعادل ٣٠٪ على الاقل من الحجم الكلى لأكبر مكان للشحنة فى السفينة ممكن غلقه باحكام .

٢ ـ اذا استخدم غاز ثانى اكسيد الكربون كوسيلة اطفاء فى الاماكن التى تحتوى على المراجل أو على آلات الاحتراق الداخلى فيجب ان تكون كمية الغاز المعد للاستعمال كافية لأن تعطى حجما من الغاز الحر يعادل احدى الكميتين الآتيتين :

اما : ٤٠٪ من الحجم الكلى لاكبر مكان ويشمل هذا الحجم الجزء الواقع من مسقط النور والهواء الموجود اعلا المكان والذى ينتهى عند المستوى الذى تكون فيه المساحة الافقية من المسقط ٤٠٪ من المساحة الافقية للمكان أو اقل من ذلك .

او : ٣٥٪ من الحجم الكلى باكمله لاكبر مكان بما فى ذلك مسقط النور والهواء .

وفى كلتا الحالتين يجوز تقليل النسب الى ٣٥ ٪ ، ٣٠٪ على التوالى لسفن البضاعة التى تقل حمولتها الكلية عن ٢٠٠٠ طن ـ هذا واذا وجد مكانان أو اكثر تحتوى على مراجل وآلات احتراق داخلى ولم تكن منفصلة تماما عن بعضها تعتبر جزءا واحدا .

٣ ـ اذا استخدم غاز ثانى اكسيد الكربون كوسيلة اطفاء لكل من اماكن البضاعة والاماكن التى تحتوى على مراجل أو آلات احتراق داخلى فلا حاجة لأن تزيد كمية الغاز عن اكبر كمية لازمة اما لأكبر قسم للبضائع أو لأكبر قسم يحتوى على آلات .

٤ ـ فيما يختص بهذه الفقرة يحسب حجم الغاز بواقع ٩ اقدام مكعبة للرطل الواحد (أو ٥٦و٠ من المتر المكعب للكيلو جرام الواحد) .

٥ ـ اذا استخدم ثانى اكسيد الكربون كوسيلة اطفاء للاماكن التى تحتوى على مراجل أو آلات احتراق داخلى يجب أن يكون تركيب المواسير بحيث يصل ٨٥ ٪ من الغاز الى المكان فى حدود دقيقتين .

(د) اذا استخدم مولد ليعطى غازا ساكنا لجهاز للاطفاء مثبت فى اماكن البضاعة ـ فيجب أن ينتج هذا المولد حجما من الغاز الحر يعادل فى الساعة الواحدة ٢٥٪ من حجم أكبر مكان مجهز بالوقاية المذكورة . وان تظل قدرته هذه مدة ٧٢ ساعة .

(هـ) اذا استخدم البخار كوسيلة اطفاء فى اماكن الشحن فيجب ان يكون فى مقدور المرجل أو المراجل المستعملة لانتاج البخار أن تعطى على الاقل رطلا من البخار فى الساعة لكل ١٢ قدما مكعبا (أو كيلو جرام واحد لكل ٧٥و٠ من المتر المكعب) من الحجم الكلى لأكبر قسم للبضائع فى السفينة وفضلا عن هذا يجب أن تقتنع (الادارة) بأن البخار سوف يمكن استخدامه مباشرة دون حاجة الى ايقاد المراجل . وانه من الممكن الاستمرار فى الحصول عليه طوال مدة الرحلة بالمقدار المطلوب بالاضافة الى البخار اللازم عادة لحاجات السفينة بما فى ذلك القوى المسيرة لها ـ وأن يكون هناك ترتيب للحصول على كميات اضافية من مياه تغذية المراجل اللازمة لهذه الاحتياجات .

(و) ويجب ايجاد وسيلة انذار صوتية للدلالة على اطلاق الغاز المطفىء للحرائق عند حدوث ذلك .

القاعدة ٥٩ ـ اجهزة الرش الأوتوماتيكية فى سفن الركاب :

(ا) كل جهاز رش أوتوماتيكى للوقاية من الحريق ينطبق عليه حكم القاعدة (٥١) من هذا الفصل يجب ان يكون مستعدا للاستعمال الفورى فى أى وقت دون ما حاجة الى أى من افراد الطاقم لتشغيله ـ فاذا ما وجد هذا الجهاز يجب أن يظل دائما مملوءا تحت الضغط اللازم وأن توجد الاجراءات الكفيلة بمده بالمياه بصفة مستمرة .

(ب) يجب تقسيم الجهاز الى عدد من الفطاءات حسب ما تقرره (الادارة) كما يجب أن يجهز فى نقطة أو نقط مناسبة او فى مراكز باجهزة تنبيه أوتوماتيكية تدل على نشوب حريق وعلى مكان حدوثه .

(جـ) المضخة أو المضخات التى تدفع المياه لتفريقها من فوهات جهاز الرش يجب أن تكون متصلة بطريقة تجعلها تعمل أوتوماتيكيا بواسطة ضغط مسلط من الجهاز . ويجب ان تعمل وصلة من المركز الرئيسى للحريق بالسفينة بها صمام ذو غلق الى اسفل محوى وصمام لا رجعى .

(د) يجب أن تكون كل مضخة قادرة على أن تواصل الامداد بكمية كافية من الماء تحت ضغط مناسب الى فوهات جهاز الرش عندما يكون العدد الذى تقرره (الادارة) من هذه الفوهات مستعملا كله .

(هـ) يجب ايجاد مصدرى قوة على الاقل لادارة مضخات مياه البحر وضاغطات الهواء والمنبهات الأوتوماتيكية . واذا كانت القوى المستعملة كهربائية فيجب أن يكون هناك مولد رئيسى ومصدر قوة للطوارىء .

يجب أن يؤخذ مصدر واحد من لوحة التوزيع الرئيسية بواسطة مغذيات منفصلة مخصصة لهذا الغرض وحده . ومثل هذه المغذيات يجب أن تكون متصلة بمحول التوزيع الموضوع بالقرب من وحدة الرش . ويجب أن يكون الموزع عادة مغلقا بالنسبة الى المغذى الآتى من لوحة التحويل للطوارىء . كما يجب أن تميز لوحة التحويل بلافته واضحة وأن لا يسمح بأن تعترض هذه المغذيات أية موزعات أخرى .

(و) تقرر (الادارة) درجات الحرارة التى ينبغى أن تعمل فيها فوهات جهاز الرش ويجب أن تتخذ الوسائل المناسبة لعمل اختبارات دورية لجميع التركيبات الأوتوماتيكية .

(ز) اذا استخدمت الطريقة (٢) للوقاية من الحريق فى سفينة ركاب منشأتها العليا مصنوعة من سبيكة الومنيوم فيجب أن تكون الوحدة كلها بما فيها مضخة الرش والمستودع وضاغط الهواء موضوعة فى مكان توافق عليه (الادرة) وفى موضع بعيد بقدر المعقول عن اماكن المراجل والآلات . واذا مرت المغذيات الصادرة من مولد الطوارىء الى وحدة الرش خلال أى مكان معرض لخطر الحريق فيجب فى هذه الحالة أن تكون الكابلات من نوع صامد للنيران .

القاعدة (٦٠)

الجهاز الثابت لاطفاء الحريق بالزبد (الرغاوى) :

(ا) اى جهاز ثابت تنص عليه هذه القواعد لاطفاء الحريق بالزبد يجب ان يكون قادرا على قذف كمية من الزبد تغطى بعمق ٦ بوصات (أو ١٥ سم) أكبر مساحة يحتمل أن ينتشر فيها زيت الوقود .

(ب) ومثل هذا الجهاز يجب التحكم فيه من مكان أو امكنة يسهل الوصول اليها وتكون خارج المكان المراد وقايته وغير معرض للغزل اذا شب الحريق .

القاعدة ٦١ ـ اجهزة اكتشاف الحرائق :

(ا) جميع الاجهزة التى تنص عليها هذه القواعد لاكتشاف الحرائق يجب ان يكون فى مقدورها الاخطار أوتوماتيكيا عن شبوب حريق أو وجود علامات تدل على حريق وعن مكانه ويجب أن تركز المؤشرات اما فى ممشى القيادة

او فى مراكز المراقبة الاخرى المتصلة اتصالا مباشرا بممشى القيادة . ويجوز (للادارة) ان تسمح بتوزيع المؤشرات على عدة مراكز .

(ب) فى سفن الركاب يجب ان يكون للاجهزة الكهربائية المستخدمة فى تشغيل اجهزة اكتشاف الحريق مصدران منفصلان للقوة احدهما للطوارىء .

(جـ) جهاز التنبيه يجب أن يعطى اشارات مسموعة ومرئية فى المراكز المشار اليها فى الفقرة (ا) من هذه القاعدة . اما اجهزة اكتشاف الحرائق فى سفن البضاعة فلا داعى لان تكون بها اجهزة تنبيه مسموعة .

القاعدة (٦٢)

الأجهزة الثابتة لرش المياه بالضغط فى أماكن الآلات والمراجل

(ا) الاجهزة الثابتة لرش المياه بالضغط فى حجرات المراجل التى تحرق زيت وقود وفى حجرات الآلات ذات الاحتراق الداخلى يجب أن تجهز بفوهات رش من نوع معتمد .

(ب) يكون عدد وترتيب هذه الفوهات بحيث ترضى (الادارة) وبحيث تضمن التوزيع المثمر للمياه فى الاماكن المراد وقايتها . ويجب ان تركب هذه الفوهات فوق الجمات (السنتينات) واعلا الصهاريج والمساحات الأخرى المحتمل انتشار الزيت فيها وكذلك فوق الاماكن المعرضة لنشوب الحريق فى حجر المراجل والآلات .

(جـ) يمكن تقسيم الجهاز الى عدد من القطاعات على أن تدار تفرعاتها من مراكز يسهل الوصول اليها خارج الأماكن المراد وقايتها ولا يتسبب شبوب الحريق فى عزلها .

(د) يجب أن يحفظ الجهاز مملوءا تحت الضغط اللازم ويجب أن تعمل المضخة التى تدفع المياه للجهاز بطريقة أوتوماتيكية بواسطة ضغط مسلط على الجهاز .

(هـ) تكون المضخة بحيث يمكنها ان تغذى فى نفس الوقت وتحت الضغط اللازم جميع أجزاء الجهاز الواقعة فى اى قسم مطلوب وقايته كما يجب أن يكون التحكم فى المضخة خارج المكان او الأمكنة المطلوب وقايتها كما يجب أن لا يؤثر فى عمل الجهاز نشوب حريق فى المكان او الامكنة المجهزة بأجهزة الوقاية التى تعمل برش المياه .

(و) يجب اتخاذ احتياطات خاصة لمنع انسداد الفوهات بسبب الشوائب الموجودة فى المياه أو بسبب صدأ الانابيب والفوهات والصمامات والمضخة .

القاعدة (٦٣)

لوازم رجل الاطفاء

(ا) تتكون لوازم رجل الاطفاء من : جهاز تنفس وحبل انقاذ ومصباح أمن وبلطة بالمواصفات الواردة بهذه القاعدة .

(ب) جهاز التنفس يجب ان يكون من طراز معتمد من أى من النوعين الآتيين :

١ ـ خوذة دخان أو قناع دخان مجهز بمضخة وخرطوم هواء ذى طول يكفى للوصول من السطح (الكويرتة) المكشوف عن طريق فتحة عنبر أو باب الى اى جزء من العنابر أو أمكنة الآلات . فاذا كان تنفيذ احكام هذه الفقرة الفرعية يستلزم خرطوما طوله يزيد على ١٢٠ قدما (٣٦ مترا) ففى هذه الحالة يجب الاستعاضة عن ذلك بجهاز تنفس مستقل بذاته ويجوز الجمع بين الجهازين اذا رأت (الادارة) ذلك .

٢ ـ جهاز تنفس مستقل بذاته يمكنه ان يعمل لمدة زمنية تحددها (الادارة) .

(جـ) كل جهاز تنفس يجب أن يتصل بحزامه أو بالسير الجلد الخاص به بواسطة خطاف مطبق حبل نجاة صامد للحريق ذو طول ومتانة كافيتين .

(د) مصباح امن (يدوى) من نوع معتمد ومصابيح الأمن هذه يجب أن تكون كهربائية تكفى للاضاءة لمدة لا تقل عن ثلاثة ساعات .

(هـ) أما البلطة فتكون حسب ما تراه (الادارة) .

القاعدة (٦٤)

مستلزمات سفن الركاب

(ا) الدوريات واكتشاف الحريق :

١ ـ يجب أن تنظم فى سفن الركاب دوريات كافية يمكن معها اكتشاف اى حريق فور نشوبه كما يجب أن يركب جهاز يدوى التنبيه بالحرائق فى جميع أماكن راحة الركاب وافراد الطاقم حتى تستطيع دوريات الحريق ان تعطى انذارا فى الحال لممشى القيادة او لمركز مراقبة الحريق .

٢ ـ يجب ان يوجد جهاز تنبيه للحرائق أو مكتشف للحرائق من نوع معتمد لكى يبين بطريقة أوتوماتيكية فى نقطة أو مركز واحد أو أكثر يمكن فيها للضابط وافراد الطاقم سرعة ملاحظة نشوب حريق أو ما يدل على نشوب حريق وكذا مكان حدوثه فى اى جزء من أجزاء السفينة ترى (الادارة) انه لا يمكن لدوريات المرور أن تصل اليه وذلك باستثناء الحالات التى تقتنع فيها (الادارة) أن السفينة تعمل فى رحلات قصيرة المدى لدرجة تجعل تطبيق هذا الالتزام غير معقول .

(ب) مضخات الحريق ومواسير مياه البحر :

يجب أن تجهز سفينة الركاب بمضخات حريق ومواسير مياه البحر وحنفيات وخراطيم تنفيذا للقاعدة (٥٦) من هذا الفصل باستيفاء الشروط الآتية :

١ ـ سفينة الركاب التى حمولتها الكلية ٤٠٠٠ طن فأكثر يجب أن تزود بثلاث مضخات للحريق على الاقل

ادارة كلّ منها مستقلة عن الاخرى اما اذا قلت الحمولة الكلية عن ٤٠٠٠ طن فيكون عدد مضخات الحريق هذه اثنتين على الأقل .

٢ ــ سفينة الركاب التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب ان يكون ترتيب وصلات البحر والمضخات ومصادر القوة اللازمة لادارة كل ذلك . بحيث تضمن عدم تعطل كل مضخات الحريق اذا نشبت الحرائق فى اى جزء من اجزاء السفينة .

٣ ــ أما فى سفن الركاب التى تقل حمولتها عن ١٠٠٠ طن فتكون هذه الترتيبات حسب ما ترضى به (الادارة) .

(ج) حنفيات الحريق وخراطيمها وفوهاتها :

١ ــ يجب ان تجهز سفينة الركاب بعدد من خراطيم الحريق ترى (الادارة) انه كاف . ويجب أن يوجد خرطوم واحد على الأقل لكل حنفية حريق نص عليها فى الفقرة (د) من القاعدة (٥٦) من هذا الفصل .

وهذه الخراطيم يجب أن يقصر استعمالها على اغراض اطفاء الحريق أو اختبار اجهزة الأطفاء اثناء مناورات الاطفاء وعند المعاينات .

٢ ــ فى اماكن الراحة واماكن الخدمة واماكن الآلات يكون عدد ومواقع الحنفيات بحيث يمكن تنفيذ احكام الفقرة (د) من القاعدة (٥٦) من هذا الفصل اذا أغلقت جميع الأبواب السدود للماء وجميع الأبواب الموجودة فى قواطيع المنطقة الراسية الرئيسية .

٣ ــ يكون الترتيب فى سفينة الركاب بحيث يمكن ان تصل مياه نافورتين على الاقل الى اى جزء من اى مكان من امكنة الشحن يكون فارغا .

٤ ــ جميع الحنفيات الموجودة فى اماكن الآلات فى سفن الركاب التى بها مراجل تحرق زيت وقود أو كانت آلاتها المسيرة من ذات الاحتراق الداخلى يجب بالاضافة الى الفوهات المنصوص عليها فى الفقرة (ز) من القاعدة (٥٦) من هذا الفصل ــ أن يكون لخراطيمها فوهات مناسبة لرش المياه على الزيت أو تكون الفوهات المذكورة من النوع الذى يفى بالغرضين .

(د) الوصلات الدولية للاتصال بالبر :

١ ــ كلّ سفينة ركاب حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب أن يكون بها وصلة شاطىء دولية واحدة على الأقل تتوفر فيها أحكام القاعدة (٥٦) من هذا الفصل .

٢ ــ يجب أن يوجد من التسهيلات ما يمكن استخدام هذه الوصلة فى كلا جانبى السفينة .

(هـ) الاجهزة اليدوية لاطفاء الحريق فى اماكن الاقامة والخدمة :

فى اماكن الاقامة واماكن الخدمة فى سفن الركاب يجب أن يوجد جهاز اطفاء يدوى ترى (الادارة) انه مناسب وكاف .

(و) الترتيبات الثابتة لاخماد النيران فى اماكن شحن البضائع :

١ ــ اماكن شحن البضائع فى سفن الركاب التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب أن تجهز بوسيلة غازية ثابتة لاخماد النيران تتوفر فيها شروط القاعدة (٥٨) من هذا الفصل .

٢ ــ تكون الترتيبات فى اماكن شحن البضائع حسب ما تراه (الادارة) اذا اقتنعت أن سفينة الركاب تعمل فى رحلات تستغرق مدة قصيرة لدرجة أنه لن يكون معقولا تطبيق اشتراطات الفقرة الفرعية (١) من هذه الفقرة أوكانت حمولتها الكلية تقل عن ١٠٠٠ طن .

(ز) اجهزة اطفاء الحرائق فى حجرات المراجل وغيرها :

سفن الركاب يجب ان تجهز بالترتيبات الآتية فى الاماكن الموجودة بها المراجل الرئيسية والفرعية التى تستخدم زيت الوقود وكذا فى الأماكن التى تحتوى على وحدات زيت الوقود او صهاريج الترسيب :

١ ــ اى من اجهزة الاطفاء الثابتة الآتية :

اولا : جهاز رش مياه بالضغط مستوف لأحكام القاعدة (٦٢) من هذا الفصل .

ثانيا : جهاز غازى لاخماد الحرائق لاحكام القاعدة (٥٨) من هذا الفصل .

ثالثا : جهاز رغاوى ثابت مطابق لأحكام القاعدة (٦٠) لهذا الفصل (قد ترى (الادارة) الحاجة الى وجود ترتيبات ثابتة او متحركة لرش الماء المضغوط أو الرغاوى لمكافحة الحرائق فيما يعلو اللوح الأرضية) .

هذا وفى كلّ حالة لا تكون فيها حجرات الآلات والمراجل منفصلة تماما أو كان زيت الوقود يمكن ان ينساب من سنتينة حجرة المراجل الى سنتينة حجرة الآلات ــ تعتبر حجرتا الآلات والمراجل المتصلتان كانهما جزء واحد من السفينة .

٢ ــ يجب أن يوجد جهازان على الأقل من النوع النقالى المعتمد للاطفاء يقذفان رغاويا أو مادة اخرى معتمدة مناسبة لاخماد حرائق الزيت فى كل مكان به نار موقدة فى كل من غرف المراجل وفى كلّ مكان يوجد به جزء من تركيبات زيت الوقود .

يجب أن يكون فى كلّ من حجرة المراجل جهاز رغاوى واحد على الأقل من النوع المعتمد سعته ٣٠ جالونا (أو ١٣٦ لترا) او ما يعادلها واجهزة الاطفاء هذه يجب أن تزود بخراطيم على عجل مناسب يوصلها الى اى جزء فى حجرة المراجل وفى الأماكن التى تحتوى على اى جزء من تركيبات زيت الوقود .

٣ ـ فى كل مكان به نار موقدة يجب وجود وعاء يحتوى على رمل أو على نشارة مشبعة بالصودا أو على أية مادة جافة أخرى معتمدة بكميات تحددها (الادارة) وقد يستعاض عن ذلك بوجود جهاز اطفاء نقالى معتمد .

(ح) اجهزة مكافحة الحرائق فى الاماكن التى تحتوى على آلات الاحتراق الداخلى :

فى الحالات التى تستخدم فيها سفن الركاب آلات الاحتراق الداخلى سواء كانت (١) كقوة اساسية مسيرة او (٢) لاغراض اضافية . قوتها لاتقل عن ١٠٠٠ حصان فرملى يجب استيفاء الترتيبات الآتية :

١ ـ يجب وجود احدى التركيبات الثابتة المنصوص عليها فى الفقرة (ز ـ ١) من هذه القاعدة .

٢ ـ يجب وجود جهاز اطفاء بالرغاوى واحد معتمد فى كل مكان للآلات على أن تكون سعة جهاز الاطفاء المذكور ١٠ جالونات (أو ٤٥ لترا) أو ما يعادلها . وكذا وجود جهاز اطفاء بالرغاوى نقالى واحد لكل ١٠٠٠ حصان فرملى أو جزء من الالف للآلات . على أن لا يقل مجموع هذه الاجهزة النقالى عن اثنين ولا حاجة لأن يزيد على ستة .

(ط) ترتيبات اطفاء الحريق فى الأمكنة التى تحتوى على تربينات بخارية ولا تحتاج الى اى تركيبات ثابتة :

يجب ان توجه الادارة اهتماما خاصا لترتيبات اطفاء الحرائق التى يجب ان تجهز بها الاماكن المحتوية على تربينات بخارية تفصلها قواطيع سدود للماء عن حجرات المراجل .

(ى) لوازم رجل الاطفاء :

يجب أن يكون بسفينة الركاب طاقمان على الاقل من لوازم رجل الاطفاء تتوفر فى كل طاقم اشتراطات القاعدة (٦٣) من هذا الفصل على ان يزاد هذا العدد الى ثلاثة على الأقل اذا جاوزت الحمولة الكلية عشرة آلاف طن كما تزاد الى اربعة على الاقل اذا جاوزت الحمولة الكلية عشرين الف طن . ويجب ان تحفظ هذه اللوازم فى امكنة يبعد كل منها عن الآخر بمسافة كافية وأن تكون فى حالة استعداد للخدمة دائما .

القاعدة ٦٥ ـ مستلزمات سفن البضاعة

(ا) مجال التطبيق :

اذا قلت الحمولة الكلية لسفينة عن الحد الأدنى المحدد لحمولة السفن التى تطبق عليها هذه القواعد . فيجب أن تعمل الترتيبات اللازمة لاستكشاف واطفاء الحرائق حسب ما ترضى به (الادارة) .

(ب) مضخات الحريق ومواسير مياه الخدمة :

يجب ان تجهز سفينة البضاعة بمضخات حريق ومواسير مياه للخدمة وحنفيات وخراطيم مستوفية لاشتراطات القاعدة (٥٦) من هذا الفصل . وكذا الاشتراطات الآتية :

١ ـ سفينة البضاعة التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب ان تجهز بطلمبتين مستقلتين .

٢ ـ فى سفينة البضاعة التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر . اذا ترتب على نشوب حريق فى اى قسم واحد منها توقف جميع المضخات . ففى هذه الحالة يجب ان توجد وسيلة تبادلية لامداد المياه لمكافحة الحريق . اما فى سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٢٠٠٠ طن فاكثر فيجب ان تكون هذه الوسيلة التبادلية عبارة عن مضخة طوارىء ثابتة مستقلة . ومضخة الطوارىء هذه يجب أن يكون فى امكانها تغذية نافورتين من المياه حسب ما ترضى به (الادارة) .

(جـ) حنفيات الحريق والخراطيم والفوهات :

١ ـ فى سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب ان يوجد عدد من الخراطيم كاملة التجهيز بوصلاتها وبشبورياتها باعتبار خرطوم واحد لكل مائة قدم (أو ٣٠ مترا) من طول السفينة مضافا اليها خرطوم احتياطى . على أن لا يقل المجموع باية حال عن خمسة خراطيم وهذا العدد لا يشمل اية خراطيم لازمة لحجرات الآلات او حجر المراجل (وللادارة) أن تزيد عدد الخراطيم اللازمة كى تضمن وجود عدد كاف معد للاستعمال مع الأخذ فى الاعتبار بطراز السفينة ونوع الخدمة التي تقوم بها .

٢ ـ فى اماكن الاقامة واماكن الخدمة واماكن الآلات يجب ان يكون عدد الحنفيات ومواقعها مطابقا لاحكام الفقرة (د) من القاعدة (٥٦) من هذا الفصل .

٣ ـ فى سفن البضاعة يجب عمل الترتيبات بحيث تصل قذفتان على الاقل من المياه الى اى جزء من السفينة خال .

٤ ـ جميع الحنفيات الموجودة فى اماكن الآلات فى سفن البضاعة المجهزة بمراجل وقودها الزيت او بآلات من ذات الاحتراق الداخلى يجب ان تزود بخراطيم لها بالاضافة الى الباشوريات المنصوص عنها فى الفقرة (ز) من القاعدة (٥٦) من هذا الفصل بشبوريات مناسبة لرش المياه على الزيت أو ان تكون بشبورياتها تعمل للغرضين .

(د) وصلات الشاطىء الدولية :

١ ـ سفينة البضاعة التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب ان تجهز بوصلة شاطىء دولية واحدة على الاقل مطابقة لاحكام القاعدة (٥٦) من هذا الفصل .

٢ ـ كما يجب ان توجد تسهيلات تمكن من استخدام هذه الوصلة من كلا جانبى السفينة .

(هـ) الاجهزة النقالى لاطفاء الحرائق فى اماكن الاقامة وفى اماكن الخدمة :

يجب ان تجهز اماكن الاقامة واماكن الخدمة فى سفن البضاعة باجهزة اطفاء نقالى معتمدة ترى (الادارة) أنها مناسبة وكافية . لا يقل عددها بأية حال عن خمسة فى السفن التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر .

(و) الترتيبات الثابتة لاخماد الحرائق فى سفن البضاعة :

١ ـ سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٢٠٠٠ طن فاكثر يجب وقايتها بوسيلة ثابتة لاخماد الحرائق مستوفية لاشتراطات القاعدة (٥٨) من هذا الفصل . هذا ويجوز (للادارة) أن تسمح باستخدام البخار بدلا من الغاز المطفىء اذا كانت الترتيبات مطابقة لاحكام الفقرة (هـ) من القاعدة (٥٨) من هذا الفصل .

٢ ـ فى ناقلات الزيوت يجوز الاستعاضة عن الغاز المطفىء او البخار بتركيبات تقذف رغاوى الى الصهاريج من الداخل أو من الخارج . وهذه التركيبات يجب أن توافق (الادارة) على تفصيلاتها

٣ ـ يجوز (للادارة) أن تعفى من أحكام الفقرتين الفرعيتين (٢٠١) من هذه الفقرة عنابر البضاعة فى اية سفينة (ما عدا الصهاريج فى ناقلات الزيوت) وذلك فى الحالات الآتية :

أولا : اذا كانت هذه العنابر مجهزة بأغطية من الصلب لفتحاتها وبوسائل فعالة لغلق جميع الهوايات والفتحات الأخرى المؤدية الى العنابر .

ثانيا : اذا كان بناء السفينة مصمما فقط لنقل بضائع كالمعادن أو الخامات أو الفحم .

ثالثا : اذا اقتنعت (الادارة) بأن السفينة مستخدمة فى رحلات قصيرة المدى بدرجة تجعل من غير المعقول تطبيق هذه الأحكام .

٤ ـ بالاضافة الى وجوب استيفاء أحكام هذه القاعدة يجب على كل سفينة بضاعة فى حالة حملها مفرقعات غير مسموح بنقلها فى سفن الركاب بسبب طبيعتها أو كميتها بحكم القاعدة (٨) من الفصل السابع من هذه القواعد . يجب أن تستوفى أيضا الاشتراطات الآتية :

اولا : يجب عدم استعمال البخار لأغراض اطفاء الحرائق فى اى جزء يحتوى على مفرقعات . ويقصد بعبارة (جزء) فى هذه الفقرة الفرعية جميع الأماكن الواقعة بين قاطوعين دائمين شاملة العنبر السفلى وكل ما يعلوه من اماكن شحن البضاعة . وتعتبر اماكن الكويرتة الكاسية بأكملها فى حكم هذه الفقرة الفرعية جزءا اذا كانت لاتقسمها قواطيع من الصلب وكانت فتحاتها يمكن غلقها بألواح من الصلب . والجزء المغلق من اماكن الكويرتة الكاسية يعتبر جزءا من الجزء أو الأجزاء التى تحته اذا كان مجهزا بقواطيع من الصلب بها فتحات بألواح من الصلب .

ثانيا : وعلاوة على ذلك فان كل جزء يحتوى على مفرقعات وكل جزء مجاور له يحتوى على بضائع يجب وجود جهاز لاكتشاف الدخان او الحرائق .

(ز) اجهزة اطفاء الحريق فى غرف المراجل وغيرها :

فى الاماكن الموجودة بها المراجل الرئيسية والمراجل المساعدة التى تحرق زيتا أو الأماكن التى تحتوى على وحدات زيت وقود أو صهاريج ترسيب يجب أن تستوفى فى سفن البضاعة ذات الحمولة الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر ما يأتى :

١ ـ يجب وجود احد اجهزة الاطفاء الثابتة الآتية :

أولا : وسيلة رش مياه بالضغط مطابقة لاحكام القاعدة (٦٢) من هذا الفصل .

ثانيا : وسيلة اطفاء بالغاز مطابقة لأحكام القاعدة (٥٨) من هذا الفصل .

ثالثا : جهاز رغاوى ثابت مستوفى لأحكام القاعدة (٦٠) من هذا الفصل (ويجوز) (للادارة) أن تطلب ترتيبات ثابتة أو متحركة تعمل بضغط المياه او رش الرغاوى لمكافحة الحرائق فيما يعلو الواح الارضية .

وفى كل حالة اذا لم تكن حجرتا الآلات والمراجل منفصلتين تماما أو كان زيت الوقود يمكنه ان يتسرب الى سنتينة حجرة الآلات ففى هذه الحالة تعتبر حجرتا الآلات والمراجل المتصلتين كجزء واحد .

٢ ـ يجب ان يوجد على الأقل جهازان نقالى للاطفاء من النوع المعتمد الذى يقذف رغاوى أو مادة اخرى معتمدة مناسبة لاخماد حريق الزيت حيثما وجدت نار موقدة فى كل من غرف المراجل وفى كل مكان يوجد به جزء من جهاز زيت الوقود . وعلاوة على ذلك يجب ان يوجد جهاز اطفاء واحد على الاقل من نفس النوع سعته جالونان (أو ٩ لترات) لكل موقد (مصباح احتراق) على انه لاحاجة لأن يزيد مجموع سعة جهاز او اجهزة اطفاء الحريق الاضافية على ١٠ جالونات (أو ٤٥ لترا) لأية غرفة واحدة من غرف المراجل .

٣ ـ كل مكان فيه نار موقدة يجب ان يكون به وعاء يحتوى على رمل أو نشارة خشب مشبعة بالصودا أو بمادة اخرى جافة بكمية تحددها (الادارة) . ويجوز الاستعاضة عن ذلك بجهاز اطفاء نقالى معتمد .

(ح) اجهزة اطفاء الحريق فى الأماكن المحتوية على آلات الاحتراق الداخلى :

فى سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٠٠٠ طن فاكثر يجب عمل الترتيبات الآتية اذا كانت السفينة تستخدم آلات احتراق داخلى اما (١) كقوة رئيسية مسيرة أو (٢) لأغراض مساعدة وكان مجموع قوتها لا يقل عن ١٠٠٠ حصان فرملى :

١ ـ يجب وجود احدى الترتيبات الثابتة المنصوص عنها فى الفقرة الفرعية (ز ـ ١) من هذه القاعدة .

٢ ـ يجب أن يوجد فى كل مكان من امكنة الآلات جهاز رغاوى اطفاء معتمد لا تقل سعته عن ١٠ جالونات (أو ٤٥ لترا) أو مايعادل ذلك وكذا جهاز رغاوى اطفاء نقالى معتمد لكل ١٠٠٠ حصان فرملى او جزء منها للآلات . وبشرط ان لا يقل مجموع عدد اجهزة الاطفاء النقالى هذه عن اثنين ولا يزيد على ستة .

(ط) اجهزة مكافحة الحريق فى الاماكن التى تحتوى على تربينات بخار وليست فى حاجة الى تركيبات ثابتة :

تولى (الادارة) عناية خاصة لترتيبات اطفاء الحريق التى تجهز بها الاماكن المحتوية على تربينات بخار ومنفصولة عن حجرات المراجل بقواطيع سدود للماء .

(ى) لوازم رجل الاطفاء :

يجب على سفينة البضاعة ان تحمل طاقما واحدا على الاقل من لوازم رجل الاطفاء مطابقا لأحكام القاعدة (٦٣) من هذا الفصل .

القاعدة ٦٦ ـ استعداد اجهزة مكافحة الحرائق :

اجهزة مكافحة الحرائق فى سفن الركاب وسفن البضاعة الجديدة منها والحالية يجب الاحتفاظ بها فى حالة مرضية وبحيث تكون معدة للاستعمال الفورى فى جميع الأوقات اثناء الرحلة .

القاعد ٦٧ ـ المعادلات وقبولها :

حيثما نص فى هذا الجزء من هذا الفصل على استعمال طراز معين من أجهزة او أية وسيلة او نظام خاص للاطفاء يجوز قبول اى طراز آخر اذا اقتنعت (الادارة) بانه ليس أقل فاعلية من الطراز المعين .

الجـزء (و)

احتياطات عـامة ضد الحريق

القاعد ٦٨ ـ وسائل النجاة :

(أ) فى سفن الركاب :

١ ـ فى جميع الأماكن المعدة للركاب وافراد الطاقم وفيما عدا أماكن الآلات يجب ان يكون بداخل وخارج الأماكن التى يعمل فيها عادة افراد الطاقم مدرجات وسلالم ترتب بحيث تكون وسيلة سريعة الى الهروب الى سطح ركوب قوارب النجاة كما يجب بصفة خاصة ملاحظة الاشتراطات الآتية :

أولا : تحت كويرتة القواطيع يجب ان يوجد فى كل جزء سـدود للمـاء او منطقة او مجموعة من الأماكن المقيـدة بقيود مشابهـة وسيلتان للنجاة أحداهما على الأقل لا تستدعى المرور من احد الأبواب السدود للمـاء ويجوز (للادارة) أن تستغنى عن احدى هـاتين الوسيلتين واضعة فى اعتبارها طبيعة وموقع الأماكن المعينة وعدد الأشخاص الذين يحتلونها او يعملون فيها عادة .

ثانيـا : اما فوق كويرتة القواطيع فيجب ان توجـد على الأقل وسيلتان عمليتان للهروب من اى من المناطق الراسية الأسـاسية او المناطق او مجموعة الأماكن المقيدة بقيود مشابهة . على أن تكـون احـدى هـاتين الوسيلتين على الاقـل تؤدى الى مدرجـات لسلم نجاة راسى .

ثالثا : يجب ان تكون احدى وسائل الهروب موصلة الى سـلالم مغلقة تكون درعا واقيا من الغاز بصفة عملية وباستمرار من المستوى الاصـلى حتى كويرتة ركوب قوارب النجـاة . ويجب أن تـوافق الادارة على عرض وعدد هذه المدرجات ومدى استمرارها .

٢ ـ فى أماكن الآلات يجب ان يوجد فى كل من حجرة الآلات ونفق عامود الشفط وحجرة المراجل وسيلتان للنجاة قد تكون احداهما باب سدود للمـاء وفى أماكن الآلات التى لا يوجد بها باب سدود للمـاء تكـون وسيـلتا النجـاة عبـارة عن مجمـوعتى سلالـم من الصلب بعيدتين عن بعضهما بقدر الامكان وموصلتين الى أبواب فى منورين بعيدين عن بعضهما ايضا يمكن بعبورهما الوصـول الى كويرتة الركوب فى قوارب النجاة .

ويجوز للادارة الاستغناء عن ذلك فى السفن التى تقل حمولتها الكلية عن ٢٠٠٠ طن واضعة فى اعتبارها عرض وحالة المنور .

(ب) فى سفن البضاعة :

١ ـ فى جميع الأماكن المعدة لأفراد الطاقم وللركاب وفيما عدا أماكن الآلات يجب أن يكون بداخل وخارج الأماكن التى يعمل فيها عادة افراد الطاقم مدرجات وسلالم ترتب بحيث تكون وسيلة سريعة الى الهروب الى سطح ركوب قوارب النجاة .

٢ ـ فى اماكن الآلات تطبق الاشتراطات الواردة بالفقرة الفرعية (١ ـ ٢) من هذه القاعدة .

القاعدة ٦٩ ـ وسائل ايقاف الآلات ووسائل غلق مواسير شفط زيت الوقود :

(ا) يجب ايجاد وسائل لايقاف الهوايات التى تخدم أماكن الآلات وأماكن شحن البضائع وكذا لغلق جميع الأبواب والمراوح والتهوية الحلقية حول المداخن وكذا الفتحات الأخرى لمثل هذه الأماكن . كما يجب أن يكون فى الامكان تشغيل هذه الوسائل من خارج هذه الأماكن فى حالة نشوب الحريق .

(ب) الآلات التى تحرك المراوح والهواء فى انابيب التهوية . وكذا طلمبات نقل زيت الوقود وطلمبات وحدة الوقود وما يماثلها يجب ان تجهز بوسائل تحكم من بعيد تكون خارج المكـان المعنى حتى يمكن ايقافها فى حالة نشوب حريق فى المكـان الموجودة فيه .

(ج) كل ماسورة تشفط زيت الوقود من مكان تخزينـه أو من صهريج الترسيب أو من صهريج الخدمة اليومية موجودة أعلى صهاريج القاع المزدوج يجب أن تجهز بمحبس أو صمام يمكن غلقه من خارج المكان المعنى فى حالة شبوب حريق فى المكان الموجود به مثل هـذه الصهـاريج . وفى الحالات الخاصة للصهاريج العميقة الموجودة فى أى نفق للمواسير أو لعامود الرفاص يجوز وضع صمامات على الصهاريج غير انه يجب فى حالة نشوب الحريق التحكم فيها بواسطة صمام اضافى فى تركيبة الماسورة أو شبكة المواسير خارج النفق .

