



قرار مجلس الوزراء

رقم (296) لسنة 2025 ميلادية

باعتتماد اللائحة التنفيذية للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م

مجلس الوزراء:

- بعد الاطلاع على الإعلان الدستوري الصادر بتاريخ 3/ اغسطس /2011م وتعديلاته .
- وعلى الاتفاق السياسي الليبي الموقع بتاريخ (17/ ديسمبر /2015م) .
- وعلى مخرجات ملتقى الحوار الليبي المنعقد بتاريخ 9/ نوفمبر /2020م
- وعلى قانون النظام المالي للدولة ولائحة الميزانية والحسابات والمخازن وتعديلاتهما .
- وعلى القانون رقم (3) لسنة 1970م ، بشأن رسوم الموانئ وتعديلاته .
- وعلى القانون رقم (81) لسنة 1970م ، بشأن الموانئ وتعديلاته .
- وعلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) .
- على ما قرره مجلس النواب في جلسته المنعقدة بتاريخ 10/ مارس /2021م في مدينة سرت بشأن منح الثقة لحكومة الوحدة الوطنية.
- وعلى كتاب وزير المواصلات رقم (5246) المؤرخ 2024/10/01م .
- وعلى كتاب مدير الإدارة العامة لشؤون مجلس الوزراء رقم (2761) المؤرخ 2025/04/22م .
- وعلى ما قرره مجلس الوزراء في اجتماعه العادي الأول لسنة 2025م .

قرار

مادة (1)

تعتمد اللائحة التنفيذية للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م ، المرفق نصوصها بأحكام هذا القرار .

مادة (2)

يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره ، وعلى الجهات المختصة تنفيذه .

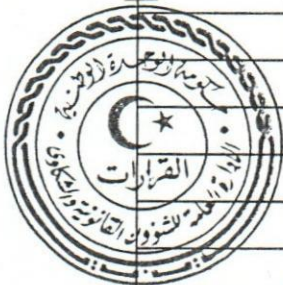


صدر في 2 في العاشر 1446 هـ مجري
الموافق 4 / 30 / 2025 ميلادي
* ك ع ع ا ش ت



فهرس مواد اللائحة التنفيذية للمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م وتعديلاتها
"سولاس" SOLAS-74 as amended

الفصل الأول - الجزء الأول: أحكام عامة	
المادة (1)	التعريفات
المادة (2)	أهداف اللائحة
المادة (3)	نطاق التطبيق
المادة (4)	إرسال المعلومات إلى المنظمة
المادة (5)	الإبلاغ عن حادثة لسفينة والتحقيق في مدى كفاءتها
الفصل الأول - الجزء الثاني: رقابة السلطة البحرية على السفن	
المادة (6)	الإعفاءات
المادة (7)	البدائل المكافئة
المادة (8)	تفويض هيئات التصنيف المعتمدة
المادة (9)	نقل الأشخاص في حالات الطوارئ
المادة (10)	المعاينات
المادة (11)	صور المعاينات
المادة (12)	إصدار الشهادات أو التصديق عليها
المادة (13)	مدة الشهادات وصلاحياتها
المادة (14)	تمديد فترة صلاحية الشهادة
المادة (15)	نماذج الشهادات وسجلات المعدات وأتاحتها
المادة (16)	إلغاء الشهادات
المادة (17)	قبول الشهادات الصادرة عن الدول الأطراف المتعاقدة في المعاهدة
المادة (18)	الرقابة على السفن الأجنبية
المادة (19)	حالات القوة القاهرة
الفصل الثاني - الجزء الأول: البناء والتقسيمات والتحكم	
المادة (20)	متطلبات البناء
المادة (21)	النفاذ والوصول الآمن إلى هيكل السفينة
المادة (22)	ترتيبات القطر
المادة (23)	النفاذ والوصول الآمن إلى أماكن البضائع والحماية من الضجيج
المادة (24)	وسائل الركوب والنزول في السفن
المادة (25)	التقسيم الداخلي والاعتزان
المادة (26)	التشغيل والتفقد للأبواب المانعة لنفاذ الماء
المادة (27)	تركيب آلات الدفع الرئيسية والمساعدة
المادة (28)	التحكم بالآلات الرئيسية والمساعدة
المادة (29)	المنشآت الكهربائية





المادة (30)	مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية
المادة (31)	الوقاية من المخاطر ذات المنشأ الكهربائي
المادة (32)	أماكن لا تخضع لإشراف دائم
المادة (33)	متطلبات خاصة للألات والمنشآت الكهربائية
المادة (34)	وسائل التخاطب ونظم الكشف والإنذار
الفصل الثاني - الجزء الثاني: الوقاية من الحرائق وإخمادها	
المادة (35)	متطلبات التحقق
المادة (36)	التدابير والترتيبات
المادة (37)	ترتيبات إنابيب الوقود الزيتي والزيوت القابلة للاشتعال
المادة (38)	إجراءات الدخول للأماكن المغلقة
المادة (39)	تركيب أنظمة خطوط زيت البضاعة في الصهاريج الجانبية
المادة (40)	وسائل السلامة لتنفيس صهاريج البضائع
المادة (41)	نظم الغاز الخامل وترتيبات التطهير و/أو طرد الغازات
المادة (42)	قياس الغازات
المادة (43)	التحكم في الغازات القابلة للاشتعال ومنع تسربها
المادة (44)	التحكم في أجهزة ونظم التهوية
المادة (45)	الوقاية من الحريق وطرد الأدخنة
المادة (46)	احتمالات توليد الأدخنة والسمية
المادة (47)	الكشف عن الحريق
المادة (48)	مكافحة انتشار الدخان
المادة (49)	احتواء الحريق
المادة (50)	حماية الفتحات في التقسيمات (القطوعات) المقاومة للحرائق
المادة (51)	مكافحة الحريق
المادة (52)	النظم الثابتة للإخماد الحرائق
المادة (53)	ترتيبات إخماد الحرائق في أماكن الألات
المادة (54)	نظم الإطفاء الغازية الثابتة المخصصة للبضائع الخطرة
المادة (55)	عدة رجل الإطفاء
المادة (56)	المنعة الهيكلية
المادة (57)	الإخلاء (الهروب) والنجاة في حالات الحريق والطوارئ
المادة (58)	تحليل عملية الإخلاء
المادة (59)	الاستعداد التشغيلي والصيانة
المادة (60)	التصميمات والترتيبات البديلة
المادة (61)	النظم الثابتة للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها وإخمادها
المادة (62)	ترتيبات الصرف والضخ وصمامات البالوعات
المادة (63)	حالات الطوارئ والقدرة على العودة للميناء أو الالتجاء لمنطقة آمنة



الفصل الثالث: معدات وأجهزة الإنقاذ وترتيباتها	
المادة (64)	تنفيذ الفصل الثالث من الاتفاقية
المادة (65)	أجهزة ومعدات وترتيبات الإنقاذ
المادة (66)	الجاهزية والصيانة والتفتيش
المادة (67)	وسائل الاتصال ونظم الإنذار
المادة (68)	قوارب النجاة Life Boats
المادة (69)	تخزين وإنزال واسترداد قوارب النجاة
المادة (70)	رماث النجاة Life Rafts
المادة (71)	زوارق الانقاذ Rescue Boats
المادة (72)	التدريبات وتمارين الاخلاء ومتطلبات الإنقاذ
المادة (73)	مكان هبوط الطائرة المروحية
المادة (74)	التصميم والترتيبات البديلة لأجهزة الإنقاذ
الفصل الرابع: الاتصالات اللاسلكية	
المادة (75)	الاتصالات اللاسلكية
المادة (76)	حالات الإعفاءات للاتصالات اللاسلكية
المادة (77)	معايير الأداء لمعدات الاتصالات الراديوية
الفصل الخامس: سلامة الملاحة	
المادة (78)	نطاق التطبيق على السفن
المادة (79)	الإعفاءات وما في حكمها
المادة (80)	خدمات الأرصاد والأنظمة والمساعدات والتحذيرات الملاحية
المادة (81)	الخدمات الهيدروغرافية
المادة (82)	ترتيبات انتقال المرشدين على السفينة
الفصل السادس: نقل البضائع المحبأة أو السائبة والمواد الخطرة والناقلات	
المادة (83)	متطلبات عامة في نقل البضائع
المادة (84)	السفن التي تنقل الحبوب
المادة (85)	السفن التي تنقل بضائع الوقود النووي المشع
المادة (86)	ناقلات المواد الكيميائية
المادة (87)	ناقلات الغاز والسفن التي تحمل الغازات المسالة سائبة
المادة (88)	السفن التي تنقل الوقود النووي المشع المعبأ والبلوتونيوم والنفايات عالية الإشعاع
المادة (89)	السفن التي تعمل بالوقود النووي
المادة (90)	إجراءات الطوارئ والإبلاغ عن الحوادث
الفصل السابع: السلامة والأمن البحري	
المادة (91)	متطلبات عامة
المادة (92)	تدابير لتعزيز السلامة والأمن البحري
المادة (93)	متطلبات إضافية لتحقيق السلامة بالحوادث البحرية



الفصل الثامن: تدابير أخرى للسلامة البحرية	
المركبات عالية السرعة HSC	المادة (94)
متطلبات الاتزان لناقلات السوانب	المادة (95)
التزامات إضافية على الشاحن للحاويات	المادة (96)
الفصل التاسع: الإنفاذ (العقوبات)	
العقوبات	المادة (97)
الفصل العاشر: التحقق من الامتثال	
التحقق من الامتثال Compliance verification	المادة (98)
اصدار التوجيهات	مادة (99)
العمل باللائحة	المادة (100)

اللائحة التنفيذية للاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار
 لسنة 1974 وتعديلاتها SOLAS -74

الفصل الأول - الجزء الأول / احكام عامة

مادة (1) التعريفات

في تطبيق احكام هذه اللائحة يقصد بالمصطلحات التالية المعاني الموضحة أمام كل منها ما لم يبين سياق النص بوضوح خلاف ذلك:

الدولة:	دولة ليبيا.
السلطة البحرية:	مصلحة الموانئ والنقل البحري.
المنظمة:	المنظمة البحرية الدولية IMO.
الأمين العام:	أمين عام المنظمة البحرية الدولية.
الاتفاقية:	الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974م وتعديلاتها (SOLAS) (بموجب بروتوكول عام 1978م وبروتوكول عام 1988م) وكل إشارة الى الاتفاقية انما تعنى إشارة الى التعديلات في الوقت نفسه.
اللائحة:	اللوائح الواردة في الاتفاقية.
الخطوط التوجيهية:	المدونات واللوائح والقرارات والنصوص الصادرة وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمتطلبات IMO والتي ترضيها السلطة البحرية بما لا يقل عن تلك التي تعتمد عليها المنظمة.





الراكب:	كل شخص على السفينة بخلاف: - الريان وأفراد الطاقم أو الأشخاص الآخرون العاملون أو المستخدمون بأي صفة كانت لأداء عمل على متن سفينة - الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عام واحد.
الهيئات المعتمدة:	هيئات التصنيف التي اعتمدتها السلطة البحرية للقيام بمعاينة السفن التي ترفع العلم الليبي بالنيابة عنها.
الدول الأطراف:	الدول الأطراف في الاتفاقية.
سفينة ركاب:	السفينة التي تحمل أكثر من اثني عشر راكبا.
سفينة بضائع:	أي سفينة بخلاف سفينة الركاب.
الناقلة:	سفينة بضائع مبنية أو معدة لنقل بضائع سائبة سائلة قد تكون ذات طبيعة خطيرة.
سفينة الصيد:	سفينة تستخدم في صيد الأسماك أو غيرها من الموارد البحرية الحية.
السفينة الجديدة:	السفينة الممدود القرينة أو التي تكون في مرحلة مماثلة من البناء في تاريخ العمل بهذا القرار.
السفينة القائمة:	السفينة غير الجديدة.
العقدة أو الميل البحري:	وحدة قياس للطول وهي تساوي 1852 متر.
التمديد السنوي:	اليوم والشهر من كل سنة لتاريخ انتهاء صلاحية الشهادة المعنية.
المياه الإقليمية:	حدود المياه الإقليمية المقررة بالدولة الليبية.
الشهادات الإلزامية:	الشهادات التي يتم إصدارها للسفن بعد إتمام المعاينة اللازمة للتحقق من امتثال السفينة لكافة المتطلبات اللازمة للحصول على الشهادة المعنية.
المعاينة:	الكشف على السفينة أو هيكلها و/أو أي جزء من مكوناتها أو محركاتها أو معداتها أو أجهزتها للتحقق من صلاحيتها للملاحة طبقا للتشريعات والاتفاقيات البحرية الدولية المصادق عليها من قبل دولة ليبيا.
رحلة دولية:	أي رحلة بحرية لسفينة تنطلق من أي ميناء ليبي إلى ميناء يقع خارج المياه الليبية أو العكس.
الشركة:	مالك السفينة أو مستأجرها بدون طاقم أو أي شخص (شركة أو شخص طبيعي) يتولى مسؤولية إدارة وتشغيل السفينة ومخول بالقيام بكافة المهام والمسؤوليات بالنيابة عن مالكيها.
الرحلة الدولية القصيرة:	رحلة دولية لا تتعد خلالها السفينة عن الميناء أو المكان الذي يمكن إنزال الركاب وطاقم السفينة فيه بسلام مسافة تزيد على 200 ميل.
الرحلات الخاصة:	الرحلات التي يتم نقل الركاب فيها لأغراض خاصة مثل الحج والعمرة.
مدونة FSS:	مدونة أنظمة السلامة من الحرائق Fire Safety Systems Code

DA





اتفاقية STCW	الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب والإجازة والخفارة للملاحين 1978 وتعديلاتها 78.
مدونة IMDG:	المدونة الدولية للبضائع الخطرة IMDG-Code.
مدونة ISM:	المدونة الدولية لإدارة سلامة عمليات السفن ومنع التلوث ISM-Code.
مدونة LSA:	المدونة الدولية لأجهزة إنقاذ للأرواح (LSA).
مدونة ISPS:	المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS-Code.
مدونة INF:	المدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والنفائات عالية المستوى الإشعاعي على متن السفن، والتي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.88(71).
منطقة هبوط طائرات الهليكوبتر:	منطقة على متن السفينة مخصصة للهبوط العرضي أو الاضطرابي، وليست منطقة مخصصة للعمليات الروتينية لهذه الطائرات.
منطقة رفع الأحمال الثقيلة بمنظومة الرفع:	منطقة مخصصة لنقل العاملين أو المؤن بواسطة طائرة الهليكوبتر من السفينة أو إليها بينما تحوم هذه الطائرة فوق سطح السفينة مستخدمة لالة الرفع.
1. بما يرضي الإدارة. 2. تحدده أو توافق عليه السلطة البحرية. 3. تقره السلطة البحرية.	وفق التوجيه الصادر من مصلحة الموانئ والنقل البحري رقم 02/24 CIR.

مادة (2) - أهداف اللائحة

تهدف هذه اللائحة إلى تحديد الحد الأدنى من المعايير لبناء وتجهيز السفن وتشغيلها بما يتوافق مع سلامتها، ولضمان امتثال السفن الليبية والسفن الأجنبية العاملة في المياه الليبية أو القاصدة لموانئ الدولة الليبية لأحكام ومتطلبات واشتراطات تقرها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974 وبروتوكولاتها وتعديلاتها.

مادة (3) - نطاق التطبيق

1- تطبق هذه اللائحة والاتفاقية على السفن التالية:

أ - السفن التي ترفع العلم الليبي أينما وجدت.

ب - السفن الأجنبية عند تواجدها في الموانئ أو المياه الإقليمية والسفن الأجنبية العاملة في ليبيا.

2- لا تطبق أحكام هذه اللائحة على ما يلي:

أ - سفن البضائع التي تقل حمولتها الإجمالية عن (500 طن) ولا تقوم برحلات دولية.

ب - السفن العسكرية.

ج - السفن غير المجهزة بوسائل دفع ميكانيكي.

د - السفن الخشبية بدائية الصنع.

هـ - يخوت النزهة.

3- سفن الصيد ما لم تقرر السلطة البحرية خلاف ذلك.

١٦





مادة (4) - ارسال المعلومات الى المنظمة

يجب على السلطة البحرية أن ترسل للمنظمة ما يلي:

1. نماذج من الشهادات الصادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية لتعميمها على أطراف الاتفاقية.
2. نصوص التشريعات واللوائح والقرارات والتعليمات ذات الصلة في إطار تطبيق الاتفاقية وتعديلاتها.
3. قائمة بأسماء هيئات التصنيف المعتمدة والمفوضة من السلطة البحرية نيابة عنها في القيام بالمعاينات وإصدار الشهادات المطلوبة بموجب الاتفاقية لتعميمها على أطراف الاتفاقية.
4. نسخة من الاتفاقيات للمنظمة لتعميمها على أطراف الاتفاقية عند عقد اتفاقية ثنائية أو إقليمية أو مذكرات تفاهم مع أي طرف في الاتفاقية تشتمل على قواعد خاصة بمقتضى اتفاقية سلامة الأرواح في البحار.

مادة (5) - الإبلاغ عن حادثة لسفينة والتحقيق في مدى كفاءتها

عند وقوع حادثة لسفينة ترفع العلم الليبي وأدى ذلك إلى إحداث أضرار فيها بما يؤثر على سلامة السفينة أو على كفاءة أجهزتها أو معايير أدائها التشغيلي فإنه يجب:

1. على الشركة أو ممثلها أن يخطر السلطة البحرية في أقرب فرصة (على أن لا تزيد عن 24 ساعة) عن هذا الحادث.
2. تقوم السلطة البحرية بإجراء التحقيق المناسب لتحديد الاجراء والتدابير اللازمة لضمان امتثال السفينة لمتطلبات السلامة ومنها إجراء معاينة إضافية أو إجراء أوجه الرقابة الأخرى طبقا للوائح الواردة في الفصل الأول من الاتفاقية مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
3. إذا كانت السفينة في ميناء تابع لدولة أخرى طرف في الاتفاقية، فإنه على الريان أو مالك السفينة أن يخطر فوراً السلطات المختصة التابعة لدولة الميناء، والتي تقوم بالتنسيق مع السلطة البحرية في اتخاذ الإجراء اللازم سواء كان تحقيقاً أو معاينة.

الفصل الأول - الجزء الثاني / رقابة السلطة البحرية على السفن

مادة (6) - الإعفاءات

1. يجوز للسلطة البحرية إعفاء أي سفينة تشتمل على سمات من نوع جديد من أي من أحكام (الفصل الثاني - الجزء الأول والجزء الثاني) و(الفصل الثالث) و(الفصل الرابع) بهذه اللائحة والتي قد يؤدي تطبيقها إلى إعاقة البحث في تطويرها بشكل كبير واستخدامها في السفن التي تقوم برحلات دولية.
2. في حال قيام السلطة البحرية بمنح أي إعفاء بموجب الفقرة (1) من هذه المادة فعلى السفينة أن تستوفي كافة متطلبات السلامة التي ترى السلطة البحرية أنها ضرورية مسترشدة في ذلك بنفس مستوى متطلبات الاتفاقية كحد أدنى وكفيلة بضمان السلامة العامة للسفينة وتقبلها الإدارات البحرية لدى الدول الأطراف في الاتفاقية التي ستزورها.
3. تمنح السفينة شهادة تسمى: (شهادة إعفاء) عند إعفاؤها بموجب أحكام الاتفاقية وهذه اللائحة.
4. ترسل السلطة البحرية إلى المنظمة تفاصيل هذه الإعفاءات وأسبابها.

د/





مادة (7) - البدائل المكافئة

1. يجوز للسلطة البحرية أن تسمح بتركيب تجهيزات أو مواد أو أجهزة أو أدوات على سفينة ما مختلفة عما تتطلبه الاتفاقية شريطة أن تتمتع بفعالية أداء تلك المواد أو التجهيزات أو الأدوات في السفينة ذاتها وأن يكون الأداء المطلوب على الأقل يعادل المتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقية.
2. تلتزم السلطة البحرية بإبلاغ المنظمة بتفاصيل ما تم اتخاذه وفقا للفقرة السابقة من أجل تعميمها على الدول الأطراف في الاتفاقية.

مادة (8) - تفويض هيئات التصنيف المعتمدة

1. تتولى السلطة البحرية إجراء عمليات الفحص والمعاينة للسفن التي ترفع علم ليبيا ومنحها الشهادات التي تفرضها الاتفاقيات كما يجوز لها منح الإعفاءات من بعض المتطلبات، ويجوز للسلطة أن تفوض هيئة تصنيف أو أكثر من الهيئات المعتمدة للقيام بأي من العمليات أو بعضها وفقا لنوائح المعمول بها داخل ليبيا.
2. يجب على هيئة التصنيف المفوضة من السلطة البحرية الامتثال التام لمتطلبات الاتفاقيات والخطوط التوجيهية التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية IMO.
3. يجب على هيئة التصنيف المعتمدة والمفوضة أن تزود السلطة البحرية بنسخة من تقرير المعاينة المرتبط بالشهادات والإعفاءات الصادرة للسفينة التي ترفع علم ليبيا، ونسخة مصدقة من كافة الشهادات والإعفاءات التي أصدرتها لتلك السفينة.

مادة (9) - نقل الأشخاص في حالات الطوارئ

1. يجوز للسلطة البحرية السماح للسفن بنقل أشخاص على ظهر السفن يفوق عددهم ما تسمح به الاتفاقية إذا كان ذلك بغرض الإخلاء في حالات الطوارئ لتلافي خطر يهدد حياتهم، دون أن يمنع ذلك تنفيذ متطلبات الرقابة على السفن عند دخولها الموانئ.
2. ترسل السلطة البحرية إلى الأمين العام للمنظمة كافة المعلومات المتعلقة بالسماح لأي سفينة بنقل الأشخاص طبقا لما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة والظروف التي أدت إلى ذلك.

مادة (10) - المعاينات

1. تقوم السلطة البحرية أو من يتم تفويضه بإجراء عمليات فحص السفن ومعاينتها وذلك فيما يتعلق بتنفيذ أحكام هذه اللائحة ومنح الإعفاءات والاستثناءات والسماح بالبدائل المكافئة غير أنه بمقدور السلطة البحرية أن تعهد بهذه العمليات إلى خبراء معاينة معينين لهذا الغرض أو إلى هيئات تصنيف تحظى باعترافها وتكون الإشارة إلى السلطة البحرية في هذا الشأن إشارة في الوقت ذاته للهيئة المفوضة عن السلطة البحرية.
2. تمنح هيئات التصنيف المفوضة صلاحية القيام بما يلي كحد أدنى:
 - أ. المطالبة بإصلاح السفينة.
 - ب. تنفيذ عمليات الفحص والمعاينة إذا طلبت ذلك السلطات المختصة التابعة للدولة.
3. عندما تقرر هيئة التصنيف المفوضة أن حالة السفينة أو معداتها لا تتماشى إلى حد كبير مع التفاصيل الواردة في الشهادة أو أن هذه الحالة لا تكفل إبحار السفينة دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على ظهرها للخطر، فإن على هيئة التصنيف المفوضة أن تضمن اتخاذ إجراء تصحيحي فوري وأن تخطر السلطة البحرية في الوقت المناسب، وإذا لم يتخذ

97





حكومة الوحدة الوطنية

١٨٨°٤١' ٠٥٣' ٠٨٧°٥٠' ١٠

ag as u nduronnu numii - T

Government of National Unity

الإجراء التصحيحي يجب سحب الشهادة المعنية وإخطار السلطة البحرية فوراً ، لمنع السفينة من الإبحار مع إخطار الجهات المعنية بذلك ، وحينما تدعو الضرورة فإن على السلطات المعنية أن تضمن عدم إبحار السفينة إلا إذا كان بمقدورها الإبحار أو مغادرة الميناء للتوجه إلى حوض إصلاح مناسب دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر ،
4. يجب في كل حالة أن تكفل السلطة البحرية كمال وفعالية الفحص والمعاينة تماماً وأن تتعهد باتخاذ الترتيبات الضرورية للوفاء بهذا الالتزام.

مادة (11) - صور المعاينات

أولاً: صور معاينات سفن الركاب وتشتمل على ما يلي:

1. معاينة أولية لسفينة الركاب:

تتضمن تفتيش كامل لهيكل السفينة وأجهزتها ومحركاتها ومعدات، بما في ذلك معاينة خارج بدن السفينة وأسفلها والأنظمة والأجهزة الكهربائية والمنشآت اللاسلكية وأنظمة السلامة والحماية من الحرائق وتطعيمها وتعليمات السلامة البحرية والملاحة الآمنة وحماية البيئة البحرية مع متطلبات الامتثال الكامل للاتفاقيات البحرية الدولية واللوائح ذات الصلة.

2. المعاينة التجديدية لشهادة سلامة السفينة:

تتم كل (12 شهراً) وتتضمن تفتيش للهيكل والمعدات والأجهزة وكافة الأنظمة والبرامج التي تشملها المعاينة الأولية.

3. معاينة إضافية شاملة أو جزئية:

تجري وفقاً لحالة السفينة ويتم بعد إجراء إصلاح أو تجديد أو إضافة أو تعديل على الأجهزة أو المعدات أو المحركات، بحيث تكون تلك المعاينة للتأكد من أن الإصلاحات أو التجديدات اللازمة قد أجريت على نحو فعال، وأن المواد المستخدمة في تصنيعها مطابقة للمواصفات المعيارية لمتطلبات تصنيف السفينة، وأن السفينة في حالتها المادية تتوافق مع متطلبات الامتثال الكامل للاتفاقيات البحرية الدولية واللوائح ذات الصلة.

4. فحص (قاع السفينة من الخارج):

أ. يجب أن يكون فحص قاع السفينة من الخارج وكذلك معاينة البنود ذات الصلة الجارية في الوقت ذاته على نحو يكفل أنها ما تزال مرضية للخدمة المستهدفة للسفينة وتكون (مرتين) خلال فترة لا تتجاوز (5 سنوات) على ألا تتجاوز الفترة بينهما (36 شهر)،

ب. يجوز إجراء عمليات تفقد لقاع السفينة المطلوبة للمعاينة التجديدية والتي لا تتم في الحوض الجاف والسفينة مطفأة ، ويجب إجراء عمليات تفقد القاع - بغض النظر عن الطريقة - ضمن المدة المسموح بها للمعاينة التجديدية المرتبطة بشهادة سلامة سفينة الركاب (أي خلال الأشهر الثلاثة التي تسبق انتهاء صلاحية الشهادة ، وبالإضافة إلى ذلك فإن عمليات تفقد قاع السفينة من الخارج وهي مطفأة يجب إجراؤها فقط عندما تكون الظروف مرضية وعند توافر المعدات المطلوبة والعاملين المؤهلين ، و يجوز إجراء مناوبة عملية التفقد هذه والسفينة مطفأة مرة والمرة الأخرى وهي في الحوض الجاف.

ت. يجب أن يولى اهتمام خاص بالسفن التي يبلغ عمرها 15 سنة أو أكثر قبل أن يسمح بمعاينتها وهي مطفأة.

ث. يجوز للسلطة البحرية - حيثما يكون ذلك مقبولا - تخفيض العدد الأدنى لعمليات تفقد قاع سفينة الركاب من الخارج في الحوض الجاف (سفينة الركاب من غير سفن الدرجة للركاب) في أي فترة خلال (5 سنوات) من عمليتين إلى عملية واحدة وفي هذه الحالات يجب ألا تتجاوز الفترة الفاصلة بين عمليات التفقد المتابعة في الحوض الجاف (60 شهر).

د/





ثانياً: صور معاينات سفن البضائع وتشتمل على ما يلي:

1. معاينة أولية:

معاينة أولية قبل وضع السفينة في الخدمة أو عندما ينطبق صك جديد على سفينة موجودة وقبل منح الشهادة المناسبة لأول مرة، وتتضمن المعاينة الأولية تفتيش كامل هيكل السفينة وأجهزتها ومحركاتها ومعداتنا، بما في ذلك معاينة خارج وأسفل بدن السفينة وتطعيمها وتعليمات السلامة البحرية والملاحة الآمنة وحماية البيئة البحرية مع متطلبات الامتثال الكامل للاتفاقيات البحرية الدولية واللوائح ذات الصلة.

2. معاينة تجديدية:

معاينة تجديدية تتم مرة وخلال مدة تحددها السلطة البحرية ولا تتجاوز خمس سنوات بالنسبة لسفن البضائع، وتتضمن المعاينة التجديدية تفتيش للهيكول، والمعدات والأجهزة وكافة الأنظمة والبرامج التي تشملها المعاينة الأولية.

3. معاينات إضافية كلما دعت الحاجة إلى ذلك:

أ. معاينة إضافية كاملة أو جزئية تتم طبقاً للمادة (21) بالفصل الأول من الاتفاقية، ويتم ذلك حينما تتعرض السفينة لحادث أو حينما يكتشف عطب يؤثر في سلامة أو متانة السفينة أو فعالية أو كمال معداتها،

ب. ويجب أن يرفع تقريراً في أقرب فرصة إلى السلطة البحرية من الريان أو المالك أو الشخص المفوض المسؤول عن إصدار الشهادة ذات الصلة بذلك.

ت. يجب فتح تحقيق فيما إذا كانت هنالك ضرورة لإجراء معاينة إضافية أم لا حسبما تتطلبه اللوائح المنطبقة على الشهادة المعنية.

ث. ويجب أن تنفذ هذه المعاينة الإضافية لإثبات أن التصليلات وأي تجديدات قد نفذت فعلاً وأن السفينة ومعداتها لا تزال صالحة للخدمة المزمعة من السفينة وأن المواد المستخدمة في عمليات الإصلاح والتجديدات مرضية من جميع الوجوه.

4. معاينة سنوية:

أ. تهدف المعاينة السنوية إلى التثبت من أن حالة السفينة وألاتها ومعداتها تحقق المتطلبات ذات الصلة بذلك.

ب. المعاينة السنوية تتم لسفن البضائع في غضون (ثلاثة أشهر) قبل كل تجديد سنوي لشهادة سلامة معدات سفن البضائع، وتتضمن المعاينة السنوية إجراء فحص كامل لنظم وأجهزة السلامة سواء المتعلقة بالهيكل أو بمنع الحرائق، وأجهزة وترتيبات الإنقاذ والمنشآت اللاسلكية، ومعدات السفينة الملاحية ووسائل صعود المرشدين والمعدات الأخرى.

ت. يجب أن تشمل المعاينة المذكورة أيضاً خطط مكافحة الحرائق والمطبوعات الملاحية والأضواء والأشكال ووسائل إطلاق الإشارات الصوتية وإشارات الاستغاثة لضمان استيفائها متطلبات هذه اللوائح، وقواعد منع التصادم وحماية البيئة البحرية من التلوث، وأنها ما تزال في حالة مرضية للخدمة المستهدفة للسفينة.

4.1- بصورة عامة يجب أن يكون نطاق المعاينة السنوية على النحو التالي:

1) يتضمن فحصاً للشهادات وفحصاً بصرياً كافياً للسفينة ومعداتها وبعض الاختبارات للتأكد من أن حالتها تحظى بالصيانة المناسبة.

2) يتضمن أيضاً فحصاً بصرياً للتأكد من عدم إدخال أي تغيرات غير معتمدة على السفينة ومعداتها.

3) احتواء الخطوط التوجيهية المعنية على عناصر كل معاينة سنوية ويجب أن تكون المعاينة دقيقة وصارمة حسب حالة السفينة ومعداتها.

4) في حال وجود أي شك بشأن المحافظة على حالة السفينة أو معداتها، يجب إجراء فحوص واختبارات إضافية حسب الضرورة.

5) تفقد الشهادة صلاحيتها إذا لم تجرى المعاينة السنوية في الأجل المحدد حتى يتم إجراء المعاينة المطلوبة والتحقق من صلاحية السفينة للخدمة المزمعة.



١٦



5. معاينة دورية:

تجرى معاينة دورية في غضون (ثلاثة أشهر) قبل التمديد السنوي لشهادة سلامة معدات السلامة اللاسلكية في سفينة البضائع أو قبل التمديد السنوي الثاني لشهادة سلامة معدات سفن البضائع أو بعدها، أو في غضون ثلاثة أشهر قبل التمديد السنوي الثالث للشهادة المذكورة أو بعدها، وتحل محل إحدى المعاينات السنوية المذكورة، وتتضمن المعاينة الدورية معاينة المعدات والأجهزة التي تخضع للمعاينة الأولية والتجديدية.

6. معاينة قاع السفينة من الخارج:

أ. يجب أن يكون فحص قاع السفينة من الخارج وكذلك معاينة البنود ذات الصلة الجارية في الوقت ذاته، على نحو يكفل أنها ما تزال مرضية للخدمة المستهدفة للسفينة.

ب. بالنسبة لسفن البضائع وسفن الدرجة للركاب والبضائع، يجب كحد أدنى إجراء عمليتي تفقد لقاع السفينة من الخارج خلال فترة خمس سنوات في الحوض الجاف، وفي جميع الحالات يجب ألا تتجاوز الفترة الفاصلة بين أي عمليتي تفقد لقاع السفينة من الخارج في الحوض الجاف 36 شهرا.

ج. يجوز إجراء عمليات تفقد قاع السفينة المطلوبة للمعاينة التجديدية والتي لا تتم في الحوض الجاف والسفينة مطفاة، ويجب إجراء عمليات تفقد القاع - بغض النظر عن الطريقة - ضمن المدة المسموح بها وبالإضافة إلى ذلك فإن عمليات تفقد قاع السفينة من الخارج وهي مطفاة يجب إجراؤها فقط عندما تكون الظروف مرضية وعند توافر المعدات المطلوبة والعاملين المؤهلين، ويجوز إجراء مناوبة عملية التفقد هذه والسفينة مطفاة مرة وفي حوض جاف مرة أخرى.

د. يجب أن يولى اهتمام خاص بالسفن التي يبلغ عمرها (15 سنة أو أكثر) بخلاف ناقلات السوانب وناقلات الزيت قبل أن يسمح بمعاينتها وهي عائمة، ويجب القيام بتفقد قاع السفينة من الخارج بالنسبة لناقلات السوانب وناقلات الزيت التي يبلغ عمرها (15 سنة فأكثر) أثناء وجود هذه السفن في الحوض الجاف ولا يسمح بإجراء عملية التفقد والسفينة مطفاة إلا حينما تكون الظروف مرضية وحينما تتوافر المعدات المناسبة والعاملين المدربين تدريباً كافياً.

هـ. بالنسبة لسفن البضائع يجب أن تتم عمليتي التفقد خلال (السنوات الخمسة) باستثناء حالات تمديد الشهادات فإنه يجب إجراء إحدى عمليات التفقد هذه عند أو بعد (التمديد السنوي الرابع) بالاقتران مع تجديد شهادة سلامة البناء لسفينة البضائع / أو شهادة سلامة سفينة البضائع، وفي حال تمديد شهادة سلامة بناء سفينة البضائع / أو شهادة سلامة سفينة البضائع فإنه يجوز تمديد فترة (الخمس سنوات) لكي تتوافق مع مدة الصلاحية الإضافية للشهادة، ويجب ألا تتجاوز الفترة الفاصلة بين أي عمليتين من عمليات التفقد (36 شهرا) في جميع الحالات.

و. حين تمدد صلاحية شهادة سلامة البناء لسفينة البضائع بموجب أحكام الاتفاقية إلا أنه لا يدخل أي تمديد بالإضافة لفترة (36 شهرا) الفاصلة بين أي عمليتي تفقد وإذا نفذت عملية التفقد الأولى لقاع السفينة من الخارج في تاريخ يقع بين (24 و 27 شهرا)، فإن الفترة القصوى التي تبلغ (36 شهرا) تمنع تمديد الشهادة للفترات المسموح بها لإصدار الشهادة.

ز. إذا لم ينفذ فحص قاع السفينة قبل المواعيد المحددة للمعاينة، يجب أن تعلق شهادة صلاحية سلامة سفن الركاب أو سلامة البناء أو سلامة معدات السلامة في سفن البضائع إلى أن يتم إنجاز هذه المعاينة.

7. معاينة المنشآت اللاسلكية:

أ. يجب أن تجرى معاينة المنشآت اللاسلكية بما فيها تلك المستخدمة في أجهزة الإنقاذ دائما من قبل خبير مؤهل لمعاينة أجهزة الراديو وعلى اطلاع كافٍ لمتطلبات الاتفاقية ولوائح الراديو الصادرة عن الاتحاد الدولي للاتصالات ومعايير الأداء ذات الصلة بذلك لمعدات الراديو.

ب. يجب إجراء معاينة أجهزة الراديو باستخدام أجهزة اختبار ملائمة قادرة على أداء جميع القياسات ذات الصلة بذلك التي تتطلبها هذه اللائحة والخطوط التوجيهية.

97





ثالثا: الانتهاء من المعاينات:

إذا بينت معاينة ما أن حالة السفينة أو معداتها غير مرضية يجب على الموظف التابع للسلطة البحرية أو خبير المعاينة المعين أو هيئة التصنيف المفوضة اتخاذ تدابير تصحيحية فورا وإخطار السلطة البحرية بذلك في الوقت المناسب، وفي الحالات التي لا تتخذ فيها التدابير التصحيحية، يجب سحب الشهادة المعنية وإخطار السلطة البحرية بذلك فورا.

رابعا: المحافظة على حالة السفينة بعد المعاينة:

1. يجب المحافظة على حالة السفينة ومعداتها وفقا لأحكام اللوائح الحالية بما يضمن بقاء السفينة صالحة للإبحار من كافة الوجوه دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على ظهرها للخطر.
2. لا يجوز بعد الانتهاء من أي معاينة للسفينة إجراء أي تغيير على الترتيبات الهيكلية أو الآلات أو المعدات أو أي بند تشمله المعاينة دون إذن رسمي من السلطة البحرية.
3. على ريان السفينة أو مالك السفينة عند وقوع حادثة للسفينة أو يكشف فيها عيب يؤثر على سلامتها أو على كفاءة أجهزة الإنقاذ أو المعدات الأخرى، بأن يخطر في أقرب فرصة السلطة البحرية وهيئة التصنيف المخولة بإصدار الشهادات لأجل أن يتم إجراء التحقيقات لتحديد ما إذا كانت المعاينة ضرورية أو /
4. إذا كانت السفينة في ميناء حكومة متعاقدة فإن على الريان أو مالك السفينة أن يخطر فورا السلطات المختصة التابعة لدولة الميناء، وكذلك الأمر لهيئة التصنيف المخولة بإصدار الشهادات التأكد من أن هذا الإخطار قد تم.

