

مشروع قانون رقم 21.21

يوافق بموجبه على بروتوكول عام 1988
المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل،
لعام 1966، المعتمد بلندن في 11 نوفمبر 1988

مشروع قانون رقم 21.21
يوافق بموجبه على بروتوكول عام 1988
المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل،
لعام 1966، المعتمد بلندن في 11 نوفمبر 1988

مادة فريدة

يوافق على بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل، لعام 1966، المعتمد بلندن في 11 نوفمبر 1988.

*

* *

بروتوكول عام 1988 المتعلق
بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل، لعام 1966

ان الأطراف في هذا البروتوكول،

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

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

وإذ تدرك أيضاً الحاجة إلى المضي قدماً في تحسين الأحكام التقنية للاتفاقية آنفة الذكر،

وإذ تدرك كذلك الحاجة إلى أن تدرج في الاتفاقية المذكورة أحكام تتعلق بالمعايير والأجهزة منسقة مع الأحكام ذات الصلة الواردة في صكوك دولية أخرى،

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

قد اتفقت على ما يلي :

المادة الأولى

التزامات عامة

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

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

3 وفيما يتعلق بالسفن التي يحق لها رفع علم دولة غير طرف في الاتفاقية والبروتوكول الحالي ، فإن على أطراف هذا البروتوكول تطبيق متطلبات الاتفاقية والبروتوكول الحالي حسب الاقتضاء لضمان عدم منح تلك السفن معاملة أكثر رعاية .

المادة الثانية

الشهادات الموجودة

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

2 لايجوز لطرف في البروتوكول الحالي اصدار شهادات بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل ، لعام 1966 في صيغتها المعتمدة في 5 نيسان/أبريل 1966 .

المادة الثالثة

إرسال المعلومات

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

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

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

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

المادة الرابعة

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

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

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

(ب) التوقيع رهناً بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، على أن يتبع ذلك التصديق أو القبول أو الموافقة ، أو

(ج) الانضمام .

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

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

المادة الخامسة

بدء النفاذ

1 يبدأ نفاذ هذا البروتوكول بعد إثني عشر شهراً من التاريخ الذي يلي فيه كلا الشرطين التاليين :

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

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

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

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

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

4 وبعد التاريخ الذي يعتبر فيه أي تعديل على البروتوكول الحالي ، أو تعديل ، فيما بين اطراف البروتوكول الحالي ، على الاتفاقية مقبولا بمقتضى المادة السادسة ، فإن أي صك يودع بالتصديق ، أو القبول ، أو الموافقة ، أو الانضمام ينطبق على هذا البروتوكول أو الاتفاقية بصيغتهما المعدلة .

المادة السادسة

التعديلات

1 يجوز تعديل البروتوكول الحالي ، وكذلك الاتفاقية ، فيما بين اطراف هذا البروتوكول ، عن طريق اتخاذ أي من الاجراءات المحددة في الفقرات التالية.

2 التعديلات المدرجة بعد النظر فيها داخل المنظمة :

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

(ب) يحال أي تعديل مقترح ومعهم كما هو مبين اعلاه الى لجنة السلامة البحرية للمنظمة للنظر فيه .

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

(د) تعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي أطراف هذا البروتوكول الحاضرة والمصوتة فسي لجنة السلامة البحرية الموسعة حسب البند (ج) أعلاه (والمشار إليها فيما بعد باسم "اللجنة الموسعة للسلامة البحرية") بشرط حضور ثلث الأطراف على الأقل عند التصويت .

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

(و) '1' يعتبر أي تعديل يدخل على مادة ما أو على الملحق الف من البروتوكول الحالي ، أو أي تعديل على مادة من الاتفاقية فيما بين أطراف البروتوكول الحالي ، مقبولاً اعتباراً من تاريخ موافقة ثلثي أطراف هذا البروتوكول .

'2' يعتبر أي تعديل على الملحق بء للبروتوكول الحالي أو أي تعديل ، فيما بين أطراف البروتوكول الحالي ، على ملحق ما للاتفاقية مقبولاً :

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

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

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

(ز) '1' يبدأ نفاذ أي تعديل وردت الإشارة إليه في الفقرة الفرعية (و)'1' بعد ستة أشهر من تاريخ اعتباره مقبولاً وذلك بالنسبة لأطراف هذا البروتوكول التي وافقت عليه . أما فيما يتعلق بأي طرف يقبله بعد ذلك التاريخ ، فان التعديل يغدو ساري المفعول بعد مضي ستة أشهر على قبول ذلك الطرف به .

2' يبدأ نفاذ أى تعديل أشير إليه في الفقرة الفرعية (و)1' بالنسبة لجميع الأطراف في هذا البروتوكول ، ما عدا تلك الأطراف التي عارضت التعديل بمقتضى الفقرة الفرعية آتفة الذكر والتي لم تسحب تلك الاعتراضات ، بعد ستة أشهر من تاريخ اعتباره مقبولا . ومع ذلك فيمقدور أى طرف ، قبل تاريخ بدء النفاذ ، أن يخطر الأمين العام للمنظمة بأنه يعفى نفسه من تنفيذ ذلك التعديل لمدة لاتزيد عن عام واحد من تاريخ نفاذه ، أو لمدة أطول حسبما يمكن أن تحدد أغلبية ثلثي الأطراف الحاضرة والمصوتة في اللجنة الموسعة للسلامة البحرية وقت اعتماد التعديل .

3 التعديلات المدرجة عن طريق مؤتمر :

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

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

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

4 (أ) يعتبر الطرف في هذا البروتوكول الذي قبل تعديلا أشير إليه في الفقرة الفرعية 2(و)2' ، ودخل حيز التنفيذ ملزما باتاحة مزايا الاتفاقية الحالية فيما يتمثل بالشهادات الممنوحة الى سفينة يحق لها رفع علم دولة طرف اعترضت ، بموجب احكام الفقرة الفرعية آتفة الذكر ، على هذا التعديل ولم تسحب اعتراضها ، على أن ينطبق ذلك فقط على الجوانب المرتبطة بالمسائل التي يغطيها التعديل المعني في تلك الشهادات .

(ب) يقوم الطرف الذي قبل تعديلا أشير إليه في الفقرة الفرعية 2(و)2' ودخل حيز التنفيذ باتاحة مزايا هذه الاتفاقية فيما يتصل بالشهادات الممنوحة الى سفينة يحق لها رفع علم دولة طرف قامت ، بموجب احكام الفقرة الفرعية آتفة الذكر ، باخطار الأمين العام للمنظمة بأنها تعفى نفسها من تنفيذ التعديل .

- 5 وما لم ينص صراحة على خلاف ذلك ، فإن أي تعديل على الاتفاقية الحالية بمقتضى هذه المادة ، ويتعلق بهيكل السفينة ، سينطبق فقط على السفن الممدودة صوابها أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في موعد نفاذ التعديل أو بعد هذا التاريخ .
- 6 يقدم اعلان الموافقة أو الاعتراض على التعديل أو أي أخطار بمقتضى الفقرة الفرعية 2(ن)2' كتابة الى الأمين العام للمنظمة ، الذي يقوم باعلام جميع الأطراف هذا البروتوكول بما يرد اليه وتاريخ استلام ذلك .
- 7 يعلم الأمين العام للمنظمة جميع الأطراف في هذا البروتوكول بالتعديلات التي تدخل حيز التنفيذ بمقتضى هذه المادة ، مع تاريخ بدء نفاذ كل تعديل منها .

