الهيئة الوطنية للمواصلات
National Transport Authority
United Arab Emirates

اللوائح التنظيمية لليخوت
بدولة الإمارات العربية المتحدة

خاص باليخوت التي يبلغ طولها 24 متراً فأكثر

جدول المحتويات

جدول المحتويات 2

تمهيد 8

الباب الأول: أحكام عامة 12

الفصل الأول: اللوائح 12

الفصل الثاني: تشغيل اليخت 18

الفصل الثالث: إثبات الالتزام 20

الفصل الرابع: تعريفات عامة 22

الباب الثاني: الطفو والثبات 26

الفصل الأول: عام 26

الفصل الثاني: المسافة بين خط الماء وظهر السفينة والمسافة الاحتياطية للطفو..... 27

الفصل الثالث: تسرب الماء وتطبيقات الغلق..... 29

الفصل الرابع: الصرف وإجراءات الرشح 31

الفصل الخامس: الثبات والتوازن في وضع السلامة..... 31

الفصل السادس: الثبات والتوازن في وضع التلف/ التحطم..... 33

الفصل السابع: الشروط التشغيلية 35

الباب الثالث: التكامل الهيكلي 38

الفصل الأول: عام..... 38

الفصل الثاني: الأحمال والقوة..... 39

الفصل الثالث: التحقق من التوافق مع اللوائح التنظيمية 42

الباب الرابع: تجهيزات الآلات والتجهيزات الكهربائية 44

الفصل الأول: عام..... 44
الفصل الثاني المعدات – عام 45
الفصل الثالث: ماكينات الدفع 48
الفصل الرابع: أنابيب وتجويف الآلات 49
الفصل الخامس: التركيبات الكهربائية 53
الفصل السادس: الأتمتة وأنظمة الأمان 56
الباب الخامس: منع التلوث 58
الفصل الأول: عام..... 58
الفصل الثاني: إدارة مياه التوازن..... 60
الفصل الثالث: الأنظمة المضادة للتلوث..... 61
الفصل الرابع: إدارة تفريغ الزيوت..... 61
الفصل الخامس: معالجة الصرف..... 63
الفصل السادس: معالجة النفايات..... 64
الفصل السابع: الانبعاثات الهوائية..... 64
الباب السادس: منشآت الإقامة والأمان والأمن والراحة 66
الفصل الأول: عام..... 66
الفصل الثاني: الإقامة..... 68
الفصل الثالث: الأمن..... 70
الفصل الرابع: الراحة..... 75
الفصل الخامس: سلامة الأشخاص 79
الفصل السادس: الأحكام التشغيلية 81

الباب السابع: الملاحة والمراقبة 82

الفصل الأول: عام 82

الفصل الثاني: التثبيت، والربط، والقطر، والرسو 82

الفصل الثالث: الملاحة 83

الفصل الرابع: الجسر 86

الفصل الخامس: توجيه الدفة 87

الفصل السادس: تنبيه السفن الأخرى 89

الفصل السابع: اتصالات الاستغاثة والسلامة الخارجية GMDSS 90

الفصل الثامن: إنذار الطوارئ العامة 492

الفصل التاسع: الموقع العام لإنذار الطوارئ 95

الفصل العاشر: الاتصال الثنائي على متن اليخت 94

الفصل الحادي عشر: أحكام تنفيذية 96

الباب الثامن: السلامة من الحرائق 97

الفصل الأول: عام 97

الفصل الثاني: مستوى السلامة من الحريق 98

الفصل الثالث: مخاطر الاشتعال 99

الفصل الرابع: مكافحة نمو الحريق 101

الفصل الخامس: تعقب وإنذار الحريق 102

الفصل السادس: الحماية الهيكلية من الحرائق 102

الفصل السابع: خطة مكافحة الحريق 104

الفصل الثامن: مكافحة الحريق 105

الفصل التاسع: وسائل الهروب..... 108

الفصل العاشر: القواعد التشغيلية..... 109

الباب التاسع: إنقاذ الأشخاص 112

الفصل الاول: الفصل الأول: عام..... 112

الفصل الثاني: الهروب والإخلاء..... 114

الفصل الثالث: التخزين والتجمع..... 116

الفصل الرابع: الإخلاء..... 117

الفصل الخامس: الإنقاذ الشخصي..... 121

الفصل السادس: الإنقاذ..... 121

الفصل السابع: القواعد التشغيلية..... 124

الباب العاشر: المعدات المحمولة على متن اليخت 127

الفصل الأول: عام..... 130

الفصل الثاني: القوارب وأجهزة الرياضات المائية..... 129

الفصل الثالث: السيارات والدراجات النارية 133

الفصل الرابع: الطائرات المروحية..... 134

الباب الحادي عشر: تجهيز طاقم اليخت 135

الفصل الأول: عام..... 133

الفصل الثاني: سلامة طاقم اليخت..... 135

الفصل الثالث: الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت..... 142

الفصل الرابع: الكفاءة والخبرة 144

الفصل الخامس: ساعات العمل والراحة 145

الفصل السادس : بيئة العمل 146

الباب الثاني عشر: الفحوصات والشهادات..... 147

الفصل الأول: عام 147

الفصل الثاني: نطاق الفحص 149

الفصل الثالث: الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت 152

الفصل الرابع: الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت..... 153

الفصل الخامس: صيانة الحالة بعد الفحص 154

الملاحــق 157

الملحق (أ) التحقق من التوافق: تقييم المخاطر 158

الملحق (ب): شهادة تسجيل يخت – الإمارات العربية المتحدة..... 162

الملحق (ت): الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت – الإمارات العربية المتحدة..... 163

الملحق (ث): شهادة الحمولة الدولية..... 165

الملحق (ج) – شهادة خطوط الشحن الدولية..... 166

الملحق (ح) – شهادة التصنيف..... 166

الملحق (خ): الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت..... 168

الملحق (د): الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت..... 171

الملحق (ذ): الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت..... 170

الملحق (ر) –وثيقة التوافق 171

الملحق (ز) الشهادة الدولية للإدارة الآمنة 174

الملحق (س): الشهادة الإماراتية للإدارة الآمنة لليخوت..... 175

الملحق (ش): الشهادة الدولية لمنع التلوث البحار بالزيت..... 176

الملحق (ص): الشهادة الدولية لمنع التلوث البحار بالصرف..... 175

الملحق (ض): الشهادة الإماراتية لمنع التلوث الهواء..... **Error! Bookmark not defined.**

الملحق (ط): الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمخلفات..... 189

تمـهيد

1-1 مقدمة

تعتبر الاتفاقيات واللوائح الدولية المطبقة على السفن التقليدية غير قابلة للتطبيق على اليخوت التي لا تندرج ضمن فئة الأنشطة التجارية. ويعتبر أي يخت يتم عرضه للإيجار يختاً تجارياً، بينما تعتبر اليخوت القاصر استخدامها على ملاكها يخوتاً خاصة.

تقوم الاتفاقيات واللوائح المطبقة حالياً على اليخوت التجارية على الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، التي تستلزم تطبيق القيود التالية على صناعة وملاك اليخوت:

(أ) بالنسبة إلى اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي هي فقط التي يمكنها الحصول على شهادات سلامة دولية؛

(ب) لا يزيد عدد الركاب/الضيوف عن 12 فرداً؛

(ت) يتم اعتماد اليخوت التجارية باعتبار أن مستوى السلامة لديها مكافئ لمستوى السلامة الذي تتمتع به سفن البضائع.

يتم بناء معظم اليخوت التي تندرج ضمن القطاع الأدنى لحجم اليخوت، والتي لا يتعدى طولها 24 متراً، بالجملة بواسطة صنَّاع يخوت معروفين. وتعكس معايير السلامة في هذه اليخوت معايير سلامة القوارب التي يقل طولها عن 24 متر، كما هو منصوص عليه من جانب الإرشادات الأوروبية للقوارب الترفيهية ونظم اعتماد مماثلة. يتم اختبار هذه اليخوت المصنعة بالجملة جيداً قبل طرحها في الأسواق، ويوفر هذا النوع من الإنتاج معايير فنية موحدة.

أما اليخوت الأكبر حجماً، فيتزايد بناؤها بناءً على التصميمات الفردية. ويتم البناء في قطاع اليخوت التي يتعدى طولها 40 متراً في الغالب بشكل فردي وفقاً للتصميمات والمواصفات التي يطلبها فيها أصحابها. أما أكبر 100 يخت حجماً في العالم في الوقت الحالي، فيتراوح طولها بين 65 متر و165 متر، وهناك مشروعات معروفة لبناء يخوت يزيد طولها عن 200 متر. مثل هذه اليخوت تتعدى الحد الأقصى للحجم وهو 3.000 طن إجمالي، والذي تنص عليه اللوائح المعمول بها حالياً بالنسبة لليخوت التجارية، كما تحمل على متنها أكثر من 12 شخصاً/ضيفاً بالإضافة إلى طاقمها، وهو ما يمثل حد الاعتماد الرسمي كسفينة بضائع مع تمتعها بمستويات مكافئة تتوافق مع الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS).

تعتمد النظم واللوائح المعمول بها حالياً بالنسبة لليخوت الأكبر حجماً على التقنية التقليدية لصناعة السفن الفولاذية، والتي تفرض قيوداً حادة على الحلول المستقبلية والمبتكرة في صناعة اليخوت. وهكذا، فإن النظام التشريعي الحالي لاعتماد اليخوت التجارية لا يعتبر حلاً ملائماً طويل المدى يمكن تطبيقه على القطاع غير التجاري في صناعة اليخوت، والذي يتولى بناء يخوت خاصة ليست بغرض الإيجار.

بناءً على ذلك، شعرت الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة بالحاجة إلى وجود لوائح خاصة باليخوت تخاطب القطاع الأكبر حجماً من اليخوت الخاصة، أي اليخوت التي يتعدى طولها 24 متراً والتي لا يقصد منها الاستخدام في الأنشطة التجارية، دون وضع أي قيود على عدد الأشخاص المفترض تواجدهم على متن اليخت أو على أقصى طول لليخت. وتعتبر الهيئة الوطنية للمواصلات الهيئة البحرية المحددة والمفوضة من جانب حكومة الإمارات العربية المتحدة.

1-2 نطاق اللوائح

تطبق اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة على اليخوت الخاصة الحالية والجديدة من جميع الأنواع. يمكن استخدام أية مواد بناء في صناعة اليخت، مثل مركبات من الفولاذ أو الألومونيوم أو الخشب؛ كما يمكن أن يتخذ بدن اليخت أي شكل، كأن يكون ذي هيكل فردي أو متعدد؛ ويمكن إدارته بأية وسيلة دفع، مثل محرك أو شراع أو قوائم أو نافورة مائية أو أي مزيج منهم.

في بعض الأحيان، يتم تدعيم اليخوت الأكبر حجماً بواسطة سفن أخرى تحمل طائرات مروحية أو قوارب أو سيارات أو ما إلى ذلك لليخت. كما تحمل هذه السفن الطاقم المخصص للتعامل مع هذه المعدات وتترك الميناء لاحقةً باليخت لتصل إلى الميناء الجديد قبل وصول اليخت إليه. ومن ثم، تكون هذه المركبات شديدة السرعة. تُغطى اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة هذه السفن الداعمة وتعتبرها يخوت طالما ظلت سفن خاصة وليست لغرض الاستخدام التجاري.

يتعين أن تلتزم السفن الداعمة، التي لا تحمل سوى طاقم اليخت والمؤن والمعدات، ببنود الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) أو قانون السفن ذات الأغراض الخاصة (SBS) أو قانون السفن عالية السرعة (HSC) وفقاً لطبيعة السفينة وذلك في حالة استخدام سفينة الدعم في الأغراض التجارية.

1-3 مستوى السلامة

وفقاً للوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة، ينبغي أن يكون مستوى السلامة بالنسبة لليخوت الخاصة غير التجارية مكافئاً أو أفضل من مستوى السلامة المنصوص عليه في اللوائح الحالية المطبقة على السفن الأخرى التي تحمل نفس عدد الأشخاص على متنها، مع الوضع في الاعتبار حجم اليخت والمنطقة التي يتم تشغيله فيها.

تستدعي اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة الالتزام التام بالوسائل التشريعية الإجبارية الدولية المطبقة على أية سفينة تبحر في رحلات دولية.

تتضمن اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة الأفكار الإبداعية والمبتكرة التي يزخر به هذا القطاع من السوق. وقد تحقق هذا الأمر بسبب وضع اللوائح المعنية بناءً على أسس وظيفية.

علاوةً على ذلك، تقرّ اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة بالالتزام باللوائح الدولية التقريرية المعمول بها حالياً (مثل الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وقانون السفن عالية السرعة)، وذلك فيما يخص جميع جوانب اللوائح ذات الصلة في كل من المسائل المتعلقة بالسلامة والبيئة.

1-4 المتطلبات القائمة على الخواص الوظيفية

تم إعداد اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة بناءً على مبادئ تحديد المتطلبات الكلية لأغراض ووظائف قطاعات السلامة التي تغطيها هذه اللوائح. يمكن إثبات الالتزام بهذه المتطلبات المذكورة إما من خلال الالتزام بالمتطلبات التقريرية أو استخدام طريقة التحليل أو البيان أو تقييم المخاطر.

وتعتبر متطلبات الأغراض والخواص الوظيفية مناسبة لجميع أنواع اليخوت، وتعني وجوب تصميم وبناء اليخت وفقاً لعمر تصميم محدد، وبحيث يكون آمناً وصديقاً للبيئة عند تشغيله بالشكل الملائم، والحفاظ عليه في ظل الظروف البيئية والتشغيلية

المحددة سليماً من الأضرار على مدار فترة صلاحيته للاستخدام. تتضمن اليخوت الصديقة للبيئة كذلك السفن التي يتم بناؤها من مواد يمكن تفكيكها وإعادة تدويرها بشكل مقبول بيئياً.

تم تنظيم اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة بطريقة تعكس بها جميع أجزاؤها الغرض المذكور أعلاه. عادةً يتم استخدام معظم اليخوت في أحوال جوية هادئة، بينما يسعى البعض إلى استخدام اليخوت في مياه وظروف جوية سيئة. ترتبط هذه المسائل بمنطقة التشغيل: المناطق الساحلية ومنطقة المحيطات والمناطق القطبية.

وتعتبر المتطلبات الوظيفية مستقلة عن الحل التقني أو التشغيلي كما أنها تتصف بسمة نوعية. فعلى المتطلبات الوظيفية تقديم الإرشادات المناسبة للحلول التقنية أو التشغيلية البديلة.

هناك الكثير من اليخوت التي توظف تقنيات متطورة وتستخدم مواد وطرق بناء حديثة وترتيبات وتجهيزات خاصة. وحيث إن هذه اللوائح تنص على المتطلبات الوظيفية، يمكن إقرار هذه الابتكارات بشرط الوفاء بالمتطلبات الوظيفية.

1-5 طرق الاعتماد

تعتبر طرق الاعتماد التالية متساوية بموجب اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة:

(أ) الطريقة التقريرية: يستخدم هذا النوع من طرق الاعتماد عادةً في الوسائل التشريعية، مثل الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وقواعد شركات التصنيف.

(ب) طريقة التحليل: تتضمن هذه الطريقة إجراء دراسات وحسابات وفقاً للمعايير والإرشادات المنصوص عليها أو المتفق عليها مع المنظمة البحرية الدولية و/أو علم الدولة/منظمة معترف بها و/أو شركات التصنيف.

(ت) طريقة البيان: يُقصدُ بها القيام بتجربة عملية تمكِّن من اعتماد الموضوع المتناول.

(ث) طريقة تقييم المخاطر: يمكن اللجوء إلى هذه الطريقة في حالة عدم ملائمة أي من الطرق الواردة أعلاه أو عدم قابليتها للاستخدام.

1-6 اللوائح التقريرية

تقر اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة بالمتطلبات التفصيلية المعدة من جانب المنظمة البحرية الدولية و/أو الدوائر الوطنية و/أو شركات التصنيف، والمطبقة من جانب الدوائر الوطنية أو شركات التصنيف العاملة كمنظمات معترف بها على تصميم وبناء السفن، بهدف الوفاء بمتطلبات الأغراض والخواص الوظيفية، طالما أنها تخاطب المتطلبات الوظيفية التي تنص عليها هذه اللوائح.

يتعين تطبيق اللوائح التقريرية التي تتوافق مع المتطلبات الوظيفية قدر الإمكان بهدف الإرشاد عن كيفية الوفاء بالمتطلبات الوظيفية.

1-7 معايير الصناعة

بموجب هذه اللوائح، سوف يتم الإقرار بمعايير صناعة اليخوت ذات الصلة، والموضوعة من قبل المنظمة الدولية لوضع المواصفات (أيزو)، بشرط أن تفي بالمتطلبات الوظيفية التي تنص عليها هذه اللوائح.

1-8 تقييم المخاطر

يتمثل الهدف من طريقة الاعتماد بواسطة تقييم المخاطر في بيان أن المخاطر المرتبطة بتصميمات أو معدات أو أجهزة أو عمليات تشغيل جديدة/بديلة تماثل أو تقل عن تلك المخاطر المرتبطة بيخت مماثل يلتزم بالمتطلبات التقريرية التي تنص عليها هذه اللوائح. يتعين توثيق هذا الأمر من خلال إجراء تقييم مقارن للمخاطر على كلا الحلين. يرجى الرجوع إلى الملحق (أ).

1-9 إقرار اللوائح

تثق الهيئة الوطنية للمواصلات في الإمارات العربية المتحدة أن هذه اللوائح تعترف بها الدولة التي ينتمي إليها العلم أو الميناء، باعتبار أنها تمثل معايير كافية للسلامة والبيئة بالنسبة لليخوت التي يتعدى طولها 24 متراً؛ حيث تقدم هذه اللوائح معايير سلامة مماثلة لتلك المعايير المعمول بها حالياً والموضوعة من جانب أجهزة المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك جميع اللوائح الدولية الإجبارية المطبقة على اليخوت، كما أنه تم إعدادها وفقاً للمتطلبات الوظيفية بحيث تشتمل على حلول مستقبلية ومبتكرة في صناعة اليخوت.

الباب الأول: أحكام عامة

الفصل الأول: اللوائح

1-1 عام

1-1-1 يتعين تطبيق هذه اللوائح باعتبارها تمثل مجموعة كاملة من المتطلبات. وتتضمن هذه اللوائح متطلبات خاصة بتصميم وبناء وتشغيل اليخوت الخاصة، أي اليخوت التي لا تدخل ضمن الاستخدامات التجارية، في رحلات دولية ومحلية.

1-1-2 يكون مستوى السلامة الذي تنص عليه اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة مكافئاً لمتطلبات الوسائل التشريعية التالية بالنسبة لليخوت:

(أ) الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحار، 1974، وتعديلاتها (الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS))؛

(ب) الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن، 1966، وتعديلاتها (اتفاقية خطوط الشحن)؛

(ت) الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار، وتعديلاتها (MARPOL 78/74)؛

(ث) الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال المناوبة، وتعديلاتها (STCW)

1-1-3 تعتبر المتطلبات المنصوص عليها في اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة متطلبات وظيفية. ويمكن الوفاء بهذه المتطلبات الوظيفية إما من خلال الالتزام باللوائح التقريرية المرجعية أو بواسطة استخدام طرق اعتماد بديلة تتضمن، على سبيل المثال لا الحصر، تقييم المخاطر أو طريقة التحليل أو إجراء الاختبارات لتوثيق الالتزام بالمتطلبات الوظيفية.

1-1-4 يتعين توفير مواصفات تشغيلية تصف المنطقة المقرر تشغيل اليخت فيها.

1-1-5 قبل البدء في عملية تصميم بناء جديد أو إجراء تغيير في عملية العلم، يتعين على المالك أن يقدم إلى الهيئة الوطنية للمواصلات فكرته وتصوره بالنسبة للالتزام بمتطلبات الأغراض والخواص الوظيفية المحددة لليخت الخاص به.

1-2 التطبيق

1-2-1 تنطبق المتطلبات المنصوص عليها في هذه اللوائح على جميع أنواع اليخوت التي يبلغ طولها 24 متراً أو أكثر وعلى أية منطقة تشغيل ما لم يتم إقرار غير ذلك في الفصول ذات الصلة.

1-2-2 تنطبق هذه اللوائح على اليخوت الجديدة التي يبلغ طولها 24 متراً أو أكثر، والمستخدمة في رحلات محلية ودولية، والتي تم وضع الهيكل الرئيسي لها أو التي تمر بمرحلة بناء مماثلة في أو بعد 1 يوليو 2010.

1-2-3 تنطبق اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة على اليخوت الموجودة حالياً. يتعين الالتزام باللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة.

1-2-4 تقبل اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة اليخوت الموجودة حالياً، والتي سبق اعتمادها وفقاً للوسائل التشريعية للمنظمة البحرية الدولية كسفينة بضائع أو سفينة ركاب أو سفينة عالية السرعة أو سفينة لأغراض خاصة.

1-3 الشهادات المطلوبة لليخوت

1-3-1 يُطلب من اليخوت التي تغطيها هذه اللوائح إصدار الشهادات المبينة في الجدول (1-1)، والتي يتم تضمين عينات منها في الملاحق.

الشهادة	المرجع	القابلية للتطبيق	مدة صلاحية الشهادة (بالسنة)	فترة اعتماد الشهادة (بالسنة)
الشهادة الإماراتية لتسجيل اليخوت	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	جميع اليخوت	لا يوجد	لا يوجد
الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت (1)	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	جميع اليخوت	5	1
شهادة الحمولة الدولية	ITC 69	جميع اليخوت	لا يوجد	لا يوجد
شهادة خطوط الشحن الدولية	ICLL 66	جميع اليخوت	5	1
شهادة التصنيف	قواعد التصنيف	أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي	5	1
الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	أقل من 400 طن إجمالي	5	لا يوجد
الشهادة الدولية لأمان السفن	SOLAS 74 (قانون ISBS)	أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي	5	2.5
الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	أقل من 500 طن إجمالي	5	2.5
مستند الالتزام	SOLAS 74 (قانون ISM)	أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي	5	2.5
الشهادة الدولية للإدارة الآمنة	SOLAS 74 (قانون ISM)	أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي	5	2.5
الشهادة الإماراتية للإدارة الآمنة لليخوت	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات	أقل من 500 طن إجمالي	لا يوجد	لا يوجد

	العربية المتحدة			
الشهادة الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت	MARPOL، الملحق (أ)	أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي	5	1
الشهادة الدولية لمنع تلوث البحار بالصرف	MARPOL، الملحق (4)	أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي	5	لا يوجد
الشهادة الإماراتية لمنع تلوث الهواء	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي	5	1
الشهادة الدولية لجهاز مكافحة الملوثات	اتفاقية إيه إف إس	أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي	لا يوجد (2)	لا يوجد
الرخصة الإماراتية لمحطة اللاسلكي	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	جميع اليخوت	لا يوجد	لا يوجد
الشهادة الدولية لسلامة العمالة	STCW/SOLAS	أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي	لا يوجد	لا يوجد
الشهادة الإماراتية لسلامة العمالة على اليخوت	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	أقل من 500 طن إجمالي	لا يوجد	لا يوجد
شهادة معاهدة وقود السفن	اتفاقية المسؤولية المدنية عن تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث بوقود السفن	أكبر من أو يساوي 1000 طن إجمالي	لا يوجد	لا يوجد
الشهادة الإماراتية لمنع تلوث الهواء بالمحركات	اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة	أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي وأكبر من أو يساوي 130 كيلو وات (3)	لا يوجد	لا يوجد
(1) تغطي هذه الشهادة مجال (أ) شهادة سلامة بناء السفن، و(ب) شهادة سلامة معدات السفن، و(ج) شهادة سلامة الأجهزة اللاسلكية في السفن. (2) التصديق فقط في حالة حدوث تغييرات جوهرية تتعدى نسبتها 25% في منطقة أعماق البحار. (3) للمحركات التي تتعدى قوتها 130 كيلو وات، باستثناء محركات الطوارئ.				

الجدول (1–1) قائمة بالشهادات المطلوب الحصول عليها

1-3-2 بالنسبة لليخوت الحاصلة على شهادات دولية، يتم اعتبار أن المتطلبات الوظيفية المنصوص عليها في اللوائح الوطنية لليخوت قد تم الوفاء بها.

1-3-3 بالنسبة لليخوت التي لا يُطلب منها الالتزام بشهادات دولية، يتعين توثيق المتطلبات الوظيفية المنصوص عليها في اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة كما هو موضح في فصول "إثبات الالتزام" بالنسبة للأجزاء ذات الصلة.

1-3-4 يتعين التأكد من الالتزام بالمتطلبات المعمول بها من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات في الإمارات العربية المتحدة أو من جانب منظمة معترف بها تعمل بالنيابة عنها. يتضمن ذلك الموافقة على التصميم وإجراء اختبارات ومسح لبدن اليخت وأجهزته ومكوناته. يتعين إصدار الشهادات عند التأكد من هذا الالتزام بشكل مرضٍ.

1-3-5 يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات اعتبار معايير مكافئة محددة تكون بديلة لأي معايير تطلبها اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة، بشرط أن تقدم المعايير أو التوجيهات أو المواصفات أو الوصف الفني المقترح، عملياً، مستويات مكافئة من السلامة والتلاؤم والتوافق مع الغرض.

1-3-6 بالنسبة لإصدار الشهادات المطلوبة لليخوت والاحتفاظ بها، يتعين على الشخص أو الشركة التي تدير اليخت القيام بما يلي:

(أ) تقديم الرسومات والبيانات للموافقة عليها؛

(ب) ضمان التشغيل الملائم والصيانة والإدارة الآمنة؛

(ت) ضمان سلامة الوصول وتوفير الظروف الملائمة والوقت الكافي لإجراء الاختبارات والمسح؛

(ث) طلب إجراء عمليات مسح وتسهيل القيام بها بموجب اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة، الباب (12)؛

(ج) القيام بالاختبارات والتجارب المطلوبة؛

(ح) الاحتفاظ بمستندات صحيحة ومحدثة على متن اليخت؛ مثل الشهادات والكتيبات وسجلات اليخت وما إلى ذلك؛

(خ) الموافقة على خضوع اليخت لعمليات تفتيش غير محددة المواعيد، حسب الطلب؛

(د) إخطار الهيئة الوطنية للمواصلات، أو منظمة معترف بها تعمل بالنيابة عنها، في الحال بأي تلف أو تدهور أو قصور تتم ملاحظته ويؤثر على الحصول على الشهادة؛

(ذ) إصلاح القصور الحادث بشكل مرضٍ للهيئة الوطنية للمواصلات أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها؛

(ر) طلب الموافقة المسبقة على أي تعديلات تتم على متن اليخت؛

(ز) إبداء التعاون التام فيما يتعلق بالتحقيقات التي تجرى بشأن الحوادث المحتملة.

1-3-7 يتعين الإبلاغ بصورة رسمية عن عمليات المسح الإجبارية إلى الهيئة الوطنية للمواصلات في الإمارات العربية المتحدة أو تقديمها للمراجعة والتدقيق من جانب المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها.

1-3-8 يتعين القيام بعمليات الفحص والاعتماد بواسطة عاملي فحص يتمتعون بالأهلية الفنية والتشريعية.

1-4 شهادة التسجيل

1-4-1 يتم تسجيل اليخوت في دولة الإمارات العربية المتحدة مثلها مثل أية سفينة أخرى تقوم برحلات دولية باستخدام مبادرات الإمارات العربية المتحدة لليخوت. وتنطبق المتطلبات القياسية للتقديم الموضحة في (منشور التسجيل).

1-4-2 يمكن تسجيل اليخت بواسطة مواطن إماراتي أو شخص حامل للجنسية الإماراتية أو كيان بحري أجنبي مؤهل لذلك ولديه عنوان مسجل داخل الإمارات العربية المتحدة. يتضمن مصطلحا "مواطن" أو "حامل للجنسية" الشركات والشركات محدودة المسؤولية والشركات والشراكات المحدودة وشركات الأفراد، وفقاً للقوانين المعمول بها في دولة الإمارات العربية المتحدة.

1-4-3 تكون شهادة تسجيل اليخت خاضعة لإعادة توثيق سنوي. ويكون استمرار سريان شهادة تسجيل اليخت مشروطاً بالوفاء بمتطلبات التسجيل من جانب الشركة المالكة لليخت أو الكيان المسؤول عن إدارة اليخت.

1-5 المسؤولية

1-5-1 يقع على عاتق الشركة المالكة لليخت ضمان أن اليخت تتم صيانته ومعاينته وفحصه واعتماده بالصورة المناسبة المتوافقة مع هذه اللوائح.

1-5-2 لا يعني الالتزام باللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة إلغاء التزام اليخت و/أو ربانه بمتطلبات الهيئات المحلية المتعلقة بالأمور التنظيمية أو إصدار التراخيص أو التصاريح بالنسبة للمياه التي يبحر فيها اليخت.

الفصل الثاني: تشغيل اليخت

2-1 المتطلبات التشغيلية

2-1-1 عند تشغيل اليخت، يتعين ألا يتعدى عدد الأشخاص الموجودين على متنه العدد المنصوص عليه في شهادة سلامة اليخوت، وأن يتم التشغيل داخل منطقة التشغيل، وألا يتم تشغيله بشكل متعمد خارج أسوأ الظروف التشغيلية كما هو منصوص عليه في المستندات المحتفظ بها على متن اليخت.

2-1-2 يتعين تزويد ربان اليخت بالمعلومات والتوجيهات الكافية في صورة كتيبات معتمدة حتى يمكن تشغيل وصيانة اليخت بأمان.

2-1-3 يتعين أن تتكون المستندات المطلوب وجودها على متن اليخت على الأقل مما يلي:

(أ) شهادة تسجيل اليخت،

(ب) والشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت،

(ت) والشهادة الدولية لحجم الحمولة (ITC 69)،

(ث) وشهادة بناء اليخت أو فئة اليخت،

(ج) وشهادات تشريعية جبرية معمول بها، حسب الطلب،

(ح) وملف الرسومات الأساسية،

(خ) وسجل ثبات اليخت،

(د)وكتيب التشغيل،

(ذ)وكتيب التدريب،

(ر) وكتيب الصيانة،

(ز) والأدلة التقنية،

(س) وسجل اليخت.

2-1-4 يتعين اعتماد المستندات المذكورة أعلاه، حسبما يكون مناسباً، بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها.

2-1-5 يتعين ضبط المستندات وتجميعها في ملفات مخصصة لها مع وضع علامات عليها وتخزينها بالشكل الملائم.

2-1-6 يتعين تسجيل زمن الإغلاق الأخير للدخول على متن اليخت قبل مغادرة المرسى في سجل اليخت وينبغي إحصاء عدد جميع الأشخاص الموجودين على متن اليخت.

2-2 مناطق التشغيل

2-2-1 تعتبر مناطق التشغيل التالية قابلة للعمل فيها داخل سياق اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة:

(أ) التشغيل في السواحل

(ب) التشغيل في المحيطات

(ت) التشغيل في المناطق القطبية

2-2-2 يُقصدُ بالتشغيل في السواحل التشغيل في المياه التي فيها:

(أ) من المحتمل أن يخضع اليخت إلى رموز "بوفورت 6" في مرحلة ما من الرحلة، ولكن ربان اليخت يمكنه أن يقررتغيير مساره بناءً على الأحوال الجوية؛

(ب) يفترض أن المسافة الفاصلة عن ميناء الملاذ محدودة وأن الأحوال الجوية لن تتغير بين أماكن الملاذ البديلة إلى الدرجة التي لا يستطيع بها الربان تجنب الأحوال الجوية السيئة في البحار؛

(ت) تكون وسائل الاتصال من خلال الوصلة اللاسلكية ذات التردد شديد الارتفاع متاحة؛

(ث) تتوفر تنبؤات جوية موثوق فيها؛

(ج) تتوفر وسائل الإنقاذ المناسبة.

2-2-3 يُقصدُ بالتشغيل في المحيطات التشغيل في المياه التي من المحتمل أن يكون فيها اليخت:

(أ) عرضة لتيارات بحرية شديدة؛

(ب) يفترض أن يكون خارج نطاق مساعدات الإنقاذ الموجودة على الشاطئ؛

(ت) يفترض أن يكون بعيداً عن إمكانية إيجاد ملاذ.

2-2-4 يُقصدُ بالتشغيل في المناطق القطبية التشغيل في المياه التي يكون فيها اليخت:

(أ) مصمماً ومزوداً بالمؤن والعمالة المخصصة للعمل في مياه تتسم بأحوال جوية سيئة، مثل المناطق الجليدية. لا يتضمن التشغيل في المناطق الجليدية القوة لمقاومة الاصطدام بالجبال الجليدية؛

(ب) التشغيل في مناطق لا يفترض فيها وجود وسائل إنقاذ؛

(ت) التشغيل في مناطق تعتبر الاتصالات اللاسلكية فيها محدودة.

2-3 طرق التشغيل

2-3-1 تعتبر طرق التشغيل التالية قابلة للتطبيق داخل سياق اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة:

(أ) طريقة التنقل

(ب) الطريقة العادية

(ت) طريقة المناسبات

2-3-2 يمكن لليخوت المخصصة للتشغيل في المناطق الساحلية القيام برحلات تنقل في مسارات هادئة الأحوال الجوية، حيث تقوم اليخوت بالتنقل من ساحل إلى آخر. وبالنسبة لليخوت التي تبحر في المناطق الساحلية بطريقة التنقل، يتعين عدم وجود سوى الطاقم الدائم على متن اليخت.

2-3-3 تقوم المتطلبات المنصوص عليها في اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة على الطاقة الاستيعابية الكاملة، لليخت فيما يتعلق بعدد الضيوف الموجودين على متنه بالإضافة إلى طاقم اليخت الدائم، كما هو محدد في الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت. وتعتبر هذه هي طريقة التشغيل العادية لليخوت الخاصة.

2-3-4 لا يتم العمل بطريقة المناسبات سوى في الميناء أو عند المرساة أو على مسافة مقتصرة على 5 نانو متر من أحد الملاذات الآمنة. وفي طريقة المناسبات، يمكن زيادة عدد الضيوف الموجودين على متن اليخت بشرط توفر طاقم مؤقت إضافي وأجهزة إنقاذ إضافية.

الفصل الثالث: التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

1-3 مستويات الأمان

3-1-1 يتعين الوفاء بالمتطلبات الوظيفية المنصوص عليها في اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة إما من خلال الالتزام باللوائح التقريرية الحالية أو من خلال إتباع طرق الاعتماد التالية:

(أ) التحليل؛

(ب) البيان؛

(ت) تقييم المخاطر (يرجى الرجوع إلى الملحق "أ")

توفر اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة مستوى أمان موحد بصرف النظر عن حجم اليخت ومنطقة التشغيل وطريقة التشغيل وعدد الأشخاص الموجودين على متنه. وتطبق اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة متطلبات متزايدة لتتناسب مع المخاطر المتزايدة.

3-1-2 يتم استخدام المتغيرات الحاكمة الرئيسية الموضحة أدناه لتمييز الإجراءات المطلوبة للوفاء بالمتطلبات الوظيفية داخل القطاعات التي تغطيها اللوائح التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة:

(أ) عدد الضيوف:

أقل من 12	من 12 إلى 60	أكبر من 60

(ب) منطقة التشغيل:

المناطق الساحلية	منطقة المحيطات	المناطق القطبية

(ت) طريقة التشغيل:

طريقة التنقل	الطريقة العادية	طريقة المناسبات

(ث) نوع اليخت:

شراعي	بمحرك	استكشافي

3-1-3 يتعين على الشركة المالكة لليخت الموافقة على تقديم معلومات كافية لتمكين الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها، من إجراء تقييم كامل لسمات تصميم اليخت.

3-2 المعايير المكافئة والإعفاءات

3-2-1 حيثما تتطلب اللائحة التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة بضرورة الالتزام بإجراء أو تنفيذ أي تركيبات معينة، أو مواد، أو تطبيقات، أو أجهزة، أو أنواع معينة على متن اليخت، أو خلاف ذلك، فإنه يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات في دولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، السماح بإجراء أو تنفيذ أي تركيبات، أو مواد، أو تطبيقات، أو أجهزة، أو انتقاء أنواعٍ معينة، أو خلاف ذلك، على متن اليخت، إذا تبين لدى الهيئة أو المنظمة المعتمدة أن هذه التركيبات، أو المواد، أو التطبيقات، أو الأجهزة، أو تركيب أنواع معينة، أو خلاف ذلك، على الأقل يستوفي –بفعّالية– المتطلبات الوظيفية للائحة التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة.

3-2-2 يجب أن ترتكز الموافقة على المعايير المكافئة على السلامة المكافئة لليخت. ولا يشترط ذكر المعايير المكافئة التي تم اعتمادها في الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت.

3-2-3 حيثما كان الالتزام بمتطلبات هذه اللائحة غير عملياً بالنسبة لتصميمات معينة لليخوت، فإنه يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات في دولة الإمارات العربية المتحدة استبدال هذه اللائحة بإعفاءات منصوص عليها شريطة الالتزام بالمعايير المكافئة للسلامة.

3-2-4 قد ينتج عن الإعفاء بعض القيود في التشغيل كما يجوز إصداره لفترة محددة من الزمن.

3-2-5 يجب إصدار الإعفاءات المعتمدة من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة بموجب شهادة إعفاء. كما يشترط تقديم قائمة بالإعفاءات في حالة وجود أكثر من إعفاء. ويجب أن تكون هذه القائمة عبارة عن مرفق بشهادة الإعفاء.

الفصل الرابع: تعريفات عامة

يسري العمل بالتعريفات العامة التالية في هذه اللوائح التنظيمية:

تاريخ التجديد السنوي: يُقصدُ به التاريخ والشهر من كل عام، الذي يجب أن يكون موافقاً لتاريخ انتهاء الشهادة ذات الصلة.

مُعتمد: يُقصدُ بمصطلح "مُعتمد" أنه معتمد من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

نطاق الاختصاص: يُقصدُ بها المنطقة التي يعمل بها اليخت في الوقت الحالي. وفي سياق هذه اللائحة، تنطبق نطاقات الاختصاص التالية: المناطق الساحلية، المحيطات، المناطق القطبية.

مساحات احتياطية للأجهزة والمعدات: مساحات تحتوي على المحركات الداخلي للاحتراق، مولدات القيادة، طفايات الحريق، رشاشات الحريق، أو مضخات إطفاء الحريق، مضخات صرف المياه، محطات التزويد بالوقود، لوحات المفاتيح، وغيرها من المساحات المشابهة أو المرافق التابعة لهذه المساحات.

المساحات الاحتياطية للأجهزة والمعدات التي تحتوي على مخاطر حريق بسيطة أو منعدمة: المساحات مثل المساحات المخصصة لأجهزة التبريد، التثبيت، التهوية، تكييف الهواء، ولوحات المفاتيح التي تبلغ سعتها الإجمالية 800 كيلو وات أو أقل، وغريها من المساحات المشابهة أو المرافق التابعة لهذه المساحات.

العرض: العرض الأقصى من الطرف الخارجي للإطار إلى الطرف الخارجي للإطار.

الجسر: موقع يسمح بإبحار اليخت من عليه.

حاجز المياه المثبت على ظهر اليخت (أو حاجز المياه): يُقصدُ به حاجز مانع للمياه أو هيكل مكافئ لحاجز مانع المياه مغطى بهيكل واق من الريح والماء ذو قوة معادلة للحفاظ على السلامة من الريح والماء ويتم تركيبه مع تطبيقات مضادة للريح والمطر.

الشهادات: يُقصدُ بها الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت وغيرها من الشهادات الإجبارية، التي يتم إصدارها لليخوت المتوافقة تماماً مع هذه اللائحة.

الاتفاقية: يستخدم هذا المصطلح للإشارة إلى جميع اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO)، مثل الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، لعام 1974، وما يجري عليها من تعديلات (الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)).

محطات التحكم: هي تلك المساحات التي يوجد بها جهاز الراديو الخاص باليخت، أو معدات وأجهزة الملاحة البحرية أو مصدر الطاقة أثناء الطوارئ ولوحة المفاتيح المستخدمة أثناء الطوارئ، أو ترتكز بها أجهزة كشف الحريق أو معدات التحكم في الحريق، أو التي يوجد بها وظائف أخرى ضرورية لسلامة تشغيل اليخت مثل التحكم في الحركة الملاحية لليخت، أو المذياع العام للركاب، أنظمة التثبيت، الخ. محطة التحكم التي يتواجد العاملون بها طوال الوقت هي محطات التحكم التي لا بد من تواجد أحد أفراد طاقم اليخت بها باستمرار، طالما كان اليخت في وضع التشغيل العادي.

طاقم اليخت/ أحد أفراد طاقم اليخت: جميع العاملين على متن اليخت سواء بطريق التوظيف أو من هم ضمن قوة اليخت سواء كان تعيينهم بطريقة مباشرة من جانب الشركة المالكة أو من خلال وكالة توفير موارد بشرية، ويحصلون على أجر نظير تشغيل اليخت أو الخدمة على متنه.

إقامة طاقم اليخت: هي المساحات المخصصة للاستخدام من قبل أفراد طاقم اليخت، بما في ذلك الكبائن والمراكز الصحية والمكاتب الإدارية والمراحيض والاستراحات وغير ذلك من المساحات المشابهة.

شروط التصميم الحرجة: يُقصدُ بها شروط التحديد المُحددة، والمُختارة لأغراض التصميم، والتي يتعين أن يحافظ اليخت على عدم المساس بها أو عدم الوصول إليها. ويتعين أن تكون هذه الشروط أكثر صرامةً من "أسوأ الشروط المعنية" من خلال توفير هامش ملائم يسمح بتطبيق معايير السلامة المكافئة في ظروف النجاة.

خط المياه في التصميم: يُقصدُ به خط المياه المقابل لأقصى وزن لليخت عند التشغيل بدون حمولة أو تشغيل لمعدات الدفع.

الهروب: يُقصدُ به خروج الشخص من الموقع الذي يتواجد به عند وقوع حادثٍ ما وذهابه إلى أقرب نقطة تجمع أو إلى نقطة التجمع المحددة.

المطبخ: المساحات المغلقة التي تحتوي على مرافق الطهي والتي يوجد بها أسطح حرارية، أو اتي يوجد بها أي أجهزة لطهي أو تسخين الطعام تزيد قدرة كلٍ منها عن 5 كيلو وات.

المرأب: هي مساحات تكون في الغالب غير مقسمة بأي طريقة وتمتد في الغالب إلى أطوال كبيرة أو تشمل طول اليخت بالكامل والتي يجري عليها شحن أو تفريغ السيارات المزودة بالوقود في خزانات الوقود الخاصة بها والتي تستخدم هذا الوقود في السير و/أو البضائع (المعبأة، المُجمعة داخل أو على متن السيارات أو العربات أو القاطرات أو سيارات النقل أو الحاويات أو الناقلات أو الوحدات المشابهة المزودة بوحدات تخزين سواء كانت تسير على الطريق أو على قضبان) في اتجاه أفقي عادةً.

الطن الحجمي (GT): الكتلة الإجمالية للمساحات المغلقة التي يتم التعبير عنها من حيث الكتلة على أساس 100 قدم مكعب (2,83 م^3) وهو ما يعادل طن حجمي واحد.

الضيف: هو الشخص المدعو للإقامة على متن اليخت لفترة زمنية طويلة أو قصيرة من قبل مالك اليخت أو أي شخص آخر مفوّض من جانب المالك. ويعتبر الضيف هو كل شخص بخلاف:

أ) القبطان، الضباط، طاقم العمل أو غيرهم من الأشخاص العاملين على متن اليخت أو المشاركين في تقديم الخدمات على متن اليخت.

ب) الأطفال تحت سن عام واحد.

اليخوت عالية السرعة: هو أي يخت مزود بمحرك يستطيع الوصول إلى سرعة تشغيل 25 عقدة أو أكثر، ووفقاً للمراجعة الملائمة لقانون السفن عالية السرعة (HSC لعام 2000): إن أي وحدة بحرية تستطيع السير بالسرعة القصوى ، المقاسة بالمتر في الثانية (م/ث)، والتي تصل إلى أو تزيد عن $3.7 \times \nabla^{0.1667}$ ؛ حيث يشير الرمز ∇ إإلى حجم الإزاحة المتوافق مع خط المياه في التصميم، بالمتر المكعب (م^3) مع استثناء المركبات المائية التي تسير بالكامل فوق سطح المياه في غير وضع الإزاحة باستخدام قوة ديناميكية هوائية ناتجة عن الاحتكاك بسطح الماء.