مادة (12) - إصدار الشهادات / أو التصديق عليها

1. إصدار الشهادات من السلطة البحرية بدولة ليبيا:
 - أ. تمنح شهادة تسمى شهادة سلامة سفينة الركاب.
 - ب. تمنح شهادة تسمى شهادة سلامة البناء لسفينة بضائع.
 - ت. تمنح شهادة تسمى شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع.
 - ث. تمنح شهادة تسمى شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية في سفينة بضائع.
 - ج. يجوز منح شهادة تسمى شهادة سلامة سفينة بضائع، عوضا عن الشهادات المشار إليها في الفقرات الفرعية (ب) و (ت) و (ث).
 - ح. كلما وردت إشارة إلى شهادة سلامة البناء لسفينة بضائع أو شهادة معدات السلامة في سفينة بضائع أو شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية في سفينة بضائع، فإنها تنطبق على شهادة سلامة سفينة بضائع إذا كانت مستخدمة كبديل عن هذه الشهادات.
 - خ. تستكمل شهادة سلامة سفينة ركاب وشهادة معدات السلامة في سفينة بضائع وشهادة أجهزة السلامة اللاسلكية في سفينة بضائع وشهادة سلامة سفينة بضائع بسجل للمعدات.
 - د. عند منح سفينة ما إعفاء بمقتضى أحكام اللوائح الحالية وتماشيا معها، فإنها تعطى شهادة تسمى شهادة إعفاء، وذلك علاوة على الشهادات المنصوص عليها في هذه الفقرة.
 - ذ. تمنح الشهادات المشار إليها في هذه اللائحة أو تصدق من قبل السلطة البحرية، أو ممن تفوضه من الأشخاص أو الهيئات وفي جميع الحالات تتحمل السلطة البحرية المسؤولية كاملة عن الشهادات.
2. إصدار الشهادات أو التصديق عليها من قبل حكومات دول أخرى:

يجوز لحكومة دولة أخرى بناء على طلب السلطة البحرية المختصة إخضاع سفينة للمعاينة، ومنح شهادات لها إذا اقتنعت باستيفائها متطلبات هذه اللوائح، ويجب أن تتضمن أي شهادة صادرة على هذا النحو نصا يفيد بأنها صادرة بناء على طلب حكومة ليبيا، وتتمتع هذه الشهادات بالفعالية ذاتها التي تحظى بها الشهادات الصادرة من السلطة البحرية المختصة بليبيا وتتمتع بالقدر ذاته من الاعتراف.

٩٦





مادة (13) - مدة الشهادات وصلاحياتها

1. تصدر شهادة سلامة سفينة ركاب لمدة لا تزيد على (12 شهرا).
2. تصدر شهادة سلامة البناء لسفينة بضائع، وشهادة معدات السلامة في سفينة بضائع، وشهادة أجهزة السلامة اللاسلكية في سفينة بضائع لمدة تحددها السلطة البحرية ولا تتجاوز (5 سنوات) ولا يجوز أن تكون شهادة الإعفاء صالحة لمدة أطول من مدة الشهادة المتعلقة بها.
3. بغض النظر عن متطلبات الفقرة (1)، وفي حالة تنفيذ المعاينة التجديدية في غضون (3 أشهر) قبل موعد انقضاء الشهادة الموجودة، فإن صلاحية الشهادة الجديدة تبدأ اعتبارا من تاريخ استكمال تلك المعاينة وحتى:
أ. موعد لا يتجاوز (12 شهرا) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة، وذلك بالنسبة لسفينة ركاب.
ب. موعد لا يتجاوز (5 سنوات) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة، وذلك بالنسبة لسفينة بضائع.
4. في حالة إكمال المعاينة التجديدية بعد تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة، فإن صلاحية الشهادة الجديدة تبدأ من تاريخ إكمال تلك المعاينة وحتى:
أ. موعد لا يتجاوز (12 شهرا) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة، وذلك بالنسبة لسفينة ركاب.
ب. موعد لا يتجاوز (5 سنوات) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة، وذلك بالنسبة لسفينة بضائع.
5. في حالة إكمال المعاينة التجديدية قبل أكثر من 3 أشهر من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة فإن صلاحية الشهادة التجديدية تبدأ اعتبارا من تاريخ إكمال تلك المعاينة وحتى:
أ. موعد لا يتجاوز (12 شهرا) من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية بالنسبة لسفينة ركاب.
ب. بموعد لا يتجاوز (5 سنوات) من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية، وذلك بالنسبة لسفينة بضائع.
6. يجوز للسلطة البحرية إذا منحت شهادة غير شهادة سلامة سفينة ركاب لفترة تقل عن 5 سنوات تمديد صلاحية تلك الشهادة بعد تاريخ انقضائها وذلك إلى الموعد الأقصى المحدد في الفترة (5-أ) شريطة إجراء المعاينات المشار إليها أعلاه والواجبة عند منح شهادة لمدة (5 سنوات) على النحو المناسب.
7. في حال إكمال معاينة تجديدية وتعذر منح أو تسلم شهادة جديدة للسفينة قبل موعد انقضاء الشهادة الموجودة، يجوز للشخص المفوض أو هيئة التصنيف المفوضة من قبل السلطة البحرية التصديق على الشهادة الموجودة، وتقبل تلك الشهادة على أنها صالحة لمدة إضافية لا تتجاوز (5 أشهر) من تاريخ الانقضاء.
8. إذا لم تكن السفينة وقت انقضاء شهادة ما في الميناء الذي ستم فيه المعاينات فإنه يجوز للسلطة البحرية تمديد فترة صلاحية الشهادة وذلك فقط للسماح للسفينة بمواصلة رحلتها إلى ذلك الميناء على أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسبا ومعقولا، ولا يجوز تمديد صلاحية أي شهادة لأكثر من (3 أشهر) ولا يحق كذلك لسفينة منحت تمديدا أن تقوم بعد وصولها إلى الميناء الذي ستم فيه المعاينات بمغادرة ذلك الميناء دون الحصول على شهادة جديدة وعند إكمال المعاينة التجديدية، فإن الشهادة الجديدة ستظل صالحة حتى:
أ. موعد لا يتجاوز (12 شهرا) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة قبل منح التمديد بالنسبة لسفينة ركاب،
ب. موعد لا يتجاوز (5 سنوات) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة قبل منح التمديد بالنسبة لسفينة بضائع.
9. يجوز للسلطة البحرية تمديد صلاحية شهادة صادرة لسفينة عاملة في رحلات قصيرة ولم تمدد صلاحيتها بمقتضى الأحكام السابقة من هذه المادة وذلك لفترة سماح أقصاها (شهر واحد) من تاريخ الانقضاء المحدد عليها وبعد إكمال المعاينة التجديدية فإن الشهادة الجديدة تظل صالحة حتى:

47





- أ. موعد لا يتجاوز (12 شهرا) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة قبل منح التمديد بالنسبة لسفينة ركاب.
ب. موعد لا يتجاوز (5 سنوات) من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة قبل منح التمديد بالنسبة لسفينة بضائع.
10. في حالات خاصة تحددها السلطة البحرية فإنه لا حاجة لتاريخ الشهادة الجديدة اعتبارا من تاريخ انقضاء الشهادة الموجودة حسبما تتطلبه نصوص اللائحة في تلك الحالات، تظل الشهادة الجديدة صالحة حتى:
أ. موعد لا يتجاوز (12 شهرا) من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية بالنسبة لسفينة ركاب.
ب. موعد لا يتجاوز (5 سنوات) من تاريخ إكمال المعاينة التجديدية بالنسبة لسفينة بضائع.
11. إذا أكملت المعاينة السنوية أو البينية أو الدورية قبل الفترة المحددة في اللوائح المعنية فإنه:
أ. يجب تعديل تاريخ التمديد السنوي المبين على الشهادة المعنية وذلك بالتصديق عليها وتسجيل موعد لا يتجاوز فترة (3 أشهر) من تاريخ إكمال المعاينة.
ب. يجب إكمال المعاينة السنوية أو البينية أو الدورية اللاحقة التي تتطلبها اللوائح المعنية حسب الفواصل الزمنية المحددة في تلك اللوائح وبلاستناد إلى التاريخ الجديد للتمديد السنوي.
12. يجوز الإبقاء على تاريخ الانقضاء على حاله شريطة إجراء واحدة أو أكثر من المعاينات السنوية أو البينية أو الدورية حسب الاقتضاء، وذلك على نحو يكفل عدم تجاوز الفواصل الزمنية القصوى بين المعاينات المنصوص عليها في اللوائح المعنية.
13. تفقد الشهادة الصادرة بمقتضى هذه المادة صلاحيتها في أي حالة من الحالات التالية:
أ. إذا لم تنفذ المعاينة الدورية أو المعاينة البينية أو المعاينة السنوية حسب الاقتضاء أو لم تنفذ عملية تفقد قاع السفينة من الخارج في غضون الفترات المحددة في اللائحة أو المادة ذات الصلة بذلك، وتعاد صلاحية الشهادة بتنفيذ المعاينة المناسبة التي يجب أن تشمل هذه الظروف ومتطلبات المعاينة التي لم تنفذ على أن تكون بالدقة والصرامة المتناسبة مع طول الفترة المنقضية منذ التاريخ الذي يفترض أن تكون المعاينة قد أجريت فيه ويجب على السلطة البحرية المعنية أن تتحرى أسباب التأخر وأن تنظر في ما يجب اتخاذ من تدابير أخرى.
ب. إذا لم تصدق الشهادة وفقا للقواعد المذكورة.
ت. عند نقل السفينة إلى علم دولة أخرى.

مادة (14) - تمديد فترة صلاحية الشهادة

1. إذا لم تكن السفينة وقت انقضاء شهادة ما في الميناء الذي ستم فيه المعاينة، فإنه يجوز للسلطة البحرية تمديد فترة صلاحية الشهادة وذلك فقط للسماح للسفينة بمواصلة رحلتها إلى ذلك الميناء وعلى أن يقتصر ذلك على الحالات التي يبدو فيها هذا مناسبا ومعقولا، ولا يجوز تمديد صلاحية أي شهادة لأكثر من (3 أشهر)، وإذا كانت السفينة تقوم برحلات قصيرة فلا يجوز تمديد الشهادة لأكثر من (شهر واحد)، ولا يحق كذلك لسفينة منحت تمديدا أن تقوم بعد وصولها إلى الميناء الذي ستم فيه المعاينة استنادا إلى ذلك التمديد بمغادرة ذلك الميناء دون الحصول على شهادة جديدة.
2. يجب على السلطة البحرية إذا كانت السفينة في ميناء يتعذر فيه إجراء المعاينة المطلوبة وحيثما يجوز ذلك أن تمديد فترة صلاحية الشهادة في الحالات التي يبدو فيها هذا مناسبا ومعقولا أن تسترشد بالآتي:
أ. إجراء معاينة إضافية مكافئة على الأقل لنطاق معاينة سنوية تقتضيها الشهادة المعنية.
ب. يجب المضي في إجراء المعاينة السنوية إلى أقصى مدى ممكن.
ت. يجب تفقد قاع السفينة تحت الماء في الحالات التي تتطلب إدخال السفينة حوضا جافا ولكن تعذر ذلك.
ث. يجب إجراء تفقد داخلي لهيكل قاع السفينة إلى أقصى مدى عملي في الحالات التي يتعذر فيها إجراء تفقد الهيكل (مثلا بسبب انعدام الرؤية في الماء أو التقييدات المرتبطة بالغاطس أو شدة التيارات المائية أو رفض إدارة الميناء).



- ج. يجب السماح للسفينة بأن تبجر مباشرة إلى ميناء معين آخر متفق عليه لتفريغ البضائع ثم مباشرة إلى ميناء معين متفق عليه لإكمال المعاينة و/أو لدخول الحوض الجاف.
- ح. يجب أن تكون فترة التمديد على الأقل للمدة اللازمة لإكمال المعاينة و/أو دخول الحوض الجاف في إطار الشهادة المعنية.
- خ. يجب النظر في حالة السفينة التي تبينها المعاينات المذكورة أعلاه في تحديد المدة والمسافة والتقييدات التشغيلية في حال وجودها للرحلة اللازمة لإكمال المعاينة و/أو دخول الحوض الجاف.
3. يجب ألا تتجاوز فترة تمديد الشهادة المطلوبة ذات الصلة بالموضوع فترة صلاحية الشهادة التي يمكن إصدارها لتوثيق استيفاء المتطلبات الهيكلية والميكانيكية والكهربائية لهيئة التصنيف المعتمدة.

مادة (15) - نماذج الشهادات وسجلات المعدات وإاحتها

1. تحرر الشهادات وسجلات المعدات بما يطابق النماذج المعتمدة لدى السلطة البحرية بما يتوافق مع المتطلبات المكافئة للاتفاقيات المنضمة إليها الدولة الليبية.
2. يجوز للسلطة البحرية إصدار ملحق في حال قيام السفينة برحلة معينة وكان عدد الأشخاص المتواجدين على متن السفينة أقل من العدد الكلي الوارد في شهادة سلامة سفينة الركاب، وكذلك حمل عدد أقل من قوارب النجاة وأجهزة الإنقاذ الأخرى المدرجة في الشهادة، يجب أن ينص الملحق المذكور على أنه ليس هناك في ظل ظروف إصداره أي انتهاك لأحكام اللوائح الحالية، ويجب أن يرفق الملحق بالشهادة وأن يسري بدلا عنها فيما يتعلق بالأجهزة التي صدر بشأنها ويكون الملحق صالحا فقط للحالة المعنية التي أصدر لها.
3. يجب أن تكون الشهادات وملاحقها الصادرة بمقتضى المواد السابقة متاحة بسهولة على متن السفينة للتحقق منها في كل الأوقات.



مادة (16) - إلغاء الشهادات

تفقد الشهادة الصادرة بمقتضى هذه المادة صلاحيتها في أي حالة من الحالات التالية:

1. إذا لم تنجز المعاينات وعمليات التفقد خلال الفترات المحددة بمقتضى المواد السابقة.
2. إذا لم تصدق الشهادة وفقا لهذه اللائحة ومتطلبات الاتفاقية.
3. عند نقل تسجيل السفينة إلى علم دولة أخرى لا يجوز منح شهادة جديدة إلا إذا كانت السلطة البحرية لدى ذلك الطرف على قناعة تامة باستيفاء السفينة للمتطلبات الواردة في الاتفاقية وفي حالة نقل التسجيل على النحو المذكور يجب على السلطة البحرية التي كان يحق للسفينة أن تحمل علمها قبل تلك العملية أن تقوم بنسخ وإرسال تقارير المعاينات ذات الصلة إذا توافرت في غضون ثلاثة أشهر من إتمام عملية النقل بناء على طلب المالك أو مستأجر السفينة بدون طاقم أو مشغل.

مادة (17) - قبول الشهادات الصادرة عن الدول الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية

تعترف السلطة البحرية بأي شهادة صادرة بموجب أحكام الاتفاقية عن الإدارات أو الهيئات أو السلطات البحرية في الدول الأطراف في الاتفاقية ويكون لها نفس المعاملة لكافة أغراض الاتفاقية وذات صلاحية تماثل ما تتمتع به الشهادة التي تصدر عنها، وللسلطة البحرية الحق بعدم قبول أو إيقاف قبول شهادات صادرة عن دولة بعينها أو أكثر.

مادة (18) - الرقابة على السفن الأجنبية

1. تخضع جميع السفن الأجنبية التي تصل موانئ ليبيا للرقابة من قبل موظفين مخولين من قبل السلطة البحرية، وتخضع أي سفينة ليبية تنطبق عليها أحكام هذه اللائحة والاتفاقية عند وجودها في ميناء إحدى الدول التي وافقت على تنفيذها

41



حكومة الوحدة الوطنية

†°188°E† †°0C%†† †°N°0°††

aga sunduronnu numii - 7

Government of National Unity

على أساس إقليمي إلى الرقابة من قبل موظفين مخولين رسميا من قبل السلطة البحرية لدى تلك الدول وتكون الرقابة موجهة نحو التحقق من صلاحية الشهادات الصادرة وفقا لهذه اللائحة.

2. على ضباط رقابة دولة الميناء في السلطة البحرية التأكد من توافق السفينة مع متطلبات هذه اللائحة وأحكام الاتفاقية وتعديلاتها من خلال وجود الشهادات الدولية سارية المفعول ومتوافقة مع المواصفات الفعلية وأوضاع السفينة ومطابقتها مع وضع السفينة، وبما يضمن تحقق المتطلبات التالية:

أ. أن تحمل السفينة كافة شهادات السلامة المنصوص عليها في الاتفاقية وملاحقها سارية المفعول،

ب. أن تتوافق كافة البيانات الواردة في الشهادات مع أوضاع السفينة.

ت. أن تكون السفينة مصرح لها بالإبحار دون أن تشكل خطورة على سلامة الأرواح والملاحة نتيجة لوجود قصور أو نواقص.

ث. إذا كانت السفينة تحمل شهادة استثناء من متطلب شهادة السلامة سارية المفعول، فيجب أن تقتصر إجراءات التفتيش على غايات التأكد من أن السفينة لا يمكنها الإبحار قبل التأكد من إبحارها لا يشكل أي خطر على الركاب أو أفراد الطاقم أو سلامة الملاحة أو سلامة السفينة وما عليها.

3. إذا تبين لضباط رقابة دولة الميناء في السلطة البحرية وجود مخالفة لأحكام الاتفاقية تستوجب منع السفينة من الإبحار، فعليه فوراً إبلاغ السلطة البحرية والقنصل أو الممثل الدبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها، خطياً حول جميع الظروف المحيطة بهذه الحالة ومبررات قرار منع السفينة من الإبحار وتثبيت ذلك في النموذج المعتمد من السلطة البحرية لهذه الغاية.

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

مادة (19) - حالات القوة القاهرة

تراعي السلطة البحرية أثناء تنفيذها للالتزامات المطلوبة لغايات إجراءات رقابة دولة العلم ورقابة دولة الميناء وعند تطبيق أحكام هذه اللائحة والاتفاقية وما قد تتعرض له السفينة من انحراف أو تأخير نتيجة قوة القاهرة كسوء الأحوال الجوية أو وجود أشخاص على السفينة، نتيجة التزامات الريان بنقل الناجين من سفن أخرى تعرضت إلى حادث غرق أو غيرها من ظروف القوة القاهرة.

الفصل الثاني - الجزء الأول البناء والتقسيمات والتحكم

مادة (20) - متطلبات البناء

يجب لتحقيق متطلبات الهيكل والبناء مراعاة ما يلي:

1. أن تصمم السفن وتبنى وتصان وفقاً لمتطلبات البناء الهيكلية والميكانيكية والتقسيمات الداخلية والالتزام والمنشآت الكهربائية وفقاً للمعايير الدولية والوطنية التي تضمن مستوى السلامة التي تحددها الاتفاقية مع مراعاة الخطوط التوجيهية والمتعلقة بمواد ومتطلبات البناء مع الاحتفاظ برسومات البناء والتعديلات على متن كل سفينة ومراعاة ما تفرضه المنظمة من شروط خاصة للسفن التي يتم بنائها أو يتم تسليمها في تاريخ معين أو وفقاً لأطوال أو حمولات أو تنقل بضائع معينة أو تعمل في مناطق بحرية محددة حسب طبيعتها.

17





2. يشترط في القيام بإجراء التصميمات البديلة وترتيباتها بأن يجري تحليل هندسي لتلك الشروط الجديدة وأن يتم إقرارها من جانب السلطة البحرية أو من تفوضه إذا أدخلت أي تعديلات أو تغييرات على الافتراضات والقيود التشغيلية الواردة في التصميمات والترتيبات البديلة للسفينة، وبأن يتضمن كحد أدنى العناصر التالية:
- أ. تحديد نوع السفينة والآلات والتركيبات الكهربائية وأنظمة تخزين وتوزيع الوقود ذات نقاط الاشتعال المنخفضة والمساحة (الأماكن) المعنية، والمتطلبات التوجيهية التي لا تمثل لها الآلات والتركيبات الكهربائية وأنظمة تخزين وتوزيع الوقود ذات نقاط الاشتعال المنخفضة مع تحديد سبب عدم استيفاء التصميم المقترح للمتطلبات التوجيهية المدعومة بالامتثال للمعايير الهندسية أو الصناعية الأخرى المعترف بها والتي تتناولها المتطلبات الواردة بهذا الفصل وبأن تكون معايير الأداء قابلة للقياس ومقدمة بوصف تفصيلي وقائمة الافتراضات المستخدمة في التصميم وأي قيود أو شروط تشغيلية مقترحة، وبأن يقدم المبرر الفني الذي يوضح بأنها تلبى معايير أداء السلامة وتقييم المخاطر.
- ب. تقييم التصميم والترتيبات البديلة: يجب أن تقوم السلطة البحرية بتقييم التحليل الهندسي المطلوب في الفقرة (أ) أعلاه والموافقة عليه مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة.
- ت. إعادة التقييم: بسبب تغير الظروف في حالة تغير الافتراضات والقيود التشغيلية التي نص عليها التصميم والترتيبات البديلة ويتم إجراء التحليل الهندسي في ظل الظروف المتغيرة ويتم اعتمادها من قبل السلطة البحرية.
- ث. تبادل المعلومات: يجب على السلطة البحرية أن ترسل إلى المنظمة المعلومات ذات الصلة المتعلقة بالتصميم والترتيبات البديلة التي وافقت عليها لتوزيعها على جميع الحكومات المتعاقدة.
3. أن يتم الطلاء الواقي لحماية جميع الصهاريج المخصصة لمياه التوازن في السفن وأماكن الجدران المزدوجة في ناقلات الزيت والسوانب وفقاً لمعايير الأداء التي اعتمدتها المنظمة.
4. تشمل الخطة الشاملة لصيانة السفينة على صيانة العوازل الواقية للصهاريج المخصصة للاتزان في كل أنواع السفن وأماكن الجدران المزدوجة في ناقلات المواد السائبة.
5. يجب أن تستوفي جميع الصهاريج المخصصة للاتزان بماء البحر وأماكن الجدران المزدوجة في ناقلات السوانب المتطلبات المنصوص عليها في - الفصل الثاني من الاتفاقية - واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تآكل البدن مع مراعاة الخطوط التوجيهية،
6. يجب إدراج صيانة نظام الطلاء الواقي في الخطة الشاملة لصيانة السفينة مع التزام السلطة بالتحقق من فعالية هذا النظام.

مادة (21) سلاطه النفاذ والوصول الامن الى هيكل السفينة

1. تزود كل ناقلة بوسائل تمكن الطاقم من الوصول الآمن إلى مقدمة السفينة حتى في الأحوال الجوية شديدة السوء مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
2. يزود كل مكان بوسائل وصول تتيح إجراء عمليات التفقد وقياسات السماكة الشاملة والدقيقة لهياكل السفينة ويجب وصف تلك الوسائل في دليل الوصول إلى هيكل السفينة المعتمد من قبل السلطة البحرية، على أن يتم الاحتفاظ بنسخة محدثة من هذا الدليل على متن السفينة.

9/1





3. يتعين أن يكون بناء ومواد كل وسائل الوصول إلى أماكن البضائع والأماكن الأخرى وتوصيلاتها إلى هيكل السفينة على نحو توافق عليه السلطة البحرية وتخضع وسيلة الوصول إلى عملية معاينة قبل أو عند استخدامها في تنفيذ المعاينات.

4. يتعين أن يشمل دليل الوصول إلى هيكل السفينة على ما يلي:

- أ. خطط توضح وسيلة الوصول إلى المكان مع الأبعاد والمواصفات التقنية المناسبة.
- ب. خطط توضح وسيلة النفاذ تشمل كل مكان للتمكن من إجراء عمليات التفقد الشاملة مع الأبعاد والمواصفات التقنية المناسبة وعلى الخطط أن تشير إلى الموقع الذي يمكن منه تفقد كل منطقة في المكان.
- ت. خطط توضح وسيلة الوصول إلى كل مكان لإتاحة إجراء عمليات التفقد الدقيقة، مع الأبعاد والمواصفات التقنية المناسبة وعلى الخطط أن تشير إلى مواقع المناطق الهيكلية الهامة وما إذا كانت وسيلة الوصول دائمة أم متنقلة والموقع الذي يمكن منه تفقد كل منطقة.
- ث. تعليمات لتفقد المتانة الهيكلية والحفاظ عليها لكل وسائل النفاذ والوصول مع مراعاة أي شيء ذات طبيعة تأكله قد يكون قائما داخل المكان.
- ج. تعليمات لإرشادات السلامة عند استخدام الرماث لعمليات التفقد وقياسات السماكة عن كسب.
- ح. تعليمات لتركيب واستخدام أي وسيلة متنقلة للنفاذ بطريقة آمنة.
- خ. قائمة جرد بكل وسائل الوصول المتنقلة.
- د. سجلات عمليات التفقد الدورية وصيانة وسائل الوصول في السفينة.

مادة (22) - ترتيبات القطر

1. يجب أن تكون ترتيبات القطر الطارئ في مقدمة ومؤخرة السفينة جاهزة على الدوام ومتسمة في سرعة الاستخدام في حال الافتقار إلى الطاقة الرئيسية، وذات متانة كافية تراعي حجم السفينة وحمولتها الساكنة والقوى المتوقعة خلال ظروف الطقس الرديء مع مراعاة الخطوط التوجيهية، وأن تزود كل سفينة بالترتيبات والمعدات والتجهيزات ذات الحمل التشغيلي الكافي لإتاحة إجراء كل عمليات القطر والإرساء بشكل آمن.
2. يجب تحقيق المتطلبات التي تحددها المنظمة أو السلطة البحرية عند الاقتراح بتركيب أسطح أو أغشية داخلية أو فواصل إنشائية طويلة مانعة لنفاذ الماء ويجوز للسلطة البحرية أن تتحقق من مراعاة التأثيرات المفيدة أو الضارة لهذه الهياكل في العمليات الحسابية.

مادة (23) - النفاذ (الوصول) الآمن إلى أماكن البضائع والحماية من الضجيج

1. ينبغي أن يكون النفاذ الآمن إلى عنابر البضائع والحاويات الفاصلة وصهاريج الاتزان وصهاريج البضائع والأماكن الأخرى الواقعة في منطقة البضائع مباشرة من السطح المفتوح وعلى نحو يتيح تفقد هذه المناطق تفقدا كاملا ، ويجوز أن يتم النفاذ الآمن إلى أماكن القاع المزدوج من غرفة المضخات والفراغ العازل العميق ونفق الأنابيب وعنابر البضائع وفواصل القاع المزدوج أو الحجيرات الشبيهة بها غير المخصصة لنقل الزيت أو البضائع الخطرة مع مراعاة الخطوط التوجيهية ، توضح وسائل النفاذ التي تمكن من إجراء عمليات تفقد وقياس عامة ودقيقة لسماكة السفينة في كتيف النفاذ إلى هيكل السفينة بمخططات أو توجيهات أو قوائم مناسبة واضحة الدلالة على ذلك وأن تكون فتحات التهوية ووسائل الوصول مناسبة وتحقق المتطلبات اللازمة لذلك وأن تكون في الأماكن المحددة لها.

9/1





2. يجب اتخاذ الترتيبات المناسبة لتخفيض الضجيج الصادر عن الآلات في أماكن الآلات إلى المستوى المقبول والذي ترضيه السلطة البحرية وإذا تعذر التخفيض يجب عزل مصدر الضجيج المفراط مع تزويد العاملين الذين يدخلون هذه الأماكن بواقيات للسمع عند اللزوم.

مادة (24) - وسائل الصعود والنزول من وعلى السفن

1. يجب تجهيز السفن المبنية في 1 يناير 2010 أو بعد ذلك التاريخ بوسائل الصعود إلى السفن ومغادرتها لاستخدامها في الموانئ أو العمليات المتصلة بالموانئ أو عمليات الإرشاد البحري، كسلالم العبور إلى السفينة وسلالم السفينة الخارجية، بموجب الفقرة 2 أدناه، ما لم تر السلطة البحرية أن هذه الوسائل غير عملية وغير مناسبة وأن تكون هذه الوسائل متفقة مع الخطوط التوجيهية ويمكن أن تشمل الظروف التي قد يعتبر فيها أن الاستيفاء غير معقول أو غير عملي الحالات التالية:
أ. عندما يكون عائم السفينة صغيراً وتكون السفينة مجهزة بعتبات صعود.
ب. أو عندما تقوم السفينة برحلات بين موانئ معينة تتوافر فيها سلالم (منصات) ملائمة للصعود إلى السفن ومغادرتها.
2. يجب بناء وتركيب وسائل الصعود إلى السفن ومغادرتها التي تقتضيها الفقرة (1) أعلاه واستناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة.
3. بالنسبة لجميع السفن يجب القيام بتفتد وسائل الصعود إلى السفن ومغادرتها وبأن يتم الحفاظ عليها في حالة ملائمة للغرض المقصود منها مع مراعاة أي تقييدات تتصل بالتحميل الآمن.
4. يجب صيانة جميع الأسلاك المستخدمة لدعم وسائل الصعود إلى السفن ومغادرتها على النحو المحدد في الفصل الثالث - اللائحة 20 - الفقرة 4 - من الاتفاقية.

مادة (25) - التقسيم الداخلي والاتزان

يجب لتحقيق متطلبات التقسيم الداخلي والاتزان مراعاة ما يلي:

1. يجب تحقيق متطلبات الإمالة اللازمة في (سفن الركاب أو البضائع) التي تراها السلطة البحرية أو من تفوضه في حال استكمال بنائها، ويجوز للسلطة البحرية الاعفاء من بعض متطلبات الإمالة أو السماح بإجراء بديل مكافئ إذا رأت أن ذلك مناسباً، مع إجراء معاينة لسفن الركاب على فترات منتظمة لا تتجاوز (5 سنوات) للتحقق من ذلك وعدم حدوث أية تغييرات على حالة السفينة.
2. تحقيق متطلبات الاتزان على سفن البضائع التي يبلغ طولها ثمانين متراً و (سفن الركاب بغض النظر عن طولها)، وأن تعمل النظم الأساسية للاتزان حتى في حالة العطب، إلا أنها تستثنى سفن البضائع التي يتبين استثنائها لوائح التقسيم الداخلي والاتزان العطبي الواردة في صكوك أخرى خاصة تضعها المنظمة، مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
3. تزويد ريان السفينة بالمعلومات الضرورية التي تمكنه من الحصول على إرشادات دقيقة بشأن اتزان السفينة في ظل ظروف الخدمة المتغيرة وحتى في حالة الاتزان العطبين، وبأن يتم تزويد السلطة البحرية بنسخة من المعلومات عن الاتزان وتخضع أنظمة أجهزة السفينة الخاصة بضبط وتعديل الميلان والتحكم بها لرقابة وموافقة السلطة البحرية.
4. يجب أن تكون السفن ممثلة لمتطلبات الاتزان الموجودة في الاتفاقية ومدوناتها، وأن تصمم على نحو يضمن بقاء نظم الاتزان صالحة للتشغيل حينما تتعرض السفينة للغمر في أي حجرة منفردة مانعة لنفاذ الماء،
5. يجب أن تتحقق المتطلبات الخاصة المتعلقة باتزان سفن الركاب حتى في حالة العطب.

51





6. يجب القيام بتمارين على ضبط العطب مرة واحدة على الأقل كل (ثلاثة أشهر) لأفراد الطاقم ذوي الصلة بضبط العطب والخاصة بسفن الركاب المبنية أو المستلمة بعد (2020/1/1م)، بسيناريوهات مختلفة وفقا للضوابط والمتطلبات التي تحددها المنظمة، وبالنسبة لأفراد الدعم يجب القيام به (مرة واحدة على الأقل كل سنة)، وكذلك يتم التدريب على معاينة العطب واستخدام نظم ضبط العطب الموجودة على متن السفينة، وأن يتم إطلاع كل فرد من أفراد الطاقم الذي يعهد إليه مسؤوليات ضبط العطب على المهام المطلوبة منه.
7. يجب أن تكون سفن الركاب مجهزة بتقسيم داخلي مانع لتسرب المياه خلف حاجز التصادم إذا كانت تحمل أكثر من (أربعمائة شخص) ويكون خلف حاجز التصادم بحيث يشمل جميع الحجيرات وأن تكون الحواجز والفواصل مانعة لنفاذ الماء لكل حجيرة، وأن تصمم سفن الركاب على نحو يضمن استمرار نظم الاتزان السليم حتى في حالات العطب.
8. يجب أن يتم الاحتفاظ على متن السفينة دليل للتقسيم الداخلي وأن يراعى فيه "الخطوط التوجيهية".
9. إذا كانت الفواصل الإنشائية الكتيمة في سفن الركاب تمتد في جزء أو أجزاء من السفينة إلى سطح أعلى من بقية السفينة، يجب الاستفادة من هذا الامتداد في حساب الطول القابل للغمر، فبالإمكان استخدام خطوط غمر حدية منفصلة لكل جزء من تلك الأجزاء، مع مراعاة الشروط والمتطلبات والخطوط التوجيهية.
10. في السفن يتم تركيب قعر مزدوج يمتد من حاجز التصادم الأمامي حتى حاجز التصادم الخلفي بقدر ما يكون ذلك عمليا ومتماشيا مع تصميم السفينة وحسن تشغيلها، وبأن تطبق البنود المطلوبة في اللوائح ذات الصلة عند اشتراط تركيب قعر مزدوج ويجوز السماح بالاستغناء عن القعر المزدوج إذا رأت السلطة البحرية أن ذلك لن يخل بسلامة السفينة إذا ما حدث عطب في جانبها أو قعرها، وفي حالة (سفن الركاب) التي تعمل في خدمة منتظمة في حدود رحلة دولية قصيرة يجوز للسلطة البحرية أن تسمح بالاستغناء عن القعر المزدوج في جزء ما من السفينة إذا ما تبين لها أن تركيب قعر مزدوج في هذا الجزء لا يتماشى مع تصميم السفينة وحسن تشغيلها، بحيث إن ألا تمتد الأبواب الصغيرة التي تقام في القعر المزدوج لغرض التصريف نحو الأسفل إلى أكثر مما هو ضروري ويجوز للسلطة البحرية السماح بتركيب أبواب أخرى إذا رأت ذلك مناسبا مع مراعاة الشروط والمتطلبات للتقسيم الداخلي أو الاتزان السليم التي تضعها المنظمة البحرية ذات الصلة بهذا الشأن.
11. ليس من الضروري تركيب القعر المزدوج في ميزات الأقسام الكتيمة (المانعة للتسرب) المتوسطة الحجم التي تستخدم حصرا في نقل السوائل بشرط أن ترى السلطة البحرية أن ذلك لن يخل بسلامة السفينة إذا ما حدث عطب في جانبها أو قعرها.
12. لا يجوز تركيب أي أبواب أو فتحات دخول أو فتحات نفاذ أو قنوات تهوية أو أي فتحات أخرى في حاجز التصادم تحت سطح الفواصل الإنشائية، وفي حالات استثنائية يجوز السماح بفتحات أو بأنبوب لاختراق حاجز التصادم شريطة أن يزود الأنبوب بصمام لولبي قابل للتشغيل من فوق سطح الفواصل الإنشائية في سفن الركاب والسطح العائم في سفن البضائع على أن يكون موضع الصمام داخل المقدمة عند حاجز التصادم، كما أنه يجوز للسلطة البحرية أن تسمح بتركيب هذا الصمام على الجانب الخلفي لحاجز التصادم شريطة أن يتيسر الوصول إلى الصمام في جميع ظروف الخدمة ولا يكون موقعه في مكان للبضائع وكخيار بديل في سفن البضائع يجوز تجهيز الأنبوب بصمام مروحي يكون مسنودا على النحو الملائم بمقعد أو بشفاه ويتيسر تشغيله من فوق السطح العائم مع مراعاة "الخطوط التوجيهية" وأن تكون الفتحات في امتداد حاجز التصادم أعلى سطح العائم الحر إلى الحد الأدنى اللازم والذي يتفق وتصميم السفينة وتشغيلها العادي.
13. يجب على الريان تحديد اتزان السفينة وزاوية ميلانها ووفقا لما تفرضه النصوص واللوائح ذات الصلة عن طريق العمليات الحسابية، ويجوز للسلطة أن توافق على استخدام حاسوب إلكتروني للتحميل والاتزان أو وسيلة مكافئة لهذا الغرض.

51





14. لا يجوز تعبئة مياه التوازن في الصهاريج المخصصة لوقود السفن، وفي حال التعذر يجب اتخاذ وسائل ترتضيها السلطة البحرية لتصريف هذه المياه الملوثة بالزيت.

15. يجب أن تكون الفواصل الإنشائية المانعة لنفاذ الماء قادرة على أن تتحمل على الأقل الضغط الناجم عن عمود ماء يصل إلى سطح الفواصل الإنشائية مع خضوع هذه الفواصل للرقابة من قبل السلطة البحرية.

16. يجب التقليل من عدد الفتحات في الفواصل الإنشائية الكتيمة إلى أدنى حد يتماشى مع تصميم السفينة وحسن تشغيلها وتوفير وسائل مرضية لإغلاق تلك الفتحات، لا يسمح بوجود أبواب أو منافذ أو فتحات دخول في الفواصل العرضية الكتيمة التي تفصل مكان بضائع عن مكان بضائع مجاور، ويجوز أن تركيب في الفواصل الإنشائية التي تفصل أماكن الآلات عن أماكن البضائع في المقدمة والمؤخرة وتكون ذات كتامة مائية في سفن الركاب وأعلى السطح العائم في سفن البضائع مع تحويطها وحمايتها.