المادة السابعة

الانسحاب

- 1 يجوز لأي طرف في البروتوكول الحالي الانسحاب منه في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذ البروتوكول بالنسبة لذلك الطرف .
- 2 يكون الانسحاب عن طريق ايداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام للمنظمة .
- 3 يسري مفعول الانسحاب بعد عام من استلام الأمين العام للمنظمة لصك الانسحاب أو بعد مدة أطول تحدد في الصك المذكور .
- 4 يعتبر انسحاب طرف ما من الاتفاقية على أنه انسحاب من جانبه من هذا البروتوكول . ويسري مفعول مثل ذلك الانسحاب في نفس تاريخ سريان الانسحاب من الاتفاقية وفقاً للفقرة (3) من المادة 30 من الاتفاقية .

المادة الثامنة

المودع لديه

- 1 يودع البروتوكول الحالي لدى الأمين العام للمنظمة (المشار اليه فيما بعد باسم "المودع لديه") .

2 ويقوم المودع لديه بما يلي :

(1) اعلام حكومات جميع الدول التي وقعت البروتوكول الحالي أو انضمت اليه بما يلي :

'1' كل توقيع جديد أو ايداع لسك تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام ، صغ تاريخ ذلك ؛

'2' تاريخ بدء نفاذ البروتوكول الحالي ؛

'3' ايداع أي سك انسحاب من البروتوكول الحالي مع تاريخ استلامه وموعد سريان الانسحاب ؛

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

3 وبجرد بدء نفاذ البروتوكول الحالي ، يرسل المودع لديه نسخة منه صادقة ومصدقة الى امانة الأمم المتحدة للتسجيل والنشر تمثيا مع المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة التاسعة

اللغات

حرر هذا البروتوكول في نسخة اصلية واحدة باللغات العربية ، والصينية ، والانكليزية ، والفرنسية ، والروسية ، والاسبانية ، وتعتبر هذه النصوص متساوية في الحجية .

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

واشهاداً على ذلك قام الموقعون أدناه ، المفوضون بذلك اصولاً من قبل حكوماتهم ، بالتوقيع على هذا البروتوكول .

الملاحق ألف

تعديلات وإضافات على مواد
الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل ، لعام 1966

المادة 2

تعريف

يستعاض عن النص الحالي للفقرة (8) بما يلي :

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

تضاف فقرة جديدة رقمها (9) ونصها الآتي :

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

المواد 3 و12 و16 و21

تحذف جميع الاشارات الواردة في نصوص المواد الحالية الى "عام 1966" فيما يتصل بالشهادة الدولية لخطوط التحميل .

المادة 4

التطبيق

يستعاض عن النص الحالي للفقرة (3) بما يلي :

"(3) تنطبق اللوائح الواردة في الملحق 1 على السفن الجديدة ، ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة ."

المادة 5

الاستثناءات

يستعاض عن عبارة "بونتانورته" الواردة في الفقرة (2)(ج) بعبارة "بونتاراسا (كابو سان انطونيو)".

المادة 13

المعاينة والتفتيش والوسم

يستعاض عن العنوان الحالي بما يلي :

"المعاينات والوسم"

يستعاض عن عبارة "المسح والتفتيش والوسم" الواردة في السطر الأول والرابع والسابع (في النص الانكليزي) بعبارة "المعاينات والوسم"

المادة 14

المعاينات وعمليات التفتيش الأولية والدورية

يستعاض عن العنوان الحالي بما يلي :

"المعاينات الأولية والتجديدية والسنوية"

يستعاض عن النص الحالي بما يلي :

(1)“ تخضع السفينة للمعاينات المحددة فيما يلي :

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

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

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

(1) انه لم تدخل أية تغييرات على البدن أو الانشاءات العلوية يمكن أن تؤثر على الحسابات التي تحدد وضع خط التحميل ؛

(2) ان الترتيبات والأجهزة اللازمة لحماية الفتحات ، وقضبان التخزين ، ومنافذ التصريف وسبل الوصول الى أماكن إقامة الطاقم مصادة في حالة فقالة ؛

(3) ان علامات العائم موسومة بشكل صحيح ودائم ؛

(4) ان المعلومات التي تتطلبها اللائحة 10 متوافرة .

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

المادة 16

اصدار الشهادات

تحذف الفقرة (4) .

المادة 17

اصدار الشهادات من قبل حكومة اخرى

يستعاض عن العنوان الحالي بما يلي :

"اصدار أو تصديق الشهادات من قبل حكومة أخرى"

يستعاض عن النص الحالي للفقرة (1) بما يلي :

"(1) يحور لحكومة متعاقدة ، بناء على طلب حكومة متعاقدة أخرى ، أن تدفع إلى اصناع سعيه للمعاينة ، وأن تصرح بمنحها الشهادة الدولية لحطوط التجميل ، وأن تصادق ، حيثما كان ذلك مناسباً ، أو ترخص بالمصاقفة على الشهادة التي تحملها السعيه وفقاً للاتفاقية الحالية ."

تحذف الاشارة الى "عام 1966" الواردة في الفقرة 4 .

المادة 18

نموذج الشهادات

يستعاض عن النص الحالي بما يلي :

"تحرر الشهادات في شكل يطابق الساذج الواردة في الملحق الثالث من الاتفاقية الحالية . وادا لم تكن اللغة المستعملة هي الانكليزية أو الفرنسية ، فمن الواجب أن يشتمل النص على ترجمة الى احدى هاتين اللعتين ."

المادة 19

مدة الشهادات

يستعاض عن العنوان الحالي بما يلي :

"مدة الشهادات وصحتها"

يستعاض عن النص الحالي بما يلي :

- (1) " تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل لمدة تحددها الادارة ولا تتجاوز خمس سنوات .
- (2) (أ) وبغض النظر عن متطلبات الفقرة (1) فإنه في حال اتمام المعاينة التجديدية ضمن فترة 3 أشهر قبل تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية ، فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة اعتباراً من تاريخ ذلك الاتمام الى موعد لا يتجاوز فترة 5 سنوات من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية .
- (ب) وعند اتمام المعاينة التجديدية بعد تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة اعتباراً من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية الى موعد لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية .
- (ج) وعند اتمام المعاينة التجديدية قبل فترة تزيد عن 3 أشهر من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية ، فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة اعتباراً من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية الى موعد لا يتجاوز فترة 5 سنوات من تاريخ اتمام المعاينة التجديدية .
- (3) وفي حال منح شهادة لمدة تقل عن 5 سنوات فإنه يجوز للادارة تمديد صلاحيتها الى ما بعد تاريخ الانقضاء وذلك لفترة محددة في الفقرة (1) ، شريطة اجراء المعاينات السنوية المشار اليها في الفقرة 14 المنطبقة عند منح شهادة لمدة تزيد عن 5 سنوات ، وذلك حسبما هو مناسب .
- (4) واذا تعذر ، بعد المعاينة التجديدية المشار اليها في الفقرة (1)(ب) من المادة 14 ، منح شهادة جديدة الى السفينة قبل تاريخ انقضاء مدة الشهادة الحالية ، فإنه يجوز للقائم

على تنفيذ المعاينة ، سواء أكان شخصاً أو منظمة ، أن يمدد صلاحية الشهادة الحالية لفترة لاتزيد على 5 أشهر. ومن الواجب تصديق هذا التمديد على الشهادة ، وأن يقتصر منحه على الحالات التي لم تدخل فيها تغييرات على الهيكل ، والمعدات ، والترتيبات ، والأبعاد تؤثر على عائم السفينة .

(5) إذا لم تكن السفينة وقت انقضاء مدة الشهادة في ميناء يتوجب أن تعين فيه ، فإنه يجوز للإدارة أن تمدد فترة صلاحية الشهادة وذلك فقط للسماح للسفينة باستكمال رحلتها إلى الميناء الذي ستخضع فيه للمعاينة على أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسباً ومعقولاً . ولا يجوز تمديد فترة شهادة لأكثر من 3 أشهر . ولا يحق لسفينة منحت تمديداً أن تقوم ، بعد وصولها إلى الميناء الذي ستعابن فيه ، بمغادرة هذا الميناء ، استناداً إلى التمديد المذكور ، دون الحصول على شهادة جديدة . وعند اتمام المعاينة التجديدية فإن الشهادة الجديدة ستكون صالحة لفترة لاتزيد عن 5 سنوات اعتباراً من تاريخ انقضاء الشهادة الحالية قبل منح التمديد .