الطول: يجب تفسير الطول على أنه الطول المساوي لـ 96% من إجمالي طول خط الماء عند 85% من أقل عمق داخلي لليخت يتم قياسه من أعلى رافدة القص (الكيلة)، أو الطول من الجانب الأمامي لمقدمة اليخت إلى محور الشمندورة المثبتة على خط الماء، إذا كان هو الطول الأكبر. وفي اليخوت المُصمّمة بمجموعة رافدات قص (الكيلة)، فإن خط الماء الذي يتم قياس هذا الطول عليه يجب أن يكون موازياً إلى خط الماء في التصميم. ويُقصدُ بالطول العام الطول العام للجزء الطافي من اليخت فوق سطح الماء بما في ذلك جميع الهيكل السائد المرفق.

الوزن الخفيف: هو الإزاحة بالطن المتري ليخت بدون الأوزان المتغيرة مثل الطائرات المروحية، معدات الرياضة المائية، السيارات، الوقود، الزيوت، الماء الثقيل (إن وجد)، الماء الطازج، ومياه التخزين في الخزانات، والسلع الاستهلاكية، والضيوف وطاقم اليخت ومتعلقاتهم الشخصية.

المساحات المخصصة للمعدات: هي المساحات التي تحتوي على محركات الاحتراق الداخلي، والمحركات التوربينية التي تعمل بالغاز و/أو الغلايات، سواء كانت تُستخدم للدفع الرئيسي لليخت أو يبلغ إجمالي القوة الناتجة لها ما يزيد عن 110 كيلو وات، المولدات، وحدات الوقود، المعدات الكهربية الكبيرة، وغير ذلك من المساحات المشابهة والمرافق التابعة لها.

أقصى سرعة: هي السرعة التي يتم الوصول إليها عند قوة الدفع المستمرة الواردة في شهادة اعتماد اليخت عند أقصى وزن تشغيلي وفي المياه الهادئة.

الضباط وطاقم العاملين: الأفراد المتواجدين على متن اليخت، والذي يعتبر وجودهم ضرورياً لتنفيذ العمليات البحرية.

النفط/ البترول: يُقصدُ به المشتقات البترولية في أي صورة، ويشمل النفط الخام، البنزين، الرواسب النفطية، النفايات النفطية، والمنتجات المُكررة.

مقصورة التشغيل: منطقة مغلقة يقوم الضابط النوبتجي من خلالها بقيادة اليخت والتحكم في الحركة الملاحية لليخت.

قيود التشغيل: يُقصدُ بها القيود المفروضة على اليخت فيما يتعلق بأعمال المناولة، والتحكم، والأداء وإجراءات تشغيل اليخت الذي يجب أن يتم تشغيل اليخت وفقاً لها.

محطة التشغيل: هي مكان مخصص في مقصورة التشغيل مزوداً بالوسائل اللازمة للتحكم في الحركة الملاحية لليخت، وقيادة اليخت والاتصالات، والتي يتم من خلالها تنفيذ الوظائف الضرورية لضمان سلامة الملاحة البحرية، القيادة، الاتصالات، القيادة والسيطرة، توجيه حركة اليخت، والقيام بأعمال المراقبة بأمان.

المالك: يشار به إلى المالك الذي يتبع لملكيته اليخت– بصفة شخصية.

الشركة المالكة: هي الشركة المُسجلة رسمياً بصفتها المالك لليخت.

الركاب: المصطلح "راكب/ركاب" غير مستخدم في هذه اللائحة "اللائحة التنظيمية لليخوت بدولة الإمارات العربية المتحدة" ويستخدم مصطلح "ضيف/ضيوف" بدلا منه فيما يتعلق باليخوت الخاصة. ويُقصدُ بمصطلح "راكب/ ركاب"، حيثما ورد، الإشارة إلى لائحة دولية أخرى.

الأشخاص: يُقصدُ بهم جميع الأشخاص المتواجدين على متن اليخت، بما في ذلك طاقم العاملين، والمالك، والضيوف.

مساحات عامة: هي تلك المساحات المُخصصة للضيوف بما في ذلك الحانات، المناطق الترفيهية، الغرف المخصصة للتدخين، أماكن الاستراحة الرئيسية، الاستراحات، غرف وصالات الطعام، الغرف والصالات الترفيهية، الردهة، المراحيض، والمساحات المشابهة.

المنظمة المعتمدة: هي الجمعية المعنية بالتصنيف المعتمدة من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة للقيام بإصدار الاعتمادات، وإجراء أعمال الفحص، وإصدار الشهادات بالنيابة عن الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة بموجب اتفاقية تفويض.

مساحات الخدمات: يُقصدُ بها المساحات المغلقة التي تُستخدم كغرف لإعداد الطعام والتي تحتوي على معدات تسخين الطعام ولكن لا يوجد بها مرافق أو أجهزة طهي ذات أسطح معرضة للحرارة، أو مبردات، أو غرف تخزين، والغرف المغلقة التي تحتوي على المنقولات والأغراض الشخصية. وتشتمل هذه المساحات التي تحتوي على معدات طهي، على ما يلي:

أ) ماكينة تحضير القهوة، محمصة الخبز الكهربائية، غسالات الأطباق، أفران المايكروويف، غلايات المياه، وغير ذلك من الماكينات المشابهة، والتي تبلغ القدرة الكهربية القصوى لكل منها 5 كيلو وات.

ب) أطباق الطهي الحراري الكهربائية، والأطباق الحرارية المُخصّصة لحفظ الطعام ساخناً، والتي تبلغ القدرة الكهربية القصوى لكلٍ منها 2 كيلو وات ولا تزيد درجة حرارة السطح عن 150° درجة.

يخت الدعم: هو يخت معد لغرض خاص، فهو مخصص لحمل الإمدادات، المعدات، المخازن، طاقم الدعم إلى يخت آخر. ويكون يخت الدعم غالباً مملوكاً لنفس الشركة ويتم تشغيله بواسطة نفس الشركة المالكة لليخت الرئيس/المنقول له الدعم.

المراجعة/ الفحص/ التدقيق: يُقصدُ به دليل الإثبات الذي يؤكد على التوافق مع هذه اللائحة.

مانع الماء: يُقصدُ به أنه في جميع الظروف والأحوال البحرية لن تتسرب المياه إلى داخل السفينة. ويُقصدُ بالهيكل المانع للماء القدرة على منع تسرب المياه عبر هذا الهيكل في أي اتجاه تحت سطح الماء، مثلما يحدث في حالات تلف أو تحطم جسم السفينة.

الوقاية من الريح والماء: يُقصدُ به أن المياه لن تتسرب إلى داخل اليخت في جميع الظروف والأحوال المصاحب لهبوب الرياح أو الأحوال المناخية البحرية.

صاري الطقس: هو عارضة مكشوفة بالكامل من الأعلى ومن جانبين على الأقل للمناخ الخارجي.

أسوأ الظروف/ أسوأ الأحوال الجوية: يُقصدُ بها الأحوال الجوية المحددة في شهادة اليخت والتي يتم تشغيل اليخت عالمياً في إطارها. ويتعين عند تحديد هذه الظروف أو الأحوال مراعاة مقاييس مثل أسوأ أحوال طاقة الرياح المسموح بها، الارتفاعات القصوى للموج (بما في ذلك الحدود الخطرة لطول واتجاه الأمواج)، الحد الأدنى لدرجة حرارة الهواء، وضوح الرؤية وعمق المياه للملاحة الآمنة وغير ذلك من المقاييس التي تشترط الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة الالتزام بها مع مراعاة اختلاف نوع اليخت في مكان التشغيل.

الباب الثاني: الطفو والثبات

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 يجب تصميم اليخت وتشغيله مع مراعاة الحد من المخاطر بما في ذلك –على سبيل المثال لا الحصر– الآثار البيئية المسببة للانقلاب في وضع الحركة أو حدوث ثقوب في جسم اليخت أو حدوث أي ضرر للأشخاص والمعدات أو النقص في تكامل مانع الماء بسبب الارتطام أو الاصطدام أو الارتطام بالقاع أو الانقلاب في وقت السكون بسبب التغير في ظروف التحميل المتغيرة أو التعرض لأعمال عدائية أو أخطاء في التعامل مع السفينة.

1-1-2 يجب أن يتوافر باليخوت عالية السرعة مستوى الصلاحية للملاحة، بما في ذلك الحركات المسموح بها من قبل الأشخاص والمعدات في جميع ظروف التشغيل العادية.

2-1 المتطلبات الوظيفية

1-2-1 يجب أن يتوفر باليخت مساحة كافية من سطح الماء إلى أعلى نقطة في ظهر السفينة بالإضافة إلى قدرة اليخت على الطفومع ارتفاع ملائم لمقدمة السفينة وذلك لتفادي بطء السير واندفاع السير أو الغرق في أية حالة من الحالات التشغيلية التي يكون لها آثار كبيرة على اليخت.

2-2-1 يشترط في جسم اليخت أو الحاجز المانع للماء الذي من المفترض أن يمنع تسرب الماء،أن تكون جميع الثقوب والفتحات من نوعٍ له نفس درجة منع تسرب الماء مثل الهيكل الخارجي لليخت، وأن يكون له نفس الدرجة في حالة الحريق أيضاً.

3-2-1 وفي حالة إغراق أحد الأجزاء المانعة للماء فلا بد من توفر القدرة للتحكم في أي تسرب للمياه إلى الأجزاء المجاورة.

4-2-1 يُشترط أن يكون لدى اليخت القدرة على الاستمرار في حالة الطفو فوق سطح الماء وعدم الانقلاب في جميع ظروف التشغيل.

5-2-1 يُشترط أن يكون لدى اليخت القدرة على الاستمرار في حالة الطفو فوق سطح الماء وعدم الانقلاب في جميع ظروف التلف والإصابة بالأضرار المُحددة في هذه اللائحة.

6-2-1 يُشترط أن يكون اليخت مزوداً بإرشادات تشغيلية لتسهيل إدارة وتسيير اليخت.

3-1 التعريفات

تسري التعريفات التالية على هذا الجزء من اللائحة التنظيمية بأكمله:

عائم: يُقصدُ بها عدم تجاوز خط الماء لعارضة الحاجز المانع للماء.

الانقلاب: يُقصدُ به الدوران أو الميل أو الانحراف إلى درجة الزاوية التي ينعدم عندها استقرار اليخت.

جهاز الإغلاق: يُقصدُ به الجهاز الذي يستخدم لضمان إمكانية انغلاق أي فتحة في الهيكل المانع لتسرب الماء وتحويلها إلى مانعة للماء أو مانعة للمطر والريح.

التحطم بسبب التصادم: يُقصدُ به الأضرار ذات الآثار الرأسية والطولية والعرضية المحددة في القوانين/اللوائح المرجعية، والتي تؤثر سلباً على القدرة على الطفو. ويمكن أن يحدث التصادم في أي مكان في جسم اليخت ومقدمة اليخت. وقد ينجم عن هذا التصادم أي أضرار أو تحطم طولي أو عرضي للحاجز المانع للماء، ويتوقف ذلك على درجة خطورة الأضرار أو التحطم.

الأضرار / التحطم: يُقصدُ بها الحالة التي يفقد فيها اليخت القدرة على الطفو بسبب حدوث ثقب في جسم اليخت يؤدي إلى تدفق مياه البحر إلى اليخت.

نقطة الإغراق: يُقصدُ بها الحافة السفلية لأي فتحة قد يحدث من خلالها إغراق اليخت بالماء. وتشتمل هذه الفتحات على أنابيب الهواء وفتحات التهوية والفتحات الأخرى المغلقة بأي من تطبيقات منع تسرب الماء والفتحات ذات تطبيقات الغلق غير الكافية أو المنعدمة (الفتحات غير المُؤمنة). وقد لا يحدث غمر للفتحات المضادة للريح والمطر في حالة التوازن كما لا يحدث غمر للفتحات غير المُؤمنة في حدود الإطار المطلوب للثبات الإيجابي لليخت.

هياج البحر: يُقصدُ بها الأمواج والمياه التي ترتطم بحاجز الأمواج والأجزاء المكشوفة من السفينة.

الحاجز الرئيسي المانع للماء: يُقصدُ به المساحة الموجودة أسفل الحاجز المانع للماء مقسمة بواسطة حواجز عرضية متكررة مانعة للماء (تمتد بين جانبي اليخت ومن القاع إلى ظهر اليخت)، تفصلها مسافة تساوي على الأقل قيمة الامتداد الطولي للكسر أو الضرر المحتمل.

الغمر: يُقصدُ به الحالة التي يتكرر فيها انغمار عارضة الحاجز المانع للماء باليخت تحت خط الماء لفترة قصيرة من الزمن.

تحطم القاع: يُقصدُ بها الحالة التي يتحطم فيها قاع اليخت، كما هو مُحدد في قانون السفن عالية السرعة (HSC) لعام 2000. وتعتبر هذه الحالة حالة خاصة لتحطم القاع، بسبب الارتطام بالأرض عند سير اليخت على سرعة عالية.

الوضع المستقيم: يُقصدُ به في حالة السلامة، أن يكون اليخت في الوضع الأقرب إلى الوضع الأفقي؛ وفي حالة تحطم أو إصابة اليخت بأضرار، فيُقصدُ بها زاوية الانحراف المقبول لضمان سلامة اليخت.

الفصل الثاني: المسافة بين خط الماء وظهر السفينة والمسافة الاحتياطية للطفو

2–1 المسافة بين خط الماء وظهر السفينة

2–1–1 يجب أن يتوفر لدى جميع اليخوت مسافة ملائمة بين خط الماء وظهر السفينة – أو عارضة الحاجز المانع للماء على امتداد طول اليخت.

2-1-2 بالنسبة لليخوت ذات الأحجام والمواصفات التي تتلائم مع إطار العمل الخاص بخطوط الشحن الدولية (ICLL) فإنه يجب استخدام هذه الاتفاقية للتحقق من وجود مسافة ملائمة بين خط الماء وظهر اليخت وكذلك التحقق من ارتفاع مقدمة اليخت.

2-2 خط الماء وعلامات الارتفاع

2-2-1 يجب أن تكون علامة خط الماء متوازية على كل جانب في وسط اليخت للإشارة إلى أقصى حمل تشغيلي لليخت، وفق ما هو مستخدم للحفاظ على الثبات وحسابات المسافة الاحتياطية للطفو.

2-2-2 يجب أن يكون اليخت مزوداً بالوسائل اللازمة لتحديد الإزاحة وموازنة اليخت. يجب وضع علامات الارتفاع باستخدام وحدات القياس المترية على جانب من جسم اليخت، وقرب أو نحو مؤخرة ومقدمة اليخت، وذلك لاستخدامها في تحديد موازنة اليخت والإزاحة بالنسبة لليخت.

2-3 المسافة الاحتياطية للطفو

2-3-1 يجب حساب المسافة الاحتياطية للطفو بواسطة تضمين الأحجام المفترضة للحفاظ على منع تسرب الماء فقط، كما يجب أن يتم تضمين الحجم حتى عارضة الحاجز المانع للماء على الأقل. ويجوز تضمين أحجام الهياكل الكبيرة حتى الحافة السفلية للفتحة المضادة للريح والمطر.

2-3-1 يجب ألا تكون المسافة الاحتياطية للطفو أقل من القيم الواردة في الجدول التالي، والمحددة بالنسبة المئوية للإزاحة، فيما يتعلق بنطاق التشغيل المعتمد بالنسبة لليخت.

الأماكن القطبية	المحيطات	الأماكن الساحلية	نوع اليخت
%400	%300	%200	يخت ذو هيكل خارجي واحد

2-3-3 بالنسبة لليخوت الحالية، فإنه يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة السماح لها بتعديل هذه المتطلبات في حالة استيفاء شروط المسافة بين خط الماء وظهر السفينة وشروط الثبات.

2-3-4 يُشترط استيفاء القيم المحددة في الجدول الوارد في المادة (2-1)، متى كان ذلك قابلاً للتطبيق، بالنسبة للأنواع الأخرى من اليخوت باستثناء اليخوت العادية المزودة بموتور ذات الهيكل الواحد.

2-4 التحقق من الاتزام باللوائح التنظيمية

2-4-1 يجب تقديم المستندات التالية للاعتماد من أجل التحقق من الالتزام بالشروط والمتطلبات:

أ) خطة منع تسرب الماء وتكامل منع تسرب الماء؛

ب) رسم يوضح موضع علامات الارتفاع (يجوز أن تكون متضمنة في دليل حمولة اليخت)؛

ت) حساب المسافة بين خط الماء وظهر السفينة وحساب المسافة الاحتياطية للطفو، وفق ما هو مستخدم في دليل تحميل اليخت.

الفصل الثالث: تسرب الماء وتطبيقات الغلق

3–1 الحدود

3–1–1 يجب أن يتوفر لدى اليخت حدود مائية وحدود مانعة للريح والماء تمنع تجمع المياه في أي من الأجزاء والهياكل الفرعية غير المصابة بأضرار، المزودة بخاصية منع تسرب الماء.

3–1–2 يُشترط أن يكون الهيكل الخارجي والتركيبات الخارجية قابلة لتكون مضادة للماء والريح من أعلى عارضة الحاجز المانع للماء، بما في ذلك عارضة الحاجز المانع للماء حتى أعلى جزء ممكن من جسم اليخت.

3–1–3 يجب أن تكون الفتحات في الحدود المانعة لتسرب الماء مغلقة جيداً بواسطة نافذة أو باب يدور حول مفصلة. كما يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة الموافقة على غير ذلك من الإجراءات أو المطالبة بغير ذلك من الإجراءات.

3–1–4 يجب أن تكون الأنابيب والفتحات (المُخصصة للأسلاك، والأنابيب أو غير ذلك من الأغراض) مزودة بنفس درجة تكامل منع تسرب الماء مثل الهياكل والأجزاء المحيطة بها.

3–1–5 يجب تقليل الأنابيب والفتحات إلى الحد الأدنى في الحاجز المانع للماء في الجزء الأمامي من اليخت؛ وأن لا تكون مصنوعة من مواد تضر بتكامل منع تسرب الماء في حالة اندلاع الحريق.

3–2 تطبيقات الغلق

3–2–1 يجب تقليل الفتحات في جميع حدود الأجزاء الرئيسية في المناطق الفرعية باليخت، إلى الحد الأدنى المتوافق مع تصميم وتشغيل اليخت.

3–2–2 يجب أن تكون درجة ونوع تطبيقات الغلق المثبتة على الفتحات في الحدود المانعة لتسرب الماء معتمدة، ويمكن تشغيلها محلياً ويمكن غلقها بسرعة في جميع حالات وظروف التشغيل. يجب الترتيب لتشغيل جهاز الإنذار في حالة الفتح في غرفة القيادة.

3–2–3 يجب أن تسمح الأبواب والنوافذ المثبتة على الحدود المانعة لتسرب الماء والمعدّة لمرور الأفراد، بالمرور من أحد الأجزاء المانعة لتسرب الماء عقب تسرب الماء من أي جزء مجاور.

3–2–4 لتفادي حدوث مزيدٍ من الإغراق لجميع الفتحات الأنبوبية الموجودة بالحاجز المانع للماء أسفل عارضة الحاجز المانع للماء، يجب غلق هذه الفتحات بصمامات غلق، بحيث يمكن غلقها من موضعٍ أعلى عارضة الحاجز المانع للماء.

3–2–5 يجب غلق جميع الفتحات العمودية بأقفال مانعة للماء والريح.

3–2–6 يجوز خرق الحاجز المضاد للتصادمات بواسطة أنبوب واحد للتعامل مع الفيضانات الحادثة في أقصى مقدمة اليخت، وفي هذه الحالة يجب تثبيت غطاء الصمام من داخل مقدمة الحاجز المضاد للتصادمات، على أن يكون التحكم في فتح وغلق الصمام من نقطةٍ ما على الحاجز المانع للماء. ويجوز للهيئة الوطنية للموصلات بدولة

الإمارات العربية المتحدة اعتماد تثبيت الصمام في مؤخرة الحاجز المضاد للتصادمات، إذا كان متوفراً بالفعل على مسافة ملائمة من مؤخرة الحاجز المضاد للتصادمات.

3-2-7 الفتحات الموجودة أعلى عارضة الحاجز المانع للماء يجب تثبيتها باستخدام أجهزة/ أدوات غلق مانعة للريح والماء. ويجب أن تكون أجهزة/ أدوات الغلق المانعة للريح والماء ذات هيكلٍ مقوّى لمقاومة التلفيات والأضرار الصغيرة، وأن يكون من السهل غلقها بسرعة بطريقة آمنة، كما يشترط أن تكون مزودة بحافة دائرية من الخارج، الخ.

3-2-8 يجب أن تكون فتحات الصرف مزودة بوسائل كافية لمنع الماء من الرجوع إلى الداخل.

3-2-9 يجب أن تكون نوافذ الشحن والفتحات المشابهة مزودة بأبواب مضادة لنفاذ الماء والريح كما يجب أن تكون مزودة بخصائص تقلل من احتمالية دخول الماء إلى الحد الأدنى.

3-3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-3-1 بالنسبة لليخوت بجميع أنواعها، يجب أن تكون جميع الفتحات وتطبيقات الغلق من أنواع معتمدة لدى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة المفوضة بالاعتماد نيابة عن الهيئة، كما يشترط أن تكون متوافقة مع معايير إطار العمل الخاص بخطوط الشحن الدولية (ICLL)، حيثما كان ذلك قابلاً للتطبيق.

3-3-2 يجب تقديم المستندات المطلوبة لاعتمادها من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة المفوضة بالاعتماد نيابة عن الهيئة. كما يشترط توافر الرسومات الخاصة بالتركيبات العامة كما يجب تحديد جميع الفتحات والثقوب في جسم اليخت بوضوح على الرسم، كما يشترط تحديد الوسائل المستخدمة للحماية من دخول الماء، مع توضيح ما إذا كانت: مضادة للماء أم مضادة للريح والماء أم مزودة بصمام أم غير مُؤّمنة.

الفصل الرابع: الصرف وإجراءات الرشح

4-1 الصرف

4-1-1 يجب أن يكون اليخت مزوداً بنظام صرف لجميع العوارض المفتوحة غير المصممة لحمل الماء وفقاً لمستندات الثبات والتوازن الخاصة باليخت. يجب تزويد نظام الصرف الموجود أسفل عارضة الحاجز المانع للماء بالعديد من قنوات الصرف التي يمكن الوصول إليها، للوقاية من دخول الماء إلى اليخت.

4-1-2 يجب توفير نظام طوارئ للصرف السريع، متى أمكن، وذلك للحد من آثار الأسطح الحرّة الموجودة في مناطق حمامات السباحة. ولذلك، يجب تركيب صمام مانع لرجوع الماء على أنبوب الصرف، على أن يكون التحكم في تشغيله عن بعد من موضعٍ ما أعلى عارضة الحاجز المانع للماء. ويشترط أن يكون هذا النظام قادراً على صرف الماء الموجود بحمام السباحة خلال 3 دقائق.

4-2 إجراءات الرشح

4-2-1 يجب أن يكون اليخت مزوداً بالقدرة على رشح الماء المتجمع نتيجة حدوث أي أضرار للفتحات الموجودة بجسم اليخت. بالنسبة لجميع اليخوت، يجب توفير مضختي رشح على الأقل مزودتين بمزود طاقة مستقل. أما بالنسبة لليخوت العاملة في الأماكن الساحلية، فيكفي توفير مضخة واحدة من النوع المحمول.

4-2-2 يجب تزويد اليخت بخاصية رشح الماء المتجمع في الأماكن المخصصة للمحركات بالطريقة التي تمنع تصريف الماء الملوث بالزيت من اليخت إلى البحر.

4-3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

4-3-1 يجب تقديم المستندات المطلوبة لاعتمادها من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة المفوضة بالاعتماد نيابة عن الهيئة.

4-3-2 يجب تنفيذ العروض البيانية وفقاً للممارسات المعمول بها في هذا الشأن.

الفصل الخامس: الثبات والتوازن في وضع السلامة

5-1 متطلبات الثبات والتوازن في وضع السلامة

5-1-1 يجب أن يكون اليخت مزوداً بمقاومة معادلة للانحراف لمنع انقلاب اليخت نتيجة للعوامل الجوية والأمواج، وتجمع الثلوج، وازدحام السير، أو وجود متعلقات أو أغراض على السطح، كما يجب أن يكون اليخت مزوداً بطاقة استرجاع معادلة للعودة في الوضع المستقيم بمجرد انتقال حمل داخلي أو حمل ناتج عن عوامل بيئية أو انتقال أية أغراض أو متعلقات، وذلك في جميع أوضاع التشغيل.

5-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

5-2-1 بالنسبة لليخوت المزودة بموتور، فإنه يجب الالتزام بالمتطلبات الواردة في قانون السلامة الدولية لعام 2008 (القرار رقم 267 (85) الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO)).

5-2-2 بالنسبة لليخوت (التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي) العاملة في المناطق الساحلية، لا يشترط الالتزام بمعيار العوامل الجوية (السلامة الدولية (آي إس) – الجزء (أ) – الفصل (2-3) من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، ولكن باعتبار ذلك توجيهاً للقبطان، فإن منحنيات الثبات والتوازن في وضع السلامة يجب أن تكون معدة بطريقة توضح سرعات الرياح التي يتوافق معها معايير العوامل الجوية باتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، وذلك بالنسبة لخط الغاطس الخاص باليخت.

5-2-3 يجب أن يكون كل يخت عاملاً في المناطق القطبية متوافقاً مع جميع المتطلبات المعمول بها فيما يتعلق بالسلامة والثبات في حالة الإصابة بالأضرار، بما في ذلك السماح بتراكم الثلوج، على أن يتم حسابها وفقاً للجزء (ب)، الفقرة (6-3-1) من قانون السلامة الدولية.

5-2-4 بالنسبة ليخوت الإبحار ذات الهيكل الواحد، يشترط تطبيق المتطلبات التالية:

أ) يتم حساب الثبات والتوازن في وضع السلامة بالنسبة لظروف التشغيل ذات الصلة، وفقاً للحد الأدنى من نقل الحمولة بنسبة 100% من السلع والبضائع الاستهلاكية وحمولة عند الوصول تقدر بنسبة 10% من السلع والبضائع الاستهلاكية.

ب) يجب أن تكون الانحناءات الثنائية في جميع ظروف التشغيل بزاوية انحراف لا يقل عن 90° درجة. ومن الممكن الموافقة على زاوية الانحراف الأقل من 90° درجة بالنسبة ليخوت الإبحار الكبيرة، شريطة استيفاء شروط/ قيود التشغيل.

ت) يتم الحصول على المركز الرأسي للثقل (VCG) بأي من الطرق التالية:

- انحراف اليخت بالكامل في الجو على خلايا الحمل؛ أو
- حساب تفصيلي للوزن ومركز الثقل بالنسبة لجميع مكونات اليخت، مضافاً إليها هامش بنسبة 15% على ناتج ارتفاع المركز الرأسي للثقل.

ث) يجب أن تكون زاوية انحراف مؤخرة اليخت في وضع الثبات أكبر من 15° درجة في جميع ظروف التشغيل ذات الصلة.

ج) يجب ألا تؤدي أي فتحات، بصرف النظر عن الحجم، إلى إغراق اليخت، على أن يكون غمر هذه الفتحات عند زاوية ميل 40° درجة على الأقل. ومع ذلك، يجوز إهمال فتحات التهوية المؤدية إلى الخزانات.

بالنسبة لليخوت متعددة الهياكل، يجب الالتزام بالشروط والمتطلبات الإضافية التالية:

ح) يتم حساب الثبات في وضع السلامة في ظروف التشغيل ذات الصلة في كلٍ من الميل والانحراف.

خ) يجب الالتزام بمعايير الثبات والتوازن في وضع السلامة، كما جاء في الجزء الخاص بالسفن ذات الهياكل المتعددة بقانون السلامة الدولية (IS) لعام 2008.

د) في حساب عزم الاسترجاع في حالة الانحراف، يجب الحصول على زوايا الميل من أكثر من موضع لمركز الثقل الطولي (LCG)، شريطة أن تكون هذه المواضع في مقدمة الزوايا المطلوبة لتصميم خط الماء.

ذ) يجب أن تكون اليخوت ثلاثية الهيكل العاملة في المحيطات والمناطق القطبية مزودةً بطبقات جانبية، يكون لكل منها كتلة قابلة للطفو لا تقل عن 15% من كتلة الإزاحة في وضع الحمولة الكاملة.

يجب إجراء جميع حسابات الثبات والتوازن باستخدام برمجيات الهندسة الملاحية، كما يجب اعتماد جميع الحسابات من الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة المفوضة بالاعتماد نيابة عن الهيئة.

5-2-5 يجب تقديم المستندات المطلوبة لاعتمادها من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة المفوضة بالاعتماد نيابة عن الهيئة.

أ) حسابات الثبات والتوازن الأولية

ب) إجراء اختبار الانحراف والميل

ج) تقرير اختبار الانحراف والميل

يجب تقديم المستندات على الوجه الملائم مقدماً قبل بدء تشغيل اليخت. كما يجب تقديم حسابات الثبات والتوازن النهائية، بما في ذلك نتائج اختبار الانحراف والميل، في أقرب وقت ممكن بعد اعتماد بيانات الأوزان الخفيفة.

الفصل السادس: الثبات والتوازن في وضع التلف/ التحطم

6-1 الغرض

6-1-1 تعتمد مخاطر السلامة بالنسبة للأشخاص المحمولين على متن اليخت فيما يتصل بتسرب الماء عبر الحدود المانعة للماء على تصميم اليخت وكيفية إدارة/ تشغيل اليخت. وتحدث أكثر الحوادث احتمالاً نتيجةً الارتطام بالقاع أو الاصطدام (بسفينة أخرى)، مما يتسبب في حدوث أضرار أو تحطم لجوف أو قاع اليخت والمقدمة أو تحطم أحد الجوانب، على الترتيب.

6-1-2 يجب تصميم ليخت مع مراعاة تقليل تتابع حدوث الأضرار أو التطم في أجزاء مختلفة إلى أقل حد ممكن، ومراعاة إمكانية تحديد مواضع التحطم أو الأضرار بسهولة، في نهاية الأمر، حتى يتمكن القبطان في حالات الطوارئ التي تحدث تباعاً لذلك من اتخاذ الخطوات الملائمة من أجل إنقاذ الأرواح والممتلكات إلى أقصى درجة ممكنة.

6-1-3 يجوز أن يكون عدد وموضع الحواجز المانعة للماء، وأنواع تطبيقات الغلق، الخ، غير متوافق مع التصميم الطبيعي ومتطلبات التشغيل الطبيعية، وذلك في حدود معينة. ويجب اعتبار الشروط والمتطلبات الواردة في هذا الفصل على أنها تمثل الحد الأدنى من حماية اليخت والأشخاص المحمولين على متنه. كما يعتبر "مستوى الحماية" مرادفاً لـ "النجاة في ظروف التحطم" أو "متطلبات الثبات والتوازن عند تحطم اليخت".

6-2 حماية قابلية الطفو

6-2-1 يجب أن يكون اليخت قادراً على النجاة في حالة حدوث أي من حالات التحطم أو الأضرار، في إطار حدود معينة، في أي مكان أسفل خط الماء.

6-2-2 يجب أن يكون اليخت قادراً على النجاة في حالة حدوث أي من حالات التحطم أو الأضرار، في إطار حدود معينة، في الأجزاء المكشوفة خصيصاً من هيكل اليخت. وتشمل الأجزاء المكشوفة خصيصاً من هيكل اليخت الجزء المقابل لمقدمة عارضة الحاجز المانع للماء والأجزاء الأعمق في جوف هيكل اليخت وحول الملحقات المثبتة بالهيكل تحت خط الماء.

6-2-3 يجب ألا يؤدي تحطم أو فقدان أي من الملحقات غير المُؤّمنة المثبتة في اليخت، مثل مراوح ومحركات الدفع، والعواميد والعوارض، والدفة إلى التسبب في فقدان تكامل منع تسرب الماء والريح لأي من الأجزاء الفرعية الأخرى.

6-2-4 يجب أن تكون جميع اليخوت الجديدة (التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي400 طن إجمالي) مزودة بقدرة قياسية للنجاة. ويجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة التغاضي عن هذا الشرط، إذا تبين لدى

الهيئة عدم جدواه، على أن تتم مراعاة ملف التشغيل وعدد الأشخاص وأقصى سرعة مستمرة وغير ذلك من النواحي الأخرى ذات الصلة.

6–2–4 يمكن الموافقة على الحد الأدنى من متطلبات النجاة، بالنسبة لليخوت الجديدة (التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي). ويجوز إصدار متطلبات و/أو قيود إضافية فيما يتعلق بمنطقة التشغيل والظروف الجوية والسرعة وغير ذلك من النواحي الأخرى ذات الصلة. أما بالنسبة لليخوت عالية السرعة، فيشترط الالتزام بقانون السفن عالية السرعة (HSC) لعام 2000 الوارد بالاتفاقيات الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية (IMO) فيما يتعلق بسفن الشحن.

6–2–6 بالنسبة لليخوت الحالية غير المتوافقة مع الدرجة القياسية للنجاة، يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة إصدار متطلبات و/أو قيود أخرى لتحقيق درجة ملائمة من الدرجة القياسية للنجاة بالمقارنة بأي يخت جديد.

6–3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

6–3–1 يجب أن يكون التحق من االالتزام بمتطلبات الثبات والتوازن في حالة التحطم باستخدام برنامج حاسوبي مختبر من قبل ومقبول لدى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة. ويجب أن تعتمد عملية الحساب على ما يلي (وذلك بالنسبة لليخوت التي تم إنشاؤها بعد بدء سريان هذه اللائحة التنظيمية):

أ) بالنسبة لليخوت (التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي)، يشترط تطبيق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لعام 2009 (القرار رقم 267 (82) الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية) أو قانون اليخوت عالية السرعة (HSC) لعام 2000 المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO).

ب) بالنسبة لليخوت (التي يكون وزنها أقل من 500 طن إجمالي) والتي تحمل أكثر من 12 شخصاً على متنها بالإضافة إلى الطاقم، فإنه يسري تطبيق ما يلي:

- اليخت التقليدي: تنطبق معايير الثبات والتوازن في حالة التحطم وفقاً للاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحار (SOLAS) لعام 1974، الفصل الثاني، الجزء (ب)، اللائحة (8)، الفقرة (2–3–6).
- اليخت عال السرعة: ينطبق الفصل الثاني من قانون السفن عالية السرعة (HSC) لعام 2000 المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO) – المعني بالتطبيق على السفن المخصصة لنقل الركاب.

ت) بالنسبة لليخوت (أقل من 500 طن إجمالي) والتي تحمل أقل من 12 شخصاً على متنها بالإضافة إلى الطاقم، فإنه يسري تطبيق ما يلي:

- اليخت التقليدي: يجب افتراض حدود التحطم/ التلفيات كما هو محدد في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لعام 1974، الفصل الثاني، الجزء (ب)، اللائحة (8–4).
- اليخت عال السرعة: ينطبق الفصل الثاني من قانون السفن عالية السرعة (HSC) لعام 2000 المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO)، كما هو مطبقٌ على سفن الشحن والبضائع.

بالنسبة للتلفيات/ التحطم في جوانب اليخت أو في القاع، باستثناء تحطم جوف اليخت، فإنه يمكن افتراض مقياس ذو جزء واحد فقط. أما بالنسبة لتحطم جوف اليخت، فإنه يمكن الموافقة على زاوية انحراف تبلغ 15° درجة، شريطة توفر أسطح عارضات فعّالة غير قابلة للانزلاق ونقاط تثبيت ملائمة، مثل الفتحات، القضبان، الخ.

6-3-2 يجب تقديم الحسابات الأولية الخاصة بالثبات والتوازن في حالة التحطم أو حصول الأضرار إلى الإدارة للاعتماد في أقرب وقت ممكن في مرحلة التصميم.

الفصل السابع: الشروط التشغيلية

7-1 معلومات الثبات والتوازن

7-1-1 يجب تقديم المعلومات المطلوبة من جانب القبطان بخصوص الثبات والتوازن وقابلية الطفو لليخت، وحفظ نسخة منها في اليخت لتسهيل تشغيل وقيادة اليخت بأمان والنجاة والإخلاء والإنقاذ، في حالات الطوارئ. وتخضع هذه المعلومات للموافقة من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة المفوضة بالاعتماد نيابة عن الهيئة.

7-1-2 يجب الاحتفاظ بنسخة ورقية واحدة على الأقل من دليل التحميل على متن اليخت وأن تكون متوافرة أيضاً في غرفة القيادة. ويشترط أن يشتمل محتوى المعلومات الخاصة بالثبات والتوازن وقابلية الطفو في حالتي السلامة والتحطم/ الإصابة بالأضرار – على الأقل – على تعليمات التشغيل، بما في ذلك:

أ) مقياس أو متطلبات الثبات والتوازن.

ب) محاذير عامة لتفادي الانقلاب.

ت) القيود المفروضة على التحميل والتشغيل.

ث) إجراءات تصريف المياه المتسربة إلى الداخل، إن أمكن، مزودةً برسوم توضيحية لحالات التحطم/ الإصابة بالأضرار التي تستلزم تصريف المياه المتسربة إلى الداخل.

ج) الشروط القياسية للتحميل التشغيلي وأمثلة على تطوير شروط تحميل مقبولة أخرى باستخدام المعلومات الواردة في كتيب الثبات والتوازن.

ح) القيود المفروضة على الانقلاب، والغرق.

خ) المتعلقات والأغراض الموجودة على السطح الحر.

د) شبكات الصرف الخاصة بحمامات السباحة.

ذ) المتعلقات والأحمال الخاصة بالأشخاص أو المعدات أو الناتجة عن الرياح التي تؤدي إلى ميل اليخت.

ر) محاذير الشحن والتفريغ.

ز) إجراءات الإنقاذ.

س) التحكم في الفتحات والمحاذير العامة لتفادي إغراق اليخت بدون عمد.

ش) الميل/ الانقلاب.

ص)قوة هيكل/جسم اليخت، إذا كان قابلاً للتطبيق.

ض)حالات عدم الإبحار، إذا كان قابلاً للتطبيق.

ط) تفاصيل وبيانات اليخت

ظ) تفاصيل المنارة العائمة ومنشأها.

ع) تفاصيل الحسابات الهيدروستاتيكية (توازن الموائع) والتجاويف العرضية الخاصة بالثبات والتوازن.

غ) السعة والمركز المتوسط للخزانات والمخازن والمساحات المخصصة للبضائع والتخزين بالإضافة إلى بيانات الحمل الصافي/ الحمل الآجر.

ف) أمثلة لحسابات الثبات والتوازن.

ق) أمثلة لحالات تشغيل اليخت المتوافقة مع متطلبات الثبات والتوازن.

ك) معلومات حول الثبات والتوازن في حالة التحطم/ الإصابة بأضرار، توضح إجراءات النجاة بعد حدوث الأضرار/ التحطم.

ل) الوسائل المتبعة لاستعادة اليخت للهوامش الاحتياطية لقابلية الطفو والثبات والتوازن.

7–1–3 بالنسبة لجميع يخوت الإبحار، يشترط أن يحتوي كتيب الثبات والتوازن على معلومات وإرشادات بخصوص ما يلي:

أ) مخاطر الثبات والتوازن التي يتعرض لها اليخت الشراعي، بما في ذلك مخاطر الانقلاب في حالة الانحراف و/أو الانحدار.

ب) أقصى سرعة آمنة للريح في حالات التشغيل ذات الصلة.

ت) يجب تحديد اختيار الطرق الملاحية وفقاً لقوة الرياح واتجاهها وحالة البحر.

ث) يجب اتخاذ المحاذير اللازمة عند تغيير المجرى من السير في اتجاه الريح إلى عكس اتجاه الريح.

7–2 حاسوب الأحمال

7–2–1 إذا كان اليخت مزوداً بحاسوب لتقدير الأحمال/ الثبات والتوازن، فإنه يجب الحصول على اعتماد لهذا الحاسوب من نفس الهيئة التي قامت باعتماد حسابات الثبات والتوازن. ويشترط أن يتم الاعتماد وفقاً للمبادئ والإرشادات الواردة في الجزء (ب)، الفصل الرابع من قانون السلامة الدولية (IS) لعام 2008 المعتمد لدي المنظمة البحرية الدولية (IMO).

7–2–2 في حالة تثبيت حاسوب لتقدير الأحمال أو الثبات والتوازن وكان هذا الحاسوب هو المصدر الرئيسي للتحقق من التوافق من متطلبات قابلية الطفو والثبات والتوازن، فيشترط توفير مرفق احتياطي على متن اليخت.

7-3 الحوض الجاف لبناء السفن

7-3-1 يجب تزويد القبطان بالمعلومات الخاصة ببناء اليخت في الحوض الجاف. ويشترط أن يشتمل محتوى هذه المعلومات – على الأقل– على ما يلي:

أ) السعة، الموقع، إمكانيات منع تسرب الماء والحدود المضادة الريح والماء، بما في ذلك القنوات، والأنفاق، والفتحات.

ب) مواقع أجهزة الغلق المانعة لتسرب الماء والمضادة للريح والماء، بما في ذلك الأطباق المحمولة، والتي يمكن الوصول إليها من قبل الأفراد والمعدات.

ت) موقع أجهزة الغلق المانعة لتسرب الماء بما في ذلك نقاط التشغيل عن بعد.

ث) مواقع نقاط الإغراق بالماء.

ج) نظام التشغيل والعلامات المخصصة لغلق التطبيقات في البحر.

ح) إجراءات الصرف الخاصة بالمساحات المغلقة.

خ) إجراءات تحديد الموقع والسعة بالنسبة للتخلص من السوائل.

د) توفير المعلومات على متن اليخوت عالية المخاطر.

7-5 خصائص الإرساء

7-5-1 يشترط تزويد القبطان بمعلومات حول خصائص الإرساء الخاصة باليخت للمساعدة في تفادي حوادث التصادم أو الارتطام بالقاع.

يشترط أن يشتمل محتوى هذه المعلومات – على الأقل – على ما يلي:

أ) خصائص الدوران بما في ذلك الدوران المبدئي.

ب) خصائص التوقف وزيادة السرعة.

ت) آثار التوقف في الأماكن المرتفعة أو المياه الضحلة.

ث) آثار تغيير لاتجاه أثناء الإرساء.

ج) الحد الأدنى للسرعة أثناء الإرساء.

7-5-2 يُشترط تزويد القبطان بالمعلومات الخاصة بتشغيل اليخت (مثل السير في المياه الثقيلة) أو الإرساء من أجل الحد من المخاطر/ تقليل المخاطر المحتملة على طاقم اليخت والمعدات. ويشترط أن يشتمل محتوى هذه المعلومات – على الأقل – على ما يلي:

أ) مخاطر الاستدارة.

ب) الإبحار وسط الأمواج العالية.

ت) التوقف المفاجئ.

ث) خصائص الميل أثناء الدوران.

ج) آثار تغيير اتجاه السير على سلامة الطاقم والوظائف الضرورية للسلامة.

ح) الممارسات والطرق الضرورية بالنسبة لليخت للحد من آثار تغيير اتجاه السير على سلامة الطاقم والمعدات.

الباب الثالث: التكامل الهيكلي

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 هذا الجزء من اللوائح التنظيمية تم إعداده للتأكد من أن:

أ) نواحي السلامة المرتبطة بهيكل اليخت تشمل سلامة الحياة والسلامة الصحية والبيئية.

ب) التكامل الهيكلي لليخت يشمل الممتلكات ويوفر وضع تشغيل يمكن الاعتماد عليه.

1-1-2 يحدد هذا القسم المتطلبات اللازمة لمعادلة التفصيل المفروضة وعوامل السلامة من أجل احتساب القوة وفقاً للمعايير التقنية المعتمدة مثل قواعد التصنيف والقواعد الهيكلية ومعايير منظمة أيزو.

1-2 المتطلبات الوظيفية

1-2-1 يجب أن تكون جميع العناصر الهيكلية في اليخت ذات قوة كافية تناسب الظروف التشغيلية والبيئة التي سيستخدم اليخت فيها.

1-2-2 يجب أن تمثل الأحمال الموجودة على الهيكل جميع الظروف التشغيلية والبيئية التي سيستخدم اليخت فيها.

1-2-3 يمكن التغاضي عن الأحمال وسيناريوهات التحميل التي تبدو بها احتمالات ضئيلة للقبول في التصميم الهيكلي.

1-2-4 عند استخدام الهيكل لمجموعة من الأحمال المختلفة، يتم استخدام الأسوأ من بينها بناءً على درجة التفاعل وحجم الأحمال.