17. إذا كانت المسالك أو الأنفاق المخصصة للوصول من أماكن معيشة الطاقم إلى حجرة الغلايات وأماكن الآلات أو المخصصة لتمديدات الأنابيب أو لأي غرض آخر تخترق الفواصل الإنشائية الكتيمة للماء يجب أن تكون تلك المسالك أو الأنفاق كتيمة للماء وبأن تستوفي المتطلبات اللازمة وأن يكون الوصول إلى طرف واحد على الأقل لكل نفق أو مسلك منها إن كان يستخدم كممر أثناء الإبحار عبر حوض يمتد كتيمة للماء حتى ارتفاع يكفي للسماح بالوصول فوق سطح الفواصل الإنشائية، ويجوز أن يكون الوصول إلى الطرف الآخر من المسلك أو النفق عبر باب كتيمة للماء من الطراز الذي يقتضيه موقعه في السفينة، ولا يجوز أن تمتد هذه المسالك أو الأنفاق عبر أول فاصل إنشائي للتقسيم الداخلي خلف حاجز التصادم.

18. يراعى عند احتساب عدد الركاب لسفينة بمن فيهم العاملون المصاحبون للمركبات التجارية بأن يتناسب مع المعادلة التالية: $(12 + Ad / 25)$ ، حيث (Ad) = مجموع مساحة السطح (بالأمتار المربعة) للأماكن المتاحة لتستيف البضائع.

19. لا يجوز الترخيص للسفينة بحمل عدد من "الركاب" يزيد عما هو مفترض في (الفقرة 18) في حالة تركيب باب كتيمة وفقاً لهذه اللائحة.

20. تخضع ترتيبات وسائل إغلاق أي فتحة في الألواح المعدنية الخارجية للسفينة لرقابة وموافقة السلطة البحرية.

21. لا يجوز أن يركب في الأماكن المحتوية على آلات الدفع الرئيسية والمساعدة بما فيها الغلايات التي تلبى احتياجات الدفع وكل مخازن الوقود الدائمة أكثر من باب واحد، عدا أبواب وأنفاق أعمدة تدوير الرفاص، في كل فاصل إنشائي ذي كتامة مائية وفي حال تركيب عمودين من أعمدة تدوير الرفاص أو أكثر فمن الواجب وصل الأنفاق بممر اتصال، ويجب أن يكون هناك باب واحد فحسب بين مكان الآلات وأماكن الأنفاق عند تركيب عمودي تدوير الرفاص، وعدد 2 أبواب فقط عند وجود أكثر من عمودين، وتكون كل هذه الأبواب من النوع المنزلق ومركبة في مواقع بحيث تكون عتباتها مرتفعة قدر المستطاع ويركب الموجه اليدوي لتشغيل هذه الأبواب من فوق سطح الفواصل الإنشائية خارج الأماكن المحتوية على الآلات.

22. يجب أن يكون تصميم ومواد بناء كل التحوطات المانعة لنفاذ الماء وبنائها والفواصل الجانبية والفتحات والفواصل لتحميل البضائع والصمامات والأنابيب ومساقط الفضلات المشار إليها في هذه اللائحة على نحو ترتضيها السلطة البحرية، ويجب أن "توسم" على نحو مناسب بما يضمن استخدامها الصحيح لتوفير السلامة القصوى.

47





23. يجب ألا يكون هناك أي تجويف أو زيادات في إطارات الأبواب المانعة لنفاذ الماء يمكن أن يتجمع فيه الغبار وتمنع إغلاق الباب بأحكام، ويجرى اختبار الأبواب المانعة لنفاذ الماء في سفن الركاب وسفن البضائع حسب الإرشادات المذكورة في الاتفاقية.
24. يكون كل باب كتيمة منزلق آلي التشغيل مجهزا بالمعدات الضرورية لفتح وإغلاق الباب باستخدام الطاقة الكهربائية أو الهيدروليكية أو أي نوع آخر من أنواع الطاقة أو وسائل الإغلاق والفتح التي تحظى بقبول السلطة البحرية.
25. تكون وسائل التحكم في الأبواب الكتيمة بما في ذلك الأنابيب الهيدروليكية والكوابل الكهربائية أقرب ما يمكن إلى الفاصل الإنشائي المركبة فيه الأبواب، وذلك لتقليل احتمالات إصابتها بأي عطل قد تتعرض له السفينة، وتزود جميع الأبواب الكتيمة المنزلقة ذات التشغيل الآلي بمؤشرات تبين في كل مواقع التشغيل من بعد ما إذا كانت هذه الأبواب مفتوحة أم مغلقة.
26. يجب الإبقاء على كل الأبواب المانعة لنفاذ الماء مغلقة أثناء الملاحة، ويجوز للسلطة البحرية السماح بإبقاء بعض الأبواب المانعة لنفاذ الماء مفتوحة بشرط أن يكون ذلك ضروريا للغاية حسب الأمثلة الواردة في هذه اللائحة، ويجب الإشارة إلى الباب المانع لنفاذ الماء الذي يسمح ببقائه مفتوحا في معلومات أتران السفينة وكذلك يجب أن يكون جاهزا للإغلاق على الفور.
27. يجب تسجيل وقت فتح وإغلاق الأبواب المانعة لنفاذ الماء بالفواصل الجانبية بعنابر البضائع في السجل الذي تقترحه السلطة البحرية.
28. يجب توفير نظام لكشف الغمر في الأماكن المانعة لنفاذ الماء تحت سطح الفواصل الإنشائية.
29. يجب إغلاق وإقفال أبواب تحميل البضائع الموجودة فوق سطح الفواصل الإنشائية وكذلك وإقيات المقدمة وأبواب تحميل البضائع الموجودة في حاجز التصادم والعبارات المانعة لنفاذ الماء التي تشكل وسائل إغلاق بديلة، وذلك قبل إبحار السفينة في أي رحلة، وأن تظل هذه الأبواب مغلقة ومقفلة إلى أن تصل السفينة إلى مرساها.
30. يجب أن تغلق وتثبت كل الفواصل الجانبية وإقيات التي يتعذر الوصول إليها أثناء الملاحة.
31. يجب تجهيز السفن التي يقل طولها عن (100م) ومجهزة بعنبر بضائع منفرد تحت سطح العائم بكاشفات لمستوى الماء في ذلك المكان أو السفن ذات الحجيرات الجانبية المانعة لنفاذ الماء على جانبي طول عنبر البضائع الذي يمتد عموديا من القعر الأدنى إلى السطح العائم على الأقل.
32. وفيما يتعلق بسفن الدرجة للركاب يجب اتباع الشروط والمتطلبات وفقا للخطوط التوجيهية والتي تقبلها السلطة البحرية.
33. يجب أن تجهز أبواب الدخول وأغطية الفتحات التي تكون مغلقة عادة عند الإبحار والمصممة لضمان منع نفاذ الماء إلى الفتحات الداخلية بوسائل تبين في مواقعها وفي غرفة القيادة ما إذا كانت هذه الأبواب أو الأغطية مفتوحة أم مغلقة، وبأن تعلق على كل باب أو غطاء للفواصل من هذا النوع لوحة توضح عدم تركها مفتوحة.
34. قبل بدء الرحلة البحرية يجوز أن تغلق الأبواب المانعة لنفاذ الماء في سفن الدرجة للركاب في تقسيم أماكن البضائع الواسعة داخليا وأن تظل مغلقة خلال الرحلة البحرية، ويجوز للسلطة البحرية أن تسمح بفتح أبواب معينة وفقا لما يراه الريان إذا ما تطلب تشغيل السفينة ذلك بشرط عدم الإخلال بسلامة السفينة.

41





35. تزود جميع الأبواب المانعة لنفاذ الماء المنزلة ذات التشغيل الآلي بمؤشرات تبين في كل مواقع التشغيل عن بعد ما إذا كانت هذه الأبواب مفتوحة أم مغلقة ويمكن التحكم فيها من غرفة القيادة وأن تتوفر في هذه الأبواب المتطلبات التي تضعها المنظمة والتي ترضيها السلطة البحرية.

36. لا يجوز تركيب أبواب مانعة لنفاذ الماء في الفواصل الإنشائية ذات الممانعة المائية التي تفصل أماكن البضائع البينية إلا إذا رأت السلطة البحرية أن وجود هذه الأبواب ضروري وأنها ذات بناء مرضي وتوافق السلطة على تركيبها.

37. يجب التقليل من عدد الفتحات في أسقف الهيكل المعدني الخارجي لسفن الركاب إلى أدنى عدد يتماشى مع تصميم السفينة وحسن تشغيلها وبأن تتناسب ترتيبات وسائل إغلاق أي فتحة في أسقف الهيكل ومدى أحكامها مع الغرض المستهدف منها والمكان الذي تركيب فيه، ألا تكون عتبة فتحة أي من الفواصل الجانبية أدنى من الخط المرسوم موازيا لسطح السفينة العلوي.

38. يجب التقليل من عدد الفتحات في الفواصل الإنشائية المانعة لنفاذ الماء إلى أدنى حد يتماشى مع تصميم السفينة وحسن تشغيلها وتوفير وسائل مرضية لإغلاق تلك الفتحات وأن تتخذ الترتيبات والتدابير اللازمة لضمان عزل الفواصل الإنشائية من الماء وضمان السلامة في الأماكن التي تحتوي على الغلايات أو المنشآت الكهربائية.

39. يجب تجهيز كل فتحة تصريف مستقلة تنفذ أو تمر من أسقف هيكل السفينة من أماكن تحت خط الغمر الحدي بصمام أوتوماتيكي لا رجعي (يسمح بالخروج في اتجاه واحد) ومزود بوسيلة موحدة لإغلاقه من فوق سطح السفينة أو بصمامين لا رجعيين دون وسيلة إغلاق موحدة، على أن يركب الصمام الداخلي فوق أعظم خط تحميل للتقسيم الداخلي، وبأن يكون في المتناول على الدوام فحسه في ظروف الخدمة، وعند تركيب صمام بوسيلة إغلاق موحدة يراعى تنفيذ أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 وتعديلاتها.

40. يجب إخضاع أماكن الفئة الخاصة وأماكن الدرجة في سفن الدرجة للركاب للتفتد المتواصل أو للرصد بوسائل فعالة مثل المراقبة التلفزيونية بحيث يمكن اكتشاف أي تحرك فيها للعربات في ظل الظروف المناخية السيئة أو أي نفاذ غير مشروع للركاب إليها حينما تكون السفينة مبحرة، ويجب الاحتفاظ على متن السفينة بإجراءات تشغيلية موثقة لإغلاق وتثبيت كل الأبواب الهيكلية وأبواب التحميل وأجهزة الإغلاق الأخرى التي يمكن أن تؤدي برأي السلطة البحرية إذا ما تركت مفتوحة أو غير مثبتة تثبيتاً مناسباً إلى غمر مكان الفئة الخاصة أو أماكن الدرجة وتعليق هذه الإجراءات في مكان آمن مع وضع الترتيبات اللازمة التي تحقق متطلبات السلامة للركاب.

41. يجب أن تجهز المنافذ وفتحات التصريف البحرية الرئيسية والمساعدة في أماكن الآلات والمرتبطة بتشغيل الآلات بصمامات يسهل الوصول إليها بين الأنابيب وأسقف هيكل السفينة أو بين الأنابيب وصناديق اصطناعية مثبتة بأسقف السفينة. ويجوز أن يكون التحكم في الصمامات موضعياً وأن يحقق المتطلبات والترتيبات التي ترضيها السلطة البحرية.

42. يجب أن تكون الفتحات الخارجية في سفن البضائع التي يشترط أن تكون مانعة لنفاذ الماء باستثناء - أعطية الفواصل للبضائع - مجهزة بمبينات (وسائل إيضاح) في غرفة القيادة، وبأن تكون الفتحات في اللوح البدن الخارجية التي تقع تحت السطح الذي يحد الامتداد العمودي للعطب مغلقة باستمرار أثناء الرحلة ولا يتم فتحها دون إذن من الريان.

43. تكون متانة الأسطح وفتحات التهوية والإنفاق والصوالب الصندوقية ومساقط التهوية المانعة لنفاذ الماء في السفن مماثلة لمتانة الفواصل الإنشائية المانعة لنفاذ الماء عند المستويات المقابلة ويجب أن تصل مساقط التهوية المانعة لنفاذ الماء على الأقل لمستوى سطح الفواصل الإنشائية في سفن الركاب ومستوى السطح العائم في سفن البضائع وتخضع الوسائل المستخدمة لضمان الممانعة المائية للترتيبات المتخذة لإغلاق الفتحات لموافقة السلطة البحرية.

47





44. يجوز للسلطة البحرية أن تطلب اتخاذ كل الترتيبات العملية والمعقولة للحد من دخول الماء وانتشاره فوق سطح الفواصل الإنشائية.

45. يجب أن تجهز كل الفتحات في السطح المكشوف بأطر ذات ارتفاع وقوة مزودة بوسائل فعالة تضمن منع نفاذ الماء بسرعة، ويجب تركيب فتحات للتصريف حسب الحاجة للسطح المكشوف في ظل كل الظروف المناخية.

46. يجب اتباع الشروط والتعليمات المتعلقة بمنعة البدن والإنشاءات العلوية ومنع العطب وضبطه، وفي حال مرور الفواصل الإنشائية أو الأسطح المانعة لنفاذ الماء جزئياً ضمن الجزء الغاطس من سطح الفواصل الإنشائية يتعين اتخاذ الترتيبات اللازمة لضمان الممانعة المائية للهيككل الذي يقع فوق سطح الفواصل الإنشائية.

47. يجب أن تكون كل الفواصل الجانبية وفتحات عنابر البضائع (وخاصة الفحم والقطن والخشب) وغيرها من وسائل إغلاق الفتحات الموجودة في أسقف هيكل السفينة فوق خط الغمر الحدي وذات تصميم وبناء محكمين، وبأن تكون أخفض نقطة في جميع المنافذ المؤدية إلى الأماكن تحت سطح الفواصل الإنشائية على مسافة 2.5 متر على الأقل فوق سطح الفواصل الإنشائية.

48. يحدد خط تحميل يتناسب مع غاطس التقسيم الداخلي المعتمد ويرسم على جانبي السفينة للاحتفاظ بدرجة التقسيم الداخلي المطلوبة، ولا يجوز بأي حال أن توضع علامة أي خط تحميل لتقسيم داخلي فوق أعماق خط تحميل في المياه المالحة، ولا يجوز إطلاقاً - أياً كان وضع علامات خط تحميل التقسيم الداخلي - تحميل السفينة بطريقة تغمر علامة خط التحميل المناسب مع الفصل الزمني والمنطقة وكما هو محدد باتفاقية خطوط التحميل.

49. يجب توفير نظام لكشف الغمر في الأماكن المانعة لنفاذ الماء تحت سطح الفواصل الإنشائية استناداً إلى الخطوط التوجيهية.

مادة (26) - التشغيل والتفقد للأبواب المانعة لنفاذ الماء

1. يجب الإشارة بوضوح في معلومات اتزان السفينة إلى الأبواب المانعة لنفاذ الماء في سفن الركاب المسموح بإبقائها مفتوحة أثناء الملاحة.

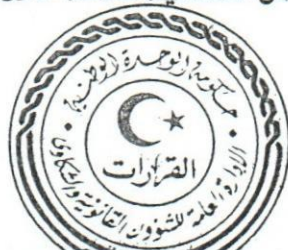
2. تجرى تمرينات أسبوعية لتشغيل الأبواب المانعة لنفاذ الماء والفواصل الجانبية وفتحات تصريف المياه وأجهزة إغلاقها ومساقط الرماد ومساقط الفضلات، وفي السفن التي تتجاوز مدة رحلتها أسبوعاً تمريناً كاملاً قبل مغادرة الميناء وتمرينات لاحقة مرة على الأقل كل أسبوع أثناء الرحلة، ويجب إجراء تفقد يومي على الأبواب المانعة للنفاذ في الفواصل الإنشائية.

3. يجب أن تدون في سجل السفينة كل التمرينات وعمليات التفقد التي تتم بموجب هذه اللائحة على أن يحتوي السجل على قيود واضحة بشأن أي عيوب مكتشفة.

4. يجب أن تعرض بشكل مستمر خطة تبين بوضوح حدود الأقسام المانعة لنفاذ الماء في كل سطح وعنبر، والفتحات الموجودة فيها ووسائل إغلاقها ومواقع التحكم بها، وترتيبات تصحيح أي ميل ناجم عن الغمر وبأن تتوافر بيسر في غرفة القيادة وذلك بهدف إرشاد الضابط المسؤول عن السفينة.

5. يجب أن تكون الأبواب المانعة لنفاذ الماء المركبة في الفواصل الإنشائية مغلقة خلال مدة الإبحار ويجوز للسلطة البحرية السماح بفتح أبواب معينة بناء على طلب الريان.

41





6. يجب الاحتفاظ بالمتطلبات التشغيلية اللازمة لسفن الركاب وفقا لعدد الركاب المصرح به وبما يتفق وأحكام الاتفاقية وقرارات المنظمة.
7. يجب أن تكون تعليمات التحكم والصيانة والرسومات الهندسية لأبواب السفينة مكتوبة بشكل واضح بلغة يفهمها الضباط وأفراد الطاقم الذين يجب عليهم فهم هذه المعلومات في أداء مهامهم.

مادة (27) - تركيب آلات الدفع الرئيسية والمساعدة

لتحقيق متطلبات تركيب الآلات فإنه يجب:

1. تخضع موثوقية آلات الدفع الأساسية المفردة للسفينة لرقابة وموافقة السلطة البحرية او من تخوله ولها أن تشترط مصدرا منفصلا لقوة الدفع يكفي لإعطاء السفينة سرعة ملاحية خاصة في حالة الترتيبات الطارئة.
2. يجب توفير الوسائل والترتيبات لضمان استمرار التشغيل العادي لآلات الدفع أو استعادته حتى لو تعطل أحد العناصر المساعدة الرئيسية بحيث لا يؤدي أي شكل لاهتزازاتها إلى إجهاد أشد مما يجب أن يكون في هذه الآلات في مدى التشغيل الطبيعي.
3. يجب أن تكون تعليمات التشغيل والصيانة والرسومات الهندسية لآلات السفينة ومعدات السفينة اللازمة لتشغيل السفينة بشكل آمن، مكتوبة بلغة يفهمها الضباط وأفراد الطاقم الذين يجب عليهم فهم هذه المعلومات في أداء مهامهم.
4. يجب توفير الوسائل والترتيبات لضمان عدم تجاوز السرعة الآمنة في حالة وجود خطر من السرعة الزائدة للآلات وذلك في حال إذا كانت الآلات الرئيسية أو المساعدة بما في ذلك انابيب الضغط أو أي أجزاء من هذه الآلات ذات ضغط داخلي ومن الممكن أن يرتفع الضغط داخلها إلى درجة الخطورة، ويجب توفير وسائل تحمي من خطر الضغط العالي حيثما أمكن ذلك.
5. يجب توفير الطاقة الكافية لتنفيذ عمليات مناورة الدوران إلى الخلف لضمان سلامة التحكم في السفينة في كل الظروف العادية.
6. يجب عمل الاختبارات اللازمة للتأكد من قدرة الآلات على عكس اتجاه دفع الرافص في وقت كافٍ وإيقاف السفينة بعد مسافة معقولة أثناء إبحارها بالسرعة القصوى إلى الأمام وتسجيلها، ويجب التأكد من فعالية الوسائل الإضافية للمناورة أو التوقف إذا كانت السفينة مجهزة بذلك.
7. تجهز السفينة - ما لم ينص صراحة بخلاف ذلك - بجهاز توجيه رئيسي وجهاز توجيه مساعد - تقبل به السلطة البحرية او من تخوله بحيث لا يؤثر أحدهما على الآخر إذا حدث خلل ما.
8. يجب أن تكون كل أجزاء التوجيه ومحور الدفة ذات بناء متين موثوق إلى الحد الذي يرضي السلطة البحرية مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
9. تزويد غرفة القيادة بوسائل تبين ما إذا كانت أجهزة التوجيه الكهربائية والهيدروليكية قيد العمل من عدمه وان تكون في موقع مناسب للتحكم بها، وتزود الدارات والمحركات بالحماية من الماس الكهربائي وبجهاز إنذار للوقاية من زيادة الحمل مع مراعاة الخطوط التوجيهية فيما يتعلق بموقع الأدوات أو الآلات وآلية التحكم بها.
10. تخضع أجهزة التوجيه ومحور الدفة ومكوناتها من حيث المتانة لرقابة السلطة البحرية وموافقتها او من تخوله، ويراعى أن يكون لهذه المكونات حامل مضاد للاحتكاك أو يجهز بتجهيزات تنزلق عند الاقتضاء، كما يراعى في أجهزة

٥٧





التوجيه من غير النوع الهيدروليكي استيفاء المتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقية على النحو الذي تقره السلطة البحرية او من تخوله.

11. تكون أجهزة التوجيه المساعدة ذات متانة كافية وقادرة على توجيه السفينة بالسرعة الصالحة للملاحة وقابلة للتشغيل بسرعة في حالة الطوارئ، وبأن تستوفي المتطلبات التي ترضيها السلطة البحرية.

12. يجب أن يستوفي كل جهاز تحكم بأجهزة التوجيه الرئيسية والمساعدة القابل للتشغيل من غرفة القيادة الشروط التي تضعها اللوائح ذات الصلة في الاتفاقية أو التي ترضيها السلطة البحرية أو من تخوله.

13. يجب توفر وسيلة اتصال بين غرفة القيادة وقسم أجهزة التوجيه وأن يكون قسم أجهزة التوجيه سهل الوصول ومحقق للمتطلبات التي تضعها المنظمة.

14. يجب أن تكون دوائر الطاقة الكهربائية وأنظمة التحكم بأجهزة التوجيه والأجزاء المرتبطة بها والكابلات والأنابيب التي تتطلبها اللوائح ذات الصلة منفصلة قدر الإمكان على مدى طول منظومة التوجيه.

15. يجب أن تتحقق المتطلبات الإضافية لأجهزة التوجيه الكهربائية والهيدروكهربائية في حالات الطوارئ بالإضافة إلى المتطلبات اللازمة للتشغيل العادي لأجهزة ونظم التوجيه.

مادة (28) - التحكم بالآلات الرئيسية والمساعدة

1. يجب أن تزود الآلات الرئيسية والمساعدة لدفع السفينة والتحكم فيها وسلامتها بوسائل فعالة لتشغيلها، ويجب أن تكون جميع أجهزة التحكم لدفع السفينة مستقلة أو مصممة بحيث لا يؤدي حدوث عطل في أي نظام منها إلى تدهور أداء نظام آخر، وبأن تحقق الشروط والترتيبات اللازمة للتشغيل والتي تتضمنها اللوائح ذات الصلة وترضيها السلطة البحرية.

2. يجب أن تخضع آلات الدفع الرئيسية أو المساعدة أو المرتبطة بها للرقابة والتحكم المستمر بما يضمن درجة السلامة والفعالية لهذه الآلات ويعطى اعتبار خاص لحماية هذه الأماكن من الحريق والغمر.

3. تصمم الأنظمة الأوتوماتيكية بحيث تضمن إرسال إنذار مبدي بحدوث إبطاء أو توقف محتمل أو وشيك لنظام الدفع إلى الضابط المكلف بالخفارة الملاحية في وقت يمكنه من تقييم ظروف الملاحة في حالة الطوارئ وبصفة خاصة يجب إتاحة الفرصة للضابط المكلف بالخفارة الملاحية ليقوم بالتدخل اليدوي إلا في الحالات التي يؤدي فيها التدخل اليدوي إلى توقف المحرك و/أو معدات الدفع بشكل تام ويكون ذلك في وقت وجيز.

4. تجهز كل غلاية بخارية وكل مولد بخار بما لا يقل عن صمامي أمان بالسعة الكافية والترتيبات التي تضمن الحماية من الضغط الزائد أو والتي تضمن السلامة في حالة انخفاض المياه المغذية له أو الوقود.

5. تصمم وتبنى وتركب كل أنابيب البخار وكل تركيبات متصلة بها قد يمر منها البخار بطريقة تضمن تحملها أقصى إجهاد تشغيلي قد تتعرض له وبما يحقق متطلبات السلامة في حالة تصريف البخار.

6. تهوى أماكن الآلات من الصنف "A" تهوية مناسبة لضمان تزويدها بإمدادات من الهواء تضمن سلامة وراحة العاملين وتشغيل الآلات وذلك حين تعمل الآلات والغلايات الموجودة فيها بكامل طاقتها، وفي ظل جميع ظروف المناخ حتى في حالة اضطراب الجو وتهوى أماكن الآلات الأخرى تهوية كافية تتناسب مع الغرض منها.





حكومة الوحدة الوطنية

†°180°E† †°0C:1† †°N°0°1†

ag as unduronnu numii -T

Government of National Unity

7. تجهز كل سفينة بنظام تصريف للرواسب والمياه غير النظيفة قادر على ضخ وتصريف المياه في ظل جميع الظروف العملية من أي قسم مانع لنفذ المياه، عدا الأماكن المخصصة على الدوام لنقل المياه العذبة أو مياه التوازن أو الوقود الزيتي أو الشحنات السائلة والتي تجهز بوسائل مناسبة أخرى للضخ وتجهز العنابر المعزولة بوسائل فعالة لصرف المياه تحقق المتطلبات والترتيبات المنصوص عليها في اللوائح ذات الصلة.

8. يجب أن تكون كل تلك الأنابيب داخل أو تحت عنابر الفحم أو صهاريج تخزين الوقود أو في أماكن الغلايات أو الآلات بما في ذلك الأماكن التي تقع فيها صهاريج ترسيب الزيت أو وحدات ضخ الوقود الزيتي، من مادة الفولاذ أو من مادة مناسبة أخرى.

9. يجب أن يكون نظام ضخ مياه التوازن بحيث يحول دون انتقال الماء من البحر ومن أماكن مياه التوازن إلى مواقع البضائع والآلات أو من قسم إلى آخر.

10. يجب أن يكون نظام الرواسب والمياه غير النظيفة قابلاً للتشغيل في كل الظروف العادية وبعد الإصابة، سواء أكانت السفينة متزنة أو مائلة، وبأن تكون الترتيبات وفقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقية ووفقاً للخطوط التوجيهية وما تترتضيه السلطة البحرية وبعد اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتحقيق كافة متطلبات السلامة في سفن الركاب وفي سفن البضائع.

11. يجب أن تتخذ التدابير لتقليل ضوضاء الآلات في أماكن الآلات إلى مستويات مقبولة تحددها السلطة البحرية أو من تخوله.

12. يجب أن تتوفر على الأقل وسيلتان مستقلتان على الأقل لنقل الأوامر من غرفة القيادة إلى موقع في حجرة الآلات، أو في غرفة التحكم يتم منه عادة التحكم في المحركات، وتكون إحدى هذه الوسائل منبه ضوئي من غرفة المحركات يعرض بياناً بصرياً للأوامر والإجابات في كل من مكان الآلات وغرفة القيادة، ويزود أي مركز أخري يمكن منه التحكم في المحركات بوسائل الاتصال الملائمة.

13. يجب أن يتوفر جهاز إنذار المهندسين يمكن تشغيله من غرفة التحكم في المحركات أو من منصة المناورة حسبما هو مناسب على أن يكون مسموعاً بوضوح في مكان معيشة المهندسين.

14. يجب إخضاع أماكن الفئة الخاصة وأماكن الدرجات في سفن الدرجة للركاب للتفتد المتواصل أو للرصد بوسائل فعالة مثل المراقبة التلفزيونية ويتم الاحتفاظ على متن السفينة بإجراءات تشغيلية موثقة - لإغلاق وتثبيت كل أبواب الهيكل وأبواب التحميل ووسائل الإغلاق الأخرى - والتي إذا تركت مفتوحة أو غير مثبتة تثبيتاً مناسباً يمكن أن تؤدي إلى غمر المكان، ويجب أن توضع هذه الإجراءات في مكان ملائم وبأن يضمن الريان التطبيق الفعال لهذه المتطلبات وعدم السماح لأي راكب بالدخول لتلك الأماكن أثناء الإبحار.

15. لا يجوز أن تتركب أمام حاجز التصادم أي مصادر طوارئ للقذرة الكهربائية، ولا مضخات حريق، ولا أي نظام ثابت لإخماد الحرائق، ولا مضخات لمياه الجمة (مضخات سحب مياه القاع)، باستثناء تلك التي تخدم حصراً في أماكن تقع أمام حاجز التصادم.

مادة (29) - المنشآت الكهربائية

1. تكون المنشآت الكهربائية على نحو يضمن ما يلي:

أ. توفير جميع الخدمات الكهربائية المساعدة اللازمة للإبقاء على السفينة في حالة تشغيل عادية وظروف صالحة للإقامة دون حاجة إلى اللجوء إلى مصادر الطاقة الكهربائية المخصصة لحالات الطوارئ.





- ب. توفير الخدمات الكهربائية الأساسية للسلامة في مختلف الظروف الطارئة.
ت. ضمان سلامة الركاب والطاقم والسفينة من المخاطر الكهربائية.
ث. تجهز السفينة بمصدر رئيسي للطاقة الكهربائية بسعة تكفي لتغذية كل الخدمات على السفينة ويجب أن يتكون مصدر الطاقة الكهربائية هذا من مجموعتي توليد على الأقل.
2. يجب أن تضمن مجموعات التوليد أنه في حالة حدوث خلل في أحد المولدات أو في مصدرها الرئيسي للطاقة الكهربائية، فإن المجموعات المتبقية ستكون قادرة على تقديم الخدمات الكهربائية اللازمة لتشغيل معدات الدفع الرئيسية في ظل ظرف السفينة الخاملة، ويجوز أن يستخدم مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية لأغراض استعادة الطاقة الكهربائية للسفينة الخاملة إذا كانت قدرته لوحده أو مع أي مصدر آخر للطاقة الكهربائية كافية لأن تغذي في آن واحد الخدمات المطلوب تقديمها مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
3. يجب على السلطة البحرية اتخاذ الخطوات المناسبة لضمان التوحيد في تنفيذ وتطبيق أحكام الفصل الثاني الجزء الأول فيما يتعلق بالتمديدات الكهربائية.

مادة (30) - مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية

1. يجب أن يتوفر في السفن مصدر طوارئ للطاقة الكهربائية على أن يتيسر الوصول اليه من السطح المكشوف ولا يجوز تركيبها أمام حاجز التصادم.
2. يجب ألا تعرقل إمدادات طاقة الطوارئ الكهربائية والتحكم وتوزيعها موقع مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية ومعدات التحويل المتصلة به "إن وجدت" والمصدر المؤقت لطاقة الطوارئ الكهربائية والمصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية بحيث يضمن أن أي حريق أو حادث آخر في الأماكن التي تحوي المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية ومعدات التحويل المتصلة به الحد المناسب للوصول إليها والذي ترضى عنه السلطة البحرية أو من تخوله.
3. لا يجوز أن يكون موقع مصدر الطوارئ للطاقة الكهربائية في السفينة وكذلك موقع معدات التحويل المتصلة به إن وجدت وموقع المصدر المؤقت لطاقة الطوارئ الكهربائية ولوحة مفاتيح الطوارئ مجاورا لحدود أماكن الآلات من الصنف A أو الأماكن التي تحوي المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية أو معدات التحويل المتصلة به إن وجدت أو لوحة المفاتيح الرئيسية،
4. تجهز مجموعة طوارئ لتوليد الطاقة المعدة لبدء التشغيل الأتوماتيكي بأدوات لبدء التشغيل توافق عليها السلطة البحرية أو من تخوله، تكون ذات طاقة مخزونة تكفي لتنفيذ ثلاث عمليات تشغيل متتالية على الأقل وتوفير مصدر ثان للطاقة لثلاثة مرات إضافية خلال 30 دقيقة ما لم يمكن إثبات فاعلية البدء اليدوي.
5. يجوز أن يستخدم مولد الطوارئ استثناء ولفترات قصيرة في تغذية دوائر أخرى غير دوائر الطوارئ، بشرط اتخاذ التدابير المناسبة لضمان التشغيل المستقل لخدمات الطوارئ في كل الظروف مع مراعاة الخطوط التوجيهية لترتيبات تشغيل مصادر الطوارئ للطاقة الكهربائية.

مادة (31) - الوقاية من المخاطر ذات المنشأ الكهربائي

1. في حال استخدام السفينة نظام توصيلات لعودة التيار السالب فيتعين أن تكون كل الدوائر الفرعية المركبة بعد آخر جهاز وقاية ذات سلكين وأن تتخذ احتياطات خاصة بشأنها تخضع لموافقة السلطة البحرية.





2. يتعين أن يكون مد الكوابل والأسلاك التي تخدم الطاقة الكهربائية الأساسية أو الخاصة بالطوارئ أو الإضاءة أو الاتصالات الداخلية أو الإشارات في السفينة بعيدا قدر الإمكان عن المطابخ والمغاسل وأماكن الآلات من الفئة "A" وتغليفها بالإضافة للأماكن الأخرى المعرضة بشدة لأخطار الحرائق.
3. في سفن الدحرجة للركاب المبنية (1 يوليو 1998م) أو بعد ذلك التاريخ يجب أن يخضع تركيب مد الكوابل الخاصة بنظم الإنذار عند الطوارئ ونظم الاتصال بالأفراد، بموافقة السلطة البحرية مع مراعاة التوصيات التي تضعها المنظمة، وعلى أن تكون الكوابل التي تربط مضخات التشغيل بلوحة مفاتيح الطوارئ من نوع مقاوم للحريق في المناطق المعرضة بشدة لأخطار الحرائق وتمد هذه الكوابل ما أمكن بطريقة تستبعد إمكانية تعطلها نتيجة ما قد يترتب على حريق في مكان مجاور من ارتفاع لحرارة الفواصل الإنشائية.
4. تفرض السلطة البحرية في المناطق الخطرة بالسفن إجراءات وقائية في تلك المناطق التي يتعين فيها مد الكابلات التي قد تؤدي إلى نشوب حريق أو وقوع انفجار عند حدوث خلل كهربائي،
5. لا يجوز تركيب بطاريات التخزين في مكان إقامة الطاقم، إلا إذا كانت مغلقة بأحكام وفق ما تقره السلطة البحرية.
6. لا يجوز تركيب أي معدات كهربائية في أي مكان في السفينة يمكن أن تتجمع فيه خلائط قابلة للاشتعال مثل الحجيرات المخصصة أساسا للبطاريات المركمية أو مخازن الطلاء أو مخازن الأسيتيلين أو الأماكن المماثلة وتستثنى المعدات التي تتوفر فيها الشروط التالية:
 - أ. أن تكون أساسية لأغراض التشغيل.
 - ب. أن تكون من النوع الذي لا يؤدي إلى إشعال الخلائط المذكورة.
 - ت. أن تتناسب مع المكان المعني.
 - ث. أن تكون قد صدرت بشأنها شهادة مصدقة حسب الأصول تؤكد سلامة استعمالها وسط الغبار والأبخرة والغازات التي يمكن أن تتعرض لها.
7. لا يجوز في الناقلات تركيب المعدات والكوابل والأسلاك الكهربائية في الأماكن الخطرة ما لم تستوفى معايير لا تقل عن المعايير المقررة من قبل المنظمة، أما بالنسبة للأماكن التي لا تشملها هذه المعايير فيجوز تركيب معدات وكوابل وأسلاك كهربائية لا تستوفي المعايير في الأماكن الخطرة بناء على تقدير السلطة البحرية بأن هذا التركيب يوفر قدرا مماثلا من السلامة.

مادة (32) - أماكن لا تخضع لإشراف دائم

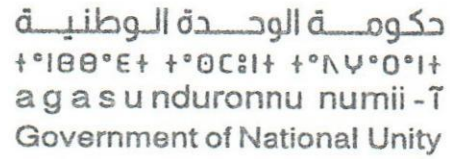
1. تزود كل سفينة بأدلة موثقة تقرها السلطة البحرية تؤكد إمكانية تشغيلها دون الحاجة إلى إشراف العاملين بصورة دائمة على مكان الآلات.
2. تتخذ التدابير التي تقرها السلطة البحرية لضمان تشغيل معدات السفينة بطريقة موثوقة ولإجراء الترتيبات المناسبة لعمليات التفقد المنتظمة والاختبارات الروتينية بما يضمن استمرار التشغيل الموثوق.

مادة (33) - متطلبات خاصة للآلات والمنشآت الكهربائية

1. يتعين توفر آلية للتحويل الأتوماتيكي حيثما وجدت آلات احتياطية للآلات المساعدة اللازمة للدفع.
2. تخضع الآلات والغلايات والمنشآت الكهربائية للسفينة لموافقة السلطة البحرية مع مراعاة متطلبات الاتفاقية بهذا الخصوص.

97







4. يجب على ناقلات البضائع المختلطة المبنية قبل 1 يوليو 2002 أو بعده، ألا تنقل بضائع غير الزيت إلا إذا كانت جميع أماكن البضائع خالية من الزيت وكان قد تم طرد الغازات منها أو وافقت السلطة البحرية على الترتيبات المتخذة في كل حالة وتراعى فيها الخطوط التوجيهية.