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

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

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

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

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

- (ج) يجوز ابقاء تاريخ الانقضاء على حاله شريطة اجراء معاينة سنوية او أكثر بما يكفل عدم تجاوز الفترات الفاصلة القصوى التي تنص عليها اللائحة 14 .
- (9) تفقد الشهادة الدولية لخطوط التحميل صلاحيتها اذا ما نشأت أي من الظروف التالية :
- (أ) حدوث تغييرات مادية في بدن السفينة او منشآتها العلوية مما يستدعي تعيين عائم أكبر ؛
- (ب) عدم صون التركيبات والأجهزة المشار اليها في الفقرة 1(ج) من المادة 14 في حالة فعالة ؛
- (ج) عدم التصديق على الشهادة بما يوضح أن السفينة قد خضعت للمعاينة حسبما هو منصوص عليه في الفقرة 1(ج) من اللائحة 14 ؛
- (د) تخفيض المقاومة الهيكلية للسفينة الى حد تغدو فيه غير آمنة .
- (10) (أ) لايجوز أن تزيد مدة شهادة الاعفاء الدولية لخطوط التحميل التي تمنحها الادارة الى سفينة معفاة بموجب الفقرة (ج) من اللائحة 6 عن 5 سنوات . ومن الواجب أن تخضع مثل هذه الشهادة الى اجراءات تجديد ، وتصديق ، وتمديد ، والغاء شبيهة بما هو منصوص عليه في هذه المادة بشأن الشهادة الدولية لخطوط التحميل .
- (ب) ينبغي أن تقتصر مدة شهادة الاعفاء الدولية لخطوط التحميل الممنوحة لسفينة معفاة بموجب الفقرة (4) من المادة 6 على الرحلة المنفردة الصادرة لها .
- (11) تفقد الشهادة التي تصدرها الادارة لسفينة ما صلاحيتها فور نقل هذه السفينة الى علم دولة أخرى ."

المادة 21

الرقابة

يستعاض في الفقرة 1(ج) عن الاشارة الواردة الى "الفقرة (3)" بالاشارة الى "الفقرة (9)" .

الملحق بـ

تعديلات وإضافات على ملاحق
الاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل لعام 1966

الملحق الأول

لوائح تحديد خطوط الترحيل

الباب الأول - عموميات

اللائحة 1

مقاومة البدن

يستعاض عن عبارة "مقاومة البدن" الواردة في العنوان بعبارة "مقاومة السفينة".

في الجملة الأولى من اللائحة يستعاض عن كلمة "بدن" بكلمة "سفينة".

اللائحة 2

التطبيق

تضاف اللقртان الجديدتان (6) و(7) على النحو التالي :

"(6) يقتصر تطبيق اللائحة 22(2) و27 على السفن الممدودة صوابها أو التي تكون في مرحلة صائفة من البناء في تاريخ نفاذ بوتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل لعام 1966 أو بعد ذلك .

(7) تمثل السفن الجديدة ، غير السفن المحددة في الفقرة (6) ، لاحكام اللائحة 27 من الاتفاقية الحالية (في صيغتها المنقحة) أو لاحكام اللائحة 27 من الاتفاقية الدولية لخطوط الترحيل لعام 1966 (حسبما اعتمدت في 5 نيسان/أبريل 1966) ، وذلك طبقاً لما تقرره الإدارة ."

اللائحة 3

تعريف المصطلحات المستخدمة في الملاحق

يستعاض عن النص الحالي للفقرة (1) بما يلي :

"(1) الطول : يعتبر الطول (L) معادلاً لنسبة 96 في المائة من اجمالي طول خط الماء عند 85 في المائة من العمق المشكل المقاس من قمة الصالب ، أو للمسافة القائمة بين الجانب الأصلي من مقدمة السفينة ومحور الدفة على خط الماء المذكور ، إذا كانت هذه المسافة أكبر . وحيشما يكون كلاف مقدمة السفينة متعراً فوق خط الماء عند 85 في المائة من العمق المشكل فانه ينبغي حساب الطرف الامامي للطول الكلي والجانب الامامي من مقدمة السفينة على التوالي عند الاسقاط العمودي على خط الماء المذكور للنقطة الخلفية القصوى لكلاف مقدمة السفينة (فوق خط الماء) . وفي السفن المصممة بميل في الصالب فمن الواجب أن يكون خط الماء الذي يقاس عليه هذا الطول موازياً لخط الماء التصميمي ."

في الفقرة (5)(ب) يستعاض عن عبارة "الخطوط المشكلة للسطح والالواح الجدارية الجانبية" بعبارة "الخطوط المشكلة للسطح والجوانب"

اللائحة 5

وسم خطوط التحميل

تحذف عبارة "(كما هو موضح في الشكل 2)" من الجملة الأخيرة في اللائحة .

اللائحة 9

التثبيت من العلامات

تحذف الاشارة الى "عام 1966" فيما يتعلق بالشهادة الدولية لخطوط التحميل .

الباب الثاني - شروط تعيين العائم

اللائحة 10

المعلومات المطلوبة من الربان

يستعاض عن النص الحالي للفقرة (2) بما يلي :

"(2) وبالنسبة لكل سفينة غير ملزمة بمقتضى الاتفاقية الدولية السارية لسلامة الأرواح في البحار بأن تخضع لاختبار امالة عند اتمام بنائها ينبغي تحقيق ما يلي :

(أ) أن تمال السفينة وتحسب الازاحة الفعلية وموقع مركز الثقل في ظل الحالة الخفيفة ؛

(ب) ان توفر لربانها ، في نماذج معتمدة ، المعلومات الموثوقة اللازمة لتمكينه من أن يحصل ، بعمليات سريعة وبسيطة ، على ارشادات دقيقة بشأن توازن السفينة في ظل مختلف الظروف التي يحتمل مواجهتها أثناء الخدمة العادية ؛

(ج) أن تحمل السفينة على متنها وفي كل الاوقات معلومات التوازن المعتمدة السرى جانب الاثبات بان هذه المعلومات قد اعتمدت من قبل الادارة ؛

(د) وفي حال موافقة الادارة يجوز للسفينة الاستغناء عن اختبار الامالة ، شريطة توافر بيانات التوازن الأساسية عن اختبار امالة سفينة شقيقة واقتناع الادارة بالاثباتات المقدمة بان من الممكن استخلاص معلومات توازن موثوقة من تلك البيانات ."

اللائحة 15

المنافذ العنبرية المغلقة باغطية نقالة

والمحكم سدها بالمشعات ونبائط الازان

في الجملة الأخيرة من الفقرة (5) تضاف كلمة "خطي" بعد كلمة "الاستكمال" .

اللائحة 22

البوابع والمداخل والمصارف

في الجملة الأولى من الفقرة (1) تضاف عبارة "، باستثناء ما نصت عليه الفقرة 2،" قبل عبارة " بوسائل فعالة ..."

تضاف الفقرة التالية الى النص الحالي :

"(2) يسمح بالبوابع الممررة عبر الجدار من منشآت علوية محوطة ومستخدمه لنقل البضائع وذلك فحسب حينما لاتنفخس حافة سطح العائم في الماء اذا ما مالت السفينة بمقدار 5 درجات الى أي من الجانبين . وفي الحالات الأخرى يجب تمرير التصريف جوّانياً طبقاً لمتطلبات الاتفاقية الدولية السارية لسلامة الأرواح في البحار ."

يعاد ترقيم الفقرات من (2) الى (5) لتصبح من (3) الى (6) .