القاعدة (٧٠)

خرائط توزيع جهاز مكافحة الحريق

يجب فى كل سفن الركاب وبقدر الامكان فى سفن البضاعة أن تعلق بصفة دائمـة لارشـاد ضباط السفينة رسومات تركيبات أجهزة مكافحة الحرائق تظهر بوضوح فى كل كويرتة مراكز المراقبة وكذا القطاعـات المختلفة المحـاطة بقواطيع مقاومة للحريق وكذا المحـاطة بقواطيع عائقة للحـريق أن وجدت مع تفصيلات عن أجهزة التنبيه والاكتشاف وتركيبات الرش أن وجـدت ومعدات الاطفاء ووسائل الولوج الى الأقسام والكويرتات وغيرها ثم أجهـزة التهوية بما فى ذلك تفصيـلات عن مراكز التحكم الرئيسية ومواقع صمامات تنظيم التيار الهوائى والأرقام الدالة على المراوح فى كل قطـاع . هذا ويمكن اذا رات (الادارة) ذلك أن تضمن التفصيلات سالفة الذكر فى كتيب تصرف نسخة منه لكل ضابط كما توضع نسخة منه بصفة دائمة فى السفينة فى مكان يسهل وصول الجميع اليه . وهذه الرسـومات والكتيبات يجب أن تشمل احدث المعلومات وأن يدخل عليها أى تغيير يحدث بمجرد حدوثه بقدر ما يكون ذلك ممكنا عمليا .

الفصل الثالث

معدات الانقاذ وغيرها

القاعدة ١ ـ تطبيق :

(ا) يطبق هذا الفصل ـ مالم ينص صراحة على خلاف ذلك ـ على السفن الجديدة التى تقوم برحلات دولية :

القسم (ا) سفن الركاب وسفن البضاعة .

القسم (ب) سفن الركاب .

القسم (ج) سفن البضاعة .

(ب) فى حالة السفن التى تقوم برحلات دولية وتكون غير مستوفية لاحكام هذا الفصل الخاص بالسفن الجديدة يجب على (الادارة) ان تتخذ حيال كل سفينة منها على حدة ما يلزم لتطبيق الاشتراطات الضرورية الواردة فى هذا الفصل على هذه السفن بقدر ما يكون ذلك عمليا ومعقولا وباسرع وقت ممكن . ومع ذلك لا يجوز تطبيق حكم الفقرة (ب ـ ١) من القاعدة (٢٧) من هذا الفصل على السفن الحالية الا بالشروط الآتية مجتمعة :

١ ـ أن تكون قد استوفت أحكام القواعد ٤ ، ٨ ، ١٤ ، ١٨ ، ١٩ وكذا أحكام الفقرتين أ ، ب من القاعدة (٢٧) من هذا الفصل .

٢ ـ أن تكون صنادل النجاة المحمولة تطبيقا لأحكام الفقرة (ب) من القاعدة (١٧) مستوفية اما للاشتراطات المذكورة فى القاعدة (١٥) او المذكورة فى القاعدة (١٦) كما وان تكون مستوفية ايضا لاشتراطات القاعدة (١٧) من هذا الفصل .

٣ ـ أن لا يزاد عدد الأشخاص بالسفينة كنتيجة لصنادل النجاة .

الجزء (ا) احكام ـ عامة

(تسرى أحكام هذا القسم على سفن الركاب وعلى سفن البضاعة)

القاعدة (٢)

تعاريف

(ا) فى هذا الفصل تطلق عبارة (رحلة دولية قصيرة) على كل رحلة دولية لا تبتعد السفينة فى اثنائها اكثر من ٢٠٠ ميل عن اى ميناء او مكان يمكن ان يأوى اليه الركاب وافراد الطقم فى امن وسلامة . وان لا يزيد طول المسافة بين آخر ميناء قامت منها السفينة فى القطر الذى بدأت منه الرحلة وميناء نهاية الرحلة على ٦٠٠ ميل .

(ب) فى تطبيق أحكام هذا الفصل يقصد بتعبير (صندل النجاة) صندل النجاة المستوفى لأحكام القاعدة (١٥) او أحكام القاعدة (١٦) من هذا الفصل .

(ج) فى تطبيق احكام هذا الفصل يقصد بعبارة (وسيلة معتمدة للانزال الى الماء) الوسيلة المعتمدة من (الادارة) والتى يمكنها انزال صندل النجاة من المركز المعد للركوب فيه حتى الماء بكامل محموله بعدد الأشخاص المرخص بحملهم فيه وبمعداته .

(د) فى تطبيق أحكام هذا الفصل تعنى عبارة (بحار قارب نجاة مؤهل) أى فرد من طاقم السفينة حائز على شهادة أهلية تمنح بالتطبيق لأحكام القاعدة (٣٢) من هذا الفصل .

(هـ) فى تطبيق احكام هذا الفصل تعنى عبارة (جهاز طاف) أى جهاز طاف (غير قوارب النجاة وصنادل النجاة واطواق النجاة وجاكتات النجاة) صمم ليعاون عددا معينا من الأشخاص على الطفو فى الماء ويكون تكوينه بحيث يحتفظ بشكله وبخواصه .

القاعدة ٣ ـ اعفاءات :

(ا) اذا رات (الادارة) ان طبيعة الطريق الذى تسلكه السفينة وظروف الرحلة تجعلان تطبيق جميع اشتراطات هذا الفصل غير معقول او غير ضرورى . فلها الحق فى ان تعفى الى حد ما من تطبيق أحكام هذا الفصل سفنا او انواعا من السفن لا تبتعد اثناء رحلتها اكثر من ٢٠ ميلا عن اقرب ارض .

(ب) فى حالة سفن الركاب التى تقوم برحلات دولية مستخدمة فى نقل عدد كبير من ركاب لا أسرة لهم فى سفريات خاصة كعملية نقل الحجاج مثلا . يجوز (للادارة) ان تعفى مثل هذه السفن من مقتضيات هذا الفصل اذا ثبت لديها أن تطبيقها غير عملى . وذلك بالشروط الآتية :

١ ـ أن تتوفر فى السفينة الى اقصى حد ممكن شروط قوارب النجاة ومعدات الانقاذ الأخرى ووسائل الوقاية من الحريق بقدر ما تسمح به ظروف العملية المخصصة لها .

٢ ـ أن تكون جميع هذه القوارب والتجهيزات معدة تحت الطلب بالمعنى المقصود فى القاعدة (٤) من هذا الفصل .

٣ ـ أن يعد لكل شخص على ظهر السفينة جاكتة نجاة .

٤ ـ أن تتخذ الاجراءات اللازمة لوضع قواعد عامة تطبق على الحالات الخاصة بهذا النوع من أعمال النقل . ويجب أن توضع هذه القواعد بالاتفاق مع الحكومات المتعاقدة الأخرى ـ ان وجدت ـ التى قد يهمها بصفة مباشرة نقل مثل هؤلاء الركاب فى مثل هذه الرحلات ورغما عن اى حكم من احكام هذه المعاهدة تبقى (قواعد سملا ١٩٣١) سارية المفعول بين اطراف الاتفاقية المذكورة الى ان توضع القواعد المنصوص عليها فى الفقرة (ب ـ ٤) من هذه القاعدة وتدخل فى دور التنفيذ .

القاعدة ٤ ـ شروط اعداد وصلاحية قوارب النجاة وصنادل النجاة والأجهزة الطافية :

(ا) المبدأ العام للشروط الواجب توفرها فى قوارب النجاة وصنادل النجاة والأجهزة الطافية بالسفن التى يطبق عليها هذا الفصل هو أن تكون هذه القوارب والصنادل والأجهزة الطافية على أتم استعداد وصالحة للاستعمال عند الطوارىء .

(ب) ولكى تكون كذلك يجب أن تستوفى الشروط الآتية :

١ ـ يجب أن تكون بحالة يمكن معها انزالها الى الماء سليمة وبسرعة حتى فى الأحوال غير الملائمة حيث تكون السفينة مائلة الى أحد طرفيها مع ميل ١٥ درجة الى أحد جانبيها .

٢ ـ يجب أن يكون فى الامكان انزال الركاب فى القوارب والصنادل بسرعة وبنظام تام .

٣ ـ يجب أن يوضع كل قارب نجاة او صندل نجاة أو جهاز طاف بطريقة لا تعوق حركة القوارب والصنادل والأجهزة الطافية الأخرى .

(ج) قبل مغادرة السفينة للميناء وفى جميع الأوقات اثناء الرحلة . يجب أن تكون جميع معدات الانقاذ صالحة للعمل وعلى تمام الاستعداد لاستعمالها فورا .

القاعدة ٥ ـ بناء قوارب النجاة :

(ا) جميع قوارب النجاة يجب ان تكون مبنية بطريقة صحيحة متناسقة الشكل متناسبة الأبعاد حتى تكون تامة التوازن فى عرض البحر . كما ويجب أن يكون لها حد طفو كاف اذا حملت بكامل حمولتها من الاشخاص والمعدات .

جميع قوارب النجاة يجب أن تكون قادرة على الاحتفاظ بالتوازن الايجابى وهى فى عرض البحر محملة بكامل حمولتها من الاشخاص والمعدات .

(ب) ١ ـ جميع قوارب النجاة يجب أن تكون ذات جوانب شديدة الصلابة وذات قوة طفو داخلية فقط . ويمكن (للادارة) ان تعتمد قوارب النجاة ذات الكباتة الثابتة اذا كان فى الامكان فتحها من الداخل ومن الخارج وكانت لا تعوق عمليات الركوب والنزول أو عمليات انزال القارب الى الماء وادارته .

٢ ـ يجوز لقوارب النجاة ذات الموتور ان تجهز بوسائل لمنع دخول الماء الى مقدمتها على ان تعتمد (الادارة) ذلك .

٣ ـ جميع قوارب النجاة يجب ان لا يقل طولها عن ٢٤ قدما (٧ر٣ مترا) الا فى حالة ما اذا كان حجم السفينة لا يسمح بذلك او اذا رأت (الادارة) لاسباب اخرى ان حمل مثل هذه القوارب غير معقول ولا ممكن عمليا . وعلى أى حال لا يجوز ان يقل طول اى قارب فى اية سفينة عن ١٦ قدما (٤ر٩ مترا) .

(ج) لا يجوز قبول اى قارب نجاة يزيد وزنه بكامل محموله من الأشخاص والمعدات على ٢٠ طنا (٢٠٣٠٠ كجم) أو كانت حمولته المحسوبة بالتطبيق لاحكام القاعدة (٧) من هذا الفصل تزيد على ١٥٠ شخصا .

(د) جميع قوارب النجاة المسموح لها بحمل اكثر من ستين شخصا ولا تزيد على مائة شخص اما ان تكون قوارب نجاة ذات موتور مستوفية لاشتراطات القاعدة (٩) من هذا الفصل أو ان تكون قوارب نجاة مجهزة بوسائل تسيير ميكانيكية تتفق مع احكام القاعدة (١٠) من هذا الفصل . وكل قوارب النجاة المسموح لها بحمل اكثر من ١٠٠ شخص يجب أن تكون ذات موتور مستوفية لاشتراطات القاعدة (٩) من هذا الفصل .

(هـ) يجب أن تكون متانة قوارب النجاة بحيث يمكن ادلاؤها الى الماء بأمان وهى محملة بكامل حمولتها من الاشخاص والمعدات . كذلك يجب أن تكون متانتها بحيث اذا عرضت لحمل ٢٥٪ زيادة عن طاقتها لا يختلف عن ذلك اى عيب فيها .

(و) يجب أن يكون لجميع قوارب النجاة تقوس طولى لا يقل عن ٤٪ من طول القارب . وهذا التقوس يجب أن يكون على شكل قطع ناقص تقريبا .

(ز) فى قوارب النجاة المرخص لها بحمل مائة شخص فاكثر يجب ان يزاد حجم وسائل الطفو حسبما تعتمده (الادارة) .

(ح) جميع قوارب النجاة يجب ان تكون لها قوة طفو ملائمة . أو أن تجهز بصهاريج هواء لا ينفذ منها الماء أو اية مادة اخرى لا تصدأ ولا تتأثر تأثرا عكسيا بالزيوت او منتجاتها ولها قوة طفو كافية لان تحمل القارب بجميع محموله اذا غمرته المياه فى عرض البحر يضاف الى ذلك صهاريج هواء لا ينفذ منها الماء او اية مادة اخرى لا تصدأ ولا تتأثر تأثرا عكسيا بالزيوت أو منتجاتها ولها قوة طفو تعادل $\frac{1}{10}$ مكعب القارب على الاقل (وللادارة) أن تسمح بملء صهاريج الهواء بمادة لها خاصية الطفو وغير قابلة للصدأ ولا تتأثر تأثرا عكسيا بالزيوت أو منتجاتها .

(ط) جميع العوارض المستعرضة والقاعد الجانبية يجب أن تكون واطية بقدر الامكان .

(ى) جميع قوارب النجاة ـ باستثناء قوارب النجاة المصنوعة من الخشب ـ يجب أن يكون معاملها الحجمى المقاس تطبيقا لاحكام القاعدة (٦) من هذا الفصل لا يقل عن ٠٫٦٤ .

القاعدة ٦ ـ مكعب سعة قوارب النجاة :

(ا) يحدد مكعب سعة قارب النجاة بواسطة قانون سترلنج (سمبسون) أو باية طريقة اخرى توصل الى ذلك بنفس درجة الدقة . ويحسب مكعب سعة القارب ذى المؤخرة المسطحة كما لو كان قاربا ذا مؤخرة مسلوبة (مدببة) .

(ب) فمثلا مكعب سعة اى قارب بالأقدام المكعبة او الأمتار المكعبة مقدرا حسب قانون سترلنج يمكن الحصول عليه من المعادلة الآتية :

$$\text{السعة} = \frac{\text{ط}}{١٠}(٢٤ + ٢\text{ب} + \text{ى})^{٢}$$

يفرض أن ط = طول القارب بالاقدام او الأمتار مقاسا من داخل الألواح او من تقابل التلويح الخارجى عند قصبة المقدمة حتى النقطة المقابلة لها عند قصبة المؤخرة وفى حالة القارب ذى المؤخرة المسطحة يقاس الطول حتى داخل عارضة المؤخرة وان أ ، ب ، جـ ، تدل بالتوالى على مساحات القطاعات العرضية عند ربع الطول من المقدمة . ثم عند المنتصف ثم عند ربع الطول من المؤخرة . وهذه القطاعات تقع عند النقط الثلاثة الناتجة من تقسيم ط الى اربعة اقسام متساوية (ويلاحظ أن مساحة كل من القطاعين الواقعين عند نهايتى القارب اهملت) .

والمساحات أ ، ب ، جـ تقدر بالاقدام المربعة (أو الأمتار المربعة) بواسطة تطبيق المعادلة الآتية على كل من الثلاثة قطاعات العرضية المشار اليها .

$$\text{المساحة} = \frac{\text{ع}}{١٢} (\text{أ} + ٤ \text{ ب} + ٢ \text{ جـ} + ٤ \text{ د} + \text{هـ})$$

بفرض ان ع = العمق مقاسا بالاقدام (أو الأمتار) من داخل الألواح أو التلويح ابتداء من القرينة الى مستوى سطح السجاف او الى مستوى أدنى منه فى بعض الأحوال كما سيأتى ذكره بعد .

وان أ ، ب ، جـ ، د ، هـ تدل على الأعراض الأفقية للقارب مقاسه بالاقدام (أو الأمتار) عند أعلى وأدنى نقطة من العمق ثم عند الثلاث نقط الأخرى الناتجة من قسمة ع الى أربعة أقسام متساوية . (ويكون أ ، هـ هما العرضان عند النهايتين اما جـ فعند منتصف ع .) .

(جـ) اذا كان التقوس الطولى المقاس عند النقطتين الواقعتين عند ربع طول القارب من النهايتين يجاوز ١٪ من طول القارب . فيؤخذ العمق المستخدم فى حساب مساحتى القطاعين العرضين (أ) أو (جـ) كأنه العمق فى منتصف القارب مضافا اليه ١٪ من طول هذا القارب .

(د) اذا كان عمق القارب فى المنتصف يجاوز ٤٥٪ من العرض . فان العمق المستخدم فى حساب القطاع العرضى الأوسط (ب) يؤخذ كأنه مساو الى ٤٥٪ من العرض .

اما العمق المستخدم فى حساب مساحتى القطاعين الواقعين عند ربع الطول (أ) ، (جـ) فيمكن ايجاده بواسطة زيادة هذا العدد الأخير بمقدار ١٪ من طول القارب بشرط أن الأعماق التى تستخدم فى الحساب لا تجاوز فى أية حال الأعماق الحقيقية عند هذه النقط .

(هـ) اذا كان عمق القارب اكبر من اربعة أقدام (أو ١٢٢ سم) فان عدد الأشخاص الذى ينتج من تطبيق هذه القاعدة يجب ان يقلل بنسبة أربعة أقدام (أو ١٢٢ سم) الى العمق الحقيقى وذلك الى ان تثبت تجربة القارب أنه يتحمل وهو عائم ذلك العدد من الأشخاص مرتدين جاكتات النجاة .

(و) يجب على كل ادارة ان تفرض بواسطة قواعد مناسبة حدا لعدد الاشخاص المسموح به فى القوارب مبينة النهايتين وكذا للقوارب العادية .

(ز) يجوز لكل ادارة ان تحدد لاى قارب من الخشب سعة تساوى حاصل ضرب الطول × العرض × العمق × ٦ر٠ وذلك اذا كان واضحا أن هذه الطريقة لا تنتج سعة أكبر من السعة الناتجة من الطريقة الموضحة أعلاه . وتؤخذ الابعاد بالطريقة الآتية :

الطول : يقاس من نقطة تقاطع التلويح من الخارج مع قصبة المقدمة الى النقطة التى تماثلها عند قصبة المؤخرة . اما فى حالة القارب ذى المؤخرة المسطحة فيقاس الطول الى السطح الخارجى لعارضة المؤخرة .

العرض : يقاس من خارج التلويح عند النقطة التى يكون فيها عرض القارب أكبر ما يمكن .

العمق : يقاس عند منتصف القارب من داخل التلويح ابتداء من القرينة الى مستوى سطح السجاف ويلاحظ أن العمق المستخدم فى حساب مكعب السعة لا يجوز ان يتعدى بأية حال ٤٥٪ من العرض .

وللاك السفن فى جميع الحالات الحق فى طلب تحديد مكعب سعة القارب بواسطة المقاسات الحقيقية .

(ح) مكعب سعة قارب النجاة ذى الموتور أو قارب النجاة المجهز بوسائل تسيير ميكانيكية يستخرج بواسطة ايجاد مكعب السعة الكلية ثم تطرح منه حجم مساو لحجم المكان المشغول بالموتور وملحقاته أو حجم صندوق التمشيقة فى القوارب المجهزة بوسائل تسيير ميكانيكية وكذا يخصم الحيز المشغول باجهزة التلغراف اللاسلكى والنور الكشاف وملحقاتهما اذا وجدا .

القاعدة ٧ ـ حمولة قوارب النجاة :

عدد الأشخاص المسموح لقارب النجاة بحملهم هو أكبر عدد صحيح ينتج من عمليات القسمة الآتية :

اذا كان طول القارب ٢٤ قدما (أو ٣ر٧ مترا) فأكثر :

$$\frac{\text{سعة القارب بالأقدام المكعبة}}{١٠} \quad \text{او} \quad \frac{\text{سعة القارب بالأمتار المكعبة}}{٠ر٢٨٣}$$

اذا كان طول القارب ١٦ قدما (أو ٩ر٤ مترا)

$$\frac{\text{سعة القارب بالأقدام المكعبة}}{١٤} \quad \text{او سعة القارب بالأمتار المكعبة} \quad \frac{}{٠ر٣٩٦}$$

اذا كان طول القارب ١٦ قدما (أو ٩ر٤ مترا) فأكثر ولكن أقل من ٢٤ قدما (أو ٣ر٧ مترا) :

$$\frac{\text{سعة القارب بالاقدام المكعبة}}{\text{القيمة المتناسبة الواقعة بين ١٤ ، ١٠}} \quad \text{او سعة القارب بالأمتار المكعبة} \quad \frac{}{\text{القيمة المتناسبة الواقعة بين ٣٩٦ر٠ ، ٢٨٣ر٠}}$$

هذا ولا يجوز بأية حال أن يزيد العدد الناتج من هذه العمليات على عدد الأشخاص البالغين الممكن اجلاسهم مرتدين جاكتات النجاة فى القارب دون أن يعوق ذلك بأى شكل استخدام المجاذيف او تشغيل الوسائل الأخرى المسيرة للقارب .

القاعدة ٨ ـ عدد قوارب النجاة ذات الموتور التى يجب حملها :

(أ) يجب فى كل سفينة من سفن الركاب ان تحمل على كل من جانبيها قارب نجاة ذا موتور على الأقل مستكملا لاشتراطات القاعدة (٩) من هذا الفصل .

على أنه اذا كان عدد الأشخاص المعتمد نقلهم فى السفينة من ركاب وافراد الطاقم لا يزيد على ٣٠ فيكفى حمل قارب واحد فقط من هذا النوع .

(ب) سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر ـ فيما عدا ناقلات البترول والسفن المستخدمة فى تصنيع الحيتان وكذا السفن المستخدمة فى تصنيع السمك او تعليبه . والسفن القائمة يحمل اشخاص يعملون فى سفن الصناعات المذكورة يجب أن تحمل قاربى نجاة ذا موتور على الأقل مستكملا لاشتراطات القاعدة (٩) من هذا الفصل .

(جـ) ناقلات الزيوت التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر وكذا كل سفينة مستخدمة فى الانتاج الصناعى للحيتان والسفن المستخدمة كمصانع للسمك وتعليبه . وكل سفينة قائمة يحمل اشخاص يعملون فى سفن الصناعات السابقة يجب أن تحمل على كل من جانبيها قاربا ذا موتور على الأقل مستكملا لاشتراطات القاعدة (٩) من هذا الفصل .

القاعدة ٩ ـ مواصفات قوارب النجاة ذات الموتور :

أولا : يجب أن يستوفى قارب النجاة ذو الموتور ما يأتى :

١ ـ تجهيز آلة ضغط ذات احتراق داخلى معتنى بها بحيث تكون على استعداد للعمل فى كل وقت وأن يكون ممكنا ادارتها تحت كل الظروف وان تزود بكمية من الوقود تكفى تشغيلها باستمرار لمدة اربع وعشرين ساعة بالسرعة المنصوص عنها فى الفقرة الفرعية (ا ـ ٣) من هذه القاعدة .

٢ ـ تكون الآلة وقطع الغيار الخاصة بها فى حيز محكم لضمان تشغيلها فى ظروف الطقس غير الملائمة . كما يجب أن يكون الصندوق المحدد لحيز الآلة مقاوما للنار . وأن تعمل الترتيبات لامكان تسيير القارب الى الخلف .

٣ ـ تكون سرعة القارب الى الأمام فى المياه الهادئة وهو بكامل محموله من الأشخاص والمعدات كما يلى :

(أ) ست عقدات على الأقل فى حالة قوارب النجاة ذات الموتور المنصوص عليها فى القاعدة (٨) من هذا الفصل لسفن الركاب وناقلات الزيت والسفن المستخدمة كمصانع للحيتان والسفن المستخدمة لعمليات تعليب الأسماك والسفن القائمة بحمل اشخاص مستخدمين فى عملية تصنيع الحيتان أو فى عمليات تعليب الأسماك .

(ب) اربع عقدات على الأقل فى حالة قوارب النجاة ذات الموتور من غير ما ذكر .

ثانيا : حجم وسائل الطفو الداخلية فى قارب النجاة ذى الموتور يجب أن يزيد عن المقرر فى القاعدة (٥) من هذا الفصل بالمقدار الذى يلزم ليواجه الآلة وقطع الغيار الخاصة بها وكذا ما قد يكون موجودا من النور الكشاف وجهاز التلفراف اللاسلكى وقطع الغيار الخاصة بهما . وهذه الزيادة تكون بمعدل قدم مكعب واحد (٠٢٨٣ ر. مترا مكعبا) لكل شخص يمكن للقارب حمله اذا ازيلت الآلة وقطع غيارها والموجود من النور الكشاف وجهاز التلفراف اللاسلكى وقطع غيارها .

القاعدة ١٠ ـ مواصفات قوارب النجاة التى تسير بوسائل آلية اخرى خلاف قوارب النجاة ذات الموتور :

كل قارب نجاة يسير بوسائل آلية غير قوارب النجاة ذات الموتور يجب أن يستوفى ما يأتى :

(ا) يكون الجهاز المسير من طراز معتمد وذا قوة كافية تجعل القارب على تمام الاستعداد للابتعاد عن جانب السفينة عند انزاله الى الماء وتمكنه من اتباع خط سير معين فى حالات الطقس غير الملائمة .

واذا كان الجهاز المسير يدار باليد فيجب أن يكون ممكنا تشغيله بواسطة أشخاص غير مدربين على استخدامه . كما يجب أن يكون فى الامكان ادارته عند ما يكون القارب مغمورا بالمياه .

(ب) يجب أن يزود بجهاز يمكن لرجل الدفة بواسطته أن يجعل القارب يسير الى الخلف فى اى وقت اثناء عمل جهاز التسيير .

(جـ) يزاد حجم وسائل قوة الطفو الداخلية فى القارب الذى يسير بوسائل آلية غير الموتور الى الحد اللازم للتعويض عن وزن الجهاز المسير .

القاعدة ١١ ـ معدات قوارب النجاة :

(ا) المعدات العادية لكل قارب نجاة تتكون من :

١ ـ عدد كاف من المجاذيف الطافية اللازمة للتجديف المفرد ومجذافين طافيين احتياطيين ثم مجذاف قيادة طاف وكذا طاقم ونصف طاقم من اوتاد المجاذيف (شكارمو) أو سنادات المجاذيف (جوالى) مربوطة بالقارب بحبل أو سلسلة . ثم بمساك (غانجو) .

٢ ـ سدادتين لكل ثقب مربوطتين فى القارب بحبل أو بسلسلة (ولا ضرورة للسدادات فى القوارب المجهزة بصمامات أوتوماتيكية بحالة جيدة) ثم جاروف ودلوين مصنوعين من مادة معتمدة .

٣ ـ دفة متصلة بالقارب . ويد دفة .

٤ ـ بلطتين احداهما عند المقدمة والاخرى عند المؤخرة .

٥ ـ مصباح به كمية من الزيت تكفى للاضاءة مدة اثنتى عشرة ساعة وعلبتين من الكبريت المناسب داخل وعاء اصم .

٦ ـ سارية واحدة او اكثر متصلة بالقارب بشدادات (سراس) من السلك المجلفن ثم اشرعة (برتقالية اللون) .

٧ ـ بوصلة بحالة جيدة داخل صندوقها وتكون مضيئة او مزودة بوسائل الاضاءة المناسبة .

٨ ـ حبل نجاة مثبت حول القارب من الخارج بشكل مقابض .

٩ ـ مخطاف ظهر بحر بحجم معتمد .

١٠ ـ حبلين للرباط بطول مناسب يربط احدهما فى الطرف الأمامى للقارب بعقد بحرية بطريقة يسهل معها حله ويربط الآخر رباطا متينا فى المقدمة ويكون معدا للاستعمال .

١١ ـ وعاء يحتوى على جالون (اربع لترات ونصف) من زيت النبات أو الاسماك او الحيوان . ويجب ان يكون الوعاء مصنوعا بحيث يمكن ان يوزع الزيت بسهولة فوق سطح المياه وان يعد بحيث يمكن ربطه فى المخطاف البحرى.

١٢ ـ كمية من الطعام (تعيين) تحددها (الادارة) لكل شخص من العدد المرخص للقارب بحمله . وتحفظ هذه الأطعمة فى أوعية لا ينفذ اليها الهواء توضع كلها داخل وعاء لا ينفذ اليه الماء .

١٣ ـ اوعية لا ينفذ اليها الماء اما ان تحتوى على ¾ جالون (او ثلاثة لترات) من الماء العذب لكل شخص من العدد المرخص للقارب بحمله . او ان تحتوى على ½ جالون (لترين) من الماء العذب لكل شخص على ان يكون بالقارب فى هذه الحالة الاخيرة جهاز لفصل الملح من الماء يمكنه ان يستخلص ¼ جالون (او لتر واحد) من مياه الشرب لكل شخص . كذلك يجب أن يوجد بالقارب قسط لا يصدأ مربوط بحبل ثم وعاء للشرب لا يصدأ .

١٤ ـ أربع اشارات صاروخية تظهر نور احمر ساطعا معلقا فى الهواء على علو مناسب وكذلك ستة مشاعل يدوية من نوع معتمد تظهر نورا احمر ساطعا .

١٥ ـ اشارتان طافيتان من نوع معتمد ترسلان دخانا برتقالى اللون للاستعمال نهارا .

١٦ ـ عمل وسائل معتمدة يمكن معها التعلق بقارب النجاة فى حالة انقلابه وتكون هذه الوسائل على شكل قرينتين جانبيتين أو كمرات مثبتة بالقرينة وتمر بينها حبال على شكل شدادات حول القارب مثبتة بقمتى الجانبين ومارة باسفل القرينة أو عمل اية وسائل اخرى كافية لهذا الغرض .

١٧ ـ معدات اسعاف معتمدة فى وعاء اصم .

١٨ ـ مصباح كهربائى ببطارية لا تنفذ اليه المياه يناسب اعطاء اشارات بالمورس ومعه فى وعاء لا تنفذ اليه المياه طاقم احتياطى من البطاريات ولمبة احتياطية .

١٩ ـ مرآة للاشارات من نوع معتمد للاستعمال نهارا.

٢٠ ـ مطوة بها فتاحة علب مربوطة بالقارب بحبل .

٢١ ـ حبلان خفيفان قابلان للطفو .

٢٢ ـ طلمبة يدوية من نوع معتمد .

٢٣ ـ صندوق مغلق لحفظ الأدوات والمهمات الصغيرة بحالة جيدة .

(ب) اذا رأت (الادارة) المختصة ان ظروف الرحلة التى تقوم بها السفينة والطريق الذى تسلكه تجعلان انه ليس من الضرورى تطبيق البنود ٦ ، ١٢ ، ١٩ ، ٢٠ ، ٢٥ الواردة فى الفقرة (أ) من هذه القاعدة فيجوز لهذه (الادارة) أن تسمح بالاستغناء عنها .

(ج) مع عدم التعرض للاشتراطات الواردة فى الفقرة (أ) من هذه القاعدة فان قوارب النجاة ذات الموتور او تلك التى تستعمل وسائل آلية معتمدة لا حاجة بها لحمل سواريات أو اشرعة أو اكثر من نصف مجموعة المجاذيف ولكن يجب ان يكون بكل منها مساكان (عدد ٢ غانجو) .

(د) كل قوارب النجاة يجب أن تجهز بوسائل مناسبة لتمكن الأشخاص الموجودين فى الماء من النساق الى داخل القوارب .

(هـ) كل قارب ذى موتور يجب ان يحمل جهاز اطفاء حريق نقال من طراز معتمد يمكنه أن يطلق رغاوى او مادة اخرى لاطفاء حرائق الزيت .

القاعدة ١٢ ـ المحافظة على معدات قوارب النجاة :

جميع معدات قارب النجاة باستثناء الغانجو الذى يجب أن يكون فى متناول اليد لاستخدامه فى اغراض منع الاحتكاك ـ يجب التحفظ عليها بطريقة مناسبة داخل القارب وتعمل لها الأربطة اللازمة بطريقة تضمن المحافظة على المعدات ولا تتعارض مع حركة استعمال الغانجو كما لا تعوق استعداد القارب للنزول فيه . ويجب أن تكون كل معدات القارب صغيرة وخفيفة الوزن بقدر الامكان كما وان تربط او تعبأ بشكل محكم .

القاعدة ١٣ ـ جهاز اللاسلكى النقالى لقوارب واطواف النجاة :

(أ) جهاز اللاسلكى النقالى واطواف النجاة المستوفى لاشتراطات القاعدة (١٣) من الفصل (٤) يجب أن تحمله جميع السفن فيما عدا السفن التى تحمل على كل من جانبيها قارب نجاة ذا موتور مجهزا بجهاز تلغراف لاسلكى يتفق مع احكام القاعدة (١٤) من هذا الفصل وكذا احكام القاعدة (١٢) من الفصل الرابع . ويحفظ هذا الجهاز بجميع معداته فى حجرة الخرائط أو فى اى مكان آخر مناسب بحيث يكون معدا لوضعه فى أى قارب من قوارب النجاة فى حالة الطوارىء . ومع ذلك ففى ناقلات الزيوت من ٣٠٠٠ طن حمولة كلية فما فوق التى تكون فيها قوارب النجاة موضوعة فى وسط السفينة وفى النصف الخلفى منها . ويجب ان يوضع هذا الجهاز بمعداته فى مكان مناسب بالقرب من قوارب النجاة الأكثر بعدا عن جهاز الارسال الرئيسى فى السفينة .

(ب) اذا رات (الادارة) ان ظروف الرحلة والطريق الذى تسلكه لسفينة تجعل حمل جهاز اللاسلكى النقالى غير ضرورى فيجوز لها ان تسمح بالاستغناء عنه .

القاعدة ١٤ ـ أجهزة اللاسلكى وانوار الاستكشاف فى قوارب النجاة ذات الموتور :

(ا) ـ ١ ـ فى سفينة الركاب القائمة برحلة دولية ليست رحلة دولية قصيرة ـ وفى سفينة مصنع الحيتان وفى السفن المستخدمة فى عمليات تصنيع وتعليب الأسماك . وفى السفن القائمة بنقل اشخاص يعملون فى سفن تصنيع الحيتان أو فى السفن المستخدمة فى تصنيع وتعليب الاسماك ـ اذا كان عدد الأشخاص يزيد على ١٩٩ ولكن يقل عن ١٥٠٠ يجب أن يوجد بها جهاز تلغراف لاسلكى مستوف لشروط هذه القاعدة والقاعدة (١٢) من الفصل (٤) موضوع فى واحد على الأقل من قوارب النجاة ذات الموتور المنصوص عنها فى القاعدة (٨) من هذا الفصل .

٢ ـ فاذا كان عدد الأشخاص فى مثل هذه السفن ١٥٠٠ أو اكثر فيجب فى هذه الحالة أن يزود بجهاز التلغراف اللاسلكى النقالى المذكور كل قارب نجاة ذو موتور نص فى القاعدة (٨) من هذا الفصل على حمله فى تلك السفينة .

(ب) يجب ان يوضع جهاز اللاسلكى فى حجرة تكفى لتشغيله وايواء الشخص الذى يستعمله .

(جـ) يجب عمل الترتيبات اللازمة كى لا تتدخل الآلات وهى شغالة فى حسن اداء عملية الارسال او الاستقبال سواء كانت بطارية فى حالة شحن أو لم تكن

(د) يجب الا تستخدم بطارية اللاسلكى فى مد قوة لقيام موتور آلة أو لاية طريقة اشتعال .

(هـ) يجب ان تزود آلة موتور قارب النجاة بدينامو لملء بطارية اللاسلكى وللاغراض الأخرى .

(و) يجب أن يوضع نور الاستكشاف فى كل من قوارب النجاة ذات الموتور التى نصت على حملها الفقرة (ا) من القاعدة (٨) من هذا الفصل فى سفن الركاب . وكذا التى نصت على حملها الفقرة (جـ) من تلك القاعدة فى سفن مصانع الحيتان وفى سفن تصنيع وتعليب الأسماك وفى السفن القائمة بنقل اشخاص يعملون فى تصنيع الحيتان وعمليات تصنيع وتعليب الأسماك .

(ز) يجب أن يشتمل نور الاستكشاف على لمبة لا تقل عن ٨٠ واط وعاكس كاف ومصدر قوة يسمح باضاءة جسم فاتح اللون اضاءة كافية عرضه حوالى ٦٠ قدما (أو ١٨ مترا) على بعد ٢٠٠ باردة (أو ١٨٠ مترا) لمدة ست ساعات وأن يكون كافيا للعمل باستمرار ثلاث ساعات على الأقل .

القاعدة ١٥ ـ اشتراطات رمات النجاة المنفوخة بالهواء :

(ا) كل رمث نجاة متفوخ يجب أن يكون مصنوعا بحيث اذا كان مملوءا تماما بالهواء وطفا فى أعالى البحار ومظلته مفتوحة يحتفظ بتوازنه .

(ب) رمث النجاة يجب ان يكون مصنوعا بحيث اذا اسقط فى الماء من أرتفاع ستين قدما (أو ١٨ مترا) لا يلحقه هو أو معداته أى ضرر .

(جـ) يشمل صنع رمث النجاة غطاء (مظلة) تستقر فى مكانها تلقائيا اذا نفخ . وهذا الغطاء يجب ان يكون قادرا على حماية شاغلى الرمث من تعرضهم لتقلبات الطقس كما يجب وجود وسيلة لتجميع مياه الأمطار . ويزود السطح العلوى للغطاء بمصباح يستمد اضاءته من عامود ابتدائى يعمل بماء البحر كما يجب أن يوجد داخل الرمث مصباح مشابه . أما غطاء الرمث فيجب أن يكون من لون ذى درجة عالية من لفت النظر .

(د) يزود رمث النجاة بقطعة من الحبل (بارومة) كما يجب ان يحاط بشدادات مثبتة باحكام من الخارج ويجب أن يحاط من الداخل بحبل آخر .

(هـ) ويجب أن يكون فى مقدور شخص واحد أن يعيد رمث النجاة الى الوضع الصحيح اذا نفخ وهو فى وضع مقلوب .

(و) يجهز رمث النجاة عند كل من فتحاته بوسائل كافية تمكن الأشخاص الموجودين فى الماء من الصعود اليه .

(ز) يحفظ رمث النجاة فى حقيبة او فى وعاء آخر مصنوع بحيث يتحمل عوامل البلى فى الظروف التى تعترضها فى البحر . كما يجب أن يحتفظ الرمث وهو داخل حقيبته او وعائه بقوة طفوه .