1-2-5 يجب أن تكون المواد المستخدمة في الهيكل مناسبة للغرض من استخدام اليخت. ويجب توثيق خصائص المواد والتحقق منها.

1-2-6 يجب أن تعكس قوة العنصر الهيكلي حالة العنصر وصفاته التحميلية.

1-2-7 يجب أن تكون انحرافات العناصر الهيكلية ضمن الحدود العادية المقبولة في المجال البحري وضمن الحدود الوظيفية المطلوبة للآلات والمعدات.

1-2-8 يجب أن يكون إنشاء اليخت على أساس نظام جودة معتمد وإجراءات معتمدة، كما يجب توثيق عملية الإنشاء والتحقق من صحتها.

1-3 التعريفات

يسري العمل بالتعريفات التالية في هذا القسم من اللوائح التنظيمية:

الاحتمالات الضئيلة المقبولة: تعني أن الأمر مناسب للأحداث التي تعد خطورتها مقبولة بدون القيام بالتخفيف من حدتها. ويعادل المستوى المرجعي لهذه الاحتمالات مستوى السلامة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

درجة الشك في الأحمال: تعني مدى عدم التأكد من صفات وحساب أحمال التصميم.

البلاستيك المقوى بالألياف: تعني مادة البلاستيك المقوى بالألياف.

الظروف التشغيلية المستهدفة: تعني الظروف التشغيلية التي يستخدم اليخت فيها والتي تم تصميمها من أجلها.

تأثير الأحمال: تعني تأثيرات الحمولات المختلفة مع بعضها على نفس العنصر في نفس الوقت.

أكبر حمل متوقع: يعني أكبر حمل محتمل في التوزيع الإحصائي للأحمال.

أسوأ تجميع واقعي: يعني:

أ) عند وضع عدة أحمال على عنصر هيكلي، فإن أسوأ تجميع واقعي هو تجميع الأحمال بطريقة تعكس التشغيل المخطط لليخت. (على سبيل المثال: تجميعات الأحمال على شراع الإبحار بأوضاع إبحار مختلفة)

ب) تجميع الأحمال الإحصائية (أحمال الأمواج) بطريقة يحتمل معها أن يكون التجميع ضمن مستوى السلامة المقبول. (على سبيل المثال: تجميع أحمال الموجات العالمية والمحلية على العوامة).

ويعادل مرجع مستوى السلامة هذا مستوى السلامة في الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

الصاري: يعني عمود قوي يستخدم في الصواري وأعمدة التطويل على اليخت الشراعي.

الدعامة: تعني حبلاً أو سلكاً أو عود صلب لدعم أو تعزيز الصاري أو السارية أو غير ذلك.

الشراع الثابت: يعني شراع الإبحار بدون أي أشرعة أخرى وحباله.

الفصل الثاني: الأحمال والقوة

2-1 مدى التحقق من صحة الهيكل

2-1-1 تسري هذه اللوائح التنظيمية على بدن اليخت والهيكل الموجود فوق السطح بما في ذلك:

أ) جميع أجزاء البدن بما فيها القوة الكلية والقوة الموضعية.

ب) قاعدة المعدات.

ت) معدات المرسى والسحب.

ث) معدات الإرساء.

ج) الدفة وملحقاتها.

ح) أجهزة البدن والسنادات (ملحقات زعانف التوازن، وسنادات أسطوانة عمود المروحة، وغير ذلك).

خ) هيكل وضع الحمولة على اليخت في الحوض الجاف.

2-1-2 بالنسبة لليخوت الشراعية، يجب تغطية البنود الإضافية التالية في هذه اللوائح التنظيمية:

أ) الصواري والأغطية والدعامات والأشرعة الثابتة.

ب) أساس الصاري والأغطية والأوناش وأماكن ربط الحبال وملحقاتها.

ت) الرافدة وتوصيلها ببدن اليخت.

2-2 الأحمال

2-2-1 يجب مراعاة أنواع الأحمال التالية:

أ) وزن الأحمال الدائم للهياكل والمعدات وثقل التوازن الدائم والشراع. ويجب أن يكون حجم الحمل هو القيمة المحددة.

ب) الأحمال المتغيرة – أحمال الرافعة وأحمال رفع قوارب النجاة وثقل التوازن المتغير وضغط الخزان وحمل الإقامة والمواد والمعدات المخزنة. وأساس الاحتساب هو قيمة الحمل المحددة.

ت) الأحمال البيئية – الأمواج والرياح وأحمال القصور الذاتي وتراكم الثلج والجليد. يجب اعتبار حجم الحمل على أنه "أقصى حمل متوقع" مع الأخذ بعين الاعتبار التوزيع الإحصائي وموثوقية بيانات الأمواج في المنطقة التي يتم تشغيل اليخت فيها.

ث) أحمال التغيرات – التمدد الحراري وتغير الشكل. يجب مراعاة ذلك، عندما يكون مناسباً، بناءً على الخواص الميكانيكية للمواد.

ج) الأحمال في حالات الحوادث – الفيضان والتصادم وتأثيرات الأعطال. يكون أساس الاحتساب عادةً هو القيمة المتوقعة بدون أي عامل سلامة على الأحمال.

ح) الأحمال المتكررة على الهيكل، مثل أحمال الموجات، قد يكون لها آثار تثاقل، ويكون أساس احتساب التثاقل هو سجل الأحمال المتوقعة.

2-2-2 يجب أن تنعكس درجة عدم التأكد في الأحمال المستخدمة في الاحتساب على عوامل السلامة.

3-2 القوة

2-3-1 يجب أن تكون قوة العناصر الهيكلية التي تغطيها هذه اللوائح التنظيمية أكبر من تأثير الحمل على نفس العنصر مع ترك هامش سلامة يعكس درجة ومقدار عدم التأكد في أسلوب التقدير. وعند التعبير عن ذلك بمصطلحات رياضية: القوة أكبر من تأثير الحمل مع هامش السلامة.

2-3-2 يجب الحصول على موافقة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة على المعايير الفنية المستخدمة كأساس للتحقق من القوة.

2-3-3 يجب أن تكون قوة المادة محتسبة على أساس بيانات معتمدة للمادة. ويجب أن تعكس عوامل السلامة المستخدمة في عمليات احتساب القوة نوع الهيكل.

2-3-4 يجب أن تعكس قوة العنصر الهيكلي تصنيف العنصر كما هو محدد فيما يلي. ويجب أن يقابل الزيادة في العناصر الحرجة زيادة في مستوى السلامة:

أ) العناصر الهيكلية الخاصة التي قد يكون للفشل فيها آثار فورية مسببة لكوارث على اليخت.

ب) العناصر الهيكلية الأساسية التي تعتبر مهمة للسلامة الكلية على اليخت.

ت) العناصر الهيكلية الثانوية في البدن والتي لا يكون للفشل فيها تأثير فوري خطر على اليخت.

2-3-5 يجب توثيق قوة جميع خزانات الوقود لما لها من آثار بيئية خطيرة.

2-3-6 يجب أن يعتمد التغير في الشكل الذي قد يؤثر على دعم الآلات أو الأعمدة أو أنظمة الأنابيب على أقصى القيم المتوقعة.

2-3-7 قد تؤدي الأحمال في حالات الحوادث إلى أضرار في الهيكل، لكن يجب أن يكون اليخت مصمماً بما يتوافق مع حالات الأحمال التالية في حالات الحوادث دون التعرض لأضرار دائمة:

أ) الفيضان.

ب) الارتطام بالقاع بسرعة متوسطة بالنسبة إلى اليخوت الشراعية بالرافدة.

2-3-8 يجب مراعاة الأضرار الهيكلية الناتجة عن التثاقل بسبب الأحمال المتكررة.

2-4 المواد

2-4-1 يجب أن تكون جميع المواد المستخدمة في إنشاء اليخت مناسبة للغرض من استخدامها.

2-4-2 يجب أن يكون التحقق الهيكلي من البدن على أساس الخواص الميكانيكية المعروفة للمواد.

2-4-3 يجب أن تتضمن الخصائص الميكانيكية للمواد تأثيرات التقادم عندما يكون ذلك ذا صلة.

2-4-4 تعد مركبات الفولاذ والألومونيوم والألياف مواد مقبولة بشكل عام في إنشاء بدن اليخت. ويجب توثيق الخصائص الميكانيكية لكل صنف ونوع وجودة معينة في كل حالة.

2-4-5 يجب أن تكون المواد المستخدمة في اليخوت المصممة للعمل في المناطق القطبية مناسبة للعمل في هذه الظروف.

2-5 الإنشاء

2-5-1 يجب أن يتم إنشاء البدن والعناصر الهيكلية بموجب نظام جودة على مستوى نظام أيزو 9001. ويمكن الموافقة على أنظمة الجودة الأخرى على نفس المستوى بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

الفصل الثالث: التحقق من التوافق مع اللوائح التنظيمية

3-1 التحقق من التوافق

3-1-1 يجب تصميم اليخوت التي يبلغ وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي وبناؤها واعتمادها وفقاً للوائح التنظيمية في القوانين السارية عليها. يجب الوفاء بجميع اللوائح التنظيمية المرتبطة بالهيكل والمذكورة في هذا الجزء في القواعد الحاكمة للصنف.

3-1-2 بالنسبة إلى اليخوت التي يبلغ وزنها أقل من 400 طن إجمالي، فإن شهادة التصنيف ليست إلزامية، ويمكن أن يتم التحقق من التزام اليخت باللوائح التنظيمية لليخوت من خلال:

أ) شهادة تصنيف لليخوت التي يبلغ وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي، أو

ب) وفقاً للمعايير البحرية السارية المعترف بها لضمان مستوى السلامة المناسب، ووفقاً للمهام الوظيفية لليخت، أو

ت) بناءً على القانون الدولي المعترف به الذي يتم تطبيقه على اليخوت.

3-1-3 عند وضع تصميمات جديدة وحلول تقنية جديدة لا تغطيها القواعد والمعايير المشار إليها بشكل مباشر، فيجب توثيق الالتزام بالمقاصد من هذه اللوائح التنظيمية وإثبات ذلك بطريقة منظمة. ويتضمن ذلك على سبيل المثال، وثائق أسس التكافؤ وتحليل الخطورة الموجودة والاختبارات والتجارب الممتدة وغير ذلك. وعندما تكون الموافقة على اليخوت مبنية على مثل هذه الاعتبارات، فيجب الاتفاق على الأسلوب مع الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها.

3-1-4 تشمل المبادئ الأساسية للتحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية من الخطوات الرئيسية التالية:

1) الموافقة على جميع وثائق المشروع.

2) المتابعة أثناء الإنشاء والتركيب، بما في ذلك متابعة المواد المستخدمة في التصنيع وإجراءات التصنيع وجودة التصنيع فيما يتعلق باللحام والأبعاد والمحاذاة وما إلى ذلك.

3) الفحص النهائي والاختبارات قبل التسليم بما في ذلك التجارب في البحر.

4) الفحص أثناء التشغيل.

يجب أن يتم التحقق من التوافق باللوائح التنظيمية المذكور أعلاه بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها.

3-2 وثائق القوة

3-2-1 يجب توثيق قوة اليخت خلال جميع خطوات العملية. وعادةً ما يتم ملء هذه الوثائق وإعدادها بواسطة حوض البناء. وتتضمن هذه الوثائق:

أ) خصائص المواد وأوراق البيانات وشهادات المواد؛

ب) ويجب توثيق التصميم الهيكلي من خلال مجموعة كاملة من الرسومات الهيكلية لبدن اليخت،

ت) والحسابات الهيكلية للعناصر الحرجة،

ث) ومستندات مراقبة الجودة من عملية الإنشاء، بما فيها اختبارات المواد ودرجات الحرارة والرطوبة المسجلة في الإنشاء بالبلاستيك المقوى بالألياف وعمليات اللحام للأجزاء المهمة،

ج) وتقارير الجودة من عمليات الإصلاح لتغطية الإنشاءات وعمليات التغيير وغير ذلك.

3-3 المستندات المطلوب الاحتفاظ بها على متن اليخت

3-3-1 يجب تقديم المستندات التالية عند تسليم اليخت:

أ) الترتيبات العامة ورسومات للجزء الأوسط من اليخت مع ختم / توقيع للتحقق من الصحة.

ب) خطة إدخال اليخت إلى الحوض.

ت) خطة الخزان.

ث) دليل تشغيل يشمل جميع القيود التشغيلية والأحمال وما إلى ذلك من الناحية التصميمية.

3-4 اليخوت الموجودة

3-4-1 يتم اعتبار اليخوت الموجودة ذات قوة هيكلية مناسبة إذا كان قد تم إصلاحها بشكل جيد وإذا كانت:

أ) قد تم بناؤها بمعايير اليخوت الجديدة ولا تزال باقية بهذا التصنيف، أو

ب) قد تم بناؤها بمعايير اليخوت الجديدة، وإذا ما كانت لم تعد ضمن التصنيف، فإنها تخضع للفحص الهيكلي الكامل لتحديد ما إذا كان بدن اليخت باق على حالة البناء والسجلات تشير إلى معايير مرضية، أو

ت) لم يتم بناؤه وفقاً لمعايير اليخوت الجديدة، لكن تم تقديم المعلومات الكاملة، بما فيها الحسابات والرسومات والتفاصيل المتعلقة بالمواد ومراجعتها وبعد إجراء فحص على اليخت وجد أنه بحالة جيدة وفقاً لهذه اللوائح التنظيمية.

الباب الرابع: تركيبات الآلات والتركيبات الكهربائية

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 يجب أن يكون تصميم تجهيزات الآلات والتجهيزات الكهربائية وإنشاؤها مناسباً للخدمة المقصودة منها ويجب أن يتم تركيبها وحمايتها بحيث لا تشكل خطراً على الأشخاص الموجودين على متن اليخت. ويسري هذا على آلات الدفع وآلات القيادة والتركيبات الكهربائية مع الملحقات المساعدة المتصلة بها ويسري أيضاً على أي عملية تركيب آلات بغض النظر عن أهميتها.

1-1-2 يجب أن تضمن تجهيزات الآلات والتجهيزات الكهربائية أن تكون السرعة والقدرة على المناورة والأداء العام لليخت آمناً وصالحاً لسكن جميع الأفراد الموجودين على متن اليخت مع إتاحة الإبحار الآمن.

1-2 المتطلبات الوظيفية

1-2-1 يجب أن تعمل تجهيزات الآلات على توفير ظروف مريحة للضيوف مع ضمان القدرة على تحرك اليخت بأداء كاف والاحتفاظ بهامش للسلامة وفقاً لأوضاع التشغيل المحددة بالنسبة إلى اليخت.

1-2-2 يجب أن تضمن التجهيزات الكهربائية توفير طاقة كافية تفي باحتياجات اليخت بالإضافة إلى ضمان توفير الطاقة للمستهلكين المحددين في حالات الطوارئ ذات الصلة.

1-2-3 يجب أن يكون نظام الترشيح لديه القدرة على التخلص من الكميات اللازمة من على متن اليخت في حالات الطوارئ والحالات العادية المتوقعة.

1-2-4 يجب تزويد جميع الأنظمة والمكونات بأجهزة تحكم ومراقبة ملائمة لضمان التشغيل الآمن الذي يمكن الاعتماد عليه.

1-2-5 يجب تصميم تجهيزات الآلات بحيث تكون أي نتيجة لأي فشل ضمن المعايير المقبولة المحددة في هذا القسم من هذه اللوائح التنظيمية.

1-2-6 في حالة الطوارئ، يكون للسلامة الأولوية القصوى فوق جوانب الراحة. وفي حالة الفضل في ترتيبات السلامة، يجب توفير السلامة بالترتيب التالي حسب الأولوية:

أ) سلامة الأفراد.

ب) السلامة البيئية.

ت) سلامة الأصول.

1-2-7 يجب تصميم جميع الأنظمة والمكونات وتركيبها وتشغيلها دون التسبب في أي أضرار غير مقبولة على الأفراد.

1-3 تعريفات

تنطبق التعريفات الواردة فيما يلي، حسب الترتيب الأبجدي، على **هذا الجزء** من اللائحة:

موضع التحكم: يُقصدُ به الموضع المزود بوسائل للتحكم بأحد الأجزاء/ الأنظمة/ الوظائف.

العطل: يُقصدُ به حالة التراجع المفاجئ المتسبب في انعدام الأداء الوظيفي.

السوائل القابلة للاشتعال: يُقصدُ بها أي سائل قابل للاشتعال عند درجة اشتغال 60° درجة وتحت ضغط البخار أقل من 60 رطل/بوصة^2 (وحدة قياس: رطل/ بوصة^2)، ومزيج من السوائل ذات مكوّن ذو درجة اشتعال تزيد عن 60° درجة، ويشكّل نسبة تصل إلى 99% أو أكثر من الحجم الكلي للمزيج، والذي لا يعتبر سائلاً قابلاً للاشتعال.

حالة التشغيل والإشغال العادية: يُقصدُ بها الحالة التي يعتبر فيها اليخت، بصفة عامة، في وضع التشغيل ويقوم بوظائفه بشكلٍ عادي. وتشتمل حالة التشغيل والإشغال العادية على توفر الوظائف التالي، كحدٍ أدنى: معدات وأجهزة الدفع، جهاز التوجيه والقيادة، الملاحة الآمنة، السلامة من الحريق والغرق، الاتصالات الداخلية والخارجية وأجهزة الإشارة، وسائل النجاة، أوناش رفع قارب النجاة. أوناش رفع الهلب، وأنظمة الإضاءة اللازمة للتشغيل العادي وإجراء أعمال الصيانة العادية لليخت. كما يشترط استيفاء شروط التصميم المريح للإسكان/ الإشغال، بما في ذلك الطهي والتسخين والتبريد، تكييف الهواء، التبريد الداخلي، التهوية الميكانيكية، شبكات الصرف ومياه الشرب. ويشترط أيضا توفير جميع أنظمة المرافق المخصصة للخدمات الواردة أعلاه.

التحكم عن بعد: يُقصدُ به التحكم في أحد الأنظمة/ المكونات من موضع أو مكان آخر بخلاف الموضع المحلي. وقد يرتكز نظام التحكم عن بعد على نظام التحكم المحلي.

وقف الآلة/ تجميد النشاط: يُقصدُ به أن الوحدة تتحول إلى حالة السلامة.

العطل الأحادي: يُقصدُ به حدوث شيء مرة واحدة لأحد الأنظمة أو المكونات عن مستوى ما يتسبب في تعطل عمل هذا النظام أو المكون.

الفصل الثاني: المعدات – عام

2-1 المواصفات التشغيلية

2-1-1 ينبغي أن يتم تقديم مواصفة تشغيلية تصف العملية المقرر تنفيذها باليخت في أوضاعه المختلفة. يجب أن تتكيف الحلول التقنية والإجراءات التشغيلية التي نفذت على متن اليخت مع المخاطر ذات الصلة بالعملية المقرر تنفيذها باليخت، بما في ذلك منطقة العمليات والأوضاع التشغيلية وعدد الأشخاص على متن اليخت وما إلى ذلك .

2-1-2 ينبغي لهذه المواصفة التشغيلية أن تعكس الطابع المعقد لليخوت والتشغيل المستهدف لها. وبالنسبة إلى اليخت ذي التصميم التقليدي المخصص للعمل الساحلي، يفترض أن تكون المواصفة التشغيلية شاملة مواصفات التصميم .

2-2 مبادئ التصميم الأساسي

2-2-1 تكون جميع المعدات والآلات المركبة على متن اليخت لائقة بالبيئة البحرية .

2-2-2 يتم تصميم الآلات وكل ما له صلة بالتشغيل الآلي ونظم السلامة على أساس وسيلتين مستقلتين للحيلولة دون تطور أي عملية إلى مرحلة الخطر .

2-2-3 يجب تنظيم جميع مواقع التحكم للآلات على متن اليخت بحيث تتاح المعلومات الوافية وواجهة المستخدم لضمان تشغيل آمن وفعال وموثوق به. ويجب أن تكون معالجة وبيان حقوق التحكم بين مواقع التحكم خالية من الغموض .

2-2-4 تنبغي أن تكون مواقع التحكم المختلفة مجهزة بالوسائل اللازمة لتحقيق تشغيل آمن.

2-2-5 يتم تنظيم جميع الآلات اللازمة للتسيير والتوجيه بواسطة وسائل التحكم المحلي. إذا فشل نظام التحكم عن بعد، يجب أن يكون التحكم المحلي متاحاً.

2-2-6 يجب أن تصمم جميع ماكينات التشغيل الآلي ونظم السلامة على متن اليخت بحيث يراعى في تصميمها نوعية تشغيلها، وضمان واجهة مستخدم بسيطة وبديهية ولا لبس فيها.

2-3 عواقب الأعطال

2-3-1 ينبغي أن يطبق مبدأ "من العطل للأمان" في تصميم النظم الآلية. في حالة حدوث عطل مستقل في الآلات، يجب أن تحوّل جميع الأجزاء والنظم –وبالتالي اليخت– إلى الحالة الأدنى خطورة، وفقا للمواصفات التشغيلية.

2-3-2 بصفة عامة، يجب أن تصمم النظم الآلية بحيث تخلو من أي عطل مستقل قد يؤدي إلى عواقب غير مقبولة. وقبول عواقب العطل المستقل يعتمد على وضعية التشغيل والنظم المتضررة من جراء ذلك العطل.

2-3-3 يتم اعتبار العطل مستقلاً ووضع أبعاد سيناريو له إذا ما كان العطل في أحد أجزاء الآلات (باستثناء المحرك الرئيسي، والعمود ووحدة الانتقال والتحرك. وبوجه عام فإن نتيجة العطل المستقل يجب ألا تكون خللا في إحدى الوظائف الرئيسية لليخت، وإنما يتم قبول الأداء المنخفض.

2-3-4 يجب أن يكون الحد الأقصى المسموح به من الوقت لاستعادة إحدى الوظائف الرئيسية بعد عطل مستقل، والزمن اللازم للاستعادة متوافقان مع المواصفات التشغيلية لليخوت. يدل الزمن اللازم للاستعادة على الحاجة إلى التأني في تصميم النظم الآلية بما فيها العوامل المساعدة مثل التحكم والطاقة وما إلى ذلك .

2-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2-4-1 يجب أن تصمم اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي ويتم بناؤها والتصديق عليها وفقا للوائح والقواعد المطبقة على فئتها. يتم اعتبار كل اللوائح ذات الصلة بالآليات والواردة في هذا الجزء وافية لمتطلبات نظام الخاص بفئتها.

2-4-2 توثيق فئة اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي ليس إلزامياً، والتحقق من الامتثال لهذه اللوائح قد يتم إما عن طريق:

(أ) التوثيق وفقا لفئة اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي، أو

(ب) وفقا للمعايير البحرية المطبقة والمعترف بها التي تضمن مستوى معادل من السلامة؛ أو

(ت) بناءً على مدونة دولية معترف بها ومطبقة على اليخوت.

2-4-3 في حال وجود تصميم جديد وحلول التقنية وعدم إيفائها المباشر لهذه اللوائح أو القواعد والمعايير المشار إليها، يجب توثيق الامتثال لأهداف لهذه اللوائح، وشرحها على نحو منظم. يشمل ذلك على سبيل المثال: توثيق مبادئ التكافؤ وتحليل المخاطر المطبق وحالة العطل وتحليل تأثيره والاختبارات والتجارب الخ... وعندما تتم الموافقة على اليخوت على أساس هذه الاعتبارات، ينبغي أن يتم الاتفاق على المنهج ككل مع المنظمة المعتمدة.

2-2-4 تتألف المبادئ العامة للتحقق من الامتثال من الخطوات الرئيسية التالية:

(1) الموافقة على وثائق المشروع عموماً على النحو الوارد في هذا الباب.

(2) شهادة تحتوي على الموافقة على خطط تصميم ودراسة استقصائية للمعدات الرئيسية.

(3) المتابعة أثناء البناء والتركيب.

(4) الاختبار النهائي قبل التسليم بما في ذلك التجارب البحرية.

(5) المسح أثناء التشغيل.

ينبغي أن تضطلع بالتحقق أعلاه الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

2-4-5 ينبغي تقديم الوثائق رفيعة المستوى التالي ذكرها -بالإضافة إلى الوثائق اللازمة للتصديق على المكونات/ النظام- وذلك للموافقة عليها :

(أ) مواصفات تشغيلية: الطريقة المزمعة لتشغيل اليخت في مختلف وضعيات التشغيل، ووسائل المراقبة والتحكم، وأوضاع التحكم المتاحة، والتنقل بين الأوضاع المختلفة، والتشغيل حال الطوارئ، ومستوى الحراسة المزمع..الخ .

(ب) حالة العطل وتحليل التأثير(FMEA) : ينبغي أن توضع حالة عطل وتحليل تأثير لتحدد حالات الأعطال المحتملة في أنظمة الدفع والتوجيه مع العوامل المساعدة اللازمة. ويجب تحليل عواقب العطل، كما يجب إثبات الوفاء بمبدأ "من العطل للأمان".

ويجب أن تعكس هذه الوثائق الطابع المعقد لليخت و للعملية المزمعة، وبالنسبة لليخت ذي التصميم التقليدي المخصص للعمل الساحلي، يفترض أن تكون المواصفة التشغيلية شاملة مواصفات التصميم.

2-4-6 لا تفرض هذه اللوائح أية قيود على حلول التصميم الممكنة طالما أنها تفي بجوانب السلامة العامة وتحققها.

2-5 إصدار الشهادات والدراسات الاستقصائية

2-5-1 ينبغي أن يكون تركيب الآلات لليخوت بشهادة صالحة بالنسبة لفئتها المعترف بها وأن تمتثل بشكل عام لفئة نظام الفحص.

2-5-2 اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي والتي ليس لديها شهادة من الدرجة الأولى يجب أن تتعهد بالتحقيقات والاختبارات اللازمة لتوثيق امتثال على مستوى مماثل كل 5 سنوات. ولإثبات ذلك الامتثال ينبغي أن تكون أنشطة التحقيقات والاختبارات بالاتفاق مع الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة (RO).

الفصل الثالث: ماكينات الدفع

3-1 المبادئ

3-1-1 يتم اعتبار الدفع متاحاً إذا كان قادراً على:

أ) نقل اليخت إلى الميناء المخطط له أو إلى أي موقع توقف آمن سواه؛
ب) الحفاظ على اليخت ثابتا في موضعه عند طقس 8 بوفورت؛
ت) تحريك اليخت بما لا يقل عن 7 عقدة في حالة الرياح والمياه الهادئة.

بالنسبة لليخوت ذات منطقة العمليات –الساحلية– يمكن اعتبار أي مكان مناسب للرسو كـ"موقف رسو آمن".

3-1-2 يكون لليخت نظام دفع موثوق به لمنطقة العمليات المزمعة. ويجب تحديد قدرة وكمية الصهريج.

3-1-3 سيناريوهات الأعطال يجب أن تحدد ويتم توضيحها. ويجب أن تحدد وثائق أعطال المكونات المستقلة جميع المهام الرئيسية التي لا تزال متوافرة أو المستعادة في غضون فترة زمنية مقبولة، وأن الطاقة الخاصة بالطوارئ لم تزل متاحة.

3-1-4 يتم تصميم وحدة (وحدات) الدفع الخاصة بالبيئة البحرية على متن اليخوت المعرضة للدوران، والسحب والحركة في ظروف البحر.

3-1-5 يجب أن يتم توثيق القيم التقديرية للناتج من وحدة الدفع.

3-1-6 يجب توثيق النوع والمصنع والرقم التعريفي لوحدات الدفع في وثائق النظام الموجودة على متن اليخت.

3-1-7 يمكن قبول خط سير واحد بالنسبة للمكونات مثل المحرك الرئيسي، وعمود المروحة، وعتاد الاختزال، والمروحة.

3-1-8 باستثناء العناصر المذكور أعلاه باعتبارها مقبولة و بدون تكرارها، لا يجوز أن يتسبب أي عطل مستقل في فشل المهمة الرئيسية "الدفع" بحيث تصبح غير متوفرة.

3-2 المحركات

3-2-1 يجب أن تكون المحركات مزودة بأجهزة مناسبة للرصد والتحكم في السلامة مع مراعاة السرعة والحرارة والضغط وغيرها من المهام التشغيلية.

3-2-2 يجب أن تكون المحركات محمية ضد السرعة الزائدة والقصور في ضغط زيت التشحيم، وفقدان وسط التبريد، ودرجة الحرارة المرتفعة، وعطل الأجزاء المتحركة، وكذلك التحميل الزائد. لا يجب أن تسبب أجهزة السلامة إيقافا كاملا للمحرك من دون إنذار مسبق، ما عدا في الحالات التي يوجد فيها خطر للانهيار أو الانفجار الفوري.

3-2-3 ينبغي أن تعزل جميع الأسطح ذات درجات الحرارة التي تتجاوز 220 درجة مئوية حيث يحتمل الانفجار نتيجة السوائل سريعة الاشتعال إثر فشل النظام. يجب أن يكون العزل ضد السوائل والغازات القابلة للاشتعال.

3-2-4 يجب إتاحة وسيلة إضافية بحيث تستمر آلات التشغيل العادي في الدفع حتى إذا تعطل أحد العوامل المساعدة.

3-2-5 يجب اتخاذ اللازم لتسهيل تنظيف، وفحص وصيانة آلات الدفع الرئيسية والمساعدة.

3-2-6 ترتب أنابيب عوادم الغاز بحيث يقل خطر الحريق إلى الحد الأدنى.

3-2-7 يجب أن يتم تركيب أية محركات بحيث تتجنب الاهتزازات المفرطة داخل اليخت.

3-3 المحركات البخارية

3-3-1 تنطبق المتطلبات المعطاة في الفصل 3-2 أيضا على المحركات البخارية.

3-3-2 في حالة فشل عمود أو ضعف حلقة ما، يجب ألا تشكل النهاية المكسورة خطراً على الركاب على متن اليخت، سواءً بطريقة مباشرة أو عن طريق إتلاف اليخت أو أنظمته. وقد تزود بحماية لتحقيق الامتثال لهذه المتطلبات عند اللزوم.

3-4 الخدمة والصيانة

3-4-1 يجب أن يتم وصف أعمال الخدمة والصيانة الروتينية في الوثائق المحفوظة على متن اليخت. ويجب أن يشمل التوثيق فترات الخدمة، وكذلك التعليمات والمبادئ الإرشادية لكيفية تسيير العمل.

3-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-5-1 يجب أن يتم التحقق كما في الفصل الثاني.

3-5-2 بالنسبة إلى اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي، يجب التحقق من محركات الديزل ذات انتاج الطاقة الأكبر من 130 كيلووات واعتمادها من أجل الامتثال للمتطلبات المحددة من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة 1.

3-5-3 بالنسبة لوثائق المنتجات الخاصة بالأمن المكافئ لمنتجات التصنيف الخاصة بالمحركات الرئيسية، يتم قبول تقرير اختبار المصنع وشهادة اعتماد نوع المحرك الرئيسي عند مسح واختبار المحرك على متن اليخت في ساحة المحركات بقدرة (كيلوواط) أقل من تلك الواردة في الجدول أدناه لمنطقة تشغيل معينة. بالنسبة للتركيبات التي تشمل عدة محركات، ينطبق الجدول الآتي على كل محرك على حدة، وبغض النظر عن القدرة الكلية المثبتة.

منطقة التشغيل	ساحلي	محيطي	قطبي
القدرة بالكيلوواط	أقل من 1000	أقل من 750	أقل من500

جدول (4-1)

3-5-4 خلال التجارب البحرية، يجب أن تتم الاختبارات لإثبات استيفاء المتطلبات الوظيفية. ويجب أن تشتمل الوثائق المحفوظة على متن اليخت على معايير قياس الأداء أثناء التجارب البحرية.

الفصل الرابع: أنابيب وتجويف الآلات

4-1 عام

4-1-1 يجب تصميم جميع الأنظمة التي تدعم تركيب الآلات وترتيبها وتركيبها بطريقة آمنة وصديقة للبيئة.

4-1-2 يجب أن تكون النظم سهلة الوصول إليها وذلك للخدمات والصيانة الضرورية.

---

[1] يقبل الامتثال لاتفاقية MARPOL المرفق السادس.

2-4 الصهاريج والأنابيب

1-2-4 بالنسبة للصهاريج وخطوط الأنابيب التي تحتوي على سوائل قابلة للاشتعال مع نقطة وميض لا تقل عن 43 درجة مئوية، يجب أن تكون مصممة ومرتبة بحيث تحد من أي خطر على الأشخاص أو على اليخت.

2-2-4 بالنسبة للصهاريج التي تحتوي على سوائل قابلة للاشتعال، يجب أن تفصل عن الأشخاص على متن اليخت وعن حجيرات الأمتعة عن طريق سدود الصناديق أو ما يعادلها من وسائل الحماية والعزل. ولا يتم حول أنابيب نقل السوائل القابلة للاشتعال عبر أماكن الإقامة، وأماكن الخدمات والتحكم (على سبيل المثال الجسر، وغرفة الإذاعة، وغرفة التحكم في حالات الطوارئ وما إلى ذلك.

3-2-4 يجب أن يتم تزويد الوصلات إلى أي خزانات سوائل قابلة للاشتعال تحت قمة الصهريج بصمامات إغلاق مركبة مباشرة على الصهريج، وتكون ممكنة الإغلاق عن بعد من موقع خارج الحجيرة التي تحوي الصهريج.

4-2-4 يجب أن توضع وصلات فصل لمواسير السوائل القابلة للاشتعال أو تحجب بحيث لا يتسرب أي فائض نفط محتمل إلى السطوح الساخنة والمعدات الكهربائية، أو غيرها من مصادر الاشتعال.

5-2-4 بصفة عامة، يجب استخدام المواسير الصلبة في نظم الوقود. ومع ذلك فسوف يسمح باستخدام الأنابيب المرنة بقيود محددة، على أن تكون لتلك الخراطيم المرنة وصلات مناسبة وأن تكون مقاومة للملح والماء والنفط والاهتزاز، وتكون مرئية، ويسهل الوصول إليها مع عدم تمريرها من حواجز المياه المحكمة.

6-2-4 يجب أن تحتوي صهاريج السوائل القابلة للاشتعال، والتي يمكن ضخها أو ملؤها من الشاطئ، على أنابيب هواء واصلة إلى الهواء الطلق.

3-4 أنظمة ضخ مياه التجاويف

1-3-4 يجب أن تزود غرف المحركات بمضخة لمياه تجاويف واحدة على الأقل بشكل دائم.

2-3-4 ينبغي أن يحتوي نظام ضخ مياه التجويف على سعة كافية للتعامل مع جميع التسريبات المتوقعة بالإضافة إلى سعة تدفق المياه الخاصة بأنظمة مكافحة الحرائق.

3-3-4 يجب أن تكون أنابيب التجاويف ذات قطر داخلي كبير بدرجة كافية لضمان سرعة تدفق بحد أقصى 2م / ث مع السعة المطلوبة لمضخة مياه التجاويف.

4-3-4 يجب توافر مضخة مياه تجويف واحدة على الأقل متحركة وقابلة للعمل تحت الماء للضخ في حالات الطوارئ وتوضع في الحجيرات تحت سطح الحاجز.

4-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

4-4-1 يجب إجراء التحقق من التوافق وفقاً لما جاء في الفصل الثاني.

الفصل الخامس: التركيبات الكهربائية

5-1 عام

5-1-1 بالنسبة لمزود الطاقة الكهربية لليخت، يشترط توفر ما يلي:

(أ) أن يوفر الطاقة الكهربية اللازمة للدفع وأماكن الإقامة، بما في ذلك الأنظمة التابعة والأنظمة العاملة في حالات الطوارئ.

(ب) أن يضمن التشغيل الملائم لليخت في جميع حالات التشغيل.

(ت) أن يضمن توفير الطاقة في حالات الطوارئ للمستهلكين الذين يشترط تواجدهم في مواقف الطوارئ.

5-1-2 يشترط تصميم الأنظمة الكهربية وتركيبها مع مراعاة الحد من مخاطر الحريق والماس الكهربائي.

5-1-3 يجب الاهتمام بتوفير حماية كافية للحمل الزائد ودوائر القصر بالنسبة لجميع الدوائر الكهربائية، باستثناء دائرة بدء تشغيل المحرك التي يتم تزويدها بالطاقة الكهربية من خلال البطاريات.

5-1-4 يشترط أن تكون التركيبات الكهربائية وفقاً للمعايير البحرية الملائمة كما يشترط أن تكون مطابقة لمتطلبات المنظمة المعتمدة والأجزاء المعنية من سلسلة المعايير رقم (60092) التابعة للهيئة الدولية للتقنية الكهربية فيما يتعلق بالتركيبات الكهربية والمعدات الكهربية على اليخوت.

5-2 الطاقة الرئيسية

5-2-1 يجب تزويد اليخت بمصدرين رئيسيين للطاقة على الأقل. وفي حال تعطل أي من مولدي الطاقة، يتم التحويل أو الانتقال إلى المحول الآخر، ويشترط أن يتم التزويد من خلاله بالطاقة الكافية للحفاظ على التشغيل والإسكان الملائم لليخت دون الحاجة إلى اللجوء إلى مصدر الطاقة المخصص لحالات الطوارئ. ويعتبر تقليل أداء الدفع أمراً مقبولاً في هذه الحالة.

5-2-2 بالنسبة لليخوت المصممة للعمل في المناطق الساحلية، والتي تحمل على متنها 12 ضيفاً كحد أقصى، يعتبر توافر مولد طاقة رئيسي واحد أمراً مقبولاً كمصدر للطاقة، طالما كان الدفع والقيادة يمكن المحافظة عليها دون توافر طاقة كهربية.

5-2-3 في حالة التنازل عن الزيادة في أجهزة توليد الطاقة الرئيسية، يجوز التنازل عن أي زيادة في معدات أو أجهزة التحويل الرئيسية و/أو نظام التوزيع الرئيسي.

5-2-4 بالنسبة لمصدر الطاقة الكهربية الرئيسي، يشترط استمرار توافر مصادر الاستهلاك، وذلك في حالة حدوث عطل في أحد الدوائر الرئيسية. ويجب ألا يؤدي حدوث عطل أحادي في دائرة التوزيع إلى مضاعفة مصادر الاستهلاك أو الخدمات غير العاملة/المعطلة.

5-2-5 يشترط أن تكون محطة توليد الطاقة الرئيسية مزودة بنظام بدء أوتوماتيكي وأن تكون متصلة بجهاز توليد طاقة احتياطي في حالة انقطاع التيار الكهربي. كما يشترط أن يستمر هذا النظام في القيام بوظائفه في حالة تزويد اليخت بالطاقة من خلال مصدر بري للطاقة.

5-2-6 يجب أن تساعد التركيبات الكهربية في تمكين اليخت، بدون أية مساعدة أو دعم خارجي، من استعادة تزويد الطاقة الكهربية وإعادة تشغيل الدفع بعد حالة انقطاع التيار وتوقف اليخت.

5-3 الطاقة الكهربية في حالات الطوارئ

5-3-1 يجب أن يقوم مصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ بتزويد الطاقة الكهربية بنفس القدر المطلوب في وضع التشغيل الآمن، في حالة تعطل المحطة الرئيسية لتوليد الطاقة وتوقفها عن العمل.

5-3-2 يجب أن يستمر مصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ كنظام ذاتي فيما يتعلق بكلٍ من المكان والتركيبات الكهربية. كما يشترط عدم وجود أية أخطاء شائعة قد تؤدي إلى انقطاع التيار من كلٍ من المحطة الرئيسية لتوليد الطاقة ومصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ.

5-3-3 يجب حفظ كلٍ من المحطة الرئيسية لتوليد الطاقة ومصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ في مكان ملائم، حتى لا يؤدي اندلاع الحريق أو إغراق غرفة المحرك بالماء إلى تعطيل مصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ، وانعدام الوصول إليه من ظهر المركب.

5-3-4 إذا كانت المحطة الرئيسية للطاقة الكهربية مزودة بمحطتي طاقة ذاتيتين على الأقل كل منهما في مكان مختلف، ومتباعدتين، وتوجد حواجز مانعة للريح والماء تفصل بينهما، فيجوز عدم اشتراط توفير مصدر كهربي مخصص لحالات الطوارئ. وفي هذه الحالات، يشترط توفير قضبان التوصيل (bus tie) مزودة بوظائف حماية في كل لوحة مفاتيح.

5-3-5 إذا كان مصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ عبارة عن مولد كهرباء، فلابد من أن يتم تشغيله بواسطة جهاز نقل رئيسي ملائم كما يشترط توافر أنظمة مساعدة، مثل: نظام تبريد، وأن تتم التهوية والتشحيم بشكل منفصل عن المصدر الرئيسي للطاقة الكهربية.

5-3-6 يشترط أن يكون اتصال مصدر الطاقة الكهربية المخصص لحالات الطوارئ أوتوماتيكياً وأن يقوم بالتزويد الأوتوماتيكي بالطاقة لجميع الخدمات في وضع التشغيل الآمن.

5-3-7 يجب أن تكون مدة التزويد بالطاقة في حالات الطوارئ متوافقة مع إجراءات السلامة الخاصة باليخت وأن تعكس مفهوم الحجم والتصميم ووضع التشغيل. كما يشترط الالتزام بمستوى معادِل للسلامة كما هو واردٌ في المقاييس البحرية ذات الصلة.

5-3-8 بالنسبة لليخوت (أقل من 400 طن إجمالي) العاملة في المناطق الساحلية، يشترط أن تكون مزودة بمصدر للطاقة الكهربية مخصص لحالات الطوارئ، قادراً على التزويد بالطاقة لمصادر الاستهلاك التالية، لمدة 3 ساعات من التزويد بالكهرباء، كحدٍ أقصى:

أ) الإضاءة في حالات الطوارئ في أماكن التخزين المخصصة لأجهزة ومعدات وأدوات إنقاذ الحياة، في جميع ممرات النجاة، في المساحات المخصصة للمعدات والأجهزة، وفي المساحات المخصصة لتوليد الطاقة الرئيسية أو في حالات الطوارئ، بما في ذلك مواضع التحكم الخاصة بها، وفي محطات التحكم، وفي غرفة القيادة.

ب) أضواء الملاحة الرئيسية والأضواء "التي لا تخضع للسيطرة".

ت) لمبة الإشارة النهارية (تشغيل متقطع)

ث) معدات الاتصال الداخلي المزودة بالطاقة الكهربية.

ج) أجهزةالاتصال اللاسلكي(النظام الدولي للسلامة والاستغاثة البحري "GMDSS").

ح) صافرة اليخت (تشغيل متقطع).

خ) جهاز كشف الحريق.

د) جهاز الإنذار ضد الحريق وجهاز الإنذار العام (العمل لمدة نصف ساعة بالنسبة لأجهزة الإنذار).

ذ) أجهزة التحكم عن بعد الخاصة بأنظمة إطفاء الحريق (إذا كانت مثبتة على اليخت).

ر) مضخة إطفاء الحريق في حالات الطوارئ (إذا كانت مثبتة على اليخت).

5-4 الطاقة المستمرة

5-4-1 إذا كان لأنظمة الأمان وأنظمة التحكم والأنظمة الأخرى، بوجه عام، وقتاً مقبولاً للاستعادة نتيجة انقطاع التزويد بالطاقة، أو إذا كانت الطاقة المستمدة من بطارية مطلوبة لخدمات الطوارئ، فإنه يشترط استخدام مزودات الطاقة المدعومة بالبطاريات.

5-4-2 يجب أن يعكس توفير مصدر للطاقة المستمرة الفصل المطلوب بين مولد الطاقة الرئيسي ونظام التوزيع ومصدر الطاقة المخصص للطوارئ ونظام توزيع الطاقة الكهربية في حالات الطوارئ. ويجب أن لا يؤدي حدوث أي عطل في التزويد بالطاقة الناتجة عن البطاريات الاحتياطية إلى فقدان الأداء الوظيفي لأي من نظام الطاقة الرئيسي ونظام الطاقة المخصص لحالات الطوارئ. كما يشترط أن يعكس توفير مصادر الطاقة المستمرة العزل والفصل المطلوب بين نظام الطاقة الرئيسي ونظام الطاقة المخصص لحالات الطوارئ.

5-4-3 يجب أن تكون المناطق المخصصة لتثبيت أو تخزين البطاريات الكهربية، بما في ذلك مصادر الطاقة المستمرة، مزودة بتهوية كافية لمنع تراكم الغاز المنبعث من البطاريات بجميع أنواعها. كما يجب أن تكون جميع المعدات والأجهزة المثبتة في هذه المناطق مضادة للانفجار (غير قابلة للانفجار) كما يجب أن توضع ملصقات تحدد نوعها بوضوح.