يستعاض عن الاشارة الى "الفقرة (1)" في الفقرة (4) بعد اعادة الترقيم بالاشارة الى "الفقرة (2)".

في الجملة الأولى من الفقرة (6) بعد الترقيم يستعاض عن عبارة " كل الصامات والتركيبات الجدارية" بعبارة "كل التركيبات الجدارية ، والصامات" .

اللائحة 23

الكوى الجانبية

يستعاض في الفقرة (2) عن عبارة "خط الماء التحميلي" بعبارة "خط التحميل الصيفي (أو خط التحميل الصيفي للأخشاب ، ان تم تعيينه)

اللائحة 24

منافذ التصريف

يستعاض في الجملة الأولى من الفقرة (2) عن عبارة "المنطقة المحسوبة" بعبارة "المنطقة المحسوبة وفقاً للفقرة (1)".

في الجملة الثانية من الفقرة (2) تضاف كلمة "الخطي" بعد كلمة "الاستكمال" .

يستعاض في الفقرة (3) من النص الانكليزي عن عبارة :

"a ship is fitted with a trunk which"

بعبارة

"a ship fitted with a trunk"

الباب الثالث - العوائم

اللائحة 27

طرز السفن

يستعاض عن النص الحالي بما يلي :

"(1) ولاغراض حساب العوائم تقسم السفن الى طرازين هما 'A' و'B' .

السفن من الطراز 'A'

(2) تندرج السفينة في الطراز 'A' اذا كانت :

(أ) مصممة لنقل البضائع السائلة السائبة فحسب ؛

(ب) ذات منعة عالية في السطح المكشوف وفتحات وصول صغيرة فحسب الى اقسام البضائع مغلقة باغطية مطوقة كتيمة من الفولاذ أو من مادة مكافئة ؛

(ج) ذات نفاذية منخفضة في اقسام البضائع المحملة .

(3) ينبغي لسفينة من الطراز 'A' ان زاد طولها عن 150 متراً وعين لها عائم من الطراز 'B' ، ان تكون قادرة ، عند تحميلها وفقاً لمتطلبات الفقرة (11)، على تحمل غمر اي قسم أو اقسام ، بنفاذية مترضة قدرها 0.95 ، على اساس افتراضات العطب المحددة في الفقرة (12) ، وعلى ان تظل طافية في وضع تعادل مرض كما هو محدد في الفقرة (13) . وفي مثل هذه السفينة يعتبر مكان الالات قسماً قابلاً للغمر ولكن بنفاذية قدرها 0.85-

(4) يعين لسفينة من الطراز 'A' عائم لا يقل عما يستخلص بالاعتماد على الجدول 'A' من اللائحة 28 .

السفن من الطراز 'B'

(5) تعتبر جميع السفن التي لاتندرج ضمن الاحكام المتعلقة بالسفن من الطراز 'A' فسي الفقرتين (2) و(3) على أنها من سفن الطراز 'B' .

(6) يعين للسفن من الطراز 'B' ، التي تكون لها في الوضع 1 منافذ عنبرية مجهزة بأغطية عنبرية تمتثل لمتطلبات اللائحة 15 ، ما عدا الفقرة (7) ، عوائم ترتكز على القيم المعطاة في الجدول B من اللائحة 28 ، مضافاً اليها القيم المعطاة في الجدول التالي :

زيادات العوائم على العوائم المجدولة للسفن من الطراز 'B' ، وذلك بالنسبة للسفن ذات الأغطية العنبرية التي لاتتمثل لللائحة 15(7) أو اللائحة 16

طول السفينة زيادة العائم طول السفينة زيادة العائم طول السفينة زيادة العائم
(بالمتر) (بالميليمترات) (بالمتر) (بالميليمترات) (بالمتر) (بالميليمترات)

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

من الواجب حساب العوائم بالنسبة للأطوال المتوسطة للسفن باستخدام طريقة الاستكمال الخطي .

تتولى الإدارة معالجة أمر السفن التي يزيد طولها عن 200 متر .

(7) تعين للسفن من الطراز 'B' ، التي تكون لها في الوضع I منافذ عنبرية مجهزة باغطية عنبرية تمثل لمتطلبات اللاتحة 15(7) أو اللاتحة 16 ، عوائم ترتكز على الجدول B مسن اللاتحة 28 ، وذلك باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرات من (8) الى (13) ضمناً .

(8) يجوز أن تعين لأية سفينة من الطراز 'B' يتجاوز طولها 100 متر عوائم تقل عما تتطلبه اللاتحة (7) ، شريطة أن تكون الإدارة راضية ، فيما يتعلق بمقدار الخفض الممنوح ، عما يلي :

(أ) أن التدابير الموفرة لحماية الطاقم كافية .

(ب) أن ترتيبات التصريف كافية .

(ج) أن الاغطية في الوضعين 1 و2 تمثل لاحكام اللاتحة 16 وانها ذات مقاومة كافية ، وان هناك عناية خاصة بترتيبات احكامها وحرصتها.

(د) ينبغي للسفينة ، عند تحميلها وفقاً لمتطلبات الفقرة (11) ، أن تكون قادرة على تحمل غمر أي قسم أو أقسام ، بنفاذية مفترضة قدرها 0,95 ، على أساس افتراضات العطب المحددة في الفقرة (12)، وعلى أن تظل في وضع تعادل مرض ، كما هو محدد في الفقرة (13) .

(9) وعند حساب عوائم السفن من الطراز 'B' المتماشية مع متطلبات الفقرات (8) و(11) و(12) و(13) فإنه لايجوز تخفيض قيم الجدول B من اللاتحة 28 بنسبة تزيد عن 60 في المائة من الفرق بين القيم المجدولة B وA لأطوال السفن ذات العلاقة .

(10)(أ) يجوز زيادة مقدار تخفيض العوائم المسموح به في ظل الفقرة (9) ليصل الى اجمالي الفرق بين قيم الجدول A وقيم الجدول B شريطة أن تمثل السفينة لمتطلبات ما يلي :

(1) اللاتحة 26 ، عدا الفقرة (4) ، كما لو كان الأمر يتعلق بسفينة من الطراز 'A' ،

(2) الفقرات (8) و(11) و(13) من هذه اللاتحة ،

(3) الفقرة (12) من هذه اللاتحة شريطة افتراض أن أي فاصل انشائي عرضي على مدى طول السفينة مصاب بالعطب ، بحيث يتغير قسمان متجاوران أمامي وخلفي في آن معاً ، باستثناء أن مثل هذا العطب لايطبق على اللواصل الانشائية الحدودية لمكان من أماكن الآلات .

(ب) يعامل مكان الآلات في مثل هذه السفينة ، ان زاد طولها عن 50 متراً ، كما لو كان قسماً قابلاً للغمر ، ولكن بنفاذية قدرها 0.85 .

الوضع الأولي للتحميل

(11) يحدد الوضع الأولي للتحميل قبل الغمر على النحو الآتي :

(أ) ان السفينة محملة حتى خط الماء التحميلي الصيفي على صالب متعادل تخيلي .

(ب) عند حساب مركز الثقل العمودي تنطبق المبادئ التالية :

(1) ان البضائع المحمولة متجانسة .

(2) ان جميع اقسام البضائع ، عدا المشار اليها في البند '3' ادناه ، ولكن بما فيها الاقسام المزمع تحميلها جزئياً ، ستعتبر محملة بالكامل باستثناء حالة البضائع السائلة حين سيعامل كل قسم على اساس انه محمل بسنبة 98 في المائة .

(3) اذا كان من المزمع تشغيل السفينة عند خط الماء التحميلي الصيفي وباقسام فارغة ، فمن الواجب اعتبار مثل هذه الاقسام فارغة شريطة الا يقل ارتفاع مركز الثقل المحسوب بهذا الشكل عن الارتفاع المحسوب وفقاً للفقرة (2) .