(ح) وسائل طفو رمث النجاة يجب أن ترتب بحيث تضمن بتقسيمها الى عدد زوجى من الأقسام المنفصلة . وان نصف هذه الاقسام يكفى لأن يخرج من الماء عدد الأشخاص المسموح للرمث بحملهم . أو باية وسيلة اخرى لها تفى بالغرض . وان يحتفظ الرمث بحد طفو معقول اذا اصابه عطب أو لم تنفخ بعض أجزائه .

(ط) ويجب أن لايزيد وزن رمث النجاة والحقيبة المحفوظة فيها ومعداته على ٤٠٠ لبرة أو (١٨٠ كيلو جرام) .

(ى) عدد الأشخاص المسموح بحملهم فى رمث النجاة هو الناتج الاجمالى الحاصل من :

(١) قسمة حجم الانابيب الرئيسية للطفو (ولا يدخل ضمنها انابيب العقود والانابيب المستعرضة ان وجدت) على ٣٫٤ ان كان القياس بالأقدام المكعبة .

وعلى الرقم ٩٦ ان كان القياس بالديسيمترات المكعبة .

(٢) قسمة مساحة الأرضية (وتشمل لهذا الغرض سطح الانابيب المستعرضة ان وجدت) للرمث وهو منفوخ على ٤ اذا كانت المساحة مقاسة بالأقدام المربعة .

أو على ٣٧٢٠ اذا كانت المساحة مقاسة بالسنتيمترات المربعة .

على أن يؤخذ اقل الناتجين .

(ك) يجب ان تكون ارضية رمث النجاة صامدة للماء وان تكون معزولة بدرجة كافية عن البرودة .

(ل) يجب أن ينفخ رمث النجاة بواسطة غاز لا يضر شاغليه وأن يتم النفخ تلقائيا (أوتوماتيكيا) أما عن طريق شد الحبل أو بطريقة اخرى مساوية لها فى السهولة والكفاية . كما يجب ان يكون مجهزا بطريقة تسمح باستخدام منافيخ أو مضخات الملء المنصوص عنها فى القاعدة (١٧) من هذا الفصل لاستكمال الضغط .

(م) يجب أن يكون رمث النجاة من مادة وطريقة بناء معتمدة كما يجب ان يكون بناؤه بحيث يتحمل تقلبات الطقس لمدة ثلاثين يوما طافيا فى جميع أحوال البحر

(ن) لا يجوز اعتماد رمث نجاة حمولته أقل من ستة أشخاص مقاسا طبقا للفقرة (ى) من هذه القاعدة .

أما الحد الأقصى لعدد الأشخاص (محسوبا بالتطبيق لتلك الفقرة) الذين يعتمد حملهم برمث النجاة المنفوخ متروك لتقدير (الادارة) ولكن لا يجب أن يجاوز بأية حال ٢٥ شخصا .

(س) يجب أن يكون فى قدرة رمث النجاة العمل فى درجة حرارة بين ١٥٠° فهرنهيت و ـ ٢٢° فهرنهيت (أو ٦٦ سنتيجراد و ـ ٣٠ سنتيجراد) .

(ع) يجب أن يوضع رماث النجاة بحيث يسهل استعماله فى حالة الطوارىء .

(ف) يجب أن يجهز الرمث بوسائل تمكن من سحبه بسهولة .

القاعدة ١٦ ـ مستلزمات رماث النجاة الجاسئة (الصلبة او اليابسة) :

(أ) كل رمث نجاة جاسىء يجب أن يكون مصنوعا بحيث اذا القى الى الماء من موضعه لا يصاب بضرر لا هو ولا معداته .

(ب) يجب أن يكون مسطح سطح الرمث موجودا فى حدود الجزء من الرمث الذى يكفل حماية شاغليه . ومساحة هذا السطح يجب أن تكون اربعة اقدام مربعة على الأقل (أو ٣٧٢٠ سنتيمترا مربعا) لكل شخص مسموح للرمث بحمله . ويجب أن يكون من خصائص السطح ان يحجب بقدر الامكان دخول الماء وأن يحمل شاغليه بمنأى من الماء .

(ج) يجب أن يجهز رمث النجاة بغطاء أو باية وسائل تعادله من لون شديد الوضوح للرؤية ، كافية لحماية شاغليه من ضرر التعرض لتقلبات الطقس وهو طاف على اى من وجهيه

(د) يجب أن تكون معدات الانقاذ موضوعة بحيث يمكن استخدامها بسهولة حينما يكون طافيا على اى من وجهيه .

(هـ) يجب الا يزيد الوزن الكلى لرمث النجاة فى سفن الركاب وهو بكامل معداته على ٤٠٠ لبرة (أو ١٨٠ كيلو جراما) . أما الرماث فى سفن البضائع فيجوز أن يتجاوز وزنها ٤٠٠ لبرة (١٨٠ كيلو جراما) اذا كان فى الامكان انزالها الى الماء من كلا جانبى السفينة أو اذا كانت توجد وسائل لوضعها فى الماء بطريقة ميكانيكية .

(و) يجب أن يؤدى الرمث وظيفته فى جميع الأوقات مع الاستقرار فى حالة طفوه على اى من وجهيه .

(ز) يجب أن يكون برمث النجاة ٣ر٤ أقدام مكعبة على الأقل (١ و ٩٦ ديسيمترا مكعبا) من صهاريج الهواء او أية وسيلة طفو معادلة لكل شخص مسموح بحمله ويجب أن تكون وسائل الطفو هذه موضوعة اقرب مايكون الى جانبى الرمث .

(ح) يجب ان يكون لرمث النجاة قطعة حبل متصلة به وان يحيط به من الخارج ومن الداخل شدادات .

(ط) يجب ان تجهز فتحات الرمث بوسائل تمكن الأشخاص الموجودين فى الماء من الصعود اليه .

(ى) يجب أن يصنع رمث النجاة بحيث لا يتأثر بالزيت ولابمنتجات الزيت .

(ك) يزبط برمث النجاة بواسطة حبل كهربائى نور كهربائى طاف يعمل ببطارية .

(ل) يجب ان يجهز رمث النجاة بوسائل تمكن من سحبه .

(م) يجب أن يوضع رمث النجاة بحيث يطفو بحرية فى حالة غرق السفينة .

القاعدة ١٧ ـ معدات رماث النجاة المنفوخة والصلبة :

(أ) المعدات العادية لكل رمث نجاة يجب ان تتكون من :

١ ـ طوق نجاة عائم واحد متصل ببارومة (حبل رفيع عوام) طوله لايقل عن مائة قدم ٣٠ مترا .

٢ ـ كما يجب أن يكون فى رمث النجاة المصرح له بحمل ما لا يزيد على اثنى عشر شخصا سكين وجاروف . أما اذا كان مصرحا له بحمل ثلاثة عشر شخصا أو اكثر فيكون به سكينان وجاروفان .

٣ ـ قطعتان من الأسفنج .

٤ ـ اثنان من مخاطيف البحر احدهما متصل برمث النجاة بصفة دائمة والآخر احتياطى .

٥ ـ مجدافان قصيران .

٦ ـ طقم ادوات اصلاح تكفى لسد الثقوب فى أجزاء الطفو .

٧ ـ مضخة او منفاخ هواء . الا اذا كان الرمث مستوفيا لاحكام القاعدة (١٦) من هذا الفصل .

٨ ـ ثلاث فتاحات للعلب .

٩ ـ طقم معدات اسعاف معتمد فى صندوق صامد للماء

١٠ ـ وعاء مدرج لشرب المياه لا يصدأ .

١١ ـ مصباح كهربائى يدوى صامد للمياه صالح لارسال اشارات بطريقة مورس مصحوبا بطاقم احتياطى من البطاريات ولمبة احتياطية موضوعة كلها فى وعاء صامد للماء .

١٢ ـ مرآة اشارات نهارية وكذا صفارة اشارات .

١٣ ـ اشارتان براشوت للاستفاثة من طراز معتمد تظهر ضوءا احمر ساطعا على ارتفاع عال .

١٤ ـ ستة مشاعل يدوية من نوع معتمد تظهر نورا احمر ساطعا .

١٥ ـ طقم صيد سمك .

١٦ ـ راتب الغذاء المحدد بمعرفة (الادارة) لكل شخص مسموح للرمث بحمله .

١٧ ـ وعاء سدود للماء يحتوى على لتر ونصف من المياه العذبة لكل شخص مرخص للرمث بحمله . ويجوز أن يكون من ضمن هذه الكمية نصف لتر لكل شخص من مياه البحر المقطرة بجهاز قابل على انتاج كمية مساوية من المياه العذبة .

١٨ ـ ستة اقراص ضد دوار البحر لكل شخص مفروض ان يحمله الرمث .

١٩ ـ تعليمات خاصة بكيفية الابقاء على الحياة فى الرمث .

٢٠ ـ نسخة من جدول اشارات انقاذ الأرواح المشار اليه فى القاعدة (١٦) من الفصل الخامس .

(ب) فى حالة سفن الركاب التى تصل فى الرحلات الدولية القصيرة المدة ترى (الادارة) معها ضرورة استيفائها لجميع البنود الواردة بالفقرة (أ) . يجوز (للادارة) أن تسمح ـ لرمث واحد او اكثر بحيث لا يقل عددها عن سدس عدد الرماث التى تحملها السفينة ـ بتجهيزها بالمعدات الواردة فى الفقرات الفرعية من ١ حتى ٧ ومن ١١ حتى ١٩ من الفقرة (أ) من هذه القاعدة وكذا بنصف المعدات الواردة فى الفقرتين الفرعيتين من (١٣) ، (١٤) من الفقرة المذكورة . اما باقى الرماث فيجب ان تجهز بالمعدات الواردة فى الفقرات الفرعية من (١) حتى (٧) وكذا فى الفقرة الفرعية (١٩) من الفقرة المذكورة .

القاعدة ١٨ ـ التدريب على استعمال رماث النجاة :

يجب على (الادارة) ان تتخذ ـ بقدر ما يكون ذلك عمليا ومعقولا ـ الخطوات اللازمة للتأكد من ان بحارة السفن التى تحمل رماث نجاة مدربون على كيفية انزالها الى الماء واستخدامها .

القاعدة ١٩ ـ النزول الى قوارب ورماث النجاة :

(أ) يجب عمل الترتيبات المناسبة للنزول الى قوارب النجاة على ان تشمل هذه الترتيبات ما يأتى :

١ ـ سلم على كل مجموعة من نياط الفلايك .. (البتافورات) تمكن من الوصول الى قوارب النجاة وهى فى الماء . وفيما عدا سفن الركاب والسفن المستخدمة كمصانع للحيتان . وكذا السفن المستخدمة فى عمليات الصيد والتعليب والسفن القائمة بحمل اشخاص يعملون فى صيد الحوت (فى عمليات صيد الاسماك او تعليبها يجوز (للادارة) أن تسمح بأن يستعاض عن هذه السلالم بوسائل اخرى معتمدة على انه يجب دائما ان يوجد على الاقل سلم واحد فى كل من جانبى السفينة) .

٢ ـ وسائل الانارة لقوارب النجاة ومعدات انزالها اثناء تحضيرها بعملية الانزال الى الماء وكذا لانارة المساحة المائية عند مهبط قارب النجاة الى أن تتم عملية انزال القارب .

٣ ـ عمل الترتيبات اللازمة لانذار الركاب وأفراد الطاقم ان السفينة على وشك أن تهجر .

٤ ـ اتخاذ الوسائل اللازمة لمنع القاء المياه فى قوارب النجاة.

(ب) كذلك تتخذ ترتيبات مناسبة لانزال الاشخاص فى رماث النجاة على أن تشمل ما يأتى :

١ ـ سلالم كافية لتسهيل انزال الاشخاص فى رمث النجاة وهو فى الماء وفيما عدا سفن الركاب والسفن المستخدمة كمصانع للحيتان . وكذا السفن المستخدمة فى عمليات الصيد والتعليب والسفن القائمة بحمل اشخاص يعملون فى صيد الحوت أو فى عمليات صيد الأسماك او تعليبها يجوز (للادارة) أن تسمح بالاستعاضة عن بعض او كل هذه السلالم بوسائل معتمدة .

٢ ـ وفى حالة رماث النجاة ذات وسائل الانزال المعتمدة يجب انارة هذه الرماث ووسائل انزالها الى الماء اثناء تجهيزها لعملية الانزال وكذا انارة المساحة المائية عند مهبطها الى ان تتم عملية انزال الرمث .

٣ ـ وسائل انارة مواضع رماث النجاة التى لا وسائل انزال لها .

٤ ـ عمل الترتيب اللازم لانذار الركاب وافراد الطاقم أن السفينة على وشك أن تهجر .

٥ ـ اتخاذ الوسائل اللازمة لمنع القاء المياه فى رمث النجاة .

القاعدة ٢٠ ـ حفر العلامات فى قوارب النجاة ورماث النجاة والاجهزة الطافية :

(أ) تحفر على قارب النجاة ابعاده وعدد الاشخاص المسموح له بحملهم وذلك بحروف ظاهرة وثابتة . كما يكتب بالبوية على كلا جانبى مقدمة القارب اسم السفينة التى يتبعها القارب وكذا ميناء تسجيلها .

(ب) يحفر بنفس الطريقة عدد الأشخاص على الأجهزة الطافية .

(جـ) كما يحفر بنفس الكيفية على رماث النجاة المنفوخة وكذا على الحقيبة أو الوعاء الذى يحتوى على الرمث . وكل رمث منفوخ يجب أن يحمل ايضا رقما مسلسلا واسم صانعه للتأكد من معرفة اسم صانع الرمث .

(د) كل رمث جاسىء (صلب أو يابس) يحفر عليه اسم وميناء تسجيل السفينة التابع لها وكذا عدد الأشخاص المسموح بحملهم فيه .

(هـ) لا يجب أن يحفر على قارب نجاة أو رمث نجاة أو الاجهـزة الطافية عدد للأشخاص يزيد على العدد الناتج من تطبيـق احكام هذا الفصل .

القاعدة ٢١ ـ مواصفات طوق النجاة :

(ا) يجب ان يستوفى طوق النجاة الشروط الآتية :

١ ـ يجب أن يكون مصنوعا من الفلين الصلب أو أية مادة اخرى تعادلها .

٢ ـ يجب أن يظل الطوق عائما فى المياه العذبة لمدة ٢٤ ساعة وهو محمل بثقل من الحديد زنته ٣٢ رطلا انجليزيا (أو ٥ر١٤ كيلوجراما) .

٣ ـ يجب الا يدار بالزيوت أو منتجاتها .

٤ ـ يجب ان يكون ذا لون سهل الرؤية بدرجة عالية .

٥ ـ يجب أن يحفر عليه بحروف كبيرة منفصلة اسم السفينة التى تحمله وميناء تسجيلها .

(ب) ومحظور استعمال اطواق النجاة المملوءة بالسمار او بنشارة الفلين او بحبيبات الفلين او اية مادة حبيبية (محببة) اخرى غير متماسكة أو التى يتوقف قوةطفوها على وجود اجزاءتحتاج الى نفخها بالهواء .

(ج) اطواق النجاة المصنوعة من البلاستيك أو من مركبات كيماوية يجب ان يكون فى الامكان احتفاظها بخواص طفوها واحتمالها فى حالة تعرضها لمياه البحر أو منتجات الزيوت وكذا عند اختلاف درجات الحرارة أو الطقس السائدة فى رحلات أعالى البحار .

(د) يجب أن تحاط اطواق النجاة بشدادات مثبتة باحكام . كما يجب ان يوجد طوق نجاة واحد على الأقل فى كل من جانبى السفينة متصـل بحبل نجاة لا يقـل طوله عن ١٥ قامة (أو ٥ر٢٧ مترا) .

(هـ) يجب ان يكون على الاقل نصف عدد اطواق النجاة مجهـزا بأنوار تضىء ذاتيا بشرط الا يقل العدد عن ستة اطواق مجهزة بهذه الانوار اذا كانت السفينة سفينة ركاب .

(و) الانوار التى تضىء ذاتيا المنصوص عليها فى الفقرة (هـ) من هذه القاعدة يجب الا تنطفىء فى المـاء وان يكون فى مقدورها انتظل مضيئة لمدة لا تقل عن ٤٥ دقيقة وان تكون قوة ضيائها لا تقل عن ٥ر٣ لـومن (وحـدة التدفـق الضيـائى) .

ويجب ان يحتفظ بها بالقرب من اطواق النجاة التى تتبعها وان تكون متصلة بها بالوسيلة اللازمة . والمستخدم فى ناقلات البترول من هذه الانوار المضيئة ذاتيا يجب ان يكون من طراز ذى بطارية كهربية معتمد .

(ز) يجب ان توضع جميع اطواق النجاة بحيث تكون وقت اللزوم فى متناول جميع الاشخاص الموجودين بالسفينة كما يجب ان يجهز اثنان على الاقل من اطواق النجاة المصحوبة بأنوار مضيئة ذاتيا المنصوص عنها فى الفقرة (هـ) من هذه القاعدة باشارة دخان كافية تطلق تلقائيا دخانا ذا لون عالى درجةالرؤية لمدة لاتقل عن ١٥ دقيقة . كما يجب ان يكون فى الامكان دائما سرعة حلها من ممشى القيادة .

(ح) يجب ان يكون فى الامكان دائما سرعة حل أطواق النجاة . والا تكون بأية حال مثبتة .

القاعدة ٢٢ ـ صدرات النجاة .

(ا) يجب ان تحمل السفينة لكل شخص فيها صدرة نجاة من طراز معتمد . و فى حالة ما اذا كانت هذه الصدرات لا تناسب الأطفال يضاف اليها عدد كاف من الصدرات المناسبة للاطفال .

(ب) وبالاضافة الى صدرات النجاة المنصوص عليها بالفقرة (ا)يجب أن تحمل سفن الركاب عددا من الصدرات يساوى ٥٪ من مجموع الاشخاص الموجودين فى السفينة . ويوضع هذا العدد فى مكان ظاهر على سطح السفينة .

(ج) لا تعتمد صدرة النجاة الا اذا استوفت الاشتراطات الآتية :

١ ـ يجب ان تكون مصنوعة باتقان ومن مواد مناسبة .

٢ ـ يجب ان يكون فى مقدورها ان تظل طافية فى الميـاه العذبة لمدة ٢٤ ساعة وهى محملة بثقل من الحديد زنته ـ ٥ر١٦ رطلا انجليزيا (أو ٥ر٧ كيلو جراما) .

٣ ـ يجب ان يكون صنعها بطريقة تحد بقدر الامكان من خطـر لبسها بطريقة خاطئة . كما يجب ان يكون فى الامكان لبسها من كلتا جهتيها .

٤ ـ يجب ان تكون بحيث تسند راس الشخص فاقد الوعى ليظل وجهه مرفوعا فوق سطح المـاء وجسمه منحنيا الى الخلف من الوضع الراسى .

٥ ـ يجب ان يكون فى مقدورها عند وصول الجسم الى المـاء ان تديره الى وضع طاف سليم يميل الى الخلف من الوضع الراسى .

٦ ـ يجب الا تدار بالزيوت او منتجاتها .

٧ ـ ان تكون ذات لون عال لدرجة الرؤية .

٨ ـ وان تكون مجهزة بصفارة معتمدة مثبتة بهـا باحكام بواسطة حبل .

(د) يجوز السماح باستخدام الصدرات التى تعتمد فىطفوها على النفخ لافراد اطقم جميع السفن ماعدا سفن الركاب وسفن ناقلات الزيوت وذلك بشرط :

١ ـ ان يكون لها قسمان منفصلان للهواء يمكنهما معا الطفو فى المياه العذبة لمدة ٢٤ ساعة بثقل قدره ٣٣ رطلا انجليزيا (او ١٥ كيلو جراما) من الحديد . وان يمكن لكل قسم على حدة قدرة حمل ٥ر١٦ رطلا انجليزيا (٥ر٧ كيلو جراما) من الحديد .

٢ ـ وان يكون فى الامكان نفخها بالفم أو بطريقة ميكانيكية .

٣ ـ وان تستوفى احكـام الفقرات الفـرعية ١ ، ٢ ، ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ من الفقرة (ج) حتي ولو لم ينتفخ احد الجزئين .

(هـ) يجب ان توضع صدرات النجاة بحيث تكون وقت اللزوم فى متناول اليد وان توجد اشارات واضحة للدلالة على مكان حفظها .

القاعدة ٢٣ ـ جهاز قذف الحبل :

(أ) يجب ان تحمل السفن جهازا لقذف الحبل من طراز معتمد .

(ب) يجب ان يكون الجهاز قادرا على قذف حبل لا يقل طوله عن ٢٥٠ ياردة (٢٣٠ مترا) بدقة معقولة وان يحتوى على ما لا يقل عن اربع قذائف واربعة حبال .

القاعدة ٢٤ ـ اشارات السفن للاستغاثة :

يجب ان تجهز السفن بوسائل توافق عليها (الادارة لاعطاء اشارات استغاثة فعالة نهارا وليلا وتشمل هذه الوسائل مشاعل معلقة بالبراشوت تظهر نورا احمرا ساطعا على ارتفاع كبير .

القاعدة ٢٥ ـ كشف الاستعراض واجراءات الطوارىء :

(أ) يجب أن تعين لكل فرد من رجال طاقم السفينة الواجبات الخاصة التى يعهد اليه القيام بها فى حالة الطوارىء .

(ب) يجب ان تبين فى كشف الاستعراض جميع هذه الواجبات الخاصة . كما يجب أن يوضح به بصفة خاصة المركز الذى يجب على كل فرد من افراد الطاقم التوجه اليه وكذا الواجبات المفروضة عليه .

(ج) يجب أن يعمل كشف الاستعراض قبل ابحار السفينة وتوزع صور منه على عدة اجزاء فى السفينة وبصفة خاصة فى اماكن رجال الطاقم .

(د) يجب ان يحدد كشف الاستعراض واجبات مختلف افراد الطاقم فيما يختص بالآتى :

١ ـ غلق الأبواب السدود للماء والصمامات والوسائل الميكانيكية لغلق المصافى ومساقط رجوع الفحم والأبواب المقاومة للحرائق .

٢ ـ معدات قوارب النجاه (بما فى ذلك جهاز اللاسلكى النقالى لقوارب النجاه) وكذا المعدات الأخرى لانقاذ الارواح .

٣ ـ انزال قوارب النجاة .

٤ ـ الاستعداد العام للوسائل الاخرى للانقاذ .

٥ ـ استعراض الركاب .

٦ ـ اطفاء الحريق .

(هـ) يجب ان يوضح كشف الاستعراض الواجبات المتعددة المفروضة على رجال الخدمة العامة نحو الركاب فى حالة الطوارىء .

وهذه الواجبات تشمل ما يأتى :

١ ـ انذار الركاب .

٢ ـ الاطمئنان الى أنهم ارتدوا ملابسهم ولبسوا صدرات النجاة بطريقة صحيحة .

٣ ـ تجميع الركاب فى مراكز الاستعراض .

٤ ـ حفظ النظام فى الممرات وعلى السلالم . وبصفة عامة مراقبة حركات الركاب .

٥ ـ التأكد من اخذ كمية كافية من الأغطية الى توارب النجاه .

(و) يجب ان يوضح بالتفصيل الكامل فى كشف الاستعراض الاشارات الخاصة باستدعاء جميع افراد الطاقم الى توارب ورماث النجاة ومراكز اطفاء الحريق . وتعطى هذه الاشارات بالصفارة او السرينة . وفيما عدا سفن الركاب القائمة برحلات ساحلية وسفن الشحن التى يقل طولها عن ١٥٠ قدما (أو ٤٥ر٧ مترا) يجب أن تتبع هذه الاشارات باشارات اخرى تؤدى كهربائيا . وكل هذه الاشارات يجب ان تدار من ممشى القيادة .

القاعدة ٢٦ ـ التدريب على الاستعراضات :

(أ) ١ ـ يجب ان تعمل فى سفن الركاب تدريبات (مناورات) لافراد الطاقم على القوارب واجهزة مكافحة اطفاء الحرائق مرة كل اسبوع كلما كان هذا ممكنا عمليا .

كما تعمل نفس المناورات قبل قيام سفينة الركاب من آخر ميناء فى رحلتها الدولية اذا لم تكن رحلة دولية قصيرة .

٢ ـ اما فى سفن الشحن فيجب أن تعمل هذه المناورات على فترات لاتزيد المدة بين كل منها على شهر . على انه اذا حدث ان استبدل فى اى ميناء اكثر من ¼ عدد افراد الطاقم ففى هذه الحالة يجب عمل مناورة قوارب ومناورة حريق فى بحر الأربع والعشرين ساعة التى تبدأ من وقت مغادرة السفينة للميناء المذكور .

٣ ـ ولضمان ان معدات قوارب النجاة كاملة يجب مراجعتها والكشف عليها اثناء المناورة الشهرية لقوارب النجاة فى سفن الشحن .

٤ ـ يثبت فى دفتر حوادث السفينة . حسب ما تقرره (الادارة) تاريخ عمل كل مناورة . واذا مر اسبوع (فى سفن الركاب) أو شهر (فى سفن الشحن) ولم تعمل مناورة أو عمل جزء منها فقط يجب اثبات ذلك مع ذكر الظروف وبيان تحديد الجزء الذى عمل من المناورة . يثبت فى دفتر الحوادث تقرير معاينة معدات القوارب فى سفن الشحن كما يذكر به أيضا الظروف التى تم فيها تحريك قوارب النجاة الى خارج جانب السفينة وانزالها الى الماء بالتطبيق لاحكام الفقرة (ج) من هذه القاعدة .

(ب) فى سفن الركاب ـ ماعدا القائمة منها برحلات دولية قصيرة ـ يجب عمل استعراض للركاب فى ظرف اربع وعشرين ساعة بعد مغادرة السفينة للميناء .

(ج) تعمل مناورات القوارب فى مجموعات مختلفة منها الواحدة بعد الاخرى على التوالى مع تحريك كل قارب الى خارج جانب السفينة واذا كان معقولا عمليا ينزل الى الماء مرة على الاقل كل اربعة شهور . وعمليات الاستعراض والمعاينة يجب أن ترتب بحيث ان يتمكن افراد الطاقم من الالمام التام والدراية العملية بالواجبات المفروض عليهم اداؤها بما فى ذلك اعطائهم ارشادات فى كيفية ادارة رماث النجاة اذا وجدت .

(د) تتكون اشارة الطوارىء الخاصة باستدعاء الركاب الى مراكز الاستعراض من سبع صفرات أو اكثر قصيرة ومتعاقبة متبوعة بصفرة طويلة واحدة بالصفارة أو بالسرينة وعلاوة على هذا ففى سفن الركاب ما عدا تلك القائمة برحلات دولية قصيرة يجب ان تتبع فى جميع انحاء السفينة باشارات تدار كهربائيا من ممشى القيادة .

ويجب ان يذكر بوضوح معنى جميع الاشارات التى تهم الركاب ، مشفوعة بتعليمات دقيقة لما يجب عليهم اتباعه عند الطوارىء . وان تكتب هذه التعليمات بوضوح وبلغات مناسبة على بطاقات تعرض فى حجراتهم وتلق فى مواضع ظاهرة فى الاماكن الاخرى الخاصة بالركاب.

الجزء (ب)

سفن الركاب فقط

القاعدة ٢٧ ـ قوارب النجاة ورماث النجاة والأجهزة الطافية :

(١) يجب ان تحمل سفينة الركاب قاربين متصلين بالنياط (البتافورات) قاربا منهما على كل جانب للطوارىء وتكون هذه القوارب من طراز معتمد لا يزيد طول كل منهما على ٢٨ قدما (أو ٨٫٥ مترا) . ويمكن أن يحسبا للأغراض المنصوص عنها فى الفقرتين (ب) ، (ج) من هذه القاعدة بشرط أن يستوفيا تماما اشتراطات قوارب النجاة الواردة فى هذا الفصل . كما وانه يمكن ان يحسبا لاغراض القاعدة (٨) بشرط أن يستوفيا بالاضافة الى ما ذكر اشتراطات القاعدة (٩) ثم اذا كان من المناسب القاعدة (١٤) . كما يجب أن يكونا على اهبة الاستعداد فورا عند ما تكون السفينة فى عرض البحر . وفى السفن التى قد يتفق فيها تطبيق اشتراطات الفقرة (ح) من القاعدة (٢٩) مع وجود معدات مثبتة فى جوانب قوارب النجاة . لا حاجة الى وضع هذه المعدات فى قاربى النجاة الموضوعين بالتطبيق لاشتراطات هذه القاعدة .

(ب) سفن الركاب التى تقوم برحلات دولية ليست رحلات دولية قصيرة يجب أن تحمى ما يأتى :

١ ـ عددا من قوارب النجاة على كلا جانبيها تكفى لايواء نصف مجموع عدد الاشخاص الموجودين بها . ويمكن (للادارة) أن تسمح بالاستعاضة عن قوارب النجاة برماث نجاة مجموع حمولاتها تساوى مجموع حمولة قوارب النجاة بشرط الا يقل مجموع حمولة قوارب النجاة فى كل جانب عن ٣٧١/٢٪ من مجموع الاشخاص الموجودين بالسفينة .

٢ ـ رماث نجاة تكفى لايواء ٢٥٪ من مجموع عدد الأشخاص الموجودين بالسفينة ، وكذا اجهزة طافية لأجل ٣٪ من هذا العدد .

هذا والسفن التى لها معامل تقسيم يساوى ٠٫٣٣ او اقل يسمح لها بأن تحمل اجهزة طافية لأجل ٢٥٪ من عدد الاشخاص الموجودين بالسفينة بدلا من (رماث النجاة لأجل ٢٥٪ من مجموع عدد الأشخاص الموجودين عليها والاجهزة الطافية لأجل ٣٪ من هذا العدد) .

(ج) ١ ـ سفينة الركاب القائمة برحلات دولية قصيرة يجب أن تجهز باطقم من نياط (بتافورات) الفلايك بما يناسب طولها كما هو موضح فى العامود (أ) من الجدول الوارد فى القاعدة (٢٨) من هذا الفصل . ويجب أن يتصل بكل طقم نياط (بتافورة) قارب نجاة واحد يجب الا تقل سعة قوارب النجاة هذه عن الحد الادنى المبين فى العامود (ج) من الجدول أو عن السعة اللازمة لايواء جميع الأشخاص الموجودين فى السفينة اذا كانت هذه السعة أقل من الأولى .

على انه اذا رأت (الادارة) انه غير ممكن عمليا أو غير معقول ان توضع بسفينة تقوم برحلات دولية قصيرة اطقم النياط (بتافورات) للقوارب طبقا للعدد المقرر فى العامود (أ) من الجدول الوارد فى القاعدة (٢٨) . فيجوز لتلك (الادارة) فى بعض الحالات الاستثنائية أن

تصرح بتخفيض عدد اطقم النياط (البتافورات) بشرط الا يقل هذا العدد عن الحد الادنى المبين فى العامود (ب) من الجدول والا يقل مجموع سعة قوارب النجاة فى السفينة عن الحد الادنى المقرر فى العامود (ج) او عن السعة اللازمة لايواء جميع الأشخاص الموجودين فى السفينة اذا كانت هذه السعة اقل من الأولى .

٢ ـ فاذا كانت قوارب النجاة التى جهزت بها السفينة طبقا لما سبق ذكره غير كافية لايواء جميع الأشخاص الموجودين بالسفينة فيجب فى هذه الحالة تجهيز السفينة بقوارب نجاة إضافية تحت نياطها (بتافوراتها) او برماث نجاة وذلك كى تستوعب قوارب ورماث النجاة كل الأشخاص الموجودين بالسفينة .

٣ ـ بالرغم مما نصت عليه الفقرة الفرعية (ج) (٢) يجب الا يزيد عدد الأشخاص الموجودين بسفينة تقوم برحلات ساحلية على مجموع سعة قوارب النجاة المجهزة بها السفينة طبقا لأحكام الفقرتين الفرعيتين (ج) (١) ، (ج) (٢) من هذه القاعدة الا اذا رات (الادارة) أن ذلك لضرورة استلزمها ضغط حركة نقل الركاب وذلك فقط بشرط أن تكون السفينة مستوفية لأحكام الفقرة (د) من القاعدة (١) من الفصل الثانى .

٤ ـ فى حالة ما اذا سمحت (الادارة) ـ بالتطبيق لأحكام الفقرة الفرعية (ج) (٣) بحمل اشخاص زيادة عن سعة قوارب النجاة وكانت مقتنعة بانه من غير العملى وضع رماث النجاة المنصوص عنها فى الفقرة الفرعية (ج) (٢) . فلها ان تسمح بتخفيض فى عدد قوارب النجاة . وذلك بالشرطين الآتيين مجتمعين :

١ ـ انه فى السفن ذات ١٩٠ قدما طولا (٥٨ مترا) او اكثر يجب الا يقل عدد قوارب النجاة عن اربعة . اثنين منها على كل جانب . وفى السفن التى يقل طولها عن ١٩٠ قدما (٥٨ مترا) يجب الا يقل عدد قوارب النجاة عن اثنين . واحد فى كل جانب .

ثم ٢ ـ ان يكون عدد قوارب ورماث النجاة كافيا لايواء جميع الاشخاص بالسفينة .

٥ ـ كل سفينة ركاب تقوم برحلات دولية قصيرة يجب ان تحمل بالاضافة الى قوارب ورماث النجاة المنصوص عنها فى هذه الفقرة . رماث نجاة كافية لايواء ١٠٪ من مجموع الأشخاص الذين لهم اماكن فى قوارب النجاة التى تحملها السفينة .

٦ ـ كل سفينة ركاب تقوم برحلات دولية قصيرة يجب ان تحمل ايضا اجهزة طافية لعدد من الأشخاص لايقل عن ٥٪ من مجموع عدد الاشخاص بالسفينة .

٧ ـ (للادارة أن تسمح لسفن معينة او لأنواع من السفن تحمل شهادات رحلات دولية قصيرة بأن تقوم برحلات تجاوز ٦٠٠ ميل ولا تجاوز ١٢٠٠ ميل اذا كانت هذه السفن مستوفية لاحكام الفقرة (د) من القاعدة (١) من الفصل الثانى وكانت تحمل قوارب نجاة تسع ٧٥٪ من مجموع عدد الأشخاص بالسفينة وكانت ايضا مستوفية لأحكام هذه الفقرة .

القاعدة ٢٨ ـ جدول خاص بالنياط (البتافورات) وسعة قوارب النجاة فى السفن التى تقوم برحلات دولية قصيرة :

يحدد الجدول التالى البيانات الآتية حسب طول السفينة :

(ا) الحد الادنى لعدد نياط (بتافورات) القوارب الواجب تركيبها فى سفينة تقوم برحلات دولية قصيرة والتى يجب ان يتصل بكل منها قارب نجاة مطابق لاحكام القاعدة (٢٧) من هذا الفصل .

(ب) العدد المخفض للنياط (البتافورات) المسموح به بصفة استثنائية طبقا لأحكام القاعدة (٢٧) لسفينة تقوم برحلات دولية قصيرة .

ثم (ج) ادنى سعة مقررة لقوارب النجاة لسفينة تقوم برحلات دولية قصيرة .

الطول المسجل للسفينة		(أ) الحد الأدنى لعدد أطقم نياط القوارب (البانفورات)	(ب) العدد المخفض لأطقم نياط القوارب (البانفورات) المسموح به بصفة استثنائية	(ج) أدنى سعة مقررة لقوارب النجاة	
بالأقدام	بالأمتار			بالأقدام المكعبة	بالأمتار المكعبة
١٠٠ وأقل من ١٢٠	٣١ وأقل من ٣٧	٢	٢	٤٠٠	١١
١٢٠ ١٤٠	٣٧ ٤٣	٢	٢	٦٥٠	١٨
١٤٠ ١٦٠	٤٣ ٤٩	٢	٢	٩٠٠	٢٦
١٦٠ ١٧٥	٤٩ ٥٣	٣	٣	١١٥٠	٣٣
١٧٥ ١٩٠	٥٣ ٥٨	٣	٣	١٣٥٠	٣٨
١٩٠ ٢٠٥	٥٨ ٦٣	٤	٤	١٥٥٠	٤٤
٢٠٥ ٢٢٠	٦٣ ٦٧	٤	٤	١٧٥٠	٥٠
٢٢٠ ٢٣٠	٦٧ ٧٠	٥	٤	١٨٥٠	٥٢
٢٣٠ ٢٤٥	٧٠ ٧٥	٥	٤	٢١٥٠	٦١
٢٤٥ ٢٥٥	٧٥ ٧٨	٦	٥	٢٤٠٠	٦٨
٢٥٥ ٢٧٠	٧٨ ٨٢	٦	٥	٢٧٠٠	٧٦
٢٧٠ ٢٨٥	٨٢ ٨٧	٧	٥	٣٠٠٠	٨٥
٢٨٥ ٣٠٠	٨٧ ٩١	٧	٥	٣٣٠٠	٩٤
٣٠٠ ٣١٥	٩١ ٩٦	٨	٦	٣٦٠٠	١٠٢
٣١٥ ٣٣٠	٩٦ ١٠١	٨	٦	٣٩٠٠	١١٠
٣٣٠ ٣٥٠	١٠١ ١٠٧	٩	٧	٤٣٠٠	١٢٢
٣٥٠ ٣٧٠	١٠٧ ١١٣	٩	٧	٤٧٥٠	١٣٥
٣٧٠ ٣٩٠	١١٣ ١١٩	١٠	٧	٥١٥٠	١٤٦
٣٩٠ ٤١٠	١١٩ ١٢٥	١٠	٧	٥٥٥٠	١٥٧
٤١٠ ٤٣٥	١٢٥ ١٣٣	١٢	٩	٦٠٥٠	١٧١
٤٣٥ ٤٦٠	١٣٣ ١٤٠	١٢	٩	٦٥٥٠	١٨٥
٤٦٠ ٤٩٠	١٤٠ ١٤٩	١٤	١٠	٧١٥٠	٢٠٢
٤٩٠ ٥٢٠	١٤٩ ١٥٩	١٤	١٠	٧٨٠٠	٢٢١
٥٢٠ ٥٥٠	١٥٩ ١٦٨	١٦	١٢	٨٤٠٠	٢٣٨

ملحوظة على العامود (ج) — إذا كان طول السفينة أقل من ١٠٠ قدم (٣١ مترا). أو كان أكثر من ٥٥٠ قدما (١٦٨ مترا) يجب على (الإدارة) أن تحدد الحد الأدنى للنياط (البانفورات) وكذا الحد الأدنى لسعة القوارب .