5-5 الأضواء الكهربائية

5-5-1 يجب توزيع دوائر الإضاءة مع مراعاة عدم ترك أي من محطات التحكم أو غرف المحركات أو ممرات النجاة أو الأماكن العامة مظلمة في حالة تعطل دائرة إضاءة واحدة.

5-5-2 يجب توفير مصدر للإضاءة في حالات الطوارئ في ممرات النجاة والأماكن العامة، ويشترط أن يكون منفصلاً عن نظام الإضاءة وكافياً لتمكين الأفراد من السير في طريقهم في اتجاه ظهر اليخت من أماكن الإقامة أو العمل وإخلاء اليخت، إذا لزم الأمر. كما يجب توفير الإضاءة في حالات الطوارئ في محطات التحكم وغرف المحركات حتى يمكن إصلاح وإعادة توصيل النظام الرئيسي لتوليد الطاقة أو لوحة المفاتيح الرئيسية.

5-5-3 يجب تثبيت إضاءة الطوارئ وفق متطلبات المنظمة المعتمدة أو وفقاً للمعايير الدولية ذات الصلة.

5-6 الطاقة البرية

5-6-1 يجب أن يكون اليخت مزوداً بالمعدات والأجهزة اللازمة لاستقبال الطاقة الكهربية البرية.

5-6-2 يجب أن تكون قدرة تركيبات الطاقة الكهربية البرية المثبتة على متن اليخت ملائمة لحالات التشغيل والإسكان/الإشغال العادية لليخت أثناء الوقوف في الميناء.

5-6-3 يجب أن تكون تركيبات الطاقة الكهربية البرية المثبتة على متن اليخت مزودةً بعازل مجلفن بين نظام التزويد بالطاقة البرية ونظام توزيع الطاقة الكهربية على متن اليخت.

5-7 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

5-7-1 يجب إجراء التحقق من التوافق وفقاً لما جاء بالفصل الثاني.

5-7-2 المستندات المطلوبة للتحقق من التوافق عبارة عن رسوم خطية مفردة وحسابات للحمل على مستوى النظام، ورسوم تخطيطية، وصحائف بيانات، ومعلومات التصنيف الخاصة بالمعدات والأجهزة المهمة.

5-7-3 يجب تحديد المناطق الخطرة، كما يجب توفير المعدات والأجهزة الكهربية، بما في ذلك مراوح التهوية، بحيث تقلل من احتمالية الانفجار في هذه المناطق. يشترط اعتماد سلامة المعدات والأجهزة المثبتة التي تقع على مسافة تقل عن 450 مم من ظهر اليخت من حيث بخار البترول، وإذا كانت المعدات والأجهزة المثبتة تقع على مسافة تزيد عن 450 مم، فيجب أن تكون مضادة للانفجار وذات تصنيف (IP) 55 (BSEN 60529: لعام 1992).

5-7-4 يجب أن يحمل اليخت على متنه جميع المستندات الفنية والتقنية الخاصة بالتشغيل وتحديد الأعطال. ويجب أن تكون هذه المستندات عبارة عن رسوم خطية ورسوم تخطيطية كهربية للتركيب، على الأقل.

الفصل السادس: الأتمتة وأنظمة الأمان

6-1 عام

6-1-1 يجب أن تكون تركيبات المعدات والأجهزة مزودة بوسائل كافية للتحكم، وذلك لضمان سلامة وفعالية التشغيل من موضع التحكم المقصود.

6-1-2 يجب أن تكون أنظمة الأتمتة المتكاملة ذات تصميم مستفيض، لضمان عدم حدوث أعطال أحادية تؤدي إلى تعطل أكثر من نظام أو توقفه عن العمل.

6-1-3 يجب أن تكون تركيبات المعدات والأجهزة بصفة عامة مزودة بوسائل مخصصة للتحكم المحلي يمكن تشغيلها والوصول إليها في وقت ملائم عند حدوث عطل لنظام التحكم عن بعد.

6-1-4 يجب توفير وسائل الاتصالات الضرورية بين الأجزاء ذات الصلة باليخت، لضمان سلامة التشغيل، حتى في حالة تراجع أداء نظام التحكم عن بعد.

6-1-5 يجب أن يكون نقل الأوامر بين مواضع التحكم واضحاً، ومتوافقاً، وبديهياً.

6-1-6 يجب أن يكون كل نظام أتمتة أو نظام أمان مزوداً بتحليلات ذاتية ملائمة لاكتشاف حدوث الأعطال الداخلية وبدء الإنذار.

6-2 عمليات الطوارئ

6-2-1 يجب توفير وسائل تحكم كافية لتشغيل أنظمة مكافحة الحريق وأنظمة التهوية وأنظمة التزويد بالوقود ومصادر الإشعال بالشرر الكهربي وتوقف المعدات والأجهزة الرئيسية والمساعدة في حالات الطوارئ، وذلك من موضع خارج الجزء المصاب بالأعطال أو الأضرار.

6-2-2 في حالة حدوث عطل لنظام التحكم عن بعد، يجب أن تكون الوسائل المخصصة للتحكم المحلي بتركيبات المعدات والأجهزة موجودة في أماكن مستقلة، قدر الإمكان، ومنفصلة عن الأداء الوظيفي لشبكة الربط، وأنظمة التحكم عن بعد أو غير ذلك من مصادر الأعطال.

6-3 نظام الإنذار

6-3-1 يجب توفير نظام إنذار، لضمان الإعلان عن حدوث أي خلل وظيفي أو أعطال أو حالات عدم أمان لتركيبات المعدات والأجهزة، ويكون الإنذار في مواضع مُحددة تُدار بواسطة أفراد الطاقم.

6-3-2 يجب الإعلان عن أجهزة الإنذار باستخدام إشارات صوتية أو بصرية، ويجب أن تستمر في وضع التشغيل إلى حين ملاحظتها. يجب أن تستمر أجهزة الإنذار في وضع التشغيل إلى حين استعادة حالة التشغيل الآمن.

6-4 نظام الأمان

6-4-1 يجب تنفيذ وظائف الأمان الوقائية المتصلة بتركيبات المعدات والأجهزة المهمة بطريقة عادية في نظام أمان مستقل عن نظام التحكم. ويجب أن يكون كل إجراء أمان أوتوماتيكي في نظام الدفع لا يؤدي إلى تعطل مفاجئ في معدات وأجهزة الدفع يمكن إلغاؤه يدوياً.

6-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

6-5-1يجب إجراء التحقق من التوافق وفقاً لما جاء بالفصل الثاني.

الباب الخامس: منع التلوث

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 يهدف هذا الجزء إلى ضمان اتباع جميع اليخوت لأفضل الممارسات في مجال منع التلوث والتزامها التام باللوائح التنظيمية الدولية ذات الصلة وواجبة التطبيق.

1-2 الشروط الوظيفية

1-2-1 تضمن هذه اللوائح التنظيمية أن تكون اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي ملتزمة تمام الالتزام باللوائح الدولية واجبة التطبيق في مجال منع التلوث، وفي حالة التعارض، تُعطى الأولوية للائحة التنظيمية الدولية ذات الصلة.

1-2-2 يجب ألا يتم نقل الكائنات المائية الضارة والكائنات المسببة للأمراض إلى بيئات جديدة من خلال صرف مياه التوازن والرواسب من اليخت.

1-2-3 يجب أن تعمل الأنظمة المضادة للتلوث على تقليل الأضرار على صحة الإنسان وحياة الكائنات البحرية.

1-2-4 يجب عدم السماح بتصريف الزيوت في مياه البحر، باستثناء الأخلاط الزيتية التي تم معالجتها باستخدام معدات معتمدة لتنقية الزيوت.

1-2-5 يحظر التخلص من الصرف غير المعالج في مياه البحر إلا في الحدود الممكنة.

1-2-6 يجب تقليل نسبة الانبعاثات الهوائية إلى أقصى حد ممكن.

1-2-7 يجب أن تلتزم اليخوت المدرجة في سجل الإمارات بتطبيق ممارسات البحر النظيف على متنها ولا يُسمح لها بإلقاء مخلفاتها عن طريق إلقاء أي شيء من جانبها.

1-3 التعريفات

تسري التعريفات التالية على هذا الجزء من اللائحة التنظيمية بأكمله:

النظام المضاد للتلوث: هو نظام الدهان أو معالجة السطح أو السطح أو الجهاز المستخدم لمنع التصاق الكائنات الحية غير المرغوب فيها باليخت أو السيطرة على ذلك.

اتفاقية النظام المضاد للتلوث: هي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالسيطرة على الأنظمة المضادة للتلوث والضارة باليخوت، الصادرة عام 2001 من المنظمة البحرية الدولية.

مياه التوازن: هي المياه بالإضافة إلى العوالق التي تؤخذ إلى متن اليخت للتحكم في اتزانه وحافته وجنوحه وغاطسه واستقراره أو السيطرة على توزيع الأحمال والإجهاد.

إدارة مياه التوازن: هي العمليات الميكانيكية والفيزيائية والكيميائية والبيولوجية مجتمعة أو منفردة والتي تستخدم في إزالة الكائنات المائية الضارة والكائنات المسببة للأمراض في مياه التوازن والرواسب أو التخلص من أضرارها أو تجنب أخذها أو صرفها.

اتفاقية نظام إدارة مياه التوازن: هي الاتفاقية الدولية للتحكم في مياه التوازن والرواسب في السفينة وإدارتها (المنظمة البحرية الدولية، 2004)

منطقة التحكم في الانبعاثات: هي المنطقة التي يتعين فيها تطبيق تدابير إجبارية خاصة فيما يتعلق بالانبعاثات الصادرة من اليخوت لمنع تلوث الهواء من أكسيد النيتروجين وأكسيد الكبريت والكائنات الدقيقة والأنواع الثلاث للانبعاثات وخفض نسبتها والتحكم فيها وكذلك في الآثار العكسية المصاحبة لها على صحة الإنسان وسلامة البيئة.

من أقرب أرض: من خط القاعدة الذي تُقاس منه مياه البحر الإقليمية للمنطقة المعنية طبقاً للقانون الدولي.

النفايات: كل أنواع الفضلات الغذائية والمنزلية والتشغيلية باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها، بحيث تنتج هذه الفضلات من التشغيل الطبيعي لليخت ويتم التخلص منها بصورة مستمرة أو دورية فيما عدا المواد المعرفة أو المنصوص عليها في ملاحق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL).

الكائنات المائية الضارة والكائنات المسببة للأمراض: هي الكائنات المائية والكائنات المسببة للأمراض التي إذا توطنت في مياه البحر أو مصاب الأنهار أو مجاري المياه العذبة فإنها قد تسبب مخاطر على البيئة وصحة الإنسان وسلامة الممتلكات أو الموارد أو تقف حائلاً دون التنوع الحيوي أو تعيق الاستخدامات الشرعية الأخرى لتلك المناطق.

معدات تصفية الزيت: هي المعدات التي تستخدم في فصل الزيت الموجود في الأخلاط الزيتية وتكون من الطراز المعتمد وفقاً لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم (1)، اللائحة التنظيمية رقم 14-7.

وقود الزيت: هو أي وقود يتم توفيره لأغراض الاحتراق لدفع اليخت أو تشغيله على متن اليخت بما في ذلك أنواع الوقود المقطر والمترسب.

الخليط الزيتي: هو أي خليط يحتوي على نسبة من الزيت

الراسب (الوحل) الزيتي: هو المنتجات الزيتية المترسبة والناتجة خلال التشغيل الطبيعي لليخت مثل تلك النفايات الزيتية

الناتجة من تنقية الوقود أو زيت التشحيم في الآلات الرئيسية أو المساعدة ومخلفات الزيوت من معدات التصفية ومخلفات الزيوت التي يتم جمعها من صواني التقطير ومخلفات الزيوت المائية وزيوت التشحيم.

المواد التي تسبب تآكل طبقة الأوزون: هي المواد المنصوص عليها في الفقرة رقم (4) من المادة (1) من بروتوكول مونتريال بشأن المواد التي تسبب تآكل طبقة الأوزون.

الأجزاء لكل مليون: هي أجزاء الزيت لكل مليون جزء من المياه وفقاً لكتلة المياه.

الرواسب: هي الأشياء المترسبة من مياه التوازن داخل اليخت

الصرف الصحي: يُقصدُ به ما يلي:

أ – مياه الصرف أو المخلفات الأخرى من أي نوع من الحمامات أو وحدات التبول.

ب مياه الصرف من المنشآت الطبية (مستوصف أو جناح المرضى وغيرها) من خلال أحواض الاستحمام وغسل الوجه وبالوعات السفن الموجودة في تلك المنشآت.

ت) مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية.

ث) مخلفات المياه الأخرى عند مزجها مع مياه الصرف السابقة.

ج) مخلفات المياه من رشاشات الاستحمام وأحواض الاستحمام وغسل الوجه.

ح) مخلفات المياه من مطابخ السفن.

محطة معالجة الصرف: هي محطة معالجة للصرف من الطراز المعتمد وفقاً لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم (4)، اللائحة التنظيمية رقم 9–1–1.

الصرف المُعالج: هو الصرف الذي خضع للمعالجة في محطة معالجة الصرف.

الفصل الثاني: إدارة مياه التوازن

2–1 عام

2–1–1 تسري هذه اللائحة التنظيمية على جميع اليخوت التي تم بناؤها لحمل مياه التوازن الموجودة في أماكن العمليات الساحلية أو المحيطية أو القطبية.

لا تسري هذه اللائحة التنظيمية على اليخوت الساحلية التي تقل أطوالها عن 50 متراً وتقل سعة مياه التوازن فيها عن 8 متراً مكعباً.

تلتزم جميع اليخوت التي تقل أطوالها عن 50 متراً وسعة مياه التوازن فيها عن 8 متراً مكعباً بالإرشادات المماثلة لتلك الإرشادات الخاصة بإدارة مياه التوازن في اتفاقية نظام إدارة مياه التوازن.

2–1–2 تلتزم اليخوت بتنفيذ خطة خاصة باليخوت لإدارة مياه التوازن.

2–1–3 تحتفظ اليخوت بسجل لمياه التوازن.

2–1–4 تلتزم اليخوت بتطبيق نظام معتمد لإدارة مياه التوازن.

2–1–5 تقوم اليخوت بتغيير مياه التوازن في المناطق المحددة.

2–1–6 تلتزم جميع اليخوت بالتخلص من الرواسب بشكل آمن.

2–1–7 يجب أن يكون العاملون في جميع أنواع اليخوت على علم بالمهام المنوطة بهم في تفعيل إدارة مياه التوازن الخاصة بنوع اليخت الذي يعملون على متنه، وأن يكونوا ملمين بخطة إدارة مياه التوازن التي وضعتها قيادة اليخت على النحو الذي يلائم المهام الوظيفية لكل منهم.

2–2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2–2–1 تلتزم اليخوت بتطبيق نظام إدارة مياه التوازن بغض النظر عن تواريخ تفعيل تلك الأنظمة طبقاً للائحة التنظيمية رقم ب–3 من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن.

2–2–2 تلتزم اليخوت بتنفيذ خطة خاصة باليخوت لإدارة مياه التوازن وتكون الخطة معتمدة من الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة وفقاً للائحة التنظيمية رقم ب–1 من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن والمنصوص عليها في الإرشادات الخاصة بإدارة مياه التوازن وتطوير خطط إدارة مياه التوازن رقم (4) من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن.

2–2–3 يجب أن تحتفظ اليخوت بسجل لمياه التوازن طبقاً للائحة التنظيمية رقم ب–2 من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن لتسجيل الوقت الذي تم فيه رفع مياه التوازن على متن اليخت وتدويره أو معالجته لأغراض إدارة مياه التوازن وتصريفه في مياه البحر.

2–2–4 يجب أن تتبع اليخوت التي تقوم بتغيير مياه التوازن الشروط الواردة في اللائحة التنظيمية رقم ب–4 من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن.

2–2–5 تلتزم اليخوت بالتخلص من الرواسب طبقا للائحة التنظيمية رقم ب–5 من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن.

2–2–6 يجب أن يكون نظام معالجة مياه التوازن المطبق على متن اليخت موافقاً للجزء رقم (د) من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن. ويجب التحقق من مطابقة نظام معالجة مياه التوازن المطبق للشروط الواردة باللائحة التنظيمية رقم د–2 من اتفاقية نظم إدارة مياه التوازن، ويثبت ذلك في شهادة اعتماد النوعية التي تصدرها الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

2–2–7 تصدر شهادة رسمية لجميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي.

الفصل الثالث: الأنظمة المضادة للتلوث

3–1 عام

3–1–1 تسري هذه اللائحة التنظيمية على جميع اليخوت بصرف النظر عن الحجم ومنطقة العمل.

3-1-2 لا تطبق الأنظمة المضادة للتلوث والتي تحتوي على مركبات أورجانوتين أو كشفها على بدن أي يخت أو الأجزاء الخارجية منه أو سطحه.

3-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-2-1 يتولى قائد اليخت المسؤولية عن الالتزام بتلك اللوائح التنظيمية.

3-2-2 يجب أن تستصدر جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي والتي تقوم برحلات دولية شهادة سارية تؤكد التزامها باتفاقية الأنظمة المضادة للتلوث، كما هو وارد في الملحق رقم (4) من اتفاقية الأنظمة المضادة للتلوث.

3-2-3 يجب أن تكون جميع اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي وتقوم برحلات دولية حاملة لتصريح مطابقة كما هو وارد في اللائحة التنظيمية رقم 5 من الملحق رقم 4 في اتفاقية الأنظمة المضادة للتلوث.

3-2-4 تُجري جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي استبيانات للتحقق من الالتزام باتفاقية الأنظمة المضادة للتلوث كما هو وارد في الإرشادات الخاصة بالاستبيانات وترخيص الأنظمة المضادة للتلوث على اليخوت، الملحق لقرار رقم 102 (48) الصادر عن لجنة حماية البيئة البحرية.

الفصل الرابع: إدارة تفريغ الزيوت

4-1 عام

4-1-1 تلتزم اليخوت بتحديد الكميات التشغيلية التي يتم تفريغها من الأخلاط الزيتية وعمليات التفريغ العرضية للزيوت والتحكم فيها، كما تلتزم بأن يكون لديها سعة تخزينية مناسبة للاحتفاظ بكل كميات المياه الزيتية في جوف اليخت، أما الأخلاط الزيتية ورواسب (أوحال) الزيوت التي لا يمكن تصريفها في مياه البحر بما يتفق ونصوص هذه اللائحة التنظيمية، فإنها يجب الاحتفاظ بها على متن اليخت لتصريفها في منشآت تفريغ الرواسب.

4-1-2 يجب أن تحتوي جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي على معدات لتنقية الزيوت وتطبق ترتيبات لضمان توقف تصريف الأخلاط الزيتية أوتوماتيكياً عند زيادة المحتوى الزيتي المتدفق من معدات تنقية الزيوت عن 15 جزء في المليون. ويحظر تصريف الزيوت والأخلاط الزيتية في مياه البحر إلا إذا توافرت الشروط التالية:

أ – إذا تم معالجة الخليط الزيتي في إحدى معدات تنقية الزيوت.

ب –إذا لم يتجاوز المحتوى الزيتي المتدفق من غير تخفيف 15 جزء في المليون.

ج –إذا كان اليخت في حالة إبحار ولم يكن راسياً في منطقة معينة.

4-1-3 لا تحتاج اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي إلى تزويدها بمعدات معتمدة لتنقية الزيوت، وفي هذه الحالة فلا بد أن تمتلك هذه اليخوت سعة تخزينية مناسبة للاحتفاظ بكافة الأخلاط الزيتية على متنها والتخلص منها

في معدات تفريغ الرواسب. ويجب ألا تكون الأنابيب الواردة إلى ومن خزانات الرواسب متصلة اتصالاً مباشراً بظهر اليخت إلا في حدود التصريف النمطية.

4-1-4 يجب تزويد جميع اليخوت بخزان (أو خزانات) ذي سعة مناسبة مع الأخذ في الاعتبار نوع الآلات وطول الرحلة، وذلك لتفريغ الرواسب (الأوحال) الزيتية التي لا يمكن التعامل معها بأي طريقة أخرى. ويجب ألا تكون الأنابيب الواردة إلى ومن خزانات الرواسب متصلة اتصالاً مباشراً بظهر اليخت إلا في حدود التصريف النمطية.

5-1-4 يجب تزويد جميع خزانات الوقود وزيوت التشحيم بنظام إنذار عالي الجودة أو أنظمة فحص مرئي خفية لمنع زيادة الكميات المخزونة.

6-1-4 تحتاج جميع اليخوت التي تزيد فيها السعة الإجمالية لوقود الزيت عن 600 متر مكعب إلى حماية مضاعفة لبدن اليخت حول خزانات وقود الزيت.

7-1-4 تلتزم جميع اليخوت بتسجيل جميع عمليات الآلات المتعلقة بتخزين الوقود أو كميات زيت التشحيم في مستودعات اليخوت وكذلك تصريف المياه الموجودة في جوف اليخوت والتي تراكمت في الآلات على ظهرها أو التخلص من تلك المياه بأية طريقة أخرى، أو جمع الرواسب الزيتية أو التخلص منها أو تصريف مياه التنظيف من خزانات وقود الزيت أو تجديد مياه التوازن أو تنظيف خزانات وقود الزيت.

4-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

1-2-4 يتعين على جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي الالتزام بنص الملحق رقم 1 من اتفاقية MARPOL، بما في ذلك خطة الاستبيان والترخيص. أما اليخوت التي تقل عن هذا الحد فيجب أن تلتزم بالشروط الفنية المعمول بها والواردة في الملحق 1 من اتفاقية MARPOL، ولكنها لا تحتاج إلى اتباع خطة الاستبيان والترخيص.

2-2-4 يجب أن تكون معدات تنقية الزيت الواجب توافرها طبقا للائحة التنظيمية رقم 4-1-2 من النوعية المعتمدة طبقا لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم 1، اللائحة التنظيمية رقم 14-7، ويتم الاحتفاظ بشهادة اعتماد النوعية على متن اليخت.

3-2-4 يتعين على جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي الحصول على شهادة دولية لمنع التلوث بالزيت كما هو منصوص عليه في اتفاقية ماربول، الملحق 1، اللائحة التنظيمية رقم 7. أما اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي فإنها لا تحتاج لاستصدار مثل هذه الشهادة.

4-2-4 يجب الاحتفاظ بسجل المخزون الزيتي طبقاً لما هو وارد في اتفاقية MARPOL، الملحق 1، اللائحة التنظيمية رقم 7، على متن اليخت.

5-2-4 يجب الموافقة على خطة طوارىء من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة وفقاً لاتفاقية MARPOL، الملحق 1، اللائحة التنظيمية رقم 37، والاحتفاظ بتلك الخطة على متن اليخت.

الفصل الخامس: معالجة الصرف

5-1 عام

5-1-1 يجب تزويد جميع اليخوت بنظام صرف مناسب.

5-1-2 يجب تزويد كل يخت بنظام تفريغ نمطي لتمكين اليخت من تفريغ الصرف إلى منشآت التفريغ على الشاطئ.

5-1-3 يحظر تفريغ الصرف في مياه البحر إلا في الحالات التالية:

أ - تفريغ اليخت للصرف المعالج من إحدى محطات معالجة الصرف.

ب - تفريغ اليخت للصرف المسحوق والمطهر من نظام لسحق وتطهير الصرف على مسافة تزيد على 3 أميال بحرية من أقرب أرض.

ت) تفريغ اليخت للصرف الأرضي غير المعالج على مسافة أكثر من 12 ميل بحري من أقرب أرض ويكون اليخت في حالة إبحار.

5-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

5-2-1 يجب على جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي أو المرخصة لتحمل أكثر من 12 شخصاً بصرف النظر عن حجمها، أن تلتزم بنص الملحق رقم 4 من اتفاقية MARPOL، بما في ذلك خطة الاستبيان والترخيص. أما اليخوت التي تقل عن هذا الحد فإنها يجب أن تلتزم بالشروط الفنية الواردة في الملحق رقم 4 من اتفاقية MARPOL ولا يتعين عليها اتباع خطة الاستبيان والترخيص.

5-2-2 طبقاً لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم 4، اللائحة التنظيمية رقم 9، يجب تزويد جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي أو المرخصة لحمل أكثر من 12 شخصاً بواحد على الأقل من أنظمة الصرف التالي بيانها:

أ - محطة معالجة صرف من النوع المعتمد من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو من قبل المنظمة المعتمدة.

ب - نظام سحق وتطهير صرف معتمد من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو من قبل المنظمة المعتمدة.

ت) خزان تجميع بالسعة التي تعتمدها الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو من قبل المنظمة المعتمدة، لاحتجاز جميع كميات الصرف مع الأخذ في الاعتبار تشغيل اليخت وعدد الأشخاص على متنه ويزود الخزان بآلية لمعرفة كمية المحتويات المخزونة، ويجب طحن الصرف قبل تخزينه في خزان التجميع.

5-2-3 يجب تزويد اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي بنظام تجميع ذي سعة مناسبة للاحتفاظ بجميع كميات الصرف.

5-2-4 يتعين على جميع اليخوت التي يكون وزنها 400 طن إجمالي أو أكثر واليخوت المرخصة لحمل أكثر من 12 شخصاً استصدار شهادة دولية لمنع التلوث من الصرف، وفقاً لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم 1، اللائحة التنظيمية رقم 5.

الفصل السادس: معالجة النفايات

6-1 عام

6-1-1 تلتزم جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي أو المرخصة لحمل أكثر من 12 شخصاً وضع خطة لإدارة النفايات وفقا لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم 5، اللائحة التنظيمية رقم 9. ولا بد أن تحتوي الخطة على إجراءات مكتوبة لجمع وتخزين ومعالجة النفايات والتخلص منها.

6-1-2 يحظر التخلص من النفايات في مياه البحر، باستثناء فضلات الطعام التي يمكن التخلص منها على مسافة لا تقل عن 12 ميل بحري من أقرب أرض. أما فضلات الطعام التي خضعت للسحق أو الطحن فإنه يمكن التخلص منها على مسافة لا تقل عن 3 أميال بحرية من أقرب أرض، ويجب أن تمر النفايات التي تعرضت للسحق أو الطحن من خلال منخل ذي فتحات لا تزيد على 25 ملم.

6-1-3 يجب أن تكون جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي أو المرخصة لحمل أكثر من 12 شخص سجل للنفايات طبقا لاتفاقية MARPOL، الملحق رقم 5، اللائحة التنظيمية رقم 9. ويجب تسجيل كل عملية لتفريغ النفايات بما في ذلك عمليات توصيل النفايات إلى منشآت التفريغ على الشاطئ.

6-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

6-2-1 يتعين على جميع اليخوت الالتزام بهذه اللائحة التنظيمية ولا يلزم اتباع خطة استبيان أو ترخيص.

6-2-2 يتولى قائد اليخت مسؤولية الالتزام بهذه اللائحة التنظيمية.

الفصل السابع: الانبعاثات الهوائية

7-1 عام

7-1-1 يجب عدم تركيب أية أنظمة تحتوي على مواد تسبب تآكلاً لطبقة الأوزون على متن اليخوت التي تم تركيب عوارضها الرئيسية بتاريخ 2010/1/1 أو بعده، فيما عدا المعدات المغلقة بشكل دائم، وذلك في حالة غياب وصلات الشحن المبردة أو المكونات المحتمل إزالتها والتي تحتوي على مواد تسبب تآكلاً لطبقة الأوزون.

7-1-2 يجب ترخيص واختبار المحركات التي تزيد طاقتها على 130 كيلوواط والمركبة في اليخوت لانبعاثات أكسيد النيتروجين الخاصة، كما هو محدد من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة.

7-1-3 يجب التحكم في الانبعاثات الهوائية من أكسيد الكبريت إلى أقصى حد ممكن.

7-1-4 إذا تم تركيب محرقة للنفايات، فإنه يجب التحكم في التركيب والتشغيل والحد من آثارها على البيئة. ويحظر حرق فضلات حمولات الزيوت وفضلات الحمولات الضارة ولوحات الدوائر الكهربائية المطبوعة وكلوريد البوليفينيل. ويجب الاحتفاظ بدليل تشغيل المصنع على متن اليخت.

7-1-5 تلتزم جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي بالاحتفاظ بمذكرة تسليم في مستودعاتها وعينة من كل كمية زيت وقود يتم تسليمها. ويجب الاحتفاظ بتلك المذكرات على متن اليخت لثلاثة أعوام والاحتفاظ بالعينات لعام واحد.

7-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

7-2-1 يجب أن تلتزم اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي بالشروط الفنية والمتطلبات الخاصة بالاستبيان والترخيص لاستصدار شهادة وطنية لمنع التلوث الجوي كما تحددها الهيئة الوطنية للمواصلات في الإمارات العربية المتحدة(2).

7-2-2 تلتزم جميع اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي بالشروط الفنية المحددة من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات في الإمارات العربية المتحدة، ولا يتعين عليها اتباع الشروط الخاصة بالاستبيان والترخيص (2).

7-2-3 يصرح لليخوت التي أقيمت عوارضها الرئيسية قبل الأول من يناير 2010 باستخدام أنظمتها القائمة والتي تحتوي على مواد تسبب تآكل طبقة الأوزون، وفي هذه الحالة[2] يتعين على تلك اليخوت ما يلي:

أ – أن تحتوي على الهيدرو كلورو فلورو كربونات

ب –أن تسمح بتوصيل المواد المشار إليها في هذا الفصل والمعدات التي تضم تلك المواد إلى منشآت تفريغ مناسبة عند نقلها من اليخوت.

7-2-4 يجب ألا يتم تسريب المواد التي تسبب تآكل طبقة الأوزون بشكل متعمد، حيث يلتزم كل يخت بإعداد قائمة بالمعدات التي تحتوي على تلك المواد وسجل للمواد التي تسبب تآكل طبقة الأوزون (2). وتضم حالات التسريب المتعمد الانبعاثات التي تحدث أثناء إنشاء أو صيانة أو إصلاح الأنظمة أو المعدات أو التخلص منها، باستثناء الحالات التي لا تصل إلى الحدود الدنيا المتعارف عليها عند استرداد أو إعادة تدوير إحدى المواد التي تسبب تآكل طبقة الأوزون.

7-2-5 يجب عدم التخلص من النفايات الناتجة عن استخدام أنظمة ومعدات تحتوي على مواد تسبب تآكل طبقة الأوزون في الموانئ المغلقة والمرافئ ومصاب الأنهار، إلا إذا أمكن للسفينة تقديم إثبات كامل على أن تلك النفايات ليس لها آثار ضارة على الأنظمة البيئية لتلك الموانئ المغلقة أو المرافئ أو مصاب الأنهار وذلك بناءً على معيار تحدده سلطات الموانئ للمنظمة ([2]).

---

2 يُقبل الالتزام بالملحق رقم 6 من اتفاقية MARPOL

7-2-6 يجب ألا يتجاوز الحد الأقصى لمحتوى الكبريت في أي كمية مستخدمة من زيت الوقود على متن السفن نسبة 4.5% m/m قبل الأول من يناير 2012، ونسبة 3.5% m/m في الأول من يناير 2012 وبعده، ونسبة 0.5% m/m في الأول من يناير 2020. وتفرض شروط أكثر صرامة على مناطق السيطرة على انبعاثات أكسيد الكبريت حيث يجب ألا يتعدى محتوى الكبريت فيها نسبة 1.5% m/m قبل الأول من يناير 2010، ونسبة 1% m/m في الأول من يناير 2010 وبعده، ونسبة 0.10% m/m في الأول من يناير 2015 وبعده (2).

7-2-7 يجب أن يكون تركيب وتشغيل محرقة النفايات مطابقاً للشروط التي حددتها الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة ([2]).

الباب السادس: منشآت الإقامة والأمان والأمن والراحة

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 يهدف هذا الجزء إلى ضمان تزويد اليخوت بمنشآت الإقامة اللازمة للضيوف وطاقم العمل، مما يوفر الأمان والأمن والراحة.

1-2 الشروط الوظيفية

1-2-1 يتم تصميم وتنظيم منشآت الإقامة بحيث تكفل الحماية للضيوف من سوء الأحوال الجوية وتقليل مخاطر الإصابة.

1-2-2 يجب توفير المستوى الكافي من منشآت الإقامة لضمان الراحة والصحة والأمان لكافة الأشخاص على متن اليخت.

1-2-3 يجب ألا يتعارض تصميم وتنظيم القسم الخاص بالمالك مع الأمان المتعلق بالحرائق ونزول الأشخاص في حالة الطوارئ أو أي من جوانب الأمان الأخرى لليخت أو الأشخاص الموجودين على متنه.

1-2-4 يجب ضبط القياسات لمنع انتقال الأثاث والأمتعة والأغراض المخزونة والمؤن، مع الأخذ في الاعتبار التسارعات التي يحتمل أن تنشأ لاسيما على متن اليخوت عالية السرعة واليخوت الشراعية.

1-2-5 يجب أن يشعر الأشخاص الموجودين على متن اليخت أن أمنهم الشخصي هو محل الاهتمام في كافة الأوقات، ويجب ألا يفرض عليهم نظام أمني صارم أكثر من اللازم.

1-3 التعريفات

تسري التعريفات التالية على هذا الجزء من اللائحة التنظيمية بأكمله:

الراحة: هي الشعور بالاسترخاء البدني، ومن العوامل التي قد تؤثر على الراحة مظهر اليخت وحجمه وفرص النجاة وجودة الهواء والتحكم في درجة الحرارة والإضافة ومستويات الضوضاء ومستويات الاهتزاز وحركة البحر.

قسم طاقم العمل: وهي المنطقة الداخلية أو الخارجية من اليخت حيث يكون لطاقم العمل حرية دخولها.

القانون: هو القانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ الصادر من المنظمة البحرية الدولية.

المنطقة المفتوحة: هي المنطقة الواقعة داخل أو خارج اليخت حيث يُسمح لجميع الأشخاص على متن اليخت بدخولها في أي وقت.

القسم الخاص: هو المنطقة الواقعة داخل أو خارج اليخت حيث يُسمح لمالك اليخت ومن يختارهم من الضيوف فقط بحرية دخولها.

المنطقة المحظورة: هي المنطقة التي لا يمكن دخولها إلا للأشخاص المصرح لهم.

براءة أمنية: هو الشخص أو العنصر الذي يتم استدعاؤه للحضور على متن اليخت ويُعلن أنه لا يشكل خطراً على أمن اليخوت أو من هم على متنها.

المستوى الأمني: هو المستوى المحدد في القانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ، وإذا لم يحدد هذا المستوى بأي شكل آخر فإن عبارة "الموقف الطبيعي" تشير إلى المستوى الأمني الأول.

الخطر الأمني: هو احتمالية وقوع حدث متعمد غير مرغوب فيه قد يُفضي إلى خسائر في المتعلقات القيمة أو تلف اليخت أو إصابة بعض الأشخاص.

المنطقة المحظورة الخاصة: هي المنطقة الواقعة داخل أو خارج اليخت ولا يُسمح لغير العاملين المختصين بدخولها لتنفيذ المهام المنوطة بهم.

العاملون: هم مجموعة خاصة من العاملين يلزم وجودهم لأداء المهام الأخرى المحددة على متن اليخت (مثل خدمات الضيافة والترفيه، الخ).

الراحة الحرارية: هي الحالة الذهنية التي يشعر فيها الشخص بالارتياح للبيئة الحرارية، وهذا تعريف موضوعي يحتمل الاختلاف من شخص لآخر.

العناصر غير المرخصة: الأشخاص والحيوانات والأمتعة والمواد المخزونة والبضائع الأخرى التي لم تحصل على تصريح أمني.

قابلية التعرض للخطر: هي احتمال إخفاق التدابير الأمنية مما يؤدي إلى وقوع حدث غير مرغوب فيه.

الفصل الثاني: الإقامة

2-1 عام

2-1-1 يجب تصميم جميع الأجزاء على متن اليخت بحيث تعمل على تقليل خطر إصابة أي شخص، ويجب تزويد ظهر اليخت المفتوح بسياج وحواجز في الممرات والتجهيزات الأمنية الأخرى ذات الصلة طبقاً للمعايير ذات الصلة.

2-1-2 يجب أن تكون معايير الإقامة مكافئة للمعايير التي وضعتها الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة (3)، وإذا لم تكن هذه الشروط معقولة أو قابلة للتطبيق في اليخوت الخاضعة لهذه اللوائح التنظيمية فإنه يجب الاتفاق بشأن التدابير المتخذة لضمان موافقة مستوى الراحة والصحة والأمان مع الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

2-1-3 تعتبر الراحة عنصراً هاماً من وجهة نظر أمنية، إذ أنها تسهم في تعزيز الأداء البشري وتقليل الأخطاء البشرية. وقد توجد الراحة أيضاً في سياق الرفاهية حيث يزيد مستواها فوق الحد الأدنى المطلوب لضمان وصول الأداء البشري إلى المعدل المقبول.

وتخضع شروط الراحة التي تتعدى الشروط المتعلقة بالأمان في هذا القانون إلى مجموعة أخرى من المعايير، مثل "الدرجة الممتازة" أو المسميات المماثلة التي تمنحها جمعيات التصنيف المعترف بها.

2-2 التصميم

2-2-1 تصمم الغرف وأحجامها وتفاصيل إنشائها طبقاً للخطة الخاصة بالعمالة الآمنة.

2-2-2 يوفر اليخت مستوى إقامة مناسب لضمان الراحة والصحة والأمان لجميع من هم على متنه.

2-2-3 يجب تصميم غرف العمل وتزويدها بما يناسب ذلك بحيث يتسنى للمسؤولين وطاقم اليخت والعاملين أداء مهامهم دون التدخل العملي أو تعارض المصالح أثناء العمل.

2-3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2-3-1 يجب التحقق من استيفاء الشروط في جميع اليخوت من خلال مراجعة رسوماتها وإجراء الفحص على متن اليخوت مكتملة البناء.

---

3 يُقبل الالتزام باتفاقية منظمة العمل الدولية.

2-3-2 يجب فحص الظروف المعيشية لأفراد طاقم اليخت واعتمادها من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة، وذلك بالنسبة للجوانب التالية:

أ - أماكن الإقامة

ب - منشآت ظهر اليخت المفتوح

ت) المساحات المخصصة للمعدات

ث) غرف التحكم

ج) منشآت الطعام والضيافة

2-3-3 في حالة اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي، يتعين إجراء استبيان تجديد على فترات فاصلة لا تزيد على 5 أعوام بالنسبة و/أو استكشاف ما إذا كان يتم إعادة بناء لأجزاء كبيرة من اليخت أو تعديلات لظروف الإقامة أم لا.

الفصل الثالث: الأمن

3-1 عام

3-1-1 بالنسبة لليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي، يجب الحصول على شهادة لأمن السفن ومنشآت الموانئ على المستوى الدولي.

3-1-2 في حالة اليخوت التي يكون وزنها أقل من 500 طن إجمالي، يجوز للشركة المالكة أن تشترط ضرورة استيفاء اليخت للشروط المنصوص عليها في القانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ وترخيصه على أساس اختياري. وإذا لم يتم ذلك فإن القانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ سوف يتم الرجوع إليه كعلامة إرشادية وتعتبر الشروط التوجيهية الواردة في هذا الفصل الحد الأدنى من المتطلبات.

3-1-3 طبقاً للقانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ، هناك ثلاثة مستويات أمنية رئيسية:

- المستوى الأمني الأول: قياسي
- المستوى الأمني الثاني: معزّز
- المستوى الأمني الثالث: استثنائي

3-1-4 في المستوى الأمني الأول، يلتزم اليخت ومنشآت الميناء بتطبيق التدابير الأمنية الأساسية. ويمثل المستوى الأمني الثاني مستوى مرتفعاً من الخطر حيث يجب على اليخت ومنشآت الميناء زيادة مستويات الأمن الوقائي لديها. أما المستوى الأمني الثالث فهو يمثل خطراً وشيكاً ومحدداً وفي هذه الحالة يلتزم اليخت ومنشآت الميناء بزيادة التعزيزات الأمنية والاستجابة للتعليمات التي تصدرها الجهات الأمنية ذات الصلة.

3-1-5 عند رسو اليخت في الميناء، يجب إعطاء الأولوية لأمن اليخت والتنسيق مع أمن الميناء في هذا الشأن، وقد يُطلب تقديم تصريح أمني عند الوصول إلى إحدى المنشآت المينائية التي تلتزم بالقانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ، والهدف من ذلك التصريح هو ضمان الوصول لاتفاق حول التدابير الأمنية التي سوف يتخذها كل من اليخت والميناء.

3-1-6 عندما يُطلب تقديم التصريح الأمني، يقوم المسؤول الأمني في أمن الميناء بوضع الإجراءات ذات الصلة التي يجب اتباعها.

3-1-7 تودع الممتلكات الخاصة المحمولة في اليخت في نفس المستوى من الحماية ضد ضياعها أو تلفها كما لو كانت موجودة على الشاطئ.

3-1-8 يجب أن يكون أمن الميناء تحت أي ظروف تشغيلية موافقاً للتعليمات الصادرة من الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة إلى قيادة اليخت.

3-2 النظام الأمني

3-2-1 يجب تحديد سياسة أمنية من قبل الشركة المالكة وإقامة نظام أمني على هذا الأساس وتوثيقه في خطة اليخت الأمنية.

3-2-2 يجب على الشركة المالكة والمسؤولة عن نشر الوعي الأمني على متن اليخت الموازنة بين الاحتياجات الأمنية وضرورة توافر الأمان والفعالية على متن اليخت.

3-2-3 يجب إجراء تقييم أمني لليخت وفقاً للقانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ بحيث يشمل كافة المخاطر الأمنية ذات الصلة.

3-2-4 بناءً على التقييم الأمني لليخت، توضع خطة أمنية لليخت وتوثق بحيث توضح الإجراءات الأمنية لجميع الأنشطة والخطط الأمنية المطلوب توافرها للاستجابة للمخاطر الأمنية. ويشمل ذلك تحديد التدابير الأمنية اللازمة لاكتشاف وردع الأنشطة غير المشروعة أو الحد من عواقبها. وإلى جانب أية مخاطر أمنية ذات صلة يتم تحديدها من خلال التقييم الأمني لليخت، تشمل الخطة الأمنية لليخت الإجراءات الوقائية ضد ما يلي:

أ- سرقة المتعلقات القيمة والأموال أو أحدهما

ب- سرقة المستندات / المعلومات

ت- القيام بأعمال تخريبية في اليخت

ث- إصابة الأشخاص

ج- القرصنة

ح- مخاطر القنابل

خ- الاتجار في المخدرات ونقل الحمولات / البضائع المحظورة

د- التهرب من دفع الرسوم.

3-2-5 يجب أن تشمل المنظومة الأمنية لليخت الجوانب التالية على أقل تقدير:

أ - ضمان أداء جميع المهام الأمنية على متن اليخت
ب - التحكم في الدخول إلى اليخت
ت) التحكم في ركوب الأشخاص والأمتعة الخاصة بهم على متن اليخت
ث) مراقبة المناطق المحظورة لضمان عدم دخولها إلا من قبل الأشخاص المرخص لهم
ج) مراقبة مناطق ظهر اليخت والمناطق المحيطة به
ح) الإشراف على التعامل مع المعدات ومخازن اليخت
خ) ضمان توافر الاتصالات الأمنية واستعدادها للعمل.

3-2-6 يجب تنظيم اليخت بحيث يمكن تركيب وتشغيل المعدات الأمنية طبقاً للغرض المنشود.

3-2-7 يمكن تنظيم اليخت في منطقة آمنة، وفي هذه الحالة يجب النظر إلى المنطقة الآمنة من جوانب السلامة من الحرائق والإجلاء.

3-3 التدابير الأمنية

3-3-1 تحدد لجنة السلامة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية في تعميمها رقم1283/1 (الإرشادات غير الإجبارية حول الجوانب الأمنية لتشغيل السفن التي لا تخضع لنطاق الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، الفصل العاشر 1-2 والقانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ) نقاط الاهتمام التالية للتدابير الأمنية:

أ)الحد من مخاطر السرقة والقرصنة والسطو المسلح
ب)اليقظة
ت) نظام مراقبة مرئية وأمنية على مدار 24 ساعة
ث) تعزيز الحراسة الليلية
ج) إحكام إغلاق منافذ الدخول إلى اليخت
ح) إقامة اتصالات لاسلكية
خ) توفير الإضاءة الكافية
د) المناورات المراوغة
ذ) خراطيم المياه وغيرها من المعدات
ر) تقليل فرص السرقة
ز) إقامة مناطق آمنة

3-4 الأشخاص على متن اليخت

3-4-1 يجب خضوع المسؤولين وطاقم اليخت والعاملين لفحص أمني شامل طبقاً للإجراءات المقبولة بوجه عام، ويجب تكليفهم بمسؤوليات أمنية لضمان تنسيق جميع الأنشطة الأمنية المحددة جنباً إلى جنب مع الأنشطة التشغيلية الأخرى. ويجب أن يكون جميع الأشخاص على متن اليخت على علم بالتدابير الأمنية الأساسية المعمول بها في اليخت.