(4) ان يحسب حساب 50 في المائة من الطاقة الاجمالية الفردية لكل الصهاريج والاماكن المركبة لاحتواء السوائل والمواد الاستهلاكية . ومن الواجب افتراض ان كل نوع من انواع السوائل له زوج واحد من الصهاريج المستعرضة او صهريج منفرد عند خط المنتصف بسطح طليق أقصى ، وان الصهريج او مجموعة الصهاريج التي ستؤخذ في الاعتبار هي الصهاريج التي يبلغ فيها تأثير السطح الطليق ذروته ، وفي كل صهريج يعتبر مركز ثقل المحتويات هو مركز كتلة الصهريج . وينبغي افتراض ان الصهاريج المتبقية فارغة تماماً او مملوءة تماماً ، وان توزيع السوائل الاستهلاكية بين هذه الصهاريج سينفذ على نحو يضمن الحصول على أقصى ارتفاع ممكن فوق الصالب لمركز الجاذبية .

(5) وفي زاوية للميلان الجانبي لا تتجاوز 5 درجات فمن الواجب في كل قسم محتو على سائل ، كما هو معروض في الفقرة (2) ، باستثناء حالة الاقسام المحتوية على سائل استهلاكية ، كما هو موصوف في الفقرة (4) ، ان يحسب حساب تأثير السطح الطليق الأقصى .
وكبديل فانه يجوز استخدام تأثيرات السطح الطليق الفعلي ، شريطة ان تحظى طرق الحساب بموافقة الادارة .

(6) تحسب الأوزان على أساس القيم التالية للثقل النوعي :

1.025	الماء المالح
1.000	الماء العذب
0.950	الوقود الزيتي
0.900	زيت الديزل
0.900	زيت التزليق

افتراضات الاعطاب

(12) تطبق المبادئ التالية فيما يتعلق بطبيعة العطب المفترض :

(أ) من المفترض في كل الحالات ان الامتداد العمودي للعطب هو من الخط القاعدي الى الاعلى دون حد .

(ب) ان الامتداد العرضي للعطب يعادل B/5 أو 11,5 متر ، ايها اقل ، ويقاس جوائناً من جانب السفينة عمودياً على خط المنتصف على مستوى خط الماء التحميلي الصيفي .

(ج) اذا كان يمكن لعطب ذي مدى اقل مما هو موصوف في البندين (أ) و(ب) أن يخلف حالة اشد خطراً ، فمن الواجب افتراض وقوعه .

(د) وباستثناء ما نص عليه خلافاً لذلك في الفقرة 10(أ) ، فان الغمر يجب أن ينحصر في قسم منفرد بين فاصلين انشائيين عرضيين متجاورين شريطة الا يكون الحد الطولي الداخلي للقسم في موضع يقع ضمن الامتداد العرضي للعطب المفترض . وينبغي عدم افتراض تضرر الفواصل الانشائية الحدودية العرضية للمهاريج الجانبية التي لا تمتد على كامل عرض السفينة ، شريطة أن تكون ممتدة فيما وراء الامتداد العرضي للعطب المفترض الموصوف في البند (B) .

وإذا كانت هناك درجات أو تجاوزيف في فاصل انشائي مستعرض بطول لا يزيد عن 3 أمتار وضمن حدود المدى العرضي للعطب المفترض وفقاً لتعريف البند (B) ، فانه يجوز اعتبار هذا الفاصل الانشائي العرضي سليماً وأن القسم المجاور قد يكون قابلاً للغمر بشكل منفرد . الا انه اذا كانت هناك درجة أو تجويف في فاصل انشائي عرضي بطول يزيد عن 3 أمتار ضمن المدى العرضي للعطب المفترض فان القسمين المجاورين لهذا الفاصل يعتبران مغمورين . ولا تعتبر الدرجة التي يشكلها الفاصل الانشائي لحجرة الكوئل وسطح صهريج حجرة الكوئل درجة في مفهوم هذه اللوحة .

(هـ) عندما يقع فاصل انشائي مستعرض ضمن المدى العرضي للعطب المفترض وبشكل تدرجاً يزيد مقداره عن 3 أمتار في طريق صهريج ذي قعر مزدوج أو صهريج جانبي فان من الواجب اعتبار أن الصهاريح الجانبية أو ذات القعر المزدوج المحاذية للقسم المدرج من الفاصل الانشائي العرضي الرئيسي هي صهاريح مغمورة بشكل متزامن . وإذا كان لهذا الصهريج الجانبية فتحات على عنبر أو عدة عنابر ، مثل فتحات تلقيم الحبوب ، فان هذا العنبر أو هذه العنابر ستعتبر مغمورة بصورة متزامنة . وبالمثل فاذا كان لصهريج جانبي ، في سفينة مصممة لنقل البضائع السائلة ، فتحات على أقسام مجاورة ، فان هذه الاقسام ستعتبر فارغة وخاضعة للغمر بصورة متزامنة . ويطبق هذا الحكم حتى في الحالات التي تكون فيها مثل هذه الفتحات مجهزة بأجهزة اغلاق ، الا في حالة صمامات التحكم المركبة في الفواصل الانشائية بين الصهاريح وحينما تكون هذه الصمامات محكومة من السطح . وتعتبر اغطية فتحات الدخول ذات العزقات المتقاربة مكافئة للفواصل الانشائية غير المخروقة الا في حالة الفتحات في صهاريح الجانب الاعلى التي تتيح الاتصال بين هذه الصهاريح والعنابر .

(و) وعند تصور غمر أي قسمين متجاورين أمامي وخلفي ، فان من الواجب تركيب فواصل انشائية رئيسية عرضية كتيمة على ابعاد قدرها كحد أدنى $2/3 L$ أو $1/3$ أو 14,5 متر ، ايها اقل ، كي تعتبر فعالة . وإذا كانت الأبعاد بين الفواصل الانشائية تقل عند ذلك ، فينبغي افتراض أنه لا وجود لفاصل أو أكثر من الفواصل الانشائية بغية تحقيق البعد الأدنى بين الفواصل الانشائية .

حالة التوازن

(13) تعتبر حالة التوازن بعد الغمر مرضية شريطة :

(أ) أن يكون خط الماء النهائي بعد الغمر ، ومع مراعاة غاطس السفينة وميلانها الجانبي واستوائها ، أدنى من الحد السفلي لأية فتحة قد يحصل من خلالها غمر تدريجي . وتشمل مثل هذه الفتحات أنابيب الهواء ، ومساقط التهوية ، والفتحات التي تغلق بواسطة أبواب كتيمية (حتى لو كانت تتماشى مع اللادحة 12) أو أغطية عنبرية (حتى لو كانت تتماشى مع اللادحة 16 أو اللادحة 19(4)) ، وقد تستبعد منها الفتحات التي تغلق بواسطة أغطية فتحات الدخول ، والكوى المتساطحة ، (التي تتماشى مع اللادحة 18) ، وأغطية عناصر البضائع من النوع الموصوف في اللادحة 27(2) ، والأبواب الكتيمية المنزلة التي تشغل عن بعد ، والكوى الجانبية غير القابلة للفتح (المتماشية مع اللادحة 23) . على أنه في حالة الأبواب التي تفصل مكان الآلات الرئيسية عن قسم أجهزة التوجيه فإنه يجوز أن تكون الأبواب الكتيمية من النوع المفصلي سريع الحركة والتي تظل مغلقة أثناء الأبحار ، عندما لاتكون قيد الاستخدام ، شريطة أن تكون الأسكفة السفلى لمثل هذه الأبواب فسوق خط الماء التحليلي الصليفي .

(ب) وفي حال وجود أنابيب أو قنوات أو أنفاق ضمن المدى المفترض للاختراق العطبي كما هو معرف في الفقرة (12)(ب) ، فإن الواجب اتخاذ الترتيبات اللازمة للحيلولة دون امتداد الغمر التدريجي إلى أقسام غير تلك التي يفترض أنها قابلة للغمر عند حساب كل حالة من حالات العطب .