القاعدة (٢٩)

كيفية وضع واستخدام قوارب النجاة ورماث النجاة والأجهزة الطافية

(أ) يجب أن توضع قوارب النجاة ورماث النجاة بطريقة توافق عليها (الادارة) وبحيث :

١ ـ يمكن انزالها جميعا فى اقصر وقت ممكن بحيث لا يزيد على ٣٠ دقيقة .

٢ ـ لا تعرقل بأية حال سرعة استخدام اى قارب أو رمث أو جهاز طفو آخر ولا تتعارض مع حركة تجميع الأشخاص الموجودين بالسفينة عند مراكز النزول ولا مع عملية ركوبهم فى القوارب أو الرماث .

٣ ـ قوارب النجاة ورماث النجاة التى يجب أن يكون لها اجهزة انزال متعمدة يجب أن يكون فى الامكان انزالها الى الماء بكامل حمولتها من الأشخاص والمعدات حتى فى حالات ميل السفينة الى احد طرفيها أو حتى ميلها الى احد جانبيها بمقدار ١٥ درجة .

٤ ـ رماث النجاة غير المحتم عليها أن يكون لها وسائل انزال معتمدة وكذا الأجهزة الطافية يجب أن يكون فى الامكان انزالها الى الماء حتى فى حالات ميل السفينة الى أحد طرفيها أو حتى ميلها الى احد جانبيها بمقدار ١٥ درجة .

(ب) يجب أن يلحق كل قارب نجاة بنياط (بنافورة) منفصلة .

(ج) يجوز وضع قوارب النجاة على اكثر من سطح (كويرتة) وذلك بشرط أن تتخذ الترتيبات لمنع عرقلة القوارب فى سطح اسفل لحركة قوارب موضوعة فى سطح اعلى .

(د) قوارب النجاة ورماث النجاة التى يجب ان تكون لها وسائل انزال يجب الا توضع فى مقدمة السفينة . وكذلك يجب وضعها فى اماكن بحيث تضمن انزالها الى الماء بسلامة مع مراعاة بعدها عن الرفاص وعن الأجزاء العليا البارزة من الجزء الخلفى من بدن السفينة .

(هـ) نياط (بنافورات) القوارب يجب أن تكون من طراز معتمد كما يجب ان توضع بطريقة توافق عليها (الادارة) ويكون التوزيع على سطح (كويرتة) أو اكثر بحيث يمكن انزال قوارب النجاة الموضوعة تحتها بطريقة تضمن سلامتها وبدون أن تعرقل حركة تشغيل اى نياط آخر .

(و) نياط القوارب (البتافورات) يجب ان تكون كما يأتى :

١ ـ من النوع المحورى أو الانزلاقى لقوارب النجاة التى لايزيد وزنها على ٢¼ طنا (أو ٢٣٠٠ كيلو جرام) فى حالة دورتها للخارج .

٢ ـ من النوع الانزلاقى لقوارب النجاة التى يزيد وزنها على ٢¼ طنا (أو ٢٣٠٠ كيلو جرام) فى حالة دورتها للخارج .

(ز) يجب أن تكون النياط (البتافورات) والحبال (العيارات والبكارات وجميع الأجهزة الاخرى ذات متانة كافية لامكان تدوير قوارب النجاة الى الخارج هى وطاقم انزالها ثم انزالها الى الماء بسلام بكامل محمولها من الأشخاص والمعدات حتى ولو كانت السفينة مائلة بمقدار ١٥ درجة عند احد جانبيها و١٠ درجات نحو احد طرفيها .

(ح) يجب وضع زلاقات أوأية وسيلة اخرى لتسهيل عملية انزال قوارب النجاة فى حالة ميل السفينة ١٥ درجة .

(ط) يجب ايجاد وسيلة لسحب قوارب النجاة نحو جانب السفينة وتثبيتها هناك كى تسهل عملية ركوب الأشخاص فيها .

(ى) قوارب النجاة هى والقوارب الاحتياطية المنصوص عنها فى القاعدة (٢٧) من هذا الفصل يجب أن تجهز بحبال من الصلب عيارات وروافع (أوناش) من نوع معتمد وأن تكون العيارات فى حالات القوارب الاحتياطية بحيث يمكن استعادتها بسرعة من تلك القوارب .

ويمكن بصفة استثنائية (للادارة) أن تسمح باستخدام حبال من المانيلا او من مادة اخرى معتمدة مع الروافع (الأوناش) أو بدونها غير ان القوارب الاحتياطية يجب أن تعتمد على روافع (أوناش) فى قدرتها استعادة العيارات بسرعة من تلك القوارب اذا رأت (الادارة) أن متانة حبال المانيلا أو الحبال المصنوعة من مادة اخرى معتمدة مناسبة .

(ك) يجب أن تجهز كل بنافورة بحبلى نجاة على الأقل فى المسافة الواقعة بين زراعيها ويجب أن يكون طول هذه الحبال وكذا طول العيارات كافيين للوصول الى الماء والسفينة فى أقل غاطس لها فى عرض البحر مائلة ١٥ درجة نحو احد جانبيها كما يجب أن يثبت فى البكارات السفلية حلقات أو علاقات لوصلها فى خطاف القارب الا اذا وجد جهاز للانفصال الذاتى من الطراز المعتمد .

(ل) اذا وجدت اجهزة تعمل بقوة ميكانيكية لاسترجاع قوارب النجاة يجب أن يوجد معها ايضا جهاز يدوى لهذا الغرض واذا كانت النياط (البتافورات) تسترجع بفعل القوى الميكانيكية المحركة للعيارات يجب وجود جهاز امن يوقف أوتوماتيكيا مفعول القوى الميكانيكية قبل وصول النياط (البتافورات) الى المصد وذلك لتجنب ازدياد الضغط على العيارات (الحبال) المعدنية أو البتافورات .

(م) قوارب النجاة المربوطة بالنياط يجب أن تكون عياراتها معدة للاستعمال كما يجب أن تتخذ الوسائل اللازمة لامكان حل القوارب من الحبال بسرعة (ولكن لا حاجة لأن تتم هذه العمليات للقوارب كلها فى وقت واحد) . ويجب أن تكون نقطة اتصال قوارب النجاة بحبالها مرتفعة عن حافة جانب السفينة لضمان ثبات القوارب حين انزالها .

(ن) ١ ـ سفن الركاب التى تقوم برحلات دولية ليست دولية قصيرة والتى تحمل قوارب نجاة ورماث نجاة بالتطبيق لاحكام الفقرة الفرعية (ب ـ ١) من القاعدة (٢٧) من هذا الفصل يجب أن تجهز بأجهزة انزال يكفى عددها فى نظر (الادارة) لتمكين رماث النجاة التى تكفى هى وقوارب النجاة حسب حكم الفقرة الفرعية المذكورة لايواء كل من فى السفينة .

من الوصول الى الماء وهى بكامل محمولها من الأشخاص المسموح لها بحملهم وذلك فى مدة لا تزيد على ٣٠ دقيقة فى بحر هادىء . واجهزة الانزال المعتمدة هذه يجب بقدر ما يكون ذلك عمليا توزيعها بالتساوى على جانبى السفينة على ألا يقل العدد فى أى جانب عن جهاز واحد . ومع ذلك لا لزوم لمثل هذه الاجهزة لرماث النجاة المحمولة بحكم الفقرة الفرعية (ب ـ ٢) من القاعدة (٢٧) من هذا الفصل لخمسة وعشرين فى المائة من مجموع من بالسفينة . ولكن كل رمث نجاة محمول بالتطبيق لأحكام الفقرة الفرعية المذكورة ـ يجب طالما ان هناك جهاز انزال معتمد فى السفينة ـ ان يكون من طراز يمكن انزاله من الجهاز المذكور .

٢ ـ فى سفن الركاب القائمة برحلات دولية قصيرة تحدد (الادارة) عدد اجهزة الانزال المعتمدة . اما عدد رماث النجاة المفروض على مثل هذه الأجهزة حملها يجب الا يزيد على العدد الذى ترى (الادارة) انه يمكن انزاله بواسطة هذه الأجهزة الى الماء فى بحر هادىء بكامل محموله من الاشخاص المصرح لها بحملهم .

القاعدة ٣٠ ـ وسائل الانارة فى السطوح (الكويرتات) وقوارب النجاة ورماث النجاة ... الخ :

(أ) يجب ان تجهز سفينة الركاب بمصدات الانارة الكهربائية او بأية وسيلة انارة معادلة لها تكفى جميع مستلزمات السلامة فى مختلف اجزاء سفينة الركاب خصوصا فى السطوح (الكويرتات) الموضوعة عليها قوارب ورماث النجاة كما يجب ان يكون المصدر المستقل للقوة الكهربائية الخاص بالطوارىء والمنصوص عليه فى القاعدة (٢٥) من الفصل الثانى قادرا عند الحاجة على امداد وسيلة الانارة هذه وكذا الانارة المنصوص عنها بالفقرات الفرعية (أ ـ ٢) ، (ب ـ ٢) ، (ب ـ ٣) من القاعدة (١٩) من هذا الفصل .

(ب) يجب ان تضاء مخارج كل قسم رئيسى يشغله الركاب او رجال الطاقم أضاءة مستمرة بواسطة مصباح طوارىء ويجب أن تعمل ترتيبات لامكان امداد مصابيح الطوارىء من مصدر القوة للطوارىء المشار اليه فى الفقرة (أ) من هذه القاعدة اذا ما تعطل المصدر الكهربائى الرئيسى .

القاعدة ٣١ ـ تطقيم قوارب ورماث النجاة :

(أ) يجب ان تعهد قيادة كل قارب نجاة لضابط من ضباط الكويرتة أو لشخص يحمل شهادة (بحار قارب نجاة) . كما يجب أن يعين ايضا من يليه فى القيادة وعلى الشخص المنوط بالقيادة أن يحتفظ بقائمة بافراد طاقم القوارب كما عليه ايضا أن يتأكد من أن الرجال الذين وضعوا تحت امرته ملمون بواجباتهم المتعددة .

(ب) ويجب أن يعين لكل قارب نجاة ذى محرك ميكانيكى رجل يمكنه أن يدير ذلك المحرك .

(ج) كما يجب ان يعين رجل ذو دراية فى استعمال اجهزة اللاسلكى والنور الكشاف لكل قارب نجاة يحمل هذه المعدات .

(د) كذلك يجب أن يعين لكل رمث نجاة موجود بالسفينة رجل متمرن على استعمال وادارة رماث النجاة . ويستثنى من ذلك السفن القائمة برحلات دولية قصيرة اذا رات (الادارة) ان تنفيذ ذلك ليس عمليا .

القاعدة ٣٢ ـ بحارة قوارب النجاة ذوو المؤهلات :

(أ) يجب أن يخصص لكل قارب نجاة موجود بسفينة ركاب تنفيذا لأحكام هذا الفصل عدد من بحارة قوارب النجاة لا يقل عن العدد الموضح فى الجدول الآتى :

عدد الأشخاص المقرر لقارب النجاة	الحد الادنى لعدد بحارة قوارب النجاة ذوى المؤهلات
أقل من ٤١ شخصا	٢
من ٤١ إلى ٦١ شخصا	٣
من ٦٢ إلى ٨٥ شخصا	٤
أكثر من ٨٥ شخصا	٥

(ب) للربان حرية اختيار بحارة قوارب النجاة ذوى المؤهلات لكل قارب نجاة .

(ج) تصرف شهادات بحارة قوارب النجاة باذن من (الادارة) . وللحصول على هذه الشهادات يجب على الطالب ان يثبت انه تلقى تدريبا على جميع العمليات الخاصة بانزال قوارب النجاة وغيرها من اجهزة الانقاذ وكذا على استعمال المجاذيف واستخدام جهاز الادارة الميكانيكية وانه كذلك ملم بادارة قوارب النجاة وغيرها من اجهزة الانقاذ المائما عمليا . بالاضافة الى تفهمه للأوامر الخاصة بجميع أنواع وسائل الانقاذ وتنفيذها .

القاعدة ٣٣ ـ الأجهزة الطافية :

(أ) لا يقبل أى طراز من الأجهزة الطافية الا اذا استوفى الشروط الآتية :

١ ـ أن يكون حجمه ومتانته بحيث يمكن القاؤه فى الماء من المكان الموضوع به دون أن يحدث له أى تلف .

٢ ـ يجب الا يزيد وزنه على ٤٠٠ رطل انجليزى (أو ١٨٠ كيلو جراما) الا اذا وجدت وسائل مناسبة توافق عليها (الادارة) يمكن بواسطتها انزاله الى الماء دون حاجة الى رفعه باليد .

٣ ـ يجب أن تكون المواد المصنوع منها وطريقة بنائها معتمدين .

٤ ـ يجب أن يكون صالحا للاستعمال ويستقر على الماء على أى من وجهيه .

٥ ـ صهاريج الهواء أو ما يعادلها من وسائل الطفو يجب ان توضع أقرب ما يمكن الى جانبى الجهاز . ووسائل الطفو هذه يجب الا تعتمد على النفخ .

٦ ـ يجب أن يزود بحبل رباط ويحاط من الخارج بحبل مثبت على شكل مقابض .

(ب) عدد الأشخاص المقرر لكل جهاز طاف هو أصغر العددين الناتجين مما يأتى :

١ ـ قسمة عدد أرطال الحديد التى يمكن للجهاز حملها فى الماء العذب على الرقم ٣٢ (أو قسمة عدد الكيلو جرامات على ٥ر١٤) .

٢ ـ عدد الأقدام (القدم = ٥ر٣٠ سنتيمترا) الدال على طول المحيط .

القاعدة ٣٤ ـ عدد أطواق النجاة التى تزود بها السفينة :

الحد الادنى لعدد أطواق النجاة التى يجب ان تزود بها سفن الركاب يحدده الجدول الآتى :

طول السفينة		أقل عدد لأطواق النجاة
بالأقدام	بالأمتار	
أقل من ٢٠٠	أقل من ٦١	٨
٢٠٠ وأقل من ٤٠٠	٦١ وأقل من ١٢٢	١٢
٤٠٠ وأقل من ٦٠٠	١٢٢ وأقل من ١٨٣	١٨
٦٠٠ وأقل من ٨٠٠	١٨٣ وأقل من ٢٤٤	٢٤
٨٠٠ فأكثر	٢٤٤ فأكثر	٣٠

الجزء (ج) ١

سفن البضاعة فقط

القاعدة ٣٥ ـ عدد وسعة قوارب ورماث النجاة :

(أ) ١ ـ سفن الشحن (ما عدا ناقلات الزيوت التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر) والسفن المستخدمة كمصانع لمنتجات الحيتان وكذا السفن التى تعمل فى تصنيع وتعليب الأسماك والسفن التى تقوم بنقل الأشخاص الذين يعملون فى صيد الحيتان وفى تصنيع وتعليب الاسماك . يجب أن تحمل قوارب نجاة على كل من جانبيها على ان تتسع القوارب المحمولة فى اى من الجانبين لجميع الأشخاص الموجودين بالسفينة وعلاوة على ذلك تحمل السفينة ايضا رماث نجاة تكفى لايواء نصف عدد الأشخاص الموجودين بها .

على انه اذا رات (الادارة) فى سفينة الشحن القائمة برحلات دولية بين أقطار قريبة متجاورة أن ظروف الرحلة تجعل حتمية حمل رماث النجاة غير معقولة أو غير ضرورية فلهذه (الادارة) ان تعفى لهذا الغرض سفنا معينة أو انواعا من السفن من هذا الالتزام .

٢ ـ ناقلات الزيوت ذات الحمولة الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر يجب أن تحمل قوارب نجاة على كلا جانبيها بحيث تسع القوارب الموضوعة فى اى من الجانبين جميع الأشخاص الموجودين بالسفينة .

(ب) ١ ـ السفن التى تعمل فى تصنيع منتجات الحيتان وكذا السفن التى تعمل فى تصنيع وتعليب الأسماك والسفن التى تستخدم فى نقل الأشخاص الذين يعملون فى صيد الحيتان وعمليات تصنيع وتعليب الأسماك يجب أن تحمل ما يأتى :

اولا : قوارب نجاة على كل من جانبيها تتسع لايواء نصف عدد الأشخاص الموجودين بالسفينة ومع ذلك يجوز (للادارة) أن تسمح بالاستعاضة عن بعض قوارب النجاة برماث نجاة مجموع سعتها يعادل مجموع سعة القوارب المستعاض عنها على أنه يجب الا تقل سعة القوارب الباقية فى كل جانب عما يكفى لايواء ٣٧½٪ من مجموع الأشخاص الموجودين بالسفينة .

ثانيا : رماث نجاة تكفى لايواء نصف عدد الأشخاص الموجودين بالسفينة . ومع ذلك اذا لم يكن ممكنا عمليا فى السفن المستخدمة فى تصنيع أو تعليب الأسماك حمل قوارب نجاة استيفاء لاشتراطات هذا الفصل (فللادارة) ان تسمح بدلا من ذلك بحمل قوارب أخرى تكفى لايواء نصف العدد المطلوب فى هذه القاعدة على الأقل والا تقل درجة طفو هذه القوارب والمعدات الموجودة بها عما هو مطلوب من قوارب النجاة فى هذا الفصل .

٢ ـ كل سفينة مستخدمة مصنعا لصيد الحيتان . وكل سفينة مستخدمة فى تصنيع وتعليب الأسماك وكل سفينة مستخدمة فى نقل الأشخاص الذين يعملون فى تصنيع صيد الحيتان وفى عمليات تصنيع وتعليب الأسماك يجب ان تحمل قاربين ـ قاربا على كل جانب ـ لاستخدامهما فى الطوارىء وهذان القاربان يجب ان يكونا من طراز معتمد ولا يزيد طول الواحد منهما على ٢٨ قدما (٥ر٨ مترا) ويجوز أن يحسبا ضمن اغراض هذه الفقرة بشرط أن يستوفيا اشتراطات قوارب النجاة حسب الوارد فى هذا الفصل وكذا اشتراطات القاعدة (٨) وايضا القاعدة (٩) وعند اللزوم القاعدة (١٤) . كما يجب أن يكونا على أهبة الاستعداد للاستخدام الفورى حينما تكون السفينة فى عرض البحر . وفى السفن التى تكون فيها مستلزمات الفقرة (ز) من القاعدة (٣٦) قد نفذت بواسطة معدات وضعت على جانبى القوارب . فليس من الضرورى أن توضع هذه المعدات فى القاربين المستخدمين لتنفيذ اشتراطات هذه القاعدة .

(ج) كل ناقلة زيوت حمولتها الكلية ٣٠٠٠ طن فاكثر يجب أن تحمل اربعة قوارب نجاة على الاقل اثنين منها فى مؤخرة السفينة واثنين عند وسطها . الا اذا كانت الناقلة ليس بها مشيد علوى فى وسطها ففى هذه الحالة يكون موضع القوارب كلها فى الخلف .

فاذا كان فى ناقلة الزيوت التى ليس بها مشيد علوى فى وسطها . وضع الاربعة القوارب عند الخلف غير عملى . (فللادارة) أن تسمح بدلا من ذلك بحمل قارب نجاة واحد على كل من الجانبين فى المؤخرة بشرط أن :

١ ــ لا يزيد طول مثل هذا القارب على ٢٦ قدما (٨ امتار) .

٢ ــ وأن يوضع بحيث تكون المسافة بين النهاية الخلفية للقارب ورفاص السفينة لا تقل $\frac{٣}{٢}$ عن طول القارب .

٣ ــ وأن يوضع قارب النجاة اقرب ما يكون الى مستوى سطح البحر بقدر ما يكون ذلك عمليا لسلامته .

٤ ــ وأن تحمل السفينة بالاضافة الى ذلك . رماث نجاة كافية بنصف مجموع الأشخاص الموجودين بالسفينة على الاقل .

القاعدة ٣٦ ــ نياط القوارب (البتافورات) وطرق انزال القوارب الى الماء :

(أ) فى سفن البضاعة يجب ان توضع قوارب النجاة ورماث النجاة بطريقة توافق عليها (الادارة) .

(ب) يجب أن يرتبط كل قارب نجاة بطاقم نياط منفصل .

(ج) قوارب النجاة ورماث النجاة التى يشترط ان تكون لها وسائل انزال معتمدة يجب الا توضع عند مقدم السفينة كما يجب وضعها فى اماكن تضمن فيها انزالها الى الماء بسلام . ويلاحظ بصفة خاصة ضمان بعدها عن الرفاص وتحررها من الاصطدام باى جزء معلق بارز من بدن السفينة عند المؤخرة وذلك لضمان امكان انزالها الى الماء فى اتجاه راسى بقدر الامكان .

(د) يجب أن تكون النياط (البتافورات) من طراز معتمد وان توضع فى انسب مكان توافق عليه (الادارة) .

(هـ) فى ناقلات البترول التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر وفى السفن المستخدمة كمصانع لصيد الحيتان . وكذا السفن المستخدمة فى عمليات تصنيع وتعليب الاسماك والسفن المستعملة فى نقل الأشخاص الذين يعملون فى صيد الحيتان والذين يعملون فى عمليات تصنيع وتعليب الأسماك يجب أن تكون جميع نياط القوارب (البتافورات) من النوع الانزلاقى اما فى غيرها من السفن فيجب أن تكون البتافورات من الأنواع الآتية :

١ ــ النوع المحورى أو النوع الانزلاقى لقوارب النجاة التى لا يزيد وزنها فى حالة دورتها الى الخارج على ٢¼ طنا (أو ٢٣٠٠ كيلو جرام) .

٢ ــ النوع الانزلاقى لقوارب النجاة التى يزيد وزنها فى حالة دورتها الى الخارج على ٢¼ طنا (أو ٢٣٠٠ كيلو جرام) .

(و) يجب أن تكون البتافورات والحبال والبكارات وجميع الأجهزة الأخرى ذات متانة كافية يمكن معها تدوير قوارب النجاة وانزالها الى الماء سليمة وهى بكامل حمولتها من الأشخاص والمعدات حتى ولو كانت السفينة تميل بمقدار ١٥ درجة الى احد جانبيها أو ١٠ درجات الى احد طرفيها .

(ز) يجب وضع زلاقات أو اية وسيلة اخرى لتسهيل عملية انزال قوارب النجاة فى حالة ميل السفينة ١٥ درجة .

(ح) يجب ايجاد وسيلة لسحب قوارب النجاة نحو جانب السفينة وتثبيتها هناك كى تسهل عملية ركوب الأشخاص فيها .

(ط) قوارب النجاة هى والقوارب الاحتياطية المنصوص عنها فى الفقرة الفرعية (ب ــ ٢ ــ من القاعدة (٣٥) من هذا الفصل يجب أن تجهز بحبال من الصلب (عيارات) وروافع (أوناش) من نوع معتمد . وأن تكون العيارات فى حالة القوارب الاحتياطية بحيث يمكن استعادتها بسرعة من تلك القوارب ويمكن (للادارة) بصفة استثنائية أن تسمح باستخدام حبال من المانيلا او من اية مادة اخرى معتمدة مع الرافع أو بدونها (غير أن القوارب الاحتياطية يجب أن تعتمد على روافع (أوناش) فى قدرتها استعادة العيارات بسرعة من تلك القوارب اذا رأت (الادارة) ان متانة حبال المانيلا أو الحبال المصنوعة من مادة اخرى مناسبة .

(ى) يجب أن تجهز كل بتافورة بحبلى نجاة على الأقل فى المسافة الواقعة بين ذراعيها ويجب ان يكون طول هذه الحبال وكذا طول العيارات كافيا للوصول الى الماء والسفينة فى أقل غاطس لها فى عرض البحر مائلة الى ١٥ درجة نحو احد جانبيها كما يجب أن يثبت فى البكارات السفلية حلقات أو علاقات لوصلها فى خطاف القارب الا اذا وجد جهاز للانفصال الذاتى من الطراز المعتمد .

(ك) اذا وجدت اجهزة تعمل بقوة ميكانيكية لاسترجاع قوارب النجاة يجب ان يوجد معها ايضا جهاز يدوى لهذا الغرض واذا كانت البتافورات تسترجع بفعل القوى الميكانيكية المحركة للعيارات يجب وجود جهاز أمن يوقف اوتوماتيكيا مفعول القوة الميكانيكية قبل وصول البتافورات الى المصد وذلك لتجنب ازدياد الضغط على العيارات (الحبال) المعدنية او البتافورات .

(ل) قوارب النجاة المربوطة بالنياط يجب أن تكون عياراتها معدة للاستعمال . كما يجب ان تتخذ الوسائل اللازمة لامكان حل القوارب من الحبال بسرعة (ولكن لا حاجة لأن تتم هذه العمليات للقوارب كلها فى وقت واحد) ويجب أن تكون نقطة اتصال قوارب النجاة بحبالها مرتفعة من حافة جانب السفينة لضمان ثبات قوارب النجاة حين انزالها .

(م) فى السفن المستخدمة فى صناعة الحيتان وكذا فى السفن المستخدمة فى تصنيع وتعليب الأسماك والسفن المستخدمة فى نقل الأشخاص الذين يعملون فى السفن السابق ذكرها التى تحمل قوارب النجاة ورماث نجاة بالتطبيق لأحكام الفقرة الفرعية (ب ـ ١/ثانيا) من القاعدة (٣٥) لانزوم لوجود أجهزة لانزال رماث النجاة وانما يجب أن توجد أجهزة انزال يكفى عددها فى نظر (الادارة) لتمكين الرمات المحمولة بالتطبيق لأحكام الفقرة الفرعية (ب ـ ١/أولا) من القاعدة المذكورة من النزول الى الماء بكامل حمولتها من الأشخاص فى ظرف ٣٠ دقيقة على الأكثر فى بحر هادىء وأجهزة الانزال المعتمدة هذه يجب بقدر ما يكون ذلك عمليا توزيعها بالتساوى على جانبى السفينة . وكل رماث النجاة المحمولة على سفينة ملزمة بأن يكون بها جهاز انزال معتمد يجب أن تكون من طراز يسهل انزاله بهذا الجهاز .

القاعدة ٣٧ ـ عدد أطواق النجاة اللازمة :

يجب ان يكون بالسفينة ثمانية أطواق نجاة على الأقل من طراز تتوفر فيه اشتراطات القاعدة (٢١) من هذا الفصل .

القاعدة ٣٨ ـ الاضاءة عند الطوارىء :

ان الاضاءة اللازمة بمقتضى الفقرات الفرعية (أ ـ ٢) ، (ب ـ ٢) ، (ب ـ ٣) من القاعدة (١٩) من هذا الفصل يجب أن تغذى من مصدر القوة للطوارىء المنصوص عنه فى القاعدة (٢٦) من الفصل الثانى لمدة ثلاث ساعات على الأقل . وفى سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فأكثر يجب على (الادارة) أن تتأكد من أن الاضاءة فى الممرات ومهابط السلالم والمخارج كافية بدرجة لا تعوق وصول الأشخاص الموجودين بالسفينة الى مراكز انزال قوارب النجاة وأماكن قوارب النجاة ورماث النجاة .

الفصل الرابع

التلغراف اللاسلكى والتليفون اللاسلكى

جزء (أ) ـ تطبيق وتعاريف

القاعدة ١ ـ تطبيق :

(أ) تسرى أحكام هذا الفصل على جميع السفن التى تخضع للقواعد الحالية . مالم ينص صراحة على خلاف ذلك .

(ب) لا تسرى أحكام هذا الفصل على السفن (التى تخضع من ناحية أخرى للقواعد الحالية) أثناء قيامها بالملاحة فى مياه البحيرات العظمى بامريكا الشمالية وما يتصل بها من مجار مائية لغاية المخرج الأسفل من هويس سانت لامبرت لوك بمنتريال مقاطعة كويبك بكندا .

ملحوظة : تخضع مثل هذه السفن تلبية لحاجات السلامة لاشتراطات خاصة تتعلق باللاسلكى وهى الاشتراطات التى تحتوى عليها حاليا الاتفاقية المنعقدة عام ١٩٥٢ بين الولايات المتحدة وكندا تحت عنوان (النهوض بوسائل السلامة فى البحيرات العظمى بواسطة اللاسلكى) .

(ج) لا يوجد فى هذا الفصل أحكام تمنع أية سفينة أو عائمة انقاذ فى حالة خطر من استعمال أية وسيلة لديها لالفات النظر وتبليغ موقعها والحصول على المساعدة .

القاعدة ٢ ـ مصطلحات وتعاريف :

فى تطبيق هذا الفصل يقصد بالمصطلحات التالية المعانى الموضحة بعد . أما المصطلحات الأخرى المستعملة فى هذا الفصل والمعرفة فى قواعد اللاسلكى فلها نفس المعانى التى فى تلك القواعد .

(أ) « قواعد اللاسلكى » يقصد بها قواعد اللاسلكى الملحقة أو المعتبرة ملحقة . بأحدث معاهدة دولية للمواصلات السلكية واللاسلكية تكون نافذة فى أى حين .

(ب) « المنبه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى » يقصد به جهاز استقبال التنبيه الأوتوماتيكى المعتمد الذى يستجيب الى اشارة التنبيه بالتلغراف اللاسلكى .

(ج) « ضابط اللاسلكى » يقصد به كل شخص يحمل شهادة عامل تلغراف لاسلكى من الدرجة الأولى أو الثانية على الأقل تطبيقا لاشتراطات قواعد اللاسلكى ويكون معينا للعمل بمحطة تلغراف لاسلكى على ظهر سفينة مجهزة بمثل هذه المحطة تطبيقا لأحكام القاعدة (٣) أو القاعدة (٤) من هذا الفصل .

(د) « عامل تليفون لاسلكى » يقصد به كل شخص يحمل شهادة مناسبة تطبيقا لاشتراطات قواعد اللاسلكى .

(هـ) « الجهاز الحالى » يقصد به :

١ ـ كل جهاز يكون مركبا بكامله على ظهر سفينة قبل التاريخ الذى تدخل فيه المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ بصرف النظر عن تاريخ تنفيذ احكام المعاهدة بالنسبة (للادارة) المختصة .

٢ ـ كل جهاز يكون جزء منه موضوعا فى السفينة قبل تاريخ تنفيذ المعاهدة الحالية وما بقى يكون مشتملا اما على أجزاء وضعت بدلا من أجزاء مماثلة لها أو أجزاء وضعت تطبيقا لأحكام هذا الفصل .

(و) « الجهاز الجديد » يقصد به اى جهاز ليس جهازا حاليا .

القاعدة ٣ ـ محطة التلغراف اللاسلكى :

سفن الركاب على اختلاف أحجامها وكذلك سفن البضاعة التى تبلغ حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فأكثر يجب أن يكون بها محطة للتلغراف اللاسلكى مطابقة لأحكام القاعدتين (٨) ، (٩) من هذا الفصل ما لم تكن معفاة بموجب القاعدة (٥) من هذا الفصل .

القاعدة ٤ ـ محطة التليفون اللاسلكى :

سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٣٠٠ طن فأكثر ولا تصل الى ١٦٠٠ طن ـ ما لم تكن مجهزة بمحطة للتلغراف اللاسلكى مطابقة لأحكام القاعدتين (٨) ، (٩) من هذا الفصل يجب تزويدها بمحطة للتليفون اللاسلكى مطابقة لأحكام القاعدتين (١٤) ، (١٥) من هذا الفصل الا اذا كانت معفاة بموجب القاعدة (٥) .

القاعدة ٥ ـ الاعفاء من مقتضيات القاعدتين (٣) ، (٤) :

(أ) ولو أن الحكومات المتعاقدة تعتبر من المرغوب فيه جدا عدم التحرر من تطبيق القاعدتين (٣) ، (٤) من هذا الفصل الا أنه يجوز لكل (ادارة) أن تمنح سفنا من سفن الركاب والبضاعة اعفاءات جزئية او مشروطة او جزئية ومشروطة أو اعفاءا كاملا من مقتضيات القاعدة (٣) او القاعدة (٤) من هذا الفصل .

(ب) الاعفاءات المسموح بها بمقتضى الفقرة (أ) من هذه القاعدة انما تمنح فقط للسفينة اذا كان أقصى بعد لها عن الشاطىء فى أثناء سيرها وطول رحلتها وانعدام اخطار الملاحة بصفة عامة وكذلك فى الأحوال الأخرى التى تؤثر على السلامة مما يجعل تطبيق القاعدة (٣) أو القاعدة (٤) من هذا الفصل بأكملهما غير معقول أو غير ضرورى .

وعلى (الادارات) عند تقرير منح الاعفاء أو عدمه لسفن فردية أن تراعى عواقب مثل هذه الاعفاءات بصفة عامة على حسن القيام بخدمة الاستغاثة لسلامة كافة السفن .

وعلى (الادارات) بالنسبة للسفن التى أعفيت من اشتراطات القاعدة (٣) من هذا الفصل أن تضع نصب أعينها الرغبة فى أن تكون مطالبة هذه السفن بوجود محطة تليفون لاسلكى بها مطابقة لأحكام القاعدتين (١٤) ، (١٥) من هذا الفصل هو الشرط اللازم لمنح هذا الاعفاء .

(ج) يجب على كل (ادارة) أن تقدم الى المنظمة فى اقرب وقت ممكن بعد أول يناير من كل عام تقريرا مبينا به جميع الاعفاءات التى منحت بمقتضى الفقرتين (أ) ، (ب) من هذه القاعدة خلال السنة الشمسية المنقضية مع ذكر الأسباب الداعية لمنح هذه الاعفاءات .

جزء (ب)

نوبات الاستماع

القاعدة ٦ ـ نوبات الاستماع للتلغراف اللاسلكى :

(أ) كل سفينة يتحتم أن تكون بها محطة للتلغراف اللاسلكى طبقا للقاعدة (٣) أو القاعدة (٤) من هذا الفصل يجب أن يكون بها أثناء السفر مالا يقل عن ضابط لاسلكى على الأقل واذا لم يكن بها جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى فيجب ـ مع الخضوع لأحكام الفقرة (د) من هذه القاعدة أن تستمع باستمرار الى ذبذبة الاستغاثة للتغراف اللاسلكى بواسطة ضابط لاسلكى مستعملا سماعات أذن او مكبر للصوت .

(ب) كل سفينة ركاب يتحتم أن تكون بها محطة للتلغراف اللاسلكى طبقا للقاعدة (٣) من هذا الفصل وكانت مجهزة بجهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى يجب ـ مع الخضوع لأحكام الفقرة (د) من هذه القاعدة ـ أن تستمع أثناء سيرها فى البحر لذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى بواسطة ضابط اللاسلكى مستعملا سماعات أذن أو مكبر للصوت كالاتى :

١ ـ اذا كانت تحمل أو مرخصا لها بأن تحمل ٢٥٠ راكبا أو أقل فيكون اجمالى مدة الاستماع ثمانى ساعات على الأقل يوميا .

٢ ـ اذا كانت تحمل أو مرخصا لها بأن تحمل أكثر من ٢٥٠ راكبا وتقوم برحلة تستغرق أكثر من ١٦ ساعة بين ميناءين متتاليين فيكون اجمالى مدة الاستماع فى اليوم ١٦ ساعة على الأقل وفى هذه الحالة يجب أن يكون للسفينة مالا يقل عن ضابطين اثنين للاسلكى .

٣ ـ اذا كانت تحمل أو مرخصا لها بأن تحمل أكثر من ٢٥٠ راكبا وتقوم برحلة تستغرق أقل من ١٦ ساعة بين ميناءين متتاليين فيكون اجمالى مدة الاستماع ٨ ساعات على الأقل يوميا .

(ج) ١ ـ كل سفينة بضاعة بها محطة للتلغراف اللاسلكى طبقا للقاعدة (٣) من هذا الفصل وكانت مجهزة بجهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى يجب ـ مع الخضوع لأحكام الفقرة (د) من هذه القاعدة ـ أن تستمع أثناء سيرها فى البحر الى ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى بواسطة ضابط لاسلكى مستعملا سماعة أذن او مكبر صوت لمدة اجمالية قدرها ٨ ساعات على الأقل يوميا .

ومع ذلك فانه يجوز (للادارات) أن تسمح بأن تكون ساعات الاستماع على سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فأكثر ولا تصل الى ٣٥٠٠ طن ، محددة بمدة اجمالية لا تقل عن ساعتين يوميا . وذلك لفترة قدرها ٣ سنوات من تاريخ دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ .

٢ ـ كل سفينة بضاعة حمولتها الكلية ٣٠٠ طن فاكثر ولا تصل الى ١٦٠٠ طن ، وكانت مجهزة بمحطة تلغراف لاسلكى بمقتضى القاعدة (٤) من هذا الفصل وبها جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى ، فانها مع الخضوع لأحكام الفقرة (د) من هذه القاعدة ـ يجب أن تستمع الى ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى اثناء سيرها فى البحر بواسطة ضابط لاسلكى مستعملا سماعة أذن أو مكبر صوت لفترات تحددها (الادارة) .

وعلى (الادارات) مع ذلك ، ان تلاحظ الرغبة فى المطالبة بأن يكون اجمالى ساعات الاستماع ٨ ساعات يوميا ، كلما كان ذلك عمليا .

(د) يجوز لضابط اللاسلكى ، خلال الوقت المكلف فيه بموجب هذه القاعدة بالاستماع على ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى أن يقطع هذا الاستماع عند قيامه بارسال أو استقبال اشارات على ذبذبات اخرى ، أو اثناء تادية واجبات لاسلكية جوهرية أخرى ، وذلك فقط فى حالة ما اذا لم يكن ممكنا عمليا الاستماع بواسطة سماعة أذن أو مكبرا للصوت .

ويجب دائما أن يقوم ضابط لاسلكى بنوبة الاستماع خلال فترات الصمت المنصوص عنها فى قواعد اللاسلكى مستعملا سماعة اذن او مكبرا للصوت .