3-4-2 يوصي التعميم رقم 1283 الصادر عن لجنة السلامة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية باتباع الممارسات الجيدة التالية للتحقق من هوية الأشخاص الموجودين على متن اليخت عند العمل في بيئة ذات نسبة مخاطر أعلى، وتضم هذه الممارسات ما يلي:

أ يجب على جميع النزلاء التقرير إلى قائد اليخت أو غيره من المسؤولين لإخطارهم بالوصول والمغادرة، ويجب على جميع النزلاء الاحتفاظ بنموذج لإثبات الهوية مثل بطاقة تعريف الهوية أو جواز السفر أو غيرها من المستندات التي تثبت الهوية وتحمل الصورة الشخصية للضيف.

ب يجب على الأشخاص الإضافيين على متن اليخت الاحتفاظ بنموذج صالح لإثبات الهوية مثل بطاقة تعريف الهوية أو جواز السفر أو أي نموذج آخر يثبت هويتهم ويحمل الصور الشخصية لهم.

3-4-3 بالنسبة للمسؤولين وطاقم اليخت والعاملين، تطبق إجراءات الاختبارات الأمنية لضمان معرفتهم بالأدوار المنوطة بهم فيما يتعلق بأمن اليخت ومن هم على متنه. ويوصى بالتدريب للتوعية بأساسيات الأمن لأفراد طاقم اليخت وذلك لتمكينهم من القدرة على الاستجابة للتهديدات الأمنية. ويمكن لأفراد طاقم اليخت الذين يعملون في أجواء ذات نسبة خطر أعلى أن يتلقوا تدريبات أمنية إضافية حتى يتسنى لهم الاستجابة لتهديدات أمنية محددة.

3-5 العناصر غير المرخصة

3-5-1 يجب الحرص على الاستجابة المنظمة للأغراض التالية:

أ الاستجابة لمخاطر القنابل أو اكتشاف أشياء مريبة.

ب منع الاتجار في المخدرات ونقل الحمولات غيرالمشروعة

ت) منع التهرب من دفع الرسوم.

3-5-2 يجب أن يكفل النظام الأمني الحماية لليخت ومن هم على متنه وأمتعتهم تحت أي ظروف عمل ضد أية عناصر غير مرخصة.

3-5-**3** لتفادي أية عناصر غير مرخصة على متن اليخت، يجب وضع بعض الإجراءات للأنشطة التالية:

أ – التحكم في الدخول

ب مراقبة المناطق المحظورة

ت) الإشراف والتحكم خلال تحميل الأشياء المخزونة والأمتعة

ث) مراقبة أماكن ظهر اليخت والمياه المحيطة، ويجب أن تتوافر إنارة جيدة في المناطق التي يتم مراقبتها خلال الساعات التي يسود فيها الظلام.

3-6 المسؤول الأمني باليخت

3-6-1 يتم تعيين أحد المسؤولين على متن اليخت كمسؤول أمني لليخت ويتلقى التدريب اللازم كما هو محدد في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والحراسة 95 اللائحة التنظيمية رقم 5/6 والقسم رقم أ – 5/6، وإذا لم يكن المسؤول الأمني هو قائد اليخت فيجب تحديد سلطة المسؤول الأمني باليخت بالنسبة لقائد اليخت والمسؤولين الآخرين.

3-6-2 يجب تحديد المهام المنوطة بالمسؤول الأمني لليخت طبقاً لمهام مسؤولي أمن السفن الواردة في القانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ.

3-7 المهام الأمنية الأخرى

3-7-1 يجب تحديد المهام الأمنية للمسؤولين الآخرين وطاقم اليخت والعاملين بوضوح وتوثيقها في خطة اليخت الأمنية، ويجب وضع نظام لضمان معرفة كل منهم لأدوارهم فيما يتعلق بأمن اليخت ومن هم على متنه.

3-8 الشروط التشغيلية

3-8-1 يجب وضع المنظومة الأمنية على أهبة الاستعداد طوال اليوم في جميع ظروف العمل بما يتفق والخطة الأمنية لليخت وتنسيقها مع الجهة المينائية ذات الصلة.

3-8-2 عندما لا يكون اليخت مبحراً (كما لو كان متوقفاً دون ضيوف أو راسياً في الحوض لإجراء صيانة أو إصلاحات، الخ)، يتعين على المسؤول الأمني لليخت التأكد من الاستمرار في تنفيذ خطة اليخت الأمنية على متن اليخت. ولذا فإن هذه الخطة لا بد أن تحدد الإجراءات اللازمة لعمليات التفتيش الأمني قبل شروع اليخت في دورة العمل العادية بعد الإصلاحية أو رسوّه في الحوض للصيانة.

3-8-3 يجب أن تشمل المنظومة الأمنية الأنشطة التشغيلية الإضافية التالي بيانها:

أ – الفحص والمراجعة المنتظمة للمنظومة الأمنية بما ذلك تعديلات الخطة الأمنية لليخت عند اللزوم.

ب -توفير التدريبات والتمرينات لجميع الأشخاص الذين يتولون مسؤوليات أمنية على متن اليخت.

ت) تسجيل الأنشطة والمعلومات المتعلقة بالأمن وحفظ السجلات.

ث) معاينة واختبار ومعايرة وصيانة أية معدات أمنية

ج) الاستجابة لأية تعليمات أمنية يتلقاها اليخت من الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة

ح) إعطاء الأولوية لأنشطة أمن الميناء والتعاون بشأنها

خ) حماية خطة اليخت الأمنية والسجلات الأمنية من الحصول عليها بشكل غير مرخص أو كشفها.

3-8-4 يجب معاينة جميع المعدات المستخدمة لأغراض أمنية وصيانتها وفقاً لتعليمات المُصنّع.

3-8-5 يجب إجراء التدريبات والتمرينات على الأوضاع الأمنية المختلفة (والمحددة في خطة اليخت الأمنية) في اليخت على أساس منتظم وتدوينها في سجل.

3-8-6 يجب التقرير عن كافة الأنشطة الأمنية وحفظ السجلات بصورة آمنة طبقاً لخطة اليخت الأمنية.

3-9 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-9-1 تلتزم جميع اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي باستيفاء الشروط المنصوص عليها في القانون الدولي لأمن السفن ومنشآت الموانئ واستصدار الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت، انظر الملحق رقم (و).

3-9-2 تلتزم جميع اليخوت التي يكون وزنها أقل من 500 طن إجمالي بإصدار شهادة وطنية لأمن السفن، انظر الملحق رقم (ز).

الفصل الرابع: الراحة

4-1 الضوضاء

4-1-1 قد تؤثر الضوضاء على الراحة وتتسبب في مخاطر صحية وأمنية، وتزيد مستويات الضوضاء المرتفعة في بيئة العمل في الضغط المرتبط بالعمل، أما مستويات الضوضاء شديدة الارتفاع في مناطق التحكم فإنها قد تؤدي إلى سوء الاتصالات الداخلية وصعوبة سماع الإشارات الخارجية والاتصال عن طريق التردد شديد الارتفاع.

4-1-2 يمكن تحديد مستويات الضوضاء في أماكن الإقامة الخاصة من خلال تطبيق الشروط الموضحة في مسميات الدرجات الاختيارية والمقدمة من جمعيات التصنيف أو من خلال مواصفات مماثلة كما تحدده الشركة المالكة لليخت.

4-1-3 يجب على جميع اليخوت التي تبحر في منطقة محيطية أو قطبية الالتزام بالتوصيات الواردة في قرار المنظمة البحرية الدولية رقم أ-468 "القانون المنظم لمستويات الضوضاء على متن السفن"، ويجب ألا تتجاوز مستويات الضوضاء بوجه عام الحدود المنصوص عليها في هذه اللائحة التنظيمية لأي وضع عمل طبيعي.

4-1-4 بالنسبة للمساحات المخصصة للمعدات والتي لا يُنوى تزويدها بالعمالة على نحو مستمر أو لا يتم خدمتها إلا لفترات قصيرة يكون حد الضوضاء المسموح به هو 110 ديسيبل (أكر).

4-1-5 بالنسبة للمساحات التي لا يتم تزويدها بالعمالة على نحو مستمر أو التي لا يتم خدمتها إلا لفترات قصيرة، تكون حد الضوضاء المسموح به هو 90 ديسيبل (أكر) للمساحات المخصصة للمعدات والمخازن و85 ديسيبل (أكر) للورش.

4-1-6 يجب تقليل مستوى الضوضاء في الأماكن العامة والأماكن المخصصة لإقامة طاقم اليخت إلى أقصى حد ممكن للتمكن من الاستماع إلى الإعلانات الأمنية، ويجب ألا يزيد هذا المستوى بوجه عام على 75 ديسيبل (أكر). وفي حالة تطبيق نظام النداء العام، يجب أن تكون مقدمة اليخت قادرا على العمل بإشارة تفيد بزيادة معدل الضوضاء عن 10 ديسيبل (أكر). ويجب أن تكون إشارات الإنذار العامة مسموعة في جميع أجزاء اليخت.

4-1-7 لا يزيد الحد الأقصى لمستوى الضوضاء في حجرة التشغيل ومنصة اليخت بوجه عام على 65 ديسيبل (أكر) لتسهيل الاتصال داخل الحجرة والاتصالات اللاسلكية الخارجية.

4-1-8 يجب تقليل مستوى الضوضاء في الكبائن إلى أدنى حد ممكن، ويجب ألا يتعدى 60 ديسيبل (أكر) عندما يعمل اليخت باستمرار ليلاً ونهاراً. وبالنسبة لليخوت التي لا تقوم برحلات ليلية يقبل الانحراف عن هذا الحد عند إمكان إثبات توفير أماكن إقامة بديلة لطاقم التشغيل بحيث لا يتعدى مستوى الضوضاء 60 ديسيبل (أكر) عند القيام برحلات نقل ليلية. وإذا لم يكن اليخت مصمماً للقيام برحلات ليلية فإن مستوى الضوضاء في الكبائن يجب ألا يتعدى 60 ديسيبل (أكر) في حالة رسوّ اليخت في المرفأ.

4-1-9 يجب توافر قيم عزل الصوت التالية كحدود دنيا في أماكن الإقامة:

المواقع	مؤشر عزل الصوت بالجذر المتوسط (ديسيبل)
من الكابينة إلى الكابينة	35
من الكابينة إلى الممر	32
من الكابينة إلى المساحة المخصصة للمعدات	45

جدول رقم (6-1)

4-2 الاهتزاز

4-2-1 يمكن أن يؤثر الاهتزاز على الراحة بشكل عكسي، فارتفاع مستويات الاهتزاز في بيئة العمل يزيد من الضغط المرتبط بالعمل وحدوث الاهتزاز في أماكن الإقامة يؤثر على عنصر الراحة.

4-2-2 يمكن الحد من حدوث الاهتزاز في القسم الخاص بتطبيق الشروط الموضحة في مسميات الدرجات الاختيارية التي تقدمها جمعيات التصنيف أو من خلال المواصفات المماثلة كما تحدده الشركة المالكة لليخت.

4-2-3 لضمان تحقيق المستوى المقبول من الراحة في أماكن الإقامة باليخت سواء كانت منطقة العمل محيطية أو قطبية، فإنه يجب عدم تجاوز مستويات الاهتزاز المحددة على أنها "القيم التي يحتمل الاعتراض على زيادتها" من معيار الأيزو رقم 6954: 2000. ويجب أن تكون الحدود القصوى لمستويات الاهتزاز في أماكن الإقامة 214 ملم/ ث (مستوى التسارع) أو 6 ملم/ث (مستوى السرعة) لإجمالي التردد بالجذر المتوسط المربع في مدى التردد الذي يتراوح من 1 هرتز إلى 80 هرتز وتطبيق منحنيات الوزن وإجراء القياس المحدد في معيار الأيزو رقم 6954: 2000.

4-2-4 يُسمح لليخوت الساحلية غير المصممة للقيام برحلات ليلية بالانحراف على حد الاهتزاز شريطة إثبات تزويد طاقم اليخت التشغيلي بأماكن إقامة بديلة لا يتجاوز فيها الاهتزاز الحد المسموح به عند القيام برحلات ليلية. وإذا لم يكن

اليخت مصمماً للقيام برحلات ليلية، فيجب ألا يزيد حد الاهتزاز في جميع الكبائن على الحد المسموح بها في حالة رسو اليخت في المرفأ.

4-3 المناخ الداخلي

4-3-1 يمكن التحكم في المناخ الداخلي بشكل أكبر في القسم الخاص من خلال تطبيق الشروط الواردة في مسميات الدرجات الاختيارية التي حددتها جمعيات التصنيف أو من خلال المواصفات المماثلة كما تحددها الشركة المالكة لليخت.

4-3-2 يجب أن توفر التهوية الميكانيكية تغيير الهواء على الأقل ست مرات في الساعة عند إغلاق جميع منافذ الدخول والفتحات الأخرى (غير فتحات التهوية).

4-3-3 يجب أن توفر أنظمة تكييف الهواء 25 متر مكعب من الهواء المتجدد في الساعة كحد أدنى لكل شخص يقيم في المكان المزود بالتهوية أثناء ظروف التشغيل العادية.

4-3-4 يجب أن يتم تغيير الهواء في المطابخ الداخلية 20 مرة في الساعة كحد أدنى من التهوية الميكانيكية ويتم صرف الهواء العادم منها ميكانيكياً بمعدل 30 مرة في الساعة.

4-3-5 يمكن أن تتراوح درجة حرارة الهواء في المدى بين 22 و 26 درجة مئوية في أي كبائن، بصرف النظر عن الأحوال الجوية الخارجية خلال التشغيل العادي لليخت في منطقة العمل المعتادة.

4-4 الإضاءة

4-4-1 يجب أن تعمل الإضاءة البحرية على توفير الإنارة الكافية ومعدلات الإشعاع المناسبة في المجال المرئي. ويجب استيفاء الشروط التي حددتها جمعية أمريكا الشمالية لهندسة الإضاءة في الممارسة الموصى بها رقم 12-97 "الممارسات الموصى بها للإضاءة البحرية" إلى أقصى حد ممكن في جميع أماكن الإقامة ومناطق العمل (4).

4 يُقبل الالتزام باتفاقية منظمة العمل الدولية.

4-4-2 تعتمد الشروط، في جمعية أمريكا الشمالية لهندسة الإضاءة في الممارسة الموصى بها رقم 12-97، على مهام الرؤية التي يتم التعرض لها في التطبيقات البحرية والاحتياجات الأمنية وعلى الخصائص الوظيفية والزينية للأماكن المعنية. وتمثل القيم المذكورة الحدود الدنيا من الإضاءة المحددة في جميع مناطق المهام والمقاسة في غير ضوء النهار. وتشمل المهام والمناطق المعتبرة كلا من تطبيقات الإضاءة الخارجية والداخلية وكذلك التطبيقات المخصصة للتشغيل الآمن والفعال لليخت.

4-4-3 يجب اتخاذ القياسات الإضافية في الكبائن مع إغلاق جميع الأضواء وإسدال جميع الستائر على الفتحات أو النوافذ. ويجب أن تكون مستويات الإضاءة المتسربة لمواقع الأسرة 30 لكس (وحدة الإضاءة).

4-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

4-5-1 يجب التحقق من استيفاء الشروط الخاصة بالضوضاء والاهتزاز من خلال التدابير المطبقة على متن اليخت.

4-5-2 يجب قياس مستويات الضوضاء في أكثر ظروف الإبحار صلةً أو على الأقل عند معدل 85% من الدورة المستمرة القصوى، وبالنسبة لليخوت غير المخصصة للإبحار الليلي، فإنه يجب أخذ القياسات في الكبائن في حالة رسو اليخوت في المرافئ مع عمل جميع أنظمة الإقامة ذات الصلة بالشكل العادي. ويجب تنفيذ القياسات طبقاً للإجراءات المنصوص عليها في قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (أ- 468) "القانون الخاص بمستويات الضوضاء على متن السفن" ومعيار الأيزو رقم 2933 الخاص بالوسائل السمعية – قياسات الضوضاء على متن السفن.

4-5-3 يجب قياس مستويات الاهتزاز في أكثر حالات الإبحار صلةً، أو على الأقل عند معدل 85% من الدورة المستمرة القصوى. وبالنسبة لليخوت غير المخصصة للإبحار الليلي، فإنه يجب أخذ القياسات في الكبائن في حالة رسو اليخوت في المرافئ مع عمل جميع أنظمة الإقامة ذات الصلة بالشكل العادي. ويجب تنفيذ القياسات طبقاً للإجراءات المنصوص عليها في معيار الأيزو رقم 6954: 2000، ويجب أن تطابق آلات القياس الشروط الواردة في معيار الأيزو رقم 8041 "الاستجابة البشرية للاهتزاز – آلات القياس"

4-5-4 يجب أن تطابق قيم عزل الصوت معيار الأيزو رقم 1/717 "الوسائل السمعية – تحديد معدل عزل الصوت في المباني والعناصر الداخلية". ويجب توثيق قيم عزل الصوت بقيم اختبار معملية للأقسام التي سيتم استخدامها أو في حالة عدم توافر تلك البيانات عن طريق القياسات على متن اليخت.

4-5-5 يجب التحقق من استيفاء شروط المناخ بمراجعة مواصفات التصميم لأنظمة التهوية وأنظمة التدفئة و/أو تكييف الهواء إن وُجدت. وقد يلزم عمل قياسات لضبط الحرارة في الكبائن.

4-5-6 يجب عمل قياسات الضوء طبقاً لطرق قياس المجال المنصوص عليها في ملاحق جمعية أمريكا الشمالية لهندسة الإضاءة في الممارسة الموصى بها رقم 12-97. ويجب تنفيذ القياسات عند إطفاء جميع الأضواء الخارجية من السفينة في أي حالة تشغيل ملائمة.

الفصل الخامس: سلامة الأشخاص

5 1 حواجز الأمان

5-1-1 يتم تثبيت حواجز أمان ومتاريس تعمل بكفاءة على كافة الأجزاء المكشوفة من ظهر المركب. ويجوز قبول ترتيبات بديلة، مثل استخدام إجراءات السلامة وأحبال عارضة الصاري على متن اليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي، في حال كانت تقدم مستوى متكافئ من السلامة.

5-1-2 يبلغ ارتفاع المتاريس أو حواجز الأمان 1,000 مم فوق كافة أجزاء ظهر اليخت المتاحة، ما لم يكن هناك مبرراً لخفض هذا الارتفاع.

5-1-3 يتم توفير الوسائل المُرضية في شكل حواجز الأمان وخطوط النجاة أسفل ظهر اليخت، بغرض حماية الأشخاص على متن اليخت على النحو المناسب للاستخدام المحدد لليخت.

5-1-4 يتم تثبيت حواجز التشبث في كافة الممرات والسلالم، حسب الاقتضاء.

5-2 سلم السفينة والسلالم المدلاة

5-2-1 ينبغي توافر سبل آمنة للصعود على اليخت في كافة أوقات تواجده في الميناء، سواء كانت محمّلة أو متاحة للتحميل. وفي حالة استخدام سبل آمنة للصعود على اليخت، يتعين وجود وسائل اتصال بين رصيف الميناء واليخت.

5-2-2 حال تواجدت، ينبغي صنع سلم السفينة، وجسور المشاة، والسلالم المدلاة، وفق المعايير الدولية المتبعة، على أن يذكر على كل منها – وبشكل واضح – وضع اسم المصنّع، ورقم الموديل، وأقصى زاوية تصميم، وأقصى حمولة من حيث الوزن وعدد الأشخاص. ويتم تثبيت حواجز جانبية أو درابزين.

5-2-3 حال لم يتفق أي من سلم السفينة، أو جسور المشاة، أو السلالم المدلاة مع المعايير الدولية أو الوطنية، يتعين تواجد شهادة اختبار الأحمال من جانب الشركة المصنعة. وكبديل، يجوز إجراء اختبارات عملية بما يرضي الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات، أو المنظمة المعتمدة. وفي كل الأحوال، ينبغي ذكر الحد الأقصى لزاوية التصميم، وعدد الأشخاص، والوزن، على نحو واضح.

5-2-4 يجب إضاءة معدات الدخول والاقتراب المباشر بشكل كاف.

5-3 نقل الربّان

5-3-1 ينبغي أن تتسق إجراءات اعتلاء الربّان لمتن اليخت > GT 500 وفقاً لقرار المنظمة الدولية للملاحة البحرية (IMO) رقم A899 (21) "ترتيبات نقل الربّان"، وتوصيات جمعية الملاحين الدولية (IMPA).

5-4 اليخوت الشراعية

5-4-1 عندما يكون الوصول إلى الصاري ضرورة تشغيلية، ينبغي اتخاذ التدابير لتمكين الأشخاص من العمل في أمان بأعلى وعلى العمود في مقدمة اليخت.

5-4-2 تستند الترتيبات المنصوص عليها إلى ممارسات تشغيل عملية وآمنة بالنسبة لهذا النوع من اليخوت. وقد تتضمن هذه الترتيبات ما يلي، على سبيل المثال لا الحصر:

أ) شبكات السلامة أسفل العمود الأمامي؛

ب) أسيجة التشبث للأمان (أو حبال عارضة الصاري) المثبتة على طول العمود الأمامي، لتكون بمثابة أماكن للتعلق بها، ونقاط آمنة لمعدات السلامة؛

ت) الاستخدام الإلزامي لمعدات السلامة فوق الأشرعة والصواري، وحين العمل فوق العمود الأمامي؛

ث) غطّاسات كافية وأفراس من السلك (أو الحبال) مُعدة للاستخدام بشكل دائم، لتمكين البحارة من الوقوف عليها أثناء العمل على الجزء العلوي من عوارض الأشرعة أو الأعمدة الأمامية؛

ج) حبال عارضة الصاري المعدنية، لغرض السلامة، مثبتة أعلى عوارض الصواري، لتوفير أماكن للتشبث، وكي تكون بمثابة نقاط قوية لمعدات السلامة؛ أو

ح) سبل آمنة للتسلق إلى أعلى، مثل الدرج المعدني أو السلالم التي تُعلّق على الصاوي.

5-5 المصاعد

5-5-1 بالنسبة لليخوت الجديدة، يتم تصميم المصاعد وإنشائها وفقاً للمعايير الدولية المتبعة.

5-5-2 قبل تشغيل أي من المصاعد، ينبغي اختبارها وفحصها، وكتابة الحمولة القصوى والحد الأقصى للوزن على المصعد. ويتم إصدار شهادة من الجهة المُصنعة إلى اليخت، وتُعرض في المصعد.

5-5-3 بالنسبة لكافة اليخوت، يتم إجراء فحص منتظم أثناء الخدمة وفقاً لدليل صيانة الجهة المصنّعة، وهو ما يتم التحقق منه كجزء من التفتيش الأمني السنوي، للتأكد من استمرار الامتثال.

5-6 الملابس الشخصية

5-6-1 تقع المسؤولية على عاتق ربّان السفينة من حيث تقديم المشورة بشأن الاحتياجات من أصناف الملابس الشخصية.

5-6-2 ينبغي أن يكون لكل شخص على متن اليخت ما يلزم من الملابس الوقائية الملائمة لدرجة الحرارة الجوية ودرجة الحرارة في البحر، وكذلك أحذية ذات نعال غير زلقة لارتدائها على متن اليخت.

5-7 المخازن الطبية

5-7-1 تحمل كافة اليخوت المخازن الطبية على النحو الذي تنص عليه الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة.

5-7-2 متطلبات التدريب الطبي لأفراد الطاقم والضباط يتم وضعها من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة.

5-8 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

5-8-1 قبل إصدار شهادة السلامة لليخت، ينبغي توثيق كافة نظم ولوائح السلامة الواردة في الفصل، إما من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة. وبشكل عام، يجب أن تخضع المتاريس وحواجز الأمان للاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة (ICLL).

5-8-2 قبل تجديد شهادة السلامة لليخت ينبغي التحقق من الامتثال للوائح المذكورة أعلاه.

5-8-3 يتم إجراء فحوص استقصائية من آن لآخر، فضلا عن مراجعات ISM، وأعمال التفتيش المفاجئ بشأن اللوائح الموضوعة.

الفصل السادس: الأحكام التشغيلية

6-1 معدات السلامة الشخصية

6-1-1 ينبغي أن تكون معدات السلامة الشخصية متاحة في كل مكان حيث قد تلزم. وبالنسبة للضباط وأفراد الطاقم والموظفين ممن يدخلون بصفة منتظمة في أماكن تستلزم استخدام معدات حماية شخصية، ينبغي أن يكون لكل منهم معداته الشخصية.

6-1-2 يرتدي أفراد الطاقم سترات النجاة القابلة للنفخ عند العمل على معدات السلامة الكائنة فوق ظهر السفينة الخارجي، وفي كل الأوقات من جانب كافة أفراد طاقم ظهر السفينة في العمليات العادية.

6-2 حماية الأذن

6-2-1 يجب ارتداء واقيات للأذن في الأماكن التي يتجاوز فيها مستوى الضجيج 85 ديسيبل (A). وينبغي تزويد مداخل هذه الأماكن بعلامات تحذيرية توضح أنه يجدر توقع مستويات عالية من الضوضاء وأنه يجب استخدام حاميات الأذن.

6-3 ضابط السلامة والراحة

6-3-1 يتحمل أحد الضباط مسؤولية سلامة، وراحة، وأمان كافة الأشخاص على متن اليخت، على أن يقدم تقاريره الدورية بشأن الملاحظات والإجراءات المتخذ. ويتعين أن ينصب اهتمامه على نظافة وأعطال المعدات التي ينبغي تصحيحها، والبنود الهالكة والمراد استبدالها، وما إلى ذلك؛ حتى يتسنى الحفاظ على سلامة، وراحة، وأمن هذه البنود في حالة مثالية، وفي كافة الأوقات. كما يتم اتخاذ التدابير المنتظمة لمراقبة مستوى الضوضاء، والاهتزازات، والمناخ في الأماكن المغلقة، والإضاءة، إلخ.

6-3-2 يحتفظ ضابط السلامة والراحة بسجل بكافة بنود السلامة، والراحة، والأمن، على أن يتم تحديث هذا السجل مرة واحدة على الأقل، أو كلما كان كانت هناك حاجة لتصحيح أي من البنود.

الباب السابع: الملاحة والمراقبة

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 يتناول هذا الجزء الحد الأدنى لمتطلبات السلامة الملاحية لليخت في كافة ظروف التشغيل المرتقبة.

1-2 المتطلبات الوظيفية

1-2-1 ينبغي لتحقيق السلامة الملاحية ما يلي:

أ) توفير الوظائف المركزية للتوجيه الدقيق والمناورة؛

ب) توفير معدات لإيجاد الوضع الصحيح؛

ت) توفير موضع لتحديد المسار والحفاظ عليه في الطريق الصحيح؛

ث) ملاحظة اليخوت والأجسام الأخرى وتحديد سلوكها؛

ج) توفير القدرة الكافية على التوقف والمساعدة.

1 2 2 يتم تصميم، وتركيب، وصيانة نظم ومعدات الملاحة والاتصالات، بحيث:

أ) يتوفر بها الوعي بالمخاطر الملاحية، المتحركة والثابتة؛

ب) الحد من مخاطر الجنوح والاصطدام؛

ت) تلقي التنبؤات الجوية؛

ث) قياس وتفسير البيانات البيئية؛ و

ج) رسائل الاستغاثة والسلامة الخارجية والداخلية.

1 2 3 يتعين على نظم ومعدات الملاحة، والاتصالات، والبحرية أن تكون على درجة عالية من الموثوقية، والحد من مخاطر سوء التشغيل في كافة ظروف التشغيل، والحوادث، والطوارئ المتوقعة.

1-3 المسؤولية

1-3-1 تتحمل الشركة المالكة المسؤولية الكاملة عن اليخت في كافة أساليب التشغيل، أمام الهيئة الوطنية للمواصلات في الإمارات.

1-3-2 يتعين على الشركة المالكة تفويض مسؤولية قيادة اليخت والإشراف عليه بينما لم يزل لدن الرصيف، وحين الرسو، وفي طريقه إلى ربّان اليخت، ما لم يكن المالك هو الربّان المحدد لليخت.

1-3-3 يتعين على الشركة المالكة تفويض مسؤولية قيادة اليخت والإشراف عليه إلى شخص آخر سوى الربّان أثناء فترة رسو اليخت.

1-4 التعريفات

يسري العمل بالتعريفات التالية في هذا الجزء من اللوائح:

جسر بديل: جسر يقع في موقع غير تقليدي في اليخت.

التثبيت: الاحتفاظ بموقع موضع ثابت باستخدام المرساة.

الرسو: إيقاف اليخت إلى جانب الرصيف.

ربط اليخت: ربط اليخت في جسم ثابت؛ كرصيف أو في قاع البحر، أو في جسم طاف، كعوامة مثلا.

توجيه الدفة: استبقاء اليخت في المسار المرغوب، بما في ذلك تغيرات المسار.

القطر: سحب يخوت أخرى أو أية أجسام عائمة تفتقر إلى القدرة على دفع نفسها، أو التي يتم سحبها من قِبل سفينة أخرى.

الفصل الثاني: التثبيت، والربط، والقطر، والرسو

2-1 عام

2-1-1 يتم التصميم والإعداد لأعمال التثبيت، والقطر، والرسو، والهيكلة المحلية، أخذاً في الاعتبار الحد الأدنى من المخاطر التي يتعرض لها الأشخاص القائمون على تنفيذ هذه الإجراءات.

2-1-2 كافة معدات التثبيت، ومرابط الحبال، وأعمدة شد السفن، والأدلة، والأوتاد، والمسامير ذوات العروات، يتم تثبيتها وإلحاقها بهيكل اليخت على نحو – في الاستخدام حتى الحمل حسب التصميم – لا يضعف أو يتلف تماسك الموانع المائية في اليخت. ويتعين إدراج الأحمال وقيود الاتجاهات المتبعة في التشغيل اليدوي لليخت.

2-1-3 لا يجوز لأي من الأحمال حتى قوة كسر كابل المرساة، أو خطوط ربط اليخت، أو أحمال المرابط، أو أعمدة شد المركب، إلخ، بما يحدث ضرراً في هيكل البدن بما يضعف أو يتلف تماسك الموانع المائية في اليخت. ويستلزم وجود هامش قوة بنسبة 20% على الأقل فوق الناتج، على أساس الحد الأدنى لقوة الكسر المحددة للكابل أو حبل المرساة المشدود ذي الصلة.

2-1-4 بناء على طلب من المال، تقوم الهيئة الوطنية للمواصلات في دولة الإمارات، أو المنظمة المعتمدة، بتقييم كل حالة فردية فيما يتعلق بالرسومات، وذلك بغرض التصديق، وإصدار الشهادات الأساسية، وإجراء الاختبارات العملية، حسب حجم اليخت وفق المخطط التشغيلي. وينبغي وضع الحدود وتضمينها في دليل التشغيل الخاص باليخت.

2-1-5 ينبغي اتباع ممارسات هندسية جيدة في تصميم أي مساحات ملحقة تتضمن معدات إصلاح المرساة، لضمان أن الأشخاص المستخدمين لهذه المعدات غير معرضين للخطر. ويجب إعطاء اهتمام خاص إلى طرق الوصول إلى هذه المساحات، والممرات، والإضاءة، والحماية من الكابل ومعدات الإصلاح.

2-2 التثبيت

2-2-1 يحتاج اليخت إلى التثبيت كربط مؤقت، أو الجمع بين الربط الثابت (لرصيف)، كجزء من الاستخدام الطبيعي.

2-2-2 يحتاج اليخت إلى التثبيت للاستخدام الطارئ لإنقاذ اليخت والأشخاص على متنه من الكوارث في الحالات الحرجة.

2-2-3 ينبغي حماية اليخت للحد من احتمال التثبيت وإضرار الكابل للهيكل أثناء التشغيل العادي.

2-2-4 يتم وضع الإجراءات الملائمة لتوفير الاتصال الصوتي مزدوج الاتجاه بين مقصورة التشغيل والأشخاص المشتغلين في إسقاط الوزن أو فك التثبيت.

2-2-5 يتم وضع إجراءات التثبيت بحيث تكون كافة الأسطح التي قد يحتك بها الكابل (مثل الأنابيب التي تمر منها الكابلات والمعوقات بهيكل اليخت) مصممة لمنع الكابل من التلف، فضلاً عن الإجراءات المناسبة لتأمين المرساة تحت كافة ظروف التشغيل.

2-3 القطر

2-3-1 يتم وضع الإجراءات الملائمة حتى يتسنى قطر (سحب) اليخت في أسوأ الحالات. ومتى كان القطر يتم من أكثر من نقطة، ينبغي توافر المكابح اللازمة.

2-3-2 يتم وضع إجراءات القطر بحيث تكون كافة الأسطح التي قد يحتك بها كابل القطر (مثل الحلقة التي تمر منها الكابلات) بنصف قطر كاف لمنع دون الإضرار بالكابل تحت وطأة الحمل.

2-4 رسو وربط اليخت

2-4-1 ينبغي توافر الحلقات، ومرابط الحبال، وحبال القطر المناسبة، متى لزم الأمر.

2-4-2 يتعين توفير مساحة تخزين مناسبة لخطوط القطر، بحيث تكون متاحة ومؤمّنة ضد حالات سرعات الرياح العالية، وتسارعها، التي قد تواجه اليخت.

2-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2-5-1 بالنسبة لليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي، ينبغي التوثيق من جانب مجتمع التصنيف للتصديق في وقت مناسب قبل تسليم اليخت.

2-5-2 بالنسبة لليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي، تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، التوثيق اللازم للمراجعة والتصديق للتأكد من أن الإجراءات والمعدات من النوع المناسب، ولا يتعارض مع أي من جوانب السلامة.

2-5-3 يتعين أن تكون أدلة التشغيل اللازمة متاحة للاستخدام فوق الجسر.

الفصل الثالث: الملاحة

3-1 عام

3-1-1 يتم يتعين أن يتوافر في اليخت المعدات والإجراءات اللازمة لسلامة الملاحة.

3-1-2 ما لم يكن اليخت أقل من 3,000 طن إجمالي، وبحمولة 12 شخصاً أو أقل، ينبغي أن يكون تصميم محطات العمل – إلى الحد المتاح عملياً – ممتثلاً لقانون السفن عالية السرعة الفصل (6-15.4) والفصل (11-15.9).

3-2 المعدات

3-2-1 يتم توفير السبل لقراءة مسار بوصلة اليخت، وعمق البحر، والموقع، والمسافة التي أبحرها اليخت، وزاوية الدفة عند الجسر.

3-2-2 يتم توفير السبل لتحديد السفن الأخرى و/أو العوائق أثناء الإبحار في الضباب و/أو الظلام.

3–2–3 ينبغي أن تكون كافة معدات ونظم الإبحار – الواردة في هذا الفصل – آمنة ومناسبة للاستخدام في البيئة البحرية.

3–2–4 إلى الحد المتاح عملياً، ينبغي تزويد اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي بالمعدات البحرية التي تغطي الوظائف الواردة في:

أ) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الفصل الخامس، اللوائح رقم 18، و19، و20، و27 لليخوت التي يبلغ الحد الأقصى لسرعتها المترية في الثانية (متر/ثانية)، أقل من $3.7 \times \nabla^{0.1667}$؛ حيث ∇ تساوي حجم الإزاحة في مقابل تصميم خط الماء (متر مكعب)؛ أو

ب) المدونى الدولية بشأن سلامة اللنشات عالية السرعة، القانون HSC Code 13 لليخوت التي يبلغ الحد الأقصى لسرعتها المترية في الثانية (متر/ثانية)، أكثر من أو يساوي $3.7 \times \nabla^{0.1667}$؛ حيث ∇ تساوي حجم الإزاحة في مقابل تصميم خط الماء (متر مكعب).

3–2–5 يتعين على اليخوت < 500 GT أن تحمل على الأقل:

أ) بوصلة مغناطيسية مضبوطة على النحو الصحيح؛

ب) مسبار أعماق بالصدى؛

ت) محدد المواقع؛

ث) سجل قياس المسافة؛

ج) بوصلة جيرسكوبية أو بوصلة مغناطيسية إضافية؛

ح) مؤشر دفة الزاوية؛

خ) نظام مخطط الكتروني؛ و

د) رادار 9 غيغاهرتز مزود بجهاز التتبع الراداري.

3–2–6 في حال كان اليخت مزوداً بجسر بديل، ينبغي أن تتضمن المعدات الملاحية بالجسر البديل ما يلي، كحد أدنى:

أ) محدد المواقع؛

ب) نظام مخطط الكتروني الذي قد يكون بديلاً؛

ت) بوصلة بساعة دقاقة؛

ث) رادار مزود بجهاز التتبع الراداري (يمكن اعتباره رادار بديل)؛ و

ج) مؤشر زاوية الدفة.

3 ~~2 7~~ يتعين على كافة اليخوت أن تحمل مقياس الضغط الجوي (البارومیتر)، وتحمل كافة اليخوت الشراعية مقياس شدة الرياح (المرياح أو أنيمومیتر) ومقياس الميل (المميلة أو إنكلينومیتر).

3 ~~2 8~~ يتم تزويد كافة اليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 300 طن إجمالي بنظام تحديد الهوية الآلي (AIS)، وفقاً للائحة 19-4-4، الفصل الخامس، من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

2-3 التحقق من اللتزام باللوائح التنظيمية

1-2-3 تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات، أو المنظمة المعتمدة، التوثيق اللازم للمراجعة والتصديق للتأكد من أن الإجراءات والمعدات من النوع المناسب، ولا يتعارض مع أي من جوانب السلامة.

2-2-3 يتعين أن تكون أدلة التشغيل اللازمة متاحة للاستخدام فوق الجسر.

الفصل الرابع: الجسر

1-4 الرؤية الواضحة من الجسر

1-1-4 ينبغي أن تكون الرؤية من الجسر كافية لسلامة الملاحة.

2-4 النوافذ

1-2-4 يجوز ميل النوافذ من المستوى العمودي، شريطة أن يتم اتخاذ التدابير المناسبة – متى كان ضرورياً – لتجنب الانعكاسات السلبية من الداخل.

2-2-4 لا يجوز للنوافذ المطلة على الموقع الملاحي أن تكون من زجاج استقطابي أو ملون. ويجوز توفير شاشات ملونة محمولة للنوافذ المختارة.

3-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

1-3-4 إلى الحد المتاح عملياً، تمتثل الترتيبات الخاصة بالجسر الرئيسي لقانون السفن عالية السرعة، الفصل (15.3) والفصل(15.7).

2-3-4 في حال كان اليخت أقل من 3000 طن إجمالي، ويحمل 12 شخصاً، يجوز للرؤية الملاحية من الجسر أن تمتثل إلى اللائحة 22، الفصل الخامس، من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار. وبالنسبة لليخوت التي يقل طولها عن 45 متراً، فإنها تمتثل بالحد المتاح منطقياً وعملياً.

3-3-4 تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، التوثيق اللازم للمراجعة والتصديق للتأكد من أن الإجراءات والمعدات من النوع المناسب، ولا يتعارض مع أي من جوانب السلامة.

الفصل الخامس: توجيه الدفة

1-5 عام

1-1-5 يتم تزويد اليخت بسبل السيطرة التوجيهية التي تتمتع بالقوة الكافية والتصميم المناسب للتمكن من توجيه اليخت والسفر في المياه المفتوحة، وأثناء المناورة في الممرات المائية الضيقة. تتناول اللائحة 29، من الجزء ج، الفصل الثاني من

الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المتطلبات الرئيسية الخاصة بتركيب جهاز التوجيه. وينبغي اتباع هذه المتطلبات بالنسبة لليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي، على النحو المتاح من الناحية العملية، كما لو أن اليخت سفينة مسافرين بنفس الحجم.

5–1–2 يتم تركيب ما يكفي من مؤشرات في الوضع الملاحي، لتزويد الشخص المتحكم في اليخت بالتحقق من الاستجابة الصحيحة لجهاز التحكم في الاتجاه، بناء على طلب منه.

5–1–3 لا يجوز لأي إخفاق في نظام التحكم التوجيهي أو مزود الطاقة الخاص به أن يضع اليخت في موقف يستحيل معه استبقاء التحكم التوجيهي، بغض النظر عن التلف الميكانيكي في توجيه الدفة أو توجيه الدفة أو جهاز التوجيه أو الأجهزة المماثلة.

5–1–4 قد ينجم الإفراط في ترتيبات التوجيه عن استخدام نظام توجيهي واحد قادر على توجيه دفة اليخت إلى أقصى سرعته/ ونظام توجيه ثانوي أقل من حيث القدرة.

5–2 التوجيه الرئيسي للدفة

5–2–1 ينبغي تزويد كافة اليخوت بنظام توجيه أساسي بسيط وتقليدي – على الأقل – يتألف من دفة واحدة متصلة بجهاز التوجيه، ومزود الطاقة اللازم، والمتحكمات، أو غيرها من السبل التي تخدم الغرض ذاته.

5–2–2 في حالة اتصال دفتين أو أكثر ببعضهما البعض، وبجهاز التوجيه العام، يصبح من الممكن أثناء التواجد في البحر حل أي دفة من الأخرى (الآخرين)، حال أصبح من المستحيل لف الدفة بسبب أي نوع من الأعطال.

5–2–3 توفر الدفة (الدفات) جانباً يكفي لحركة اللف اللازمة لتغيير اتجاه الحركة، وعند تحرك اليخت إلى الأمام وإلى الخلف، من السرعة الدنيا إلى القصوى، في كافة ظروف التحميل المتوقعة.

5–2–4 ينبغي أن تكون معدات التوجيه من النوع الهيدروليكي ذات القدرة الكافية على لف الدفة من جانب إلى آخر في سرعة كاملة، وفي غضون زمن مناسب. وتتم حمايتها من الضرر في حالة القوى الخارجية على الدفة.

5–2–5 يجوز النظر في حلول أخرى سوى التقليدية، من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات أو من جانب المنظمة المعتمدة، إذا كان من الممكن تحقيق نفس الفاعلية والسلامة. ويجوز ضم التوجيه الرئيسي لليخت إلى نظام (نظم) الدفع الأساسية.

5–2–6 حال كانت الدفة (الدفات) مصممة للإسهام الفعال الحركة الجانبية (نفس وظيفة الدافع الجانبي)، ينبغي النظر في الاستخدام الطبيعي للحد التلقائي.

5–3 ترتيبات التوجيه الطارئ

5–3–1 من شأن كافة اليخوت ذات التوجيه الأساسي غير المدمج في نظام الدفع أن تكون قابلة للتوجيه في حالة فقدان مزود الكهرباء أو وظائف التحكم عن بعد.

2-3-5 في حال القصور الكهربي، فإن الانتقال من التوجيه الأساسي إلى التوجيه الطارئ لن يستغرق أكثر من 60 ثانية. وبالنسبة لليخوت القائمة، يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة – نيابة عنها – أن تنظر في متطلبات أقل صرامة.

3-3-5 بالنسبة لليخوت المصممة للعمليات القطبية ذات أجهزة التوجيه الطارئ الكائنة في مقصورة القيادة في المؤخرة، ينبغي أن يكون التوجيه الطارئ قابلاً للتشغيل حال امتلأت قمرة القيادة بالمياه حتى مستوى غمر الموانع المائية في هذه القمرة بمفردها. وفي حالة حماية جهاز التوجيه بحيث لا يمكن غمرها وفقاً لحسابات استقرار الضرر، يتم حذف هذا المتطلب/الشرط.

4-5 نظم الحد من الدفع

1-4-5 يمكن لنظم الحد من الدفع – التى يتم تشغيلها يدوياً أو آلياً – أن تتمثل في زعانف الاتزان، أو خزانات الحد من الدفع، أو الخزانات الساندة، أو ما شابه. وينبغي لهذه الأجهزة – سواء كانت قيد الاستخدام أو لم تكن – ألا تؤثر على معدات السلامة الأخرى في اليخت، في أي جانب من الجوانب، وفي المواقف العادية وغير العادية.

2-4-5 في حالة قصور أي من مزودات الطاقة الرئيسية لدى أي من نظم الحد من الدفع أثناء التشغيل، يتعين أن يتسنى إعادة النظام إلى الوضعية الخاملة والمحايدة.