مادة (37) - ترتيبات أنابيب الوقود الزيتي والزيوت القابلة للاشتعال

1. لا يجوز استخدام أي نوع من الوقود الزيتي تقل نقطة مبيضه عن 60 درجة مئوية (ما عدا بسفن البضائع).
2. يجوز أن يستخدم وقود زيتي في مولدات الطوارئ لا تقل نقطة مبيضه عن 43 درجة مئوية، وذلك لتغذية محركات مضخات الطوارئ المخصصة لمكافحة الحريق والآلات المساعدة التي لا تقع في أماكن الآلات من الصنف (A) مع مراعاة الخطوط التوجيهية والاحتياطات التالية:
 - أ. موقع نظم الوقود الزيتي.
 - ب. تهوية أماكن الآلات.
 - ت. تثبيت المشعات الكهربائية.
 - ث. المتطلبات المتعلقة بصهاريج الوقود الزيتي ومواقعها.
 - ج. تجنب الضغط المفرط.
 - ح. أنابيب الوقود الزيتي.
 - خ. حماية الأسطح عالية الحرارة.
3. د. في الأماكن التي يحتمل فيها نفاذ الزيت، يجب أن تكون أسطح العزل الحراري مانعة لنفاذ الزيت أو الأبخرة الزيتية.
4. يجب أن تكون تهوية أماكن الآلات كافية في جميع الظروف العادية للحيلولة دون تراكم البخار الزيتي.
5. لا يجوز تركيب صهريج للوقود الزيتي في موقع يمكن للزيت المتسرب أو المنسكب منه أن يهدد بوقوع حريق أو انفجار من جراء وقوعه على سطح ساخن.
6. يجب أن تكون أنابيب الوقود الزيتي وصماماتها والصمامات المركبة لصهاريج الوقود الزيتي والتي تخضع لضغط ساكن وملحقاتها، مصنوعة من الفولاذ أو من مواد أخرى تقرها السلطة البحرية.
7. يجوز أن يسمح بتركيب أنابيب الوقود الزيتي في المواقع التي ترى أن الحاجة تدعو لاستخدام محدود للأنابيب المرنة والملحقات المثبتة في أطرافها من مواد مقاومة للحريق وذات متانة كافية، وتبنى على النحو الذي توافق عليه السلطة البحرية.
8. يجب تجهيز أنابيب الوقود الزيتي التي يمكن أن يؤدي عطبها إلى تسرب الزيت من صهريج تخزين أو ترسيب أو خدمة يومية تبلغ سعته (500 لتر فأكثر) ويقع فوق القاع المزدوج بمحبس أو صمام مثبت فوق الصهريج مباشرة ويمكن إغلاقه من موقع آمن خارج المكان المعني في حالة اندلاع حريق في المكان المحتوي على الصهاريج، وفي الحالة الخاصة التي تكون فيها الصهاريج العميقة مركبة في نفق أعمدة تدوير الرفاص أو نفق أنابيب أو في مكان مماثل.
9. تركيب الصمامات على الصهاريج على أن يكون بالمستطاع التحكم فيها في حالة اندلاع حريق عن طريق صمام مركب على الأنبوب أو الأنابيب الواقعة خارج النفق أو المكان المماثل وإذا ركب صمام إضافي من هذا النوع في مكان الآلات يجب أن يتم تشغيله من موقع خارج ذلك المكان ويجب أن تسمح آلية التحكم بأن يشغل صمام صهريج الوقود الخاص بمولد الطوارئ عن بعد في موقع مستقل عن الموقع الخاص بأدوات التحكم التي تسمح بأن تشغل الصمامات الأخرى للصهاريج الموجودة في أماكن الآلات عن بعد.
10. يجب أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتجنب الضغط المفرط في أي من صهاريج الزيت أو في جزء من نظام الوقود الزيتي، بما في ذلك أنابيب الملء التي تغذيها مضخات ضغط الزيت، ويجب أن تفرغ أنابيب الهواء أو الزيت الفائض وصمامات التصريف

47



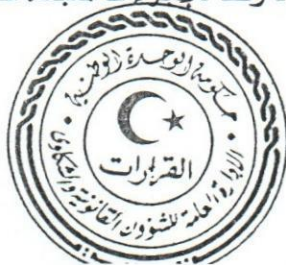


- في موقع لا يهدد ظهور الزيوت والأبخرة فيه بوقوع حريق أو انفجار، وألا تفضي إلى أماكن الطاقم أو أماكن الركاب ولا إلى أماكن الصنف الخاص أو أماكن الدرجة المغلقة أو أماكن الآلات أو الأماكن المماثلة.
10. تخضع نظم الوقود الغازي الذي يستخدم لأغراض المعيشة لموافقة السلطة البحرية ويجب أن تخزن أسطوانات الغاز على سطح مكشوف أو في مكان جيد التهوية لا ينفتح إلا على السطح المكشوف.
11. إذا استخدمت واجهة واقية للأسطح الأولية داخل أماكن المعيشة والخدمة ومحطات التحكم أو في حال التطبيق على شرفات الغرف في سفن الركاب المبنية في 2008/7/1 أو بعد ذلك التاريخ، يجب أن تكون من مادة معتمدة لا تشتعل بسهولة على أن تحدد هذه الخاصية وفقاً لمدونة تدابير اختبارات الحرائق.
12. يجب أن تقع غرف ضخ البضائع والفراغات العازلة أمام أماكن الآلات، ولكن لا يلزم أن تقع صهاريج الوقود الزيتي أمام أماكن الآلات، ويجب عزل صهاريج البضائع و صهاريج الوقود الزيتي أمام أماكن الآلات بواسطة فراغات عازلة أو غرف مضخات البضائع و صهاريج الوقود الزيتي أو صهاريج الاتزان.
13. تعتبر غرف المضخات التي تحتوي على المضخات وملحقاتها والمستخدمة في عملية الاتزان بمياه البحر والأماكن المتاخمة لصهاريج البضائع و صهاريج النفايات الزيتية ومضخات نقل الوقود الزيتي، مكافئة لغرف مضخات البضائع في إطار هذه اللائحة، شريطة أن تتمتع غرف المضخات بمعايير السلامة.
14. يجب أن توضع المحطات الرئيسية لمراقبة البضائع ومحطات التحكم وأماكن المعيشة والخدمات باستثناء (الأماكن المعزولة المخصصة لمعدات مناولة البضائع، خلف صهاريج البضائع و صهاريج النفايات الزيتية والأماكن التي تعزل صهاريج البضائع للمواد الملوثة عن أماكن الآلات، ولكن ليس بالضرورة أن تكون خلف صهاريج الوقود الزيتي و صهاريج الاتزان، ويجب ترتيبها بطريقة لا تسمح بدخول الغازات أو الأبخرة من صهاريج البضائع إلى المحطات الرئيسية لمراقبة البضائع ومحطات التحكم وأماكن المعيشة والخدمات.
15. يجب أن تضمن ترتيبات تخزين الزيت (المستخدم في نظم التزيت بالضغط) وعمليات توزيعه واستخدامه سلامة السفينة ومن عليها والترتيبات المتخذة في أماكن الآلات من الصنف "A" وكذلك في أماكن الآلات الأخرى.
16. يجب أن تكفل الترتيبات سلامة السفينة ومن عليها فيما يتعلق بتخزين وتوزيع واستخدام الزيوت القابلة للاشتعال الأخرى التي تستعمل تحت ضغط في نظم نقل الطاقة وفي نظام التحكم والتحفيز والتسخين، وبأن تركيب أسفل الصمامات والأسطوانات الهيدروليكية ترتيبات ملائمة لتجميع الزيت وفي المواقع التي توجد فيها وسائل اشتعال يجب على هذه الترتيبات أن تستوفي على الأقل متطلبات السلامة من الحريق سواء من صهاريج البضائع أو صهاريج الوقود.
17. بالإضافة إلى المتطلبات السابقة يجب أن تستوفي نظم وقود الزيت وزيت التزيت للمتطلبات التي تعتمد عليها المنظمة البحرية الدولية وترتضيها السلطة البحرية في أماكن الآلات التي لا تخضع لإشراف دائم إذا كانت صهاريج الوقود الزيتي المخصصة للخدمة اليومية تملأ أوتوماتيكياً أو تملأ بالتحكم عن بعد.
18. يجب حماية الأنابيب الخارجية للتغذية بالوقود تحت ضغط عالي والواقعة بين مضخات الوقود عالية الضغط ومحاقن الوقود.

مادة (38) - إجراءات الدخول للأماكن المغلقة

- يجب على السفن التي ترفع العلم الليبي وعند إجراءات الدخول للأماكن المغلقة اتباع الاشتراطات التالية:
1. على المالك / أو الشركة وربان السفينة التأكد من أن إجراءات السلامة عند الدخول والعمل في الأماكن الخطرة تتوافق مع نظام إدارة السلامة الأمنة ISM الموجود على السفينة ووفقاً لقوائم التفقد ذات الصلة.
2. لا يجوز لأي شخص الدخول أو البقاء في الأماكن المغلقة إلا وفقاً للإجراءات المتبعة على السفينة والموجودة في قوائم التفقد ذات الصلة.

47





3. على ريان السفينة أو من ينوب عنه أن يأخذ في الاعتبار المبادئ والتوجيهات الواردة في نظام إدارة السلامة الأمتة ISM.
4. يجب على المالك أو الشركة وريان السفينة التأكد من اجراء التدريبات اللازمة والمحاكاة لأفراد الطاقم المسؤولين بدخول الأماكن المغلقة أو تقديم خدمات الانقاذ على فترات لا تتجاوز شهرين، وأن يتم إدخال التدريبات في السجل الرسمي للسفينة وكذلك التخطيط لهذه التدريبات وتنفيذها بطريقة آمنة مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
5. يجب على المالك أو الشركة وريان السفينة التأكد من أن كل سفينة ترفع العلم الليبي يتوفر على متنها جهاز قياس نسبة الأكسجين في الأماكن المغلقة).
6. على الريان التأكد من أنه قد تم اجراء الاختبارات والمعايرة اللازمة لجهاز قياس نسبة الاكسجين وأن يتم صيانته ومعايرته بانتظام وفقا لتوصيات الشركة المصنعة.
7. يتم التحقق من التوافق مع هذه التعليمات على متن السفن الليبية من قبل معاييني السلطة البحرية، وفي حال عدم الامتثال لهذه التعليمات يتم اتخاذ الإجراءات وفقا لمنهجية متطلبات دولة العلم والتي قد تصل الى منع السفينة من الابحار حتى يتم اتخاذ الاجراء التصحيحي.

مادة (39) - تركيب أنظمة خطوط زيت البضاعة في الصهاريج الجانبية

في حالة وجود صهاريج جانبية، يجب ان تركيب أنابيب البضائع الزيتية التي تقع تحت السطح داخل هذه الصهاريج وللسلطة البحرية أن تسمح بمد أنابيب البضائع الزيتية داخل قنوات خاصة شريطة ان يتسنى تنظيفها وتهويتها بصورة كافية، وفي حال عدم وجود الصهاريج الجانبية يجب مد أنابيب البضائع الزيتية ضمن قنوات خاصة.

مادة (40) - وسائل السلامة لتنفيس الصهاريج البضائع

1. يجب أن تقع غرف ضخ البضائع والفراغات العازلة أمام أماكن الآلات ولكن لا يلزم أن تقع صهاريج الوقود الزيتي أمام أماكن الآلات.
2. يجب عزل صهاريج البضائع وغرف مضخات البضائع وصهاريج نفايات الزيت وصهاريج الاتزان عن أماكن الآلات بواسطة فراغات عازلة.
3. يجب أن تحاط صهاريج النفايات الزيتية بفراغات عازلة، إلا إذا كانت الحدود الخاصة بهذه الصهاريج تشكل جزءا من بدن السفينة أو سطح البضائع الرئيسي، أو الفاصل الإنشائي لغرفة ضخ البضائع، أو صهاريج الوقود الزيتية ويجب أن تتوفر الوسائل اللازمة لتعبئة تلك الفراغات العازلة بالمياه وكذلك تصريفها. وإذا كان حد صهريج من صهاريج النفايات الزيتية هو الفاصل الإنشائي لغرفة ضخ البضائع، لا يجوز أن تفتح غرفة الضخ على قاع مزدوج أو نفق أنابيب أو أي مكان محوط آخر غير أنه يجوز السماح بوجود أغطية مثبتة بمسامير ملولبة لا ينفذ منها الغاز.
4. يجب توفر السبل اللازمة لعزل الأنابيب التي تصل بين غرفة المضخات وصهاريج النفايات الزيتية على ان تتكون سبل العزل من صمام تليه شفة حلقيية أو بكرة ذات شفة مسدودة ملائمة وبأن تقع هذه الترتيبات بجوار صهاريج النفايات الزيتية.
5. لا يجوز السماح بوجود أي فتحات (portholes) لصهاريج النفايات الزيتية إلا في السطح المكشوف، وأن تكون هذه الفتحات مزودة بترتيبات إغلاق، وأن يتم تزويد هذه الترتيبات بأجهزة إقفال خاضعة لتحكم ضابط السفينة المسؤول، إلا إذا كانت مكونة من لوحات مثبتة بمسامير ملولبة على أبعاد تضمن كتمتها (الممانعة للتسريب).
6. عندما تدعو الحاجة إلى إقامة موقع ملاحظة فوق منطقة البضائع يجب أن يخصص هذا الموقع للأغراض الملاحية وحدها وبأن يفصل عن سطح صهاريج البضائع بواسطة مكان مكشوف يبلغ ارتفاعه مترين على الأقل.
7. لا يجوز السماح بوجود فواصل وفتحات لتنظيف صهاريج النفايات الزيتية إلا في السطح المكشوف، وأن تكون هذه الفواصل والفتحات مزودة بترتيبات إغلاق، كما لا يجوز السماح بفتح أبواب وفتحات مؤدية إلى أماكن المعيشة





والخدمات ومحطات التحكم وأماكن الآلات مواجهة لمنطقة البضائع ما لم تسمح السلطة البحرية بذلك ووفقا للمعايير والخطوط التوجيهية.

8. يجب أن تكون نظم تنفيس صهاريج البضائع منفصلة كلياً عن أنابيب هواء الأقسام الأخرى من السفينة، ويتعين تزويد نظام التنفيس بوسائل لمنع نفاذ اللهب إلى صهاريج البضائع وبأن تستوفي تصميمات هذه الوسائل واختباراتها المتطلبات التي تحددها السلطة البحرية مع مراعاة الخطوط التوجيهية، كما يتعين عدم استخدام فتحات قياس المستوى في أغراض معادلة الضغط وأن تزود بأغطية محكمة ذاتية القفل وأن لا يسمح بتركيب حواجز وحواجز اللهب في هذه الفتحات.

9. يجب أن تهوى غرف ضخ البضائع ميكانيكياً وبأن تساق الأبخرة التي تطرد مراراً العادم إلى مكان آمن على السطح المكشوف.

10. يجب أن تكون نظم تنفيس صهاريج البضائع منفصلة كلياً عن أنابيب هواء الأقسام الأخرى من السفينة وأن ترتب الفتحات وأن يتم اختيار مواقعها في سطح البضائع الذي قد تنطلق منه الأبخرة القابلة للاشتعال بما يقلل إلى أدنى حد من إمكانية نفاذ هذه الأبخرة إلى الأماكن المحيطة المحتوية على مصدر للاشتعال أو تجميعها بالقرب من الآلات ومعدات السطح، التي قد تشكل خطراً من مخاطر الاشتعال.

11. يجوز أن تكون ترتيبات التنفيس في كل صهريج من صهاريج البضائع مستقلة أو مشتركة مع صهاريج البضائع الأخرى، ويجوز إدماجها في شبكة أنابيب الغاز الغام، وإذا كانت الترتيبات مشتركة مع صهاريج بضائع أخرى يجب تركيب صمامات حابسة أو وسائل مقبولة أخرى لعزل كل صهريج من صهاريج البضائع.

12. عند تركيب الصمامات الحابسة وتجهيزها بترتيبات قفل تكون خاضعة لتحكم ضابط السفينة المسؤول ويجب القيام بتوفير إشارة بصرية تبين بوضوح ما إذا كانت هذه الصمامات أو الوسائل المقبولة الأخرى مفتوحة أم مغلقة.

13. عندما يتم عزل الصهاريج يجب ضمان أن تكون صمامات العزل ذات الصلة مفتوحة قبل البدء في تحميل البضائع أو الاتزان في تلك الصهاريج أو التفريغ منها.

14. يجب ألا يحول أي أسلوب عزل دون تدفق الغاز نتيجة للتباين الحراري في صهريج من صهاريج البضائع.

15. يجب توفير ترتيبات دائمة لتصريف خطوط التنفيس صوب صهريج بضائع وبأن توصل ترتيبات التنفيس بقيمة كل صهريج بضائع وتكون ذاتية التصريف صوب صهاريج البضائع في جميع الظروف العادية للميل الطولي والجانبى للسفينة.

16. في ناقلات البضائع المختلطة يجب أن تتكون الترتيبات اللازمة لعزل صهاريج النفايات الزيتية المحتوية على زيت أو مخلفات زيتية عن صهاريج البضائع الأخرى، من شفاة مسدودة تظل في موضعها في جميع الأوقات عند نقل بضائع غير البضائع السائلة.

مادة (41) - نظم الغاز الغامل وترتيبات التطهير وأو طرد الغازات

1. يجب أن تستوفي ناقلات الكيماويات أو ناقلات الغاز ترتيبات ومتطلبات نظم الغاز الغامل G. 1- في حال قيامها بنقل بضائع على متنها وفقاً لأحكام الاتفاقية والمدونات ذات الصلة مع مراعاة الخطوط التوجيهية.

2. بالنسبة لناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الساكنة (20,000 طن فأكثر) يجب وقاية صهاريج البضائع عن طريق (نظام ثابت للغاز الغامل) وفقاً لمتطلبات (مدونة نظم السلامة من الحرائق)، ويجوز للسلطة البحرية بعد النظر في ترتيبات السفينة ومعداتنا بأن تقبل بمنشآت ثابتة أخرى بدلاً من النظام المذكور آنفاً إذا كانت هذه المنشآت توفر درجة مكافئة من الوقاية.

3. يجب أن تجهز جميع الناقلات التي يستخدم فيها أسلوب تنظيف صهاريج البضائع غسلًا بالزيت الخام بنظام الغاز الغامل، يستوفي مدونة نظم السلامة من الحرائق بآلات ثابتة لغسل الصهاريج.



97



4. يجب أن تستوفي الناقلات التي يتعين أن تكون مزودة بنظم الغاز الخامل بالأحكام التالية:

- أ. أن تزود أماكن الهيكل المزدوج بوصلات مناسبة لتزويد الغاز الخامل.
- ب. عندما تكون أماكن البدن موصولة بنظام توزيع الغاز الخامل المجهز بشكل دائم، يجب توفير وسائل لمنع الغازات الهيدروكربونية من صهاريج البضائع من الدخول إلى أماكن البدن المزدوج من خلال النظام وعندما لا تكون هذه الأماكن موصولة بشكل دائم بنظام توزيع الغاز الخامل، يجب توفير وسائل مناسبة للسماح بالتوصيل بمصدر الغاز الخامل الرئيسي.
5. يجب أن يكون نظام الغاز الخامل قادراً على تخميل الصهاريج الفارغة وتطهيرها وطردهم الغازات منها وعلى الحفاظ داخل صهاريج البضائع على هواء يتمتع بمحتوى الأكسجين المطلوب، وبأن يصمم نظام الغاز الخامل وأن يبنى ويختبر وفقاً لمدونة السلامة من الحرائق.
6. يجب أن تزود الصهاريج المجهزة بنظام الغاز الخامل بنظام مغلق لقياس مستوى الغاز وعند تركيب نظام مكافئ للنظام الثابت للغاز الخامل يجب أن يكون قادراً على منع التراكم الخطر لمخلوط الغازات في صهاريج البضائع أثناء الخدمة الاعتيادية وذلك طيلة الرحلة وهي فارغة (رحلة الاتزان)، وأن يكون مصمماً على نحو يقلل إلى الحد الأدنى من خطر الاشتعال الناجم عما يولده النظام من كهرباء ساكنة.
7. يجب أن تقلل ترتيبات التطهير وأو طردهم الغازات إلى أدنى حد من المخاطر الناجمة عن انتشار الأبخرة القابلة للاشتعال في الجو وعن وجود المخلوط القابل للاشتعال في صهاريج البضائع.
8. يجب أن يكون أنبوب مخرج الغاز في كل صهريج من صهاريج البضائع وفي حال تركيبه بعيداً قدر الإمكان عن مدخل الغاز الخامل ويجوز تركيب مدخل أنابيب الخروج إما على مستوى السطح أو على مسافة لا تزيد على متر واحد فوق قاع الصهريج.

مادة (42) - قياس الغازات

1. يجب أن تزود الناقلات بجهاز متنقل واحد على الأقل لقياس الأكسجين وجهاز آخر لقياس تركيزات الأبخرة القابلة للاشتعال، وتوفير الوسائل المناسبة لمعايرة هذه الأجهزة، كما يجب مراعاة ترتيبات الكشف عن غازات الهيدروكربونات في أماكن البدن المزدوج وأماكن القاع المزدوج في ناقلات النفط غير المجهزة بنظم الغاز الخامل في هذه الأماكن.
2. يجب أن تتوفر الأجهزة الناقلة المناسبة لقياس الأكسجين وتركيزات الأبخرة القابلة للاشتعال في أماكن البدن المزدوج وأماكن القاع المزدوج، وبأن تولى العناية الواجبة عند انتقاء هذه الأجهزة لمكانية استخدامها في ارتباط مع النظم الثابتة لأنابيب أخذ عينات الغازات،
3. حينما يتعذر قياس الهواء في أماكن البدن المزدوج بشكل موثوق باستخدام الخراطيم المرنة لأخذ عينات الغاز يجب تزويد هذه الأماكن بأنابيب دائمة لأخذ العينات، ويكون تطويع تشكيلة نظم هذه الأنابيب لتصميمات تلك الأماكن.
4. بالإضافة إلى المتطلبات السابقة يجب أن تزود ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الساكنة (20,000 طن فأكثر) والمبنية في 1 أو بعد (2012/1/1) بنظام ثابت لكشف غازات الهيدروكربونات بما يستوفي المدونة الدولية لنظم السلامة من الحريق لأجل قياس تركيزات غازات الهيدروكربونات في جميع صهاريج الاتزان والأماكن الفارغة في أماكن البدن المزدوج وأماكن القاع المزدوج المجاورة لصهاريج البضائع بما في ذلك صهريج المقدمة وأي صهريج وأماكن أخرى تقع تحت سطح الفواصل الإنشائية المجاورة لصهاريج البضائع، ولا يتعين تزويد ناقلات النفط المجهزة بنظم تخميل لهذه الأماكن تعمل بصورة دائمة بأجهزة ثابتة لكشف غازات الهيدروكربونات وأن تزود أماكن البدن المزدوج والقاع المزدوج بوصلات مناسبة تتيح إمدادها بالهواء تهدف إلى حماية منطقة البضائع وكذلك حماية مضخات غرف البضائع.

9/1





حكومة الوحدة الوطنية

٢٠١٨٨°٤٢ ٢٠٥٢٨١٢ ٢٠٨٧°٥٠١٢

ag a s u nduronnu numii - ٧

Government of National Unity

مادة (43) - التحكم في الغازات القابلة للاشتعال ومنع تسربها

تخضع لموافقة السلطة البحرية الترتيبات المتعلقة بالوسائل التي تتيح التحكم في تغذية المكان بالهواء والغازات القابلة للاشتعال أو تطهيره أو طرد الغازات منه أو منع تسريبه ويشترط بأن تكون وفقا للمعايير والخطوط التوجيهية ويتعين أن تقلل هذه الترتيبات إلى أدنى حد ممكن من تراكم الأبخرة الهيدروكربونية في الجيوب التي تشكلها التقسيمات الانشائية الداخلية في الصهاريج. وبأن يراعى في ذلك ما يلي:

أ. أن يكون أنبوب مخرج الغاز في كل صهريج من صهاريج البضائع في حال تركيبه بعيدا كفاية عن مدخل الغاز الخامل ومستوفيا أحكام منع انتشار الحريق المنصوص عليها في الاتفاقية ويجوز تركيب مدخل أنابيب الخروج إما على مستوى السطح أو على مسافة لا تزيد عن متر واحد فوق قاع الصهريج.

ب. أن تكون المساحة المقطعية لأنبوب مخرج الغاز مناسبة للمحافظة على سرعة إخراج قدرها (20م/ث) على الأقل في حال إمداد ثلاثة صهاريج بالغاز الخامل في آن واحد، وأن تمتد مخارجها لمسافة لا تقل عن مترين فوق مستوى السطح، وبأن يزود مخرج الغاز الخامل بترتيبات سد مناسبة.

مادة (44) - التحكم في أجهزة ونظم التهوية

1. يجب أن تقع أدوات التحكم في الغازات ونظم التهوية وأدوات التحكم الخاصة بأي نظام مطلوب لإطفاء الحريق في موضع تحكم واحد /أو أن يتم تجميعها في أقل عدد ممكن من المواضع كما توافق عليه السلطة البحرية وبما يضمن الوصول إلى هذه المواضع بطريقة آمنة من السطح المكشوف وذلك في سفن الركاب.

2. يجب أن تكون المداخل والمخارج الرئيسية لجميع نظم التهوية قابلة للإغلاق من خارج الأماكن التي تقوم بتهويتها، وأن يكون من السهل الوصول إلى وسائل الإغلاق وتوسم هذه الوسائل على نحو مستديم بعلامات واضحة، وأن تبين ما إذا كانت وسيلة الإغلاق مفتوحة أو مغلقة وأن تكون أماكن البضائع وأي أماكن محوطة مجاورة لها قابلة للتهوية الميكانيكية في ناقلات البضائع المختلفة.

3. في سفن الركاب التي تحمل أكثر من 36 راكبا يجب أن تزود التهوية الميكانيكية باستثناء تهوية أماكن الآلات وتهوية أماكن البضائع وأي نظام بديل بأجهزة تحكم مجمعة بحيث يمكن إيقاف جميع المراوح من أي من المكانين بمواقع منفصلة والتي يجب أن تكون متباعدة قدر الإمكان، وبأن تكون المراوح التي تخدم أنظمة التهوية الكهربائية في أماكن الشحن قابلة للإيقاف من مكان آمن خارج هذه الأماكن.

4. يجب توفير وسائل تحكم تتيح فتح وقفل المناور (skylights) ومراوح التهوية وقفل فتحات المداخل التي تتيح في الأحوال العادية تهوية نحو الخارج وقفل مخمدات نظم التهوية ووسائل التحكم فيها.

5. يجب أن تولي السلطة البحرية عناية خاصة للمحافظة على المنعة النارية (مقاومة انتشار الحرائق) لأماكن الآلات ولاختيار أدوات التحكم بنظم إطفاء الحرائق وتجميعها مركزيا ولترتيبات الإيقاف المطلوبة (مثل نظام التهوية ومضخات الوقود وما إلى ذلك) ومدى إمكانية الاحتياج إلى أجهزة إضافية لإطفاء الحرائق ومعدات أخرى لمكافحة أجهزة التنفس.

6. يجب أن تصنع قنوات التهوية من مادة من الصلب الاستيل، أما القنوات القصيرة فيجب أن تكون من مادة غير قابلة للاحتراق وتحقق المعايير المنصوص عليها في الاتفاقية والتي ترضيها السلطة البحرية مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية، وفي سفن الركاب يجب أن تكون هذه المتطلبات كافية على الأقل لتلك المتعلقة بأماكن الآلات الخاضعة للإشراف العادي.

9/





مادة (45) - الوقاية من الحريق وطرد الأدخنة

1. يجب تحقيق متطلبات الوقاية من الحريق التي تضعها المنظمة وترتضيها السلطة البحرية والتي تتعلق باستخدام المواد غير القابلة للاشتعال أو العزل الحراري للمواد القابلة للاشتعال أو العمل على تحقيق القيمة الحرارية القصوى للمواد القابلة للاحتراق، أو بالعمل على التقسيم الداخلي المناسب والممانع للحريق.
2. يجب أن تكون مواد العزل الحراري غير قابلة للاشتعال إلا في أماكن البضائع وغرف البريد وغرف الأمتعة والحجيرات المبردة في أماكن الخدمات.
3. تكون حواجز الأبخرة والمواد اللاصقة المستخدمة في ارتباط مع العزل الحراري لتجهيزات أنابيب نظم الخدمة الباردة من مواد غير قابلة للاشتعال وتكون كميتها محدودة قدر الامكان وأن تتمتع أسطحها الظاهرية بقدرة منخفضة على نشر اللهب.
4. يجب اتخاذ الترتيبات اللازمة للحد من المخاطر الناشئة عن الأدخنة والمنتجات السامة أثناء الحريق في الأماكن التي يعيش فيها الأفراد أو التي يعملون فيها بالأحوال العادية وبما لا يضر سلامة الأرواح.
5. يجب أن تصنع الفواصل الإنشائية الجزئية أو الأسطح التي تستخدم في تقسيم مكان ما لأغراض نفعية أو جمالية من مواد غير قابلة للاحتراق.
6. يجب أن تتمتع الأسطح الظاهرية في سفن الركاب والبضائع وكذلك الأسطح والأرضيات في الأماكن التي يصعب الوصول إليها والأثاث والمفروشات المسموح به بقدرة منخفضة على نشر اللهب وفقاً لمدونة تدابير اختبارات الحرائق.

مادة (46) - احتمالات توليد الأدخنة والسمية

- يجب اتخاذ التدابير اللازمة للحد من المخاطر التي تشكلها الأدخنة والمنتجات السامة على الأرواح والناجمة أثناء الحريق في الأماكن التي يعيش فيها الأفراد أو يعملون في الأحوال العادية، وتحقيقاً لهذا الغرض يجب تقليل كمية الأدخنة والمنتجات السامة الناتجة عن المواد القابلة للاحتراق، بما في ذلك مواد الطلاء وصقل السطح، ومواد الأغشية الأولية للأسطح مع مراعاة الخطوط التوجيهية.

مادة (47) - الكشف عن الحريق

1. يجب استيفاء المتطلبات والمعايير اللازمة للكشف عن الحريق في بداية اندلاعه وتوجيه الإنذار اللازم للإخلاء الآمن والشروع في مكافحة الحريق وأن تكون مناسبة لطبيعة المكان المركبة فيه والسفينة مع مراعاة الخطوط التوجيهية، والعمل على تحقيق المتطلبات الوظيفية التالية:
 - أ. أن تكون النظم الثابتة للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها مناسبة لطبيعة المكان المركبة فيه، ولاحتمالات انتشار الحريق واحتمالات توليد الأدخنة والغازات.
 - ب. يجب اختيار مواقع نقاط الإنذار التي تشغل يدويا بصورة فعالة وبأن يجعل منها وسيلة إبلاغ يسهل الوصول إليها.
 - ت. توفير دوريات الحرائق بوسيلة فعالة للكشف عن الحرائق وتحديد مواقعها وتنبيه غرفة القيادة وفرق المطافئ.
2. يجب اختبار وظيفة نظام الكشف دورياً بواسطة معدات تنتج هواء ساخناً عند درجة حرارة مناسبة أو دخاناً أو جسيمات رذاذ ذات نطاق مناسب من الكثافة أو حجم الجسيمات أو الظواهر الأخرى المرتبطة بالحرائق الأولية والتي تم تصميم الكاشف للاستجابة لها وبما يرضي السلطة البحرية.
3. يجب أن يركب نظام إنذار ثابت للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها في أماكن الآلات غير الخاضعة لإشراف دائم وأماكن الآلات التي تمت الموافقة على أن تتركب فيها نظم ومعدات للمراقبة الأوتوماتيكية عن بعد عوضاً عن إخضاعها لإشراف دائم، وكذلك تلك التي تم فيها تزويد آلة الدفع الرئيسي والآلات المرتبطة بها بما فيها مصادر الطاقة الكهربائية الرئيسية.



47



4. يجب أن يتوفر في أماكن المعيشة والخدمات ومحطات التحكم في سفن البضائع وكذلك أماكن البضائع في سفن الركاب والتي ترى السلطة البحرية صعوبة في الوصول إليها، سبل وقاية نظام ثابت للكشف عن الحرائق والإنذار أو الكشف عن الدخان وأن يكون مناسباً لطبيعة السفينة أو البضائع أو أماكن الآلات، وبما يحقق وقاية لأماكن الآلات من حيث تركيب الأجهزة أو تصميم النظم.
5. يجب أن يصمم النظام الثابت للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها وأن يتم اختيار مواقع الكواشف على نحو يتيح الكشف السريع من بداية الحريق في أي جزء من تلك الأماكن وفي ظل أي ظروف تشغيل عادية للآلات، وفي ظل درجات التهوية التباينية التي يقتضيها النطاق الممكن لدرجات الحرارة المحيطة مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
6. يجب أن يتوفر في سفن الركاب وكذلك في أماكن المعيشة بسفن البضائع، متطلبات العزل الحراري والناري للفواصل الإنشائية والأسطح بما يحقق متطلبات منع الحريق التي تحددها الاتفاقية والخطوط التوجيهية.
7. يجب توفير نظام الكشف والإنذار عن الدخان وأخمد الحريق في أماكن تخزين البضائع التي لا يمكن الوصول إليها بسهولة.
8. يجب أن تصمم لوحة التحكم في النظم الثابتة للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها استناداً إلى مبدأ الإخفاق المأمون (مثلاً أن يؤدي انفتاح دائرة الكاشف إلى إطلاق إنذار).
9. بالنسبة لسفن الركاب التي تنقل أكثر من (36 راكباً)، يجب أن تقع إنذارات الكشف عن الحرائق الخاصة بالنظم التي ناقشتها (الفقرة 5.2 باللائحة 7- الجزء ج- من الاتفاقية)، في موضع مركزي داخل محطة تحكم تخضع لإشراف دائم وبالإضافة إلى ذلك يجب أن تقع المحاكيم التي تتيح قفل أبواب الحرائق من بعد وإيقاف مراوح التهوية في موقع مركزي داخل نفس الموضع.
10. يجب أن تكون مراوح التهوية قابلة لإعادة التشغيل من جانب الطاقم في محطة التحكم الخاضعة لإشراف دائم.
11. يجب أن تكون لوحات التحكم في محطة التحكم المركزية قادرة على بيان ما إذا كانت أبواب الحريق مفتوحة أم مغلقة وما إذا كانت الكواشف والإنذارات والمراوح موقوفة أم مشغلة.
12. يجب أن تغذى لوحة التحكم بالطاقة على نحو مستمر وأن تكون مزودة بوسيلة تحويل أوتوماتيكية إلى مصدر طاقة احتياطي في حالة فقدان مصدر توفير الطاقة العادي.
13. يجب أن يتم استيفاء متطلبات ومعايير الكشف عن الحريق والإنذار ومنعه في أماكن الآلات المساعدة وأماكن البضائع وصهاريج الشحنات الزيتية وأماكن المرافق الصحية وما شابهها وفي أماكن الآلات والمطابخ الرئيسية والحجرات المطبخية الرئيسية غير الملحقة بالمطابخ، وكذلك الأماكن الأخرى التي تستف فيها سوانل قابلة للاشتعال.
14. يجب أن تطعم سفن الركاب في جميع الأوقات باستثناء فترات وجودها خارج الخدمة وبأن تجهز بما يضمن أن يتلقى فرد مسؤول من أفراد الطاقم على الفور أي إنذار أولي عن الحريق.
15. يلتزم طاقم السفينة بتطبيق مهامهم في خطط مكافحة الحريق المعتمدة من الريان واتباعها مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
16. بالإضافة إلى استيفاء الأحكام الخاصة بالمنطقة على المنعة النارية للفواصل الإنشائية والأسطح في الناقلات يجب أن يكون الحد الأدنى لهذه المنعة مطابقاً لمتطلبات الاتفاقية وأن يتم مراعاة الخطوط التوجيهية،
17. يجوز للسلطة البحرية السماح بالاختراقات بأبواب أو فتحات في القطوعات المقاومة للحريق والحيلولة دون انتقال الحرارة عند الموافقة على التدابير الهيكلية الرامية إلى الوقاية من الحريق وأن تتحقق من اتخاذ الإجراء اللازم للتأكد من منع احتمال انتقال الحرارة عن تقاطعات الحواجز الحرارية ونهاياتها الطرفية وذلك بمد العزل الحراري للسطح أو الفواصل الإنشائية وراء الاختراق أو التقاطع أو النهاية الطرفية بمسافة لا تقل عن (450 ملم) في حالة الانشاءات المصنوعة من الفولاذ والألومنيوم.

47





18. إذا قسم مكان بواسطة سطح أو فاصل إنشائي من الفئة "A" يتسم بدرجة عزل حراري مختلفة فيجب أن يتواصل العزل الحراري ذو القيمة الأعلى على السطح أو الفاصل الإنشائي ذو القيمة الأدنى لمسافة لا تقل عن (450 ملم).
19. إذا كانت الأبواب مانعة لنفاذ الماء - باستثناء التي تشتغل بمصدر للطاقة - فلا يشترط عزلها حرارياً ويجب أن تجهز بما يضمن بقاءها مغلقة بطريقة فعالة في حالة اندلاع حريق في المكان.

مادة (48) - مكافحة انتشار الدخان

يجب أن يتم توفير وسائل مناسبة لمكافحة الدخان في الممرات ومحطات التحكم وأماكن الآلات والأماكن غير الظاهرة سواء كانت تهدف إلى وقاية محطات التحكم الواقعة خارج أماكن الآلات، بما يضمن الحفاظ فيها على التهوية ووضوح الرؤية والخلو من الدخان، كي يتسنى في حالة نشوب حريق الإشراف على الآلات والمعدات الموجودة في تلك الأماكن ومواصلة تشغيلها بصورة فعالة أو اتخاذ ترتيبات أو وسائل أو نظم معينة مناسبة تكفل طرد الدخان في حالة نشوب حريق من المكان الذي يتعين وقايته.