(هـ) فى جميع السفن المجهزة بجهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى يجب أن يكون هذا الجهاز اثناء سير السفينة فى البحر مدارا ، عندما لا تكون هناك نوبة استماع قائمة تمقتضى الفقرات (ب) أو (جـ) أو (د) من هذه القاعدة وكذلك اثناء عمليات تعيين الاتجاه كلما كان ذلك عمليا .

(و) فترات الاستماع المنصوص عنها فى هذه القاعدة بما فى ذلك الفترات التى تحددها (الادارة) يستحسن أن تؤدى فى الأوقات المحددة فى قواعد اللاسلكى لخدمة التلغراف اللاسلكى .

القاعدة ٧ ـ نوبات الاستماع ـ التليفون اللاسلكى :

(أ) كل سفينة بها محطة للتليفون اللاسلكى طبقا للقاعدة (٤) من هذا الفصل ـ يجب لأغراض السلامة أن يكون فيها ما لا يقل عن عامل تليفون لاسلكى (وقد يجوز أن يكون هو الربان او الضابط او احد افراد طاقم السفينة اذا كان يحمل شهادة للتليفون اللاسلكى فقط) ومع الخضوع لاحكام الفقرة (ب) من هذه القاعدة تراعى أثناء سير

السفينة فى البحر المحافظة على الاستماع باستمرار على ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى فى المكان المخصص عادة لقيادة السفينة باستعمال مكبر صوت او وسيلة مناسبة اخرى .

(ب) يجوز قطع الاستماع اللاسلكى فى اى من الحالتين الآتيتين :

١ ـ عندما يكون جهاز الاستقبال مستخدما فى تلقى اشارات على ذبذبات أخرى وكان غير متوفر وجود جهاز استقبال آخر . أو

٢ ـ عندما تكون هناك احوال يرى الربان ان مواصلة الاستماع فيها قد تتعارض مع سلامة ملاحة السفينة . ومع ما تقدم فينبغى بقدر المستطاع ان يظل الاستماع قائما اثناء فترات الصمت المنصوص عنها فى قواعد اللاسلكى .

الجزء (ج)

الاشتراطات الفنية

القاعدة ٨ ـ محطات التلغراف اللاسلكى :

(أ) محطة التلغراف اللاسلكى للسفينة يجب ان تقام بحيث لا يكون هناك اى تداخل مضر ناتج عن جلبة خارجية من آلات ميكانيكية أو غيرها مما يؤثر على حسن التقاط الاشارات اللاسلكية . ويجب ان توضع المحطة فى اعلى مكان ممكن فى السفينة كى تتوفر فيه اقصى درجات ممكنة من السلامة .

(ب) يجب أن تكون غرفة تشغيل اللاسلكى ذات اتساع كاف وأن تكون جيدة التهوية لامكان تشغيل الأجهزة الرئيسية واجهزة الطوارىء تشغيلا حسنا ، كما يجب الا تستخدم هذه الغرفة فى اى غرض يمكن ان يعوق عمل محطة التلغراف اللاسلكى .

(ج) يجب أن توجد حجرة نوم لضابط لاسلكى واحد على الأقل فى موضع أقرب ما يكون عمليا من حجرة تشغيل التلغراف اللاسلكى . وفى السفن الجديدة يجب الا يكون مكان النوم فى داخل محطة التلغراف اللاسلكى .

(د) يجب أن يكون بين غرفة تشغيل التلغراف اللاسلكى وممشى القيادة واحد الأمكنة الأخرى التى تدار منها ملاحة السفينة ، أن وجدت ، وسيلة جيدة ذات طريقين للتخاطب والاتصال الصوتى مستقلة عن الشبكة الأساسية للمواصلات فى السفينة .

(هـ) يجب تركيب اجهزة التلغراف اللاسلكى فى مكان يكفل وقايتها من تاثيرات المياه الضارة أو من تجاوز نهايات درجات الحرارة وان يكون الوصول اليها سهلا لسرعة استعمالها فى حالة الاستغاثة أو فى حالة الحاجة الى الاصلاح .

(و) يجب وجود ساعة يعتمد عليها ذات ميناء لا يقل قطرها عن خمس بوصات (أو ٥ر١٢ سنتيمترا) وعقرب ثوان مركزى ، وان تكون فى ميناء الساعة علامات مميزة تبين فترات الصمت التى حددتها قواعد اللاسلكى لخدمة التلغراف اللاسلكى .

ويجب ان تعلق فى موضع يمكن لضابط اللاسلكى فى أن يشاهد ميناء الساعة بأكملها بسهولة ودقة تامة من موضع ادارة التلغراف اللاسلكى ومن موضع اجراء اختبار جهاز استقبال المنبه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى .

(ز) يجب ان تجهز غرفة تشغيل التلغراف اللاسلكى بنور للطوارىء يعتمد عليه يتكون من مصباح كهربائى فى وضع دائم بحيث يوفر اضاءة كافية لضوابط تشغيل جهازى التلغراف اللاسلكى الرئيسى والاحتياطى وكذا الساعة المطلوبة فى الفقرة (و) من هذه القاعدة .

وفى الأجهزة الجديدة ، اذا كان هذا المصباح يتغذى من المصدر الاحتياطى للقوة المنصوص عنه فى الفقرة الفرعية (٣) من الفقرة (أ) من القاعدة (٩) من هذا الفصل فيجب التحكم فى اضاءته بواسطة مفتاحين يوضع احدهما فى المدخل الرئيسى لغرفة تشغيل الاجهزة ، والآخر فى المكان الذى تدار منه الأجهزة . الا اذا لم يساعد ترتيب غرفة تشغيل التلغراف اللاسلكى على ذلك . ويجب أن يكتب امام هذه المفاتيح ما يبين بوضوح المقصود منها .

(ح) يجب أن يحتفظ فى غرفة التلغراف اللاسلكى اما بمصباح كهربائى للتفتيش (بلادوس) له سلك توصيل مرن بطول كاف ويتغذى من مصدر قوة الطوارىء المطلوب فى الفقرة الفرعية (٣) من الفقرة (أ) من القاعدة (٩) من هذا الفصل . او بمصباح بطارية يدوى .

(ط) يجب أن تجهز محطة التلغراف اللاسلكى بقطع الغيار والعدد واجهزة الاختبار التى تجعل جهاز التلغراف اللاسلكى فى حالة جيدة وصالحة للعمل اثناء السفر فى البحر . ويجب أن تشتمل اجهزة الاختبار على جهاز أو اكثر لقياس جهد التيار المتغير وجهد التيار المستمر وقياس الأوهم .

(ى) اذا كانت هناك غرفة منفصلة لادارة جهاز التلغراف اللاسلكى للطوارىء ، فيجب أن تتوفر فيها الاشتراطات المذكورة فى الفقرات (د) و (هـ) و (و) و (ز) و (ح) من هذه القاعدة .

القاعدة ٩ ـ اجهزة التلغراف اللاسلكى :

(أ) فى هذه القاعدة ـ ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ـ يجب أن يتوفر ما يأتى :

١ ـ يجب ان تشتمل محطة التلغراف اللاسلكى على جهاز رئيسى وآخر احتياطى منفصل ومستقل احدهما عن الآخر كهربائيا .

٢ ـ يجب أن يحتوى الجهاز الرئيسى على جهاز رئيسى للارسال وجهاز رئيسى للاستقبال ، وكذلك على مصدر رئيسى للقوة .

٣ ـ يجب أن يحتوى الجهاز الاحتياطى على جهاز احتياطى للارسال ، وجهاز احتياطى للاستقبال ، وكذلك على مصدر احتياطى للقوة .

٤ ـ يجب تجهيز وتركيب هوائى رئيسى وآخر احتياطى على أن يكون من المعلوم أنه يجوز (للادارة) أن تعفى اية سفينة من وجوب تركيب هوائى احتياطى ، متى اقتنعت هذه (الادارة) بان تركيب مثل هذا الهوائى غير عملى وغير

معقول . على انه فى هذه يجب أن يوجد هوائى مناسب آخر للفيار مكتمل الأجزاء ومعد للتركيب فورا . وبالاضافة الى ذلك يجب أن يتوفر فى جميع الحالات سلك هوائى وعوازل كافية تجعل فى الامكان اقامة هوائى ملائم . واذا كان سلك الهوائى الرئيسى معلقا بين حوامل أو قوائم معرضة للاهتزاز فيجب حينئذ العمل على حمايته جيدا من القطع .

(ب) فى الاجهزة المركبة فى سفن البضاعة (عدا ما تم منها تركيبه على سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر ، فى يوم ١٩ نوفمبر سنة ١٩٥٢ او بعده اذا ما توفرت فى جهاز الارسال الرئيسى جميع الاشتراطات المطلوبة لجهاز الارسال الاحتياطى فوجود الأخير يعتبر غير اجبارى .

(ج) ١ ـ جهاز الارسال الرئيسى وجهاز الارسال الاحتياطى يجب أن يكون فى الاستطاعة سرعة توصيلهما وتوفيقهما مع الهوائى الرئيسى ومع الهوائى الاحتياطى اذا ما تواجد أحدهما.

٢ ـ جهاز الاستقبال الرئيسى وجهاز الاستقبال الاحتياطى يجب ان يكون فى الاستطاعة سرعة توصيلهما بأى هوائى مطلوب استعمالهما بواسطته .

(د) يجب أن توضع جميع أجزاء الجهاز الاحتياطى فى أعلى مكان فى السفينة بقدر ما يكون ذلك ممكنا عمليا ، وذلك لضمان اكبر درجة ممكنة من السلامة .

(هـ) يجب ان يكون جهاز الارسال الرئيسى وجهاز الارسال الاحتياطى قادرين على الارسال على ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى باستعمال احد انواع الاصدار المحددة بموجب قواعد اللاسلكى لهذه الذبذبة . وزيادة على ذلك ـ يجب أن يكون جهاز الارسال الرئيسى قادرا على الارسال على ذبذبتين على الأقل وعلى استعمال احد انواع الارسال الذى يجوز ان يستعمل بناء على ما تقضى به قواعد اللاسلكى عند ارسال اشارات الاستغاثة فى محيط الذبذبات ما بين ٤٠٥ ، ٥٣٥ كيلو سيكل ثانية .

ويجوز ان يتالف جهاز الارسال الاحتياطى من جهاز طوارىء السفينة كما تعرفه وتبين حدود استعماله قواعد اللاسلكى .

(و) جهاز الارسال الرئيسى وجهاز الارسال الاحتياطى يجب ، اذا ما قضت القواعد اللاسلكية باستعمال نوع الارسال المنمق ، ان لا يقل عمق الترخيم عن ٧٠ر ، وأن تكون نغمة التردد ما بين ٤٥٠ ، ١٣٥٠ ذبذبة فى الثانية .

(ز) يجب عند توصيل جهاز الارسال الرئيسى وجهاز الارسال الاحتياطى بسلك الهوائى الرئيسى ، أن يكون لهما مجال عادى ذو حد ادنى كما هو موضح فيما بعد . بمعنى انهما يجب ان يكونا قادرين على ارسال اشارات تسمع بوضوح من سفينة الى اخرى اثناء النهار وفى ظروف واحوال عادية فى المجال المقرر .

(الاشارات الواضحة تسمع عادة بجلاء اذا كانت قيمة متوسط الجذر التربيعى لقوة المجال المغناطيسى فى جهاز الاستقبال تساوى ٥٠ ميكروفولط للمتر على الأقل) .

	أقل مجال عادى بالأميال	
	جهاز الإرسال الرئيسى	جهاز الإرسال الاحتياطى
جميع سفن الركاب وكذا سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ١٦٠٠ طن فاكثر	١٥٠	١٠٠
سفن البضاعة التى تقل حمولتها الكلية عن ١٦٠٠ طن	١٠٠	٧٥

ملاحظة : فى حالة عدم وجود مقياس مباشر لقوة المجال المغناطيسى يمكن استعمال البيان الآتى للاسترشاد به لتعيين المجال العادى بالتقريب :

المجال العادى بالأميال	الأمبير المترى	مجموع القوة بالهوائى بالوات
٢٠٠	١٢٨	٢٠٠
١٧٥	١٠٢	١٢٥
١٥٠	٧٦	٧١
١٢٥	٥٨	٤١
١٠٠	٤٥	٢٥
٧٥	٣٤	١٤

مع ملاحظة ان الرقم فى العمود الثانى (الأمبير المترى) هو حاصل ضرب أقصى ارتفاع للسلك الهوائى بالأمتار فوق أعمق خط شحن فى قوة تيار السلك الهوائى بالامبير (متوسط الجذر التربيعى) .

وان قيم الارقام الموجودة فى هذا العمود من الجدول تقابل متوسط قيمة النسبة الآتية :

$$\frac{\text{الارتفاع الفعلى للهوائى}}{\text{أقصى ارتفاع للهوائى}} = ٠٫٤٧$$

وهذه النسبة تتغير تبعا للظروف المحلية للهوائى ، وقد تتراوح ما بين ٣ر. ، ٧ر. تقريبا .

وان القيم الواردة بالعمود الثالث من الجدول تقابل متوسط قيمة النسبة الآتية :

قوة الاشعاع للهوائى / مجموع قوة الهوائى = ٠,٨

وهـذه النسبة تتغير تغيرا محسوسا تبعـا لقيمتى الارتفاع الفعلى للهوائى ودرجة مقاومته .

(ح) ١ ـ يجب أن يكون جهـاز الاستقبال الرئيسى وجهـاز الاستقبـال الاحتيـاطى قادرين على استقبـال ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى ونوع الارسال المحدد بقواعد اللاسلكى لهذه الذبذبة .

٢ ـ زيادة على ذلك . فيجب أن يسـمح جهـاز الاستقبال الرئيسى باستقبال الذبذبات وانواع الارسـال المستعملة فى ارسال اشـارات ضبط الوقت واشـارات الارصاد الجوية ، وسـائر الاتصالات المتعلقة بسـلامة الملاحة التى قد تعتبرها (الادارة) ضرورية .

٣ ـ لمدة لا تزيد على خمس سنوات من تاريخ دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ ، يجوز ان يستعمل جهاز استقبال التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى كجهـاز استقبال احتياطى للسفينة اذا كان جهاز استقبال التنبيه الأوتوماتيـكى المذكور يستطيـع أن يردد فعلا اشـارات فى سـماعات اذن أو مكبر للصوت يكون متصلا بالجهـاز لهذا الغرض . ويجب عنـد اسـتعماله فى هذه الحـالة تغذيته من مصدر القوة الاحتياطى .

(ط) يجب أن يكون جهـاز الاستقبال الرئيسى ذا حسـاسية كافية لاسـماع الاشـارات فى سماعات الأذن أو فى مـكبر الصوت عندما تنخفض قوة الدخول فى جهاز الاستقبـال الى ٥٠ ميكروفولط .

ويجب أن يـكون جهاز الاستقبـال الاحتياطى له نفس الحساسية عندما تنخفض قوة الدخول فى جهاز الاستقبال الى ١٠٠ ميكروفولط . الا فى الأحـوال التى يكون فيهـا جهـاز استقبال التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى مستعملا كجهاز احتياطى .

(ى) يجب أن يكون هناك مصدر للقوة الكهربائية معد للاستعمال فى جميع الأوقات أثنـاء سير السفينة فى البحر ، وكافيا لادارة الأجهزة الرئيسية فى المجال العادى المنصوص عنه فى الفقرة (ز) من هـذه القاعدة ، وكافيـا كذلك لشحن أى بطاريات تكون جزءا من محطة التلغراف اللاسلكى .

كما يجب فى السفن الجـديدة : أن يضبط الجهـد الكهربائى (الفولط) لمصدر القوة الكهربائية اللازم لادارة الأجهـزة الرئيسيـة فى حدود + أو ـ ١٠٪ من الجهـد المطلوب . اما فى السـفن الحالية فيجب ضبط الجهـد لأقرب معدل ممكن من الجهد المطلوب ، وبقـدر ما يكون ذلك عمليا فى حدود + أو ـ ١٠٪ .

(ك) يجب أن يتوفر للجهاز الاحتياطى مصدر قوة مستقل عن القوة المسـيرة للسفينة وعن الشبكة الكهربائية بهـا . ويجوز (للادارة) تأجيـل تطبيق شرط مصـدر القـوة الاحتياطى لمدة لا تتجـاوز ٣ سنوات من تاريخ دخـول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ بالنسبة للأجهزة الحاليـة على سفن البضـاعة التى حمولتهـا الكلية ٥٠٠ طن فاكثر ولا تصـل الى ١٦٠٠ طن ، التى كانت معفـاة قبل تاريخ تنفيذ هـذه المعـاهدة من اشتراط توفر مصـدر القوة الاحتياطى .

(ل) يفضل أن يكون مصدر القوة الاحتياطى مكونا من بطاريات مكثفـة خازنة يتسنى شحنهـا من الشبكة الكهربائيـة للسفينـة . ويجب أن يكون فى الامكان اسـتعماله مباشرة فى جميـع الأحوال . وأن يكون له القـدرة على تشـغيل جهـازى الارسال والاستقبال الاحتياطيين لمـدة ست ساعات على الأقل بصفة مستمرة فى ظروف العمل العادية بالاضافة الى تحمل الأحمال الاضافية المبينة فى الفقرتين (م) ، (ن) من هذه القاعدة .

ملحوظة : لايجـاد الحمل الكهربائى اللازم الحصـول عليه من مصدر القوة الاحتياطى يمكن الاسترشاد بما يلى :

½ استهلاك تيار جهاز الارسـال عندما يكون مفتاح الارسال فى موضع أسفل (ضغط) .

+ ½ استهلاك تيار جهاز الارسال عندما يكون مفتـاح الارسال فى موضع أعلى (رفع) .

+ استهلاك تيار جهاز الاسـتقبال والدوائر الاضافيـة المتصلة بمصدر القوة الاحتياطى .

(م) يجب أن يستعمل مصدر القوة الاحتياطى فى تغذية الجهـاز الاحتيـاطى وجهاز المفتـاح الأوتوماتيكى لارسـال اشـارة التنبيـه المنصوص عنـه فى الفقرة (ص) من هذه القـاعدة اذا كان هذا المفتاح يدار كهربائيا . ويجوز أيضـا استعمال مصدر القوة الاحتياطى فى تغذية ما يأتى :

١ ـ جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى .

٢ ـ نور الطوارىء المـذكور فى الفقرة (ز) من القاعدة (٨) من هذا الفصل .

٣ ـ جهاز معين الاتجاه .

٤ ـ كل جهـاز نص عليه فى القواعد اللاسلكيـة يسمح باجراء التحويل من الارسـال الى الاسـتقبال وبالعكس . ومع الخضوع لأحـكام الفقرة (ن) من هذه القـاعدة . يجب الا يستعمل مصـدر القوة الاحتياطى فى غير الأغراض المحددة فى هذه الفقرة .

(ن) بالرغم من أحكام الفقرة (م) من هـذه القاعدة ، فانه يجوز (للادارة) أن تسمح فى سـفن البضاعة باستعمال مصدر القوة الاحتيـاطى لعـدد صغير من الدوائر الكهربائيـة للطوارىء ذات القـوة المنخفضة ، التى تـكون موجودة باكملها فى أعلى جزء فى السـفينة ، مثل نور الطوارىء فى كويرتة القوارب ، بشرط ان يكون من السهل فصلهـا بسرعة عند الضرورة . وأن يكون مصدر القوة له مقدرة كافية على تحمل الحمل أو الأحمال الاضافية .

(س) يجب أن يكون مصـدر القوة الاحتيـاطى ولوحة التوزيع الخاصة به ، فى أعلا مكان فى السفينة بقدرما يكون ذلك عمليـا . وأن يكون من السـهل على ضـابط اللاسلكى الوصول اليه . ويجب أن تكون لوحـة التوزيع فى داخل غرفة اللاسلكى كلما امكن ذلك ، والا فيجب أن تتوفر لهـا وسائل الاضاءة الكافية .

(ع) يجب أن تشحن البطاريات المكثفة يوميا الى الحد العادى من الشحن الكامل أثناء سير السفينـة فى البحر ، سواء كانت البطـاريات جزءا من الجهـاز الرئيسى أو الجهـاز الاحتياطى .

(ف) يجب أن تتخذ جميع الخطوات الممكنة لازالة واستئصال أسباب حدوث الاضطرابات اللاسلكى المتسبب من الأجهزة الكهربائية وغيرها الموجودة بالسفينة . ويجب اذا اقتضى الأمر أن تتخذ التدابير للتحقق من أن اسلاك الهوائيات المتصلة بأجهزة استقبال الاذاعة لا تحدث تداخلا يؤثر على جودة أو سلامة عمل اجهزة التلغراف اللاسلكى .

وعند تصميم سفن جديدة . يجب ان يوضع هذا الشرط ، بصفة خاصة ، موضع الاعتبار .

(ص) بالاضافة الى وسيلة ارسال اشارة التنبيه بالتلغراف اللاسلكى بواسطة اليد . يجب ان يوجد جهاز (مفتاح) أوتوماتيكى لاشارة التنبيه بالتلغراف اللاسلكى ، يمكن بواسطته استخدام كل من جهاز الارسال الرئيسى وجهاز الارسال الاحتياطى فى ارسال اشارة التنبيه بالتلغراف اللاسلكى . كما يجب أن يكون فى الامكان ايقاف هذا الجهاز عن العمل فى اى لحظة بحيث يتسنى تشغيل جهاز الارسال مباشرة بواسطة اليد . واذا كان الجهاز المذكور يدار بالكهرباء . فيجب أن يكون فى الامكان تشغيله من مصدر القوة الاحتياطى .

(ق) اذا لم يكن جهاز الارسال الاحتياطى مستعملا للاتصالات اثناء سير السفينة فى البحر ـ فيجب تجربته يوميا باستعمال هوائى اصطناعى مناسب .

ثم تجربته مرة على الأقل اثناء كل رحلة ، وذلك باستعمال الهوائى الاحتياطى ان وجد . كما يجب تجربة مصدر القوة الاحتياطى يوميا .

(ر) يجب ان تكون جميع الأجزاء التى يتكون منها جهاز التلغراف اللاسلكى مما يعتمد عليه . وأن يكون تركيبها بحيث يسمح بسهولة الوصول اليها لدواعى الصيانة .

(ش) بالرغم من احكام القاعدة (٤) من هذا الفصل . يجوز (للادارة) أن تتساهل فى تطبيق احكام القاعدة (٨) من هذا الفصل بأكملها وفى تطبيق القاعدة الحالية بالنسبة لسفن البضاعة التى لا تصل حمولتها الكلية الى ١٦٠٠ طن . بشرط الا يقل مستوى محطة التلغراف اللاسلكى بأى حال عن مستوى مثيلتها المنصوص عنها فى القاعدتين (١٤) ، (١٥) من هذا الفصل .

فيما يختص بمحطات التليفون اللاسلكى ، كلما كان ذلك فى الامكان . وبصفة خاصة ، فى حالة سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٣٠٠ طن فأكثر ولا تصل الى ٥٠٠طن لا داعى لأن تطلب (الادارة) مايأتى :

١ ـ جهاز استقبال احتياطى .

٢ ـ مصدر قوة احتياطى فى الاجهزة الحالية .

٣ ـ وقاية الهوائى من القطع المتسبب عن الاهتزاز .

٤ ـ ان تكون وسيلة لاتصال بين محطة التلغراف اللاسلكى وممشى القيادة مستقلة عن شبكة الاتصال الرئيسية .

٥ ـ ان يكون مجال جهاز الارسال اكثر من ٧٥ ميلا .

القاعدة ١٠ ـ جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى :

(1) أى جهاز تنبيه أوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى تم تركيبه بعد دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ . يجب أن تتوفر فيه الاشتراطات الآتية على الاقل :

١ ـ اذا لم يكن هناك تداخل من أى نوع كان . فيجب ان يتسنى قيام الجهاز بالعمل بغير ضبط يدوى ، فور التقاطه لاشارة تنبيه للتلغراف اللاسلكى مرسلة على ذبذبة التلغراف اللاسلكى الخاصة بالاستغاثة وصادرة من أى محطة ساحلية أو من جهاز ارسال احتياطى لسفينة أو عائمة ناجية من الغرق يعمل طبقا للقواعد اللاسلكية . بشرط أن تكون قوة الاشارة عند دخولها جهاز الاستقبال أكثر من ١٠٠ ميكروفولط ولا تصل الى ١ فولط .

٢ ـ اذا لم يكن هناك تداخل من أى نوع كان . فيجب قيام الجهاز بالعمل فور التقاطه لثلاث أو أربع شرط متواليه اذا كان طول الشرطة يتراوح ما بين ٣٫٥ ثانية الى ما يقرب تقدر الامكان من ٦ ثوان ، وكان طول الفواصل يتراوح ما بين ١٫٥ ثانية واقل قيمة ممكنة عمليا . ويفضل أن لا تزيد على ١٠ ملليثانية ($\frac{١٠}{١٠٠٠}$ من الثانية) .

٣ ـ يجب الا يتأثر الجهاز بالأمواج الكهربائية الجوية أو اية اشارة اخرى خلاف اشارة تنبيه التلغراف اللاسلكى ، بشرط أن هذه الاشارات الواردة لا تكون اشارة مما يقع فعلا فى الحدود المباحة التى اشير اليها فى بند ٢

٤ ـ يجب ان تكون امكانية الانتقاء فى جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى بحيث توفر درجة حساسية متناسقة عمليا فى محيط يمتد الى مسافة لا تقل عن ٤ كيلوسيكل فى الثانية ولا تزيد عن ٨ كيلوسيكل فى الثانية فى كل جانب من ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى كما توفر خارج هذا المحيط حساسية تقل بأسرع ما يكون ، وذلك وفقا لأحسن القواعد الهندسية .

٥ ـ فى حالة وجود أمواج كهربائية جوية او اشارات متداخلة ، يجب اذا ما تيسر ذلك عمليا أن يضبط جهاز التنبيه الاوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى تلقائيا بحيث يمكنه ان يعود فى أقصر وقت معقول الى الحالة التى يمكنه فيها أن يكون مستعدا لتمييز اشارة تنبيه التلغراف اللاسلكى .

٦ ـ عندما يدور جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى نتيجة لاستقباله اشارة تنبيه بالتلغراف اللاسلكى . أو فى حالة وجود خلل ما فيه . فيجب ان يعطى الجهاز تحذيرا مستمرا مسموعا فى غرفة تشغيل التلغراف اللاسلكى وفى حجرة نوم ضابط اللاسلكى وفى ممشى القيادة . كما يجب ايضا ان يعطى تحذيرا عند حدوث خلل فى اى جزء من مجموع أجزاء جهاز استقبال اشارة التنبيه اذا كان ذلك ممكنا عمليا . ويجب ان يكون هناك محول (مفتاح) واحد فقط لايقاف هذا التحذير ويكون محول (مفتاح) واحد فقط لا يقاف هذا التحذير ويكون موضوعا فى حجرة تشغيل التلغراف اللاسلكى .

٧ ـ لامكان تجربة جهاز التنبيه الاوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى فى فترات منتظمة ، يجب أن يحتوى الجهاز على مولد سبق ضبطه على ذبذبة استغاثة التلغراف اللاسلكى . كما يجب ان يحتوى على مفتاح تصدر بواسطته اشارة تنبيه التلغراف اللاسلكى بالحد الادنى للقوة الموضح فى الفقرة الفرعية (ا) . كما يجب العمل كذلك على ايصال الجهاز بسماعات اذن لتيسير استماع الاشارات على جهاز تنبيه التلغراف اللاسلكى المذكور .

٨ ـ يجب ان يتحمل جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى الاهتزازات والرطوبة والتغيرات فى درجة الحرارة ، فيما يعادل الاحوال الشديدة التى قد تتعرض لها السفينة فى عرض البحر . كما يجب ان يبقى قادرا على الاستمرار فى العمل فى مثل هذه الأحوال .

(ب) قبل اعتماد اى طراز جديد من أجهزة التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى يجب على (الادارة) المختصة أن تقتنع عن طريق اختبارات عملية تجريها فى ظروف معادلة لظروف التشغيل العادية بأن الجهاز مستوف لاشتراطات الفقرة (أ) من هذه القاعدة .

(ج) فى السفن المجهزة بجهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى يجب أن يختبر ضابط اللاسلكى مدى صلاحية الجهاز مرة واحدة على الاقل فى كل ٢٤ ساعة اثناء السفر بالبحر . فاذا كان الجهاز غير صالح للعمل فيجب عليه أن يخطر ربان السفينة او ضابط نوبة ممشى القيادة بذلك .

(د) يجب على ضابط اللاسلكى أن يقوم بعمل اختبار دورى لجهاز الاستقبال فى جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى وهو متصل بهوائيه العادى للتأكد من صلاحيته وذلك بالاستماع للاشارات عن طريقه ثم مقارنتها بالاشارات الاخرى المشابهة التى تسمع على ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى فى الجهاز الرئيسى للاستقبال

(هـ) يجب بقدر الامكان عمليا الا يؤثر جهاز التنبيه الأوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى عندما يكون متصلا بسلك هوائى على دقة جهاز معين الاتجاه .

(و) أجهزة التنبيه الأوتوماتيكية للتلغراف اللاسلكى التى لا تتوفر فيها اشتراطات الفقرة (أ) من هذه القاعدة . يجب استبدالها بأخرى تتوفر فيها الاشتراطات المذكورة . وذلك فى خلال اربع سنوات من تاريخ دخول هذه المعاهدة فى دور التنفيذ .

القاعدة (١١) اجهزة تعيين الاتجاه

(أ) يجب ان يكون جهاز تعيين الاتجاه المقرر طبقا للقاعدة (١٢) من الفصل الخامس وافيا بالغرض . وان يكون فى استطاعته استقبال الاشارات بأقل ما يمكن من اللفظ وأخذ رصدات (كرتريزات) يمكن بواسطتها تعيين حقيقة الموقع والاتجاه .

(ب) يجب ان يكون فى مقدوره استقبال اشارات على ذبذبات التلغراف اللاسلكى المقررة فى قواعد اللاسلكى لاغراض الاستغاثة وتعيين الاتجاه وعلامات الارشادات البحرية اللاسلكية .

(ج) فى حالة عدم حدوث تداخل لاسلكى يجب أن يكون جهاز تعيين الاتجاه ذا حساسية كافية لأخذ رصدات (كرتريزات) دقيقة من اشارة تنخفض قوة مجالها حتى ٥٠ ميكروفولط فى المتر .

(د) يجب بقدر ما يكون ذلك ممكنا عمليا . أن يقام جهاز تعيين الاتجاه بحيث لا تتعرض دقة تحديد الموقع الا لاقل ما يمكن من الاضطراب المتسبب من حركة الآلات أو غيره .

(هـ) يجب بقدر ما يكون ذلك ممكنا عمليا أن تقام اسلاك الهوائيات الخاصة بجهاز تعيين الاتجاه بحيث أن التحديد الدقيق للمواقع يجب الا يتاثر الا لاقل ما يمكن . بسبب قربها من الهوائيات الاخرى والمدركات والاسلاك او اية اجسام معدنية كبيرة .

(و) يجب أن تعمل وسيلة وافية مزدوجة للنداء وللاتصال الصوتى بين جهاز تعيين الاتجاه وممشى القيادة .

(ز) يجب أن تعاير كل أجهزة تعيين الاتجاه حسب مرضاة (الادارة) عند بدء تركيبها . كما يجب ان يراجع هذا العيار باخذ رصدات على سبيل الاختبار او باجراء معايرة جديدة ، كلما حدث تغيير فى مكان اى هوائى او فى اى مشيد على الكويرتة مما قد يكون له تاثير ملموس على دقة جهاز تعيين الاتجاه .

كذلك يجب مراجعة تفصيلات العيار على فترات سنوية او ما يقرب من هذا بقدر الامكان . كما يجب الاحتفاظ بسجل لاثبات هذه المعايير وكل ما يعمل لمراجعة دقتها .

القاعدة (١٢) اجهزة التلغراف اللاسلكى التى تركب فى قوارب النجاة ذات المحركات الميكانيكية :

(أ) يجب ان يكون جهاز التلغراف اللاسلكى المقرر طبقا للقاعدة (١٤) من الفصل الثالث مشتملا على جهاز ارسال وجهاز استقبال وعلى مصدر للقوة ويجب أن يكون تصميمه بحيث يتسنى لشخص غير متمرن استعماله فى حالة الطوارىء .

(ب) يجب أن يكون جهاز الارسال قادرا على ارسال ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى باستعمال نوع من انواع الانبعاث التى حددتها قواعد اللاسلكى لهذه الذبذبة . كما يجب أن يكون الجهاز قادرا كذلك على الارسال على الذبذبة ونوع الانبعاث المحدد استعماله بمقتضى القواعد اللاسلكية للعائمات الناجية من الغرق ، وذلك فى محيط الذبذبات بين ٤٠٠٠ كيلو سيكل فى الثانية ، ٢٧٥٠٠ كيلو سيكل فى الثانية .

(ج) واذا ما تطلبت القواعد اللاسلكية استخدام نوع الانبعاث المضمن فيجب الا يقل عمق التضمين فى جهاز الارسال عن ٧٠٪ وان تكون ذبذبته النغمية بين ٤٥٠ الى ١٣٥٠ سيكل فى الثانية .

(د) علاوة على وجود مفتاح الارسال اليدوى يجب ان يركب فى جهاز الارسال مفتاح أوتوماتيكى لارسال اشارتى التنبيه والاستغاثة بالتلغراف اللاسلكى أوتوماتيكيا .

(هـ) فى حالة الارسال على ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى يجب أن يكون أقل مجال عادى لجهاز الارسال ٢٥ ميلا باستعمال الهوائى الثابت . وذلك طبقا لما هو محدد بالفقرة (ز) من القاعدة (٩) من هذا الفصل .

هذا وفى حالة عدم وجود مقاس لشدة المجال فيجوز افتراض أن هذا المجال يمكن الحصول عليه اذا كان حاصل ضرب ارتفاع السلك الهوائي فوق مستوى سطح الماء فى قوة تيار السلك الهوائى (متوسط الجذر التربيعى) يساوى ١٠ متر امبير .

(و) يجب أن يكون جهاز الاستقبال قادرا على التقاط ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكي وانواع الانبعاث التى حددتها قواعد اللاسلكى لتلك الذبذبة .

(ز) يجب أن يتكون مصدر القوة من بطاريات مركبة ذات سعة تكفى لتغذية جهاز الارسال لمدة اربع ساعات متواصلة فى حالات التشغيل العادية . واذا كانت البطارية من النوع الذي يحتاج الى الشحن فيجب أن تكون هناك وسيلة لشحن البطارية من مصدر القوة بالسفينة .

بالاضافة الى ضرورة وجود وسيلة لشحن البطارية بعد انزال القارب الى الماء .

(ح) عندما يستمد كل من جهاز التلغراف اللاسلكى والنور الكشاف المقرر بموجب القاعدة (١٤) من الفصل الثالث طاقتيهما من بطارية واحدة فيجب أن تكون هذه البطارية ذات سعة كافية لامداد الحمل الاضافى اللازم للنور الكشاف .

(ط) يجب أن يوجد سلك هوائي من النوع الثابت مزود بالوسائل التى تحمله الى اقصى ارتفاع ممكن عمليا .

ويجب بالاضافة الى ذلك وجود سلك هوائى يحمله منطاد مثبت أو بالون اذا أمكن ذلك عمليا

(ى) يجب على ضابط اللاسلكى اثناء السفر فى البحر أن يقوم بتجربة جهاز الارسال فى فترات اسبوعية مستعملا فى ذلك سلكا هوائيا صناعيا مناسبا . كما يجب أن يقوم بشحن البطارية شحنة كاملة اذا كانت من النوع الذى يحتاج الى الشحن .

القاعدة ١٣ ـ الجهاز اللاسلكى النقالى للعائمات الناجية من الغرق .

(ا) يجب أن يكون الجهاز المطلوب فى القاعدة (١٣) من الفصل الثالث مشتملا على جهاز ارسال وجهاز استقبال وعلى سلك هوائى ومصدر القوة . ويجب ان يكون تصميمه بحيث يتسنى لشخص غير متمرن تشغيله فى حالة الطوارىء .

(ب) يجب ان يكون الجهاز سهل النقل ولا تنفذ منه المياه قادرا على الطفو فى البحر وان يمكن القاؤه فى المياه دون أن يلحق به تلف . والجديد من هذه الاجهزة يجب أن يكون خفيف الوزن ومدمجا بقدر ما يكون ذلك عمليا . ويفضل أن يكون صالحا للاستعمال فى قوارب ورماث النجاة كليهما .

(ج) يجب ان يكون الجهاز قادرا على الارسال على ذبذبة الاستغاثة للتلغراف اللاسلكى باستعمال نوع الانبعاث الذى حددته القواعد اللاسلكية لهذه الذبذبة كما يجب أن يكون قادرا على الارسال على ذبذبة التلغراف اللاسلكى باستعمال نوع الانبعاث الذى حددته القواعد اللاسلكية للعائمات الناجية من الغرق فى محيط الذبذبات بين ٤٠٠ و ٢٧٥٠٠ كيلو سيكل فى الثانية . ومع ذلك فيجوز (للادارة أن تسمح بأن يكون الجهاز قادرا على الارسال على ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى مع استعمال نوع الانبعاث الذى حددته القواعد اللاسلكية لهذه الذبذبة .

وذلك كبديل او كعلاوة على الارسال على ذبذبة التلغراف اللاسلكى التى حددتها القواعد اللاسلكية للعائمات الناجية من الغرق فى محيط الذبذبات ما بين ٤٠٠٠ ، ٢٧٥٠٠ كيلو سيكل فى الثانية .

(د) اذا مادعت القواعد اللاسلكية لاستعمال الانبعاث المضمن ، فيجب الا يقل عمق التضمين فى جهاز الارسال عن ٧٠٪ وفى حالة الانبعاث التلغرافى اللاسلكي يجب أن يكون تردد الذبذبة النغمية ما بين ٤٥٠ ، ١٣٥٠ سيكل فى الثانية .

(هـ) يجب بالاضافة الى وجود مفتاح الارسال اليدوى ، أن يركب فى جهاز الارسال مفتاح أتوماتيكى لارسال اشارة التنبيه واشارة الاستغاثة اللاسلكيتين . واذا كان الجهاز مما يسمح بالارسال على ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى ، فيجب فى هذه الحالة ان يركب فيه جهاز اوتوماتيكى مطابق لاشتراطات الفقرة (هـ) من القاعدة (١٥) من هذا الفصل لارسال اشارة تنبيه التليفون اللاسلكى .