(ج) إلا تتجاوز زاوية الميلان الجانبي المترتبة على الغمر غير المتماثل مقدار 15 درجة . ويمكن قبول زاوية ميلان تصل إلى 17 درجة إذا لم يكن هناك أي جزء من السطح غاطساً .

(د) أن يكون الارتفاع البيني في الوضع المغمور موجباً .

(هـ) حينما يغطس أي جزء من السطح خارج القسم المفترض انغماره في ظل حالة عطب معينة ، أو في أية حالة يمكن أن يعتبر فيها هاشم التوازن في الوضع المغمور مشكوكاً فيه ، فإن من الواجب دراسة الاتزان المتبقي بعناية . ويمكن اعتبار هذا الاتزان كافياً إذا كان منحني رافعة التقييم يتمتع بمدى قدره 20 درجة على الأقل

بعد وضع التوازن وكانت رافعة التقويم القصوى تبلغ كحد أدنى 0.1 متر ضمن المدى المذكور .
ومن الواجب ألا تقل المساحة تحت منحى رافعة التقويم ضمن هذا المدى عن زاوية نقيّة قدرها
0,0175 متر . وينبغي أن تراعى الإدارة الأخطار المحتملة للفتحات المحمية وغير المحمية التي
يمكن أن تفتل بصورة مؤقتة في حدود مجال الاتزان المتبقي .

(و) ينبغي أن تكون الإدارة متأكدة من أن الاتزان كاف في مراحل العمر الوسطى .

السفن غير المجهزة بوسائل الدفع

(14) تعين للمواعين أو الصنادل أو السفن الأخرى غير المجهزة بوسائل دفع مستقلة عوائم
طبقاً لأحكام هذه اللوائح . ويجوز تعيين عوائم من الطراز 'A' للصنادل التي تلبي
متطلبات الفقرتين (2) و(3) .

(أ) ينبغي أن تدرس الإدارة بشكل خاص اتزان الصنادل التي تحمل بضائع على السطح
المكشوف . ولايجوز نقل بضائع السطح إلا في الصنادل التي يعين لها عائم عادي
من الطراز 'B' .

(ب) على أنه في حالة الصنادل غير المطقمة فإن اللوائح 25 ، و26(2) ، و26(3) ، و(39)
لاتطبق .

(ج) وبالنسبة لمثل هذه الصنادل غير المطقمة التي لا يوجد على سطح عائمها إلا
فتحات دخول صغيرة فحسب مغلقة باغطية مطوقة كتيمة من الفولاذ أو مادة
مكافئة فإنه يجوز تعيين عائم يقل بنسبة 25 في المائة عن العوائم المحسوبة طبقاً
لهذه اللوائح .

اللائحة 37

التخفيض للانشاءات العلوية والجزعية

في الفقرة (2) من حاشية جداول سفن الطراز من 'A' و'B' على السواء تضاف عبارة
"والجزعية" وراء عبارة "الانشاءات العلوية" .

اللائحة 38

التقوس الطولاني

في تعريف "ذ" في الفقرة (12) يستعاض عن عبارة " نهاية التقوس الطولاني" بعبارة "المتعامد الخلفي أو الأمامي".

اللائحة 40

العوائم الدنيا

يستعاض عن عبارة " الفقرة (1)" الواردة في الجملة الأولى من الفقرة (4) بعبارة "الفقرة (3)".

الباب الرابع - المتطلبات الخاصة للسفن
التي عيبت لها عوائم للشحنات الخشبية

اللائحة 44

التستيف

يستعاض عن النص الحالي بما يلي :

"عموميات

(1) تغلق فتحات السطح المكشوف الذي تستف فوقه البضائع اغلاقاً محكماً وتلرز .

ومن الواجب حماية مساقط التهوية وانايب الهواء بصورة كفوءة .

(2) ينبغي أن تمتد الشحنات الخشبية فوق السطح على كامل الطول المتاح وهو الطول الكلي للبيئر أو الآبار الواصلة بين الانشاءات العلوية .

وحيثما لا يكون هناك انشاء علوي حدي في النهاية الخلفية ، فمن الواجب أن تمتد الأخشاب حتى الطرف الخلفي على الأقل من المنفذ العنبري الأقصى .

وينبغي ان تمتد الشحنتات الخشبية فوق السطح عرضانياً باقرب ما يكون الى جانب السفينة ، علماً بأن من الواجب أن تراعى العوائق بصورة لائقة مثل قضبان التحسرس ، والشكل الملطمية ، والأعمدة ، ومنفذ المرشدين ، وما الى هذا ، شريطة الا تزيد الفجوة الناشئة عن ذلك في جانب السفينة عن 4 في المائة وسطياً من العرض . ومن الواجب تستيف الأخشاب تستيفاً محكماً قدر الامكان وذلك على الأقل حتى الارتفاع القياسي للانشاء العلوي عدا أي سطح مؤخرة مشيد .

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

(4) ينبغي تستيف الشحنتات الخشبية على السطح تستيفاً محكماً وتحميها ورصرتها . ومن الواجب الا تعرقل هذه الشحنتات بأي شكل ملاحه السفينة وأعمالها الضرورية .

الأعمدة

(5) ينبغي أن تكون الأعمدة ، ان تطلبت طبيعة الأخشاب وجودها ، ذات مقاومة كافية في ضوء عرض السفينة . ومن الواجب الا تتجاوز مقاومة الأعمدة مقاومة الملطم ، وأن تكون الأبعاد القائمة بينها مناسبة لطول وطبيعة الأخشاب المحمولة على الا تزيد تلك الأبعاد عن 3 امتار . ويجب توفير زوايا متينة أو تجاويف معدنية أو وسائل اخرى مكافئة من حيث الفعالية لتثبيت الأعمدة .

الاقمطة

(6) ينبغي رصمة الشحنتات الخشبية على السطح رصمة فعالة على امتداد طولها وذلك بنظام تقيط تقبله الادارة بالنسبة لطبيعة الأخشاب المحمولة .*

* يرجى الرجوع الى مدونة الممارسات الامنة للسفن الناقلة لشحنتات خشبية على السطح التي اعتمدها المنظمة أصلاً في القرار A 287(VIII) وعدلتها لجنة السلامة البحرية في دورتها التاسعة والثلاثين .

الاتزان

(7) ينبغي أن تتخذ الترتيبات لضمان هامش آمن للاتزان في جميع مراحل الرحلة ، مع مراعاة الإضافات اللاحقة بالوزن ، مثل الإضافات الناشئة عن امتصاص الماء أو الجليسد ، أن انطبق ذلك ، والخسائر في الوزن كتلك الناجمة عن استهلاك الوقود والمؤن .

حماية الطاقم ، والوصول إلى أماكن الآلات ، وما إلى ذلك

(8) إضافة إلى متطلبات اللائحة 25(5) فمن الواجب توفير قضبان تحرز أو حبال نجاة لا يزيد البعد العمودي بينها عن 350 ملم وذلك على جانبي سطح البضائع وإلى ارتفاع يصل إلى متر واحد على الأقل فوق الشحنات .

وإلى جانب ذلك فمن الواجب توفير حبل نجاة قريب قدر الامكان من خط منتصف السفينة ، ويفضل أن يكون حبلًا سلكيًا مشدوداً بواسطة لولب شد. وينبغي أن تكون الأبعاد بين الدعائم اللولبية لجميع قضبان التحرز وحبال النجاة على نحو يحول دون أي ارتخاء مفرط . وحينما تكون الشحنات غير مستوية فمن الواجب تركيب سطح مشي آمن لا يقل عرضه عن 600 ملم فوق البضائع وأن يحرص بفعالية تحت أو إلى جانب حبل النجاة .