مادة (49) - احتواء الحريق

1. ينبغي اتخاذ التدابير اللازمة والمناسبة التي تهدف إلى احتواء الحريق في مكان نشأته وذلك من خلال تقسيم السفينة إلى قطوعات حرارية وهيكلية سواء كان هذا التقسيم إلى مناطق عمودية أو أفقية يراعى فيها عدد الركاب بالنسبة لسفن الركاب، مع مراعاة العزل الحراري لهذه القطوعات على النحو الواجب لمخاطر الحريق في المكان الذي يحيط به والأماكن المجاورة والحفاظ على المنعة الحرارية لهذه القطوعات عند الفتحات والاختراقات وأن تراعى مخاطر الحريق التي ينطوي عليها كل مكان معني، مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
2. في السفن المصممة لأغراض خاصة كعبارات السيارات والعربات الحديدية حيث يتنافى وجود فواصل إنشائية للمناطق العمودية الرئيسية مع الغرض من السفينة، فيجب توفر وسائل مكافئة بديلة لمكافحة الحرائق وحصرها وأن توافق السلطة البحرية عليها صراحة.
3. يجب ألا تقع أماكن الخدمات ومخازن السفينة على أسطح الدرجات إلا إذا تمت وقايتها وفقاً للوائح الواجبة الانطباق، وفيما يتعلق بالسفن التي توجد بها أماكن من الصنف الخاص، فيجب أن تستوفي متطلبات حماية أماكن المركبات وأماكن الصنف الخاص وأماكن بضائع الدرجات المنصوص عليها في اللائحة (20) الجزء (ز) الفصل 2-11 من الاتفاقية، وإذا كان ذلك الاستيفاء لا يتفق مع متطلبات واجبة الانطباق على سفن الركاب المبينة في هذا الفصل، فإن متطلبات اللائحة (20) هي التي تكون ملزمة بالتنفيذ.
4. في حالة السفينة المحمية بنظام رش أوتوماتيكي يتوافق مع أحكام مدونة أنظمة السلامة من الحرائق، يجوز أن تنتهي حواجز الممر عند سقف الممر بشرط أن تكون هذه الحواجز والأسقف من معيار الفئة "B" وأن تكون جميع الأبواب والإطارات الموجودة في هذه الفواصل الإنشائية من مواد غير قابلة للاحتراق وتتمتع بنفس القدرة على مقاومة الحريق مثل الحاجز الذي تم تركيبها فيه.
5. بالإضافة إلى استيفاء الأحكام الخاصة بالمنعة النارية للفواصل الإنشائية والأسطح يجب أن يكون الحد الأدنى لهذه المنعة مطابقاً للقيمة المبينة في الجدولين (9.1 و 9.2) بالفقرة 2 اللائحة 9 - الجزء (ج) - الفصل 2-11 من الاتفاقية، وإذا كان من الصعب استخلاص الحد الأدنى لقيمة المنعة النارية لأي فاصل من الجدولين المذكورين بسبب أي ترتيبات هيكلية معينة في السفينة، يجب أن تحدد هذه القيمة على نحو تقبل به السلطة البحرية.
6. لتحديد المعايير الملائمة للمنعة النارية التي يتعين تطبيقها على الحدود الفاصلة بين أماكن متجاورة، تصنف هذه الأماكن تبعاً لمدى تعرضها لمخاطر الحريق، وإذا كانت محتويات المكان أو استخداماته تثير الشك في طبيعة تصنيفه لأغراض هذه اللائحة، أو إذا أمكن تصنيفه ضمن صنفين أو أكثر يجب أن يعامل على أنه يندرج ضمن الصنف الأدنى.





تنطبق عليه أكثر المتطلبات صرامة فيما يخص الحدود، عند إدراج قيمة واحدة فقط للمنعنة النارية فيما يتصل بحد يفصل بين مكانين، تنطبق هذه القيمة في كل الحالات.

7. في سفن الركاب التي تنقل أكثر من (36 شخص) يجب أن يستوفى الحد الأدنى للمنعنة النارية للفواصل الإنشائية والأسطح بالإضافة إلى الأحكام المحددة المتعلقة بهذه المنعنة في سفن الركاب وأيضا المتطلبات المبينة في الجدولين (9.3)، (9.4) بالفقرة 2. اللائحة 9. الجزء ج. الفصل 2-11. من الاتفاقية.

مادة (50). حماية الفتحات في التقسيمات (القطوعات) المقاومة للحرائق

1. باستثناء المنافذ العنبرية (البوابات) القائمة بين أماكن البضائع وأماكن الصنف الخاص وأماكن التخزين وأماكن الأمتعة الشخصية والقائمة كذلك بين هذه الأماكن والأسطح المكشوفة، يجب أن تزود الفتحات على نحو مستديم بوسائل إقفال تماثل فعاليتها في مقاومة الحريق فعالية القطوعات المركبة فيها على الأقل.
2. يجب أن يوفر أسلوب بناء وتركيب (الأبواب وأطر الأبواب) القائمة في القطوعات من الفئة "A" وكذلك وسائل إبقائها مغلقة مقاومة للحريق ولرور الدخان واللهب تكافئ مقاومة الفواصل الإنشائية التي توجد فيها الأبواب، ويحدد ذلك وفقا لـ (مدونة تدابير اختبارات الحرائق).
3. يجب أن تبني هذه الأبواب وأطرها من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى وإلا يستلزم الأمر عزل الأبواب الكتيمة للماء حراريا مع مراعاة الخطوط التوجيهية، ومتطلبات الفتح والإغلاق ومتطلبات التشغيل الآمن ووسائل التحكم في درجات الحرارة المختلفة، فضلا عن ذلك يجب عزل نظام التحكم الأوتوماتيكي بحيث لا يتأثر بارتفاع درجات الحرارة.
4. باستثناء الأبواب المانعة لنفاذ الماء والأبواب المانعة لنفاذ العوامل الجوية والأبواب شبه الكتيمة للماء، والأبواب المؤدية إلى السطح المكشوف والأبواب التي يتعين أن تكون مانعة لنفاذ الغاز بقدر معقول، يجب أن تزود جميع الأبواب من الفئة "A" الواقعة في السلالم والأماكن العامة والفواصل الإنشائية القائمة بالمناطق العمودية الرئيسية التي تشمل على مسارات نجاة برفحة لخرطوم حريق ذاتية الإغلاق) ويجب أن تكون مادة فتحة الخرطوم وطريقة بنائها ودرجة مقاومتها للحريق مكافئة لتلك الخاصة بالباب المثبتة فيه وبأن تبلغ مساحة خلوص فتحة خرطوم الحريق ذاتية الإغلاق (150 ملم²) عندما يكون الباب مغلقا وأن تقع في الجزء الأسفل للباب قبالة مفاصل الباب أو في أقرب مكان ممكن من فتحة الباب في حالة الأبواب المنزلقة.
5. عندما يستلزم الأمر أن تمر قناة تهوية من خلال قطوع منطقة عمودية رئيسية، يجب أن يركب جهاز إخماد للحريق ذاتي الإغلاق ومأمون الإخفاق بجوار هذا القطوع وبأن يكون جهاز إخماد الحريق قابلا للإقفال يدويا من كل جانب من جانبي القطوع.
6. يجب أن توفر الأبواب وأطر الأبواب المركبة في القطوعات من الفئة "B" ووسائل تثبيتها وسيلة إقفال تتمتع بمقاومة نارية تكافئ تلك التي تتمتع بها القطوعات، ويحدد ذلك وفقا لـ (مدونة تدابير اختبارات الحرائق)، باستثناء أنه يجوز السماح بوجود فتحات تهوية في الجزء الأسفل من هذه الأبواب مع مراعاة المتطلبات والشروط التي تتضمنها "الخطوط التوجيهية"، كما يجب أن تكون أبواب المقصورات المركبة في القطوعات من الفئة "B" أبوابا ذاتية الإقفال ولا يجوز أن تتركب فيها مخاطيف كبح.
7. يجب أن تتمتع الأبواب بمقاومة نارية تكافئ تلك التي تتمتع بها القطوع المركبة فيه، ويحدد ذلك وفقا لـ (مدونة تدابير اختبارات الحرائق) ويجب أن تبني الأبواب وأطر الأبواب المركبة في قطوعات الفئة "A" من الفولاذ ويجب تركيب الأبواب التي تم اعتمادها على أنها من الفئة "A" دون أن تشكل عتبها جزءا من الإطار والتي يتم تركيبها في أو بعد (2010/7/1)، بحيث لا تتجاوز الفجوة تحت الباب (12 ملم) ويجب تركيب عتبة غير قابلة للاحتراق تحت الباب بحيث لا تمتد أغشية الأرضيات تحت الباب المغلق، كما يجب تركيب الأبواب التي تم اعتمادها على أنها من الفئة "B" دون أن تشكل عتبها جزءا من الإطار والتي يتم تركيبها في أو بعد (2010/7/1) بحيث لا تتجاوز الفجوة تحت الباب (25 ملم)

٩١





حكومة الوحدة الوطنية

١٥٨°٤١' ٠٥٢°١١' ٠٨٧°٥٠' ١١'

ag a s u n d u r o n n u n u m i i - ٧

Government of National Unity

وبأن تصنع الأبواب المركبة في قطوعات الفئة "B" من مادة غير قابلة للاحتراق ، ويجب أن تكون الأبواب المركبة في الفواصل الإنشائية المحيطة بأماكن الآلات من الفئة "A" أبوابا كتيمة للغاز بقدر معقول وذاتية الإغلاق.

8. يجب إبقاء عدد فتحات الإنارة الطبيعية والأبواب والهوايات والفتحات في المداخل التي تسمح بخروج الهواء العادم والفتحات الأخرى في أماكن الآلات، ضمن أدنى الحدود بما يتفق مع احتياجات التهوية والتشغيل السليم والأمن للسفينة وبأن تصنع فتحات الإنارة الطبيعية من الفولاذ وآلا تشمل على ألواح زجاجية.

9. يجب توفير وسائل تحكم لإقفال الأبواب التي تشتغل بمصدر للطاقة أو لتشغيل آليات إعتاق الأبواب الأخرى غير تلك الكتيمة للماء التي تشتغل بمصدر للطاقة، وبأن تقع وسائل التحكم خارج المكان المعنى بحيث لا تنقطع سبل الوصول إليها في حالة اندلاع حريق في المكان الذي تخدمه.

10. في سفن الركاب يجب أن تقع وسائل التحكم التي تستوجبها (الفقرة أعلاه) في موقع تحكم واحد، أو أن تجمع في أقل عدد ممكن من المواقع بحيث يحظى ذلك بموافقة السلطة البحرية، ويجب أن يتسنى الوصول إلى هذه المواقع بطريقة آمنة من السطح المكشوف وأن ترتب الأبواب غير تلك الكتيمة للماء التي تشتغل بمصدر للطاقة، بما يضمن بقاها مغلقة بطريقة فعالة في حالة اندلاع حريق في المكان، وذلك عن طريق ترتيبات إغلاق تشتغل بمصدر للطاقة أو عن طريق توفير أبواب ذاتية الإغلاق.

11. يجب أن تصنع قنوات التهوية من مادة من الصلب الاستيل ولكن لا يلزم أن تصنع من مادة غير قابلة للاحتراق بالقنوات القصيرة التي لا يتجاوز طولها بصفة عامة مترين. وبالنسبة للسفن التي يتم انشائها في أو بعد (2010/7/1)، وبأن تكون قنوات التهوية مصنوعة من مواد غير قابلة للاحتراق وتحمل درجة الحرارة العالية من الداخل أو من الخارج وتكون نهايات الفتحات ضيقة بحيث لا يزيد قطرها في جميع الأحوال عن (45 ملم) من الوجه المستخدم.

12. يجب أن تفصل نظم التهوية الخاصة بأماكن الآلات من الفئة "A"، وأماكن المركبات وأماكن الدرجات والمطابخ في سفن البضائع التي تقل حمولتها الإجمالية عن (4000 طن) وسفن الركاب التي لا تتقل أكثر من (36 راكبا) وفقا للاشتراطات والمتطلبات الخاصة لكل منهما.

13. عندما تمر قناة رقيقة الجدار تعادل مساحة مقطعها العرضي (2م0.02) أو أقل عبر فواصل إنشائية أو أسطح من الفئة "A" يجب أم تبطن الفتحة بجلبة فولاذية صفيحية يبلغ سمكها (3مم على الأقل) وطولها (200مم على الأقل) ويفضل أن ينقسم هذا الطول إلى (100مم) على كل جانب من جانبي الفاصل الإنشائي أو أن يقع بأكمله في حالة السطح على الجانب الأسفل للسطح المخترق وعندما تمر قنوات تهوية تزيد مساحة مقطعها العرضي الحر على (2م0.02) عبر فواصل إنشائية أو أسطح من الفئة "A" وبأن تبطن الفتحة بجلبة فولاذية صفيحية. وإذا كانت هذه القنوات مصنوعة من الفولاذ وتمر عبر سطح فاصل إنشائي يجب أن تستوفي القنوات والجلب ألا تقل سماكة الجلب عن 3 ملم وطولها عن (900ملم)، وأن تزود القنوات التي تزيد مساحة مقطعها بالعرض الحر عن (2م0.075) بخوانق وبأن تبطن قنوات التهوية التي تزيد مساحة مقطعها الحر على (2م0.02).

14. يجب أن تصنع قنوات التهوية باستثناء ما يمر منها في أماكن البضائع من المواد التالية:

أ. القنوات التي لا تقل مساحة مقطعها العرضي عن (2م0.075) ، وجميع القنوات العمودية التي تخدم أكثر من سطح بيئي واحد ، تصنع من الفولاذ أو من مادة مكافئة أخرى وأن تصنع القنوات التي تقل مساحة مقطعها العرضي عن (2م0.075) ، بخلاف القنوات العمودية المشار إليها في الفقرة (1.4.4-7) ، من مواد من الصلب الاستيل وعندما تخترق هذه القنوات قطوع من الفئة (A) أو الفئة (B) يجب إيلاء الاهتمام الواجب لضمان المنعة النارية لهذا القطوع ولا يشترط في القنوات القصيرة التي لا تتجاوز مساحة مقطعها العرضي، بصفة عامة (2م0.02) ولا يزيد طولها على (2 متر) بأن تصنع من مواد من الصلب الاستيل.

ب. أن تستوفي قنوات العادم الخارجة من موائد أو معدات المطابخ بمرشح للشحم يسهل فككه للتنظيف، خانق حريق في الطرف الأسفل من القناة يشتغل أوتوماتيكيا وعن بعد، أو وسيلة ثابتة لإخماد الحريق داخل القناة.





مادة (51) - مكافحة الحرائق

1. ينبغي اتخاذ الترتيبات اللازمة التي تهدف إلى إخماد أي حريق في مكان اندلاعه واطفائه على وجه السرعة ولهذا الغرض يجب:
 - أ. استيفاء نظم ثابتة لإخماد الحرائق.
 - ب. إيلاء الاهتمام الواجب لاحتمالات انتشار الحريق في الأماكن المحمية.
 - ت. أن تتوفر بسهولة أجهزة إخماد الحرائق.
 - ث. أن تزود السفن بمضخات إطفاء وأنابيب رئيسية لإطفاء الحريق ومحابس وخراطيم تستوفي المتطلبات الواجبة.
 - ج. عدم استخدام المواد التي تتغير خواصها بسهولة من جراء الحرارة في صنع أنابيب الإطفاء الرئيسية والمحابس إلا إذا توفرت لها الحماية الكافية.
 - ح. أن تستوفي ترتيبات التغذية الفورية لإمدادات الإطفاء مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
2. أن تستوفي ترتيبات التغذية الفورية بإمدادات المياه على النحو الآتي:
 - أ. في سفن الركاب التي تبلغ حمولتها الإجمالية (1000 طن فأكثر) نافورة مائية فعالة واحدة على الأقل توفر مباشرة من أي محبس في أي موضع داخلي وبما يضمن استمرار تدفق المياه عن طريق التشغيل الأوتوماتكي لإحدى مضخات الإطفاء المطلوبة.
 - ب. في سفن الركاب حمولتها الإجمالية (أقل من 1000 طن) تشغيل أوتوماتكي لمضخة إطفاء واحدة على الأقل أو عن طريق التشغيل عن بعد من غرفة القيادة لمضخة إطفاء واحدة على الأقل.
 - ت. أن تتوفر في أجهزة ومضخات الإطفاء المتطلبات اللازمة والتي تتناسب مع طبيعة السفينة وحمولتها وبأن يتوفر العدد والتوزيع المناسب لهذه المضخات على السفينة وفقا لما ترتضيه السلطة البحرية وتنص عليه الخطوط التوجيهية.
 - ث. تتخذ السلطة البحرية تدابير لسفن الركاب تضمن أن تكون الترتيبات الثابتة لإخماد الحريق بالماء في أماكن الآلات غير الخاضعة لإشراف دائم، مكافئة لتلك الترتيبات المطلوبة في الأماكن الخاضعة لإشراف دائم وفقا لأحكام الاتفاقية.
 - ج. في سفن البضائع يجب أن تحظى الترتيبات الثابتة لإخماد الحريق بموافقة السلطة البحرية وأن يكون النظام الثابت لإخماد الحرائق سواء بالغاز أو بالرغوة أو بالماء تحت ضغط يتناسب مع طبيعة السفينة وحمولتها والبضائع التي على متنها، وكذلك المكان الذي يوجد به الحريق وبأن يستوفي المتطلبات والترتيبات التي تتضمنها الخطوط التوجيهية، وألا يحتوي على أي من المواد المحظورة أو السامة أو الخطيرة.
 - ح. أن يكون قطر أنبوب الإطفاء الرئيسي وأنابيب التغذية بالماء كافيا للتوزيع الفعال للكمية القصوى المطلوبة من مضختي إطفاء تعملان في آن واحد معا، باستثناء أنه يكفي في سفن البضائع أن يكون هذا القطر كافيا لإطلاق كمية من الماء حجمها (140م³/ساعة).
 - خ. أن تركيب صمامات الفصل التي تسمح بفصل ذلك القسم من أنبوب الإطفاء الرئيسي الموجود داخل مكان الآلات الذي يحتوي على مضخة أو مضخات الإطفاء الرئيسية عن بقية أنبوب الإطفاء الرئيسي في موضع يسهل الوصول إليه وصيانته خارج أماكن الآلات.
 - د. يتم ترتيب أنبوب الإطفاء الرئيسي بحيث يمكنه عندما تكون صمامات الفصل مقفلة، تغذية جميع المحابس في السفينة وبأن يركب صمام يخدم كل محبس إطفاء بحيث يمكن فصل أي خرطوم إطفاء عندما تكون مضخات الإطفاء قيد التشغيل.
 - ذ. في الناقلات يجب تركيب صمامات فصل على أنبوب الإطفاء الرئيسي عند واجهة السطح الأساسي الخلفي للإعاشة (POOP DECK) وفي موضع محمي وعلى سطح الصهريج على مسافات لا تتجاوز (40م) للحفاظ على منعة أنبوب الإطفاء الرئيسي في حالة اندلاع حريق أو انفجار.

41





ر. يجوز قبول مضخات المرافق الصحية أو الاتزان أو الجمرة أو مضخات الخدمات العامة كمضخات إطفاء، شريطة ألا تستخدم في الأحوال العادية في ضخ الزيت، وإذا استخدمت أحيانا في نقل أو ضخ الوقود الزيتي وجب تركيب أجهزة تحويل ملائمة.

3. يجب أن تزود السفن بمضخات إطفاء يمكن تشغيلها بصورة مستقلة مع مراعاة الخطوط التوجيهية.

4. يجب أن يضمن ترتيب وصلات البحرية ومضخات الإطفاء ومصادر طاقتها عدم تعطل جميع مضخات الإطفاء إذا شب حريق في حجرة واحدة فقط من حجرات السفينة وفي حالة وجود عطل يجب توفير وسيلة بديلة تتألف من مضخة طوارئ تستوفى أحكام مدونة نظم السلامة من الحرائق، ويقع مصدر طاقتها ووصلاتها خارج المكان الذي تقع فيه مضخات الإطفاء الرئيسية أو مصادر طاقتها.

5. يجب ألا يكون المكان الذي يحتوي على مضخة الإطفاء مجاورا للفواصل الإنشائية المحيطة بأماكن الآلات من الفئة A أو بالأماكن المحتوية على مضخات الإطفاء الرئيسية، فإذا تعذر ذلك وجب عزل الفاصل الإنشائي المشترك بين المكانين عزلا حراريا بمستوى من الوقاية الهيكلية من الحريق يعادل المستوى المحدد لمحطة التحكم.

6. يجب عدم السماح بأي مرور مباشر بين مكان الآلات والمكان الذي يحتوي على مضخة إطفاء الطوارئ ومصدر طاقتها.

7. يجب أن تتيح ترتيبات تهوية الموقع الذي يحتوي على مصدر الطاقة المستقل الذي يغذي مضخة إطفاء الطوارئ استبعاد إمكانية نفاذ أو انجذاب الدخان الناتج عن حريق ينشب في مكان الآلات إلى ذلك الموقع.

8. يجب أن تكون مضخات الإطفاء المطلوبة قادرة على أن توفر لأغراض مكافحة الحرائق كمية من المياه بالضغط المناسب مع مراعاة الخطوط التوجيهية ومتطلبات الاتزان وعندما تكون السفن مجهزة بنظم ثابتة لرش الماء المضغوط يراعى الاتي:

أ. في سفن الركاب يجب أن توفر المضخات كمية من المياه لا تقل عن (ثلث الكمية) المحددة لمضخات الجمرة عند استخدامها لنزع الجمرة.

ب. في سفن البضائع يجب أن توفر المضخات عدا أي مضخة للطوارئ كمية من المياه لا تقل عن (ثلاث أرباع) الكمية المحددة لمضخات الجمرة.

9. يجب أن يتسنى إغلاق الفتحات التي يمكن أن يدخل منها الهواء إلى مكان محمي أو التي تسمح بخروج الغاز من خارج ذلك المكان في حالة استخدام نظام غازي ثابت لإخماد الحرائق.

10. يراعى في تخزين المواد المستخدمة في نظم الإطفاء بالغاز الخامل الترتيبات التي تتضمنها الخطوط التوجيهية.

11. يراعى في إخماد الحريق الترتيبات والنظم التي تتناسب مع طبيعة السفينة وحمولتها والشحنة التي تحملها ومكان الحريق وأماكن الآلات وطبيعتها ووفقا لـ الخطوط التوجيهية.

12. إيلاء اهتمام خاص للأماكن التي تزيد فيها نسبة احتمالية وقوع الحريق كالمطابخ أو غرف الماكينات أو المولدات الكهربائية وخلافه.

13. تزود السفن بخراطيم إطفاء غير قابلة للتلف معتمدة من قبل السلطة البحرية، وتحدد عددها وقطرها وحجم فوهتها بما يتناسب وطبيعة السفينة وبأن تكون جاهزة للاستخدام وطولها كافيا ومناسبا وبأن تراعى فيها الخطوط التوجيهية بهذا الشأن.

14. وفي المواقع الداخلية لسفن الركاب التي تنقل أكثر من 36 راكبا يجب أن تكون خراطيم إطفاء الحريق متصلة بصنابير المياه في جميع الأوقات وبأطوال مناسبة وبإمكانية كاملة للتبادل بين وصلات الخراطيم والفوهات.

15. يجب أن تتوافق أسطوانات إطفاء الحريق المحمولة مع متطلبات مدونة أنظمة السلامة من الحرائق من حيث النوع والتصميم والتوزيع والتزويد في أماكن الإقامة والخدمات ومحطات التحكم بحيث تكون من الأنواع المناسبة وبأعداد كافية وبأن تزود بوسائل توضح ما إذا كان قد تم استخدامها أم لا.





16. يجب أن توضع بطريقة لا تتأثر صلاحيتها للخدمة بسبب الطقس أو الاهتزاز أو العوامل الخارجية الأخرى وتكون جاهزة للاستخدام في أماكن يمكن رؤيتها والوصول إليها بسهولة وسرعة في أي وقت في حالة نشوب حريق، وبما يرضي السلطة البحرية.
17. لا يجوز وضع طفايات حريق ثاني أكسيد الكربون في أماكن الإقامة ومحطات التحكم وغيرها من الأماكن التي تحتوي على معدات أو أجهزة كهربائية أو إلكترونية ضرورية لسلامة السفينة على أن يتم توفير طفايات حريق تكون وسائل إطفاء غير موصلة للكهرباء ولا ضارة بالمعدات والأجهزة.
18. يجب توفير عبوة احتياطية بنسبة 100% من طفايات الحريق العشرة الأولى و50% من طفايات الحريق المتبقية القابلة لإعادة التعبئة على متن السفينة ووجود تعليمات عن إعادة التعبئة على متن السفينة ولا يلزم أكثر من 60 طفاية حريق في إجمالي العبوات الاحتياطية.
19. بالنسبة لطفايات الحريق التي لا يمكن إعادة تعبئتها على متن السفينة يجب توفير طفايات حريق محمولة إضافية بنفس الكمية والنوع والسعة والعدد كما هو محدد في الفقرة أعلاه بدلاً من الاحتياطية.
20. على السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1000 طن فما فوق أن تحمل على الأقل (5 طفايات حريق محمولة) ووفق لما جاء بمدونة FSS.

مادة (52) - النظم الثابتة لإخماد الحرائق

1. يجوز السماح للسفن باستخدام أي من النظم الثابتة لإخماد الحرائق وفقاً لطبيعة السفينة والمكان الذي سيركب فيه النظام وطبيعة البضائع التي ستنقلها ووفقاً للآتي:
- أ. نظام ثابت لإخماد الحرائق بالغاز.
- ب. نظام ثابت لإخماد الحرائق بالرغوة العالية الانتشار.
- ت. نظام ثابت لإخماد الحرائق بالماء المندفع تحت الضغط.
- ث. أي نظام آخر ترى السلطة البحرية أنه مناسب.
- ج. في حالة السماح باستخدام النظام الثابت لإخماد الحرائق باستخدام ثاني أكسيد الكربون لحماية أماكن الآلات وغرف أنابيب البضاعة بالنسبة للسفن التي تبنى في 2002/1/1 أو بعد ذلك التاريخ يجب أن يتوافر فيه المتطلبات المنصوص عليها في الفقرة (2.2.2 - من الفصل الخامس من مدونة السلامة من الحريق).
- ح. لا يجوز السماح باستخدام البخار كنظام للإخماد إلا في حدود استثنائية معينة تحددها السلطة البحرية وفقاً لضوابط معينة.
2. في حالة استخدام (نظام غازي ثابت لإخماد الحرائق) فإن الفتحات التي يمكن أن يدخل منها الهواء إلى مكان محمي أو التي تسمح بخروج الغاز من هذا المكان، يجب أن يتسنى إغلاقها من خارج ذلك المكان المحمي، مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
3. يجب على سفن الركاب المبنية في (2020/1/1م) والتي تنقل (أكثر من 36 شخص) بأن تتمتع النوافذ المواجهة لقوارب النجاة ومحطات الركوب والتجمع والسلالم الخارجية والأسطح المكشوفة المستخدمة كمسارات للنجاة والنوافذ التي تقع تحت مناطق ركوب رماث النجاة وزلاقات الإخلاء، (بالممنعة النارية) وفي حالة تركيب رؤوس مرشات أوتوماتيكية في النوافذ يجب مراعاة الشروط والمتطلبات التي تحددها المنظمة البحرية بهذا الشأن، وبالنسبة للسفن التي تنقل (أقل من 36 راكب) يجب أن تتمتع النوافذ المواجهة لمناطق الركوب بمنعة نارية مكافئة.
4. عندما تخزن مادة إخماد الحرائق خارج مكان محمي، يجب أن تخزن في غرفة تقع خلف قطوع التصادم الأمامي ولا تستخدم في أي غرض آخر، ويفضل أن يتم الدخول إلى غرفة التخزين هذه من السطح المكشوف عن طريق مدخل مستقل عن المكان المحمي.

A7





5. على متن جميع السفن يمكن ان تنقل مركبات مزودة بوقود في خزائنها لأغراض الدفع الذاتي، في أماكن البضائع بخلاف أماكن المخصصة للمركبات أو أماكن الفئة الخاصة أو أماكن الدرجة شريطة استيفائها للشروط والمتطلبات التي تحددها المنظمة، فإن ناقلات المركبات المبنية في أو بعد (2016/1/1م) والمخصصة لكي تنقل كبضاعة لمركبات تحتوي على الهيدروجين أو الغاز الطبيعي المضغوط في خزائنها لأغراض الدفع الذاتي يجب أن تستوفي المتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقية.
6. يجب أن تركيب المضخات عدا تلك التي تخدم أنبوب الإطفاء الرئيسي المطلوبة لتوفير مياه لنظم إخماد الحرائق والتي يستوجبها هذا الفصل ومصادر طاقتها ومحاكيها، خارج المكان أو الأماكن التي تحميها هذه النظم وبأن ترتب بحيث لا يؤدي نشوب حريق في المكان المحمي أو الأماكن المحمية إلى تعطيل عمل أي من هذه النظم.
7. في الأماكن التي لا تعد من أماكن الصنف الخاص ويمكن سدها من موضع يقع خارج أماكن البضائع في كل من المركبات وبضائع الدرجة، يجب أن يتم تجهيزها بنظام ثابت لإخماد الحرائق يستوفي أحكام مدونة نظم السلامة من الحرائق.
8. يجوز للسلطة البحرية أن تسمح باستخدام أي نظام ثابت آخر لإخماد الحرائق في مكان مركبات أو مكان بضائع الدرجة شريطة بأن يثبت هذا النظام عن طريق اختبار كامل النطاق في ظروف (تحاكي حريقاً نفطياً متدفقاً) وبأنه ليس بأقل فعالية في مكافحة الحرائق التي يمكن أن تندلع في هذا المكان.
9. في حال تركيب نظم ثابتة لإخماد الحرائق برش الماء تحت ضغط، يجب أن تتوفر به الترتيبات المناسبة التي تتفق مع "الخطوط التوجيهية"، مع أخذ الاعتبار إلى النقص الخطير في الاتزان الناجم عن تراكم كميات كبيرة من المياه على السطح أو الأسطح أثناء تشغيل نظام رش الماء.

مادة (53) - ترتيبات إخماد الحرائق في أماكن الآلات

1. يجب أن تزود أماكن الآلات من الفئة "A" التي تحتوي على غلايات نفطية أو وحدات وقود زيتي، بأحد النظم الثابتة لإخماد الحرائق المذكورة في المادة (52).
2. يجب أن توفر في كل غرفة من غرف الغلايات أو في مدخل أمام غرفة الغلاية، وحدة رغوية متنقلة واحدة على الأقل تستوفي أحكام مدونة نظم السلامة من الحرائق.
3. وبالنسبة للغلايات المخصصة لخدمات المعيشة التي تقل قدرتها عن (175 واط) أو الغلايات المحمية بنظم ثابتة لإطفاء الحريق ذات الاستخدام المؤقت وتتعتمد على الماء لا يشترط فيها توفير مطفاة رغوية من طراز معتمد لا تقل قدرتها عن (135 لتر).
4. يجب توفير ما لا يقل عن مطفأتين رغوية متنقلة أو ما يعادلها في كل موقع إيقاد داخل غرفة الغلايات وفي كل مكان يقع به جزء من منشآت الوقود الزيتي.
5. يجب أن يوفر في كل مكان من أماكن الإيقاد وعاء يضم ما لا يقل عن (3م0.1) من الرمل أو نشارة الخشب المشبعة بالصودا أو أي مادة جافة أخرى معتمدة.
6. في الأماكن التي تحتوي على تربينات بخارية أو محركات بخارية مغلقة تستخدم في الدفع الرئيسي أو في أغراض أخرى ولا تقل قدرتها الإجمالية عن (375 كيلو واط) يجب توفير إحدى نظم إخماد الحرائق.
7. يجب توفير عدد كاف من وسائل الإطفاء الرغوية المتنقلة أو أجهزة إطفاء مكافئة تحقق متطلبات التشغيل والسلامة التي تفرضها النصوص المقررة التي تضعها المنظمة مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
8. إذا رأت السلطة البحرية أن هناك خطراً لاندلاع حريق في أي مكان للآلات لم يستوف المتطلبات السابقة فلها أن تقر بتوفير العدد الذي تعتبره مناسباً وضرورياً من وسائل الإطفاء المتنقلة المعتمدة أو وسائل إطفاء أخرى بذلك المكان أو بجواره.

47





حكومة الوحدة الوطنية

†°188°E† †°0C††† †°N°0°††

aga sunduronnunumii-7

Government of National Unity

9. يجب أن تحمي أماكن الآلات من الفئة A التي يزيد حجمها على (3500م³) بالإضافة إلى النظم الثابتة لإخماد الحرائق المشار إليها بنظام إطفاء ثابت ذو استخدام موضعي يعتمد على الماء أو على مادة إطفاء مكافئة تكون من نوع معتمد.
10. يجب أن تزود سفن الركاب التي تنقل أكثر من (36 راكباً) بنظام أوتوماتيكي لرش الماء والكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها، من نوع معتمد يستوفي متطلبات مدونة نظم السلامة من الحرائق في جميع محطات التحكم وأماكن المعيشة وأماكن الخدمات.
11. فيما يتعلق بمخازن السوائل القابلة للاشتعال التي تشغل مساحة على سطح تقل مساحتها عن (4م²)، والتي لا تفضي إلى أماكن المعيشة يجوز القبول بمطفأة ثاني أكسيد الكربون متنقلة يتناسب حجمها مع توفير حجم أدنى من الغاز الحريعادل (40٪) من الحجم الكلي للمكان وذلك عوضاً عن نظام ثابت.
12. يجب أن تزود معدات قلى الطعام المركبة في الأماكن المحوطة أو على الأسطح المكشوفة بإنذار للحريق ونظام أوتوماتيكي للإخماد وكذلك نظام لفصل الطاقة الكهربائية.
13. يجب حماية أماكن البضائع في سفن الركاب التي تبلغ حمولتها الإجمالية (1000 طن فأكثر) وسفن البضائع التي تبلغ حمولتها (2000 طن فأكثر) عن طريق نظام ثابت لإخماد الحرائق بثاني أكسيد الكربون أو غاز خامل يستوفي أحكام مدونة نظم السلامة من الحرائق، أو عن طريق نظام ثابت لإخماد الحرائق بالرغوة الواسعة الانتشار يوفر حماية مكافئة ويجوز السماح بالإعفاء من هذا النظام بالنسبة لسفن الركاب التي تعمل في رحلات قصيرة شريطة أن تكون السفينة مجهزة بأغطية فتحات فولاذية ووسائل فعالة لإغلاق منافذ التهوية وجميع الفتحات الأخرى المؤدية إلى أماكن البضائع.

مادة (54) - نظم الإطفاء الغازية الثابتة المخصصة للبضائع الخطرة

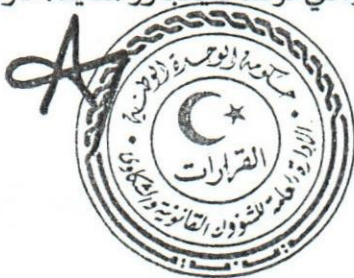
1. يجب أن تزود السفينة التي تنقل بضائع خطرة في أماكن البضائع بنظام ثابت لإخماد الحرائق بثاني أكسيد الكربون أو غاز خامل يستوفي أحكام مدونة نظم السلامة من الحرائق أو بنظام لإخماد الحرائق يوفر في رأى السلطة البحرية حماية مكافئة للبضائع المنقولة.
2. يجب أن تستوفي السفن التي تنقل بضائع خطرة بالإضافة إلى المتطلبات العامة بمنع الحريق أو الحد منه أو إخماده نظم الوقاية من الحرائق لحماية السفينة من مخاطر الحريق الإضافية المرتبطة بنقل البضائع الخطرة وأن تفصل البضائع الخطرة بصورة مناسبة عن مصادر الاشتعال.
3. أن يتم في السفن التي تنقل بضائع خطرة توفير معدات ملائمة لوقاية العاملين من المخاطر المرتبطة بنقل البضائع الخطرة وفقاً لمتطلبات (مدونة البضائع الخطرة) مع الحرص على تطبيق الخطوط التوجيهية التي قد تتعلق بالكشف عن الحريق أو نظم التهوية أو الإنذار به أو إخماده أو فيما يتعلق بالمنعة الهيكلية أو حماية الأشخاص من الآثار الضارة الناشئة عن الحريق.
4. فيما يخص الناقلات التي تبلغ حمولتها الساكنة (20,000 طن فأكثر)، يجب توفير نظام سطح رغوي ثابت يستوفي أحكام مدونة نظم السلامة من الحرائق.
5. يجب أن تزود كل غرفة من غرف مضخات البضائع بأحد النظم الثابتة لإخماد الحرائق يشغل من موقع يسهل الوصول إليه خارج غرفة المضخات.
6. إذا كانت مادة إخماد الحرائق المستخدمة في نظام غرف مضخات البضائع تستخدم أيضاً في النظم التي تخدم أماكن أخرى، لا يلزم أن تكون كمية هذه المادة أو معدل إطلاقها أكبر من الحد الأقصى المطلوب لأكبر العنابر حجماً.