(و) يجب أن يكون جهاز الاستقبال قادرا على التقاط ذبذبة والاستغاثة للتلغراف اللاسلكى وانواع الانبعاث التي حددتها القواعد اللاسلكية لهذه الذبذبة واذا كان الجهاز قادرا على الارسال على ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى ، فينبغى أن يكون جهاز الاستقبال بالتالي قادرا على استقبال هذه الذبذبة ونوع الانبعاث الذى حددته القواعد اللاسلكية لهذه الذبذبة .

(ز) يجب أن يكون السلك الهوائى أما من النوع القائم بذاته ، أو مما يمكن حمله على سارية قارب النجاة الى أعلى ارتفاع ممكن عمليا . علاوة على أن من المرغوب فيه اذا كان ذلك عمليا وجود سلك هوائى يحمله منطاد مثبت أو بالون .

(ح) يجب أن يمد جهاز الارسال ، الهوائى المنصوص عليه فى الفقرة (ا)من هذه القاعدة بقوة تردد لاسلكي كافية . ويفضل أن يتغذى من مولد يدوى . أما اذا كان يتغذى من بطارية فيجب أن تكون هذه البطارية مستوفية للاشتراطات التى تضعها (الادارة) لتأكد من متانة صنعها ووفرة سعتها .

ويمكن تحقيق الغرض من هذه القاعدة اذا كان الدخل لأنوار المرحلة النهائية لا يقل عن ١٠ وات ، أو اذا كان خرج التردد اللاسلكي لا يقل عن ٢ وات (الانبعاث ٢) بذبذبة ٥٠٠ كيلو سيكل ثانية فى هوائى صناعي له مقاومة فعالة ١٥ اوهم وسعة ١٠٠ × ١٠ -١٢ — فأراد على التوالى ويجب الا يقل عمق التضمين عن ٧٠٪ .

(ط) وعلى ضابط اللاسلكى أو عامل التليفون اللاسلكى حسب الحالة أن يقوم باختبار الجهاز فى فترات اسبوعية مستعملا هوائيا مناسبا . كما يجب عليه أن يقوم بشحن البطارية كاملة اذا كانت من النوع الذى يحتاج الى شحن .

(ى) فيما يختص بهذه القاعدة يقصد بعبارة التركيبات الجديدة التركيبات التى تجهز بها السفينة بعد تاريخ دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ .

القاعدة ١٤ ـ محطات التليفون اللاسلكى :

(ا) يجب أن تكون محطة التليفون اللاسلكى فى الجزء العلوى من السفينة فى مكان تكون فيه الى أقصى حد ممكن بمنأى عن الضوضاء التى قد تعوق الالتقاط الصحيح للاشارات والعلامات .

(ب) يجب أن تكون هناك طريقة اتصال فعالة بين محطة التليفون اللاسلكى وممشى القيادة .

(ج) يجب أن تكون هناك ساعة يعتمد عليها مثبتة باحكام فى موضع تسهل فيه رؤية قرصها بأكمله من مكان تشغيل التليفون اللاسلكى .

(د) يجب أن يوجد نور للطوارىء يعتمد عليه مستقل عن المصدر الذى يمد أجهزة التليفون اللاسلكى بالنور الاعتيادى كما يجب أن يعد بطريقة تجعله قادرا بصفة دائمة على توفير انارة كافية لمراكز التحكم فى أجهزة التليفون اللاسلكى وللساعة المنصوص عنها فى الفقرة (ج) من هذه القاعدة وكذا لبطاقة التعليمات المطلوبة فى الفقرة (و) .

(هـ) عندما يكون مصدر القوة مكونا من بطارية او اكثر من بطارية يجب ان تكون محطة التليفون اللاسلكى مجهزة بوسيلة تسمح بتقدير حالة شحن البطاريات .

(و) يجب عرض لوحة تعليمات تحمل شرحا مختصرا وواضحا لاجراءات الاستغاثة بالتليفون اللاسلكى . ويجب أن تكون ظاهرة للعيان ظهورا تاما من مقر تشغيل التليفون اللاسلكى .

القاعدة ١٥ ـ اجهزة التليفون اللاسلكى :

(ا) أجهزة التليفون اللاسلكى يجب ان تشتمل على جهاز ارسال وجهاز استقبال وعلى مصدر القوة .

(ب) يجب أن يكون جهاز الارسال قادرا على الارسال على ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى وعلى ذبذبة واحدة اخرى على الاقل فى محيط الذبذبات ما بين ١٦٠٥ و ٢٨٥٠ كيلو سيكل فى الثانية مع استعمال نوع الانبعاث الذى حددته القواعد اللاسلكية لهذه الذبذبات . ويجب فى حالات التشغيل العادية الا تقل درجة التضمين عن ٧٠٪ عند أقصى شدة لها .

(ج) ١ ـ فى سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٥٠٠ طن فاكثر ولا تصل الى ١٦٠٠ طن يجب أن يكون الحد الادنى للمجال العادى لجهاز الارسال ١٥٠ ميلا اى ان يكون الجهاز قادرا فى هذا المجال على ارسال اشارات مسموعة جليا من سفينة لاخرى نهارا وفى حالات وظروف عادية (الاشارات المسموعة جليا يمكن استقبالها عادة اذا كانت قيمة متوسط الجذر التربيعى R.M.S. لقوة المجال التى تتولد فى جهاز الاستقبال بواسطة الموجة الحاملة غير المضمنة لا تقل عن ٢٥ ميكرو فولط فى المتر) فى حالة عدم امكان ايجاد مقاس قوة المجال فيجوز افتراض ان هذا المجال يمكن الحصول عليه بواسطة قوة فى السلك الهوائى قدرها ١٥ وات (على موجة حاملة غير مضمنة) مع سلك هوائى جودته ٢٧٪ .

٢ ـ وفى سفن البضاعة التى حمولتها الكلية ٣٠٠ طن فاكثر ولا تصل الى ٥٠٠ طن فاكثر ، يجب أن يكون الحد الأدنى للمجال العادى لجهاز الارسال ٧٥ ميلا على الأقل بالنسبة للاجهزة الحالية واما بالنسبة للاجهزة الجديدة فينبغى الا تقل القوة التى يولدها جهاز الارسال فى السلك الهوائى عن ١٥ وات (على موجة حاملة غير مضمنة) .

(د) يجب أن يركب فى جهاز الارسال جهاز لاعطاء اشارة التنبيه بالتليفون اللاسلكى بطريقة اوتوماتيكية كما يجب ان يكون فى الامكان ابطال الجهاز عن العمل فى أى لحظة ليتسنى ارسال اشارة الاستغاثة خلالها . ويجوز بالنسبة للاجهزة الحالية ان تسمح (الادارة) بتأجيل تطبيق اشتراط وجود هذا الجهاز لمدة لاتزيد على ثلاث سنوات من تاريخ دخول المعاهدة الحالية فى دور التنفيذ .

(هـ) يجب أن يستوفى الجهاز المطلوب فى الفقرة (د) من هذه القاعدة الشروط الآتية :

١ ـ أن تكون حدود التفاوت المسموح فى تردد كل نغمة صوتية ± ١ر٥ فى المائة .

٢ ـ أن تكون مدة التفاوت المسموح فى تردد كل نغمة صوتية ± ٠ر٥ ملليثانية .

٣ ـ أن لا يزيد الفاصل بين كل نغمة صوتية والنغمة التى تليها على ٠ر٥ ملليثانية .

٤ ـ أن تكون النسبة بين اتساع الموجة فى النغمة الأقوى واتساعها فى النغمة الأضعف هى كنسبة ١ الى ١ر٢

(و) يجب أن يكون جهاز الاستقبال المطلوب فى الفقرة (ا) من هذه القاعدة قادرا على التقاط ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى وذبذبة أخرى على الأقل من الذبذبات المخصصة لمحطات التليفون اللاسلكى البحرية فى محيط الذبذبات بين ١٦٠٥ كيلو سيكل ، ٢٨٥٠ كيلو سيكل فى الثانية باستعمال نوع الانبعاث الذى حددته القواعد اللاسلكية لهذه الذبذبات كما يجب بالاضافة الى ذلك أن يسمح الجهاز بالتقاط الذبذبات الأخرى مع استعمال نوع الانبعاث المحدد بالقواعد اللاسلكية التى تستعمل فى التليفون اللاسلكى لارسال اشارات الارصاد الجوية وغيرها من الرسائل المتعلقة بسلامة الملاحة التى تعتبرها (الادارة) ضرورية ، ويجب أن يكون جهاز الاستقبال ذا حساسية كافية لترديد علامات مسموعة بواسطة مكبر صوت عندما تنخفض قوة الدخول فى جهاز الاستقبال الى ٥٠ ميكرو فولط .

(ز) يجب أن يكون جهاز الاستقبال المخصص لمواصلة الاستماع به على ذبذبة الاستغاثة للتليفون اللاسلكى قد سبق توفيقه على هذه الذبذبة أو أن يكون الجهاز مما يسمح بأن الاستماع على هذه الذبذبة بواسطته يمكن أن يتم فى سرعة واحكام . وان الجهاز متى تم توفيقه على هذه الذبذبة لا يصبح من السهل اختلال هذا التوفيق اختلالا مفاجئا ويجوز (للادارة) تأجيل تنفيذ احكام هذه الفقرة بالنسبة للاجهزة الحالية لمدة لا تزيد على ثلاث سنوات من تاريخ دخول هذه المعاهدة فى دور التنفيذ .

(ح) للتوصل الى التحول بسرعة من الارسال الى الاستقبال عندما يكون التحويل جاريا بواسطة اليد ويجب متى كان ذلك عمليا ان يكون مركز التحول (الفتاح) مستقرا فى الميكرفون أو يد التليفون .

(ط) يجب ان يتوفر فى جميع الأوقات اثناء السفر فى البحر وجود مصدر رئيسى للقوة كاف لادارة الجهاز على المجال العادى المطلوب فى الفقرة (ج) من هذه القاعدة ـ واذا وجدت بطاريات لهذا الغرض فيجب أن تكون ذات سعة كافية فى كافة الظروف لادارة جهاز الارسال والاستقبال لمدة ست ساعات متواصلة على الأقل فى ظروف العمل العادية . ولايجاد الحمل الكهربائى اللازم الحصول عليه من بطاريات مطلوب أن تكون لها سعة احتياطية مقدارها ست ساعات يمكن الاسترشاد بالآتى :

½ استهلاك التيار اللازم للارسال الكلامى .

+ استهلاك تيار جهاز الاستقبال .

+ استهلاك تيار كافة الأحمال الاضافية التى قد تمدها البطاريات بالقوة فى وقت الاستغاثة او اثناء الطوارىء .

وبالنسبة للاجهزة التى تم تركيبها اعتبارا من ١٩ نوفمبر سنة ١٩٥٢ ، أو بعد هذا التاريخ فى السفن التى حمولتها الكلية ٥٠٠ طن فأكثر ولا تصل الى ١٦٠٠ طن فيجب أن يتوافر مصدر قوة احتياطى فى الجزء العلوى من السفينة . الا اذا كان مصدر القوة الرئيسى للسفينة موجودا فى ذلك الجزء .

(ى) فى حالة وجود مصدر القوة الاحتياطى يمكن ان تقتصر استعماله على تغذية :

١ ـ جهاز التليفون اللاسلكى .

٢ ـ نور الطوارىء المطلوب فى الفقرة (د) من القاعدة (١٤) من هذا الفصل ثم .

٣ ـ الجهاز المطلوب فى الفقرة (د) من هذه القاعدة لتوليد اشارات تنبيه التليفون اللاسلكى .

(ك) على الرغم من احكام الفقرة (و) من هذه القاعدة ، يجوز أن تسمح (الادارة) باستعمال مصدر القوة الاحتياطى اذا وجد لجهاز تعيين الاتجاه ان كان موجودا ولعدد من الدوائر الكهربائية للطوارىء ذات القوة المنخفضة التى تكون موجودة بأكملها فى أعلى جزء من السفينة مثل نور الطوارىء فى كويرتة القوارب ، بشرط أن يكون من السهل فصل الاحمال الاضافية ، ويكون لمصدر القوة طاقة كافية لمدها .

(ل) اية بطاريات موجودة يجب أن يحتفظ بها مشحونة اثناء السفر بالبحر ، وذلك لمواجهة مطالب الفقرة (ط) من هذه القاعدة .

(م) يجب وجود سلك هوائى تام التركيب ، وفى السفن التى تبلغ حمولتها الكلية ٥٠٠ طن فأكثر ولا تصل الى ١٦٠٠ طن ، اذا كان السلك محمولا على قوائم أو ساريات معرضة للاهتزاز فينبغى حمايته من القطع . وبالاضافة الى ذلك فيجب الاحتفاظ بهوائى احتياطى كامل التجميع للابدال السريع او اذا لم يكن ذلك عمليا فسلك هوائى بطول كاف وعوازل تصلح لاقامة هوائى احتياطى كما يجب أيضا توافر الادوات التى تكون لازمة لاقامة ذلك الهوائى .

الجزء (د)

دفتر حوادث اللاسلكى

القاعدة (١٦)

دفتر حوادث اللاسلكى

(١) دفتر حوادث اللاسلكى (المفكرة اليومية للخدمة اللاسلكية) المنصوص عليه فى قواعد اللاسلكى لسفينة بها محطة للتلغراف اللاسلكى طبقا للقاعدة (٣) أو القاعدة (٤) من هذا الفصل يجب أن يحفظ فى غرفة تشغيل التلغراف اللاسلكى اثناء الرحلة . ويجب على ضابط اللاسلكى أن يثبت فى دفتر حوادث اللاسلكى اسمه ومواعيد تسلمه النوبة ومواعيد الانتهاء منها ، وكذا جميع الحوادث التى تقع اثناء نوبته ولها علاقة بالخدمة اللاسلكية التى قد تبدو أن لها اهمية بالنسبة لسلامة الارواح فى البحار . وعلاوة على ذلك يجب أن يثبت فى دفتر الحوادث ما يأتى :

١ ـ التدوينات المطلوبة بمقتضى القواعد اللاسلكية .

٢ ـ تفاصيل الصيانة بما فى ذلك تسجيل شحن البطاريات طبقا للنظام الذى تقرره (الادارة) .

٣ ـ اقرار يومى بأن أحكام الفقرة (ع) من القاعدة (٩) من هذا الفصل قد نفذت .

٤ ـ تفاصيل الاختبارات التى تعمل لجهاز الارسال الاحتياطى ومصدر القوة الاحتياطى طبقا للفقرة (ق) من القاعدة (٩) من هذا الفصل .

٥ ـ فى السفن المركب بها جهاز تنبيه أوتوماتيكى للتلغراف اللاسلكى تثبت الاختبارات التى تعمل طبقا للفقرة (ج) من القاعدة (١٠) من هذا الفصل .

٦ ـ تفاصيل صيانة البطاريات بما فى ذلك تسجيل الشحن (اذا تيسر ذلك) المطلوب بمقتضى الفقرة (ى) من القاعدة (١٢) من هذا الفصل وكذا تفاصيل الاختبارات المطلوبة بمقتضى تلك الفقرة فيما يختص بأجهزة الارسال الموضوعة فى قوارب النجاة ذات المحركات الميكانيكية .

٧ ـ تفاصيل صيانة البطاريات بما فى ذلك تسجيل الشحن (اذا تيسر ذلك) المطلوب بمقتضى الفقرة (ط) من القاعدة (١٣) من هذا الفصل وكذا تفاصيل الاختبارات المطلوبة بمقتضى تلك الفقرة فيما يختص بالجهاز اللاسلكى النقالى للعائمات الناجية من الغرق .

(ب) دفتر حوادث اللاسلكى (المفكرة اليومية للخدمة اللاسلكية) المنصوص عليه فى قواعد اللاسلكى لسفينة بها محطة للتليفون اللاسلكى طبقا للقاعدة (٤) من هذا الفصل يجب أن يحفظ في المكان الذي تؤدي فيه نوبة الاستماع . ويجب على كل عامل لاسلكى مؤهل وكل ربان أو ضابط أو فرد من افراد الطاقم يقوم بنوبة استماع طبقا للقاعدة (٧) من هذا الفصل أن يثبت فى دفتر الحوادث بجانب اسمه بيانات جميع الحوادث التى تقع اثناء نوبته ولها علاقة بالخدمة اللاسلكية التى قد تبدو ان لها اهمية بالنسبة لسلامة الأرواح فى البحار وعلاوة على ذلك فيجب أن يثبت فى دفتر الحوادث ما يأتى :

١ ـ التدوينات المطلوبة بمقتضى القواعد اللاسلكية

٢ ـ وقت ابتداء نوبة الاستماع عند مغادرة السفينة للميناء ووقت انتهائها عند وصول السفينة الى الميناء .

٣ ـ وقت انقطاع النوبتجية لاى سبب مع ابداء الاسباب ثم وقت استئنافها .

٤ ـ تفاصيل صيانة البطاريات اذا وجدت بما فى ذلك تسجيل الشحن المطلوب بمقتضى الفقرة (ل) من القاعدة (١٥) من هذا الفصل .

٥ ـ تفاصيل صيانة البطاريات بما فى ذلك تسجيل الشحن (اذا تيسر ذلك) المطلوب بمقتضى الفقرة (ط) من القاعدة (١٣) من هذا الفصل وكذا تفاصيل الاختبارات المطلوبة بمقتضى تلك الفقرة فيما يختص بالجهاز اللاسلكى النقالى للعائمات الناجية من الغرق .

(جـ) يجب ان تكون دفاتر حوادث اللاسلكى معدة للتفتيش بواسطة الضباط الذين تخولهم (الادارة) سلطة اجراء مثل هذا التفتيش .

الفصل الخامس

سلامة الملاحة

القاعدة ١ ـ تطبيق :

يطبق هذا الفصل (ما لم ينص فيه صراحة على خلاف ذلك) على جميع السفن فى كل الرحلات ما عدا السفن الحربية والسفن التي تقتصر فى ملاحتها على مياه البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية والمياه الاخرى المتصلة بها حتى المخرج الادنى لهويس سانت لامبرت شرقا بمونتريال فى مقاطعة كوبيك بكندا .

القاعدة ٢ ـ رسائل الانذار بالخطر

(أ) على ربان كل سفينة تقابل دون انذار سابق ثلوجا أو حطاما خطرة أو غير ذلك من الأخطار المباشرة على الملاحة . او عاصفة استوائية . أو درجة حرارة جوية تحت درجة التجمد مصحوبة برياح عاصفة قوية تسبب تجمعات ثلجية شديدة على المنشآت العليا للسفينة . او رياح قوة عشرة أو اكثر بمقياس بوفورت أن يبادر بتبليغ الخبر بكل مالديه من الوسائل الى السفن القريبة وان يخطر به الهيئات المختصة فى أول مركز ساحلى يمكنه الاتصال به . اما الطريقة التى يرسل بها هذا التبليغ فليست الزامية . ويمكن ارسال التبليغ اما بلغة عادية (وتفضل الانجليزية) أو بواسطة شفرة الاشارات الدولية ويجب أن تكون الاذاعة لجميع السفن القريبة كما يجب أن ترسل الى اول نقطة على الساحل يمكن الاتصال بها رجاء تبليغها الى السلطات المختصة .

(ب) وعلى كل حكومة متعاقدة ان تتخذ جميع الوسائل التى تراها ضرورية لضمان سرعة اذاعة كل خبر يصل عن الأخطار الموضحة فى الفقرة (أ) على المختصين واخطار الحكومات الأخرى التى يهمها الأمر .

(جـ) اذاعة الرسائل الخاصة بالأخطار المذكورة معفاة من الرسم بالنسبة للسفن المختصة .

(د) كل الرسائل اللاسلكية الصادرة تطبيقا للفقرة (أ) من هذه القاعدة يجب ان تسبق باشارة السلامة مع اتخاذ الاجراءات المنصوص عنها فى قواعد الراديو كما نصت عليها القاعدة (٢) من الفصل الرابع .

القاعدة (٣)

البيانات اللازمة فى اشارات الخطر

اشارات الخطر يجب ان تتضمن البيانات الآتية :

(أ)الثلوج وحطام السفن وغيرها من الاخطار المباشرة على الملاحة.

١ ـ نوع الثلوج أو الحطام أو الخطر الملحوظ .

٢ ـ مركز الثلوج أو الحطام أو الخطر الذى رؤيت فيه آخر مرة .

٣ ـ التاريخ والساعة لآخر رؤية (بتوقيت جرينتش المحلى) .

(ب) العواصف الاستوائية (الاعاصير فى جزر الهند الغربية والتيفون فى بحر الصين . والاعاصير الحلزونية فى مياه الهند . والعواصف التى من نفس النوع فى المناطق الأخرى):

١ ـ الاخطار من التعرض لزوبعة استوائية وهو التزام يجب أن يفهم على أوسع معانيه وكذا قائه من الواجب على الربان اذا كان لديه ما يبرر إعتقاده باحتمال تكون أو وجود عاصفة استوائية فى المناطق المجاورة ان يقوم باذاعة ذلك .

٢ ـ وقت وتاريخ ومكان للسفينة عند اخذ الأرصاد (بتوقيت جرينتش المحلى) .

٣ ـ كذلك يجب ان تشمل الاشارة اكثر ما يستطاع اتيانه من المعلومات الآتية :

الضغط الجوي مصححا أن أمكن مع بيانه بالمليبار أو بالبوصات او بالمليمترات ويذكر اذا كان مصححا أو غير مصحح . تأرجح البارومتر (التغير الذى حدث فى الضغط الجوى بالبارومتر خلال الساعات الثلاثة السابقة) ـ الاتجاه الحقيقي للريح ـ قوة الرياح بمقياس بوفورت ـ حالة البحر (هادىء ـ معتدل ـ هائج ـ عاصف) حالة الأمواج (خفيفة ـ متوسطة ـ شديدة) مع بيان الاتجاه الحقيقى الآتية منه . وقد تكون هناك فائدة من ذكر مدة او طول الموجة (قصيرة ـ متوسطة ـ طويلة) خط سير السفينة الحقيقى وسرعتها .

(ج) **الأرصاد التالية** : فى حالة ما اذا قام ربان السفينة بالتبليغ عن عاصفة استوائية او اية عاصفة اخرى خطرة فمن المرغوب (وان لم يكن ذلك اجباريا) ان تؤخذ ارصاد اخرى وتذاع كل ساعة أن كان ذلك ممكنا عمليا . ولكن يجب على اية حال ان تزاع على فترات لا تزيد على ثلاث ساعات طوال مدة وجود السفينة تحت تاثير العاصفة .

(د) الرياح قوة عشرة او اكثر بمقياس بوفورت التي لم يصدر عنها أى تحذير من قبل . وهذه الفقرة خاصة بالعواصف غير العواصف الاستوائية المشار اليها بالفقرة (ب) فاذا ما قوبلت عاصفة من هذا القبيل يجب أن تشمل الاشارة معلومات كتلك الواردة بالفقرة (ب) دون ذكر تفصيلات البحر والموج .

(هـ) درجات الحرارة دون درجة التجمد المعزوة الى رياح قوية عاصفة تسبب تجمع الثلوج على المشيدات العلوية .

(أ) التاريخ والوقت (بتوقيت جرينتش المحلى) .

(ب) درجة حرارة الجو .

(ج) درجة حرارة البحر (ان كان ذلك ممكنا عمليا) .

(د) قوة الريح واتجاهه .

امثلة

للثلج TT ثلج : رؤية جبل ثلجي عند ٤٦.٥ شمالا ، ٤٤١٠ غربا فى ٨٠٠ ، (بتوقيت جرينتش المحلى) ١٥ مايو .

الحطام TTT حطام : لوحظ حطام تكاد تكون مغمورة عند ٤٠٠٦ شمالا ، ١٢٤٣٥ غربا فى ١٦٣٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ـ ٢١ ابريل .

خطر الملاحة TTT ملاحة : سفينة المنارة (ألفا) ليست فى مركزها ـ ٨٠٠ [illegible] ت جرينتش المحلى) ـ ٣ يناير .

عاصفة استوائية TTT عاصفة : ٠٣٠٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ـ ١٨ اغسطس ـ ٢٢٠٤ شمالا ، ١١٣٥٤ شرقا . بارومتر مصحح ، ٩٩٤ مليبار ـ مائل للهبوط ٦ مليبار ـ الريح شمالية غربية قوة ٩ ـ هبوب شديد ـ امواج شديدة من الشرق ـ خط السير ٠٦٧ ـ ٥ عقدات .

TTT عاصفة : تدل الظواهر على اقتراب اعصار ١٣٠٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ١٤ سبتمبر ـ ٢٢٠٠ شمالا ، ٧٢٣٦ غربا بارومتر مصحح ـ ٢٩٫٦٤ بوصة ـ يميل للهبوط ١٥٠ بوصة ـ الرياح شمالية شرقية قوة ٨ ـ هبوط ممطر متكرر ـ خط السير ٠٣٥ ـ ٩ عقدات .

TTT عاصفة : الحالة تدل على تكون اعصار شديد ـ ٢٠٠٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ـ ٤ مايو ـ ١٦٢٠ شمالا ، ٩٢٠٣ شرقا ـ بارومتر غير مصحح ٧٥٣ ملليمترا ـ يميل الى الهبوط ٥ ملليمترات ـ الريح شمالية غربية ـ قوة ٥ ـ خط السير ٣٠٠ ـ ٨ عقدات .

TTT عاصفة : زوبعة جنوبية شرقية ٠٣٠٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ـ ١٢ يونيو ـ ١٨١٢ شمالا ـ ١٢٦٠٥ شرقا ـ البارومتر يهبط بسرعة ـ الريح تشتد من الشمال .

TTT عاصفة : قوة الريح ١١ ـ لم يسبق الانذار عنه ـ ٢٠٠٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ٤مايو ـ ٤٨٣٠ شمالا ـ ٣٠ غربا ـ البارومتر مصحح ٩٨٣ مليبار ـ يميل الى الهبوط ٤ مليبار ـ الريح جنوبية غربية قوتها ١١ متغيرة ـ خط السير ٢٦٠ ـ ٦ عقدات .

تجمع الثلوج :

TTT الثلوج تتجمع بشدة ـ ٢٤٠٠ (بتوقيت جرينتش المحلى) ـ ٢ مارس ـ ٦٩ شمالا ، ١٠٤٠ غربا ـ درجة حرارة الهواء ١٨ ـ درجة حرارة البحر ٢٩ ـ الرياح شمالية غربية قوة ٨

القاعدة (٤)

خدمات الأرصاد الجوية

(أ) تتعهد الحكومات المتعاقدة بان تشجع على جمع بيانات الأرصاد الجوية بواسطة السفن فى البحر وأن تعمل الترتيب اللازم لفحصها واذاعتها وتبادلها بطريقة تتفق وغرض مساعدة الملاحة . وعلى الادارات أن تشجع استعمال آلات على درجة عظيمة من الدقة وأن تعمل على تسهيل ضبط هذه الآلات عند الطلب .

(ب) تتعهد الحكومات المتعاقدة بصفة خاصة ان تتعاون فى عمل الأرصاد الجوية الآتية كلما كان ذلك ممكنا عمليا :

١ ـ تنذر السفن بحدوث الزوابع والأعاصير والعواصف الاستوائية بواسطة اذاعة اشارات لاسلكية ورفع اشارات مناسبة على المراكز الساحلية .

٢ ـ تذيع يوميا بواسطة الراديو نشرة عن الطقس مناسبة للملاحة تحتوى على الحالة الواقعية للطقس والأمواج والثلوج والتنبؤات الجوية . واذا كان فى الامكان تضاف اليها معلومات كافية تمكن من تحضير خرائط فى البحر عن الجو وأيضا تشجع على اذاعة خرائط مضبوطة مناسبة عن الطقس .

٣ ـ تحضر وتصدر المطبوعات اللازمة لتنظيم أداء أعمال الأرصاد فى البحر واذا كان فى الامكان تعمل على طبع ونشر خرائط يومية عن الطقس لمعلومية السفن المغادرة .

٤ ـ تتخذ ما يلزم نحو اختيار سفن تجهز بآلات تم اختبارها (مثل البارومتر ، الباروجراف ، مقياس رطوبة الهواء ، جهاز مناسب لقياس درجة حرارة البحر) لاستعمالها فى هذه الخدمة وأخذ أرصاد جوية فى ساعات محددة معينة (أربع مرات على الأقل يوميا كلما سمحت الظروف) وتشجع السفن الأخرى على أخذ ارصاد بطريقة معدلة خصوصا فى المناطق التى تكون فيها خطوط الملاحة متباعدة وهذه السفن تذيع الأرصاد بالراديو حتى تستفاد منها فى خدمات الأرصاد الجوية الرسمية المختلفة وتكرر اذاعة هذه البيانات لكى تستفيد منها السفن المجاورة . هذا ويجب أن تشجع السفن الموجودة بالقرب من العواصف الاستوائية أو ما يشتبه أن يكون عاصفة استوائية على أن تأخذ أرصادها وتذيعها على فترات متقاربة كلما كان ذلك ممكنا عمليا مع مراعاة ما يكون فيه ضباط الملاحة بالسفن من مشاغل أثناء حالات العاصفة .

٥ ـ تعمل الترتيب اللازم لاستقبال واذاعة رسائل الطقس من والى السفن بواسطة محطات الراديو الساحلية كما يجب تشجيع السفن غير القادرة على الاتصال المباشر بالشاطىء على أن تنقل رسائلها الى سفن رصد فى المحيط أو الى السفن الأخرى التى تكون على اتصال بالشاطىء .

٦ ـ تشجع جميع الربابنة على أن يخطروا السفن القريبة وكذا المحطات الساحلية كلما صادفتهم ريح سرعتها ٥٠ عقدة أو اكثر (قوة ١٠ بمقياس بوفورت) .

٧ ـ تعمل على الوصول على وضع اجراء موحد فيما يختص بخدمات الأرصاد الجوية الدولية السابق توضيحها وأن توافق كلما كان ذلك ممكنا عمليا على القواعد الفنية والتوصيات التى تقدمها منظمة الأرصاد الجوية الدولية التى يجوز للحكومات المتعاقدة أن تلجأ اليها لكى تدرس وتبدى الرأى فى أى موضوع خاص بالأرصاد الجوية قد يثار أثناء تنفيذ المعاهدة الحالية .

(ج) التبليغ المنصوص عنه فى هذه القاعدة يجب أن يعطى بطريقة صالحة للاذاعة وأن يذاع بحسب ترتيبه فى الأهمية كنص قواعد اللاسلكى وفى أثناء اذاعة (لكل المحطات) خاصة بالظواهر الجوية والتنبؤات والتحذيرات يجب على محطات اللاسلكى بالسفن أن تراعى اشتراطات قواعد اللاسلكى .

(د) التنبؤات والانذارات والتقارير الدورية وغيرها الخاصة بالظواهر الجوية المخصصة للسفن يجب أن تصدر وتذاع بواسطة الجهة المحلية المختصة من خير مكان تكون فيه ذات فائدة للمناطق والمساحات المختلفة طبقا للاتفاقات المتبادلة بين الحكومات المتعاقدة المختصة .

القاعدة (٥)

الخدمات الخاصة بالبحث عن الثلوج

(أ) تتعهد الحكومات المتعاقدة بأن تنظم خدمة دورية للبحث عن الثلوج وتقوم بخدمات لدرس ومراقبة حالة الثلوج فى الاطلانتيك الشمالى . ويجب طول مدة فصل الثلوج مراقبة الحدود الجنوبية الشرقية والجنوبية الغربية لمناطق الجبال الثلجية المجاورة للضحل الكبير النيوفاوندلاند بقصد ابلاغ السفن العابرة مدى المناطق الخطرة ودراسة حالة الثلوج على وجه العموم وكذا تقديم المساعدة للسفن ورجال الطاقم الذين يكونون فى حاجة الى المعونة فى دائرة عمل سفن المراقبة وفى بقية السنة يجب الاستمرار فى دراسة وملاحظة احوال الثلوج كلما لزم الامر .

(ب) السفن والطائرات المستخدمة فى مراقبة الثلوج ودراسة وملاحظة أحوال الثلوج يجوز أن تستخدمها الحكومة المشرفة على ادارة هذه الخدمات فى مآرب اخرى بشرط ألا تتعارض هذه المآرب الأخرى مع غرضها الأساسى ولا ينتج عنها زيادة فى نفقات هذه الخدمة .

القاعدة (٦)

البحث عن الثلوج ـ الادارة والنفقات

(أ) توافق حكومة الولايات المتحدة الامريكية على ان تستمر فى ادارة الخدمات الخاصة بالبحث عن الثلوج ودراسة ومراقبة أحوال الثلوج بما فى ذلك اذاعة البيانات التى قد يحصل عليها من هذه الأبحاث . وتتعهد الحكومات المتعاقدة التى تهمها تلك الخدمات بوجه خاص أن تشترك فى نفقات القيام بأداء هذه الخدمات ويكون أساس هذا الاشتراك بنسبة مجموع الحمولة الكلية لسفن كل حكومة مشتركة تمر فى مناطق الجبال الثلجية التى تعمل فيها دوريات البحث عن الثلوج .

وتتعهد الحكومات المتعاقدة المهتمة بصفة خاصة بهذه الخدمات بأن تساهم فى مصاريف صيانتها وادارتها وتقدر حصص المساهمة على أساس مجموع الحمولة الكلية لسفن كل حكومة مساهمة تمر فى منطقة الثلوج التى تحرسها الدوريات . وبصفة خاصة تتعهد كل حكومة متعاقدة مهتمة بصفة خاصة بهذا الموضوع بأن تساهم سنويا فى مصروفات صيانة وادارة هذه الخدمات بحصة تحددها نسبة مجموع حمولة سفن الحكومة المتعاقدة التى تعبر اثناء فصل الثلوج منطقة الثلوج التى تمر بها الدوريات الى مجموع الحمولة الكلية لعامة السفن التابعة للحكومات المتعاقدة التى تمر فى فصل الثلوج فى المناطق المذكورة .

أما الحكومات غير المتعاقدة التى يهمها الأمر فيجوز لها أن تساهم فى مصاريف صيانة وادارة هذه الخدمات بنفس النسبة وتقوم الحكومة التى تدير هذه الخدمة بامداد كل حكومة مساهمة سنويا بتقرير عن التكاليف الكلية لصيانة وادارة دوريات الثلوج وكذا بقيمة حصة كل حكومة مساهمة .

(ب) يكون لكل حكومة من الحكومات المشتركة الحق فى تعديل أو عدم الاستمرار فى اشتراكها كما يجوز للحكومات الاخرى المعنية أن تتعهد بالاشتراك فى النفقات . والحكومات المشتركة التى تستعمل هذا الحق يجب عليها أن تتحمل الاستمرار فى اشتراكها الجارى العمل به لغاية اول شهر سبتمبر الذى يلى التاريخ الذى تعلن فيه رغبتها فى تعديل او عدم الاستمرار فى اشتراكها . ولكى يتسنى لها استعمال هذا الحق يجب عليها أن تعلن الحكومة المشرفة على ادارة هذه الخدمات برغبتها هذه خلال ستة شهور على الاقل قبل اول سبتمبر المنوه عنه .

(ج) اذا ما تراءى لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية فى اى وقت كان عدم الاستمرار فى ادارة هذه الخدمات او ان احدى الحكومات المشتركة ابدت رغبتها فى عدم الاستمرار فى تحمل نصيبها من النفقات المالية او رغبتها فى تعديل نصيبها فى الاشتراك او ان حكومة أخرى متعاقدة ترغب فى تحمل الاشتراك فى النفقات فيجب على الحكومات المشتركة ان تعمل على تسوية المسألة طبقا لمصالحها المشتركة .

(د) للحكومات المشتركة بالاتفاق فيما بينها الحق فى ان تدخل بين وقت وآخر التعديلات التى تراها مناسبة على نصوص هذه القاعدة والقاعدة (٥).

(هـ) عندما تنص هذه القاعدة على أنه يجوز اتخاذ اجراء معين قبل الاتفاق عليه بين الحكومات المشتركة فالاقتراحات التى تقدم من اية حكومة متعاقدة بقصد تحقيق مثل هذا الاجراء يجب أن تبلغ الحكومة المشرفة التى يجب أن تتصل بالحكومات المشتركة الأخرى بقصد معرفة ما اذا كانت تقبل هذه الاقتراحات ثم ترسل نتيجة الاستعلامات الى الحكومات الاخرى المشتركة وكذا الى الحكومة المتعاقدة مقدمة الاقتراحات . أما فيما يختص بما اتبع فى تقدير الاشتراكات فى نفقات الخدمات فانه يتعين اعادة النظر فيه بمعرفة الحكومات المشتركة فى فترات لا تزيد على ثلاث سنوات . ويجب على الحكومة المشرفة اتخاذ التدابير اللازمة فى هذا الشأن .

القاعدة (٧)

السرعة بالقرب من الثلوج

اذا ابلغ ربان اية سفينة عن وجود ثلوج فى خط سيره او بالقرب من خط سيره فيتعين عليه ليلا اما أن يهدىء من سرعة السفينة او ان يغير خط سيرها حتى يبتعد تماما عن منطقة الخطر .

القاعدة (٨)

الطرق الملاحية فى شمال الاطلانتيك

(أ) دلت التجارب على ان استخدام طرق معينة لعبور شمال الاطلانتيك من الجهتين وبصفة خاصة الطرق التى تتجمع على جانبى شمال الاطلانتيك قد ساعدت فى تجنب تصادم السفن بجبال الثلج ولذا تجب توصية كل السفن باستخدام هذه الطرق .

(ب) ان مهمة اختيار الطرق وتعيين الوسائل التى يجب اتخاذها حيالها وكذا تحديد مناطق تجمعها تقع على عاتق شركات الملاحة المختصة وعلى الحكومات المتعاقدة أن تقدم مساعدتها للشركات كلما طلب هذا منهما وذلك بأن تضع تحت تصرفهما جميع البيانات التى قد تكون موجودة لدى الحكومات عن تلك الطرق .