3-4-5 يتم تشغيل كافة أنظمة الحد من الدفع من الجسر، كما يتم الترتيب لكافة الضوابط وأجهزة الإنذار اللازمة.

5-5 الدافعات وأنظمة التمركز الديناميكي

1-5-5 في كافة اليخوت، يتعين التنبؤ بتأثير أي من معدات تحسين مرونة المناورة؛ مثل الدافعات الجانبية، وزوايا السمت، وما شابه، في كافة ظروف التشغيل.

2-5-5 ينبغي لأي يخت أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي أن يكون مزوداً بنظام التمركز الديناميكي.

3-5-5 بالنسبة لليخوت غير المصنفة أقل من 400 طن إجمالي، تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، تركيب نظام التمركز الديناميكي هذا في كل حالة.

6-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

1-6-5 بالنسبة لليخوت < 400 GT، ينبغي التوثيق من جانب مجتمع التصنيف للتصديق في وقت مناسب قبل تسليم اليخت للتشغيل.

2-6-5 بالنسبة لليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي، يتم التحقق من خصائص الهيكل باستخدام المحاكاة الحاسوبية، ويُنظر في مرحلة التصميم والتسويات اللازمة بين مختلف المتطلبات أو الاحتياجات.

3-6-5 بالنسبة لليخوت التي يكون وزنها أقل من 400 طن إجمالي، تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، التوثيق اللازم للمراجعة والتصديق للتأكد من أن الإجراءات والمعدات من النوع المناسب، ولا يتعارض مع أي من جوانب السلامة.

5-6-4 تخضع كافة المعدات للاختبار في الاستخدام العملي حتى يتحقق الرضا الكامل من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات في دولة الإمارات، أو المنظمة المعتمدة نيابة عنها.

5-6-5 يتعين تطوير أدلة التشغيل اللازمة، وتوثيقها بانتظام، على أن تكون متاحة فوق الجسر.

الفصل السادس: تنبيه السفن الأخرى

6-1 عام

6-1-1 يعرض اليخت الأضواء الملاحية والإشارات الصوتية حتى تتمكن السفن الأخرى من تعقب اليخت، وفهم إشاراته الملاحية.

6-1-2 يتعين على كل يخت الامتثال لمتطلبات النظام الدولي لمنع التصادم في البحار، لعام 1972، وتعديلاته.

6-1-3 وفقاً للبند رقم (1-ج) من لائحة التصادم، يعتبر الضوء أعلى الصاري هو الوحيد المقبول.

6-1-4 تتم تغذية كافة الأضواء الملاحية من لوحة توزيع بمزودين للطاقة، أساسي وآخر للطوارئ.

6-1-5 فيما يتعلق بسهولة الوصول، يمكن استبدال شروط لوحة التحكم الخاصة بالأضواء الملاحية بأضواء ملاحية مزدوجة. وبالنسبة لليخوت حيث لا يتحقق أمر الامتثال، يجوز قبول البدائل من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات أو المنظمة المعتمدة.

6-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

6-2-1 تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات، أو المنظمة المعتمدة، التوثيق اللازم للمراجعة والتصديق للتأكد من أن الإجراءات والمعدات من النوع المناسب، ولا يتعارض مع أي من جوانب السلامة.

6-2-2 يتعين أن تكون أدلة التشغيل اللازمة متاحة للاستخدام فوق الجسر.

الفصل السابع: اتصالات الاستغاثة والسلامة الخارجية GMDSS

7-1 عام

7-1-1 ينبغي لكافة اليخوت – أثناء تواجدها في البحر – أن تكون قادرة على:

أ) باستثناء المنصوص عليه في البندين 8-1-1 و10-1-4-3، الفصل الخامس من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، إرسال إشارات الاستغاثة من سفينة لأخرى، باستخدام وسيلتين منفصلتين على الأقل، بحيث تستخدم كل منهما خدمات اتصالات لاسلكية مختلفة؛

ب) تلقي إشارات الاستغاثة من الشاطئ إلى السفينة؛

ت) إرسال وتلقي إشارات الاستغاثة من سفينة لأخرى؛

ث) إرسال وتلقي اتصالات تنسيق البحث والإنقاذ؛

ج) إرسال وتلقي اتصالات على الساحة؛

ح) إرسال وتلقي إشارات لأغراض تحديد الموقع؛

خ) إرسال وتلقي معلومات السلامة البحرية؛

د) إرسال وتلقي الاتصالات اللاسلكية العامة من وإلى النظم اللاسلكية على الشاطئ أو الشبكات، بموجب للبند 15–8، الفصل الخامس، من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

ذ) إرسال وتلقي الاتصالات من الجسر للجسر.

7–1–2 ينبغي الحصول على تراخيص المحطات اللاسلكية بدولة الإمارات العربية المتحدة، مع تواجد محطة لاسلكية على متنها، فضلاً عن مشغل لاسلكي معتمد على النحو الواجب.

7–1–3 ينبغي الحصول على شهادة اتفاق الاتصال اللاسلكي الآمن Convention Safety Radio Certificate، بموجب الفصل الخامس من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، لكافة اليخوت التي تكون أكبر من أو تساوي 300 طن إجمالي؛ الأمر الذي يتطلب الامتثال إلى النظام الدولي للسلامة والاستغاثة البحري GMDSS، والفصل الخامس من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، ونظامي الربط بالأقمار الصناعية (AIS) و(LRIT).

7–2 الاتصالات اللاسلكية

7–2–1 ينبغي على أنظمة الاتصالات اللاسلكية على الجسر الرئيسي أن تمتثل لكل من:

أ) البند 6–15 من الفصل الخامس من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، والبندين 6–21 و6–2–3 من الفصل الثالث؛ أو

ب) قانون السفن عالية السرعة، الفصل الرابع، البنود 14–6، و14–15، و21-8؛ أو

ت) حال كان اليخت أقل من 3000 طن إجمالي، ويحمل 12 شخصاً أو أقل، يجوز تطبيق ما يلي:

1. تركيب جهاز مرشد الطوارئ بالأقمار الصناعية Emergency position indicating radiobeacons (*EPIRBs*)، على أن يكون معتمداً وفي موقع يسهل الوصول إليه، ومعد للاستخدام اليدوي، وقابل للوضع في قارب نجاة وطوف عائم في حالة غرق اليخت. وينبغي أن تكون كافة هذه الأجهزة مسجلة لدى الهيئة الوطنية للمواصلات في دولة الإمارات، ويتم فحصها وصيانتها سنوياً وعلى فترات لا تتجاوز الخمس سنوات، من جانب جهة ساحلية؛ و

2. يوضع جهاز إرسال واستقبال إشارات البحث والإغاثة SART في موضع يسهل الوصول إليه، بحيث يمكن وضعه في أي زورق نجاة. ويجب أن تتوافر السبل لتركيبه في زورق النجاة على ارتفاع يبلغ متر واحد على الأقل من مستوى سطح البحر.

7–2–2 تتألف نظم الاتصال اللاسلكي في الجسر البديل مما يلي:

أ) لوحات الإغاثة ولوحات التنبيه لكافة معدات GMDSS في الجسر الأساسي، والتي يجوز أن تكون لوحات ثانوية؛ و

ب) تحكم في قنوات محطات الاتصالات اللاسلكية عالية التردد VHF radiotelephone، المطلوبة من أجل السلامة الملاحية، والقنوات أرقام 6، و13، و16.

3-7 معدات المحطات اللاسلكية

1-3-7 ينبغي تنفيذ التركيبات اللاسلكية لتلبية المتطلبات الوظيفية أثناء الإبحار:

أ) المتطلبات العامة لكافة المناطق البحرية:

- أنظمة NAVTEX / EGC
- جهاز إرسال واستقبال إشارات البحث والإغاثة SART: جهاز واحد عندما يكون اليخت ما بين 300 إلى 500 طن إجمالي، وجهازان عندما يكون اليخت أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي، ويتم التثبيت فوق منصة القيادة.
- جهاز إرسال لاسلكي لتحديد المواقع في حالات الطوارئ، بحيث يوضع في مكان يمكن التحرك فيه بحرية، ويسهل الوصول إليه.
- ذات تردد عال جدا قابل للنقل: اثنان عندما يكون اليخت ما بين 300 إلى 500 طن إجمالي وثلاثة عندما يكون اليخت أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي.

ب) علاوة على ما سبق، فيما يلي المتطلبات اللازمة لكل منطقة بحرية:

- للمنطقة البحرية أ 1: VHF/DSC
- للمنطقة البحرية أ 2: MF/DSC + VHF/DSC
- للمنطقة البحرية أ 3:

أ- اثنان (2) MF/DSC + VHF/DSC + مجموعتان (2) من محطتي إنمارسات؛ أو

ب- اثنان (2) MF/DSC + VHF/DSC + محطة إنمارسات +MF/HF/DSC/ TELEX.

- للمنطقة البحرية أ 4: اثنان (2) VHF/DSC + مجموعتان من MF/HF/DSC/TELEX.

ت) وسائل تنبيه ثانوية في حالة المناطق البحرية أ1، وأ2، وأ3 بديل أ، وأ4: جهاز إرسال لاسلكي يدوي لتحديد المواقع في حالات الطوارئ (EPIRB)، أو وحدة تحكم عن بعد إلى جهاز الإرسال اللاسلكي لتحديد المواقع في حالات الطوارئ الحرة العائمة، بحيث تكون متاحة فوق مقصورة القيادة.

2-3-7 ينبغي أن تكون كافة معدات الاتصال اللاسلكي من النوع المعتمد.

3-3-7 يتعين أن تكون محطة الاتصال اللاسلكي:

أ) في موقع يضمن أكبر قدر من السلامة وإتاحة التشغيل.

ب) محمية من الآثار الضارة للمياه، ودرجات الجرارة الشديدة، وغيرها من الظروف البيئية غير المواتية؛ و

ج) ذات علامة واضحة مع إشارة النداء، وهوية محطة اليخت، وأية أكواد أخرى سارية الاستخدام في محطة اللاسلكي.

7-3-4 يتعين أن تكون متاحة، طوال فترة بقاء اليخت في البحر، توريد طاقة كهربية تكفي لتشغيل محطة اللاسلكي، وشحن أي من البطاريات المستخدمة كجزء من المصدر أو المصادر الاحتياطية للطاقة اللازمة لمحطة اللاسلكي.

7-3-5 يتم تزويد مصدر احتياطي للطاقة، مستقل عن القوة الدافعة لليخت ونظامه الكهربي، لغرض إجراء الاتصالات اللاسلكية الخاصة بالاستغاثة والسلامة، في حالة قصور مصادر الطاقة الكهربية الرئيسية والطارئة لليخت. وفي حالة وجود AC موصلاً لمعدات GMDSS، فإن قدرة المصدر الاحتياطي تصبح ساعة واحدة (1)، بينما القدرة – بخلاف ذلك – تصل إلى ست (6) ساعات.

7-3-6 عندما يتألف مصدر الطاقة الاحتياطي من بطارية مختزنة قابلة للشحن، ينبغي توفر وسيلة تلقائية لشحن هذه البطاريات، بحيث تكون قادرة على إعادة شحنها حتى الحد الأدنى المطلوب من القدرة، في خلال عشر (10) ساعات.

7-3-7 من شأن تركيب البطاريات المختزنة أن يضمن أعلى درجات الخدمة والسلامة.

7-3-8 أثناء تواجد اليخت في البحر، ينبغي إجراء المراقبة المستمرة لكل مما يلي:

أ) المنطقة البحرية أ1: المراقبة المستمرة على VHF Ch.70،

ب) المنطقة البحرية أ2: المراقبة المستمرة على VHF Ch.70 and MF 2187.5 kHz،

ت) المنطقة البحرية أ3: المراقبة المستمرة على أي من:

- VHF Ch.70, MF 2187.5 kHz وإنمارسات ج؛ أو
- VHF Ch.70، MF/HF ترددات 8414.5 kHz + 2187.5 kHz + على واحد من الترددات الآتية على الأقل 16804.5 kHz, 12577 kHz, 6312 kHz, 4207.5 kHz.

ث) المنطقة البحرية أ4: المراقبة المستمرة على:

VHF Ch.70، MF/HF ترددات 8414.5 kHz + 2187.5 kHz + على واحد من الترددات الآتية على الأقل 16804.5 kHz, 12577 kHz, 6312 kHz, 4207.5 kHz.

7-3-9 يحمل اليخت – على الأقل – شخصاً واحداً (1) مؤهلاً لإجراء الاتصالات اللاسلكية لأغراض الاستغاثة والسلامة، على أن يكون حاملاً لشهادة معتمدة من الهيئة الوطنية للمواصلات، بدولة الإمارات العربية المتحدة.

7-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

7–4–1 تتطلب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإماراتالعربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة، التوثيق اللازم للمراجعة والتصديق للتأكد من أن الإجراءات والمعدات من النوع المناسب، ولا يتعارض مع أي من جوانب السلامة.

7–4–2 يتعين أن تكون أدلة التشغيل اللازمة متاحة للاستخدام فوق الجسر.

الفصل الثامن: إنذار الطوارئ العامة

8–1 عام

8–1–1 من شأن نظام إنذار للطوارئ العامة أن يتيح إخطار كافة الأشخاص على متن اليخت في حالة وقوع حالة طارئة، وفي الوقت المناسب.

8–1–2 ينبغي أن يكون إنذار الطوارئ العامة:

أ) سهل الرؤية بوضوح من قبل جميع الأشخاص على متن اليخت؛

ب) سهل تمييزه والتعرف عليه؛

ت) متاحاً بشكل مستمر؛

ث) محميا من الأخطار مثل الحرائق، والاهتزاز، والتداخل الكهربائي والفيضانات؛

ج) قابلا للتشغيل من الجسر ومن موقع استراتيجي إضافي؛

ح) له الأولوية على جميع أجهزة الإنذار الأخرى، باستثناء الإعلانات عن حالات الطوارئ العامة؛

خ) ويعاود البث تلقائيا بعد إيقاف إعلان حالات الطوارئ العامة.

8–1–3 ينبغي أن يكون إنذار الطوارئ العامة مسموعا في جميع أماكن التسكين، والأماكن المخصصة لطاقم الملاحة، والحجرات، وجميع المواقع الأخرى التي يمكن أن يتواجد فيها الأشخاص بما في ذلك ظهر اليخت.

8–2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

8–2–1 يجب أن يمتثل إنذار الطوارئ العامة لـ:

أ) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الفصل الثالث، اللائحة رقم 6–4؛ أو

ب) المدونة الدولية بشأن سلامة اليخوت عالية السرعة، القانون HSC Code 13 الفصل 8–2–2.

8–2–2 لليخوت التي يكون وزنها أقل من 500 طن إجمالي وبحمولة 12 شخصا أو أقل، قد يتكون هذا الإنذار من صافرة اليخت أو سارينته بحيث يمكن سماعها في كل أنحاء اليخت.

8–2–3 لليخوت التي يكون وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي وبحمولة 12 شخصا أو أقل، تمتثل لشرط الفصل (8.2.2) بأن تزوّد بجرس كهربائي والذي يتم تغذيته من مصدر الكهرباء الرئيسي لليخت، وكذلك مصدر الطاقة الخاص بحالات الطوارئ.

8–2–4 ما لم يكن اليخت أقل من 3,000 طن إجمالي، وبحمولة 12 شخصاً أو أقل، ينبغي أن يكون إنذار الطوارئ العامة وفقاً لقرار المنظمة البحرية الدولية (IMO) رقم A830 (19) وكذلك IEC 60945.

8–2–5 ينبغي أن يتم التحقق من أجهزة الصوت والمكبرات جميعا بالاختبار.

الفصل التاسع: الموقع العام لإنذار الطوارئ

9–1 عام

9–1–1 ينبغي إتاحة موقع عام لإنذار الطوارئ لتمكينها من الاتصال الصوتي للأشخاص على متن اليخت لتوضيح الإجراءات التي يتعين عليهم اتخاذها.

9–1–2 ينبغي أن يكون نظام معالجة حالات الطوارئ العامة كما يلي :

أ) السماح بالاتصال الصوتي في اتجاه واحد بالأشخاص على متن اليخت؛

ب) مرئياً بوضوح من قبل جميع الأشخاص على متن اليخت؛

ت) سهل تمييزه والتعرف عليه؛

ث) متاحا بشكل مستمر ؛

ج) محميا من الأخطار مثل الحرائق، والاهتزاز ، والتداخل الكهربائي والفيضانات؛

ح) متاحا بحيث يتم تجنب أي حادث قد يتسبب في فشل الإنذار بواسطة النظام أو المعدات الاحتياطية؛

خ) قابلا للتشغيل من الجسر ومن موقع استراتيجي إضافي؛

د) له الأولوية على جميع أجهزة الإنذار الأخرى، بما فيها الإعلانات عن حالات الطوارئ العامة وأية مداخلات أخرى للنظام؛

9–1–3 ينبغي أن يكون إنذار الطوارئ العامة مسموعا في جميع أماكن المعيشة، والأماكن المخصصة لطاقم الملاحة، والحجرات، وجميع المواقع الأخرى التي يمكن أن يتواجد فيها الأشخاص بما في ذلك ظهر اليخت.

9–2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

9–2–1 يجب أن يمتثل نظام الأماكن العامة لـ:

(أ) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الفصل الثالث، اللائحة رقم 6–5.. أو

(ب) القانون الدولي للسفن عالية السرعة ، الفصل 15–8–3.

9–2–2 ما لم يكن اليخت أقل من 3,000 طن إجمالي، وبحمولة 12 شخصاً أو أقل، ينبغي أن يكون إنذار طوارئ الأماكن العامة وفقاً لقرار المنظمة البحرية الدولية (IMO) رقم A830 والتعميم رقم 808 الصادر عن لجنة السلامة البحرية بموجب قرار المنظمة البحرية الدولية وقرار اللجنة الإلكترونية الدولية رقم 60945.

9 ~~2~~ ~~3~~ في جميع الأماكن –وبدون استثناء مكان طاقم الملاحة– ينبغي أن يتم توفير مكبرات الصوت من حلقتين مختلفتين ومستقلتين.

يتم التحقق من إتاحة مكبرات الصوت عن طريق الاختبار.

الفصل العاشر: الاتصال الثنائي على متن اليخت

10–1 عام

10–1–1 ينبغي أن توفر أنظمة الاتصال الثنائي على متن اليخت اتصالات ثنائية فعالة بين أفراد الطاقم لدعم أنشطة الملاحة والمراقبة والهروب والإخلاء والإنقاذ الأنشطة.

10–1–2 ينبغي أن يتوفر في أنظمة الاتصال الثنائي على متن اليخت ما يلي:

(أ) تتيح الاتصال الصوتي الثنائي الواضح والمميز ؛

(ب) أن تكون ذات تصنيف مناسب بالنسبة لبيئة تشغيلها.

10–2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

10–2–1 ينبغي أن تمتثل أنظمة الاتصال الثنائي على متن اليخت لـ:

أ) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الفصل الثالث، اللائحة رقم 6–2–1.. أو

ب) القانون الدولي للسفن عالية السرعة، الفصل 8–2–1–1 والفصل 15–8–1–2،.أو

ت) بالنسبة لليخوت التي تكون أكبر من أو تساوي 400 طن إجمالي، يتعين توفير ستة (6) من الهواتف المحمولة ذات الإشارات عالية التردد، بشرط إتاحة تغطية كافية من الإشارات عالية التردد في جميع محطات العمل المطبقة على متن اليخت.

الفصل الحادي عشر: أحكام تنفيذية

11–1 الصيانة

11–1–1 يتم فحص جميع المعدات ذات الأهمية بالنسبة للسلامة والمثبتة على سطح اليخت بانتظام. ويقوم الأشخاص المصرح لهم بالتصليح أو الاستبدال.

قد يتم إضافة اختبارات جديدة من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

11–1–2 يتم فحص المعدات اللينة بانتظام (مثل الحبال) وما إلى ذلك ويجب أن تستبدل إذا تلفت أو بلت إلى الحد الذي قد يؤثر على وظيفتها أو قوتها. وتكون توجيهات الشركة المصنعة متاحة في كتيبها وينبغي اتباعها.

11–1–3 ينبغي أن يسجل في سجلّ اليخت أية إصلاح أو تغيير في المعدات التي لا تخضع لموافقة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات، والمنظمة المعتمدة التي تقوم بالنيابة عنها.

11–2 في المرسى

11–2–1 حال رسو اليخت، لا يجوز تركه دون حراسة ويجب عمل مراقبة للمرسى. وينبغي أن يتم الاهتمام على أكمل وجه بتوقعات الطقس وغيرها من العوامل التي قد تسبب انخفاض في أمان اليخوت والأشخاص على متنها و/أو المناطق المحيطة بها، وذلك لضمان ملاحة بحرية جيدة.

11–2–2 يجب أن يكون اليخت على درجة كافية من الاستعداد التي تجعله قادرا على التحرك أو السكون في أي وقت.

11–3 القطر

11–3–1 يجب أن تدرج السرعة القصوى المسموح بها لجر اليخت في دليل التشغيل.

11–3–2 إذا استخدم اليخت لسحب سفينة أخرى دون أن يكون مصمما خصيصا لمثل هذه العملية، فينظر إليها على أنها حالة طارئة.

11–4 الرسو على الرصيف أو غيره من النقاط الثابتة

11–4–1 يجب بحث خطط للرسو الآمن والرسو في ظل ظروف مختلفة ويعمل فيها طاقم الملاحة لتكون محكمة

.11–4–2 إذا لم يرسُ اليخت لمجرد ظروف وقتية قصيرة، يجب أن يتم إرساؤه عن طريق تثبيته بحيث لا يسفر فقدان أو كسر أحد الخطوط عن تغيير كبير في موقف اليخوت، مما قد يسبب في أضرار لنفسه و / أو المناطق المحيطة بها.

الباب الثامن: السلامة من الحرائق

الفصل الأول: عام

1 1الغرض

1–1–1 يتناول هذا الجزء ضمان المحافظة على مستوى ثابت من الحماية من الحريق لليخوت التي لا تمتثل لأي قواعد دولية للسلامة من الحرائق.

1–1–2 جميع معدات السلامة من الحرائق والنظم التي يشملها هذا الجزء يجب أن تكون سليمة وصالحة للاستخدام في البيئة البحرية.

1.2 متطلبات أساسية:

1–2–1 يجب منع المخاطرة بإشعال مواد قابلة للاشتعال.

يجب الحد من تراكم السوائل والأبخرة القابلة للاشتعال كما يجب فصل البضائع الخطرة بصورة كافية عن مصادر الاشتعال.

1–2–2 يجب تركيب معدات للكشف عن الحريق في مساحة المنشأ وتوفير إنذار لمكافحة الحرائق، وتكون تلك المعدات مناسبة لطبيعة المساحة التي يتم تركيبها فيها.

1–2–3 يتم وضع الشروط المناسبة للحد من وجود مصادر الهواء في الأماكن المعرضة للحريق بصورة كبيرة.

1–2–4 يجب أن يتم احتواء الحرائق على متن اليخت في المساحات التي تحتوي على آلات والمساحات عالية التعرض للحرائق عن طريق تقسيمها وتحديدها حراريا وهيكليا. العزل الحراري لتلك الحدود يجب أن يراعي مدى خطورة الحريق في المساحة الأصلية وزمن إخلاء اليخت.

1–2–5 ينبغي أن تكون هناك خطة جاهزة للتحكم في الحرائق في المساحة الأصلية وأماكن طاقم الملاحة وطاقم إطفاء الحرائق وتصف زمن المنع والوقاية ومعدات الحماية الهيكلية من الحرائق في جميع تلك الأماكن.

1–2–6 ينبغي أن تكون أنظمة ومعدات مكافحة الحرائق قادرة على قمع واحتواء الحرائق على متن اليخت وبسرعة وبفعالية في إطفاء الحرائق.

1–2–7 يجب أن يكون الهروب الآمن والإخلاء من أي مساحة في اليخت ليلا ونهارا وقبل اندلاع الحريق بحيث يجعلها من المستحيل أن تقوم من الأساس.

1 2 ~~2~~ 8 أجهزة وأنظمة الحماية من الحريق ومكافحة الحرائق يجب أن تكون فعالة، وفي حالة عمل جيدة وجاهزة للاستعمال عند حاجة اليخت لها.

1–3 الانطباق

1–3–1 تسري متطلبات الحماية من الحريق في هذا الجزء على اليخوت التي هي مصنوعة من الصلب والألمنيوم والبلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية، أو مزيج من هذه المواد. وسوف يكون هناك اعتبارات خاصة بالنسبة لليخوت المصنوعة من مواد أخرى وذلك من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بالإمارات أو المنظمة النائبة المعترف بها.

1 ~~2~~ ~~3~~ 2 يجب أن تكون معدات السلامة من الحرائق مصدقة وفقا لأنظمة مكافحة الحريق للمنظمة البحرية الدولية (IMO) قانون لجنة السلامة البحرية 98(73) بصيغته المعدلة، و وفقا لإجراءات اختبار الحرائق القرار (MSC) 61(67) بصيغته المعدلة.

1 4 تعريفات

تنطبق التعريفات الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الفصل الثاني–2، بالإضافة إلى ذلك، تسري التعريفات التالية على هذا الجزء من اللوائح التنظيمية:

البضائع الخطرة: تعني النفايات الصلبة والسائلة، أو الغازات التي يمكن أن تسبب الضرر للبشر، والكائنات الحية الأخرى، أو للممتلكات أو البيئة (المرجع : قانون المدونة للحصول على التفاصيلIMDG).

السوائل القابلة للاشتعال: تعني السوائل التي يمكن أن تشتعل فيها النيران بسهولة مع اشتعال بسيط ما دون 38 درجة مئوية (~ 100 درجة فهرنهايت).

الأبخرة القابلة للاشتعال: تعني البخار الناجم عن التبخر من السوائل سريعة الاشتعال.

اليخت خارج الخدمة: تعني اليخت الذي:

أ) في الميناء/فى حوض جاف لإصلاح أو إرساء المتابعة؛

ب) أعلن أنه خارج الخدمة من قبل الشركة المالكة أو ممثلها.

الفصل الثاني: مستوى السلامة من الحريق

2-1 الحد الأدنى من المتطلبات:

2-1-1 يقوم مستوى السلامة من الحرائق في هذه اللوائح على المستوى الدولي للسلامة من الحريق وفقا للجدول 8-للامتثال الأدنى. واليخوت تخضع للصكوك القانونية التي وصفها الجدول 8-1.

2-1-2 يمكن أن يخضع اليخت لمستوى أعلى من السلامة من الحريق بناء على الحد الأدنى لمنطقة العمليات وعدد الأشخاص على متنه.

2-1-3 ينبغي أن تستخدم التعريفات الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار – SOLAS – الفصل الثاني – 2. وحين يشار إلي قانون السفن عالية السرعة، يجب أن تستخدم التعريفات المقابلة.

منطقة التشغيل والركاب على متن اليخت	**مستوى السلامة**
التشغيل في المناطق القطبية وأكثر من 60 ضيفاً	**لوائح الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار بالنسبة لسفن الركاب**
التشغيل في المناطق القطبية مع وجود من 12 إلى 60 ضيفاً والتشغيل في المحيط مع وجود أكثر من 60 ضيفاً	**قانون السفن عالية السرعة، الفئة (ب) عندما تكون الإقامة خاصة بالطاقم**
التشغيل في المناطق القطبية مع وجود أقل من 12 ضيفاً والتشغيل في المحيط مع وجود من 12 إلى 60 ضيفاً والتشغيل الساحلي مع وجود أكثر من 60 ضيفاً	لكل عملية وكما هو ملائم: لوائح الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسفن الشحن. – قانون السفن عالية السرعة وعندما تكون الإقامة خاصة بالطاقم يتم تطبيق اللوائح الخاصة بالسفن لأغراض معينة.
التشغيل في المحيط مع وجود أقل من 12 ضيفاً والتشغيل الساحلي مع وجود أقل من 60 ضيفاً	المتطلبات المقررة من جانب الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة

الجدول 8-1 يوضح العلاقة بين مستوى الأمان ومنطقة التشغيل وعدد الركاب على متن اليخت.

الفصل الثالث: مخاطر الاشتعال

3–1 عام

3–1–1 ينبغي توافر وسائل لكشف ومراقبة تسرب السوائل القابلة للاشتعال، والحد من تراكم الأبخرة القابلة للاشتعال.

3–1–2 يجب أن تحصر مصادر الإشعال ويتم فصلها عن المواد القابلة للاحتراق والسوائل القابلة للاشتعال إذا أتيح ذلك عملياً.

3–1–3 يجب فصل البضائع الخطرة عن مصادر الاشتعال على نحو ملائم. تلك البضائع الخطرة يجب أن تكون معبأة ومخزنة وفقا للقانون البحري الدولي للبضائع الخطرة.

3–1–4 ينبغي توافر وسائل لعزل أي مصدر من مصادر الوقود التي يمكن أن تغذي النار في أماكن المحركات. ويجب توفير صمام/صمامات إغلاق للوقود بحيث يكون قابل للإغلاق من مكان بعيد عن مكان المحرك. وتركب الصمامات في أقرب مكان ممكن إلى خزان/خزانات الوقود.

3–1–5 تركب خزانات الوقود وما يرتبط بها من أنابيب ووصلات بغرض تقليل مخاطر الحريق أو الانفجار إلى أدنى حد ممكن.

3–1–6 إذا كان نظام الدفع في اليخت قائما على الغاز، فإن تخزين هذا الغاز ينبغي أن يمتثل للقانون الدولي للغاز (IGC).

3–2 أماكن الفئات الخاصة

3–2–1 يجب أن تزود الأماكن المغلقة المخصصة للتخزين الآمن للبنزين/ أو ما شابه من الوقود والمركبات التي تحوي وقودا في خزاناتها بالآتي:

(أ) نظام تهوية للعوادم الميكانيكية ويكون معزولا عن غيره من الأماكن ذات تهوية، ويوفر ما لا يقل عن 6 تغيرات هواء في الساعة ؛

(ب) تعتبر جميع المعدات الكهربائية الواقعة حتى 450 مم فوق سطح اليخت آمنة كمخرج لأبخرة البنزين، أما المعدات الموجودة على ارتفاع أعلى فيجب أن تكون تابعة لمعايير البناء IP55 (منشور IEC رقم 529–تصنيف درجة الحماية التي توفرها الحاويات) ؛

ت) الكشف عن الغاز، ونظام إنذار.

3–3 تركيبات الغاز

3–3–1 بينما يستخدم الوقود الغازي للأغراض المنزلية، فإن تخزين وتوزيع واستخدام الوقود يكون بشرط الحفاظ على سلامة اليخوت وحمولتها من الأشخاص، وبالأخذ في الاعتبار مخاطر الحرائق والانفجارات التي قد تترتب على استخدام هذا النوع من الوقود. ينبغي أن يكون التركيب وفقا للمعايير الوطنية أو الدولية المعترف بها. ويجب توفير كاشفات المواد الهيدروكربونية وغاز أول أكسيد الكربون.

3-3-2 ينبغي أن تخزن اسطوانات الغاز، والمنظمات، وأجهزة السلامة على ظهر اليخت بحيث لا تتراكم الرواسب، أو في مقصورة خاصة للبخار منشأة داخل اليخت ومزودة بفتحة ومصرف للبخار، بحيث أن أي تسرب غازي يتبخر في الهواء.

3-3-3 يجب أن تخضع أي أجهزة لهب غازي مفتوحة لأغراض الطهي والتدفئة أو المتعة لمتطلبات دليلEC رقم EEC/396/90 أو ما يعادلها.

3-4 حمامات البخار

3-4-1 يسمح بوجود بطانات خشبية على الحواجز والأسقف، ويتم تبطين السقف فوق الفرن بطبقة غير قابلة للاحتراق، مع فجوة هوائية لا تقل عن 30 مم. وتكون المسافة من الأسطح الساخنة إلى المواد القابلة للاحتراق لا تقل عن 50 مم، أو أن تخضع هذه المواد للحماية.

3-4-2 يسمح بوجود المقاعد الخشبية.

3-5 معدات القلي شديدة الدهون

3-5-1 يتعين أن تمتثل معدات القلي شديدة الدهون بلائحة سولاس II-2 / .10.6.4.

3-6 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-6-1 يتم تقديم توثيق أي من التركيبات ذات مخاطر الاشتعال العالية إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، لاعتمادها والاستقصاء بشأنها.

الفصل الرابع: مكافحة نمو الحريق

4-1 المواد

4-1-1 ينبغي أن تكون المواد السطحية فيما يلي منخفضة من حيث انتشار اللهب:

أ) الأسطح المكشوفة في الممرات والدرج المسيج، والحواجز، والجدران، وبطانات الأسقف، في كافة المساحات الخدمية ومحطات المراقبة؛ و

ب) الأماكن المخفاة والتي يتعذر الوصول إليها في المساحات السكنية، والمساحات الخدمية، ومحطات المراقبة.

4-1-2 كبديل للفصل 4-1-1، قد تحتوي هذه المساحات على أسطح ليست منخفضة من حيث انتشار اللهب، شريطة أن تكون هذه المساحات محمية بنظام لإطفاء الحرائق وتعقبها.

4-1-3 ينبغي أن تكون فرش الأسطح الابتدائية في المساحات السكنية، والمساحات الخدمية، ومحطات المراقبة من النوع الذي لا يشتعل بسهولة، أو يسفر عن مخاطر المواد السامة والمتفجرة في درجات الحرارة المرتفعة.

4-1-4 باستثناء في حالة وجود نظام ثابت لإطفاء الحريق، ينبغي أن تكون المواد التركيبية (النسيج المتعلق بأي من مواد الدعم أو الحشو) المستخدمة في كافة أرجاء اليخت، والشراشف، والنسيج المعلق كالستائر، كلها معتمدة وفقاً لقانون المنظمة البحرية الدولية IMO FTP، أو ما يماثلها.

4-2 السُميّة

4-2-1 للحد من المخاطر على الحياة بسبب الدخان والمنتجات السامة المتولدة أثناء اشتعال الحريق في أي من المساحات التي يعمل أو يعيش فيها الأشخاص، أو التي يدخلونها، يتعين تركيب معدات تعقب وإنذار الحريق.

4-2-2 يتعين الحد من كمية الدخان والمنتجات السامة التي تنبعث من المواد القابلة للاشتعال أثناء الحريق.

4-2-3 بالنسبة للمواد المستخدمة في المساحات السكنية، والمساحات الخدمية، وطرق النجاة، ومحطات المراقبة، ينبغي ألا ينبعث فيها كميات كبيرة من الدخان أو المواد السامة، ولا أن تشكل مخاطر متفجرات في درجات الحرارة المرتفعة.

4-3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

4-3-1 يتعين إعداد قائمة جرد بالمواد المستخدمة على سطح اليخت، ووثائق انخفاض انتشار اللهب، والدخان، والمواد السامة، وتقديمها إلى الهيئة الوطنية للمواصلات، الإمارات العربية المتحدة، أو إلى المنظمة المعتمدة.

الفصل الخامس: اكتشاف الحريق والتنبيه به

5-1 عام

5-1-1 معدات اكتشاف الحريق في مساحات المنشأ، وتوفير معدات الإنذار لمخارج الطوارئ وإجراءات مكافحة الحريق، عند الاقتضاء.

5-1-2 نظام ثابت لاكتشاف الحريق وإنذار الحرائق بحيث يكون مناسباً لطبيعة المكان، واحتمال نمو الحرائق وانبعاث الأدخنة والغازات.

5-1-3 يتم تركيب نقاط اتصال تعمل يدوياً في أنحاء المساحات السكنية، والمساحات الخدمية، ومحطات المراقبة.

5-1-4 من شأن الترتيبات أن توفر طرقاً فعّالة لاكتشاف الحرائق وتحديد موقعها، وتنبيه القائمين على المراقبة، وذلك في محطات المراقبة المأهولة على نحو مستمر، وفي فريق مكافحة الحرائق.

5-1-5 يتم تركيب جهاز ثابت لاكتشاف الحرائق وجهاز إنذار بالحرائق في كافة أماكن الخدمات المغلقة، وأماكن المعدات، وغيرها من الأماكن باستثناء تلك التي لا تتضمن مخاطر الحريق؛ المساحات الفارغة، والمراحيض، والحمامات التي تقل مساحتها عن 10 متر مربع تعتبر من الأماكن التي لا تتضمن مخاطر الحريق.

5-1-6 يتم تركيب أجهزة اكتشاف مناسبة على مقربة من بعض الممتلكات الخاصة.

5-1-7 وفي مساحات الفئات الخاصة يتم تثبيت الأنظمة الثابتة لاكتشاف الحريق والغاز والتنبيه بهما، على أن تمتثل لمتطلبات لوائح SOLAS II-2 / الجزء أ / قانون نظم السلامة من الحرائق، الفصل التاسع.

5-1-8 ينبغي حماية الأفران التي تعمل كهربياً لحمامات البخار باستخدام نظام اكتشاف الحريق والتنبيه به.

5-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

5-2-1 يتم تسليم ترتيبات وتفاصيل أنظمة اكتشاف الحرائق والرسومات ذات الصلة إلى الهيئة الوطنية للمواصلات، الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة، للتصديق عليها.

الفصل السادس: الحماية الهيكلية من الحرائق

6 1 احتواء الحرائق والحماية الهيكلية

6-1-1 يتم احتواء الحرائق على متن اليخت وفي أماكن المعدات وغيرها من الأماكن عن طريق التقسيم إلى وحدات أصغر، وعن طريق الحدود الحرارية والهيكلية.

6-1-2 من شأن السلامة الهيكلية لحدود الحريق أن تمنع الانهيار الجزئي أو الكلي للهياكل، بسبب تدهور قوتها جرّاء الحرارة المرتفعة. ولهذا الغرض، يضمن هيكل اليخت الخاص بحدود الحريق أن سلامة الهيكل لن تتدهور بسبب الحريق، وأن تظل الحدود عازلة بما يكفي.

6-1-3 ينبغي الاهتمام بالعزل الحراري للحدود فيما يتعلق بمخاطر الحريق في المكان والأماكن المجاورة، والحول دون انتشار الحريق.

6-1-4 ينبغي الحفاظ على تماسك الوحدات ضد الحرائق، عند الفتحات وأماكن الاختراق.

6-1-5 يتم تثبيت أنظمة حماية هيكلية ضد الحرائق، تعمل لفترة 60 دقيقة، في أماكن الفئات الخاصة.

6-1-6 يتعين أن يكون لحمامات البخار حدود مزودة أنظمة حماية هيكلية ضد الحرائق، تعمل لفترة 60 دقيقة.

6-2 حدود المعدات

6-2-1 ينبغي أن تكون الحدود الخاصة بالمساحات التي تضم معدات محركات دفع الاحتراق الداخلي على النحو التالي:

أ) مُحكمة الغاز؛

ب) قادرة على الحول دون مرور الدخان واللهيب إلى نهاية اختبار الحريق، لأجل:

التشغيل في المناطق الساحلية مع وجود من 12 إلى 60 ضيفاً	30 دقيقة
التشغيل في المناطق الساحلية مع وجود أقل من 12 ضيفاً	15 دقيقة

ت) ومعزولة – متى اقتضى الأمر – بمادة مناسبة وغير قابلة للاشتعال، وقادرة على استبقاء درجة الحرارة المعتدلة على الجانب غير المكشوف للوحدة أسفل 139 درجة مئوية فوق درجة الحرارة المبدئية في غضون فترة وفقاً لما تقتضيه الفقرة (ب)، عند إخضاع الوحدة للاختبار القياسي للحريق.

6-3 التهوية

6-3-1 يتعين أن تكون مراوح التهوية في أماكن المعدات والمطابخ المغلقة قابلة للتوقف، وأن يتسنى غلق المداخل والمخارج الرئيسية لنظم التهوية، من خارج هذه الأماكن.

6-3-2 بالنسبة لليخوت المزودة بأنظمة إطفاء الحريق المعتمدة في الأماكن المغلقة الخاصة بالمعدات، يتم عمل الترتيبات الخاصة بغلق الفتحات المؤدية إلى أماكن المعدات، والتي قد تسمح بنفاذ الهواء. علاوة على هذا، يتم توفير الوسائل لوقف كافة مراوح التهوية التي تزوّد أماكن المعدات، في حالة نشوب حريق داخل أماكن المعدات.

6-3-3 يتعين فصل نظام التهوية عن غرفة المحركات، والمطابخ، والأماكن السكنية عن بعضها البعض.

6-3-4 يتم توفير نقاط اختراق معتمدة حيث أنابيب التهوية تخترق وحدات الحريق والدخان الشديد.

6-3-5 حال كانت أي من أنابيب التهوية إلى من مساحات المعدات، أو المطابخ، أو مساحات الفئات الخاصة تمر بالمناطق السكنية، أو المناطق الخدمية، أو محطات المراقبة، يتم تركيب أجهزة إخماد الحرائق الحالية على مقربة من الحدود المخترقة.

6-3-6 حال كانت أنابيب التهوية إلى أو من المناطق السكنية، أو المناطق الخدمية، أو محطات المراقبة تمر من خلال أماكن المعدات، أو المطابخ، أو أي من أماكن الفئات الخاصة، يتم تركيب أجهزة إخماد الحرائق الحالية على مقربة من الحدود المخترقة.

6-3-7 كبديل للفصل 6.3.5/6.3.6، يجوز عزل أنابيب التهوية بالكامل في كافة الأماكن غير المخدومة، للحفاظ على السلامة الهيكلية من الحرائق.

6-3-8 ينبغي عزل أنابيب التهوية القريبة من أجهزة إخماد الحريق، على الأقل حتى بما يتجاوز كل من أجهزة إخماد الحريق بـ 5 مل، للحفاظ على السلامة الهيكلية من الحرائق.

6-4 العزل

6-4-1 يجب أن يكون العزل الحراري أو الصوتي من نوع لا يشتعل بسهولة، ومتى تم التثبيت داخل أي من أماكن المعدات التي تتضمن آلات احتراق داخلي أو آلات دفع، أو غلايات تعمل بالزيت، يتعين أن يكون سطح العزل منيعاً ضد الزيوت والأبخرة الزيتية.

6-4-2 يتعين أن يكون العزل القائم داخل أماكن المعدات، حيث الحد المطلوب هو 30 دقيقة فأكثر، من النوع غير قابل للاشتعال، على النحو المنصوص عليه من قِبل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

6-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

6-5-1 يتم تقديم خطة الحماية من الحرائق والرسومات ذات الصلة إلى الهيئة الوطنية للمواصلات، دولة الإمارات العربية المتحدة، أو للمنظمة المعتمدة، للتصديق عليها. وينبغي أن توضح هذه الرسومات تصنيف المساحات والأماكن لوحدات مقاومة الحريق، بدقائق الحماية، بما في ذلك وحدات الدخان، ونقاط الجفاف، وتفاصيل أنظمة حماية الحريق الهيكلية وأماكن الاختراق (مثال: الأبواب، والكابلات، والأنابيب، والبوابات).

6-5-2 يتم تقديم وثائق المواد العازلة للنيران المستخدمة إلى الهيئة الوطنية للمواصلات، دولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة.

الفصل السابع: خطة مكافحة الحريق

7-1 عام

7-1-1 يتم عرض خطة (خطط) مكافحة الحريق بصفة مستمرة بغرض الإرشاد للربّان والطاقم على اليخت، ولرجال الإطفاء على ممرات الشاطئ المتاخمة لجوانب السفينة، على أن توضح محتويات الخطة (الخطط) وتصف المعدات الرئيسية للوقاية من الحريق ومكافحتها. ويجوز أن تتضمن خطة المراقبة خطة الحريق والسلامة، على أن توضح مواقع تخزين معدات النجاة وإطفاء الحريق.

7-1-2 لكل من أسطح اليخت، توضح الخطة (الخطط) مواقع ما يلي:

أ) محطات المراقبة؛

ب) أقسام اليخت المحاطة بالحدود الهيكلية لمنع الحريق؛

ت) موقع تخزين السوائل القابلة للاشتعال؛

ث) مواقع أنظمة إنذار الحريق، وتعقب الحريق، وتركيب الرشاشات، وأجهزة إطفاء الحريق المثبتة والمحمولة؛

ج) ملابس ومعدات رجل الإطفاء؛

ح) مخارج الطوارئ للمقصورات والطوابق؛

خ) مواقع وسبل أنظمة المراقبة والفتحات التي يتم إغلاقها في الحالات الطارئة لاندلاع الحرائق؛

د) أجهزة التنفس عند الإخلاء الطارئ.

7-1-3 يتم تحديث الخطة (الخطط) على نحو مستمر، ويتم تطبيق التغيرات المحدثة على كافة نسخ الخطط على الفور. وينبغي أن تشتمل كل خطة على قائمة التغيرات وتاريخ تطبيقها.