مادة (55) - عدة رجال الإطفاء

1. يجب أن تتوافق ملابس رجال الإطفاء مع مدونة أنظمة السلامة من الحرائق FSS وأن تتوافق أجهزة تنفس الهواء المضغوط المستقلة مع ملابس رجال الإطفاء مع الفقرة 2.2.1 من الفصل 3 من مدونة أنظمة السلامة من الحرائق.
2. يجب أن تحمل سفن البضائع والناقلات على الأقل عدد 2 بدلة لرجال الإطفاء وبالإضافة إلى ذلك يجب توفير ما يلي في سفن الركاب:
 - أ. عدد 2 بدلة لرجال الإطفاء لكل 80 مترًا أو جزء منها من إجمالي أطوال جميع أماكن الركاب وأماكن الخدمة على السطح الذي يحمل هذه المساحات أو إذا كان هناك أكثر من سطح من هذا النوع، بالإضافة إلى مجموعتين من المعدات الشخصية، تشتمل كل مجموعة على العناصر المنصوص عليها في مدونة أنظمة السلامة من الحرائق.
 - ب. في سفن الركاب التي تحمل أكثر من 36 راكبًا يجب توفير عدد 2 بدلة إضافية لرجال الإطفاء لكل منطقة رئيسية رئيسية ومع الأخذ في الاعتبار متطلبات مدونة أنظمة السلامة من الحرائق FSS
 - ج. في السفن التي تحمل أكثر من 36 راكبًا يجب توفير جهاز واحد لرش الضباب المائي لكل زوج من أجهزة التنفس ويتم تخزينه بجوار هذا الجهاز.
 - د. يجوز للسلطة البحرية أن تطلب مجموعات إضافية من المعدات الشخصية وأجهزة التنفس مع مراعاة حجم السفينة ونوعها.
 - هـ. يجب توفير عدد 2 أسطوانة تنفس احتياطية لكل جهاز تنفس مطلوب يحتوي على ما لا يقل عن 3600 لتر من الهواء.
3. يجب على سفن الركاب التي تحمل ما لا يزيد عن 36 راكبًا وسفن البضائع المجهزة بوسائل في موقع مناسب لإعادة تعبئة أسطوانات الهواء بشكل كامل خالية من التلوث أن تحمل أسطوانة احتياطية واحدة فقط لكل جهاز مطلوب.
4. يجب أن تزود سفن الركاب التي تحمل أكثر من 36 راكبًا والمبنية في 1 يوليو 2010 أو بعده بوسائل ذات موقع مناسب لإعادة تعبئة أسطوانات هواء التنفس بشكل كامل وخالية من التلوث وبأن تكون وسائل إعادة التعبئة إما:
 - أ. ضواغط هواء التنفس التي يتم توفيرها من لوحة المفاتيح الرئيسية ولوحة الطوارئ أو يتم تشغيلها بشكل مستقل بسعة لا تقل عن 60 لتر / دقيقة لكل جهاز تنفس مطلوب، ولا تتجاوز 420 لتر / دقيقة، أو
 - ب. أنظمة تخزين عالية الضغط قائمة بذاتها ذات ضغط مناسب لإعادة تعبئة أجهزة التنفس المستخدمة على متن السفينة بسعة لا تقل عن 1200 لتر لكل جهاز تنفس، بما لا يتجاوز 50000 لتر من الهواء الحر.
5. يجب أن تخزين ملابس رجال الإطفاء بحيث تظل ملابس رجال الإطفاء أو مجموعات المعدات الشخصية جاهزة للاستخدام في مكان يسهل الوصول إليه ومميز بشكل دائم وواضح، بحيث يتم حمل أكثر من بدلة رجل إطفاء أو أكثر من مجموعة واحدة من المعدات الشخصية يجب أن يتم تخزينها في أماكن منفصلة على نطاق واسع.
6. اتصالات رجال الإطفاء:
 - أ. بالنسبة للسفن المبنية في 1 يوليو 2014 أو بعده يجب حمل ما لا يقل عن جهازي هاتف لاسلكي محمول ثنائي الاتجاه لكل مجموعة إطفاء لاتصالات رجال الإطفاء.
 - ب. أن تكون أجهزة الهاتف اللاسلكي المحمولة ذات الاتجاهين من النوع المضاد للانفجار أو الآمنة بشكل جوهري ويجب أن تمثل السفن المبنية قبل 1 يوليو 2014 لمتطلبات هذه الفقرة في موعد لا يتجاوز المعاينة الأولى بعد 1 يوليو 2018.





مادة (56) - المنعة الهيكلية

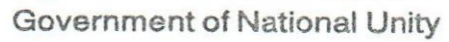
- يجب اتخاذ التدابير والترتيبات اللازمة للحفاظ على المنعة الهيكلية للسفينة وتفادي الانهيار الجزئي أو الكلي لهياكل السفينة بسبب ضعف متانتها تحت تأثير الحرارة والتي قد تتعلق بمواد البناء أو بأماكن الآلات أو التجهيزات ولهذا الغرض يجب أن:
- أ. تضمن المواد المستخدمة في بناء السفينة بأن لا ينتقص الحريق من المنعة الهيكلية للسفينة، وكذلك مراعاة ترتيبات حماية هيكل صهاريج البضائع إزاء الضغط أو التفريغ الهوائي في الناقلات وتحقيق متطلبات السلامة ومراعاة الخطوط التوجيهية.
 - ب. تصمم ترتيبات التنفيس وتشتغل على نحو يضمن عدم تجاوز الضغط أو التفريغ الهوائي في صهاريج البضائع للبارامترات التصميمية.
 - ج. اتخاذ ترتيبات تحول دون ارتفاع مستوى السوائل في نظام التنفيس فوق مستوى الامتلاء التصميمي لصهاريج البضائع.
 - د. تحقق الترتيبات دون ارتفاع المستوى باستخدام أجهزة إنذار تحذر من ارتفاع المستوى / أو نظم للتحكم في الطفح أو وسائل مكافئة أخرى، إلى جانب أجهزة قياس مستقلة وإجراءات تعبئة صهاريج البضائع.

مادة (57) الإخلاء (الهروب) والنجاة في حالات الحريق والطوارئ

1. يجب أن تتوفر الوسائل اللازمة للإخطار والتنبيه بالحريق بما يضمن سلامة جميع الأشخاص مع توفير وسائل وسبل مناسبة للنجاة والإخلاء الفوري في حال نشوب الحريق ومنها (نظام للإنذار العام) في حالات الطوارئ و(نظام النداء العام) بما يضمن السلامة من الحريق وبأن تستوفي الخطوط التوجيهية.
2. يجب توفير مسارات نجاة آمنة على أن يتم الحفاظ على مسارات النجاة في حالة أمانة وخالية من العقبات، بالإضافة إلى توفير وسائل مساعدة إضافية للنجاة عندما تكون ضرورية لتيسير الوصول إلى سبل النجاة ويتم تمييزها بعلامات واضحة وتصميمها على نحو يتناسب مع حالات الطوارئ.
3. يجب أن توضع في جميع السفن (أجهزة التنفس للنجاة في حالات الطوارئ) وبأن تكون جاهزة للاستخدام الفوري وفي موقع ووضوح يسهل رؤيتها والوصول إليها بسرعة وسهولة وفي أي وقت في حالة حدوث الحريق، وبأن يراعى لدى اختيار موقع أجهزة التنفس للنجاة في حالات الطوارئ ترتيب مكان الآلات وعدد الأشخاص الذي يعملون داخله في الأحوال العادية.
4. إذا لم تكن محطة (الإرسال الراديوية) تتمتع بوسيلة وصول مباشر إلى السطح المكشوف، يجب أن تزود بمسارين للنجاة من المحطة إليها، ويجوز أن يكون أحدهما فتحة أو نافذة ذات حجم كافٍ أو وسيلة أخرى ترتضيها السلطة البحرية.
5. في طرق الإخلاء (الهروب) يتم وضع علامات مصنوعة من مادة مضيئة أو مميزة بالإضاءة على وسائل طرق الهروب موضوعة على ارتفاع لا يزيد عن 300 مم فوق السطح في جميع النقاط وتكون واضحة وسهلة التعرف عليها من قبل الركاب، وفي حالة استخدام الإضاءة الكهربائية، يجب أن يتم توفيرها من مصدر طاقة الطوارئ بحيث لا يؤدي فشل أي ضوء منفرد أو قطع في شريط الإضاءة إلى عدم فعالية باقي المجموعة من العلامات، وعلى السلطة البحرية التأكد من أن معدات الإضاءة قد تم تقييمها واختبارها وتطبيقها وفقاً لمدونة نظم السلامة من الحرائق.
6. يجب أن تكون أبواب الإخلاء (الهروب) من الأماكن العامة والتي تكون مغلقة عادة مزودة بوسيلة للفتح السريع وبأن تشمل هذه الوسيلة على جهاز يطلق مزلاج القفل في اتجاه تدفق الهروب وبأن تصمم وتركب هذه الآليات وفقاً للخطوط التوجيهية بما يرضي السلطة البحرية.

97





49



4. يجب أن يتم وضع تحليل وتصميمات بديلة يمكن الاستعاضة بها عن الترتيبات الأصلية في حال وجود مانع من العمل بها وأن تكون هذه البدائل متوافقة مع نصوص الاتفاقية والمدونات ذات الصلة وأن تراعي الخطوط التوجيهية.

مادة (59) - الاستعداد التشغيلي والصيانة

1. يجب أن تستوفي نظم الوقاية من الحرائق ونظم وأجهزة مكافحة الحرائق المتطلبات الوظيفية والاستعداد التشغيلي الدائم وبأن يتم اختبارها وتفقدتها بطريقة سليمة ومستمرة وبأن تكون جاهزة للاستخدام الفوري في جميع الأوقات وتراعى فيها الخطوط التوجيهية مع إيلاء اهتمام وعناية خاصة لسفن الركاب وضرورة تحقيق المتطلبات الإضافية التي يجب مراعاتها في سفن الركاب.

2. يجب أن تستوفي سفن الركاب خطط مكافحة الحريق، وتتضمن الخطط والكتيبات التي تستوجبها هذه اللائحة معلومات تتعلق بالوقاية من الحرائق والكشف عنها وإخمادها وتستند إلى الخطوط التوجيهية.

3. يجب أن تستوفي الناقلات خطة صيانة بشأن نظم الغاز الغامل، ونظم السطح الرغوية، وترتيبات السلامة من الحرائق في غرف مضخات البضائع ومتطلبات كواشف الغازات القابلة للاشتعال بالإضافة إلى المتطلبات العامة للوقاية من الحريق.

4. يجب أن يكون أفراد الطاقم مؤهلين ومدربين التدريب الكافي لسرعة الاستجابة لمتطلبات الطوارئ في حال الحريق والسلامة من الحريق وإخماده.

5. يجب أن تتوفر على السفن التعليمات والخطط والكتيبات ذات الصلة بحالات الطوارئ في الحريق وأن يتم توفير معايير تصميمية للنظم التي يجب أن تظل صالحة للتشغيل لدعم عمليات إخلاء السفينة وهجرها بصورة منظمة إذا ما تجاوز العطب عتبة الحوادث وفقا لما هو منصوص عليه في الاتفاقية وبما تتضمنه الخطوط التوجيهية.

6. يجب توفير مركز للسلامة على متن السفن ويكون جزءا من غرفة القيادة أو واقعا في مكان منفصل مجاور ومتمتعاً بوصول مباشر إلى غرفة القيادة بحيث يمكن إدارة حالات الطوارئ دون صرف انتباه ضباط الخفارة عن واجباتهم الملاحية.

7. يجب توفير وسائل للاتصالات بين مركز السلامة ومحطة التحكم المركزية وغرفة القيادة وغرفة التحكم بالآلات وغرف التخزين الخاصة بنظم إخماد الحرائق وخزائن معدات الإطفاء.

8. في السفن المزودة بـ (مهبط للطائرات العمودية) يجب توفير كافة متطلبات منع الحريق أو الحد منه الواردة في الاتفاقية وأن تستوفي الترتيبات التي تتضمنها الخطوط التوجيهية.

9. يجب أن تستوفي أماكن المركبات وأماكن الصنف الخاص وأماكن بضائع الدرجة متطلبات سلامة إضافية تكون إضافة إلى المتطلبات العامة لمنع الحريق / أو الحد منه أو إخماده وتكون وفق الآتي:

أ. العمل على فصل مصادر الاشتعال عن أماكن المركبات وأماكن الصنف الخاص وأماكن بضائع الدرجة وتوفير تهوية كافية لتلك الأماكن.

ب. توفير معدات ونظم وأجهزة الكشف عن الحريق والإنذار به ثم إخماده بما يتناسب مع طبيعة السفينة وحمولتها ومكان الحريق والوسيلة المناسبة لإخماده مع مراعاة الخطوط التوجيهية.





10. إضافة إلى المتطلبات ذات الصلة ينبغي على السفن المبنية في 1 يناير 2020 أو بعد ذلك التاريخ وعلى متنها منطقة لـ (هبوط طائرات الهليكوبتر)، بأن تزود بأجهزة لمكافحة الحريق بنظام (الرغوة) وتستوفي الأحكام ذات الصلة من مدونة نظم (السلامة من الحرائق).

11. على السفن الغير المجهزة بمنصات لهبوط الطائرات العمودية يجب أن تزود بنظم ووسائل مكافحة الحريق المحددة.

مادة (60) - التصميمات والترتيبات البديلة

يجوز للسلطة البحرية السماح بتصميمات وترتيبات السلامة من الحرائق عن المتطلبات المعيارية السابقة، شريطة أن تستوفي هذه التصميمات والترتيبات أهداف السلامة من الحرائق والمتطلبات الوظيفية وبأن تخضع هذه التصميمات والترتيبات البديلة للتحليل الهندسي وللتقييم والإقرار.

مادة (61) - النظم الثابتة للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها وإخمادها

1. يجب توفير نظام ثابت للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها يستوفي متطلبات مدونة نظم السلامة من الحرائق FSS "وبأن يكون النظام قادراً على الكشف عن اندلاع حريق على وجه السرعة.
2. يجب أن توافق السلطة البحرية على نوع الكاشف والمسافات الفاصلة بينها وموقع تركيبها مع مراعاة آثار التهوية والعوامل الأخرى ذات الصلة.
3. يجب أن يختبر النظام الثابت للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها بعد تركيبه في ظل ظروف التهوية العادية وأن يحقق زمن استجابة ترضيه السلطة البحرية.
4. باستثناء أماكن بضائع الدرجات المفتوحة وأماكن المركبات المفتوحة وأماكن الصنف الخاص، يجوز استخدام نظام للكشف عن الدخان عن طريق أخذ العينات يستوفي متطلبات مدونة نظم السلامة من الحرائق FSS كخيار بديل للنظام الثابت للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها.
5. في (أماكن الصنف الخاص) وعندما يتم فيها توفير نظام كفو يعتمد على مراقبة مستمرة للحرائق في جميع الأوقات أثناء الرحلة، لا يشترط تركيب نظم ثابتة للكشف عن الحرائق والإنذار باندلاعها.

مادة (62) - ترتيبات الصرف والضخ وصمامات البالوعات

1. في سفن الدرجات للركاب يجب أن تظل صمامات البالوعات المزودة بوسيلة إقفال مباشر والتي يمكن تشغيلها من موضع يقع فوق سطح الفواصل الإنشائية وفقاً لمتطلبات الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل سارية المفعول مفتوحة أثناء وجود السفن في البحر.
2. في سفن البضائع يجب أن تحول ترتيبات الصرف والضخ دون تراكم أسطح حرة وفي هذه الحالات يجب أن يتيح حجم نظام الصرف نزح ما لا يقل عن 125 ٪ من السعة الإجمالية لكل من مضخات نظام رش الماء والعدد المطلوب من فوهات خراطيم الإطفاء، وبأن يتسنى تشغيل صمامات نظام الصرف من خارج المكان المحمي في موضع مجاور لوسائل التحكم في نظم إخماد الحرائق وتكون أبار الجمة ذات سعة كافية وأن ترتب على الجدار الجانبي للسفينة بحيث تبعد عن بعضها بعضاً بمسافة لا تزيد على 40 متراً في كل حجرة كتيمة للماء. فإذا تعذر ذلك على السلطة البحرية لدى موافقتها على المعلومات المتعلقة بالاتزان أن تراعى بالقدر الذي تعتبره ضرورياً التأثير المعاكس الذي يلحق بالاتزان من جراء الوزن الإضافي لمياه أبار الجمة وسطحها الحرو وبأن تدرج هذه المعلومات في المعلومات المتعلقة بالاتزان التي يتعين تزويد الريان بها.

44





مادة (63) - حالات الطوارئ والقدرة على العودة للميناء أو الالتجاء لمنطقة امنية

سفن الركاب المبنية في 1 يوليو 2010 أو بعده، والتي يبلغ طولها 120م أو أكثر أو بها ثلاث قواطع رأسية أساسية / أو أكثر، يجب أن توضع بها معايير في التصميم والبناء بحيث تؤهلها للعودة الآمنة بواسطة قوة دفع محركاتها الى الميناء المتوفر به المتطلبات الوظيفية ومعايير الأداء للمناطق الآمنة، وذلك بعد وقوع حادث لا يتجاوز مستوى الإصابة حد القدرة في التحمل وفقا للمنصوص عليها في النقاط المحددة التالية:

أ. فقدان مساحة الفضاء الأصلي حتى أقرب حدود الفئة "A"، والتي قد تكون جزءا من مساحة الفضاء، إذا كان مساحة الفضاء محمية بنظام ثابت لإطفاء الحرائق، أو

ب. فقدان الفضاء الأصلي والفضاءات المجاورة حتى أقرب حدود الفئة "A" والتي لا تشكل جزءا من الفضاء الأصلي.

1. في حالة العودة الآمنة إلى الميناء:

عندما لا يتجاوز الضرر الناتج عن الحرائق حد الإصابة المشار إليه في الفقرات أعلاه وتكون السفينة قادرة على العودة الآمنة بواسطة محركاتها إلى الميناء يجب أن تظل الأنظمة التالية عاملة في الجزء المتبقي من السفينة الذي لم يتأثر بالنار وهي:

- 1 منظومة الدفع.
- 2 أنظمة التوجيه وأنظمة التحكم في التوجيه.
- 3 الأنظمة الملاحية.
- 4 خدمة زيت الوقود وأنظمة التعبئة والنقل.
- 5 الاتصالات الداخلية بين غرفة القيادة وغرفة المحركات ومركز السلامة وفرق مكافحة الحرائق والأضرار وكما هو مطلوب لإخطار الركاب والطاقم وحشدهم.
- 6 الاتصال الخارجي.
- 7 نظام الإطفاء الرئيسي.
- 8 الأنظمة الثابتة لإطفاء الحرائق.
- 9 نظام الكشف عن الحرائق والدخان.
- 10 نظام مخلفات المياه الزيتية والأتزان.
- 11 العمل الآلي للأبواب المانعة لنفاذ المياه وشبه المانعة لنفاذ الماء.
- 12 الأنظمة المخصصة لدعم المناطق الآمنة كما هو مبين في الفقرة رقم 2 ادناه.
- 13 أنظمة كشف تدفق المياه.
- 14 الأنظمة الأخرى التي تحددها السلطة البحرية بأنها حيوية لجهود مكافحة الأضرار.

2. عند الالتجاء إلى المنطقة (المناطق) الآمنة:

1.2 يجب أن تكون المنطقة الآمنة عموما مساحة داخلية ومع ذلك يجوز للسلطة البحرية أن تسمح باستخدام مساحة خارجية كممنطقة آمنة مع مراعاة أي قيود ناجمة عن منطقة العمليات والظروف البيئية المتوقعة ذات الصلة، ويجب بأن تزود المنطقة الآمنة لضمان الحفاظ على صحة الركاب وأفراد الطاقم ولجميع شاغليها بالخدمات الأساسية التالية:

- أ. الصرف الصحي.
- ب. الماء والطعام.





ت. مكان بديل للرعاية الطبية.

ث. الاحتماء من عوامل الطقس.

ج. وسائل الوقاية من الإجهاد الحراري وانخفاض حرارة الجسم.

ح. الإضاءة والتهوية المناسبة.

2.2 - أن يقلل تصميم التهوية من خطر تأثير الدخان والغازات الساخنة على استخدام المنطقة الآمنة.

3.2 - توفير وسائل الوصول إلى أجهزة إنقاذ الحياة في كل منطقة تم تحديدها أو استخدامها كمنطقة آمنة، مع الأخذ في الاعتبار أن المنطقة العمودية الرئيسية قد لا تكون متاحة للنقل الداخلي.

4.2 - في حالة إيجاد المساحة البديلة للرعاية الطبية يجب أن تكون المساحة متوافقة مع معيار مقبول لدى السلطة البحرية.

الفصل الثالث: معدات وأجهزة الإنقاذ وترتيباتها

المادة (64) - تنفيذ الفصل الثالث من الاتفاقية

1. تقوم السلطة البحرية بمتابعة تنفيذ المتطلبات الواردة في الفصل الثالث من الاتفاقية والمتطلبات الأخرى بالخطوط التوجيهية وتلزم الشركة المشغلة بتطبيقها بكافة تفاصيلها الفنية.

2. ويجب على جميع السفن الليبية التي ينطبق عليها أحكام هذا الفصل وإية تعديلات أخرى أو جاءت بموجب الخطوط التوجيهية:

1) أن تحمل أجهزة وترتيبات الإنقاذ على متنها تكون مطابقة للمقاييس المعترف بها وبأن يكون للأدوات وترتيبات الإنزال إلى الماء بالسعة الكافية على جانبي السفينة للسماح لجميع الأشخاص على ظهر السفينة لإخلائها من إحدى جانبي السفينة.

2) الالتزام بالأحكام الخاصة بتوفير أجهزة ومعدات النجاة وترتيبات الإنقاذ التي تتناسب مع طبيعة السفينة ووفقا لمتطلبات (المدونة الدولية لأجهزة إنقاذ الأرواح LSA) والخطوط التوجيهية فيما يتعلق باتخاذ الترتيبات اللازمة لضمان الجاهزية التشغيلية التامة لكافة أجهزة ومعدات النجاة وترتيبات الإنقاذ ويتوفر وإدامة صيانتها والمحافظة على الوضع التشغيلي في كل الأوقات.

المادة (65) - أجهزة ومعدات وترتيبات الإنقاذ

1. يجب أن تستوفي أجهزة الإنقاذ اللاسلكية المعايير والمتطلبات الدولية والتي ترضيها السلطة البحرية من حيث العدد والكفاءة والتجهيزات أو المتطلبات التشغيلية التي تختلف باختلاف طبيعة السفينة وحمولتها.

2. يجب أن تستوفي جميع أجهزة وترتيبات الإنقاذ، وكذلك أجهزة الاعتاق والرفع متطلبات الاتفاقية والمدونة المنطبقة وأن تعطى بقبول السلطة البحرية وأن تستوفي المعايير والمتطلبات في الخطوط التوجيهية.

3. يجوز للسلطة البحرية إذا رأت أن طبيعة وظروف الرحلة تجعل من تطبيق اشتراطات هذه اللائحة أمراً غير ضروري أو غير معقول أن تبني ترتيبات بديلة إذا اقتنعت بأن تلك الترتيبات البديلة ستكون بفاعلية المقاييس الواردة في الاتفاقية ومدونة LSA على أن ترسل نسخه عن الترتيبات البديلة للمنظمة البحرية.

4. تقوم السلطة البحرية بالتحقق ويمنح الموافقة على أجهزة إنقاذ الأرواح والترتيبات والمعدات المرافقة لها بموجب الفصل الثالث من الاتفاقية ومتطلبات مدونة LSA.

4/





5. يجب على السلطة البحرية أن تشترط إخضاع أجهزة الإنقاذ لاختبارات الإنتاج اللازمة لضمان تصنيع أجهزة الإنقاذ بنفس معايير النموذج الأولي المعتمدة.

المادة (66) - الجاهزية والصيانة والتفتيش

1. يجب أن تكون جميع أجهزة الإنقاذ صالحة للعمل وجاهزة للاستخدام الفوري وذلك قبل أن تغادر السفينة الميناء وفي جميع الأوقات خلال الرحلة.
2. يجب أن تستوفي أجهزة ومعدات الإنقاذ ترتيبات الركوب أو الانزال أو الاستعادة وعمليات استبدال الآلات الاعتاق الحملي لقوارب النجاة أو أي من أجهزة الإنقاذ الأخرى للمعايير والاشتراطات الواردة بالخطوط التوجيهية ذات الصلة والمتطلبات التي تقررها السلطة البحرية مع الأخذ في الاعتبار وحمولة السفينة وطبيعتها (بضائع أو ركاب أو غير ذلك).
3. عند اجراء المعاينات السنوية تخضع أجهزة الانزال في الماء وكذلك جهاز الاعتاق لقوارب النجاة وزوارق الإنقاذ بما في ذلك قوارب الانقاذ السريعة، لفحص دقيق واختبار ديناميكي لمكبج الرافعة في سرعة الانزال القصوى عند انجاز الفحص المذكور وكذلك الفحص واختبار تشغيلي لأجهزة الاعتاق الحملي، كما تخضع خطاطيف الاعتاق الأوتوماتيكية وأجهزة ومعدات الإنقاذ الأخرى للتفتيش والصيانة الدورية التي تحددها النصوص ذات الصلة والمتطلبات والمعايير التي تقررها السلطة البحرية.
4. تنفذ الإصلاحات الدائمة لزورق الإنقاذ ورمات النجاة في مراكز خدمة معتمدة، كما يجوز بان تتم الصيانة في الحالات الطارئة على متن السفينة شريطة ان تتم وفقا لتعليمات جهة التصنيع، وبأن تكون بطريقة تضمن موثوقية هذه الأجهزة.
5. يجب ان تكون مراكز خدمة الصيانة لوحدات الإنقاذ ورمات النجاة مجهزة بالمرافق المناسبة ولا تستخدم غير العاملين المدربين وتستوفي المتطلبات والمعايير التي تحددها الاتفاقية ومدونة LSA.
6. يتعين على سفن الدرجة للركاب المبنية في 1 يوليو 1998 أو بعد ذلك التاريخ، أن تستوفي متطلبات أجهزة الإنقاذ من رماث النجاة أو زوارق انقاذ أو وسائل انقاذ وفقا للمتطلبات والمعايير التي تحددها الاتفاقية ومدونة LSA.

المادة (67) - وسائل الاتصال ونظم الإنذار

1. يجب ان تجهز السفينة بوسائل انقاذ ضوئية وكذلك نظم الإنذار العام والطوارئ تشمل على معدات ثابتة أو متنقلة أو كليهما للاتصالات في الاتجاهين بين محطات تحكم الطوارئ ومحطات التجمع والنزول والمواقع الاستراتيجية في السفينة ومستوفية لـ (متطلبات الاتفاقية والخطوط التوجيهية).
2. يجب على السفينة بأن تعمل على إدامة الصيانة والمحافظة على وضع وسائل الاتصالات ونظم الإنذار العام والحالة التشغيلية في الطوارئ، وبأن تكون قادرة على إعطاء الإشارة بالذهاب إلى محطات التجمع يوفرها مصدر الطاقة الرئيسي ومصدر طاقة الطوارئ، وبأن يكون التحكم بنظام الطوارئ من غرفة القيادة ومسموعا في كل أماكن الإعاشة والأماكن المستعملة من قبل الطاقم، وفي (سفن الركاب) يكون مسموع في جميع أجزائها.

المادة (68) - قوارب النجاة Life Boats

1. تلتزم سفن البضائع وناقلات الزيت وناقلات الكيمياء وناقلات الغاز والوحدات البحرية المطقمة للمتطلبات التالية:
أ. يجب أن تحمل على كل من جانبيها واحدا أو أكثر من قوارب النجاة بما يتفق مع المدونة الدولية لمعدات إنقاذ الأرواح LSA وبطاقة استيعابية إجمالية كافية لنقل جميع الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة.

41





- ب. باستثناء إمكانية نقل قارب النجاة الذي تتطلبه الفقرة (أ- أعلاه) من إحدى جوانب السفينة إلى الجانب الآخر للإنزال الفوري ويلزم توفير قارب نجاة إضافي بحيث تصبح السعة الإجمالية المتاحة عند كل جانب قادرة على استيعاب 125 % من العدد الإجمالي للأشخاص الموجودين على ظهر السفينة.
2. يجب أن تحمل سفينة الركاب قوارب للنجاة بطاقة استيعابية إجمالية كافية لنقل جميع الأشخاص على ظهر السفينة وبما يتفق مع المدونة الدولية لأجهزة إنقاذ الأرواح LSA، وبأن تحمل سفن الركاب التي تقوم برحلات دولية قارب نجاة محوطة جزئياً أو كلياً يستوفي متطلبات البند 4.5 أو 4.6 من مدونة LSA على كل جانب من السفينة بسعة إجمالية كافية لاستيعاب ما لا يقل عن 50% من مجموع عدد الأشخاص على متن السفينة.
3. في الحالات التي لا يمكن الوصول فيها إلى قوارب النجاة ومعدات الإنزال من كلا جانبي السفينة يتم تركيب تجهيزات إنقاذ إضافية وفقاً لما تتطلبه السلطة البحرية.
4. بالإضافة إلى امتثالها إلى متطلبات الفقرة (1- أعلاه)، على أي ناقلة تحمل زيتاً أو منتجات نفطية ذات نقطة وميض تقل عن 60 درجة مئوية وأي ناقلة تحمل منتجات كيميائية وأي ناقلة غاز بأن تحمل زورق إنقاذ صلب واحد على الأقل يدار ألياً ما لم:
- أ. تحتوي على قوارب النجاة المطلوبة، أو
- ب. أن يكون واحداً على الأقل من قوارب النجاة هو زورق إنقاذ وفقاً لتعريفه الوارد في المدونة الدولية لأجهزة إنقاذ الأرواح LSA.
5. يجب أن تكون تجهيزات قوارب النجاة على السفن وفقاً لمتطلبات الاتفاقية وهذه اللائحة، مع الأخذ بالظروف الآتية:
- أ. منطقة الإبحار.
- ب. المسافة من أقرب ملاذ آمن و
- ج. خدمات البحث والإنقاذ المتوفرة في المنطقة.

المادة (69) - تخزين وإنزال واسترداد قوارب النجاة

1. يجب أن تكون قوارب النجاة في حالة استعداد دائمة بحيث يمكن لعدد شخصين من البحارة القيام بعمليات الإعداد للركوب والإنزال في أقل من (خمس دقائق) وبأن تكون ترتيبات استردادها وفقاً لقناعة السلطة البحرية.
2. يجب أن تتميز مراكز الإنزال لقوارب النجاة بمواقع تضمن الإنزال الآمن مع إيلاء عناية خاصة لحيز الخلوص بالنسبة لمكان الدفّة مع حواف البدن الشديدة الانحدار بحيث يمكن إنزال قوارب النجاة عدا ما هو مصمم منها للإنزال بالسقوط الحر بمعاذاة الجزء المستقيم من جانب السفينة قدر الإمكان.
3. تتخذ السلطة البحرية الإجراءات التي تكفل ضمان ومتانة جهاز الإنزال وبأن يكون الموقع محمياً عند مؤخرة حاجز التصادم إذا كان التصميم لقارب أو قوارب النجاة موضوعاً ناحية المقدمة.

المادة (70) - رمات النجاة Life Rafts

1. يجب أن تستوفي رمات النجاة المتطلبات والمعايير الدولية التي تتضمنها الاتفاقية والمدونة الدولية لأجهزة إنقاذ الأرواح LSA وبما يتناسب مع عدد الأشخاص الموجودين على متن السفينة مع الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
2. يجب تستيف جميع رمات النجاة بحيث يكون زمامها مربوطاً إلى السفينة بصورة دائمة مع جهاز للتعويم الحر وأن يتيح إطلاقه اليدوي أو الآلي بما يسمح لاستخدام الرمت بشكل آمن.
3. تكون رمات النجاة معدة للإنزال بالقائها من فوق سطح السفينة بحيث يمكن تحويلها وضمان بأن تكون صالحة للإنزال من أي جانب من السفينة.

97





4. يجوز للسلطة البحرية عند اعتماد ترتيبات رماث النجاة النفخية المبتكرة والجديدة السماح بفترات تمديد خدمة، وبأن تخطر المنظمة بهذا الإجراء وفقا للشروط التالية:
- أ. إذا اتضح أن ترتيبات رماث النجاة المبتكرة والجديدة تحافظ على نفس المستوى الذي تتطلبه إجراءات الاختبار خلال فترات تمديد الخدمة.
- ب. التحقق من أن رماث النجاة في حالة متينة ومجاز من قبل شخص معتمد.
- ج. إجراء فحوصات على فترات لا تتجاوز خمس سنوات وفقا لتوصيات المنظمة.
5. في سفن الدرجة للركاب يجب أن يكون كل رماث نجاة إما ذاتي التصحيح تلقائيا أو أن يكون رماث نجاة مغطى وقابلًا للانعكاس ويكون مستقرًا في البحر وقادرًا على العمل بأمان في أي اتجاه يطفو عليه. وبذلك على السفينة إما أن تحمل رماث نجاة ذاتية التحويل التلقائي أو رماث نجاة مغطاة وقابلة للانعكاس، بالإضافة إلى مجموعتها العادية من رماث النجاة، على أن توافق السلطة البحرية على كل رماث نجاة من هذا القبيل مع مراعاة التوصيات التي تعتمدها المنظمة.

المادة (71) - زوارق الإنقاذ Rescue Boats

1. يجب أن يوضع كل زورق للإنقاذ في وضع الاستعداد الدائم للإنزال والاستعادة ولا يعرقل استخدام مراكب الإنقاذ الأخرى وعلى نحو يتيح الصعود إليها في أقصر وقت ممكن، وبأن تستوفي ترتيبات الإنزال المتطلبات أو المعايير التي تتضمنها الاتفاقية أو الخطوط التوجيهية ذات الصلة والتي تقرها السلطة البحرية.
2. في سفن الدرجة للركاب يجب أن تزود بأحد زوارق الإنقاذ السريعة على الأقل وبأن تكون ترتيبات الركوب والإنزال الخاصة بها يستوفي متطلبات مدونة LSA.
3. في السفن المقرر لها أن تحمل زوارق الإنقاذ السريعة على متنها يتطلب الأمر إخضاع شخصين من طاقم السفينة على الأقل لكل زورق من زوارق الإنقاذ السريعة للتدريب والتدريب بانتظام وفي جميع الجوانب المتعلقة بالإنقاذ والمناورة والمناورة والتشغيل لهذه الزوارق في مختلف الظروف مع مراعاة مدونة STCW والتوصيات التي تعتمدها المنظمة.

مادة (72) - التدريبات وتمارين الإخلاء ومتطلبات الإنقاذ

1. يجب أن يكون على متن السفينة كتيب وتعليمات التدريب وبأن تكون بلغة يسهل فهمها ومزودة برسومات بيانية ما أمكن عن أجهزة الإنقاذ المتوفرة في السفينة ويمكن تقديم أي جزء من هذه المعلومات بوسائل سمعية - بصرية - عوضا عن الكتيب توضح وسائل الإنقاذ وكيفية استخدامها وأماكن التجمع وكيفية الركوب أو النزول وغير ذلك من التعليمات التي يحتاجها الأشخاص غير المدربين على استخدام وسائل الإنقاذ وترتيباته.
2. يجب على كل فرد من أفراد الطاقم أن يشارك بتمرين واحد على الأقل لإخلاء السفينة وتمرين واحد لمكافحة الحريق كل شهر، ويكون كل تمرين مناسب لدورة التدريب على استخدام الأجهزة المقابلة لذلك. ويتم تسجيل الأداء خلال هذه التمارين والتدريبات المقابلة لذلك في سجل تعيينه السلطة البحرية بالتنسيق مع الجهة المعنية في الدولة بخدمات البحث والإنقاذ.
3. وعلى كل فرد من أفراد الطاقم تسند إليه واجبات تتعلق بالطوارئ أن يكون ملما بهذه المهام ووسائل الإنقاذ وكيفية استخدامها وتقديم المساعدة للأشخاص الآخرين غير المدربين مع توفير تعليمات كاملة لأفراد الطاقم بوسائل الإنقاذ والتدريب عليها وكيفية استخدامها وتقديم خدمات المساعدة أو الإنقاذ للأشخاص المعرضين للخطر سواء على متن السفينة أو خارجها وأن يقوم بالتمارين والتدريبات اللازمة حتى في حالات العطب.
4. ينبغي الحرص على تدريب الركاب على متن السفن على استخدام وسائل الإنقاذ الفردية قبل مغادرة الرحلة البحرية وبعد البدء فيها مباشرة وأن تكون بلغة يفهمها الركاب.

9/





5. يجب توفير وسائل انقاذ شخصية (سترات النجاة أو العوامات أو بدل الغمر أو البدل العازلة للحرارة أو خلاف ذلك) تتناسب مع الأشخاص الموجودين على متن السفينة مزودة بتعليمات استخدامها وبأن تستوفي المتطلبات والمعايير التي تحددها الخطوط التوجيهية ومتطلبات مدونة LSA، وبأن لا يعيق استخدامها قوارب النجاة ذات السقوط الحر.

المادة (73) - مكان هبوط الطائرة المروحية

تزود سفن الدحرجة للركاب بمكان لهبوط طائرة مروحية يحظى بموافقة السلطة البحرية وفقاً للأطوال أو الحمولات أو سنوات البناء التي تحددها الاتفاقية وقرارات المنظمة البحرية الدولية مع مراعاة الخطوط التوجيهية، كما يتم تزويدها بمكان مخصص لانتشال الركاب بالطائرة المروحية يحظى بموافقة السلطة مع مراعاة التوصيات التي أقرتها المنظمة بالخصوص.

المادة (74) - التصميم والترتيبات البديلة لأجهزة الإنقاذ

يتم إعداد التحليل الهندسي للتصميم والترتيبات البديلة لأجهزة الإنقاذ وتقديمه إلى السلطة البحرية بناءً على المبادئ التوجيهية التي تضعها المنظمة، ويجب أن يتضمن كحد أدنى العناصر التالية:

1. تحديد نوع السفينة وأجهزة الإنقاذ والترتيبات المعنية.
2. تحديد المتطلبات التوجيهية التي لن تمثل لها أجهزة وترتيبات إنقاذ الأرواح.
3. تحديد سبب عدم استيفاء التصميم المقترح للمتطلبات التوجيهية المدعومة بالامتثال للمعايير الهندسية أو الصناعية الأخرى المعترف بها.
4. تحديد معايير الأداء للسفينة أجهزة الإنقاذ والترتيبات المعنية التي تتناولها المتطلبات التوجيهية ذات الصلة ومنها:
 - أ. يجب أن توفر معايير الأداء مستوى من الأمان لا يقل عن المتطلبات التوجيهية ذات الصلة الواردة في الفصل الخاص بذلك.
 - ب. يجب أن تكون معايير الأداء قابلة للمعايرة والقياس.
5. وصف تفصيلي للتصميم والترتيبات البديلة بما في ذلك قائمة بالافتراضات المستخدمة في التصميم وأي قيود أو شروط تشغيلية مقترحة.
6. مبرر فني يوضح أن التصميم والترتيبات البديلة تلبى معايير أداء السلامة.
7. تقييم المخاطر بناءً على تحديد الأخطاء والمخاطر المحتملة المرتبطة بالمقترح.
8. يجب أن تقوم السلطة البحرية بتقييم التحليل الهندسي الوارد في الفقرات أعلاه والموافقة عليه مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة، وبأن تحمل السفينة نسخة من الوثائق التي وافقت عليها السلطة البحرية التي تشير إلى أن التصميم والترتيبات البديلة تتوافق مع هذه اللائحة.
9. ولأجل الالتزام بتبادل المعلومات مع المنظمة يجب على السلطة البحرية أن ترسل إلى المنظمة المعلومات ذات الصلة المتعلقة بالتصميم والترتيبات البديلة التي وافقت عليها لتوزيعها على جميع الحكومات المتعاقدة.
10. وفي حالة تغيير الافتراضات والقيود التشغيلية المنصوص عليها في التصميم والترتيبات البديلة، يجب القيام بإجراء التحليل الهندسي في ظل الحالة المتغيرة ويتم اعتمادها من قبل السلطة البحرية.