(ج) تتعهد الحكومات المتعاقدة بان تفرض على الشركات التزاما باصدار نشرة عامة عن الطرق المنتظمة التى ترى ان على سفنها اتباعها وعن اى تغيير يحدث فى هذه الخطوط . وعلى الحكومات المذكورة ايضا ان تستخدم نفوذها فى التأثير على ملاك سفن الركاب التى تعبر الاطلانتيكى كى تتبع الخطوط المعروفة . كما عليها أن تعمل مافى وسعها كى تضمن ملازمة كل السفن لهذه الخطوط فى مناطق التجمع بقدر ما تسمح به الظروف . كذلك عليها أن تحمل ملاك جميع السفن عابرة الاطلانتيكى من و الى موانى الولايات المتحدة او كندا فى المناطق القريبة من ضحل نيو فاوندلاند الكبير (جراند بانكس اوف نيو فاوندلاند) تتجنب فى فصل الصيد بقدر الامكان شواطىء الصيد بفاوندلاند شمال خط عرض ٤٣ شمالا وأن تسير بعيدة عن المناطق المعروفة بتواجد الثلوج بها وكذا الاماكن التى يعتقد انها مهددة بالثلوج .

(د) مطلوب من الحكومة المشرفة على خدمة مراقبة الثلوج بأن تبلغ الادارة المختصة عن اية سفينة وكاب لوحظ عدم وجودها فى طريق منتظم او معترف به او معلن عنه او لوحظ عبورها مناطق الصيد المشار اليها آنفا مدة فصل الصيد او انها اجتازت عند ذهابها او ايابها من موانىء الولايات المتحدة الأمريكية او كندا مناطق يوجد فيها او يعتقد ان يوجد فيها ثلوج خطرة .

القاعدة (٩)

اساءة استعمال اشارات الاستغاثة

محظور على جميع السفن او الطائرات استعمال اشارة استغاثة دولية الا لغرض توضيح أن السفينة او الطائرة فى حالة خطر كما انه محظور استعمال أية اشارة قد يلتبس انها اشارة دولية للاستغاثة .

القاعدة (١٠) رسائل الاستغاثة ـ الالتزامات والاجراءات :

(أ) يتحتم على ربان اية سفينة تسير فى البحر ـ عند ما يلتقط اشارة من اى مصدر تنبىء بأن سفينة او طائرة او عائمة انقاذ فى حالة الخطر ـ أن يتقدم باقصى سرعة لمساعدة الاشخاص الذين يكونون فى خطر مبلغا اياهم ان امكن انه فى طريقه اليهم . فاذا كان غير قادر او اذا رأى ـ نظرا للظروف الخاصة المحيطة ـ انه غير معقول او غير ضرورى أن يتقدم لمساعدتهم فعليه أن يثبت فى دفتر حوادث السفينة السبب الذى من أجله لم يستطع التقدم لمساعدة الاشخاص الموجودين فى خطر .

(ب) ربان السفينة التى تكون فى حالة خطر له الحق ـ بعد ان يكون بقدر المستطاع قد استشار ربابنة السفن التى اجابت على نداء المساعدة ـ فى أن يستدعى السفينة او السفن التى يرى ان فى استطاعتها اكثر من غيرها تقديم المساعدة . ومن واجب الربان او الربابنة الذين يدعون لتلبية هذا النداء استمرارهم فى التقدم بكامل السرعة لمساعدة الأشخاص الموجودين فى الخطر .

(ج) يعفى الربان من الالتزام المفروض بمقتضى الفقرة (أ) من هذه القاعدة اذا علم أن سفينة أو أكثر غير سفينته قد استدعيت ولبت النداء .

(د) يعفى الربان من الالتزام المفروض بمقتضى الفقرة (١) من هذه القاعدة وكذا من الالتزام المفروض بمقتضى الفقرة (ب) من هذه القاعدة اذا ما استدعيت سفينته وذلك اذا ابلغ بواسطة الاشخاص الموجودين فى خطر أو بواسطة ربان سفينة اخرى تكون قد وصلت الى هؤلاء الأشخاص أن المساعدة لم تعد ضرورية .

(هـ) لا تؤثر احكام هذه القاعدة على احكام المعاهدة الدولية فى شأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والانقاذ فى البحار الموقع عليها فى بروكسل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ خصوصا فيما يتعلق بالتزام تقديم المساعدة حسب نص المادة (١١) من تلك المعاهدة .

القاعدة ١١ ـ مصابيح الاشارة :

جميع السفن التى تزيد حمولتها الكلية عن ١٥٠ طنا يجب أن يوجد بها مصباح اشارة صالح للاستعمال نهارا عند ما تقوم برحلات دولية وعلى ان لا يعتمد هذا المصباح على مصدر القوة الكهربائية فى السفينة فقط .

القاعدة ١٢ ـ الجهاز اللاسلكى معين الاتجاه :

(ا) كل سفينة حمولتها ١٦٠٠ طن او اكثر يجب ـ عندما تقوم برحلات دولية ـ ان تجهز بجهاز لاسلكى معين للاتجاه مطابقا لاحكام القاعدة (١١) من الفصل الرابع .

(ب) يجوز لاية (ادارة) ان تعفى من هذا الشرط اية سفينة من السفن التى حمولتها الكلية اقل من ٥٠٠٠ طن وذلك فى المناطق التى ترى ان حمل هذا الجهاز فيها غير معقول أو غير ضرورى هذا مع ملاحظة الحقيقة الثابتة وهى أن جهاز اللاسلكى معين الاتجاه له اهمية (مزدوجة) باعتباره من المعدات الملاحية كما انه عون على تحديد مواقع السفن أو الطائرات او عائمات الانقاذ .

القاعدة ١٣ ـ طاقم السفينة :

تتعهد الحكومات المتعاقدة كل فيما يختص بسفنها الوطنية ان تداوم التأكد او اذا لزم الأمر ان تتخذ الوسائل التى من شأنها التأكد (من حيث سلامة الأرواح فى البحار) من جميع السفن المزودة بعدد كاف من رجال اكفاء .

القاعدة ١٤ ـ وسائل معاونة الملاحة :

تتعهد الحكومات المتعاقدة بأن تعمل على انشاء وصيانة وسائل لمعاونة الملاحة بما فى ذلك علامات الارشاد اللاسلكية والوسائل الالكترونية حسبما تراه يتمشى ويتناسب مع حركة مرود السفن ودرجة احتمال حدوث الخطر كما تعمل على اعداد معلومات عن هذه الوسائل لتكون تحت تصرف جميع من يهمهم الأمر .

القاعدة ١٥ ـ البحث والانقاذ :

(ا) تتعهد كل حكومة متعاقدة بأن توفر كل الترتيبات اللازمة لمراقبة الشواطىء ولانقاذ الاشخاص الذين يكونون فى حالة خطر فى البحر حول شواطئها ويجب أن تشمل هذه الترتيبات انشاء وادارة وصيانة وسائل السلامة البحرية التى تعتبر عملية ولازمة على ان يوضع فى الاعتبار كثافة حركة المرور فى البحر واخطار الملاحة ثم بقدر المستطاع اعداد وسائل مناسبة لايواء وانقاذ مثل هؤلاء الأشخاص .

(ب) تتعهد كل حكومة متعاقدة باعداد نشرات خاصة بتسهيلات الانقاذ الموجودة لديها وبمشاريع التغيرات التى تطرأ عليها ان وجدت .

القاعدة ١٦ ـ اشارات انقاذ الأرواح :

يجب ان تستخدم الاشارات الآتية بواسطة محطات أو وحدات الانقاذ البحرية عند اتصالها بسفن او اشخاص فى خطر وكذا بواسطة سفن أو اشخاص فى خطر عند الاتصال بمحطات أو وحدات الانقاذ البحرية .

اما الاشارات التى تستخدم بواسطة الطائرات القائمة بعمليات البحث والانقاذ لارشاد السفن فبيانها فى الفقرة (د) من هذه القاعدة . ويجب أن يكون فى كل سفينة تنطبق عليها احكام هذا الفصل جدول مصور لهذه الاشارات كى يسترشد به ضابط النوبة .

(ا) اجابات محطات او وحدات الانقاذ على اشارات الاستغاثة الصادرة من سفينة او شخص :

الاشارة	معناها
اثناء النهار : اشارة من الدخان البرتقالى أو اشارة مركبة ضوئية صوتية . مكونة من ثلاث اشارات منفردة تطلق على فترات تفصلها حوالى دقيقة واحدة .	رايناكم ـ سنقدم المساعدة فى اسرع وقت ممكن . (تكرار اعطاء هذه الاشارات يؤدى نفس المعنى) .
اثناء الليل : صاروخ تجمى أبيض وتتكون الاشارة من ثلاث طلقات تطلق على فترات تفصلها حوالى دقيقة واحدة .	

وعند الضرورة يمكن استعمال الاشارات النهارية ليلا والاشارات الليلية نهارا .

(ب) اشارات النزول الى البر لارشاد القوارب الصغيرة الناقلة لبحارة واشخاص فى خطر .

الاشارة	معناها
أثناء النهار : حركة راسية لعلم أبيض او ذراعين او اطلاق اشارة نجمية خضراء او اعطاء اشارة حرف K من الشفرة (ـ . ـ) بواسطة جهاز صوتى او ضوئى .	« هذا اصلح مكان للنزول الى البر » .
أثناء الليل : حركة راسية لضوء ابيض او شعلة بيضاء ـ او اطلاق اشارة نجمية خضراء او اعطاء حرف K من الشفرة (ـ . ـ) بواسطة جهاز ضوئى أو صوتى ـ ويمكن اعطاء المدى (بيان الاتجاه) بوضع نور أو مشعال ابيض ثابت فى موضع منخفض فى مستوى الراصد .	« هذا اصلح مكان للنزول الى البر » .

الاشارة	معناها
أثناء النهار : حركة افقية لعلم ابيض او ذراعين ممتدين افقيا ـ أو اطلاق اشارة نجمية حمراء ـ او اعطاء حرف S من الشفرة (. . .) بواسطة جهاز صوتى او ضوئى .	« النزول هنا فى منتهى الخطورة » .
أثناء الليل : حركة افقية لنور او مشعال ابيض ـ أو اطلاق اشارة نجمية حمراء او اعطاء حرف S من الشفرة (. . .) بواسطة جهاز صوتى او ضوئى .	

الاشارة	معناها
أثناء النهار : حركة افقية لعلم ابيض يتبعها وضع العلم الأبيض فى الأرض ثم حمل علم ابيض آخر فى الاتجاه المطلوب الاشارة اليه ـ او اطلاق اشاره نجمية حمراء فى اتجاه راسى واشارة اخرى نجمية بيضاء فى اتجاه المكان الأصلح للنزول ـ او اعطاء حرف S (. . .) من الشفرة متبوعا بحرف R (. ـ .) اذا كان المكان نحو يمين القادم ـ أو متبوعا بحرف L (. . ـ .) من الشفرة اذا كان المكان الأصلح للنزول على يسار القادم .	« النزول هنا خطر جدا والمكان الأصلح للنزول هو فى الاتجاه المشار اليه » .

الاشارة	معناها
أثناء الليل : حركة افقية لضوء او شعلة بيضاء يتبعها وضع النور او الشعلة البيضاء على الأرض ثم حمل نور أو شعلة بيضاء اخرى فى الاتجاه المطلوب ـ او اطلاق اشارة نجمية حمراء فى اتجاه راسى واشارة نجمية بيضاء فى اتجاه المكان الأصلح للنزول ـ او اعطاء حرف S من الشفرة (. . .) متبوعا بحرف R (. ـ .) اذا كان المكان الأصلح للنزول على يمين القادم أو حرف L (. . ـ .) اذا كان المكان الأصلح للنزول على يسار القادم .	« النزول هنا خطر جدا والمكان الأصلح للنزول هو فى الاتجاه المشار اليه » .

(ج) اشارات تستخدم عند الاتصال باجهزة الشاطىء لانقاذ الأرواح

الاشارة	معناها
أثناء النهار : حركة راسية لعلم ابيض أو ذراعين او اطلاق اشارة نجمية خضراء .	معناها عموما الرد بالايجاب وبصفة خاصة (امسكنا بحبل القذيفة) .
أثناء الليل : حركة راسية لنور او شعلة بيضاء ـ أو اطلاق اشارة نجمية خضراء	(ربطنا حبل البكارة)
	(ربطنا حبل الرباط « الشمية ») .
	يوجد رجل معلق فى طوق النجاة اسحب .
أثناء النهار : حركة افقية لعلم ابيض أو ذراعين ممتدين افقيا ـ او اطلاق اشارة نجمية حمراء .	معناها عموما النفى وبصفة خاصة :
أثناء الليل : حركة افقية لنور ابيض أو شعلة بيضاء ـ او اطلاق اشارة نجمية حمراء .	ادخ الحبل
	اوقف السحب

(د) اشارات تستخدم بواسطة الطائرات القائمة بعمليات البحث والانقاذ لترشد السفن الى طائرة أو سفينة أو شخص فى خطر (انظر الملحوظة التفسيرية أدناه) :

ا ـ المناورات الآتية اذا قامت بها بالترتيب طائرة فانها تدل على انها قائمة بتوجيه سفينة نحو طائرة أو سفينة فى خطر :

أولا ـ الدوران حول السفينة مرة على الأقل .

ثانيا ـ ثم تقطع خط اتجاه السفينة قريبا من مقدمها وعلى ارتفاع منخفض مع رفع وخفض صوت الموتور أو تغيير سرعة الرفاص (المروحة) .

ثالثا ـ ثم تتجه نحو الاتجاه الذى يجب أن تتجه اليه السفينة .

وتكرار هذه المناورات يدل على نفس المعنى .

٢ ـ المناورات التالية اذا قامت بها طائرة تدل على انه لا لزوم لمعاونة السفينة التى تعنيها الاشارة :

تقطع جرة السفينة (اثر خط سيرها فى الماء) قريبا من مؤخرتها وعلى ارتفاع منخفض مع رفع وخفض صوت الموتور أو تغيير حركة الرفاص (المروحة) .

ملحوظة تفسيرية : سوف تعلن المنظمة عن تغيير هذه الاشارات مقدما .

القاعدة ١٧ ـ سلم المرشد :

السفن التى تعمل رحلات يحتمل فى اثنائها استخدام مرشدين يجب أن تستوفى الاشتراطات الآتية فيما يختص بسلم المرشدين :

(أ) يجب الاحتفاظ بالسلم فى حالة جيدة ويكون استعماله قاصرا على الموظفين والأشخاص الآخرين عند وصول السفينة أو مغادرتها الميناء وعلى اخذ أو انزال المرشدين .

(ب) يجب أن يوضع فى مكان يسمح بأن يكون كل درجة منه مستندة الى جانب السفينة حتى يمكن للمرشد ان يصل بسهولة الى داخل المركب بعد ان يتسلق ما لا يقل عن خمسة أقدام أو (١٫٥ مترا) وما يزيد عن ٣٠ قدما أو (٩ امتار) ويجب ان يكون السلم من قطعة واحدة يصل طولها الى سطح البحر فى كل ظروف الميل العادية للسفينة . واذا زادت المسافة بين سطح الماء ونقطة الدخول الى السفينة عن ٣٠ قدما أو (٩ امتار) يجب ان يكون الوصول الى داخل السفينة عن طريق مصطبة ذات جوانب أو اية وسيلة اخرى مريحة .

(ج) مواطىء الاقدام فى السلم يجب ان لا يقل طولها عن ١٩ بوصة أو (٤٨ سم) ولا يقل عرضها عن ٤٫٥ بوصة أو (١١٫٤ سم) كما أن سمكها لا يقل عن بوصة واحدة أو (٢٫٥ سم) . ويجب أن تربط درجات السلم بعضها ببعض بحيث يكون السلم متينا متانة مناسبة وأن تكون الدرجات فى وضع افقى وتكون المسافة بين كل درجتين لا تقل عن ١٢ بوصة أو (٣٠٫٥ سم) ولا تزيد على ١٥ بوصة أو (٣٨ سم) .

(د) يجب امداد السلم بحبل واق من الوقوع (دارابزين) مثبت باحكام كما يجب وجود حبل انقاذ جاهزا للاستعمال عند الطلب .

(هـ) يجب ان يعمل الترتيب اللازم لما يأتى :

(١) أن تكون عملية ترتيب السلم وتركيبه وصعود ونزول المرشد تحت اشراف ضابط مسئول من السفينة .
(٢) أن توجد مساكات تمكن المرشد من الانتقال من طرف السلم الى داخل السفينة أو الى سطحها بسهولة .

(و) يجب تجهيز السلم بمدادات على ابعاد مناسبة اذا دعت الضرورة لذلك حتى لا يلتوى .

(ز) وفى اثناء الليل يجب أن يضاء جانب السفينة وكذا المكان الذى يدخل منه المرشد اليها اضاءة كافية .

(ح) اذا تعذر بسبب طريقة تصميم السفينة او لاى سبب آخر تنفيذ الشرط القاضى بأن تكون كل درجة من السلم مرتكزة بثبات على جانب السفينة فيجب مراعاة تنفيذ هذا الشرط بقدر الامكان .

الفصل السادس

نقل الحبوب

القاعدة ١ ـ تطبيق :

يطبق هذا الفصل ـ ما لم ينص صراحة على غير ذلك ـ على حمل الحبوب فى كل السفن التى تنطبق عليها القواعد الحالية .

القاعدة ٢ ـ تعريف :

تشمل كلمة (حبوب) القمح والأذرة (الحب) والشوفان والجودار والشعير والارز والبقول والبذور .

القاعدة ٣ ـ الترتيب والتسوية :

اذا شحنت حبوب فى سفينة يجب أن تتخذ كل الاحتياطات المعقولة اللازمة لمنع الحبوب من الانزلاق . واذا كان اى عنبر أو جزء من السفينة مشحونا باكمله بحبوب سائبة (صب) يجب أن ترتب شحنة الحبوب بحيث تملأ كل الأماكن الموجودة بين الدعامات وكذا الأماكن الموجودة فى الجوانب وفى الأمام والخلف .

القاعدة ٤ ـ شحن العنابر والأقسام شحنة كاملة :

مع مراعاة احكام القاعدة (٦) من هذا الفصل . اذا شحن عنبر او قسم فى السفينة باكمله بحبوب سائبة (صب) يجب تقسيمه بواسطة قاطوع طولى او بحواجز خشبية طولية اما ان تكون فى محور السفينة او على بعد منه لا يزيد على ٥٪ من العرض الكلى للسفينة او يقسم بقواطيع طولية او بحواجز خشبية طولية بعيدا عن محور السفينة بشرط ألا تزيد المسافة بينها عن ٦٠٪ من العرض الكلى للسفينة وفى هذه الحالة الأخيرة يجب لتسوية الشحنة وجود فتحات فى اتجاه طولى فى الجوانب ذات حجم مناسب ولا تبعد كل منهما عن الاخرى اكثر من ٢٥ قدما أو (٧٫٦٢ مترا) وعلى أن تكون أول أو آخر فتحة من هذه الفتحات على بعد من أقرب قاطوع مستعرض لا يزيد على ١٢ قدما أو (٣٫٦٦ مترا) . وفى جميع الحالات يجب ان تكون القواطيع الطولية أو الحواجز الخشبية مقامة باحكام وأن تجهز بحيث تكون مانعة لتسرب الحبوب مع ملء الفراغات بين الدعامات وفى العنابر تمتد هذه القواطيع الطولية والحواجز الخشبية الى أسفل من السطح السفلى للكويرتة حتى مسافة لا تقل عن $\frac{2}{3}$ عمق العنبر أو ٨ اقدام (٢٫٤٤ مترا) ايهما أكبر . أما فى الأقسام الموجودة بين الكويرتات وفى المشيدات العليا فيجب ان تمتد هذه القواطيع أو الحواجز الخشبية من الكويرتة الى الكويرتة . وفى جميع الحالات يجب أن تمتد القواطيع الطولية أو الحواجز الخشبية الى الحافة العليا للصبابات (Feeders) المؤدية الى العنبر أو القسم الموجود به .

اما فى السفن المحملة بحبوب سائبة (صب) غير بذر الكتان التى يحتفظ فيها بارتفاع نقطة التوازن (بعد تصحيحه طبقا لنظرية تأثير السطح الحر للسوائل فى الصهاريج) طوال الرحلة ثابتا بما لا يقل عن ١٢ بوصة او (٣١ر٠ مترا) فى السفن ذات الكويرتة الواحدة او الكويرتتين . وبما لا يقل عن ١٤ بوصة او (٣٦ر٠ مترا) فى غيرها من السفن . ففى مثل هذه السفن لا حاجة لايجاد قواطيع . او حواجز خشبية فيما يأتى :

(أ) فى الحيز الواقع تحت فتحة العنبر اسفل الصباب وفى حدود ٧ اقدام او (١٣ر٢ مترا) فى كل الاتجاهات وذلك اذا كان الصباب او كل الصبابات مجتمعة تحتوى على ما لا يقل عن ٥٪ من كمية الحبوب المشحونة فى القسم الذى يغذيه الصباب او الصبابات .

(ب) الصبابات التى تتوفر فيها الاشتراطات الواردة فى الفقرة (أ) من هذه القاعدة والتى تكون ابعادها بحيث يظل السطح الحر للحبوب طوال الرحلة فى حدود الصبابات مع السماح بهبوط ٢٪ من حجم القسم المغذى من الصبابات مع تغير السطح الحر للحبوب الى زاوية قدرها ١٢ درجة من الوضع الافقى ففى هذه الحالة يراعى ما يحتمل حدوثه نتيجة للحركة المذكورة للسطح الحر للحبوب فى الصبابات ويؤخذ فى الاعتبار عند حساب ارتفاع نقطة التوازن المشار اليها أعلاه .

(ج) فى مسقط فتحة العنبر اذا كانت الحبوب السائبة تحت الفتحة مرصوصة على هيئة صحن حتى راس الكويرتة بعد فتحة العنبر ومرصوص فوقها حبوب او اية بضائع أخرى فى جوالات يصل ارتفاعها عند مركز الصحن الى ستة اقدام على الاقل او (١٫٨٣ مترا) فوق قمة الحبوب السائبة (مقاسا من أسفل خط الكويرتة) فان الحبوب او البضائع الاخرى المعباة فى جوالات يجب ان تملأ فتحة العنبر والصحن تحته كما يجب أن ترص بأحكام أمام راس الكويرتة والقواطيع الطولية ودعامات فتحة العنبر وجوانب ونهايات شفة فتحة العنبر .

القاعدة ٥ ـ التستيف فى العنابر والأقسام المشحونة جزئيا :

مع مراعاة احكام القاعدة ٦ من هذا الفصل يجب مراعاة ما يأتى فى حالة شحن اى عنبر او قسم شحنا جزئيا بالحبوب الصب :

(أ) يجب تقسيمه بواسطة قاطوع طولى أو بحواجز خشبية فى محور السفينة او على بعد من المحور لا يزيد على ٥٪ من العرض الكلى للسفينة او يقسم بقواطيع طولية او بحواجز خشبية بعيدا عن محور السفينة بشرط الا تزيد المسافة بينهما على ٦٠٪ من العرض الكلى للسفينة . وفى جميع الحالات يجب أن تكون القواطيع الطولية أو الحواجز الخشبية مقامة باحكام وتمتد من قاع العنبر او قاع الكويرتة بحسب الحالة الى ارتفاع لا يقل عن ٢ قدم او (٦١ر٠ مترا) فوق سطح الحبوب الصب .

ومع ذلك فباستثناء الحالة التى تكون فيها العنابر المعباة جزئيا بحبوب بذر الكتان الصب .. لا حاجة لايجاد قواطيع طولية او حواجز خشبية فى مسقط فتحة العنبر للسفن التى يحتفظ فيها بارتفاع نقطة التوازن (بعد تصحيحه طبقا لنظرية تاثير السطح الحر للسوائل فى الصهاريج) طول الرحلة ثابتا بما لا يقل عن ١٢ بوصة او (٣١ر٠ مترا) فى السفن ذات الكويرتة الواحدة او الكويرتتين وبما لا يقل عن ١٤ بوصة او (٣٦ر٠ مترا) فى غيرها من السفن .

(ب) الحبوب الصب يجب ان تسوى ويوضع فوقها حبوب او بضائع اخرى مناسبة معباة فى جوالات وان يكون وضعها محكما وممتدا الى ارتفاع لا يقل عن اربعة اقدام او (٢٢ر١ مترا) فوق السطح العاوى للحبوب السائبة داخل المساحات المقسمة بواسطة قاطوع طولى أو حواجز خشبية ولا تقل عن ٥ اقدام أو (٥٢ر١ مترا) داخل الاماكن غير المقسمة بهذا الشكل . والحبوب او البضائع الاخرى المناسبة المعباة فى جوالات يجب أن ترتكز على قواعد (طبليات) مناسبة تغطى كل سطح الحبوب السائبة . وهذه الطبالى تتكون من حمالات مفصولة عن بعضها بما لا يزيد عن أربعة أقدام او (٢٢ر١ مترا) ثم بألواح خشبية سمك واحد بوصة او (٢٥ ملليمتر) موضوعة فوق الحمالات المذكورة ولا يبعد كل لوح عن الآخر اكثر من اربع بوصات او (١٠ر٠ مترا) أو تفصلها فواصل قوية من القماش بثنيات مناسبة .

القاعدة ٦ ـ استثناءات خاصة بالقواطيع الطولية :

لا لزوم فى الأحوال الآتية لايجاد القواطيع الطولية أو الحواجز الخشبية المنصوص عنها فى القاعدتين (٤) ، (٥) من هذا الفصل :

(أ) فى العنبر الأسفل (وهذا التعبير يشمل ايضا الجزء السفلى من عنابر السفن ذات الكويرتة الواحدة) اذا كانت شحنة الحبوب الصب الموجودة به لا تجاوز ثلث سعة العنبر أو كانت الشحنة المذكورة لا تجاوز نصف سعة العنبر اذا كان العنبر المذكور يخترقه نفق عامود الرفاص ويقسمه الى قسمين .

(ب) فى اى مكان بين الكويرتات أو المشيدات العليا بشرط ان تكون الجوانب مستفة تستيفا جيدا بحبوب أو بضائع اخرى مناسبة معباة فى جوالات بعرض فى كلا الجانبين لا يقل عن ٢٠٪ من عرض السفينة فى نفس المكان .

(ج) فى اجزاء الاماكن التى يكون أكبر عرض لها عند سطح الكويرتة لا يزيد على نصف العرض الكلى للسفينة .

القاعدة ٧ ـ الصبابات :

(أ) ١ ـ اى عنبر أو قسم يكون مشحونا شحنة كاملة بحبوب صب يجب تغذيته بواسطة صبابات مقامة باحكام فى اماكن مناسبة الا فيما نصت عليه الفقرة (جـ) من القاعدة (٤) وكذا ما نصت عليه القاعدتان (٨) ، (١٢) من هذا الفصل . وذلك لضمان استمرار انزلاق الحبوب من الصبابات الى جميع اجزاء العنبر أو القسم .

٢ ـ كل صباب يجب أن يحتوى على ٢٪ على الاقل من كمية الحبوب المشحونة فى هذا الجزء من العنبر أو القسم الذى تغذيه الا فيما نصت عليه الفقرة (أ) من القاعدة (٤) من هذا الفصل .

(ب) اذا شحنت الحبوب الصب فى الصهاريج العميقة المشيدة اصلا لغرض شحن السوائل والتى تنطبق عليها احكام الفقرة (جـ) من القاعدة (٦) من هذا الفصل او التى تكون مقسمة بقاطوع او قواطيع طولية ثابتة من الصلب لا تتسرب منها الحبوب فيمكن التجاوز عن وجود الصبابات اذا كانت هذه الصهاريج هى والفتحات المؤدية اليها مملوءة ملئا تاما وكانت اغطية الفتحات محكمة الاغلاق .

القاعدة ٨ ـ الشحنة المشتركة :

فيما يختص بتطبيق احكام القاعدتين (٤) ، (٧) من هذا الفصل يجوز اعتبار العنابر السفلية والمساحات الموجودة فوقها بين الكويرتات كجزء واحد عند الشحن بالشروط الآتية :

(أ) ضرورة وجود قواطيع طولية أو حواجز خشبية تمتد من الكويرتة الى الكويرتة فيما بين الكويرتات فى السفن ذات الكويرتتين . اما فى جميع الاحوال الأخرى فان القواطيع الطولية أو الحواجز الخشبية يجب ان توضع فى الثلث العلوى من العمق الكلى للأماكن المشتركة .

(ب) لضمان استمرار الانزلاق المناسب للحبوب يجب أن تستوفى جميع الأماكن اشتراطات القاعدة (٩) من هذا الفصل كما يجب تجهيز فتحات فى جوانب الكويرتة التى تلى الكويرتة العليا أمام وخلف فتحات العنابر كى يمكنها هى وفتحات العنابر أن تيسر مسافة تغذية اقصاها ٨ اقدام أو (٤٤ر٢ مترا) مقاسه طوليا .

القاعدة ٩ ـ تسوية الأماكن المتطرفة وتستيف جوالات فيها :

فى أى جزء من عنابر السفينة أو اقسامها اذا وجدت مساحات تبعد عن أقرب صباب بأكثر من ٢٥ قدما أو (٦٢ر٧ مترا) فان الحبوب الصب الموجودة فى هذا الجزء يجب أن تسوى بحيث لا يقل ارتفاع الفراغ بين سطحها والكويرتة التى تعلوه عن ٦ اقدام أو (٨٣ر١ مترا) على الاقل ثم يملأ هذا الفراغ بجميع أركانه بجوالات ملأى بالحبوب مصطفة فوق طبلية كالمشار اليها فى الفقرة (ب) من القاعدة (٥) من هذا الفصل .

القاعدة ١٠ ـ الحبوب الصب فيما بين الكويرتات والمشيدات العليا :

يجب أن لا تشحن الحبوب الصب فوق الكويرتة ولا فيما بين الكويرتات فى السفن ذات الكويرتتين . ولا فى الأجزاء العليا مما بين الكويرتات فى السفن التى لها اكثر من كويرتتين الا بالشروط الآتية :

(أ) يجب ان يكون شحن الحبوب او غيرها من البضائع سائبة بحيث تتحقق اكبر درجة لاستقرار السفينة وتوازنها : ففى جميع الحالات يجب اما الاحتفاظ طوال الرحلة بارتفاع خط التوازن (بعد تصحيحه طبقا لنظرية تأثير السطح الحر للسوائل فى الصهاريج) ثابتا بحيث لا يقل عن ١٢ بوصة أو (٣١ر٠ مترا) فى السفن ذات الكويرتة أو الكويرتتين ، ١٤ بوصة او (٣٦ر٠ مترا) فى غيرها من السفن .

أو بدلا من ذلك ان تكون كمية الحبوب او البضائع الاخرى الصب المشحونة فوق الكويرتة او المشحونة فيما بين الكويرتات فى السفن ذات الكويرتتين أو المشحونة فى الأجزاء العليا مما بين الكويرتتين فى السفن التى لها اكثر من كويرتتين لا تزيد فى الوزن على ٢٨٪ من مجموع وزن الشحنة فى العنابر الموجودة تحت ما بين الكويرتات وذلك اذا اقتنع الربان أن السفينة سوف تحتفظ بتوازنها واستقرارها طوال الرحلة .

هذا علما بأن تحديد ٢٨٪ المذكور لايطبق فى حالة ما اذا كانت الحبوب المشحونة فوق الكويرتة أو فى الاجزاء العليا مما بين الكويرتات هى الشوفان أو الشعير او الذرة القطن .

(ب) سطح الكويرتة لأى جزء من الاماكن المشار اليها فى هذه القاعدة المشحونة بالحبوب الصب شحنة جزئية يجب الا يزيد على ١٠٠٠ قدم مربع أو (٩٣ مترا مربعا) .

(جـ) جميع الأماكن المشار اليها فى هذه القاعدة المشحونة بحبوب صب يجب أن تقسم بقواطيع عرضية على مسافات لاتزيد على ١٠٠ قدم أو (٣٠ر٥٠ مترا) فاذا زادت هذه المسافة عن ذلك يجب ان تملأ المسافة الزائدة بأكملها بجوالات ملأى بالحبوب أو ببضائع اخرى مناسبة .

القاعدة ١١ ـ تحديد عدد العنابر والأقسام المشحونة جزئيا :

فيما عدا حالات السفن التى يمكن فيها الاحتفاظ بارتفاع مركز التوازن (بعد تصحيحه طبقا لنظرية تأثير السطح الحر للسوائل فى الصهاريج) طوال الرحلة ثابتا بما لايقل عن ١٢ بوصة أو (٣١ر٠ مترا) فى السفن ذات الكويرتة الواحدة أو الكويرتتين وبما لا يقل عن ١٤ بوصة أو (٣٦ر٠ مترا) فى غيرها من السفن . يجب ان لا يزيد عدد العنابر أو الأقسام المشحونة جزئيا بحبوب صب على اثنين غير ان العنابر والأقسام الاخرى يجوز ان تشحن جزئيا بحبوب صب اذا ملئت تماما حتى قمة الكويرتة بجوالات ملأى بالحبوب أو البضائع الأخرى المناسبة . ولتطبيق هذه القاعدة يراعى ما يأتى :

(أ) ان الطبقات فوق ما بين الكويرتات تعتبر كأقسام مستقلة لا علاقة لها بما تحتها .

(ب) ان الصبابات والأجزاء المشحونة جزئيا المشار اليها فى الفقرة (ب) من القاعدة (١٠) من هذا الفصل لاتعتبر أقساما .

(جـ) ان العنابر والاقسام المجهزة بواحد او اكثر من الاقسام الطولية المانعة لتسرب الحبوب تعتبر عنبرا او قسما واحدا .

القاعدة ١٢ ـ تستيف الحبوب السائبة فى السفينة المعدة خصيصا لذلك :

(أ) رغما عن أى شىء ورد ذكره فى القواعد من (٤) الى (١١) من هذا الفصل فان الحبوب السائبة ـ يمكن دون اعتبار للاشتراطات الموضحة فى القواعد المذكورة ـ شحنها فى السفن التى بنيت ولها اثنان أو اكثر من القواطيع الراسية او المائلة التى لاتتسرب منها الحبوب والتى أعدت بحيث تحد من تأثير أى تحول عرضى للحبوب .

وذلك بالشروط الاتية :

١ ـ ان يملأ اكبر عدد ممكن من العنابر والاقسام وتسوى شحنة كل منها على اكمل وجه .

٢ ـ أن لا تتسبب التوتينات الخاصة فى ميل السفينة فى أية مرحلة من مراحل الرحلة لزاوية اكبر من ٥ درجات حينما يكون :

اولا ــ فى العنابر والاقسام التى ملئت وسويت باكملها تهبط والحبوب بمقدار ٢٪ من حجمها وينزلق سطحها الحر بزاوية مقدارها ١٢ درجة بالنسبة للسطح الاصلى لاقسام هذا السطح الموجود تحت كل حدود هذه العنابر والاقسام التى تصنع ميلا قدره ٣٠ درجة على الاقل مع السطح الافقى .

ثانيا ــ تهبط الحبوب فى العنابر والاقسام التى ملئت جزئيا وينزلق سطحها الحر كما ذكر فى الفقرة (أ ــ ٢ اولا) من هذه القاعدة او بزاوية أكبر اذا كان ذلك ضروريا فى رأى الادارة او الحكومة المتعاقدة التى تعمل نيابة عن الادارة ويميل سطح الحبوب المرصوصة بالتطبيق لاحكام القاعدة (٥) من هذا الفصل بزاوية قدرها ٨ درجة بالنسبة للأسطح المستوية الاصلية .

ولاغراض الفقرة الفرعية (٢) من هذه الفقرة تعتبر الحواجز الخشبية متى وجدت حدا مانعا لانزلاق سطح الحبوب بالعرض .

٣ ــ يجب أن يكون لدى ربان السفينة رسم بيانى لشحن الحبوب وكذا كتيب باتزان السفينة معتمدان من (الادارة) او الحكومة المتعاقدة التى تعمل نيابة عن (الادارة) وموضح بهما حالات الاتزان التى على أساسها تم الحساب المشار اليه فى الفقرة الفرعية (٢) من هذه الفقرة .

(ب) تعين (الادارة) أو الحكومة المتعاقدة التى تعمل نيابة عنها الاحتياطات الواجب اتخاذها لمنع ميل السفينة فى جميع الأحوال الاخرى لشحن السفن المصممة طبقا لاحكام الفقرة (أ) من هذه القاعدة تلك الاحتياطات التى من شأنها أن تغطى ما نصت عليه الفقرتان الفرعيتان (٢) ، (٣) من هذه الفقرة .

(جـ) تعين (الادارة) أو الحكومة المتعاقدة التى تعمل نيابة عنها الاحتياطات الواجب اتخاذها لمنع الميل فى السفينة المصممة باية طريقة اخرى تلك الاحتياطات التى تغطى ما نصت عليه الفقرتان الفرعيتان (٢) ، (٣) من الفقرة (أ) من هذه القاعدة.

القاعدة ١٣ ــ صهاريج مياه الصابورة :

صهاريج القاع المزدوج التى تستخدم لتحقيق التوازن فى السفن المحملة حبوبا سائبة يجب ان يكون لها قاطوع طولى اصم الا اذا كان عرض الصهريج فى منتصف طوله لايجاوز ٦٠٪ من العرض الكلى للسفينة .

القاعدة (١٤)

الحبوب المعبأة فى جوالات

يجب ان تكون الجوالات سليمة ومملوءة جيدا ومحكمة الغلق .

القاعدة ١٥ ــ بيان تخطيطى لشحن الحبوب :

(أ) البيان التخطيطى (خريطة الشحن) المعتمد للسفينة من (الادارة) أو اية حكومة متعاقدة بالنيابة عن (الادارة) يتعين على اية حكومة اخرى متعاقدة ان تقبله كاثبات بأن السفينة، وقد شحنت حسب ما هو مبين بخريطة الشحن فانها راعت مستلزمات هذا الفصل او انها طبقت النظائر المعادلة التى تكون قد سبق اعتماد قبولها طبقا لحكم القاعدة (٥) من الفصل الاول .