7-1-4 ينبغي أن تكون الرموز المستخدمة في الخطط متسقة مع اللائحة أ-952(23) من لوائح المنظمة البحرية الدولية، والرموز البيانية لخطط مكافحة الحرائق، وتعديلاتها.

2-7 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

7-2-1 يتم تقديم خطة مكافحة الحريق والرسومات ذات الصلة إلى الهيئة الوطنية للمواصلات، الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة للتصديق عليها.

الفصل الثامن: مكافحة الحريق

8-1 عام

8-1-1 يجب أن تقوم أنظمة مكافحة الحريق الثابتة ومعدات مكافحة الحريق المتنقلة بإخماد الحرائق واحتوائها وإطفائها بشكل سريع وبفعالية، مع الوضع في الاعتبار احتمال زيادة الحريق ودخوله إلى الأماكن المحمية.

8-1-2 يجب أن تكون أجهزة إطفاء الحريق المتوفرة جاهزة للعمل.

8-1-3 يجب تزويد مواد الملكيات الخاصة بنظام داخلي إضافي ومناسب للحماية من الحريق ونظام ثابت لإطفاء الحريق.

8-2 طفايات الحريق المتنقلة

8-2-1 يجب تزويد اليخت بطفايات حريق متنقلة، كما يجب تحديد عدد الطفايات ومواقعها ونوع وسيلة إطفاء الحريق وسعة الطفايات وفقاً لخطورة الحريق المتصورة في المكان.

8-2-2 في جميع الحالات، يجب وجود طفايات حريق متنقلة لإطفاء النيران الناتجة عن الزيت في الأماكن التالية:

أ) في أماكن الآلات،

ب) وفي غرفة الغلايات،

ت) وفي أي مكان يحتوي على أي جزء من معدات الوقود،

ث) في أي مكان به تجهيزات للطهي،

ج) وبالقرب من مهبط الهليوكوبتر.

8-2-3 في أماكن الإقامة، يجب تحديد عدد طفايات الحريق ومواقعها ونوع وسيلة إطفاء الحريق وسعة الطفايات وفقاً لخطورة الحريق المتصورة، لكن يجب وجود طفاية حريق متنقلة في كل مهبط لاستخدامها في نطاق تبلغ مسافته 10 مترات من أي موقع توجد فيه طفاية حريق أخرى. كما أن الحد الأدنى لطفايات الحريق التي يجب توافرها هو 3 طفايات.

8-2-4 يجب أن تكون طفايات الحريق المتنقلة من النوع المعتمد وأن تكون ذات سعة كافية.

8-3 نظام إطفاء الحريق الثابت

8-3-1 يجب تركيب نظام ثابت لإطفاء الحريق في جميع أماكن الإقامة وأماكن الخدمات وذلك في:

أ) اليخوت التي تحمل أكثر من 60 ضيفاً،

ب) واليخوت التي تحمل من 12 إلى 60 ضيفاً ومزودة بأماكن إقامة دون وجود نظام موثق للسلامة من الحريق بالنسبة للمواد الموجودة على السطح والمواد الداخلية.

8-3-2 يجب أن يكون النظام ملتزماً بالمعايير البحرية المعترف بها.

8-3-3 يجب تزويد أماكن إقامة حفلات الشواء وأماكن إشعال النار الأخرى بنظام ثابت إضافي ومناسب لإطفاء الحريق.

8-3-4 يجب حماية جميع حمامات الساونا والأجنحة الحرارية بنظام ثابت لإطفاء الحريق.

8-3-5 يجب حماية أماكن الآلات باستخدام نظام ثابت لإطفاء الحريق عندما:

أ) تكون هناك آلة احتراق داخلي تستخدم كقوة دافعة أساسية أو آلة احتراق داخلي تستخدم لأغراض أخرى بحيث تكون القدرة الإجمالية الناتجة عن هذه الآلة لا تقل عن 375 كيلو واط.

ب) تكون هناك غلاية تعمل بالبترول أو أي آلة أخرى تعمل بالبترول، بما في ذلك المواقد.

8-3-6 يجب حماية الأماكن التي يوجد بها مركبات أو طوافات بها وقود في خزاناتها (مثل القوارب والطوافات المائية) وأماكن تخزين الوقود والأماكن ذات الفئة الخاصة وأماكن المرأب باستخدام نظام ثابت لإطفاء الحريق.

8-3-7 يجب تزويد مهبط الهليوكوبتر بنظام مكافحة رغوي مناسب متوافق مع اللائحة (18) في الفصل (2-2) من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار أو ما يعادل هذه اللائحة.

8-3-8 يجب حماية الأفران الحرارية التي تعمل بالكهرباء من أجل حمامات الساونا بنظام ثابت لإطفاء الحريق.

8-4 معدات رجال إطفاء الحريق

8-4-1 يجب أن يكون عدد مجموعات معدات رجال إطفاء الحريق في اليخت:

أ) أربع (4) مجموعات لليخوت التي تحمل أكثر من 60 ضيفاً.

ب) مجموعتان (2) لليخوت التي تحمل ما بين 12 إلى 60 ضيفاً.

8-4-2 يجب أن تكون مجموعات معدات رجال إطفاء الحريق وقطع الغيار وطريقة التخزين متوافقة مع اللائحة رقم (10-10) من الفصل رقم (2-2) من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

8-5 الأنبوب الرئيسي وصنابير إطفاء الحريق

8-5-1 يجب تزويد اليخت بأنبوب رئيسي وأنابيب توصيل وصنابير لإطفاء الحريق. ويجب أن تكون قوة تدفق الماء من خرطوم واحد قادرة على الوصول إلى أي جزء من اليخت على الأقل عند استخدام الخرطوم.

8-5-2 يجب أن يكون الأنبوب الرئيسي لإطفاء الحريق والأنابيب الموصلة للمياه إلى الصنابير ذات حجم يتناسب مع الحد الأقصى لمعدل الضغط الخارج من المضخة (المضخات) المتصلة بالأنبوب الرئيسي.

8-5-3 يجب تركيب الأنبوب الرئيسي وأنابيب التوصيل وصنابير إطفاء الحريق بطريقة:

أ) تجعلها لا تفقد تأثيرها بالحرارة،

ب) وتمنع تآكلها بشكل سريع،

ت) وتحميها من التجمد.

8-5-4 يجب ألا يتجاوز طول خراطيم إطفاء الحريق 18 متراً وأن تكون جاهزة وموضوعة في أماكن معروفة يمكن الوصول إليها على أن تكون قريبة من الصنابير أو التوصيلات التي ستستخدم عليها. ويجب أن تكون الخراطيم التي يتم توصيلها بمضخة قوية مزودة بصنابير رشاشة.

8-6 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

8-6-1 يجب أن تتضمن وثائق ورسومات الأنظمة الرئيسية لإطفاء الحريق احتساب السعة وتقديمها إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو إلى المنظمة المعتمدة للحصول على الموافقة عليها.

8-6-2 يجب تقديم الرسومات الخاصة بأنظمة إطفاء الحريق الثابتة في غرف المحركات وأي مناطق أخرى ذات خطورة حريق عالية، بما فيها أماكن الطهي والقلي بالزيوت وأماكن وجود القوارب الصغيرة، إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة للحصول على الموافقة عليها.

8-6-3 عند توفير أنظمة إطفاء الحريق الثابتة في أماكن الإقامة والخدمات، يجب تقديم وثائق التركيب والشهادات إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة للحصول على الموافقة عليها.

الفصل التاسع: وسائل الهروب

9-1 عام

9-1-1 يجب إتاحة الهروب الآمن من أي مكان في اليخت إلى نقطة (نقاط) التجمع ونقطة (نقاط) النزول في النهار والليل.

9-1-2 يجب إتاحة إمكانية إخلاء اليخت قبل أن تحول النيران دون الوصول إلى ظهر اليخت.

9-1-3 يجب وضع علامات مناسبة على جميع المخارج، مع توضيح طرق فتحها، لإرشاد الأشخاص الموجودين على متن اليخت على أن تكون هذه العلامات ظاهرة في حالة الطوارئ.

9-1-4 يجب أن يكون في جميع اليخوت جهازي تنفس للهروب في حالة الطوارئ على الأقل في أماكن الإقامة وجهازي تنفس للهروب في حالة الطوارئ على الأقل في كل منطقة أفقية رئيسية. ويجب وضع أجهزة تنفس للهروب في حالة الطوارئ في أماكن وجود الآلات على أن تكون جاهزة للاستخدام وأن تكون في أماكن يسهل رؤيتها ويمكن الوصول إليها بسرعة وسهولة في أي وقت في حالة حدوث حريق. وبالنسبة للعدد والمواقع التي توضع فيها هذه الأجهزة، فيجب الأخذ بعين الاعتبار تخطيط مكان الآلات وعدد الأشخاص الذين يعملون عادةً في المكان. ويجب الاحتفاظ بجهاز تنفس احتياطي واحد على الأقل للهروب في حالة الطوارئ على متن اليخت.

9–1–5 في حمامات الساونا، يجب أن تفتح الأبواب للخارج.

9–2 وقت الإخلاء

9–2–1 يجب إعداد قواعد الإخلاء بحيث يتم إخلاء اليخت بصورة منظمة في ثلث وقت الحماية الهيكلية من الحريق التي يتم توفيرها في المناطق ذات خطورة الحريق العالية بعد طرح فترة 7 دقائق منذ الاكتشاف المبدئي للحريق واتخاذ إجراء الإطفاء.

وقت الإخلاء = الحماية الهيكلية من الحريق – 7 / 3

وتتم صياغة الوقت بالدقائق.

9–2–2 عند تحديد وقت الإخلاء، يجب مراعاة تشغيل جميع وسائل الهروب وعدم تحديدها بأبعاد وذلك للأخذ بعين الاعتبار أي عدد إضافي من الأشخاص قد يتخذ طرق هروب أخرى في حالة عدم وجود وسيلة أو أكثر من وسائل الهروب هذه أو عدم تشغيلها.

9–3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

9–3–1 يجب توضيح مسارات الهروب حتى يتم الالتزام بوقت إخلاء اليخت.

9–3–2 يمكن احتساب وقت الإخلاء النظري وفقاً للتعميم رقم 1023 الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بتعديلاته، بحيث يكون موثقاً وموضحاً لوقت الإخلاء.

الفصل العاشر: القواعد التشغيلية

10–1 الجاهزية التشغيلية والصيانة

10–1–1 يجب أن تكون أنظمة الحماية من الحريق وأنظمة ومعدات مكافحة الحريق فعالة وجاهزة للاستخدام عندما يكون اليخت قيد التشغيل.

10–1–2 يجب الحفاظ على جميع أنظمة الحماية من الحرائق وأن تكون بحالة جيدة وذلك لضمان تقديم الأداء المطلوب في حالة حدوث حريق، ويشمل ذلك:

أ) الحماية الهيكلية من الحريق بما فيها أقسام مقاومة النيران وحماية الفتحات والثغرات الموجودة في هذه الأقسام،

ب) وأنظمة اكتشاف الحريق والتنبيه،

ت) وأنظمة ومعدات وسائل الهروب،

ث) وأنظمة ومعدات مكافحة الحريق.

10–1–3 يجب إعادة ملء طفايات الحريق الفارغة على الفور أو استبدالها بطفايات أخرى مناسبة.

10–2 الصيانة والاختبار والفحص

10–2–1 يجب الحفاظ على أنظمة الحماية من الحريق وأنظمة ومعدات مكافحة الحريق في حالة جاهزة للاستخدام كما يجب اختبارها وفحصها على نحو مناسب.

10–2–2 يجب تنفيذ عمليات الصيانة والاختبار والفحص على أساس إرشادات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بصيانة وفحص أنظمة ومعدات مكافحة الحريق الواردة في التعميم رقم 850 الصادر عن لجنة السلامة البحرية بتعديلاته، على أن يتم ذلك بطريقة يتم فيها مراعاة ضمان إمكانية الاعتماد على أنظمة ومعدات مكافحة الحريق.

10–3 خطة الصيانة

10–3–1يجب الاحتفاظ بخطة الصيانة على متن اليخت على أن تكون متوفرة من أجل الفحص في أي وقت يُطلب فيه ذلك من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة.

10–3–2يجب أن تتضمن خطة الصيانة أنظمة الحماية من الحريق وأنظمة ومعدات مكافحة الحريق التالية، عندما تكون موجودة في اليخت:

أ) الأنابيب الرئيسية والمضخات والصنابير الخاصة بمكافحة الحريق وتشمل الخراطيم والرشاشات،

ب) والأنظمة الثابتة لاكتشاف الحريق والتنبيه،

ت) وأنظمة إطفاء الحريق الثابتة ومعدات إطفاء الحريق الأخرى،

ث) وأنظمة التهوية بما فيها أجهزة الحد من النيران والدخان والمراوح وأدوات التحكم بها،

ج) وإغلاق الإمداد بالوقود في حالة الطوارئ،

ح) وأبواب الحريق مع أدوات التحكم بها،

خ) وأنظمة التنبيه العامة في حالة الطوارئ،

د) وأجهزة التنفس للهروب في حالة الطوارئ،

ذ) وطفايات الحريق المتنقلة مع طرق شحنها،

ر) ومعدات رجال إطفاء الحريق،

ز) والإضاءة في الأماكن المنخفضة والمكبرات الصوتية.

10–4 التعليمات والتنظيمات

10–4–1 يجب أن يكون الطاقم المعين للقيام بعمليات إطفاء الحريق على علم بكيفية مكافحة الحريق بفعالية والتخفيف من آثار النيران.

10–4–2 يجب أن يتلقى أعضاء الطاقم تعليمات حول السلامة من الحريق على متن اليخت وتعليمات حول المهام

المخصصة لهم.

10–4–3 يجب أن تكون الفرق المسؤولة عن إطفاء الحريق منظمة، ويجب أن يكون لديها القدرة على إكمال المهام المخصصة لها في جميع الأوقات في الوقت الذي يكون فيه اليخت في إطار العمل.

10–5 التدريب والتعليم على متن اليخت

10–5–1 يجب تدريب أفراد الطاقم بحيث يألفوا التعامل مع الترتيبات الخاصة باليخت بالإضافة إلى معرفة مواقع أنظمة ومعدات مكافحة الحريق التي قد يحتاجون إلى استخدامها وكيفية تشغيلها.

10–5–2 يجب تقييم أداء أفراد الطاقم المعين لهم مهام إطفاء الحريق بشكل دوري من خلال إجراء تدريب على متن اليخت لتحديد النقاط التي تحتاج إلى التحسين وذلك لضمان الحفاظ على مهارات مكافحة الحريق للتأكد من جاهزية فريق مكافحة الحريق للعمل عند الحاجة.

10–5–3 يجب التخطيط للتدريب على استخدام أنظمة ومعدات إطفاء الحريق على متن اليخت وإجراء التدريب وتسجيله.

10–6 كتيبات التدريب

10–6–1 يجب توفير كتيب تدريب باللغة الإنجليزية وترجمته إلى اللغة المستخدمة على اليخت.

10–6–2 يجب أن يشمل كتيب التدريب التعليمات والمعلومات الضرورية باستخدام مصطلحات يسهل فهمها وتوضيحها عند الحاجة. ويمكن تقديم أي جزء من هذه المعلومات على شكل وسائل مساعدة صوتية وبصرية بدلاً من الكتيب.

10–6–3 يجب أن يشمل كتيب التدريب ما يلي بالتفصيل:

أ) التدابير والإجراءات العامة للسلامة من الحريق المتعلقة بتوضيح خطورة الدخان والأخطار الكهربائية وأخطار السوائل القابلة للاشتعال والأخطار الشبيهة بذلك على متن اليخت،

ب) والإرشادات العامة لأنشطة مكافحة الحريق وإجراءات مكافحة الحريق بما في ذلك إجراءات الإبلاغ بوجود حريق واستخدام نقاط الاتصال التي تعمل يدوياً،

ت) وأهمية التنبيهات على اليخت،

ث) وكيفية تشغيل واستخدام أنظمة ومعدات مكافحة الحريق،

ج) وكيفية تشغيل واستخدام أبواب الحريق،

ح) وكيفية تشغيل واستخدام أجهزة الحد من النيران والدخان،

خ) وأنظمة وأجهزة الهروب.

10–7 العمليات الخاصة بالهليوكوبتر

10–7–1 يجب وجود كتيب عمليات في كل مرفق خاص بالهليوكوبتر، على أن يحتوي الكتيب على وصف وقائمة بالتدابير والإجراءات الأمنية ومتطلبات المعدات. وقد يكون هذا الكتيب جزءاً من إجراءات الاستجابة في حالة الطوارئ على اليخت.

10–7–2 يجب اتباع التدابير والإجراءات أثناء عمليات التزود بالوقود ويجب أن يتم ذلك وفقاً لإجراءات الأمن المعتمدة والمذكورة في دليل العمليات إذا كان ذلك منطبقاً.

10–7–3 يجب وجود طاقم لمكافحة الحريق مكون على الأقل من شخصين مدربين على الإنقاذ والقيام بمهام مكافحة الحريق واستخدام معدات مكافحة الحريق على الفور في جميع الأوقات عند القيام بالعمليات الخاصة بالهليوكوبتر.

10–7–4 يجب وجود طاقم لمكافحة الحريق عند القيام بعمليات التزود بالوقود إذا كان ذلك منطبقاً. وعلى الرغم من ذلك، إلا أنه يجب ألا يشارك أفراد طاقم مكافحة الحريق في أنشطة التزود بالوقود.

10–7–5 يجب تقديم تدريب على متن اليخت وتوفير وسائل لمكافحة الحريق من أجل التدريب عليها واختبار المعدات.

الباب التاسع: إنقاذ الأشخاص

الفصل الأول: عام

1–1الغرض

1–1 يجب أن يتوفر باليخت أجهزة ومعدات إنقاذ الأشخاص التي تكفل مستويات السلامة والاستخدام الفعال في حالات الإنقاذ وفقاً للمواصفات المحددة بواسطة المنظمة البحرية الدولية.

1–1–2 يجب التأكد من سلامة اليخت عقب أي حالة من حالات الطوارئ، على الأقل خلال المدة اللازمة لإخلاء جميع الأفراد الموجودين على متن اليخت باستخدام أنظمة ووسائل الإخلاء والخروج الخاصة باليخت.

2–1 المتطلبات الوظيفية

1–2–1 يتم تحديد المدة الزمنية لإخلاء اليخت والخروج منه مع مراعاة الوقت التنظيمي المستغرق في مكافحة الحريق في أماكن المعدات والآلات الموجودة على متن اليخت إضافةً إلى هامش زمني مناسب لحجم اليخت وعدد الأفراد الموجودين على متنه.

1–2–2 يجب التأكد من سلامة جميع أجهزة ومعدات الإنقاذ التي يسري عليها هذا البند وصلاحيتها للتشغيل والاستخدام في البيئة البحرية.

1-2-3 عند تجهيز معدات السلامة اللازمة لأنشطة الرياضة المائية الترفيهية، يجب أن تشمل ترتيبات مساحات التخزين لهذه المعدات التأكد من عدم استخدامها كمعدات لإنقاذ الحياة في حالات الطوارئ، إلا إذا كانت هذه المعدات معتمدة للاستخدام كأجهزة إنقاذ أيضاً.

1-2-4 يجب التأكد من تنظيم وترتيب جميع معدات وأجهزة الإنقاذ وتجهيزها للاستخدام الفوري في جميع الأوقات أثناء تشغيل اليخت.

1-2-5 في حالة عدم الالتزام بمواصفات أجهزة الإنقاذ التي حددتها المنظمة البحرية الدولية، يجب مراعاة السيناريوهات الأربعة التالية كمعيار للالتزام بهذه اللوائح التنظيمية:

أ) يجب مراعاة المواصفات الفنية للمواد المستخدمة في إنشاء اليخت فيما يتعلق بمقاومة الحرائق والنيران.

ب) يجب مراعاة الحد الأقصى لسرعة اليخت بالنسبة إلى قوى التصادم والتسارع.

ت) يجب مراعاة المواصفات الفنية لحجم اليخت بالنسبة إلى سرعة الغرق.

ث) يجب مراعاة المواصفات الفنية لنوع وطراز اليخت، وكذلك عدد وحدات الدفع، في حالة الإبحار الشديد في اتجاه بزاوية قائمة على سطح الأمواج بدون قوة دافعة.

1-2-6 يجب التأكد من توفير سُتَرات نجاة قابلة للنفخ لطاقم قارب الإنقاذ وطاقم الإخلاء البحري.

1-2-7 في حالة تثبيت أطواف النجاة على متن اليخت، يجب أن تكون هذه الأطواف مزودةً بالمجموعة (أ) من معدات الإنقاذ المقررة في الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) في حالة تشغيل اليخت في المحيط أو المناطق القطبية، والمجموعة (ب) من معدات الإنقاذ في حالة تشغيل اليخت في المناطق الساحلية.

1 3 التعريفات

يسري العمل بالتعريفات التالية في هذا القسم من اللوائح التنظيمية:

نقطة ركوب: تعني المكان المحدد لركوب قوارب النجاة بشكل آمن.

الإخلاء: يعني الانتقال من نقطة تجمع إلى نقطة ركوب قوارب النجاة والإبحار بها بعيداً عن اليخت، أو الانتقال من نقطة تجمع على متن اليخت إلى الماء بأي وسيلة أخرى.

سعة الإخلاء: تعني الحد الأقصى لعدد الأفراد الذين يمكن حملهم على قارب النجاة وفقاً لتعليمات شهادة السلامة الخاصة باليخت.

مدة الإخلاء: تعني المدة الزمنية اللازمة لإعداد جميع قوارب النجاة وركوبها والإبحار بها لإنقاذ أكبر عدد ممكن من الأفراد الموجودين على متن اليخت.

زورق نجاة: يعني قارباً مستوفياً لمواصفات قوارب النجاة المقررة في الفصل (4–2) أو الفصل (4–3) من المواصفات الدولية لأجهزة إنقاذ الحياة.

طوف نجاة: يعني قارباً مستوفياً لمواصفات قوارب النجاة المقررة في الفصل (4–5) أو الفصل (4–6) أو الفصل (4–7) من المواصفات الدولية لأجهزة إنقاذ الحياة.

جهاز إنقاذ حياة: يعني جهازاً مستوفياً لمواصفات أجهزة الإنقاذ المقررة في الفصل الثالث من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974 (SOLAS) وتعديلاتها.

نظام الإخلاء البحري (MES): يعني نظاماً مكوناً من عارضة منحدرة أو مدرج يتم تجهيزه مسبقاً للنزول عليه من اليخت إلى قارب النجاة.

نقطة تجمع: تعني مكاناً يمكن جمع الركاب فيه في حالات الطوارئ، وتوجيه تعليمات إليهم بحيث يتم إعدادهم لمغادرة اليخت إذا لزم الأمر. يمكن استخدام الغرف الخاصة بالركاب كنقاط تجمع إذا كان المكان يسمح بجمعهم وتوجيه التعليمات إليهم وإعدادهم لمغادرة اليخت.

إنقاذ: يعني انفصال قارب النجاة عن اليخت أو وجود شخص في الماء واحتجاز قارب النجاة لدى سفينة أخرى، ويتم إخراج الأشخاص من الماء أو عودة قارب النجاة أو الشخص إلى الشاطئ بوسائل ذاتية.

قارب إنقاذ: يعني قارباً مخصصاً لإنقاذ الأشخاص من الغرق أو الخطر، ولإرشاد قوارب النجاة.

قارب نجاة: يعني قارباً مزوداً بإمكانيات لإنقاذ حياة أشخاص معرضين للخطر أو الغرق من لحظة مغادرة اليخت إلى أن يتم إنقاذهم بالطرق الموضحة في الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (أي بواسطة زورق نجاة أو طوف نجاة).

الفصل الثاني: الهروب والإخلاء

2–1 وقت الإخلاء

2–1–1 يجب ألا يكون أقصى وقت للإخلاء لتجهيز جميع قوارب النجاة وركوبها والإبحار بها من أجل إخلاء جميع الأشخاص الموجودين على متن اليخت أقل من أي مما يلي:

أ) فترة الحماية الهيكلية من الحريق، أو

ب) فترة التوازن أو التكامل المانع للماء.

2-1-2 يجب التحقق من وقت الهروب والإخلاء الفعلي من خلال إجراء اختبار شامل أو مجموعة من الاختبارات ذات المكونات المتعددة. ويمكن تدريب الأشخاص الحاضرين للاختبار على الهروب. وبالنسبة إلى اليخوت التي تحمل أكثر من 12 ضيفاً، يمكن تنفيذ الاختبار الشامل على جانب واحد فقط بشرط تقليل المساحة المستخدمة للاختبار وعدد الأشخاص الحاضرين إلى حد أدنى من المقياس وفقاً لذلك.

وفي حالة وجود أكثر من قارب نجاة على نفس الجانب من اليخت، يمكن إجراء الاختبار عن طريق تحديد المساحة المستخدمة وعدد الأشخاص الحاضرين للاختبار بحيث يكون موافقاً لأعلى عدد تم تصميم جهاز الإنقاذ لإخلائهم.

3-1-2 في حالة إجراء الاختبار على يخت مشابه، يمكن أن يعتمد الفحص على الاختبار الوظيفي لتشغيل قارب النجاة.

2-2 العلامات والإشارات

1-2-2 في حالة ما إذا كانت العلامات و/ أو الإشارات مخفية في وضع التشغيل العادي، فيجب إظهارها في حالة الطوارئ. ويجب أن يتوفر نظام يدوي لإظهار العلامات والإشارات المخفية في جميع محطات التحكم.

2-2-2 يجب وجود ملصقات و/ أو إشارات على أو بالقرب من قارب النجاة وأدوات التحكم في تشغيله، كما يجب:

أ) أن توضح هذه الملصقات الغرض من أدوات التحكم وإجراءات تشغيل الأجهزة مع إعطاء تعليمات وتحذيرات مناسبة،

ب) وأن تكون من السهل رؤيتها في حالة الإضاءة في حالات الطوارئ.

3-2 معلومات التشغيل

1-3-2 يجب تقديم كتيب شخصي لكل شخص على متن اليخت يوضح طريقة الهروب والإخلاء والإنقاذ وأن يوضع في غرفهم.

2-3-2 يجب أن تكون هناك ملصقات وإشارات تحدد موقع معدات الإنقاذ وطريقة استخدامها على أن تكون مرئية في حالة الطوارئ.

3-3-2 يجب أن تقدم الكتيبات الموجودة في الغرف نظرة عامة سريعة على الإجراءات التي يلزم اتخاذها والحد الأدنى من إجراءات السلامة المتوفرة في حالة الطوارئ.

2-3-4 يجب أن يوفر الكتيب معلومات حول وسائل الهروب والإخلاء والإنقاذ، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، استخدام المعدات الشخصية ومسارات الهروب وأماكن التجمع واستخدام قوارب النجاة وكيفية معالجة القبطان وطاقم اليخت السيناريوهات المختلفة التي تعرض لهم.

2-3-5 يجب إعلام جميع الأفراد الموجودين على متن اليخت بمحتويات الكتيب وتوضيحها لهم وإرشادهم إلى أجهزة الإنقاذ الخاصة بهم قبل الانطلاق أو عند الصعود إلى متن اليخت.

2-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2-4-1 يجب اعتماد جميع المعدات وفقاً للخيارات التالية:

أ) مواصفات أجهزة الإنقاذ الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، قرار لجنة السلامة البحرية رقم 48 (66) بتعديلاته ووفقاً لتوصيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة باختبار أجهزة الإنقاذ في قرار لجنة السلامة البحرية رقم 81 (70) بتعديلاته،

ب) قواعد المنظمة البحرية الدولية الواردة في الملحق بالقرار رقم "أ 520 (13)" وتعديلاته الخاصة بالإخلاء واختبار وقبول أجهزة الإنقاذ الجديدة الأولية والترتيبات،

ت) في حالة الإبحار في المناطق القطبية، يجب الالتزام بالمتطلبات الإضافية الواردة في توجيهات التعميم رقم 1056 الصادر عن لجنة السلامة البحرية والتعميم رقم 399 الصادر عن لجنة حماية البيئة البحرية المتعلقة بتشغيل السفن في المياه القطبية المغطاة بالجليد بتعديلاتهما،

ث) معايير شهادة أيزو المناسبة لمعدات اليخوت وقوارب النزهة بموجب الاتفاق المسبق مع الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أ المنظمة المعتمدة منها.

2-4-2 يجب أن تكون الرموز المستخدمة متوافقة مع القرار رقم "أ 760 (18)" الصادر عن منظمة البحرية الدولية بتعديلاته.

الفصل الثالث: التخزين والتجمع

3-1 التخزين

3-1-1 يجب تخزين جميع معدات الإنقاذ مع مراعاة:

أ) آثار البيئة البحرية،

ب) وإمكانية الوصول لها واستخدامها عند توزيعها،

ت) وإعاقتها للقيام بترتيبات الإنقاذ الأخرى،

ث) والمسافة بين الدفة ومروحة (مراوح) الدفع وأجنحة التثبيت وأي أخطار أخرى،

ج) وآثار النيران و/ أو الانفجار،

ح) وآثار التفريغ في قوارب النجاة عند تشغيلها.

3–1–2 يجب أن يكون موقع التخزين آمناً ومغطى ومحمياً من الأمواج العالية.

3–1–3 يجب ألا يعوق قارب النجاة وهو في موقع تخزينه القيام بتشغيل أي من أجهزة الإنقاذ الأخرى. ويجب أن يكون من الممكن تشغيل كل قارب نجاة بشكل منفصل عن الآخرين.

3–1–4 يمكن تغطية أجهزة الإنقاذ وتخزينها في اليخت ولا يلزم أن تكون مرئية.

3–2 تجمع الأشخاص

3–2–1 يجب أن يكون موقع نقطة (نقاط) التجمع بجانب قارب النجاة وأن يسمح بالوصول بسهولة إلى قارب النجاة.

3–2–2 يجب توفير مساحة كافية في نقطة (نقاط) التجمع. ويعني وجود مساحة كافية في نقاط التجمع أن يكون هناك 1 متر مربع لكل فرد على الأقل، بما في ذلك المساحة التي تشغلها الأثاثات غير المثبتة.

3–2–3 في حالة عدم توفر نقطة (نقاط) تجمع رئيسية، يجب توفير نقطة (نقاط) تجمع بديلة.

3–2–4 يجب تزويد نقاط التجمع بمصدر للإضاءة في حالة الطوارئ على أن يكون مزوداً بمصدر للطاقة في حالة الطوارئ.

3–3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3–3–1 يجب التحقق من جميع المعدات وفقاً للخيارات المذكورة في الفصل (3–1).

الفصل الرابع: الإخلاء

4–1 الإخلاء من نقطة التجمع

4–1–1 يجب أن تكون ترتيبات الإخلاء معتمدة على ألا يحتاج أي شخص إلى خوض مياه البحر لركوب قارب النجاة. وإذا ما كان ارتفاع الركوب أقل من متر واحد فإنه يعتبر مناسباً ولا تكون هناك حاجة لأي ترتيبات لركوب قارب النجاة.

4–1–2 يجب توفير سلالم ركوب متوافقة مع متطلبات مواصفات أجهزة الإنقاذ في كل نقطة ركوب أو في كل نقطتي ركوب متجاورتين بالنسبة لقوارب النجاة التي يتم إنزالها بأعمدة حديدية ما لم تكن هناك أنظمة للإخلاء البحري متوافقة مع مواصفات أجهزة الإنقاذ في جميع قوارب النجاة. ويجب أن يكون هناك سلم ركوب واحد على الأقل على كل جانب من اليخت.

4–1–3 يجب تزويد نقاط الركوب بنظام إضاءة في حالة الطوارئ على أن يكون مزوداً بمصدر للطاقة في حالة الطوارئ ويجب التحقق من فعالية نظام الإضاءة في حالة الطوارئ بإجراء الاختبارات عليه.

4–2 سعة الإخلاء

4–2–1 يجب أن تكون هناك ترتيبات سلامة مناسبة لوضع التشغيل على النحو التالي:

أ) اليخت الموجود في المرسى، في الميناء

يجب الترتيب لأن يتم إخلاء أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت من اليخت إلى المرسى أو إلى سفينة أخرى أو إلى قارب نجاة أو إلى مجموعة من هذه الوسائل.

ب) عند الإرساء

يجب أن تكون سعة قارب النجاة الموجود على اليخت تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت.

ت) الإبحار في المياه الساحلية

يجب أن تكون سعة قارب النجاة الموجود على كل جانب من اليخت تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت.

ث) الإبحار في المحيط

يجب أن تكون سعة قارب النجاة الموجود على كل جانب من اليخت تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت حتى في حالة فقدان أي قارب نجاة أو فقدان أي من أجهزة نظام الإخلاء البحري أو بيان عدم إمكانية استخدامه. وفي حالة استخدام أطواف النجاة، يجب أن تكون من النوع الذي يمكنه التعديل الذاتي أو من النوع الذي يمكن استخدامه من الوجهين.

ج) الإبحار في المياه القطبية

يجب أن تكون سعة قارب النجاة الموجود على كل جانب من اليخت تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت حتى في حالة فقدان أي قارب نجاة أو فقدان أي من أجهزة نظام الإخلاء البحري أو بيان عدم إمكانية استخدامه. ويجب أن يكون قارب النجاة من النوع المقاوم للجليد وأن يكون ذاتي الحركة وأن يكون معداً للاستخدام في المناطق القطبية. ويجب أن يكون قارب النجاة وآلات الانطلاق مقاومة للتجمد في موقع التخزين. ومقاومة الجليد أو التجمد تعني أن يكون بدن القارب من الزجاج البلاستيكي الصلب أو الألومونيوم أو الفولاذ.

متطلبات إجراءات السلامة المتعلقة بوضع تشغيل اليخت موضحة في الجدول رقم (9–1).

	موجود في المرسى أو الميناء	عند الإرساء	الإبحار في المياه الساحلية	الإبحار في المحيط	الإبحار في المياه القطبية
قارب النجاة	سعة الإخلاء 100 % من اليخت إلى المرسى أو إلى سفينة أخرى أو إلى قارب النجاة أو إلى مجموعة من هذه الوسائل.	سعة الإخلاء 100 %	سعة الإخلاء 100 %	سعة الإخلاء 100 % حتى في حالة فقدان قارب نجاة أو نظام الإخلاء البحري أو بيان عدم إمكانية استخدامه. قارب النجاة: أن يكون مغطى، وفي حالة أطواف النجاة، فيجب أن تكون: من النوع الذي يمكنه التعديل الذاتي أو من النوع الذي يمكن استخدامه على الوجهين. في حالة أطواف النجاة، فيجب أن تكون: من النوع الذي يمكنه التعديل الذاتي أو الذي يمكن استخدامه على الوجهين.	سعة الإخلاء 100 % حتى في حالة فقدان قارب نجاة أو نظام الإخلاء البحري أو بيان عدم إمكانية استخدامه. قارب النجاة: مقاوم للجليد، ومغطى ويعمل ذاتياً ومعداً للاستخدام في المناطق القطبية. مقاوم للتجمد في موقع التخزين.
إجراءات الانطلاق					مقاوم للتجمد في موقع التخزين.
"سعة الإخلاء 100 %" تعني أن سعة قارب النجاة تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت كما هو محدد في الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت.					

الجدول (9–1): نظرة عامة على متطلبات قارب النجاة وإجراءات الانطلاق.

4–2–2 في حالة وقوع حادث يؤدي إلى عزل الأشخاص في أحد الأماكن في يخت كبير الحجم، يجب إبقاء قارب نجاة من أجل هؤلاء الأشخاص. وفي اليخوت الأكبر من 100 متر، يجب أن يكون هناك طوف نجاة في أقصى مقدمة اليخت وفي أقصى مؤخرة اليخت على نحو مقبول ويمكن استخدامه. ولا يلزم أن تكون أطواف النجاة هذه من النوع الذي يمكن إطلاقه بجهاز إطلاق معتمد.

4–2–3 بخلاف ما إذا كان اليخت راسياً في المرسى، يجب أن يطفو قارب النجاة الذي يسع أقصى عدد من الأشخاص على متن اليخت بشكل حر في حالة غرق اليخت.

4–2–4 يجب أن تعمل جميع أجهزة إطلاق قارب النجاة مع تمايل اليخت مع الحفاظ على توازن الزوايا وفقاً لحسابات التوازن. ويجب أيضاً أن تكون جميع أجهزة إطلاق قوارب النجاة قابلة للتشغيل في جميع الظروف وفي حالة الفيضان بعد التلف بالقدر المحدد في القسم (2).

4–2–3 يجب تزويد نقاط الركوب بمصدر للإضاءة على السطح في حالة الطوارئ على أن يكون مزوداً بمصدر للطاقة في حالة الطوارئ.

4–3 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

4–3–1 يمكن تحقيق الكفاية بسعة الإنقاذ الكافية عن طريق نقل أطواف النجاة من جانب إلى جانب آخر. وفي حالة ما إذا كان يمكن نقل أطواف النجاة، فيمكن الوفاء بهذا المتطلب إذا كان يمكن نقل أطواف النجاة في غضون خمس دقائق بواسطة:

أ) شخصين، وذلك إذا كانت سعة أطواف النجاة أقل من أو تساوي 15 شخصاً، أو

ب) 4 أشخاص، إذا كانت أطواف النجاة تسع أكثر من 15 شخصاً.

4–3–2 يجب توضيح إمكانية الطفو بحرية في الرسومات والتحقق من ذلك.

4–3–3 يجب توضيح إمكانية إطلاق قارب النجاة في حالات التمايل والتوازن في الرسومات والتحقق من ذلك.

4–3–4 في اليخوت التي تكون فيها المسافة الأفقية بين مقدمة اليخت أو مؤخرته وبين أقرب حافة لقارب النجاة أكثر من 100 متر، يجب وجود طوف نجاة إضافي في أقصى المقدمة أو أقصى المؤخرة أو طوف في أقصى المقدمة وطوف في أقصى المؤخرة، بحسب ما يمكن تنفيذه.

ويمكن ربط طوف النجاة أو أطواف النجاة هذه بحيث يسهل تحريرها يدوياً ولا يلزم أن تكون من النوع الذي يحتاج إلى جهاز إطلاق معتمد لإطلاقها.

4–3–5 يجب التحقق من فعالية أضواء الطوارئ على السطح عن طريق إجراء الاختبارات عليها.

4–3–6 مقاومة الجليد أو التجمد تعني أن يكون بدن القارب المحمَّل بالكامل والمصنوع من الزجاج البلاستيكي الصلب أو الألومونيوم أو الفولاذ قادراً على:

أ) السير في الثلج المكسور بسرعة 2 عقدة دون التعرض لأي تلف هيكلي،

ب) وألا يحدث أي تلف للقارب بالسير بسرعة 2 عقدة في الثلج المكسور لمدة 24 ساعة.

الفصل الخامس: الإنقاذ الشخصي

5–1 توفر سترات النجاة وملابس الغطس

5–1–1 يجب أن تكون سترات النجاة وملابس الغطس متوفرة على النحو التالي:

أ) اليخت الموجود في المرسى، أو في الميناء أو عند الإرساء

يجب وجود سترات نجاة على اليخت لجميع الأشخاص الموجودين على متن اليخت، حتى في حالة زيادة عدد الأشخاص عن أقصى عدد مذكور في الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت (على سبيل المثال، في حالة وقوع حادث).

ب) الإبحار في المياه الساحلية

يجب وجود سترات نجاة على اليخت تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت كما هو مذكور في الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت.

ت) الإبحار في المحيط

يجب تكون نسبة سترات النجاة الموجودة على متن اليخت 125 %.

ث) الإبحار في المياه القطبية

يجب وجود سترات نجاة وملابس غطس معزولة على متن اليخت تكفي أقصى عدد من الأشخاص الموجودين على متن اليخت. ويجب أن تكون هناك سترة نجاة وبزة غطس لكل شخص حتى في حالة حدوث حريق في أي مكان مغلق في اليخت.

5–1–2 يجب توفير التعليمات المتعلقة بطريقة استخدام سترات النجاة وملابس الغطس في أماكن تخزينها.

5–2 موقع سترات النجاة وملابس الغطس

5–2–1 يجب تخزين سترات النجاة الإضافية بالقرب من نقطة الركوب من أجل الاستخدام في حالة الوجود في المرسى أو في الميناء أو في حالة الإرساء.

5–2–2 يجب تخزين سترات النجاة وملابس الغطس وفقاً لأقصى عدد من الأشخاص المحدد في الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت بالقرب من نقطة (نقاط) التجمع أو في الغرف أو في مكان قريب من نقطة (نقاط) التجمع والغرف.

5–3 موقع عوامات الإنقاذ

5–3–1 يجب توفير عوامات الإنقاذ على النحو التالي:

أ) يجب أن يكون الحد الأدنى لعدد عوامات الإنقاذ الموجودة على اليخت هو عوامتان لكل 20 متراً بطول اليخت أو أي جزء منه وبحد أدنى 4.

ب) يجب توزيع عوامات الإنقاذ بحيث تكون جاهزة على كلا جانبي اليخت وفي جميع المقصورات، بقدر ما يمكن تطبيقه، الممتدة على جانب اليخت، كما يجب وضع واحدة على الأقل بالقرب من مؤخرة القارب.

ت) يجب أن تكون جميع عوامات الإنقاذ مثبتة على نحو يكون من السهل تحريرها بسرعة وإلقائها دون عائق في البحر، أو إلقائها بسهولة في البحر لتكون كمعلم بحري في النهار أو الليل. ويجب عدم تثبيتها بشكل دائم بأي حال من الأحوال.

ث) يجب أن تكون هناك عوامة إنقاذ واحدة على الأقل على كل جانب من جانبي اليخت مزودة بحبال قابلة للطفو بطول لا يقل عن ضعف طول المسافة من المياه إلى المكان الموضوعة به العوامة في الظروف البحرية الهادئة، أو بطول 30 متراً، أيهما كان أكبر.

ج) يجب تزويد ما لا يقل عن نصف العدد الإجمالي من عوامات الإنقاذ بأضواء ذاتية الإضاءة، كما يجب تزويد عوامتين على الأقل من هذه العوامات بإشارات دخانية تنطلق بشكل ذاتي وأن يكون من السهل تحريرها بسرعة من منصة الإبحار. ويجب توزيع عوامات الإنقاذ المزودة بإضاءة ذاتية وعوامات الإنقاذ المزودة بإشارات ضوئية ودخانية على جانبي اليخت على نحو متساوٍ على ألا تكون تلك العوامات هي العوامات المزودة بحبال إنقاذ وفقاً لمتطلبات الفقرة (ث).

ح) يجب أن يكون اسم اليخت مكتوباً على كل عوامة إنقاذ بحروف كبيرة من الأبجدية اللاتينية.

5–4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

5–4–1 يجب التحقق من جميع المعدات وفقاً للخيارات المذكورة في الفصل (3–1).

الفصل السادس: الإنقاذ

6-1 الإنقاذ

6-1-1 يجب أن يكون اليخت مزوداً بقارب إنقاذ يمكن استخدامه في إعادة الأشخاص إلى متن القارب بعد سقوطهم في الماء.

6-1-2 يجب أن يكون اليخت مزوداً بقارب (قوارب) إنقاذ يمكن استخدامها في المساعدة والتعامل مع جميع قوارب النجاة الطافية والتي لا يوجد بها وسيلة دفع.

6-1-3 يجب تجهيز إجراءات الإنقاذ بحيث لا يستغرق وقت إعداد وتحميل وإطلاق جميع قوارب الإنقاذ أكثر من 5 دقائق.

6-1-4 يجب أن تعمل جميع قوارب الإنقاذ في حالة تمايل أو توازن اليخت وفقاً لحسابات التوازن في حالة الضرر.

6-1-5 يجب أن تكون جميع قوارب النجاة معدة بحيث يتم الإنقاذ الآمن منها إلى سفينة أخرى أو قارب أو هليوكوبتر.

6-1-6 يجب تزويد كل يخت بالمعدات اللازمة للبحث عن الأشخاص الذين سقطوا في المياه وإنقاذهم على نحو فعال.

6-2 قوة السحب

6-2-1 يجب أن تكون قوة السحب لقارب الإنقاذ أكبر من قوة السحب اللازمة لسحب أي قارب نجاه محمل بالكامل وغير مزود بقوة دفع ذاتي من القوارب الموجودة على متن اليخت بسرعة 2 عقدة.

6-2-2 يجب ألا يكون عدد قوارب النجاة غير المزودة بقوة دفع ذاتي المعينة إلى كل قارب إنقاذ أكثر من 6 قوارب.