57





الفصل الرابع: الاتصالات

المادة (75) - الاتصالات اللاسلكية

ينطبق هذا الفصل على جميع السفن التي تنطبق عليها اللائحة وعلى سفن البضائع التي تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر وبأن تستوفي متطلبات الاتصالات اللاسلكية على النحو التالي:

1. يجب أن تكون كل سفينة - أثناء إبحارها - قادرة على بث واستقبال كافة الاتصال اللاسلكية المتعلقة بالسلامة البحرية سواء كانت من المحطات الأرضية أو من السفن الأخرى أو من مراكز البحث والإنقاذ، وأن تستوفي المعايير والمتطلبات التشغيلية المنصوص عليها في الاتفاقية مع مراعاة الخطوط التوجيهية وكذلك استيفاء متطلبات النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS).

2. يجب أن تجهز كل سفينة بمنشآت ومعدات راديوية ذات (تردد عال جدا) قادرة على بث واستقبال النداء الانتقائي الرقمي (DSC) على الترددات الدولية المعتمدة أو استقبال المهاجمة اللاسلكية على الترددات المعتمدة لمنشأة راديوية قادرة على المحافظة على خفارة مستمرة للنداء الانتقائي الرقمي على القنوات المعتمدة، وأن يتوفر فيها أجهزة إرسال أو استقبال للإشارات أو الإنذارات الخاصة بالسلامة البحرية.

3. يجب أن تلتزم السفن بالمتطلبات والمعايير اللازمة لعمل السفينة في نطاق منطقة بحرية معينة أو تغطي مناطق (A1, A2, A3)، وذلك من حيث اشتراط تركيبها لتلك المعدات أو الأجهزة التي تغطي تلك المناطق، مع مراعاة الخطوط التوجيهية والقرارات ذات الصلة المعمول بها في دولة ليبيا.

4. تزود كل سفينة ركاب بوسائل الاتصال اللاسلكية الداخلية المتبادلة لأغراض البحث والإنقاذ باستخدام الترددات المعتمدة.

5. يجب على جميع السفن طيلة الرحلة البحرية المحافظة على أعمال النوبة البحرية اللاسلكية وأن تكون دائمة الاتصال بالمحطات أو مراكز الاتصال الشاطئية أو جاهزة للتواصل مع السفن الأخرى أو مراكز البحث والإنقاذ لاستقبال أو إرسال المعلومات المتعلقة بالسلامة البحرية.

6. يجب أن تستوفي المنشآت اللاسلكية كافة المتطلبات والتجهيزات التي تشترطها النصوص ذات الصلة مع توفير مرافق تتيح إجراء الاتصالات اللاسلكية من جانبي غرفة القيادة وبالإمكان استخدام المعدات المتنقلة ذات التردد العالي جدا لتلبية الشرط الأخير.

7. يجب أن تكون جميع المنشآت اللاسلكية على السفينة جاهزة للتشغيل طيلة الرحلة وأن تتوفر مصادر الطاقة الخاصة بها سواء كانت مصادر الطاقة الرئيسية أو الاحتياطية.

8. يجب أن تخضع جميع المنشآت اللاسلكية على السفينة للصيانة أو التفتيش التي تضمن استمرارية جاهزيتها للتشغيل الدائم، وأن تحقق المعايير والمتطلبات التي ترضيها السلطة البحرية وذلك طيلة الرحلة.

9. يجب أن يكون التحكم في القنوات الهاتفية اللاسلكية ذات التردد العالي جدا متاحا على الفور في غرفة القيادة بما يناسب موقع إدارة الدفة.

10. في سفن الركاب يشترط بأن توفر لوحة في موقع إدارة الدفة تحتوي على وسائل إرسال إنذارات الاستغاثة اللاسلكية في حالات الطوارئ باعتبارها وسيلة ثانوية لإنذارات الاستغاثة تعمل عن بعد.

11. جميع السفن التي ينطبق عليها متطلبات الفصل الرابع من الاتفاقية يجب أن تزود جميع معدات الاتصالات اللاسلكية المعنية بالمعلومات عن موقع السفينة ذاتيا وباستمرار من أجل إدراجها في تنبيه الاستغاثة الأولى.

12. يجب أن تحمل كل سفينة ضباط مؤهلين لأغراض الاتصالات اللاسلكية للاستغاثة والسلامة على النحو الذي ترضيه السلطة البحرية.

41





13. يجب أن يكون الضباط المعنيين لأغراض الاتصالات اللاسلكية للاستغاثة والسلامة من حملة الشهادات التأهيلية المنصوص عليها في لوائح الراديو حسب الاقتضاء وبأن يولى أحدهم المسؤولية الرئيسية للاتصالات العامة أثناء أحداث الاستغاثة.
14. في سفن الركاب يجب أن يعين شخص واحد على الأقل مؤهل لأداء مهام الاتصالات اللاسلكية والقيام بالاتصالات اللاسلكية في حالات الطوارئ.
15. يجب الاحتفاظ بسجلات ووثائق الاتصالات الراديوية وبشكل آمن وبما يرضي السلطة البحرية ووفقاً لما تقتضيه لوائح الراديو لجميع الحوادث المرتبطة بخدمة الاتصالات الراديوية والتي تبدو ذات أهمية لسلامة الأرواح في البحر، ويمكن إدخال المعلومات في سجل السفينة أو في سجل الراديو، وإذا كانت المعلومات مسجلة في سجل السفينة وجب ذكرها في الصفحة الأولى من دفتر السفينة.

المادة (76) حالات الإعفاءات للاتصالات اللاسلكية

1. يجوز للسلطة البحرية في حالات ترى بأن السفينة غير مخلة بمتطلبات السلامة الواردة في الفصل الرابع بالاتفاقية بأن تمنح إعفاءات جزئية أو مشروطة لفرادى السفن من متطلبات الوظيفة الخاصة بالمعدات الراديوية بالمناطق: (A1, A2, A3, A4) والوارد تفاصيلها في اللوائح من 7 إلى 11 بالفصل الرابع بالاتفاقية وذلك بشرط أن:
- أ. تستوفي هذه السفن المتطلبات الوظيفية الواردة باللائحة 4 - بالفصل الرابع بالاتفاقية.
- ب. الأخذ في الاعتبار التأثير الذي قد تحدثه هذه الإعفاءات على الكفاءة العامة للخدمة من أجل سلامة جميع السفن.
2. كما يجوز منح الإعفاء بموجب الفقرة 1 أعلاه:
- أ. إذا كانت الظروف التي تؤثر على السلامة تجعل التطبيق الكامل للوائح من 7 إلى 11 غير معقول أو غير ضروري.
- ب. في الظروف الاستثنائية لرحلة واحدة خارج المنطقة البحرية أو المناطق البحرية المجهزة لها السفينة.

المادة (77) معايير الأداء لمعدات الاتصالات الراديوية

1. يجب أن تكون جميع معدات الاتصالات الراديوية التي ينطبق عليها هذا الفصل من النوع الذي توافق عليه السلطة البحرية وبأن تتوافق هذه المعدات مع معايير الأداء المناسبة التي لا تقل عن تلك المعتمدة من قبل المنظمة.
2. وعلى سفن البضائع التي تقل حمولتها الإجمالية عن 300 طن وتقوم برحلات في المنطقتين البحريتين (A1 و A2)، يجب أن تكون معدات VHF-DSC من الفئة A أو B أو D، ومعدات MF-DSC من الفئة (A أو B أو E).

الفصل الخامس: سلامة الملاحة

المادة (78) - نطاق التطبيق على السفن

1. ينطبق هذا الفصل على جميع السفن في كل الرحلات باستثناء السفن الحربية والسفن الحربية المساعدة والسفن الأخرى التي تملكها أو تشغلها حكومة متعاقدة ولا تستخدمها إلا في خدمة حكومية غير تجارية.
2. يجوز للسلطة البحرية أن تقرر لأي مدى يكون انطباق هذا الفصل على السفن التي تعمل فقط في مياه بمحاذاة الساحل الليبي داخل البحر الإقليمي.
3. الوحدات البحرية المجزأة والتي تشكل وحدة مؤلفة من قاطرة مقطورة وتعتبر بمثابة سفينة واحدة لأغراض هذا الفصل.

4/1





4. على السفن المشار إليها ادناه والتي لا تنطبق عليها احكام اللوائح بالفصل الخامس من الاتفاقية ذات الأرقام : (15 و17 و18 و19.2.1.7 و20 و22 و24 و25 و26 و27 و28)، بأن تلتزم بالتعميم البحري رقم (02/24) الصادر عن السلطة البحرية وفئات السفن هي:

- أ. السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 150 طنا والتي تقوم بأي نوع من الرحلات.
- ب. السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن ولا تقوم برحلات دولية.
- ت. سفن الصيد.

المادة (79) - الإعفاءات وما في حكمها

1. يجوز للسلطة البحرية أن تمنح إعفاءات عامة من متطلبات اللوائح (15 و17 و18 و19 و20 و22 و24 و25 و26 و27 و28) الواردة بالفصل الخامس من الاتفاقية باستثناء اللائحة (19) سطر الفقرة 7.1.2) للسفن التي لا تحتوي على وسائل دفع ميكانيكية.
2. للسلطة البحرية أن تمنح السفن فرادى إعفاءات أو ما في حكمها لسفينة ليبية تقوم برحلة بحرية بعد ان تأخذ في الاعتبار المسافة من الشاطئ وطول الرحلة وطبيعتها وتؤكد من عدم وجود مخاطر ملاحية عامة وظروف أخرى تؤثر على سلامتها وبأن التزامها بالتطبيق الكامل لهذا الفصل غير مناسب لحالتها، مع الاخذ في الاعتبار أيضا تأثير تلك الإعفاءات على سلامة جميع السفن الأخرى.
3. على السلطة البحرية الليبية أن تقدم إلى المنظمة في أقرب وقت ممكن بعد يوم 1 يناير من كل عام تقريراً يلخص جميع الإعفاءات الجديدة وما في حكمها الممنوحة بموجب الفقرة 2 اعلاه خلال السنة التقويمية السابقة مع بيان أسباب منح تلك الإعفاءات.

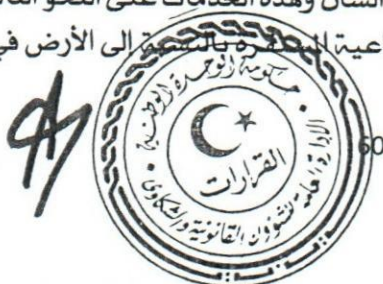
المادة (80) - خدمات الأرصاد والأنظمة والمساعدات والتحذيرات الملاحية

(أ) واجبات (الحكومة الليبية / السلطة البحرية):

1. العمل على ضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة لاتصالات الاستغاثة والتنسيق في منطقة مسؤوليات الدولة الليبية لإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر حول سواحلها، وبأن تشمل هذه الترتيبات إنشاء وتشغيل وصيانة مرافق البحث والإنقاذ وتوفير بقدر الإمكان وسائل كافية لتحديد المواقع لأجل إنقاذ الأشخاص المعرضين لمحنة.
2. القيام باتخاذ الترتيبات اللازمة لإقامة وتشغيل وصيانة (مرافق البحث والإنقاذ) التي تعتبر عملية وضرورية في ضوء كثافة حركة الملاحة البحرية والأخطار الملاحية، وأن توفر قدر الإمكان وسائل كافية لتحديد مواقع هؤلاء الأشخاص وإنقاذهم والعمل على اتخاذ الترتيبات اللازمة لتحديد استخدام إشارات إنقاذ الارواح من جانب مرافق البحث والإنقاذ المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ عند الاتصال بالسفن أو الأشخاص المعرضين للخطر، وبإتاحة المعلومات المتعلقة بمرافق البحث والإنقاذ وخطط التغييرات فيها إن وجدت، إلى المنظمة IMO.
3. إنشاء وتشغيل أنظمة الاتصالات والأنظمة الملاحية وذلك وفقاً الآتي:

أ. القيام بالتنسيق مع الجهات المعنية بالدولة لأجل العمل على توفير حسب ما تراه عملياً وضرورياً وبصورة منفردة أو بالتعاون مع الدول الاطراف الأخرى في الاتفاقية، مرافق شاطئية مناسبة لتقديم خدمات الاتصالات الراديوية الفضائية والارضية مع مراعاة التوصيات التي تصدر عن المنظمة بهذا الشأن وهذه الخدمات على النحو التالي:

- 1) خدمة اتصالات راديوية تستخدم الأقمار الصناعية المخصصة للاستخدام في الخدمة البحرية المتنقلة عبر الأقمار الصناعية.





- 2) خدمة اتصالات راديوية تستخدم الأقمار الصناعية ذات المدار القطبي في الخدمة المتنقلة عبر الأقمار الصناعية.
- 3) الخدمة المتنقلة البحرية في النطاقات الواقعة بين 156 ميغاهرتز و 174 ميغاهرتز.
- 4) الخدمة المتنقلة البحرية في النطاقات الواقعة بين 4,000 كيلوهرتز و 27,500 كيلوهرتز.
- 5) الخدمة المتنقلة البحرية في النطاقات بين 415 كيلوهرتز و 535 كيلوهرتز وبين 1,605 كيلوهرتز و 4,000 كيلوهرتز.

ب. السعي بأخذ ترتيبات لإنشاء خدمات حركة مرور السفن VTS بما يضمن السلامة البحرية في المياه والموانئ الليبية، وفقا لحجم الحركة الملاحية أو درجة المخاطر التي يتطلبها إنشاء تلك الخدمات، وبأن تتبع الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة البحرية IMO بالقرار رقم (20) A.857.

ج. بأن تعتمد نظم خطوط سير السفن وأن يراعى فيها الخطوط التوجيهية، وبأن يكون استخدامها آمنا وفعالا وتدعم السلامة البحرية وكفاءتها وتأمينها من خلال توفير البيانات الهيدروغرافية وتصنيفها ونشر جميع المعلومات الضرورية لسلامة الملاحة وترويجها وتحديثها.

4. وعلى السلطة البحرية بوجه الخصوص القيام بتنفيذ الاتي:

أ. بتزويد المنظمة بالمعلومات ذات الصلة المتعلقة بالمرافق الشاطئية في الخدمة البحرية لخدمات الاتصالات عبر اقمار الاتصالات البحرية المتنقلة التي حددتها وإقامتها الدولة الليبية للمناطق البحرية قبالة الساحل الليبي.

ب. تجديد أو إنشاء مساعدات ملاحية واعتمادها وتحديد أنواعها وأشكالها ومواصفاتها سواء كان ذلك على امتداد الساحل الليبي أو في الممرات والقنوات المائية لغاية تأمين سلامة الحركة الملاحية بالمياه الليبية، وتوفير المعلومات المتعلقة بها لجميع الأطراف المعنية وبأن يتم التحقق من التشغيل وفقا للمعايير والمتطلبات المقررة بالتوصيات الواردة في الخطوط التوجيهية الدولية الصادرة عن السلطة الدولية للمناظر IALA.

ج. الرقابة والإشراف على أنظمة المساعدات الملاحية واتخاذ جميع الاجراءات الضرورية لضمان نقل المعلومات التي ترد عن أي من الاخطار او الحوادث ذات الصلة الى الاطراف المعنية.

د. يجب تفادي التغييرات بقدر الإمكان في إشارات إرسال نظم تحديد الموقع، حيث قد تؤدي إلى تأثير مضاد على أداء أجهزة الاستقبال الموجودة بالسفن ولا تنفذ هذه التغييرات إلا بعد إصدار الإخطارات الواجبة في الوقت المناسب.

هـ. تتخذ كافة الترتيبات اللازمة لضمان الحفاظ على أداء المعدات التي تستوجبها متطلبات السلامة البحرية وبأن تضمن أن جميع المعدات الكهربائية والإلكترونية الموجودة بغرفة القيادة أو بجوارها، قد استوفت المتطلبات التشغيلية اللازمة التي اعتمدها المنظمة مع مراعاة ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية والنصوص ذات الصلة في المدونات والخطوط التوجيهية. و. تشترط بأن يكون لدى الشركات المصنعة نظام لمراقبة الجودة (مدقق من قبل جهة مختصة) لضمان الالتزام المستمر بشروط اعتماد النوع، وبدلا من ذلك، يجوز استخدام إجراءات للتحقق من المنتج النهائي الذي يتم فيه التحقق من الامتثال لشهادة اعتماد النوع من قبل سلطة مختصة قبل تثبيت المنتج على متن السفينة.

ز. اتخاذ جميع الخطوات اللازمة للمبادرة الفورية إلى إبلاغ السفن بالمعلومات التي تتعلق بأي مصدر موثوق عن أي خطر من المخاطر البحرية، وكذلك بيانات الأرصاد الجوية لفحصها ونشرها وتبادلها بأكثر الطرق ملائمة لأغراض مساعدة الملاحة خاصة تحذيرات السفن من الرياح الشديدة والعواصف والأعاصير الاستوائية والترتيبات اللازمة لتجنب المخاطر الناشئة عن ذلك.

ح. إجراء الفحص لاعتماد الأنظمة والمعدات الملاحية ومسجل بيانات الرحلة (VDR) لضمان الوفاء بمعايير الأداء وفقا لمتطلبات اللانحتين 19 و 20 بالفصل الخامس من الاتفاقية.

ط. ضمان مشاركة السفن التي يحق لها أن ترفع علم دولة ليبيا في خدمات حركة الملاحة البحرية واستيفائها أحكام هذه الخدمات وأن تتخذ الترتيبات اللازمة لتوفير المعلومات المتعلقة بالملاحة لجميع الأطراف المعنية.

47





(ب) / التزامات وواجبات الشركة:

1. يجب أن تقوم الشركة بتزويد السفينة بالخرائط الملاحية والتعليمات الملاحية وقوائم المنائر وجداول المد والجزر وغيرها من المنشورات الملاحية التي تلي احتياجات الملاحة الآمنة وبأن تعمل على توفيرها على متن السفن حيثما انطبق ذلك مع مراعاة المتطلبات والمعايير التي اقرتها الاتفاقية والخطوط التوجيهية.
2. على الشركة أن تقوم بتوفير خطة التعاون مع خدمات البحث والإنقاذ المختصة عند الطوارئ وبأن تكون متوفرة في جميع السفن خاصة سفن الركاب وبأن توضع الخطة بالتعاون بين الشركة والسفينة.
3. يجب أن تزود السفينة بالنظم والمعدات الملاحية التي تستوفي المتطلبات التشغيلية التي تتطلبها الاتفاقية أو المدونات ذات الصلة وأن يتم مراعاة الخطوط التوجيهية.
4. يجب أن يكون على متن السفينة الخرائط والمنشورات الملاحية لتخطيط وعرض خط سير السفينة في الرحلة المزمعة وبيان ورصد المواقع طوال الرحلة وبأن تزود بنظام لعرض الخرائط الالكترونية (ECDIS) والمعلومات بما يتناسب مع طبيعة السفن وحمولتها وخطوط سيرها، وبأن تكون الخرائط وسائر المنشورات الملاحية اللازمة للرحلة المزمعة وافية ومحدثة.
5. لا يجوز للشركة أو لمالك السفينة أو مشغلها أو أي شخص آخر أن يمنع ريان السفينة من اتخاذ قرار أو تنفيذه أو يقيّد حريته في ذلك فيما يتعلق بالقرارات التي يعتبرها الريان من وجهة نظره المهنية ضرورية لسلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة البحرية.
6. يجب أن تستوفي السفن التي تقوم برحلات دولية متطلبات نظام تتبع السفن وتحديد هويتها عن بعد (AIS).
7. يجب تزويد سفن البضائع عند قيامها برحلات دولية بمسجل لبيانات الرحلة (VDR) للمساعدة في التحقيقات المتعلقة بالحوادث البحرية ويمكن أن يكون مسجل مبسطا لبيانات الرحلة (S-VDR) ويجب أن يستوفي المتطلبات والمعايير التي تشترطها النصوص الواردة في الاتفاقيات الدولية وأن تراعى الخطوط التوجيهية.
8. يجب أن يخضع نظام تسجيل بيانات الرحلة (VDR)، بما في ذلك كل أجهزة الاستشعار لاختبار أداء سنوي وبأن يجري الاختبار من جانب منشأة معتمدة للتحقق من دقة البيانات المسجلة ومدتها وإمكانية استعادتها، وبأن يتم الاحتفاظ على متن السفينة بنسخة من شهادة الامتثال الصادرة عن منشأة الاختبار مع ذكر تاريخ الامتثال ومعايير الأداء المطبقة.

(ج) / مسئوليات الريان وواجبات طاقم السفينة:

1. يجب على ريان السفينة وقبل التوجه إلى البحر أن يتأكد أن الرحلة المزمعة قد تم التخطيط لها باستخدام الخرائط والمطبوعات الملاحية الملائمة للبحر المعني مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
2. يجب على ريان سفينة تواجه خطراً / أو أي خطر مباشر آخر على الملاحة، أن يرسل هذه المعلومات بكل الوسائل المتوافرة لديه، إلى السفن القريبة منه وإلى السلطات المختصة، وأن تكون باللغة المفهومة لدى السلطات المختصة (يفضل أن تكون الإنجليزية أو العربية) مع مراعاة الخطوط التوجيهية و"المدونة الدولية للإشارات" وأن تشمل رسائل الخطر على المعلومات المتعلقة بنوع الخطر وموقعه والتاريخ والوقت وكل ما يتيسر من معلومات.
3. يلتزم ريان السفينة عند استقبال معلومات من أي مصدر بوجود أشخاص مكرويين في البحر بالتوجه بأقصى سرعة لنجدتهم / أو كذلك الأمر عند استقباله لمعلومات تتطلب مساعدة سفينة أخرى تواجه خطر، كما يجب على الريان القيام بتبليغ المعنيين بذلك. إن أمكن. / أو خدمة البحث والإنقاذ.
4. على ريان السفينة عند استلامه تنبيه الاستغاثة ووجد بانه عاجز عن التوجه لنجدة سفينة أو أشخاص يواجهون خطر / أو تبين له في ضوء الظروف الخاصة للحالة أن ذلك غير معقول أو غير ضروري، وجب عليه بأن يدون سبب أو أسباب عدم القدرة والتخلف في سجل السفينة، وبأن يخطر خدمة البحث والإنقاذ المنبأ في اعتباره القرار الموضوع من قبل المنظمة (أخطار خدمة البحث والإنقاذ المعنية).





5. يجب أن يكون بوسع الضابط المكلف بالخفارة الملاحية أن يستعين دون إبطاء بخدمات بحار عجلة القيادة الذي يجب أن يكون مستعداً في جميع الأوقات للتحكم في توجيه السفينة، وأن يتوفر لديهم جدول مزود بالرسوم التوضيحية يصف إشارات إنقاذ الأرواح التي تستخدم من قبل السفن أو الأشخاص الذين وجدوا في محنة وذلك عند الاتصال بمحطات الإنقاذ ووحدات الإنقاذ البحرية والطائرات المشتركة في عمليات البحث والإنقاذ.
6. يجب أن يقوم طاقم السفينة في غضون 12 ساعة قبل الإبحار بفحص واختبار أجهزة التوجيه فيها بما يضمن التشغيل الآمن والسليم خلال الرحلة البحرية بالإضافة إلى ذلك يجب القيام بتمارين على إجراءات التوجيه في حالات الطوارئ على النحو الذي تقره السلطة البحرية ومع مراعاة ما تتضمنه نصوص الاتفاقية والخطوط التوجيهية.
7. يحظر على أي فرد من أفراد طاقم السفينة من غير المعنيين باستخدام إشارة الاستغاثة الدولية أو قيام المعنيين باستخدامها في غير الإخطارات المتعلقة بتعرض السفينة أو طائرة أو شخص للخطر أو القيام باستعمال أي إشارات يمكن الخلط بينها وبين إشارات الاستغاثة الدولية.
8. يجب أن يكون جميع ضباط السفينة المعنيين بتشغيل و/أو صيانة أجهزة التوجيه على معرفة تامة بتشغيل نظم التوجيه الموجودة بالسفينة وبإجراءات التحول من نظام إلى آخر بما في ذلك نظام تشغيل الطوارئ.

(د) / متطلبات إضافية والزامية على السفينة:

1. يجب على السفن أن تستخدم النظم الإلزامية لسير السفن التي اعتمدتها المنظمة بالطريقة المقررة لها أو للبضائع التي تنقلها ووفقاً للأحكام ذات الصلة سارية المفعول ما لم توجد أسباب قاهرة تحتم عدم استخدام نظام معين من نظم خطوط سير السفن، ويجب تدوين أي سبب من هذه الأسباب في سجل السفينة.
2. يجب أن تستوفي السفن متطلبات نظم الإبلاغ المعتمدة للسفن وفقاً لما تضمنته نصوص الاتفاقية مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
3. تلتزم السفن باتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان تطبيقها تطبيقاً مناسباً من حيث الكفاءة والكفاية وبما يضمن سلامة الأرواح في البحار، أو باعتماد هذه التدابير عند الضرورة، وأن يكون على متنها وثيقة مناسبة للتطبيق الآمن أو وثيقة مكافئة تصدرها السلطة البحرية كدليل على توافر التطبيق الآمن واللازم.
4. يجب على السفينة توفير الوسائل اللازمة لضمان المرور الآمن والمريح وغير المعوق لأي شخص يصعد على متنها أو ينزل منها، بين قمتي السلم المرشد - أو أي سلم خارجي أو معدات أخرى - وسط السفينة وأن تستوفي المتطلبات والمعايير الواردة في النصوص ذات الصلة في الاتفاقية مع مراعاة الخطوط التوجيهية.
5. يجب على السفينة أن توفر إضاءة كافية لإضاءة ترتيبات الانتقال على الجانب الخارجي وموضع صعود الأشخاص أو نزولهم من سطح السفينة ووسائل التحكم في رافعة المرشد الميكانيكية.
6. يجب على السفينة عند القيام بتركيب المعدات الكهربائية والإلكترونية ضمان بانها لا يؤثر التداخل الكهرومغناطيسي على الأداء السليم للأنظمة والمعدات الملاحية الأخرى على متنها.
7. لا يجوز تشغيل المعدات الكهربائية والإلكترونية إذا كان من الممكن أن تؤثر على الأداء السليم للأنظمة والمعدات الملاحية الأخرى في غرفة القيادة.

المادة (81) - الخدمات الهيدروغرافية

تتعهد (الحكومة الليبية / السلطة البحرية) باتخاذ الترتيبات اللازمة التالية:

1. جمع وتصنيف البيانات الهيدروغرافية ونشر وتعميم وتحديث جميع المعلومات البحرية اللازمة للملاحة الآمنة، وعلى وجه الخصوص القيام بالتعاون قدر الإمكان في تنفيذ الخدمات الهيدروغرافية لغرض مساعدة الملاحة وبما يلائم الاتي:
أ. التأكد من إجراء المسح الهيدروغرافي قدر الإمكان بما يتناسب مع متطلبات الملاحة الآمنة.





- ب. إعداد وإصدار الخرائط الملاحية واتجاهات الإبحار وقوائم الأضواء وجداول المد والجزر والمنشورات البحرية الأخرى "حيثما أمكن" بما يلي احتياجات الملاحة الآمنة.
- ج. إصدار إشعارات للبحارة من أجل تحديث الخرائط والمنشورات الملاحية، قدر الإمكان.
- د. توفير ترتيبات إدارة البيانات للخرائط والمنشورات الملاحية لدعم الخدمات الهيدروغرافية.
2. ضمان أكبر قدر ممكن من التوحيد في الخرائط والمنشورات البحرية وأن تأخذ في الاعتبار "حيثما أمكن ذلك" القرارات والتوصيات الدولية ذات الصلة.
3. القيام بتنسيق أنشطتها إلى أقصى درجة ممكنة لضمان إتاحة المعلومات الهيدروغرافية والبحرية على نطاق عالمي في الوقت المناسب وبشكل موثوق ودون لبس قدر الإمكان.

المادة (82) - ترتيبات انتقال المرشدين على السفينة

1. يجب أن تجهز السفن العاملة في رحلات يرجح خلالها الاستعانة بالمرشدين، بترتيبات تكفل انتقال المرشدين من حيث الصعود أو النزول أو غير ذلك، ترتضيها السلطة البحرية وتستوفي المتطلبات والمعايير الواردة في اللائحة 23 - الفصل الخامس - من الاتفاقية والخطوط التوجيهية.
2. لا يجوز أن تفتح الأبواب الجانبية المستخدمة لانتقال المرشد نحو الخارج وأن تكون رافعة المرشد الميكانيكية والمعدات الملحقة بها من نوع تقره السلطة البحرية ومصممة للتشغيل بوصفها سلما متحركا لرفع شخص واحد وإنزاله عند جانب السفينة.
3. في جميع السفن التي تزيد فيها المسافة من مستوى سطح البحر إلى نقطة الوصول إلى السفينة أو الخروج منها عن 9 أمتار، ويكون صعود ونزول المرشد عن طريق سلم الإقامة أو أي وسيلة أخرى آمنة بالاشتراك مع سلم الإرشاد، يجب أن تحمل السفينة المعدات المناسبة على كل جانب ما لم تكن تلك المعدات قابلة للنقل للاستخدام على أي من الجانبين.
4. يجب توفير الوصول الآمن والريح إلى السفينة والخروج منها من خلال سلم مرشد يتطلب صعودا لا يقل عن 1.5 م ولا يزيد عن 9 م فوق سطح الماء ويتم وضعه وتأمينه بحيث:
 - أ. أن تكون خالية من أي تصريفات محتملة من السفينة.
 - ب. أن تكون ويقدّر الإمكان ضمن الطول الموازي لجسم السفينة وضمن نصف طول منتصف السفينة.
 - ت. أن تكون كل درجة من السلم ملاصقة جيدا على جانب السفينة وعندما يتعذر التطبيق بسبب وجود تصميمات انشائية للسفينة كمثال الحواجز المطاطية، يتطلب اتخاذ ترتيبات خاصة ترتضيها السلطة البحرية لضمان قدرة الأشخاص على الصعود والنزول بأمان.
 - ث. يكون طول سلم المرشد الواحد قادرا على الوصول إلى المياه من نقطة الوصول إلى السفينة أو الخروج منها مع مراعاة جميع ظروف تحميل السفينة وتجهيزها، لدرجة ميلان جانبي تبلغ 15 درجة وبأن تكون نقطة التثبيت القوية والاقفال وحبال التثبيت بنفس قوة الحبال الجانبية على الأقل.
5. سلم الإقامة بالاشتراك مع سلم المرشد (أي ترتيب مشترك) أو وسائل أخرى آمنة ومريحة على حد سواء وعندما تكون المسافة من سطح الماء إلى نقطة الوصول إلى السفينة أكثر من 9 أمتار، يجب أن يقع سلم الإقامة في الخلف عند الاستخدام ويجب أن يتم توفير وسائل لتثبيت المنصة السفلية لسلم الإقامة بجانب السفينة، وذلك لضمان تثبيت الطرف السفلي لسلم الإقامة والمنصة السفلية بقوة على جانب السفينة ضمن طول الجسم الموازي من السفينة "قدر الإمكان" ضمن نصف طول منتصف السفينة وخالية من جميع المعوقات.
6. عند استخدام ترتيب مشترك للوصول المرشد، يجب توفير وسائل لتأمين سلم المرشد وحبال الرفع على جانب السفينة عند نقطة ارتفاعها المحدد ب 1.5 م فوق المنصة السفلية لسلم الإقامة، وفي حالة التثبيت الموصى به باستخدام سلم الإقامة مع فتحة

47





حكومة الوحدة الوطنية

†°188°E† †°0C:1† †°٨٧°0°1†

aga sunduronnu numii-7

Government of National Unity

باب منصة الصعود يجب تركيب سلم المرشد وحبال ممشى الامان من خلال فتحة باب منصة الصعود الممتدة فوق المنصة إلى ارتفاع الدرابزين.

الفصل السادس: نقل البضائع المعبأة أو السائبة والمواد الخطرة والناقلات

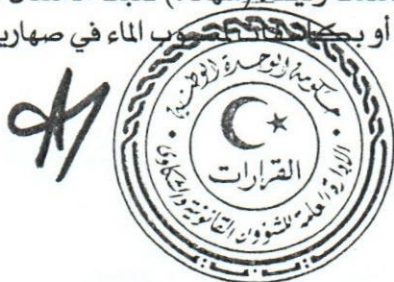
المادة (83) - متطلبات عامة في نقل البضائع

(أ) اشتراطات على الناقل /

1. يجب على الناقل للبضائع أن يراعي في تحقيق متطلبات السلامة أو الاتزان أو التستيف أو خلاف ذلك المدونة الدولية ذات العلاقة بنوع البضاعة والخطوط التوجيهية المتعلقة بها.
2. على الناقل أن يزود الريان أو ممثله بالمعلومات المناسبة عن البضاعة وذلك قبل وقت كاف من التحميل للتمكن من اتخاذ التدابير الاحتياطية التي تدعو إليها الضرورة لتستيف البضاعة بشكل مناسب ونقلها بأمان ويجب تأكيد هذه المعلومات بالمستندات وبوثائق الشحن المناسبة قبل تحميل البضاعة على متن السفينة.
3. تتضمن المعلومات عن البضائع فيما يتعلق بالنوع والكمية والطبيعة وما إذا كانت سائبة أم معبأة ومعامل الاتزان لها، ومتطلبات التستيف اللازمة للحيلولة دون الحاق الضرر بالسفينة أو بالبضائع الأخرى أثناء الرحلة البحرية مع مراعاة المتطلبات والمعايير التي تتضمنها النصوص ذات الصلة وأن يتم الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية.
4. يجب أن يتم تزويد كل سفينة تنقل بضائع خطرة معبأة بقائمة خاصة تحدد وفقا للتصنيف المبين في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة مدونة IMDG-Code البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة وموقعها، ويجوز استخدام خطة تستيف مفصلة تحدد تصنيف وموقع جميع البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة عوضا عن تلك القائمة الخاصة وبأن توفر نسخة من هذه الوثائق على متن السفينة قبل المغادرة.
5. يجب أن تكون الوثائق ذات الصلة بالبضائع واضحة الدلالة على اسم الناقل واسم صاحب البضائع وطبيعة البضائع ودرجة خطورتها وكذلك ما يفيد أن البضائع التي تحتوي عليها الوحدة قد عبئت وتم تستيفها بشكل سليم وأن جميع متطلبات النقل واجبة الانطباق قد تم استيفاؤها، وعند وجود سبب يستدعي الاشتباه في أن وحدة نقل البضائع عبئت فيها بضائع خطرة لا تستوفي متطلبات الفقرة 2 أو 3 أعلاه، أو في حالة عدم توافر شهادة تعبئة الحاوية / المركبة يجب عدم قبول نقل وحدة نقل البضائع المعنية.

(ب) اشتراطات على السفينة:

1. عند نقل بضائع سائبة قد تتسبب في استنزاف الأكسجين في مكان البضائع أو يمكن أن تحدث غازا ساما أو قابل للاشتعال، يجب توفير أداة مناسبة لقياس تركيز الغاز أو الأكسجين في الهواء إلى جانب تعليمات تفصيلية عن استخدامها. وبأن تحظى هذه الأداة برضى السلطة البحرية مع مراعاة التدابير التي يجب اتخاذها عند استخدام المبيدات الخاصة بمكافحة الآفات والحشرات على السفن.
2. يجب على السلطة البحرية أن تتخذ الخطوات اللازمة لضمان تدريب أطقم السفن على استخدام الأدوات المناسبة لقياس تركيز الغاز أو الأكسجين في الهواء.
3. يجب على سفن البضائع ناقلة الحبوب والسائب أن تستوفي المتطلبات والمعايير ذات الصلة الواردة في الاتفاقية والمدونات ذات الصلة وأن يتم مراعاة الخطوط التوجيهية، وأن تمتلك وثيقة (شهادة) تثبت الامتثال لهذه المتطلبات سواء تعلقت بالمنعة الهيكلية أو كثافة البضائع أو بالاتزان السليم أو بخصائص الحبوب المأوى في صهاريج البضائع أو بنظم تشغيل وسائل تصريف وضخ الصهاريج.





4. يجب على سفن ناقلات البضائع الخطرة المعبأة أن تستوفي المتطلبات والمعايير في احكام مدونة IMDG-Code وبأن تراعي الخطوط التوجيهية، ويكون على متنها الشهادات والوثائق اللازمة للسماح بنقل البضائع الخطرة.
5. يجب ان تشحن جميع البضائع باستثناء البضائع الصلبة والسائلة السائبة ووحدات البضائع ووحدات نقل البضائع، ويتم تستيفها وتخزينها وتأمينها طوال الرحلة، وفقا لدليل تأمين البضائع المعتمد من السلطة البحرية للسفن ذات أماكن الدرجات وعلى النحو المحدد في الاتفاقية بالفصل الثاني الجزء 2 الفقرة 41 (2/3.41)، ويجب إكمال جميع عمليات تأمين هذه البضائع ووحدات البضائع ووحدات نقل البضائع، وفقا لدليل تأمين البضائع قبل مغادرة السفينة للرصيف وبأن يتم إعداد دليل تأمين البضائع وفقا لمعيار يعادل على الأقل المبادئ التوجيهية ذات الصلة التي وضعتها المنظمة.
6. يجب أن تشحن البضائع الخطرة الصلبة السائبة وتستف بطريقة آمنة وملائنة وفقا لطبيعتها وأن تعزل البضائع غير المتوافقة عن بعضها بعضا.
7. يجب أن تستف البضائع الخطرة الصلبة السائبة التي تصدر عنها أبخرة في أماكن بضائع جيدة التهوية.
8. يجب ألا تشحن البضائع الخطرة الصلبة السائبة القابلة للتسخين أو الاشتعال التلقائي إلا عندما يتأكد من أنه تم اتخاذ احتياطات كافية لتقليل احتمال اندلاع الحريق إلى أدنى حد.