(9) وحين يتعذر تلبية المتطلبات الواردة في الفقرة (8) فمن الواجب استخدام ترتيبات بديلة تلقى قبول الإدارة .

ترتيبات التوجيه

(10) ينبغي أن تحظى ترتيبات التوجيه بحماية فعالة من الأضرار الناشئة عن الشحنات ، وأن تكون قريبة المتناول قدر الامكان . ومن الواجب اتخاذ تدابير كفوءة تضمن التوجيه فسي حال تعطل ترتيبات التوجيه الرئيسية ."

اللائحة 45

حساب العائم

في الفقرة (5) تضاف العبارة التالية "أو مع اللائحة 40(8) على أساس غاطس الأخشاب الصيفي مقاساً من قمة الصالب إلى خط التحميل الصيفي للأخشاب" وذلك بعد عبارة "خط الماء التحميلي الصيفي للأخشاب" .

الملحق الثاني

المناطق والجهات والفترات الموسمية

اللائحة 46

المناطق والجهات الموسمية الشتائية الشمالية

يستعاض عن الجملة الأخيرة الواردة في الفقرة (1)(ب) بما يلي :
"ويستثنى من هذه المنطقة كل من المنطقة الموسمية الأولى ، والجهة الموسمية الشتائية لشمال الأطلسي وبحر البلطيق الذي يحده خط عرض سكاو في سكاغيبيرات. وتعتبر جزر شتلاند كحد للمنطقتين الموسميتين الشتائيتين الأولى والثانية لشمال الأطلسي .

الفترات الموسمية

الشتاء : من 1 تشرين الثاني/نوفمبر حتى 31 آذار/مارس

الصيف : من 1 نيسان/أبريل حتى 31 تشرين الأول/أكتوبر

اللائحة 47

المنطقة الموسمية الشتائية الجنوبية

يستعاض عن عبارة "الى الساحل الغربي للقارة الأمريكية" الواردة في نهاية اللائحة بما يلي :

"الى نقطة خط العرض 33° جنوباً وخط الطول 79° غرباً ، ثم بخط الاتجاه الثابت حتى نقطة خط العرض 41° جنوباً ، وخط الطول 75° شرقاً ، ثم بخط الاتجاه الثابت حتى منارة بونتاكورونا في جزيرة تشيلوي عند نقطة خط العرض 47°41' جنوباً وخط الطول 53°73' غرباً ، ثم على امتداد السواحل الشمالية والشرقية والجنوبية لجزيرة تشيلوي الى نقطة خط العرض 20°43' جنوباً وخط الطول 20°74' غرباً ، ومن هناك من خط الطول 20°74' غرباً الى خط العرض 45°45' ، بما في ذلك المنطقة الداخلية لقنوات شيلوي من خط الطول 20°74' الى الشرق ."

اللائحة 48

المنطقة الاستوائية

في نهاية البند الأول من الفقرة (2) يستعاض عن عبارة " ثم بخط الاتجاه الثابت الى الساحل الغربي للقارة الأمريكية على خط العرض 30° جنوباً" بعبارة "ثم بخط الاتجاه الثابت الى نقطة خط العرض 47° 32' جنوباً وخط الطول 72° غرباً ، ثم الى خط العرض 47° 32' جنوباً حتى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية" .

ويستعاض عن كلمة "كوكيمبو" الواردة في البند الثاني من الفقرة (2) بكلمة "غالباريزو" .

اللائحة 49

الجهات الاستوائية الموسمية

في الفقرة 4(ب) يستعاض عن عبارة "الى خط الطول 120° شرقاً ثم خط الطول 120° شرقاً الى ساحل استراليا" بعبارة "الى خط الطول 114° شرقاً ثم خط الطول 114° شرقاً الى ساحل استراليا" .

خريطة المناطق والجهات الموسمية

يستعاض عن عبارة "المنطقة الشتائية الموسمية" حيثما كانت تعني الجهة المحاذية للساحل الشرقي للولايات المتحدة بعبارة "الجهة الموسمية الشتائية" .

يستعاض عن عبارة "المنطقة الشتائية الموسمية" حيثما ظهرت على الخريطة (باستثناء الحالات المذكورة اعلاه) بعبارة "المنطقة الموسمية الشتائية" ، كما يستعاض عن عبارة "الاستوائية الموسمية" بعبارة "الجهة الاستوائية الموسمية" .

يستعاض عن كلمة "الغربي" الواردة في الحاشية بكلمة "الشرقي" .

ينقل خط حدود المنطقة الاستوائية الموسمية على ساحل استراليا من خط الطول 120° شرقاً الى خط الطول 114° شرقاً .

يحذف خط الحدود الجنوبي للمنطقة الصيفية الجنوبية شرق نقطة خط العرض 33° جنوباً وخط الطول 79° غرباً حتى الساحل الغربي للقارة الأمريكية . ويدرج خط اتجاه ثابت من نقطة خط العرض 33° جنوباً ، وخط الطول 79° غرباً حتى خط العرض 41° جنوباً وخط الطول 75° غرباً . ومن هناك يدرج خط اتجاه ثابت الى منارة بونتاكورونا في جزيرة شيلوي عند خط العرض 47° 41' جنوباً وخط الطول 53° 73' غرباً . ومن هناك يوسم الساحل الشمالي والشرقي والجنوبي لجزيرة شيلوي كحدود الى نقطة خط العرض 20° 43' جنوباً وخط الطول 20° 74' غرباً . كما يوسم خط الطول 20° 74' غرباً الى خط العرض 45° 45' جنوباً ومن هناك حتى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية .

يحذف ، من الحدود الجنوبية للمنطقة الاستوائية ، خط الاتجاه الثابت من نقطة خط العرض 26° جنوباً وخط الطول 75° غرباً الى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية عند خط العرض 30° جنوباً . ويدرج خط اتجاه ثابت من نقطة خط العرض 26° جنوباً وخط الطول 75° غرباً الى نقطة خط العرض 47° 32' جنوباً وخط الطول 72° غرباً ثم الى خط العرض 47° 32' جنوباً حتى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية .

الملحق الثالث

الشهادات

يستعاض عن النماذج الحالية للشهادة الدولية لخطوط التحويل (عام 1966) وشهادة الاعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحويل بما يلي :

"نموذج الشهادة الدولية لخطوط التحويل

الشهادة الدولية لخطوط التحويل

(الدولة)

(الشعار الرسمي)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحويل ، لعام 1966 ، في صيغتها المنقحة
بيروتوكول عام 1988 المتعلق بها

وبتحويل من حكومة

(اسم الدولة)

من قبل

(الشخص أو المنظمة المموضان)

تفاصيل السفينة (1)

اسم السفينة
الرقم أو الحروف المميزة
ميناء التسجيل
الطول (L) حسب تعريفه الوارد في المادة 2(8) (بالأمتار).....
رقم المنظمة البحرية الدولية (2).....

عائم السفينة المخصص بالنسبة (3) : طراز السفينة (3)

الطراز 'A'	لسفينة جديدة
الطراز 'B'	
الطراز 'B' بعائم مخفض	لسفينة جديدة
الطراز 'B' بعائم مزيد	

(1) يمكن ، كبديل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن اطر .

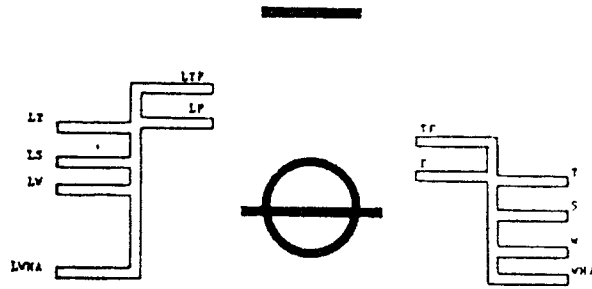
(2) وفقاً للقرار A.600(15) المعنون "خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة"، فإنه يجوز ادراج هذه المعلومات بصورة طوعية .