(ب) كل خريطة شحن من هذا القبيل يجب ان تعتمد مع مراعاة احكام هذا الفصل وظروف الشحنة عند القيام والوصول وتوازن السفينة ويجب أن تشمل مواصفات التجهيزات التى استخدمت لمنع زحزحة الشحنة .

(جـ) مثل هذه الخريطة يجب ان تحرر بلغة او اكثر يكون من ضمنها احدى لغات المعاهدة .

(د) يجب ان يسلم ربان السفينة نسخة من هذه الخريطة لابرازها عند طلبها للتفتيش بمعرفة السلطات المختصة فى ميناء الشحن

(هـ) الى ان يتم اصدار قواعد دولية خاصة بمتانة تجهيزات الحبوب وعمل صبابات تغذية فى شفة فتحات العنبر ــ كل سفينة تشحن حبوبا ولاتحمل خريطة شحن حبوب معتمدة من (الادارة) التابعة لها أو من أية حكومة متعاقدة بالنيابة عن هذه (الادارة) يجب أن تقوم بعملية الشحن طبقا للقواعد التفصيلية التى تصدرها الحكومة المتعاقدة للقطر التابع لها ميناء الشحن تكملة لاحكام هذا الفصل .

القاعدة ١٦ ــ اعفاءات فى رحلات خاصة :

لادارة الدولة التابعة لها السفينة او لاية حكومة متعاقدة تعمل بالنيابة عنها اذا رات ان الطريق الذى تسلكه السفينة وظروف الرحلة يجعلان تطبيق اية اشتراطات للقواعد من (٣) الى (٥) فى هذا الفصل غير معقول أو غير ضرورى يجوز لها ان تعفى من هذه الاشتراطات المعينة سفنا بالذات أو انواعا من السفن .

الفصل السابع

نقل البضائع الخطرة

القاعدة ١ ــ تطبيق :

(أ) يطبق هذا الفصل ــ مالم ينص صراحة على غير ذلك ــ على حمل البضائع الخطرة فى كل السفن التى تنطبق عليها القواعد الحالية .

(ب) لاتسرى أحكام هذا الفصل على مخازن السفينة واجهزتها ولا على بضائع معينة محمولة فى سفن بنيت خصيصا أو حولت باكملها لهذا الغرض مثل ناقلات الزيوت .

(جـ) محظور حمل البضائع الخطرة الا اذا اتبعت احكام هذا الفصل .

(د) لتعزيز أحكام هذا الفصل يجب على كل حكومة متعاقدة ان تصدر أو تعمل على اصدار تعليمات تفصيلية خاصة بتغليف وشحن بضائع خطرة معينة أو انواع من البضائع الخطرة وهذه التعليمات يجب أن تشمل اية احتياطات واجبة الملاحظة فيما يختص بالشحنات المجاورة .

القاعدة ٢ ــ تبويب :

تقسم البضائع الخطرة الى الانواع الآتية :

النوع ١ ــ المفرقعات .

النوع ٢ ــ الغازات : المضغوطة او السائلة او المذابة بالضغط .

النوع ٣ ــ السوائل قابلة الاشتعال .

النوع ٤ ــ (ا) المواد الصلبة قابلة الاشتعال .

النوع ٤ ــ (ب) المواد الصلبة والمواد الأخرى المعرضة للاحتراق الذاتى .

النوع ٤ ــ (جـ) المواد الصلبة وغيرها من المواد التى اذا اتصلت بالماء انبعثت منها غازات قابلة للاشتعال .

النوع ٥ ــ (أ) المواد المؤكسدة .

النوع ٥ ــ (ب) البيروكسيدات العضوية .

النوع ٦ ــ (أ) المواد السامة .

النوع ٦ ــ (ب) المواد المعدنية .

النوع ٧ ــ المواد المشعة .

النوع ٨ ــ المواد القارضة :

النوع ٩ ــ مختلف المواد الخطرة اى اية مادة اخرى اثبتت او تثبت التجربة انهـا بدرجة من الخطورة بحيث يجب تطبيق احكام هذا الفصل عليها .

القاعدة ٣ ــ التغليف :

(ا) يجب أن يتوفر فى تغليف المواد الخطرة ما ياتى :

١ ــ جودة الصنع وفى حالة جيدة .

٢ ــ أن يكون السطح الداخلى للغلاف الملامس للمادة المغلفة لايتاثر بدرجة خطرة بالمادة .

٣ ــ يتحمل الأخطار العادية للنقل والشحن فى البحر .

(ب) اذا كانت العادة استخدام مادة مجففة او ساندة فى تعبئة السوائل فى عبوات فيجب أن تتوفر فى هذه المادة ما ياتى :

١ ــ القدرة على تقليل الاخطار التى قد يسببها السائل .

٢ ــ أن توضع بحيث تمنع الحركة وتضمن بقاء الوعاء مغلقا .

٣ــ وأن يكون بقدر الامكان من كميات كافية لامتصاص السائل فى حالة كسر الوعاء .

(ج) الأوعية الحاوية لسوائل خطرة يجب ان يترك بها فراغ فى أعلى السائل تكفى عملية تمدد السائل اذا ارتفعت درجة الحرارة اثناء عملية النقل العادى .

(د)اسطوانات او اوعية الغازات المضغوطة يجب أن تكون جيدة الصنع وان تكون قد أجريت عليها الاختبارات اللازمة وان تراعى صيانتها وان تملأ بطريقة صحيحة .

(هـ) الأوعية الفارغة التى كانت مستعملة فى حمل البضائع الخطرة تعامل كانها هى ايضا بضائع خطرة الا اذا كانت قد نظفت وجففت او اذا كانت مغلقة تماما بشرط أن تكون طبيعة ما كان بها من محتويات تسمح بنقلها مغلقة بأمان .

القاعدة ٤ ــ وضع المباركات والبطاقات :

كل وعاء يحتوى على مواد خطرة يجب انيكتب عليه الاسم الفنى صحيحا (لا الاسم التجارى) وان يميز ببطاقة او بطبعها بالبوية تبين بوضوح طبيعته الخطرة . ويجب وضع هذه العلامات والمميزات على كل وعاء ويستثنى من ذلك الأوعية الحاوية مواد كمياوية مغلقة بكميات بسيطة وكذا الشحنات الكبيرة التى يمكن رصها ونقلها كوحدة منفصلة .

القاعدة ٥ ــ المستندات :

(ا) يجب استعمال الاسم الفنى الحقيقى فى جميع المستندات الخاصة بنقل البضائع الخطرة فى البحر مع الاشارة الى تبعيتها لنوع من الأنواع الوارد ذكرها فى القاعدة (٢) من هذا الفصل (هذا وغير مسموح استخدام الاسم التجارى) .

(ب) المستندات المقدمة من الشاحن يجب أن تشمل او تحتوى على شهادة او اقرار بان الشحنة المقدمة للنقل مغلفة تغليفا جيدا ومميزا بالمباركات والبطاقات اللازمة وفى حالة جيدة تسمح بالنقل .

(ج) كل سفينة تحمل بضائع خطرة يجب أن تعمل لها قائمة او منفستو خاص يبين به أنواع البضائع الخطرة حسب الترتيب الوارد فى القاعدة (٢) من هذا الفصل ومكان وضعها . ويجوز أن يغنى عن هذه القائمة او المنفستو خريطة شحن تفصيلية تظهر أنواع هذه البضائع حسب درجتها وكذا اماكن شحنها .

القاعدة ٦ ــ استثناءات مؤقتة خاصة باحكام القاعدتين (٤) ، (٥) :

اذا كانت الحكومات المتعاقدة التى عندها طريقة موحدة لقواعد النقل فى البر والبحر فيما يختص بنقل البضائع الخطرة لا يمكنها لهذا السبب أن تنفذ فورا احكام القاعدتين (٤) ، (٥) من هذا الفصل فانه يمكنها أن تؤجل تنفيذ احكام هاتين القاعدتين لمدة لا تزيد على اثنى عشر شهرا من تاريخ دخول المعاهدة فى دور التنفيذ بشرط أن تميز البضائع الخطرة حسب أنواعها المبينة فى القاعدة (٢) من هذا الفصل وأن تثبت بدرجتها هذه فى اوراق الشحن مع تمييزها بالبطاقات حسب الحالة .

القاعدة ٧ ــ مستلزمات الرص :

(ا) ترص البضائع الخطرة بطريقة مأمونة تناسب طبيعتها كما يجب الفصل بين البضائع المتنافرة .

(ب) المفرقعات (فيما عدا الذخيرة الحربيـة) التى فى وجودها خطورة شديدة يجب أن تشحن فى مخزن يظل مغلقا باحكام طوال الرحلة البحرية بعد فصل كبسولة الانفجار منهـا ويجب أن تكون تصميم واسـتخدام الأجهزة الكهربائيـة والأسلاك والاجزاء التى تشحن فيها المفرقعات بحيث تحـد من خطر الحرائق والانفجارات .

(ج) البضائع التى تنبعث منها ابخرة خطرة يجب أن تشـحن فى مساحة جيدة التهوية أو على سطح السفينة .

(د) فى السفن التى تحمل سـوائل او غازات قابلة للاشتعال يجب أن تتخـذ الاحتياطات عنـد اللزوم ضـد الحرائق والانفجارات .

(هـ) المواد القابلة لازدياد حرارتها أو احتراقها ذاتيا لا يجب حملها الا بعد اتخاذ الاحتياطات المناسبة لمنع نشوب الحريق .

القاعدة (٨)

المفرقعات فى سفن الركاب

(١) الاصناف الآتية هى فقط المفرقعات التى يمكن حملها فى سفن الركاب :

١ ـ خرطوش الأمان وفتيل الأمان .

٢ ـ كميات صغيرة من المفرقعات لا يجاوز مجموع وزنها ٢٠ باوند أو (٩ كيلو جرام) .

٣ ـ اشارات الخطر لاستخدامها فى السفينة او فى الطائرة اذا كان مجموع وزنها لا يزيد على ٢٤٠ر٢ باوند أو (١٠١٦ر١ كيلو جرام) .

٤ ـ السـهام النارية التى يحتمل انفجارها بشـدة (وهذا باستثناء السفن التى تحمل ركاب سطح أو عنابر) .

(ب) وبالرغم من احكام الفقرة (أ) من هذه القاعدة يجوز حمل كميات أو اصناف من المفرقعات (بالاضافة الى ما ذكر) فى مراكب الركاب التى تكون قد اتخذت فيها وسائل أمن خاصة اعتمدتها (الادارة) .

الفصل الثامن

السفن الذرية

القاعدة (١) تطبيق :

تطبق احكام هذا الفصل على جميـع السفن الذرية فيمـا عـدا السفن الحربية .

القاعدة ٢ ـ تطبيق احكام الفصول الاخرى :

فيما عدا ما هو منصوص عليه فى هذا الفصل تطبق احكام قواعد الفصول الاخرى من هذه المعاهدة على السفن الذرية .

القاعدة ٣ ـ اعفاءات :

يجب ان لا تعفى اية سفينة ذرية بأية حال من الاحوال من تطبيق احكام أية قاعدة فى هذه المعاهدة .

القاعدة ٤ ـ اعتماد تركيب جهاز الاشعاع :

تصميم وانشاء ومستوى المراقبة فى المصنع وتجميع جهاز الاشعاع يجب أن يخضع لاعتماد ورضاء (الادارة) . مع مـلاحظة القيود التى يفرضها على المعاينات وجود الاشعاع .

القاعدة ٥ ـ صلاحية جهاز الاشعاع لظروف الخدمة على السفن :

يجب أن يصمم جهاز الاشعاع بحيث يتناسب مع ظروف الخدمة على ظهر السفينة فى حالات الملاحة العادية والاستثنائية .

القاعدة ٦ ـ الاحتياط ضد الاشعاع :

يجب على (الادارة) أن تتخـذ الاحتيـاطات اللازمة فى البحر وفى الميناء لضمان عدم تعرض البحارة أو الركاب أو الجمهور أو الممرات المـائية أو الأطعمة أو مصادر المياه للاشعاع غير المعقول أو لأى خطر ذرى آخر .

القاعدة ٧ ـ ملف الأمان :

(أ) يجب تحضير (ملف أمان) يمكن منه تقـدير مدى الأمن فى جهاز القوة الذرية وفى السفينة وذلك للتأكد من عدم حدوث اشعاع غير معقول أو أى خطر ذرى آخر فى البحر أو فى الميناء للبحارة أو الركاب أو الجمهور أو الممرات المـائية أو مواد التغذية أو مصادر المياه .

ويعرض هذا الملف على (الادارة) حتى اذا ما اقتنعت بما جاء فيه اعتمدته . هذا ويجب دائما أن يحتوى الملف على أحدث المعلومات .

(ب) ويجب أن يعرض (ملف الأمان) على الحكومات المتعاقدة التابعة لها الأقطار التى تنوى السفينة الذرية زيارتها وذلك قبل قيام السفينة بالزيارة بوقت كاف حتى يمكن لهـذه الحكومات أن تقدر مدى أمن السفينة .

القاعدة ٨ ـ مرشد ادارة الجهاز :

يجب تحضير كتيب يشمل تفصيلات كاملة ترشد الأشخاص نحو القيام باداء واجباتهم فى كل الشئون المختصـة بادارة جهاز القوة الذرية مع اعطاء أهمية لموضوع السلامة . وعلى (الادارة) اذا اقتنعت به أن تعتمده . ويجب أن تحفظ صورة منه على ظهر السفينة . هذا ويجب أن يحتوى المرشد على احدث المعلومات .

القاعدة ٩ ـ المعاينات :

يجب ان تشمل معاينة السفن الذرية الاشتراطات الواجب تطبيقها من احكام القاعدة (٧) من الفصل الاول او من احكام القواعد (٨) ، (٩) ، (١٠) من الفصل الاول فيما عدا ما يستلزمه وجود الاشعاع من الحد من المعاينة . يضاف الى ذلك وجوب ان تشمل المعاينة اية اجراءات يتطلبها (ملف الأمان) . وبالرغم من احكام القاعدتين (٨) ، (١٠) من الفصل الأول يجب أن تتم المعاينة مرة واحدة على الأقل كل سنة .

القاعدة ١٠ ـ الشهادات :

(ا) لا تطبق على السفن الذرية احكام الفقرة (ا) من القاعدة (١٢) من الفصل الأول ولا احكام القاعدة (١٤) من الفصل الأول .

(ب) تصرف شهادة تسمى شهادة السلامة للسفن الذرية للركاب بعد فحص السفينة ومعاينتها ومطابقتها لاحكام الفصول الثانى والثالث والرابع والثامن وكذا لاية اشتراطات تفرض القواعد الحالية تطبيقها عليها .

(ج) تصرف شهادة تسمى شهادة السلامة للسفن الذرية لنقل البضائع بعد فحص السفينة ومعاينتها ومطابقتها لمستلزمات معاينة سفن البضائع الواردة فى القاعدة (١٠) من الفصل الأول وكذا استيفائها لاحكام الفصول الثانى والثالث والرابع والثامن واية اشتراطات تفرض القواعد الحالية تطبيقها عليها .

(د) يجب أن تنص كل من شهادة السلامة للسفن الذرية لنقل الركاب وشهادة السلامة للسفن الذرية لنقل البضائع على ان (هذه السفينة ـ باعتبارها سفينة ذرية ـ قداستوفت اشتراطات الفصل الثامن من المعاهدة كما أنها مطابقة لملف الأمان المعتمد لها) .

(هـ) يظل مفعول كل من شهادة السلامة للسفن الذرية لنقل الركاب وشهادة السلامة للسفن الذرية لنقل البضائع نافذا لمدة لا تزيد على اثنى عشر شهرا .

(و) شهادة السلامة للسفن الذرية لنقل الركاب وشهادة السلامة للسفن الذرية لنقل البضائع يجب أن تصدران اما من (الادارة) او من اى شخص او هيئة منحتها (الادارة)هذه السلطة وفى جميع الاحوال تكون (الادارة) هى المسئولة عن الشهادة .

القاعدة ١١ ـ المراقبة الخاصة :

بالاضافة الى المراقبة المنصوص عليها فى القاعدة (١٩) من الفصل الاول تخضع السفن الذرية لمراقبة خاصة قبل دخولها الموانى وفى داخل موانى الحكومات المتعاقدة لغرض التاكد من وجود شهادة سلامة السفن الذرية على السفينة ومن انه لا يوجد اشعاع غير معقول او اى خطر آخر فى البحر او فى الميناء للبحارة او الركاب او الجمهور او الممرات المائية او مواد التغذية او موارد المياه .

القاعدة ١٢ ـ الحوادث :

فى حالة وقوع حوادث يحتمل ان تؤدى الى اخطار تهدد المناطق القريبة يجب على ربان السفينة الذرية أن يبلغ ذلك فورا الى (الادارة) كما يجب عليه ايضا ان يتصل مباشرة بالسلطات الحكومية المختصة فى اى قطر توجد السفينة فى مياهه او كانت متجهة اليها وهى فى حالة العطب هذه .

تعديل

خاص بنماذج الشهادات

أنموذج شهادة سلامة للسفن الركاب

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

برحلة دولية / دولية قصيرة ،

صرفت بالتطبيق لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحمولة الكلية المسجلة	تفاصيل الرحلات (إن وجدت) طبقا لما جاء بالقاعدة ٢٧ (ج) (٧) من الفصل الثالث	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ـــــــــــــــــــ

او اشهد أنا ـــــــــــــــــــ الموقع على هذا أدناه :

١ ـ ان السفينة المذكورة اسمها بقالبه قد تمت معاينتها طبقا لاحكام المعاهدة الدولية المشار اليها أعلاه .

٢ ـ وان المعاينة اثبتت ان السفينة قد استوفت اشتراطات القواعد الملحقة بالمعاهد المذكورة فيما يختص :

(ا) ببناء السفينة والمراجل الرئيسية والمساعدة واجهزة الضغط الاخرى والآلات .

(٢) بالترتيبات والتفاصيل الخاصة بالتقاسيم السدود للماء

(٣) بخطوط الشحن للتقاسيم الآتية :

خطوط الشحن للتقاسيم المحددة والمحفورة على جانب السفينة فى منتصفها (القاعدة ١١ من الفصل الثانى من هذه المعاهدة)	حد الطفو	فيما إذا كانت الأمكنة المعدة لنقل الركاب تشمل الأماكن الآتية التى تستعمل تارة للركاب وتارة للبضاعة
C_1		
C_2		
C_3		

٣ ـ وأن معدات انقاذ الأرواح تكفى لعدد اجمالى من الأشخاص لا يزيد على ـــــــــــ شخصا وبيانها كالآتى :

ـــــــ قوارب نجاة (بما فى ذلك ـــــ قوارب نجاة بموتور) وكلها تكفى لحمل ـــــ شخصا ومن ضمنها ـــــ قوارب نجاة مجهزة باجهزة لاسلكية وانوار كشافة وكذا ـــــ قوارب بموتور مجهزة فقط بانوار كشافة ويلزم الجميع ـــــ بحارة قوارب نجاة من ذوى المؤهلات .

ـــــــ رماث نجاة مجهزة بوسائل معتمدة لانزالها الى الماء تكفى لحمل ـــــ شخصا .

ـــــــ رماث نجاة غير مجهزة بوسائل معتمدة لانزالها فى الماء تكفى لحمل ـــــ شخصا .

ـــــــ جهازات طاقة تكفى لحمل ـــــ شخصا .

ـــــــ اطواق نجاة .

ـــــــ جاكتة نجاة .

٤ ـ وان قوارب ورماث النجاة جهزت طبقا لاحكام القواعد .

٥ ـ وان السفينة جهزت بجهاز قذف الحبل وبجهاز راديو تقالى لقوارب النجاة طبقا لاشتراطات هذه القواعد .

٦ ـ وان السفينة مستوفية لمقتضيات القواعد فيما يختص بجهاز اللاسلكى كما يأتى :

	مقتضيات القواعد	الحال فعلا
ساعات استماع ضابط اللاسلكى		
عدد ضباط اللاسلكى		
هل يوجد منبه أوتوماتيكى		
هل يوجد جهاز رئيسى		
هل يوجد جهاز احتياطى		
هل جهاز الارسال الرئيسى والاحتياطى منفصلان أم متصلان كهربائيا		
هل يوجد جهاز معين الاتجاه		
عدد الركاب الذين صرفت من أجلهم هذه الشهادة		

٧ ـ وان الأجهزة اللاسلكية الخاصة بقوارب النجاة ذات الموتور وكذا جهاز الراديو التقالى لقوارب النجاة ـ ان وجد ـ مطابقة لأحكام القواعد .

٨ ـ وان السفينة استوفت مقتضيات القواعد فيما يتعلق بأجهزة اكتشاف واطفاء الحريق . وأنها مزودة بأنوار وعلامات الملاحة ويسلم المرشد بوسائل عمل الاشارات الصوتية واشارات الاستغاثة طبقا لاحكام هذه القواعد والقواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم فى البحار .

٩ ـ وان السفينة استوفت من جميع الوجوه كل ما يجب تطبيقه من هذه القواعد .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ـــــــــــــــــــ

وتظل نافذة المفعول لغاية ـــــــ سنة ١٩

الاسكندرية فى ـــــــ شهر ـــــ سنة ١٩

الموقع على هذا ادناه يقرر بأن حكومة ـــــــ خولته سلطة اصدار هذه الشهادة ؟

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى مدت فيها القرينة ما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تصبح فيها المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠ نافذة المفعول حيث يجب حينئذ كتابة السنة بالضبط .

وفى حالة السفينة التى حولت من سفينة بضاعة الى سفينة ركاب طبقا لاحكام القاعدة (ا ـ ب/ ـ ١) من الفصل الثانى من المعاهدة يذكر التاريخ الذى بدىء فيه فى تحويل السفينة .

انموذج شهادة سلامة انشاء سفينة بضاعة

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الارواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحمولة الكلية المسجلة	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ———————

أو اشهد انا ——————— الموقع على هذا ادناه :

ان السفينة المذكورة بعاليه قد عوينت بالتطبيق لاحكام القاعدة (١٠) من الفصل الأول من المعاهدة المشار اليها بعاليه . وان المعاينة اثبتت ان حالة بدن السفينة وآلاتها وتجهيزاتها كلها فى حالة مرضية من جميع الوجوه حسب نص القاعدة المذكورة . وان السفينة استوفت كل ما يجب تطبيقه عليها من احكام الفصل الثانى وذلك باستثناء المقتضيات الخاصة بوسائل اطفاء ومراقبة الحرائق .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ———————

وتظل نافذة المفعول لغاية ——————— سنة ١٩

الاسكندرية فى ——— شهر ——— سنة ١٩

الموقع على هذا ادناه يقرر بان حكومة ——————— خولته سلطة اصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى مدت فيها القرينة ما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تصبح فيها المعاهدة الدولية لسلامة الارواح لسنة ١٩٦٠ نافذة المفعول حيث يجب حينئذ كتابة السنة بالضبط .

انموذج شهادة معدات السلامة لسفينة بضاعة

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الارواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحمولة الكلية المسجلة	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ———————

أو اشهد انا ——————— الموقع على هذا ادناه :

١ ـ ان السفينة المذكورة اسمها اعلاه قد تمت معاينتها طبقا لاشتراطات المعاهدة المشار اليها .

٢ ـ وان المعاينة اثبتت ان معدات الانقاذ تكفى لعدد اجمالى لايزيد على ——— شخصا . وهى :

——— قوارب نجاة بالجانب الايسر تكفى لحمل ——— شخصا .

——— قوارب نجاة بالجانب الايمن تكفى لحمل ——— شخصا .

——— قوارب نجاة بموتور (من بين قوارب النجاة الموضحة اعلاه) منها ——— قوارب بموتور مجهزة باجهزة تلغراف لاسلكى وبانوار كشافة و ——— قوارب نجاة مجهزة بانوار كشافة فقط .

——— رماث نجاة موضوعة تحت وسائل لانزالها الى الماء وتكفى لحمل ——— شخصا .

——— رماث نجاة لا توجد وسائل لانزالها للماء وتكفى لحمل ——— شخصا .

——— أطواق نجاة .

——— جاكتات نجاة .

٣ ـ وان قوارب النجاة ورماث النجاة مجهزة وفقا لاشتراطات القواعد الملحقة بالمعاهدة .

٤ ـ وان السفينة مزودة بجهاز لقذف الحبل وجهاز لاسلكى نقالى لقوارب النجاة طبقا لاشتراطات القواعد .

٥ ـ وان المعاينة اثبتت ان السفينة قد استوفت مقتضيات المعاهدة المذكورة فيما يتعلق بمعدات اطفاء ومراقبة الحرائق وانها مزودة بانوار الملاحة واشكالها وبسلم المرشد وبالوسائل اللازمة لعمل الاشارات الصوتية واشارات الاستغاثة طبقا لاشتراطات القواعد المشار اليها وكذا القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار .

٦ ـ وان السفينة استوفت من جميع الوجوه الاخرى مقتضيات كل مايجب تطبيقه عليها من هذه القواعد .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ———————

وتظل نافذة المفعول لغاية ——————— سنة ١٩

الاسكندرية فى ——————— شهر ——— سنة ١٩

الموقع على هذا ادناه يقرر بأن الحكومة المذكورة خولته سلطة اصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى تم فيها مد القرينة فيما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تدخل فيها المعاهدة الدولية لسلامة الارواح فى البحار سنة ١٩٦٠ فى التنفيذ حيث يجب ذكر التاريخ فى هاتين الحالتين .

انموذج شهادة السلامة لجهاز التليفون اللاسلكى لسفينة بضاعة

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لأحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحمولة الكلية المسجلة	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ———————

او اشهد انا ——————— الموقع على هذا ادناه .

١ ـ ان السفينة المذكورة اسمها بعاليه قد استوفت احكام القواعد الملحقة بالمعاهدة الدولية المشار اليها فيما يختص بجهاز التليفون اللاسلكى .

	مقتضيات القواعد	الحاصل فعلا
ساعات استماع ضابط اللاسلكى		
عدد ضباط اللاسلكى		

٢ ـ وان تشغيل جهاز اللاسلكى التقالى الخاص بوسائل الانقاذ (اذا وجد) يتمشى مع أحكام هذه القواعد .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ———————

وتظل نافذة المفعول لغاية ——————— سنة ١٩

الاسكندرية فى ——— شهر ——— سنة ١٩

الموقع على هذا ادناه يقرر بأن حكومة ——————— خولته سلطة اصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى تم فيها مد القرينة فيما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تدخل فيها معاهدة سلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠ فى دور التنفيذ حيث يجب ذكر التاريخ فى هاتين الحالتين بالضبط .

انموذج شهادة السلامة لجهاز التلفراف اللاسلكى لسفينة بضاعة

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لأحكام المعاهدة الدولية لسلامة الارواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحمولة الكلية المسجلة	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ———————

او اشهد انا ——————— الموقع على هذا ادناه :

١ ـ أن السفينة المذكور اسمها بعاليه قد استوفت أحكام القواعد الملحقة بالمعاهدة الدولية المشار اليها فيما يختص بجهاز التلغراف اللاسلكى .

	مقتضيات القواعد	المتبع فعلا
ساعات استماع ضابط اللاسلكى		
عدد ضباط اللاسلكى		
هل يوجد منبه أوتوماتيكى		
هل يوجد جهاز إرسال رئيسى		
هل يوجد جهاز إرسال احتياطى		
هل جهاز الإرسال الرئيسى والاحتياطى مشتركان كهربائيا أم منفصلان عن بعضهما		
هل يوجد جهاز معين الاتجاه		

٢ ـ وان تشغيل جهاز التلغراف اللاسلكى لقوارب النجاة ذات الموتور وجهاز اللاسلكى النقالى لوسائل الانقاذ ـ ان وجد ـ يتمشى مع هذه القواعد .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ———————

وتظل نافذة المفعول لغاية ———————— سنة ١٩

الاسكندرية فى ———— شهر ———— سنة ١٩

الموقع على هذا ادناه يقرر بأن حكومة ———————— خولته سلطة أصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى مدت فيها القرينة ما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تصبح فيها المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠ نافذة المفعول حيث يجب حينئذ كتابة السنة بالضبط .

انموذج شهادة الاعفاء

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أر الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحولة الكلية المسجلة

تشهد حكومة ———————

او اشهد انا ———————— الموقع على هذا ادناه :

أن السفينة اعلاه بمقتضى حكم القاعدة ———— من الفصل ———— من القواعد الملحقة بالمعاهدة المشار اليها معفاة من تنفيذ مقتضيات ————————

وذلك للرحلة أو الرحلات ————————

تبين هنا الظروف التى بنى عليها الاعفاء ان وجدت ———————— ———————— ————————

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ————————

وتظل نافذة المفعول لغاية ———————— سنة ١٩

الاسكندرية فى ———— شهر ———— سنة ١٩

الموقع على هذا ادناه يقرر بان حكومة ———————— خولته سلطة أصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

يكتب هنا رقم القاعدة ورقم الفصل وكذا الفقرات موضوع الاعفاء .

انموذج ٥ شهادة سلامة لسفينة ركاب ذرية

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لاحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحولة الكلية	تفاصيل الرحلات (إن وجدت) طبقا لما ورد بالقاعدة ٢٧ (ج) (٧) من الفصل الثالث	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ———————

او اتعهد انا ———————— الموقع على هذا ادناه :

١ ـ أن السفينة المذكور اسمها بعاليه قد تمت معاينتها طبقا لاحكام المعاهدة الدولية المشار اليها اعلاه .

٢ ـ وانها ـ وهى سفينة ذرية ـ قد استوفت جميع مقتضيات الفصل الثامن من المعاهدة وانها مطابقة لما جاء بملف الأمان الخاص بها المعتمد .

٣ ـ وأن المعاينة اثبتت ان السفينة قد استوفت اشتراطات القواعد الملحقة بالمعاهدة المذكورة فيما يختص :

(١) ببناء السفينة والمراجل الرئيسية والمساعدة وكذا اجهزة الضغط والآلات .

(٢) بالترتيبات والتفاصيل الخاصة بالتقاسيم السدود للماء .

(٣) بخطوط الشحن للتقاسيم الآتية :

خطوط الشحن للتقاسيم المحددة والمحفورة على جانب السفينة فى منتصفها . (القاعدة ١١ من الفصل الثانى)	ح الطا	تطبق إذا كانت الأمكنة المعدة لنقل ركاب تشمل الأماكن الآتية التى تستعمل تارة للركاب وتارة للبضاعة
C_1		
C_2		
C_3		

٤ ـ وان معدات انقاذ الأرواح تكفى لعدد اجمالى من الأشخاص لا يزيد على ـــــــــ شخصا وبيانها كالآتى :

ـــــ قوارب نجاة (بما فى ذلك ـــــــ قوارب نجاة بموتور) وكلها تكفى لحمل ـــــــ شخصا ومن ضمنها قوارب نجاة بموتور مزودة بجهاز تلفراف لاسلكى ونور كشاف وكذا ـــــــ قوارب بموتور مزودة بنور كشاف فقط ويلزم الجميع ـــــــ بحارة يحملون شهادات بحار لقارب نجاة .

ـــــ رماث نجاة موضوعة تحت وسائل لانزالها الى الماء تسع ـــــ شخصا .

ـــــ رماث نجاة ليست لها وسائل خاصة لانزالها فى الماء وتسع ـــــ شخصا .

ـــــ اجهزة طافية تكفى ـــــ شخصا .

ـــــ اطواق نجاة .

ـــــ صدرات نجاة

٥ ـ وان قوارب ورماث النجاة جهزت طبقا لاشتراطات القواعد .

٦ ـ وان السفينة مجهزة بجهاز قذف الحبل وجهاز لاسلكى (نقالى) بوسائل نجاة حسب مقتضيات القواعد .

٧ ـ وان السفينة مستوفية لمقتضيات القواعد فيما يختص بجهاز اللاسلكى كالآتى :

	مقتضيات القواعد	المتبع فعلا
ساعات استماع ضابط اللاسلكى		
عدد ضباط اللاسلكى		
هل يوجد منبه أوتوماتيكى ؟		
هل يوجد جهاز رئيسى ؟		
هل يوجد جهاز احتياطى ؟		
هل جهاز الارسال الرئيسى والاحتياطى منفصلان أو متصلان كهربائيا ؟		
هل يوجد جهاز معين الاتجاه		
عدد الركاب الذين صرفت من أجلهم هذه الشهادة		

٨ ـ وان تشغيل جهاز التلفراف اللاسلكى لقوارب النجاة ذات الموتور وجهاز اللاسلكى النقالى لوسائل الانقاذ ـ اذا وجد ـ تتمشى مع أحكام هذه القواعد .

٩ ـ وان السفينة استوفت مقتضيات القواعد الخاصة بأجهزة اكتشاف واطفاء الحريق وانها مزودة بأنوار وعلامات الملاحة وبسلم المرشد وبوسائل عمل الاشارات الصوتية واشارات الاستغاثة طبقا لاشترطات هذه القواعد والقواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم فى البحار .

١٠ ـ وان السفينة استوفت من جميع الوجوه الأخرى مقتضيات كل ما يجب تطبيقه عليها من هذه القواعد .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة ـــــــــــــــ

وتظل نافذه المفعول لغاية ـــــ سنة ١٩

الاسكندرية فى ـــــــ شهر ـــــــ سنة ١٩

الموقع على هذا أدناه يقرر بأن حكومة ـــــــ خولته سلطة اصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى تم فيها مد القرينة فيما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تدخل فيها معاهدة سلامة الأرواح فى البحار سنة ١٩٦٠ فى دور التنفيذ حيث يجب ذكر التاريخ فى هاتين الحالتين بالضبط .

وفى حالة السفينة التى حولت من سفينة بضاعة الى سفينة ركاب طبقا لحكم القاعدة (ا/ب/١) من الفصل الثانى يذكر التاريخ الذى بدىء فيه فى عملية التحويل .

انموذج لشهادة سلامة لسفينة ذرية لنقل البضائع

(الخاتم الرسمى) (الدولة)

صرفت بالتطبيق لأحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة ١٩٦٠

اسم السفينة	الرقم الرسمى أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	الحمولة الكلية المسجلة	تاريخ مد القرينة (تنظر الملحوظة أدناه)

تشهد حكومة ـــــــــــــــ

او اشهد انا ـــــــــــــــ الموقع على هذا أدناه :

١ ـ أن السفينة المذكور اسمها بعاليه قد تمت معاينتها طبقا لاشتراطات المعاهدة الدولية المشار اليها .

٢ ـ وانها وهى سفينة ذرية قد استوفت جميع مقتضيات الفصل الثامن من المعاهدة وانها مطابقة لما جاء بملف الأمان الخاص بها المعتمد .

٣ ـ وان المعاينة اثبتت ان السفينة استوفت اشتراطات القاعدة (١٠) من الفصل الاول من المعاهدة فيما يختص ببدن السفينة وآلاتها وتجهيزاتها كما استوفت ما يجب تطبيقه عليها من احكام الفصل الثانى .

٤ ـ وان معدات الانقاذ تكفى لعدد اجمالى لا يزيد عن .... شخصا فقط وهى :

..... قوارب نجاة بالجانب الايسر تكفى لحمل ..... شخصا .

..... قوارب نجاة بالجانب الايمن تكفى لحمل ..... شخصا .

..... قوارب نجاة مسيره آليا (محسوبة ضمن قوارب النجاة الموضحة اعلاه) وتشمل .... قوارب نجاة بموتور مجهزة بتلفراف لاسلكى وبانوار كشافة وقوارب نجاة بموتور مجهزة بانوار كشافة فقط .

..... رماث نجاة موضوعة تحت وسائل خاصة لانزالها وتسع ..... شخصا .

..... رماث نجاة غير موضوعة تحت وسائل خاصة لانزالها وتسع ..... شخصا .

..... اطواق نجاة .

..... صدرات نجاة .

٥ ـ وان قوارب ورماث النجاة مجهزة وفقا لاشتراطات القواعد الملحقة بالمعاهدة .

٦ ـ وان السفينة مزودة بجهاز لقذف الحبل وجهاز لاسلكى نقالى لوسائل النقل للنجاة طبقا لاشتراطات القواعد المشار اليها .

٧ ـ وان السفينة مستوفية لمقتضيات القواعد فيما يختص بأجهزة اللاسلكى كالآتى :

	مقتضيات القواعد	المبنى فعلا
ساعات استماع ضابط اللاسلكى	.....	.....
عدد ضباط اللاسلكى	.....	.....
هل يوجد منبه أوتوماتيكى	.....	.....
هل يوجد جهاز رئيسى	.....	.....
هل يوجد جهاز احتياطى	.....	.....
هل جهاز الارسال الرئيسى والاحتياطى منفصلان أم متصلان كهربائيا	.....	.....
هل يوجد جهاز معين الاتجاه	.....	.....

٨ ـ وان تشغيل جهاز التلفراف اللاسلكى لقوارب النجاة ذات الموتور وجهاز اللاسلكى النقالى لوسائل النقل للانقاذ ـ اذا وجد ـ يتمشى مع احكام هذه القواعد .

٩ ـ وان المعاينة اثبتت ان السفينة قد استوفت مقتضيات المعاهدة المذكورة فيما يتعلق بمعدات اطفاء الحريق وانها مزودة بانوار وعلامات الملاحة وبسلم المرشد وبوسائل اعطاء الاشارات الصوتية واشارات الاستغاثة طبقا لاشتراطات القواعد المشار اليها وكذلك القواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم فى البحار .

١٠ ـ وان السفينة قد استوفت من جميع الوجوه الاخرى مقتضيات كل ما يجب تطبيقه عليها من هذه القواعد .

صرفت هذه الشهادة باسم حكومة _____

وتظل نافذة المفعول لغاية _____ سنة ١٩

الاسكندرية فى ____ شهر _____ سنة ١٩

الموقع على هذا أدناه يقرر بأن حكومة _____ خولته سلطة اصدار هذه الشهادة .

التوقيع والوظيفة

ملحوظة : يكفى ذكر السنة التى تم فيها مد القرينة فيما عدا سنة ١٩٥٢ والسنة التى تدخل فيها معاهدة سلامة الارواح فى البحار لسنة ١٩٦٠ فى دور التنفيذ حيث يجب ذكر التاريخ فى هاتين الحالتين بالضبط .