(ج) اشتراطات على الريان:

1. يجب أن تكون بحوزة الريان قبل شحن البضائع الصلبة السائبة معلومات شاملة عن اتزان السفينة وعن توزيع البضائع في حالات الشحن الاعتيادية، وبأن تكون وسيلة ارسال هذه المعلومات على نحو يرضى السلطة البحرية.
2. يجب على الريان عند عملية الشحن أو الترتيب أو التستيف أو التفريغ أن يلتزم بمراعاة المتطلبات والشروط التي تفرضها الاتفاقية والمدونات ذات العلاقة وأن يراعي فيها الخطوط التوجيهية اللازمة لمنع الإجهاد المفرط لهيكل السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بأي من معداتها وأجهزتها وبأن يضمن قيام العاملين على متن السفينة برصد ومتابعة عمليات البضاعة باستمرار وأن يتحقق بانتظام من غاطس السفينة أثناء عمليات الشحن أو التفريغ.
3. يجب على الريان أو أي شخص آخر مسؤول عن السفينة عند وقوع حادث يشمل الفقد الفعلي أو المحتمل لبضائع خطرة في البحر، بأن يبلغ تفاصيل هذا الحادث دون تأخير وبأوفى صورة ممكنة إلى أقرب دولة ساحلية.

المادة (84) - السفن التي تنقل الحبوب

متطلبات سفن الشحن التي تحمل الحبوب:

1. يجب على سفينة البضائع التي تحمل الحبوب أن تمتثل لمتطلبات (المدونة الدولية للحبوب)، ويجب أن تحمل وثيقة ترخيص وفقا لما تقتضيه المدونة، وبأن يتم التعامل مع متطلبات المدونة الدولية للحبوب على أنها إلزامية، بالإضافة إلى أي متطلبات أخرى بهذه الاتفاقية واجبة التطبيق.
2. المدونة الدولية للحبوب تعني: المدونة الدولية للنقل الآمن للحبوب السائبة التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.23(59) ويشمل مصطلح "الحبوب" القمح، والذرة، والشوفان، والشعير، والأرز، والبقوليات، والبنور، وأشكالها المصنعة التي يماثل سلوكها سلوك الحبوب في حالتها الطبيعية.
3. لا يجوز للسفينة التي لا تحمل مثل هذه الوثيقة أن تقوم بتحميل الحبوب إلا بعد موافقة السلطة البحرية، أو الحكومة المتعاقدة في ميناء التحميل نيابة عن السلطة البحرية بناء على تعهد ريان السفينة في مقترح يقدمه يؤكد بأن السفينة سوف تمتثل لمتطلبات المدونة الدولية للحبوب.

47





المادة (85) - السفن التي تنقل بضائع الوقود النووي المشع

1. لا ينطبق الفصل السابع من الاتفاقية وكذلك مدونة الوقود النووي المشع (مدونة INF) على السفن الحربية أو السفن الحربية المساعدة أو السفن التي تملكها أو تشغيلها الحكومة المتعاقدة ولا تستخدمها في الوقت الحاضر.
2. دون الاخلال بالفقرة السابقة على السلطة البحرية اتخاذ التدابير اللازمة لضمان عدم المساس بالعمليات والقدرات التشغيلية للسفن التي تنقل بضائع الوقود النووي المشع.
3. يجب على السفن التي تنقل بضائع الوقود النووي المشع - أو السفن التي تم تحويلها لذلك - أن تستوفي المتطلبات والمعايير ذات الصلة ببناء وتجهيز السفن ناقلة الوقود النووي المشع المعبأ والبلوتونيوم والنفائات عالية الإشعاع المنقولة كبضائع والواردة في الاتفاقية والمدونات ذات الصلة وأن تراعي الخطوط التوجيهية.
4. على السفن التي تنقل بضائع الوقود النووي المشع أن تعمل بطريقة تلائم بالقدر المعقول والممكن مع متطلبات الفصل السابع بالاتفاقية ومدونة الوقود النووي المشع (مدونة INF).

المادة (86) - ناقلات المواد الكيميائية

1. يجب على ناقلات المواد الكيميائية وكذلك السفن التي تم تحويلها لتقوم بنقل المواد الكيميائية أن تستوفي المتطلبات والمعايير ذات الصلة ببناء وتجهيز السفن ناقلة الكيميائية الواردة في الاتفاقية والمدونة الدولية للمواد الكيميائية السائبة (IBC Code) والتي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.4 (48) وينطبق تنفيذها على ناقلات المواد الكيميائية المبنية في 1 يوليو 1986 أو بعده بما في ذلك تلك التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن.
2. يجب أن تمثل ناقلات المواد الكيميائية القائمة التي تم بناؤها قبل 1 يوليو 1986 للوائح مدونة بناء وتجهيز السفن التي تحمل مواد كيميائية خطرة سائبة لمدونة BCH بصيغتها المعدلة.
3. يجب أن تمثل ناقلات المواد الكيميائية إلى المتطلبات الواردة بالفصل الأول للوائح 8، 9، 10 وأن تخضع للمعاينة والاعتماد وعلى الرقابة المنصوص عليها في الفصل الأول لللائحة 9 من الاتفاقية وبأن تصدر لها الشهادة بموجب الفصل الأول للوائح 12 و 13 من الاتفاقية وأن تراعي الخطوط التوجيهية.

المادة (87) - ناقلات الغاز والسفن التي تحمل الغازات المسالة سائبة

تمثل ناقلات الغاز والسفن التي تحمل الغازات المسالة سائبة إلى متطلبات المدونة الدولية لنقل الغاز IGC Code والتي اعتمدتها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة بموجب القرار MSC.5 (48)، بالإضافة إلى ذلك تمثل ناقلات الغاز لمتطلبات الفصل الأول للوائح 8، 9، 10 من الاتفاقية، وبأن تحمل شهادة صادرة بموجب الفصل الأول من اللائحة 19 من الاتفاقية، وبأن تعامل الشهادة باعتبارها شهادة صادرة بموجب اللوائح 12 و 13 - الفصل الأول من الاتفاقية، وتخضع للمعاينة والاعتماد على النحو المنصوص عليه في الاتفاقية وأن تراعي الخطوط التوجيهية.

المادة (88) - السفن التي تنقل الوقود النووي المشع المعبأ والبلوتونيوم والنفائات عالية الإشعاع

يجب على جميع السفن بغض النظر عن تاريخ البناء وحجمها بما في ذلك سفن البضائع التي تقل حمولتها عن 500 طن وتقوم بنقل البضائع المدرجة بالفئة 7 من مدونة IMDG، أن تمثل لمتطلبات مدونة INF بالإضافة إلى أي متطلبات أخرى واجبة التطبيق بموجب هذه اللوائح ويجب أن يتم فحصها واعتمادها على النحو المنصوص عليه في تلك المدونة وبأن تخضع

47





للمراقبة المنصوص عليها في اللائحة (19) من الفصل الأول بالاتفاقية ، واللائحة 4 بالفصل الحادي عشر الجزء 1 ، وبأن تعامل الشهادة الصادرة لها باعتبارها شهادة صدرت بموجب اللوائح (12 و 13) من الفصل الأول بالاتفاقية وبأن تراعي الخطوط التوجيهية.

المادة (89) - السفن التي تعمل بالوقود النووي

1. على السفن التي تعمل بالطاقة النووية أن تخضع المفاعلات وبنائها وتصميمها ومعايير تفقدها وتجميع تركيباتها وفقا لنصوص الاتفاقية، وبموافقة السلطة البحرية ورضاها، وبأن تراعي القيود المفروضة على التفقد بسبب وجود الإشعاعات.
2. تتخذ السلطة البحرية بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة التدابير اللازمة لضمان عدم تعرض الطاقم أو الركاب أو الجمهور أو الممرات المائية أو الأغذية أو مصادر المياه لقدر غير معقول من الإشعاعات أو لأي مخاطر أخرى، سواء في البحر أو في الميناء.
3. ينبغي أن تخضع السفن النووية لمراقبة السلطات المختصة خاصة قبل دخولها الموانئ بغية التحقق من توافر شهادات السلامة المناسبة على متنها وأنه ليس هناك قدر غير معقول من الإشعاعات أو المخاطر الذرية الأخرى يهدد سلامة الطاقم أو الركاب أو الجمهور أو الممرات المائية أو الأغذية أو مصادر المياه، سواء في البحر أو في الميناء.
4. يجب أن تستوفي السفن النووية والمفاعلات النووية التي على متنها كافة متطلبات السلامة الواردة في الاتفاقية والدونات ذات الصلة وأن يكون على متنها الشهادات والوثائق اللازمة (شهادة سلامة الركاب والسفينة) تصدرها السلطة البحرية أو من تفوضه، وبأن تخضع هذه السفن للمراقبة الدائمة للتحقق من امتثالها لمتطلبات السلامة ذات الصلة.
5. ينبغي على السفينة والشركة إعداد ملف خاص بالسلامة للسفن النووية ولإتاحة تقييم مولد الطاقة النووية وسلامة السفينة بما يضمن عدم تعرض الطاقم أو الركاب أو الجمهور أو الممرات المائية أو الأغذية أو مصادر المياه لقدر غير معقول من الإشعاعات أو المخاطر الذرية الأخرى سواء في البحر أو في الميناء.
6. يجب أن يكون ملف السلامة للسفن النووية معتمد من السلطات المختصة مع التزام الشركة بتحديث هذا الملف على الدوام، ويتم الاحتفاظ به على متن السفينة لتقديمه إلى سلطات الدول التي تعتزم السفينة النووية زيارتها، وذلك قبل وقت كاف ليتسنى لهذه الحكومات تقييم سلامة السفينة.

المادة (90) - إجراءات الطوارئ والإبلاغ عن الحوادث

1. على السلطة البحرية التأكد من أن السفينة الليبية التي تحمل البضائع الخطرة تعمل وملتزمة بتطبيق دليل إجراءات مواجهة حالات الطوارئ (ESM-Guide) ومتطلبات (التعميم الصادر عن IMO تحت رقم MSC/Circ. 1025) بصيغته المعدلة، ودليل الإسعافات الأولية الطبية للاستخدام في حوادث المواد الخطرة (MFAG).
2. على مالك السفينة وريائها أن يضمن توفر المعلومات الصحيحة في كافة الأوقات على ظهر السفينة وسهولة الحصول عليها مباشرة وبأن يعد تقرير الإبلاغ استنادا للمبادئ العامة والخطوط التوجيهية التي وضعتها IMO بالقرار رقم (20) 851.A وفي صيغته المعدلة.

41





الفصل السابع: السلامة والأمن البحري

المادة (91) - متطلبات عامة

1. يجب أن تستوفي الشركة والسفينة متطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM.
2. يجب أن يكون لدى الشركة شهادة أو وثيقة الامتثال (DOC) تصدرها السلطة البحرية أو منظمة مخولة من قبل السلطة، وبأن يحتفظ ريان السفينة بنسخة منها على متن السفينة كي يتسنى أن يبرزها عند الطلب للتدقيق.
3. يجب أن يتم إصدار شهادة تسمى شهادة إدارة السلامة للسفينة (SMC) من قبل السلطة البحرية أو منظمة مخولة من قبل السلطة.
4. يجب على السلطة البحرية أو الهيئة المعتمدة التي تم تخويلها وقبل أن يتم إصدار شهادة إدارة السلامة للسفينة (SMC) أن يتم التحقق دوريا من أن إدارة الشركة والسفينة التابعة لها تعمل وفقا لمتطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM.
5. يجب أن تستوفي الشركة والسفن التجارية عدا السفن التي تشغلها الحكومات والمستخدمة في الأغراض غير التجارية متطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة ISM-Code والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS-Code.
6. تخضع السفن والشركات المشغلة لها لرقابة السلطة البحرية للتأكد من الالتزام التام بتطبيق متطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

المادة (92) - تدابير لتعزيز السلامة والأمن البحري

1. تزود كل سفينة برقم تعريف (Ship identification number) يتماشى مع خطة المنظمة البحرية الدولية لرقم تعريف السفينة التي اعتمدها المنظمة، ويجب أن يدرج هذا الرقم على وثائق السفينة وأن يوسم في مكان واضح للعيان سواء في مؤخرة السفينة أو على كل جانب من جانبي البدن، وفي السفن المبنية من مواد غير الفولاذ أو المعدن، يجب أن توافق السلطة البحرية على طريقة وضع علامة رقم تعريف السفينة.
2. يجب أن تزود كل شركة ومالك مسجل برقم تعريف يتماشى مع خطة رقم تعريف المنظمة البحرية الدولية الفريد للشركات والمالكين المسجلين التي تعتمد المنظمة وفقا للانطباق هذه للأنشطة على تلك السفن.
3. يجب أن يصدر لكل سفينة تخضع لأحكام الاتفاقية سجلا يسمى بالسجل الموجز المتواصل الخاص بتاريخ السفينة (Continuous Synopsis Record) مدون به المعلومات والبيانات الكاملة عن السفينة واسم هيئة التصنيف واسم السلطة البحرية أو الجهة المختصة التي أصدرت شهادات السفينة (السلامة - إدارة السلامة - الشهادة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية - وغير ذلك).
4. يدرج الرقم التعريفي في شهادات وثائق الشركة والسفينة وفي السجل الموجز المتواصل للسفينة والتي تخضع للرقابة من قبل السلطات المختصة، وكذلك في التحقيق في الحوادث البحرية، وبأن يتم الأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية واللوائح والقرارات الوطنية ذات الصلة.
5. يجب أن يوضع السجل الموجز المتواصل في صورة مطابقة للصورة التي تضعها المنظمة ووفقا للخطوط التوجيهية ومتطلبات اللائحة 5 الفقرة 3 بالفصل الحادي عشر من الاتفاقية، وبأن يتم الاحتفاظ به ويشترط بأن لا يتم تعديل أي بنود سبق تدوينها في السجل الموجز المتواصل أو أن تحذف أو يجرى مسحها أو تحويلها بأي طريقة كانت، مع الأخذ في الاعتبار الإجراءات التالية:

47





- أ. في حالة حدوث أي تغييرات على السجل الموجز المتواصل تتعلق بالقيود المشار إليها في الفقرة 5 أعلاه يجب على السلطة البحرية أن تصدر في أقرب وقت ممكن عمليا في موعد لا يتجاوز ثلاثة أشهر من تاريخ التغيير للسفن التي يحق لها رفع علمها إما نسخة منقحة ومحدثة من السجل الموجز المتواصل /أو التعديلات المناسبة عليه.
- ب. على السلطة البحرية خلال فترة موعد الإصدار المقرر للنسخة المنقحة والمحدثة للسجل الموجز المتواصل طبقا للتغييرات بالفقرة 5 أعلاه، بأن تأذن وتطلب إما من الشركة أو ريان السفينة القيام بإدخال التعديل المقرر في السجل الموجز المتواصل، وعلى الشركة دون تأخير القيام بإبلاغ السلطة البحرية بتنفيذ ذلك الاجراء.
- ج. عندما يتقرر نقل تسجيل السفينة إلى علم دولة أخرى، يجب على الشركة أن تخطر السلطة البحرية باسم الدولة التي ستنقل السفينة إلى علمها، كي يتسنى لها أن ترسل إلى تلك الدولة نسخة من السجل الموجز المتواصل الذي يغطي الفترة التي خضعت فيها السفينة لولايتها.
6. يجب على الشركات المشغلة للسفن أن تستوفي المتطلبات والمعايير التي تفرضها قواعد الأمن البحري ذات الصلة الواردة بالاتفاقية والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS-Code مع مراعاة الخطوط التوجيهية الصادرة عن المنظمة والتي ترضيها السلطة البحرية وتناسب مع المستوى الأمني المطلوب.
7. تلتزم الشركة بتوفير البيانات لتحديد الشخص المسؤول عن تعيين أفراد الطاقم أو أي شخص يكون مسؤول على متن السفينة بأي من الواجبات التشغيلية لها أو المسؤول عن إدارتها.
8. يجب أن تستوفي السفن متطلبات السلامة والأمن البحري وأن تتخذ التدابير المعززة للأمن البحري المطلوب وفقا للمستوى الأمني الذي تحدده السلطات المختصة، ويجب التحقق من هذا الاستيفاء وإصدار شهادة به على النحو المبين في الجزء (أ) من مدونة (ISPS)، كما تلتزم السفن بالاستجابة دون إبطاء لا مبرر له لأي تغيير يؤدي إلى رفع المستوى الأمني الذي تحدده السلطة المختصة.
9. يجب أن تزود جميع السفن بنظام إنذار أمني للسفينة (Ship security alert system) يحقق المتطلبات والمعايير التي حددتها النصوص ذات الصلة والتي ترضيها السلطة البحرية المختصة.
10. يجب على السفينة قبل دخول ميناء أو أثناء وجودها في ميناء يقع في أراضي حكومة طرف بالاتفاقية أن تستوفي متطلبات المستوى الأمني (Security level) الذي حددته تلك الحكومة إذا كان هذا المستوى الأمني أعلى من المستوى الذي حددته إدارة تلك السفينة.
11. في حالة عدم استيفاء السفينة للمتطلبات ذات الصلة من مدونة ISPS، أو إذا تعذر عليها أن تستوفي متطلبات المستوى الأمني الذي حددته السلطة البحرية أو حكومة متعاقدة أخرى وتنطبق على تلك السفينة، يجب على السفينة أن تخطر السلطة المعنية الملائمة قبل الشروع في أي وجه من أوجه التفاعل بين السفينة والميناء أو قبل دخول الميناء، أيهما حل أولا.

المادة (93) متطلبات إضافية لتحقيقات السلامة بالحوادث البحرية

- عند وقوع حادثة لسفينة ليبية أو أي سفينة اجنبية في المياه الليبية وأدى ذلك الحادث إلى إحداث أضرار بالأرواح أو البيئة أو الممتلكات أو السفينة، يجب على السلطة البحرية القيام بتنفيذ المتطلبات التالية:
1. إجراء التحقيقات في الإصابات والحوادث البحرية امتثالا لقرار وزير المواصلات رقم (4) لسنة 2019م الصادر وفقا لمتطلبات مدونة التحقيق في الحوادث والأحداث البحرية وتعديلاتها المعتمدة بقرار لجنة السلامة البحرية بالمنظمة رقم (84) MSC.255.

47





2. الالتزام التام بما جاء في أحكام الجزئين (الأول والثاني) من مدونة التحقيق في الحوادث البحرية والاخذ في الاعتبار الإرشادات والمواد التوضيحية ذات الصلة الواردة في الجزء (الثالث) بالمدونة.
3. تنفيذ المبادئ التوجيهية للتحقيق وفقا للقواعد المنصوص عليها بقرار المنظمة رقم (28) 1075A المتعلقة بالمبادئ التوجيهية لمساعدة المحققين في اجراء وتنفيذ التحقيق في الحوادث والأحداث البحرية.
4. التنسيق والتعاون مع الإدارات البحرية في الدول الأطراف بإجراء التحقيق في أية حادثة بحرية تتعرض لها السفن الأجنبية عند تواجدها في المياه الإقليمية الليبية والخاضعة لأحكام الاتفاقية.
5. إرسال المعلومات المتعلقة بالحادثة ونسخة عن التقارير والتوصيات ونتائج مثل تلك التحقيقات للمنظمة.

الفصل الثامن: تدابير أخرى للسلامة البحرية

المادة (94) - المركبات عالية السرعة HSC

يجب أن تستوفي المركبات عالية السرعة متطلبات السلامة التي تحددها النصوص الواردة في الاتفاقية والمدونات الدولية ذات الصلة مع مراعاة الخطوط التوجيهية وبأن يكون على متنها الشهادات والتراخيص الصادرة بموجب مدونة المراكب عالية السرعة HSC ووفقا للاتي:

- أ. يجب أن تكون المركبة عالية السرعة التي تم بناؤها في 1 يناير 1996 أو بعده ولكن قبل 1 يوليو 2002 بأن تتوافق مع متطلبات مدونة المراكب عالية السرعة لعام 1994 (HSC-1994)، أن تكون ممتثلة الى أحكام الفصول من الأول إلى الرابع والفصل الخامس اللوائح 18 و19 و20 بالاتفاقية.
- ب. يجب على المركبة عالية السرعة والتي تم بناؤها في 1 يوليو 2002 أو بعده بأن تتوافق مع متطلبات مدونة المركبة عالية السرعة (HSC-2000)، وبأن يتم فحصها واعتمادها وإصدار الشهادات والتصاريح على النحو المنصوص عليه في المدونة وممتثلة للمتطلبات الفصول من: (الأول إلى الرابع) ومتطلبات الفصل الخامس اللوائح (3.9 و3.19 و18 و19 و20) بالاتفاقية.
- ت. يصدر تصريح لنقل الركاب للمركبة عالية السرعة والتصريح التجاري وفقا لمتطلبات اللائحة 12 بالفصل الأول من الاتفاقية ومتطلبات الفصل 2/2 من مدونة (HSC-2000)، وبأن تكون مدة الصلاحية وفقا لنص اللائحة 14 بالفصل الأول من الاتفاقية.

المادة (95) - متطلبات الاتزان لناقلات السوانب

1. يجب أن تعتمد السلطة البحرية أو من ينوب عنها كتيب الاتزان العطي للسفينة الذي ينبغي توفره على ناقلات السوانب.
2. يجب ان تحتفظ السفينة بكتيب الاتزان العطي للسفينة والمنعة الهيكلية الذي يبين متطلبات الاتزان العطي للسفينة والمنعة الهيكلية والمتطلبات الأخرى.
3. يجب على الشركة المشغلة أن تعلن عن كثافة البضاعة بالإضافة إلى تقديم المعلومات عن البضائع قبل تحميل بضاعة سائبة على ناقلة سوانب ويتم الاحتفاظ بنسخة الإعلان على متن السفينة.
4. ينبغي أن تخضع ناقلات السوانب أو الزيوت أو ما في حكمها لبرنامج فحص ومعاينات معززة يتفق والخطوط التوجيهية.

41





5. يجب أن تكون ناقلات السوانب التي يبلغ طولها أقل من (150 متر- وأحادية البدن) والمبنية قبل (1999/7/1م) مزودة في جميع عناصر البضائع أو في قنوات نقل البضائع، حسب الاقتضاء، بأجهزة إنذار بارتفاع مستوى المياه في البالوعات تطلق إنذارا مسموعا ومرئيا في غرفة القيادة، تقره السلطة البحرية.
6. يجب أن تزود ناقلات السوانب المبنية في (2006/7/1) والتي يقل طولها عن (150 متر) أو بعد ذلك التاريخ بجهاز لقياس التحميل قادر على توفير معلومات عن اتزان السفينة في الوضع السليم وتقر السلطة البحرية البرامج الحاسوبية لحسابات الاتزان ويتم تزويدها بالأوضاع المعيارية لأغراض الاختبارات المتصلة بالمعلومات المعتمدة عن الاتزان.
7. يجب أن تزود ناقلات السوانب التي يبلغ طولها (150 متر فأكثر) بجهاز تحميل قادر على توفير معلومات عن القوة القصوى لرافدة البدن وعزوم الانحناء مع مراعاة التوصية التي اعتمدها المنظمة.

المادة (96)- التزامات إضافية على الشاحن للحاويات

1. يجب على الشاحن أن يتحقق من الكتلة الإجمالية للحاوية في حالة البضائع المنقولة في حاويات باستثناء الحاويات المحمولة على هيكل أو مقطورة حيث تقاد هذه الحاويات على سفن دحرجة تقوم برحلات دولية قصيرة على النحو المعترف في اللائحة والاتفاقية.
2. تستخدم لعملية التحقق من الكتلة الإجمالية للحاوية أجهزة معتمدة خاضعة للمعايرة أو بوزن جميع الطرود وأصناف البضائع، بما في ذلك كتلة ألواح التحميل والحشوات الواقية من التلف ولوازم التستيف الأخرى التي يجب توضيبها في الحاوية.
3. ويتم إضافة وزن الحاوية فارغة إلى مجموع كل من الكتل المحصلة وبأن تتم باستخدام طريقة معتمدة أقرتها السلطة المختصة في الدولة التي اكتمل فيها توضيب الحاوية.
4. يجب على الشاحن بأن يتيح للريان أو من يمثله أو إلى ممثل الميناء قبل وقت كاف المعلومات والبيانات اللازمة عن البضاعة وقبل شحن الحاوية على السفينة للتحقق من متطلبات التستيف.

7





الفصل التاسع: الإنفاذ

مادة (97) - العقوبات

دون الاخلال بأية عقوبة اشد منصوص عليها في أي تشريع أو لائحة أخرى معمول بها داخل ليبيا تعاقب:

ت	الجهة / المعني	موضوع المخالفة	مقدار الغرامة دينار ليبي
1	الشركة المشغلة للسفينة	عدم الإخطار بوقوع حادث يتطلب تدخل السلطة البحرية لإجراء تحقيق أو إجراء معاينة إضافية، أو يتطلب التنسيق مع الدول الأخرى.	عشرة آلاف د.ل
2	السفينة	عندما تخالف قواعد الاعفاء الممنوح لها أو تستخدمه بعد انتهاء مدته.	ثلاثين ألف د.ل
3	السفينة	عندما تقوم بالإبحار رغم رفض الاعفاء من السلطة البحرية.	خمس مائة ألف د.ل
4	السفينة	عندما تستخدم بديل لا يحقق الكفاءة ذاتها والمطلوبة في الجهاز الأصلي.	ثلاثين ألف د.ل
5	السفينة	القيام بنقل الأشخاص في غير حالات الطوارئ أو في القيام بحالة عدم تحقيق متطلبات السلامة لجميع الأشخاص في حالات الطوارئ.	خمس مائة ألف د.ل
6	السفينة	الإبحار دون اتخاذ إجراءات الصيانة المطلوبة الذي قررتها السلطة البحرية / أو هيئة التصنيف.	ثلاثين ألف د.ل
7	السفينة	الإبحار دون اتخاذ إجراءات الصيانة المطلوبة ومع وجود احتمالية لتعرض الأشخاص أو الممتلكات على السفينة للخطر.	خمس مائة ألف د.ل
8	السفينة	عندما لا تقوم بالمعاينات المطلوبة في موعدها أو خلال الفترة المسموح بها.	عشرة آلاف د.ل (عن كل حالة على حده)
9	السفينة	عندما تخالف أي من متطلبات البناء أو التقسيم الداخلي أو متطلبات الاتزان أو النفاذ الآمن أو متطلبات التشغيل للمعدات أو الأبواب أو معدات ونظم المنشآت الكهربائية.	عشرة آلاف د.ل (عن كل مخالفة لأي من المتطلبات وتعدد العقوبات بتعدد المخالفات)
10	السفينة	عندما تخالف أي من متطلبات منع الحريق أو الحد منه أو المقاومة الهيكلية أو الإخلاء في حال الحريق أو عدم وجود طاقم مدرب ومؤهل لمنع الحريق أو الحد منه.	خمس مائة ألف د.ل (عن كل مخالفة لأي من المتطلبات وتعدد العقوبات بتعدد المخالفات)
11	السفينة	عندما لا يتوفر فيها وسيلة معتمدة للتخاطب الصوتي بين غرفة التحكم في الآلات الرئيسية أو مركز التحكم في	عشرة آلاف د.ل



	آلات الدفع وحسبما هو مناسب، وغرفة القيادة ومكان معيشة الضباط والمهندسين.		
عشرة آلاف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات	في حالة عدم الالتزام والتطبيق بأي من المتطلبات المنصوص عليها في الفصل الثاني الجزء الثاني من الاتفاقية.	السفينة	12
ثلاثين ألف د.ل لكل مخالفة وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات.	عندما لا يتوفر عليها أجهزة الإنقاذ الشخصية المعتمدة والمقبولة من السلطة البحرية /أو وجدت تخالف المعايير والمتطلبات الواردة في النصوص ذات الصلة. مثل (سترات النجاة أو العوامات أو بديل الغطس أو البديل عازلة الحرارة أو اطواق نجاة... الخ).	السفينة	13
خمسين ألف د.ل لكل مخالفة وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات.	عندما لا يتوفر عليها أجهزة إنقاذ معتمدة ومقبولة من السلطة البحرية /أو وجدت تخالف المعايير والمتطلبات الواردة في النصوص ذات الصلة، مثل: (رماث نجاة أو قوارب النجاة أو تعطل في أجهزة الانزال أو الركوب... الخ).	السفينة	14
ثلاثين ألف د.ل لكل مخالفة وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات.	عندما تكون أجهزة الإنقاذ غير صالحة للعمل أو غير جاهزة للاستخدام الفوري /أو لم تخضع للصيانة والتفتيش الدوري، التي تحددها النصوص ذات الصلة أو لم تستوفي المتطلبات والمعايير التي تقرها السلطة البحرية سواء كان ذلك قبل أن تغادر السفينة الميناء /أو في جميع الأوقات خلال الرحلة.	السفينة	15
خمسين ألف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات.	عندما تكون أي من أجهزتها اللاسلكية (أثناء إبحارها) غير قادرة على بث واستقبال كافة الاتصالات اللاسلكية المتعلقة بالسلامة البحرية سواء كانت من المحطات الأرضية أو من السفن الأخرى أو من مراكز البحث والإنقاذ، أو إذا لم تستوفي أي من أجهزة الاتصالات اللاسلكية المتطلبات والمعايير المنصوص عليها في النصوص ذات الصلة، وإذا لم يتم إصلاح العطل فور العلم به.	السفينة	16
ثلاثين ألف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات.	عدم كفاءة أو عدم عمل أية من الأجهزة الملاحية على متنها.	السفينة	17
خمسين ألف د.ل	القيام بأنشطة لاسلكية من شأنها التشويش على برج المراقبة.	السفينة	18
خمسين ألف د.ل	عندما تخالف تعليمات برج المراقبة.	السفينة	19
مئتا ألف د.ل 200000	عندما تخالف تعليمات برج المراقبة (راديو الميناء) ويترتب على المخالفة حادثة بحرية أدت إلى وفاة أشخاص أو تلوث أو أضرار جسيمة بالمنشآت الأخرى.	السفينة	20

4





عشرة آلاف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات	عندما لا تحتفظ بأي من السجلات أو الشهادات أو الوثائق المطلوبة الأصلية بموجب هذه الاتفاقية أو المدونات ذات الصلة.	السفينة	21
عشرين ألف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات	عندما تكون سفينة نووية أو ناقلات بترول أو مواد كيميائية أو بضائع خطرة ولا تحتفظ بأي من السجلات أو الشهادات أو الوثائق المطلوبة.	السفينة	22
عشرين ألف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات	عندما لا تتوفر عليها الخرائط الملاحية أو وسائل سلامة الملاحة الأخرى أو كانت غير محدثة، وكذلك لا تستوفي متطلبات التطبيق الآمن أو التجهيزات والترتيبات اللازمة لسلامة الملاحة ومتطلبات انتقال المرشدين.	السفينة	23
مئة ألف د.ل	عندما لا تقدم خدمات الإنقاذ لسفينة معرضة للخطر بدون مبرر مقبول رغم استقبالها لطلب الاستغاثة.	السفينة	24
خمسين ألف د.ل	في حال تعرض سفينة للخطر ولم يقوم بإرسال طلب استغاثة أو بعدم قدرته على التصرف السريع لتدارك الخطر.	ريان السفينة	25
عشرة آلاف د.ل	في حالة وجد بأنه لم يتحقق من صلاحية جميع الأجهزة الملاحية قبل القيام بالرحلة.	ريان السفينة	26
عشرة آلاف د.ل	عندما يقوم في الخطر البحري باستخدام إشارات الاستغاثة الدولية بصورة خاطئة.	ريان السفينة	27
خمسين ألف د.ل وتتعدد العقوبات بتعدد المخالفات	عندما لا تستوفي متطلبات نقل البضائع الخطرة أو الكيميائية أو النووية أو الغازات.	السفينة	28
خمسين ألف د.ل	في حالة عدم تحقيق تصميم المفاعل وبنائه القيود والمتطلبات التي تفرضها النصوص ذات الصلة وترتضيها السلطة البحرية.	الشركة المشغلة للسفينة النووية	29
مئة ألف د.ل	في حالة عدم اتخاذها التدابير اللازمة لعدم تعرض الركاب أو الطاقم أو غيرهم أو الممرات المائية أو الأغذية أو مصادر المياه لقدر غير معقول من الإشعاعات أو لأي مخاطر أخرى، سواء في البحر أو في الميناء.	السفينة النووية	30
خمسين ألف د.ل	عندما لا تحقق متطلبات إدارة السلامة ISM.	السفينة	31
خمسين ألف د.ل	عندما لا تستوفي متطلبات الأمن البحري أو متطلبات التعرف الآلي وتحديد الهوية.	السفينة	32
خمسين ألف د.ل	عندما لا تستوفي متطلبات إدارة السلامة ISM.	الشركة المشغلة للسفينة	33
خمسين ألف د.ل	عندما لا تحقق متطلبات الأمن البحري	الشركة المشغلة للسفينة	34
خمسين ألف د.ل	عندما لا تحتفظ بالسجل الموجز المتواصل أو أنها قامت بالطمس أو التغيير في بيانات السجل.	السفينة	35





36	السفينة	عندما لا تقوم بوضع الرقم التعريفي لها بصورة واضحة في الأماكن المحددة لذلك.	ثلاثين ألف د.ل
37	السفينة	عندما لا تحتفظ على متنها بكتيب يبين متطلبات الاتزان والمقاومة الهيكلية والمتطلبات الأخرى التي يجب توفرها في ناقلات السوانب.	ثلاثين ألف د.ل
38	ناقلة سوانب أحادية البدن (أقل من 150م)	وجدت بأنها غير مزودة في جميع عناصر البضائع أو في قنوات نقل البضائع، حسب الاقتضاء، بأجهزة إنذار بارتفاع مستوى المياه في البالوعات، وتطلق إنذارا مسموعا ومرئيا في غرفة القيادة.	عشرين ألف د.ل
39	الشركة المشغلة للسائبة	في حالة عدم توفر كافة المعلومات والبيانات المتعلقة بالبضائع على متن السفينة.	خمسين ألف د.ل
40	ناقلة السوانب يبلغ طولها (150م فأكثر)	وجدت بأنها غير مزودة بجهاز تحميل قادر على توفير معلومات عن القوة القصوى للبدن وقدرة الانحناء.	خمسة ألف د.ل
41	ناقلة السوانب مبنية بعد 2006/7/1 طولها أقل من (150م)	غير متوفر بها جهاز لقياس التحميل قادر على توفير معلومات عن اتزان السفينة في الوضع السليم أو برنامج حاسوبي لحسابات الاتزان.	عشرة ألف د.ل
42	سفينة	وجدت بأنها قد اخلت بقواعد ومتطلبات الوزن لنقل البضائع في حاويات.	عشرة ألف د.ل
43	السفينة	وجدت مخالفة لأي من الالتزامات الأخرى التي تفرضها الاتفاقية أو اللائحة أو الخطوط التوجيهية والتي لم يرد بشأنها نص في هذه اللائحة.	عشرين ألف د.ل عن كل مخالفة
44	الشركة المشغلة للسفينة	وجدت بأنها مخالفة لأي من الالتزامات الأخرى التي تفرضها الاتفاقية أو اللائحة أو الخطوط التوجيهية والتي لم يرد بشأنها نص في هذه اللائحة.	ثلاثين ألف د.ل عن كل مخالفة

الفصل العاشر: التحقق من الامتثال

مادة (98) التحقق من الامتثال Compliance verification

1. على السلطة البحرية ان تقوم بالاستعداد والتجهيز اللازم لعمليات التدقيق الدورية والتي تجريها المنظمة البحرية الدولية وفقا لمتطلبات المدونة الدولية لتنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية المعروفة باسم الكود الثلاثي (Code-III) والمعتمدة بالقرار (28). A.1070.

7





حكومة الوحدة الوطنية
+١٨٥°٤١ +٠٥٢:١١ +٠٨٧°٥٠١١
a g a s u n d u r o n n u n u m i i - ٧
Government of National Unity

2. تتحمل السلطة البحرية مسؤولياتها في تسهيل إجراء المراجعة وتنفيذ برنامج العمل بناء على المبادئ التوجيهية المتعلقة بمعيير التدقيق والتحقق من الامتثال.

3. للسلطة البحرية اتخاذ الإجراءات القانونية المقررة باللوائح الوطنية النافذة حيال شطب تسجيل السفينة الملزمة بتطبيق هذه اللائحة أو إلغاء الترخيص الملاحي لها، إن كان لها مقتضى في حالات عدم الامتثال المستمر لمتطلبات السلامة والأمن وحماية البيئة البحرية أو المتكرر بشكل يحول عن تنفيذ التطبيق المقرر بهذه اللائحة.

مادة (99) اصدار التوجيهات

على السلطة البحرية اصدار أي تعديلات لاحقة علي الاتفاقية او التوجيهات والأدلة والارشادات المتعلقة بتوفير متطلبات السلامة المنبثقة عن الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار للعام 1974 SOLAS، وبما لا يقل عن تلك التي تعتمد عليها المنظمة البحرية الدولية IMO، وبأن تعميمها على المعنيين وتوثق الإجراءات المتعلقة بها، وذلك أينما وجدت أو انطبقت عبارة (بما يرضى أو توافق عليها السلطة البحرية) الواردة بالتعميم البحري رقم (02/24)

مادة (100) العمل باللائحة

يعمل بهذه اللائحة من تاريخ صدورها وعلى كافة المعنيين بها تنفيذها وتنشر في الجريدة الرسمية، والأخذ في الاعتبار بأن أي تعديل تصدره المنظمة البحرية الدولية على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار أو على البروتوكولات المكمل لها أو المدونات المنبثقة عنها وأقرتها الدولة، بعد تاريخ العمل بهذا القرار تعتبر نافذة وعلى السلطة البحرية اتخاذ الإجراءات حيال تطبيقها وتعميمها.