(3) للحذف حسب الاقتضاء .

(4) موقع خط التحميل	عائم السائبة مقاساً من خط السطح (4)	
..... ملم فوق (S)	..... ملم (T)	الاستوائي
الحافة العليا للخط المار	..... ملم (S)	الصيفي
عبر مركز الحلقة		
..... ملم تحت (S)	..... ملم (W)	الشتوي
..... ملم تحت (S)	..... ملم (WNA)	الشتوي
..... ملم فوق (LS)	..... ملم (LT)	شمال المحيط الأطلسي
..... ملم فوق (S)	..... ملم (LS)	الاستوائي لنقل الأخشاب
..... ملم تحت (LS)	..... ملم (LW)	الصيفي لنقل الأخشاب
		الشتوي لنقل الأخشاب
..... ملم تحت (LS)	..... ملم (LWNA)	الشتوي شمال المحيط
		الأطلسي لنقل الأخشاب

مقدار التسامح في المياه العذبة بالنسبة لجميع العوائم باستثناء الخاصة منها بنقل الأخشاب هو ملم . أما بالنسبة لعوائم نقل الأخشاب فهو ملم .

تقع الحافة العليا لخط السطح التي قيست منها هذه العوائم على مسافة ملم السطح من الجانب .



(4) لالزوم لادراج العوائم وخطوط التحميل غير المنطبقة في الشهادة . ويجوز ادراج خطوط تحميل التقسيم الداخلي في الشهادة بصورة طوعية .

نشهد :

- 1 أن السفينة قد تمت معاينتها وفقاً لأحكام المادة 14 من الاتفاقية .
- 2 أنه تبين من المعاينة أن العوائم قد عيّنت وأن خطوط التحميل آتفة الذكر قد وسمت وفقاً لأحكام الاتفاقية .

هذه الشهادة صالحة حتى (5) رهنا بالمعاينات السنوية وفقاً للمادة 14(1)(ج) من الاتفاقية .

صدرت في

(مكان إصدار الشهادة)

.....
(توقيع المسؤول المفوض بإصدار الشهادة)

.....
(تاريخ الإصدار)

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ،
حسب مقتضى الحال)

- ملحوظة : 1. عندما تنطلق السفينة من ميناء يقع في مياه نهريّة أو داخلية، فإنه يسمح بتحميل أعمق يتناسب مع وزن الوقود وجميع المواد الأخرى المطلوبة للاستهلاك بين نقطة الانطلاق والبحر .
2. عندما تكون السفينة في مياه عذبة ذات كثافة تعادل الواحد الصحيح فإنه يجوز تغطيس خط التحميل المناسب بمقدار التسامح الخاص بالمياه العذبة المذكور أعلاه . وحيثما تكون الكثافة غير الواحد الصحيح فإن من الواجب جعل التسامح متناسباً مع الفرق بين 1.025 والكثافة الفعلية .

(5) يدرج تاريخ انقضاء الشهادة كما حدته الإدارة وفقاً لأحكام المادة 19(1) من الاتفاقية . ويطابق اليوم والشهر من هذا التاريخ موعد الذكرى السنوية كما ورد تعريفه في المادة 9(2) من الاتفاقية ، ما لم يعدل ذلك الموعد وفقاً لأحكام المادة 19(8) من الاتفاقية .

تصديق المعاينات السنوية واليهنية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة لهذه السفينة بمقتضى أحكام اللائحة 10 من الباب الاول للاتفاقية ، تبين أنها تمتثل الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية .

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية بمقتضى أحكام المادة 19(8)(ج)

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة بمقتضى أحكام المادة 19(8)(ج) من الاتفاقية ، تبين أن السفينة
تمثل الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية .

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

تصديق تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول لمدة تقل عن 5 سنوات في حال انطباق أحكام المادة

19(3)

تمثل السفينة الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى
أحكام المادة 19(3) من الاتفاقية ، صالحة حتى

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

التصديق عند اتمام المعاينة التجديدية وانطباق أحكام المادة 19(4)

تمثل السفينة الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى
أحكام المادة 19(4) من الاتفاقية ، صالحة حتى

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

تصديق تمديد صلاحية الشهادة الي أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح في حال انطباق أحكام المادة 19(5) أو 19(6)

تعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى أحكام المادة 19(5)/19(6) (3) من الاتفاقية ، صالحة حتى

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

تصديق تقديم موعد الذكرى السنوية في حال انطباق المادة 19(8)

وفقاً لأحكام المادة 19(8) من الاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي : ..

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

وفقاً لأحكام المادة 19(8) من الاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي : ..

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

نموذج شهادة الاعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل

شهادة الاعفاء الدولية المتعلقة بخطوط التحميل

(الدولة) (الشعار الرسمي)
صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل ، لعام 1966 ، في صيغتها المنقحة
ببروتوكول عام 1988 المتعلق بها
وبتحويل من حكومة

(اسم الدولة)
من قبل
(الشخص أو المنظمة الموضان)
(الدولة) (الشعار الرسمي)

تفاصيل السفينة (1)

اسم السفينة
الرقم أو الحروف المميزة
ميناء التسجيل
طول السفينة (L) حسب التعريف الوارد في المادة 2(8) (بالمتر)
رقم المنظمة البحرية الدولية (2)

(1) يمكن ، كبدل ، وضع تفاصيل السفينة بصورة أفقية ضمن أطر .
(2) وفقاً للقرار A.600(15) المعنون "خطة المنظمة البحرية الدولية بشأن رقم تعريف السفينة"، فإنه يجوز إدراج هذه المعلومات بصورة طوعية .
(3) للحذف حسب الاقتضاء .

تصديق المعاينات السنوية

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة سنوية لهذه السفينة بمقتضى أحكام المادة 14(1)(ج) من الاتفاقية ، تبين أنها تمتثل الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية .

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية :
التوقيع
(توقيع الموظف المفوض)

المكان
التاريخ
(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

معاينة سنوية بمقتضى أحكام المادة 19(8)(ج)

نشهد بأنه لدى إجراء معاينة للسفينة بمقتضى أحكام المادة 19(8)(ج) من الاتفاقية ، تبين أنها تمتثل الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية .

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

تصديق تمديد صلاحية شهادة سارية المفعول لمدة تقل عن 5 سنوات في حال انطباق أحكام المادة

19(3)

تمتثل السفينة الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى المادة 19(3) من الاتفاقية ، صالحة حتى

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

التصديق في حال اتمام المعاينة التجديدية وانطباق أحكام المادة 19(4)

تمتثل السفينة الى المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقية ، وتعتبر هذه الشهادة ، بمقتضى المادة 19(4) من الاتفاقية ، صالحة حتى

..... التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

..... المكان

..... التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

تصديق تمديد صلاحية الشهادة الى أن تبلغ السفينة ميناء المعاينة أو لفترة سماح في حال انطباق أحكام المادة 19(5) أو 19(6)

تعتبر هذه الشهادة ، وفقاً لأحكام المادة 19(5)/19(6) (3) من الاتفاقية ، صالحة حتى

التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

تصديق تقديم موعد الذكرى السنوية في حال انطباق المادة 19(8)

وفقاً لأحكام المادة 19(8) من الاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي :
.....

التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

وفقاً لأحكام المادة 19(8) من الاتفاقية ، يحل الموعد الجديد للذكرى السنوية في التاريخ التالي :

التوقيع

(توقيع الموظف المفوض)

المكان

التاريخ

(شعار أو خاتم السلطة المسؤولة ، حسب مقتضى الحال)

(3) للهدف حسب الاقتضاء ."

نسخة صادقة مصدقة من النص العربي لبروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966، الذي حرر في مدينة لندن في 11 تشرين الثاني/نوفمبر 1988، وأودع أصله لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

لندن،