6-3 قوارب الإنقاذ

6-3-1 يمكن أن تكون قوارب الإنقاذ من أي لون إذا كانت مصممة ومصنعة بحيث تشمل غطاءً شديد الوضوح بحيث يكون متوفراً على متن قارب الإنقاذ وأن يكون جاهزاً ويسهل نشره من أجل الظهور الفوري.

6-3-2 يجب أن يكون على كل يخت ضوء ثابت أو ضوء متنقل مناسب للبحث عن الأشخاص الذين سقطوا في المياه والقيام بعمليات الإنقاذ.

6-3-3 يجب التأكد من الوقت اللازم لتجهيز وتحميل وإطلاق قارب الإنقاذ من خلال إجراء اختبار شامل.

6-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

6-4-1 يجب إثبات القدرة على إطلاق قوارب الإنقاذ في حالات التمايل والتوازن عن طريق الوثائق المناسبة والتي يجب تقديمها إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو إلى المنظمة المعتمدة منها للحصول على الموافقة عليها وفقاً لهذه اللوائح التنظيمية.

الفصل السابع: القواعد التشغيلية

7-1 الإجراءات

7-1-1 يجب أن تتيح إجراءات الطوارئ الخاصة بالهروب والإخلاء والإنقاذ لأفراد الطاقم المعينين إمكانية أداء مهام الهروب والإخلاء والإنقاذ المخصصة لهم بشكل فعال.

7-1-2 يجب أن يتوفر على متن اليخت قائمة خاصة بالقبطان تحدد مهام كل من القبطان والضباط وطاقم اليخت في حالة الطوارئ.

7-1-3 يجب توفير نظام سهل الاستخدام لدعم اتخاذ القرارات لإدارة حالات الطوارئ بحيث يساعد الضباط الذين يصدرون الأوامر في معالجة أي سيناريوهات للطوارئ يمكن توقعها.

7-1-4 يجب أن تشمل قائمة القبطان ما يلي:

أ) أن تغطي جميع المهام المحددة في إجراءات الهروب والإخلاء والإنقاذ،

ب) وأن تكون واضحة وغير مبهمة،

ت) وأن يتم فيها دمج المهام الزائدة عن الحاجة،

ث) أن تكون متوفرة مع تعليمات توضح تفاصيل الإجراءات التي سيتخذها الطاقم على متن اليخت في حالة انطلاق تنبيه الطوارئ العام كما يجب أن تحدد تلك التعليمات الطريقة التي سيتم بها إصدار أمر إخلاء اليخت. ويجب أن تحدد القائمة المهام المخصصة للأفراد المختلفين في طاقم اليخت، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر:

– إغلاق الأبواب المانعة للماء وأبواب الحريق والصمامات والبالوعات والأبواب الجانبية في اليخت والمناور وأي فتحات أخرى مشابهة موجودة في اليخت،

– تزويد قارب النجاة بالمعدات وتجهيزه هو وأجهزة الهروب والإخلاء والإنقاذ الأخرى،

– تجميع الأشخاص الذين يلزم تجميعهم،

– استخدام معدات الاتصالات.

ج) تحديد الأشخاص البدلاء للأشخاص الأساسيين في حالة عجزهم، مع الأخذ بعين الاعتبار أن هناك بعض حالات الطوارئ المختلفة التي تستدعي اتخاذ إجراءات مختلفة.

ح) توضيح المهام المعينة إلى أفراد الطاقم فيما يتعلق بالأشخاص غير المعتادين على اليخت في حالة الطوارئ. ويجب أن تتضمن هذه المهام ما يلي:

– تحذير الأشخاص غير المعتادين على اليخت وإرشادهم،

– التأكد من ارتدائهم لسترات النجاة والملابس الشخصية للحماية من الحرارة الخاصة بهم على نحو صحيح،

– تجميع الأشخاص الذين يلزم تجميعهم في نقاط التجمع،

– مراقبة الحركات التي يقوم بها الأشخاص غير المعتادين على اليخت.

خ) أن تكون جاهزة قبل إبحار اليخت. وفي حالة إجراء أي تغيير يستلزم تغيير إجراءات الطوارئ الخاصة بالهروب والإخلاء والإنقاذ، يجب مراجعة قائمة القبطان أو يجب تجهيز الإجراءات الجديدة قبل إبحار اليخت.

7–1–5 يجب أن يتكون نظام دعم القرارات من خطة أو خطط طوارئ مطبوعة. ويجب تحديد جميع سيناريوهات الطوارئ المتوقعة في خطة أو خطط الطوارئ، وتشمل تلك السيناريوهات، على سبيل المثال لا الحصر، مجموعات حالات الطوارئ الرئيسية التالية:

أ) الحريق،

ب) وتعرض اليخت لأضرار،

ت) والتلوث،

ث) والأعمال غير الشرعية التي تعرض سلامة اليخت وأمن الأشخاص الموجودين على متنه للخطر،

ج) وحوادث العمال،

ح) ومساعدة السفن الأخرى في حالة الطوارئ.

7–2 الفحص والصيانة

7–2–1 يجب أن يتم فحص جميع معدات الإنقاذ وصيانتها بشكل دوري على متن اليخت.

7–2–2 يجب التحقق من سلامة معدات الإنقاذ القابلة للنفخ ووحدات التحرير المتعلقة بالتوازن بشكل سنوي بواسطة محطات خدمة معتمدة وفقاً للقرار رقم "أ 761 (18)" الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.

7-2-3 في حالة وجود خطافات التحميل وأجهزة إطلاق معدات الإنقاذ على متن اليخت، يجب فحصها واختبارها بشكل دوري بواسطة أشخاص مؤهلين للقيام بذلك لديهم معرفة بنظامها ويتبعون الفواصل الزمنية المحددة في الاتفاقية رقم 20-11 من الفصل (3) من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار على أن يتم تنفيذ ذلك وفقاً لإجراءات التعميم رقم 1206 الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة لمنظمة البحرية الدولية وذلك لمنع وقوع حوادث في قوارب النجاة.

7-2-4 يجب أن تكون هناك خطة لإجراء الفحص والصيانة على متن اليخت متوفرة على متن اليخت.

7-2-5 يجب أن يكون هناك فحص واختبار لخطافات التحميل وأجهزة الإطلاق على متن اليخت.

7-2-6 يجب أن تكون المنحدرات الخاصة بأجهزة الإطلاق متوافقة مع قواعد أجهزة الإنقاذ الصادرة عن منظمة البحرية الدولية. وعندما تكون المنحدرات مصنوعة من الفولاذ المقاوم للصدأ، فيجب تجديدها على فترات زمنية لا تتعدى الفترة المحددة من قبل الشركة المصنعة، وفي حالة عدم تحديد فترة من قبل الشركة المصنعة، يجب معاملتها كمنحدرات من الفولاذ المجلفن. وبالنسبة للمنحدرات المصنوعة من مواد أخرى، فيتم النظر فيها من قبل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة منها.

7-3 التدريب والتمرين

7-3-1 يجب أن يحصل أفراد الطاقم المخصص لهم مهام ضمن سيناريوهات الإنقاذ على تدريب مناسب.

7-3-2 يجب أن يقوم أفراد الطاقم المخصص لهم مهام ضمن سيناريوهات الإنقاذ بتدريبات باستخدام معدات الإنقاذ بشكل دوري.

7-2-4 يجب أن تكون هناك خطة لإجراء التدريب والتمرين على متن اليخت متوفرة على متن اليخت. ويجب أن تتضمن إجراءات التدريب والتمرين ما يلي:

أ) ضمان إمكانية قيام جميع الأشخاص الراكبين بالمهام الأساسية،

ب) ضمان أن الأشخاص المخصصين لديهم القدرة على القيام بمهامهم،

ت) أن تكون متوفرة لجميع الأشخاص المخصص لهم مهام،

ث) ألا تمثل خطورة غير مقبولة على اليخت أو الأشخاص الراكبين.

7-3-4 في حالة ما إذا كانت مدة الرحلة أكثر من 24 ساعة، يجب أن يتلقى جميع الأشخاص الموجودين على متن اليخت تعليمات شخصية حول كيفية استخدام أجهزة الإنقاذ الخاصة بهم وحول إجراءات سيناريوهات الطوارئ. ويجب إعطاء هذه التعليمات في غضون الأربعة وعشرين ساعة الأولى بعد الإبحار.

7-3-5 يجب القيام بتمارين الهروب والإخلاء والإنقاذ كما لو كانت هناك حالة طوارئ فعلية، بقدر ما يكون مسموحاً به.

7-3-6 يجب تسجيل تفاصيل جميع التدريبات المتعلقة بالهروب والإخلاء والإنقاذ على متن اليخت في سجل اليخت.

7-3-7 يجب أن تتوفر إجراءات لضمان إعادة المعدات المستخدمة أثناء التدريب على الهروب والإخلاء والإنقاذ مرة أخرى إلى حالتها التشغيلية الكاملة على أن يتم إصلاح أي عيوب أو أخطاء يتم اكتشافها أثناء هذا التدريب في أقرب وقت ممكن.

7-3-8 يجب أن يتضمن التدريب الأساسي للرحلات التي تزيد مدتها عن 24 ساعة ما يلي، على سبيل المثال لا الحصر:

أ) الإجراءات الأساسية التي يجب على كل شخص أن يتخذها في حالة الطوارئ،

ب) والتنبيه وإشارات الإعلان الرئيسية،

ت) وموقع معدات السلامة الشخصية على اليخت وكيفية تشغيلها واستخدامها،

ث) وموقع نقطة (نقاط) التجمع ونقاط الإخلاء.

7-3-9 يجب أن تتضمن إجراءات التدريب للأشخاص المخصص لهم مهام ما يلي، على سبيل المثال لا الحصر:

أ) تشغيل نظام الإعلان الرئيسي ونظام التنبيه ومعدات الاتصال الأخرى،

ب) تشغيل نظام البحث عن الطرق الذي يعمل بالطاقة الكهربائية ونظام الإضاءة في حالة الطوارئ،

ج) تشغيل وإطلاق معدات الإخلاء والإنقاذ (بما في ذلك سحب أجنحة التوازن عند الضرورة)،

د) عمليات الإنقاذ،

هـ) تشغيل محرك قارب النجاة والقيام بالتعديلات البسيطة (شخصان على الأقل لكل قارب نجاة يعمل بمحرك)،

و) الاتصال بجهاز الراديو الخاص بالخطر والسلامة،

ز) استخدام حقيبة الإسعافات الأولية ونقالة المصابين،

ح) تجميع ومساعدة الأشخاص غير المعتادين على إجراءات السلامة أثناء سيناريوهات الطوارئ.

7-3-10 تكرار تدريب أفراد الطاقم

أ) يجب توفير إجراءات لضمان حصول كل شخص راكب على التدريب على فترات زمنية منفصلة لا تزيد عن شهرين، بحيث يتضمن التدريب، على سبيل المثال لا الحصر:

– موقع معدات السلامة الشخصية على اليخت وكيفية تشغيلها واستخدامها،

– موقع نقاط التجمع ونقاط الإخلاء،

– المشاكل التي تواجه عمليات الإنقاذ البحري، وخاصة صدمة البرد وخفض الحرارة والإسعافات الأولية لخفض الحرارة وإجراءات الإسعافات الأولية المناسبة الأخرى.

ب) يجب توفير إجراءات إضافية لضمان حصول جميع الأشخاص المخصصة لهم مهام في حالات الطوارئ على تدريب على فترات زمنية منفصلة لا تزيد عن شهرين، بحيث تتضمن هذه التدريبات:

ت) التدريب على تنفيذ المهام المخصصة لهم،

ث) التعليمات الخاصة اللازمة من أجل استخدام معدات الإخلاء والإنقاذ الموجودة على اليخت في حالات الطقس القاسية والظروف البحرية الصعبة.

7-3-1 بالنسبة لقارب الإنقاذ، يجب توفير الإجراءات التي تضمن:

أ) تدريب أفراد طاقم قارب الإنقاذ وتمرينهم بشكل دوري على استخدام قارب الإنقاذ عندما يكون اليخت مزوداً به. ويجب أن يتضمن هذا التدريب جميع نواحي الإنقاذ والتعامل مع هذه القوارب والمناورة بها وتشغيلها في الظروف المختلفة وإعادتها إلى وضعها الصحيح بعد انقلابها،

ب) يجب الإبحار بقارب الإنقاذ، حسبما يمكن تنفيذه، بخلاف قوارب النجاة والتي تعتبر قوارب إنقاذ هي الأخرى، كل شهر بالطاقم المعين له مع المناورة به في الماء. وفي جميع الحالات، يجب الالتزام بهذا المتطلب مرة واحدة على الأقل كل ثلاثة شهور،

ت) في حالة إجراء تمارين الإبحار بقارب الإنقاذ مع تقدم اليخت نحو الأمام، فيجب عدم القيام بهذه التمارين إلا في المياه المحمية، بسبب الأخطار التي تحتوي عليها هذه التمرينات، على أن تكون تحت إشراف ضابط خبير في مثل هذه التمرينات. ويرجى الرجوع إلى قواعد منظمة البحرية الدولية "أ 624 (15)".

7-3-12 قوارب النجاة ونظام الإخلاء البحري وأطواف النجاة

أ) بالنسبة إلى قوارب النجاة، يجب توفير إجراءات تضمن أن تقوم اليخوت التي تحمل قوارب نجاة بإطلاق كل قارب نجاة والمناورة به في الماء مرة واحدة على الأقل كل ثلاثة أشهر، على أن يكون ذلك في تدريب.

ب) بالنسبة لنظام الإخلاء البحري، تسري القواعد التالية:

- يجب أن يكون في كل يخت مزود بنظام إخلاء بحري وسائل مساعدة للتدريب على متن اليخت على استخدام النظام،

- يجب أن تتضمن إجراءات التدريب ممارسة الإجراءات اللازمة لنشر هذا النظام إلى النقطة التي تقع مباشرةً قبل النشر الفعلي للنظام،

- يجب توفير إجراءات إضافية لضمان أن كل عضو في نظام الإخلاء البحري قد حصل على تدريب على النشر الكامل لهذا النظام في الماء، سواءً كان هذا التدريب على متن اليخت أم على الشاطئ، على أن يكون التدريب على فترات زمنية منفصلة لا تزيد عن ثلاثة أشهر.

- بالنسبة إلى أطواف النجاة التي يتم إنزالها بأعمدة حديدية، يجب توفير إجراءات لضمان تقديم تدريب على متن اليخت حول كيفية استخدام تلك الأطواف على أن يكون التدريب على فترات زمنية منفصلة لا تزيد عن أربعة أشهر. ويجب أن يتضمن ذلك نفخ طوف النجاة وتفريغه من الهواء، إن أمكن استخدام ذلك. ويمكن استخدام طوف نجاة خاص من أجل التدريب فقط، بحيث لا يكون هذا الطوف جزءاً من معدات الإنقاذ الموجودة على اليخت، ويجب تعليم طوف النجاة الخاص هذا بشكل واضح.

7-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

7-4-1 يجب أن يتم التحقق من التوافق مع اللوائح التنظيمية على أساس الرسومات والكتيبات والفحوصات على متن اليخت التي توضح الالتزام بهذه اللوائح التنظيمية.

7-4-2 يجب تقديم الرسومات والكتيبات إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة للحصول على الموافقة عليها وفقاً لهذه اللوائح التنظيمية.

الباب العاشر: المعدات المحمولة على متن اليخت

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 يتمثل الهدف من هذا القسم في التأكد من أن المعدات المحمولة على متن اليخت من أجل تحقيق البهجة والراحة لجميع الأشخاص الموجودين على ظهر اليخت آمنة وأنها، إن استُخدمت بطريقة مناسبة، لن يكون لها أي ضرر على من يستخدمها أو على أولئك الذين يتعاملون معها.

1-1-2 يجب تخزين المعدات على متن اليخت في مناطق مهيأة لتخزينها. ويمكن أن تكون هذه المناطق على سطح اليخت أو في المرأب.

1-2- المتطلبات الوظيفية

1-2-1 يجب التعامل مع أي معدات محمولة على متن اليخت، مثل القوارب والسيارات والطائرات المروحية وما إلى ذلك، على أنها حمولة ويجب توفير عملية نقل آمنة لها.

1-2-2 يجب أن تكون جميع المعدات آمنة للاستخدام في نطاق عوامل التصميم الخاصة بها.

1-2-3 يجب تخزين أي معدات مزودة بالوقود في خزاناتها على ظهر السفينة أو في مرأب مخصص لهذا الغرض.

1-2-4 يجب تزويد طاقم اليخت بالتعليمات المتعلقة بجميع المعدات المحمولة على متن اليخت وكيفية التعامل معها وتخزينها.

1-3- إمكانية التطبيق

1-3-1 يسري هذا القسم على اليخوت التي تعمل بالمحركات والتي يبلغ وزنها أكبر من أو يساوي 400 طن إجمالي.

1-3-2 بالنسبة إلى اليخوت التي تعمل بالمحركات والتي يبلغ وزنها أقل من 400 طن إجمالي واليخوت الشراعية، فسيتم اتخاذ حلول مناسبة لها بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها.

1-3-3 يمكن حمل معدات أو جزء من المعدات على متن يخوت المساعدة. وفي هذه الحالة، يجب تطبيق هذه اللوائح.

1-4- المسؤولية

1-4-1 يتحمل قبطان اليخت مسؤولية التخزين والتعامل الآمن مع المعدات المحمولة على متن اليخت.

1-4-2 يتحمل قبطان اليخت مسؤولية ضمان إعطاء جميع أفراد الطاقم تدريباً مناسباً على كيفية التعامل مع جميع المعدات المحمولة على متن اليخت وتخزينها. ويجب ألا يتعامل أفراد طاقم اليخت مع الطائرات المروحية والطائرات المائية والغواصات، التي تتطلب متخصصين لتشغيلها، ما لم يكونوا مؤهلين خصيصاً لذلك.

1-5 التعريفات

يسري العمل بالتعريفات التالية في هذا القسم من اللوائح التنظيمية:

المعدات: تحمل في هذا القسم معنى المعدات وأجهزة الرياضات المائية المحمولة على متن اليخت من أجل راحة الأفراد الموجودين على متن اليخت.

منصة الهليوكوبتر: سطح طيران مزود بجميع الأجهزة ولديه القدرة على تحمل الوزن الكامل للطائرة الهليوكوبتر المحملة على المتن، بما في ذلك الأحمال / القوى الديناميكية، كما أنه مزود بالإضاءة والحواجز اللازمة وموضوع عليه رمز **H** منقوشاً في وسط دائرة. ويمكن إيقاف الهليوكوبتر وتخزينها على منصة الهليوكوبتر.

الفصل الثاني: القوارب وأجهزة الرياضات المائية

2-1 عام

2-1-1 يمكن اعتبار أي قارب محمول على متن اليخت جزءاً من أجهزة الإنقاذ، بشرط أن يكون القارب مستوفياً للوائح الخاصة بمثل هذه الأجهزة.

2-1-2 يجب أن يكون المركب أو أي قارب من نوع آخر محمول على متن اليخت من نوع يناسب الاستخدام المحدد له، بالإضافة إلى الأمور المطلوبة بالنسبة إلى أجهزة الإنقاذ.

2-1-3 يجب تزويد كل قارب بمعدات السلامة، مثل سترات النجاة للطاقم والضيوف، على النحو المناسب وذلك في النطاق المحدد له ومنطقة العمل الخاصة به.

2-1-4 يجب كتابة اسم اليخت الرئيسي على القوارب الموجودة به بشكل واضح.

2-1-5 يجب أن تكون القوارب المطاطية من النوع المكون من ثلاثة (3) أقسام بحد أدنى.

2-1-6 يجب كتابة اسم اليخت الرئيسي على أجهزة الرياضات المائية المحمولة على متن اليخت.

2-1-7 في حالة وجود رصيف داخلي في اليخت من أجل الغواصات أو القوارب الكبيرة، يجب تقديم المستندات الخاصة به لتعيين الحد الأقصى لحالة البحر الآمنة لتشغيل الرصيف.

2-2 تخزين القوارب ذات المحركات التي تعمل بالبترول

2-2-1 يجب تزويد مرأب القوارب بنظام لضخ الماء عالي الضغط بحيث يكون لديه القدرة على تغطية 3.5 لتر / متر مربع في الدقيقة في منطقة المرأب بأكملها. وفي حالة استخدام نظام الغمر، يجب الترتيب للتصريف المناسب من جانب المركب.

2-2-2 يجب أن يكون مرأب القوارب مزوداً بنظام ثابت لاكتشاف الحريق والتنبيه به على أن يكون متوافقاً مع لوائح الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار رقم (2-2) / الفصل (أ).

2-2-3 يجب أن يكون مرأب القوارب مزوداً بنظام تهوية ميكانيكي بالبخار من خلال الأنابيب، على أن يكون معزولاً عن أماكن التهوية الأخرى وأن يقوم بتغيير الهواء ست (6) مرات على الأقل في الساعة. وفي حالة نقص التدفق في الهواء، يجب انطلاق تنبيه صوتي ومرئي في منصة القبطان.

2-2-4 يجب أن يكون مرأب القوارب مزوداً بنظام لاكتشاف الغاز مع نظام تنبيه صوتي ومرئي في المرأب وفي غرفة مدير الدفة أيضاً.

2-2-5 يجب المصادقة على أن جميع المعدات الكهربائية التي يزيد ارتفاعها عن ظهر اليخت بمقدار 450 ملي متراً آمنة فيما يتعلق بالانبعاثات البترولية. وبالنسبة إلى المعدات التي يبلغ ارتفاعها أكثر من ذلك على ظهر اليخت، يجب أن يكون مصادق عليها وفق معيار الحماية IP55.

2-2-6 يجب المصادقة على أن المعدات التالية في مرأب القوارب آمنة من أجل التعامل مع الغازات سريعة الاشتعال:

أ) نظام اكتشاف الغاز.

ب) التنبيه في جوف اليخت.

ت) نظام اكتشاف الحريق.

ث) دائرة ضوئية واحدة على الأقل في دائرة مخصصة لذلك، في حالات الطوارئ المحتملة.

2-3 الأوناش والرافعات

2-3-1 يجب الموافقة على أي رافعة أو ونش موجود على اليخت من أجل نقل ووضع القوارب وأجهزة الرياضات المائية في الماء وإعادتها إلى اليخت على أن تكون متوافقة مع معايير "وزن العمل الآمن" وأن يكون ذلك موضحاً عليها.

2-3-2 تعتبر الرافعات والأوناش جزءاً دائماً من معدات اليخت ويجب صيانتها وفحصها بشكل دوري ضمن الفحص الخاص بالشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت.

2-4 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2-4-1 يجب التحقق من توضيح الإرشادات الخاصة بالتعامل مع القوارب وأجهزة الرياضات المائية وتخزينها على متن اليخت.

2-4-2 يجب التحقق من أن أفراد الطاقم المعينين لهذه المهمة قد حصلوا على التدريب المناسب لذلك.

2-4-3 يجب التحقق من الحفاظ على التعامل مع المعدات وتخزينها على نحو مناسب.

الفصل الثالث: السيارات والدراجات النارية

3-1 عام

3-1-1 يجب تخزين السيارات والدراجات النارية والدراجات المائية والقوارب الصغيرة، والمزودة بالوقود في خزاناتها، في أماكن مخصصة لها على متن اليخت على أن تكون هذه الأماكن مجهزة لهذا الغرض.

3-2 تخزين الوقود على متن اليخت

3-2-1 يجب أن تكون كمية البترول المحمولة على متن اليخت محدودة.

3-2-2 يجب إنشاء الأوعية المستخدمة لحمل السوائل القابلة للاشتعال وفقاً للمعايير المناسبة للمواد التي توضع بها مع وضع علامة عليها تشير إلى محتوياتها.

3-2-3 يجب تخزين البترول الموجود في الأوعية المتنقلة، والتي يتم نقلها من وقت لآخر، في:

أ) مخزن مجوف مزود بأنابيب في جانب اليخت.

ب) خزانات على ظهر اليخت، يتم تهويتها بالكامل مع وجود نظام ثابت لإخماد الحريق.

ت) خزانات داخلية مع وجود نظام ثابت لإخماد الحريق.

3-2-4 يجب توفير وسائل حماية أوعية الوقود.

3-2-5 بالنسبة إلى الأماكن التي لا يمكن فيها تنفيذ نظام ضخ المياه أو نظام الغمر، يجب وضع نظام بديل مناسب يحظى بقبول الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة التي تعمل بالنيابة عنها.

3-3 الأماكن الخاصة

3-3-1 يجب أن تكون الأماكن المغلقة المخصصة لحمل البترول أو المركبات التي تحتوي على وقود في خزاناتها مزوَّدة بما يلي:

أ) نظام ثابت لاكتشاف الحريق والتنبيه بوجود حريق بحيث يكون النظام متوافقاً مع لوائح الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

ب) نظام لضخ المياه بالغمر يعمل يدوياً على أن يكون لديه القدرة على تغطية المساحة الكاملة للمكان بمعدل 3.5 لتر / متر مربع في الدقيقة، أو نظام لضخ المياه عالي الضغط.

ت) تزويد الأماكن بأنظمة مناسبة لصرف المياه. ويجب ألا يكون نظام الصرف مؤدياً إلى الآلات أو أي أماكن أخرى يكون بها مصدر للاشتعال.

ث) نظام تهوية ميكانيكي بالبخار من خلال الأنابيب، بحيث يكون معزولاً عن أماكن التهوية الأخرى وأن يقوم بتغيير الهواء ست (6) مرات على الأقل في الساعة، وعلى أن يصدر تنبيه صوتي وبصري عنه في منصة القبطان في حالة نقص تدفق الهواء وعند الإبحار، في المرسى أو في الميناء في محطة (محطات) الضبط. ويجب أن يكون نظام التهوية لديه القدرة على الإغلاق الفوري والفعال في حالة حدوث حريق.

ج) يجب أن تكون الأجهزة الكهربائية موضوعة في أماكن بعيدة عن تلك المناطق التي يوجد بها غازات قابلة للاشتعال وأن تكون منشأة بحيث تمنع تسرب الشرارات الكهربائية. وبالنسبة إلى الأجهزة الكهربائية غير الموضوعة أو المنشأة على هذا النحو، فيجب تزويدها بطرق عزل مكونة من قطبين خارج المكان يسهل الوصول إليها وتحديدها، مع وجود أجهزة ثابتة لاكتشاف الغازات القابلة للاشتعال في الغرف ينطلق منها تنبيه في منصة القبطان وجميع أماكن الإقامة الأخرى.

ح) يجب الحصول على موافقة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة بالنيابة عنها على أماكن تخزين البترول وكميات البترول التي يتم تخزينها والإجراءات التي يتم اتباعها في حالة الطوارئ، كما يجب تسجيل هذه الأمور في خطة السلامة من الحريق و/ أو دليل السلامة، حسبما يكون مناسباً

3-4 منحدرات الصعود

3-4-1 يجب التحقق من أن جميع منحدرات الصعود أو أجهزة رفع السيارات والدراجات النارية متوافقة مع متطلبات "أوزان العمل الآمنة" والموضحة على.....

3-4-2 يجب اختبار منحدرات الصعود بشكل دوري وتسجيل الاختبارات في سجل اليخت الخاص بالحمولة.

3-5 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-5-1 يجب تقديم الرسومات التي توضح ترتيبات المرأب والتهوية والتنبيهات والتجهيزات الكهربائية إلى المنظمة المعتمدة من أجل إجراء الفحص والاعتماد.

3-5-2 يجب تقديم الرسومات التي توضح الترتيب لتخزين البترول بكميات أكبر أو أصغر إلى المنظمة المعتمدة من أجل إجراء الفحص والاعتماد.

3-5-3 يجب تقديم الرسومات الهيكلية الخاصة بمنحدرات الصعود مع أجهزة الرفع إلى المنظمة المعتمدة من أجل إجراء الفحص والاعتماد.

3-5-4 يجب التحقق من اختبار منحدرات الصعود.

الفصل الرابع: الطائرات المروحية

4-1 منصة الهليوكوبتر

4-1-1 يجب توضيح مكان منصة الهليوكوبتر وأن تكون على مسافة بعيدة آمنة من إنشاءات اليخت والصواري وحبال الأشرعة.

4-1-2 تختار الشركة المالكة تدوين الفئة المناسبة للغرض من الاستخدام، على سبيل المثال، ما إذا كانت الهليوكوبتر مقيدة بالطقس أو التشغيل النهاري والليلي أو محمولة بشكل دائم أو للتزود بالوقود، وما إلى ذلك.

4-1-3 يجب رسم علامة (H) بيضاء محاطة بدائرة بيضاء على مهبط الهليوكوبتر وفقاً للوائح التنظيمية الدولية.

4-1-4 بالنسبة إلى اليخوت التي يبلغ وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي، يجب تطبيق متطلبات اللائحة رقم (18) في الفصل رقم (2-2) من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

4-1-5 يجب عدم التزود بالوقود على اليخت ما لم يكن ذلك مذكوراً في تدوين فئة الحالة.

4-1-6 في حالة ما إذا كانت الهليوكوبتر محمولة بشكل دائم، يجب أن يكون اليخت مزوداً بحظيرة للطائرات ومرفق للتزود بالوقود.

4-1-7 يجب أن تكون خزانات الكميات الزائدة من البترول، من أجل تزويد الهليوكوبتر أو الطائرات المائية أو غيرها بالوقود، مصنوعة من الفولاذ المقاوم للصدأ المحاط بحاجز يبلغ 800 ملي متر بحد أدنى. ويجب أن يكون هناك تدفق للغاز الخامل باستمرار إلى الحاجز وأن يكون مزوداً كذلك بنظام لاكتشاف الغاز. ويجب تهوية الخزان باستخدام صمام تفريغ يعمل بالضغط بحيث يكون على ارتفاع 2.5 متر على الأقل من ظهر اليخت على أن يكون بعيداً عن أي مناطق عالية الخطورة.

4-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

4-2-1 يجب تقديم المستندات المطلوبة لتدوين الفئة المناسبة فيما يتعلق بمنصة الهليوكوبتر إلى المنظمة المعتمدة للحصول على الموافقة عليها.

4-2-2 يجب فحص منصة الهليوكوبتر عند تجديد الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت.

الباب الحادي عشر: تجهيز طاقم اليخت

الفصل الأول: عام

1-1 الغرض

1-1-1 الغرض من هذا القسم من اللوائح التنظيمية هو ضمان تجهيز كافة اليخوت بطواقم عمل تشتمل على عدد مناسب من الضباط المؤهلين والعمال والبحارة بمختلف مراتبهم المهنية، وكذلك ضمان تزويد كافة الضباط وبقية أفراد طواقم العمل على اليخوت بظروف العمل والمعيشة المقبولة بما يضمن السلامة في تشغيل اليخوت.

1-2 المتطلبات الوظيفية

1-2-1 يجب أن يشتمل طاقم اليخت على عدد كافٍ من الضباط المؤهلين، وكذلك العمال والبحارة بمختلف درجاتهم، بما يضمن تحقيق مستوى من السلامة يماثل ذلك الذي أرسته المنظمة البحرية الدولية.

1-2-2 يجب أن يكون تصميم اليخت مشملاً على مرافق وخدمات المعيشة اللازمة لأفراد طاقم اليخت بمختلف مراتبهم، بما يضمن تشغيل اليخت وفقاً لمعايير السلامة والكفاءة والأمان المطلوبة.

1-2-3 يجب توفير وسائل وظروف المعيشة والعمل المقبولة لأفراد طاقم اليخت بما يضمن تحقيق السلامة في تشغيل اليخت.

1-2-4 يجب حصول كل فرد من أفراد طاقم اليخت على شهادة طبية سارية وصالحة، على أن يكون مستوفياً للسن القانونية للعمل على متن اليخت، وتزويده بالقدر الكافي من الطعام والشراب الجيدين، وتوفير الرعاية الطبية له عند الضرورة.

1-2-5 يجب على جميع العاملين على متن اليخت الحصول على عقود عمل سارية وصالحة تحدد مهام وواجبات العاملين وشروط وظروف وطبيعة العمل على متن اليخت.

1-3- إمكانية التطبيق

1-3-1 تنطبق إرشادات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بسلامة طاقم اليخت على كافة اليخوت التي تسري عليها هذه اللوائح التنظيمية. يمكن العثور على المتطلبات الخاصة بممارسات تجهيز طاقم اليخت في الاتفاقيات والقرارات الدولية التالية:

أ) قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (أ) 890 (21)، الذي يحدد مبادئ سلامة طاقم اليخت والتي تنطبق عليها "الاتفاقية".

ب) اتفاقية العمل البحري التي تحدد المتطلبات والمواصفات الواجب توافرها في ظروف العمل والمعيشة لأفراد طاقم اليخت. يتم تنظيم هذه الأمور وفقاً للاتفاقيات السارية والمعمول بها في الوقت الحالي، إلى أن تدخل اتفاقية العمل البحري حيز التنفيذ.

ت) الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة، والتي تحدد المتطلبات والمواصفات الخاصة بساعات العمل والشهادات الطبية.

1-4 المسؤولية

1-4-1 يجب على الشركة المالكة لليخت العمل على ضمان توفر الموارد الضرورية والأساسية لتجهيز طاقم اليخت، بما يضمن التوافق والالتزام بالحدود المقررة لساعات العمل والراحة.

1-4-2 تتحمل الشركة المالكة لليخت مسؤولية تنفيذ الإجراءات والتدابير اللازمة لضمان السلامة المهنية والوقاية الصحية لطاقم اليخت، بما في ذلك إجراءات تقييم المخاطر، وتنظيم الدورات التدريبية والتعليمية وإصدار لوائح التعليمات لأفراد طاقم اليخت. كما يجب على الشركة المالكة مراعاة واتخاذ التدابير الوقائية المعقولة لمنع وقوع حوادث العمل والإصابات وانتشار الأمراض على متن اليخت، على أن تشمل تلك التدابير الإجراءات اللازمة لخفض ومنع مستويات التعرض للمخاطر المحتملة في بيئة العمل والتعرض للمواد الكيميائية، والتعرض للإصابات أو الأمراض الناشئة عن العمل على متن اليخت، وكذلك استخدام المعدات والآلات على متن اليخت.

1-4-3 يتحمل قبطان اليخت مسؤولية ضمان التوافق والالتزام بالمتطلبات والمواصفات السارية.

1-4-4 يتحمل جميع أفراد طاقم اليخت مسؤولية ضمان حصولهم على القسط الكافي من الراحة قبل شروعهم في العمل على متن اليخت، وكذلك حصولهم على وسائل الراحة اللازمة لهم خارج فترات العمل.

1-5 التعريفات

يسري العمل بالتعريفات التالية في هذا القسم من اللوائح التنظيمية:

الراحة التعويضية: هي فترة الراحة التي يحصل عليها العامل البحري عوضاً عن أي فترات راحة أصلية تمت مقاطعتها بسبب أي ظروف طارئة في العمل.

ساعات الراحة: هي تلك الساعات التي لا يمارس فيها العامل البحري أي نشاط متعلق بعمله البحري على متن اليخت، والتي يمكنه فيها تناول قسطاً من الراحة أو النوم لتجديد نشاطه البدني والذهني.

ساعات العمل: هي تلك الساعات التي يمارس فيها العامل البحري المهام والواجبات المنوطة به في عمله على متن اليخت، ويتابع أوامر وتعليمات رؤسائه في العمل.

الفصل الثاني: سلامة طاقم اليخت

2-1 مستوى سلامة طاقم اليخت

2-1-1 في إطار تحديد معايير ومواصفات السلامة اللازمة لطاقم اليخت، ستعمل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة – أو المنظمة المعتمدة من طرف الهيئة – على ضمان تجهيز كل يخت بطاقم عمل يشتمل على عدد كافٍ من الضباط والبحارة بما يضمن السلامة والكفاءة والأمان في تشغيل اليخوت. يجب تجهيز كل يخت بطاقم عمل مستوفٍ للمتطلبات والمواصفات اللازمة من حيث عدد العاملين ومؤهلاتهم الفنية والمهنية، بما يضمن سلامة وأمن اليخت والعاملين عليه في كافة ظروف التشغيل.

2-1-2 يقوم قبطان اليخت بتحديد مستوى السلامة المطلوب لطاقم العمل على اليخت وفقاً للمعايير والعوامل التالية:

أ) منطقة تشغيل اليخت،

ب) حجم اليخت (بالطن الإجمالي)،

ج) عدد أفراد طاقم اليخت،

د) طول الرحلات وعدد مرات الرسو بالموانئ،

هـ) نوعية العمليات التي يقوم بها اليخت، والمتطلبات الخاصة لهذه العمليات،

و) نوعية المعدات والآلات الإنشائية والفنية الموجودة على متن اليخت والمطلوب تشغيلها، بما في ذلك معدات المراقبة والتحكم المتعلقة بسلامة التشغيل، علماً بضرورة وجود أحد المهندسين الكهربائيين المؤهلين ضمن طاقم المهندسين.

ز) تهيئة وإعداد نظام الدفع والوحدات المساعدة،

ح) فلسفة الصيانة (على متن اليخت و/ أو إعادة تركيب عارضة الشراع)،

ط) مهام وواجبات فريق الهندسة البحرية، بما في ذلك تشغيل ومراقبة نظام الدفع والوحدات المساعدة الرئيسية في اليخت، واستمرارية المراقبة الهندسية بأمان وسلامة،

ي) احتياجات أفراد طاقم اليخت من أجهزة الإنقاذ ومكافحة الحرائق، والأنظمة الأخرى في بيئة العمل،

ك) التدابير الوقائية الأمنية الخاصة.

2–1–3 ويتم اعتماد العرض أو الخطة التي يقدمها القبطان بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة من طرف الهيئة، ويتم إصدارها تحت بند "الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت".

2–2 مستوى تجهيز طاقم اليخت عندما يكون عدد ركاب اليخت أقل من 12 فرداً

2–2–1 يوضح الجدول رقم (11–1) الحد الأدنى من مستويات تجهيز طاقم اليخت في يخوت مختلفة الأحجام وفي ظروف ومناطق تشغيل مختلفة، عندما يكون عدد ركاب اليخت أقل من 12 فرداً، إضافةً إلى أفراد طاقم اليخت الأساسيين.

2–2–2 يجب تقديم المبررات المعقولة للموافقة على خفض عدد أفراد طاقم اليخت.

منطقة التشغيل	الطاقم	حجم اليخت		
		أصـــغر مـــن 500 طن إجمالي	500 – 3000 طن إجمالي	أكبـــر مـــن 3000 طن إجمالي
في الميناء	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	–	–	–
	ضابط ملاحة	–	–	–
	كبير المهندسين	–	1	1
	مهندس ثانٍ	–		1
	مساعد مهندس	1	1	1
	بحارة وعمال	–	1	2
	الإجمالي	2	5	6
في المرسى	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ملاحة	–	–	–
	كبير المهندسين	–	1	1
	مهندس ثانٍ	1	1	1
	مساعد مهندس	–	–	–
	بحارة وعمال	1	2	3
	الإجمالي	4	6	7
السواحل	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ملاحة	–	–	–
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	–
	بحارة وعمال	2	3	4
	الإجمالي	6	7	8
المحيط	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ملاحة	1	1	2
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	1
	بحارة وعمال	2	3	4
	الإجمالي	7	8	11
	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1

المناطق القطبية	ضابط ملاحة	1	1	2
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	2
	بحارة وعمال	3	4	5
	الإجمالي	8	9	13

الجدول رقم (11–1): الحد الأدنى لتجهيز طاقم اليخت عندما يكون عدد الركاب أقل من 12 فرداً

2–3 مستوى تجهيز طاقم اليخت عندما يكون عدد الركاب من 12 حتى 60 فرداً

2–3–1 يوضح الجدول رقم (11–2) الحد الأدنى لمستوى تجهيز طاقم اليخت ليخوت مختلفة الأحجام وفي ظروف ومناطق تشغيل مختلفة، عندما يكون عدد ركاب اليخت من 12 حتى 60 فرداً، إضافةً إلى أفراد الطاقم الأساسيين.

2–2–3 يجب تقديم المبررات المعقولة للموافقة على خفض عدد أفراد طاقم اليخت.

منطقة التشغيل	الطاقم	حجم اليخت		
		أصـــغر مـــن 500 طن إجمالي	500 – 3000 طن إجمالي	أكبـــر مـــن 3000 طن إجمالي
في الميناء	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	–	–	–
	كبير المهندسين	–	–	–
	مهندس ثانٍ	–	–	–
	مساعد مهندس	1	1	1
	بحارة وعمال	1	2	3
	الإجمالي	4	5	6
في المرسى	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	1	1	1
	كبير المهندسين	–	–	–
	مهندس ثانٍ	1	1	1
	مساعد مهندس	–	–	–
	بحارة وعمال	2	3	4
	الإجمالي	6	7	8
السواحل	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	1	1	1
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	–
	بحارة وعمال	3	4	5
	الإجمالي	8	9	10
المحيط	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	2	2	2
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	1
	بحارة وعمال	3	4	5
	الإجمالي	9	10	12
	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثان	2	2	2

المناطق القطبية	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثان	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	1
	بحارة وعمال	4	5	6
	الإجمالي	10	11	13

الجدول رقم (11–2): الحد الأدنى لتجهيز طاقم اليخت عندما يكون عدد الركاب من 12 حتى 60 فرداً

2–4 مستوى تجهيز طاقم اليخت عندما يكون عدد الركاب أكثر من 60 فرداً

2–4–1 يوضح الجدول رقم (11–3) الحد الأدنى لمستوى تجهيز طاقم اليخت ليخوت مختلفة الأحجام وفي ظروف ومناطق تشغيل مختلفة، عندما يكون عدد ركاب اليخت أكثر من 60 فرداً، إضافةً إلى أفراد الطاقم الأساسيين.

2–4–2 يجب تقديم المبررات المعقولة للموافقة على خفض عدد أفراد طاقم اليخت.

منطقة التشغيل	الطاقم	حجم اليخت		
		أصـــغر مـــن 500 طن إجمالي	500 – 3000 طن إجمالي	أكبـــر مـــن 3000 طن إجمالي
في الميناء	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	1	1	1
	كبير المهندسين	–	–	–
	مهندس ثانٍ	–	–	–
	مساعد مهندس	1	1	1
	بحارة وعمال	3	4	5
	الإجمالي	7	8	9
في المرسى	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	2	2	2
	كبير المهندسين	–	–	–
	مهندس ثانٍ	1	1	1
	مساعد مهندس	–	–	–
	بحارة وعمال	4	5	6
	الإجمالي	9	10	11
السواحل	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	2	2	2
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	–
	بحارة وعمال	5	6	7
	الإجمالي	11	12	13
المحيط	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثانٍ	2	2	2
	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثانٍ	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	1
	بحارة وعمال	5	6	7
	الإجمالي	11	12	14
	القبطان	1	1	1
	كبير الضباط (الضابط الأول)	1	1	1
	ضابط ثان	2	2	2

المناطق القطبية	كبير المهندسين	1	1	1
	مهندس ثان	–	1	1
	مساعد مهندس	1	–	1
	بحارة وعمال	6	7	8
	الإجمالي	12	13	15

الجدول رقم (11–3): الحد الأدنى لتجهيز طاقم اليخت عندما يكون عدد الركاب أكثر من 60 فرداً

2–5 الطاقم الإضافي

2–5–1 يتوقف عدد أفراد الطاقم الإضافي لليخوت الشراعية على نظام وبنية الأشرعة ومستوى التجهيزات الآلية المتوفرة باليخت.

2–5–2 يتم تطبيق المهام والمسؤوليات الملاحية المقررة وفقاً للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة (STCW 95)، كما تؤخذ في الاعتبار المعايير والمواصفات التي حددتها هذه الاتفاقية عند تحديد متطلبات تجهيز طاقم العمل الإضافي لليخت.

2–5–3 يتم تطبيق المهام والالتزامات والمسؤوليات الأمنية المقررة وفقاً للمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS)، كما تؤخذ في الاعتبار المعايير والمواصفات الواردة في هذه المدونة عند تحديد متطلبات تجهيز طاقم العمل الإضافي لليخت.

2–6 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

2–6–1 في إطار العمل على إرساء معيار أساسي لمستوى السلامة في تجهيز طاقم اليخت، يمكن استخدام أدوات وأساليب إدارة المخاطر – مثل إجراء تقييم المخاطر ومستوى السلامة الرسمي في الأعمال – للتحقق والتأكد من كفاية وكفاءة مستوى تجهيز طاقم اليخت الذي تم اختياره في مختلف الظروف والملابسات المتوقعة في حدود المعقول في بيئة العمل، بما في ذلك حالات الطوارئ.

2–6–2 تتحمل الشركة المالكة مسؤولية الالتزام باللوائح التنظيمية وتدبير نظام الإدارة والإجراءات المناسبة لتحقيق وضمان استدامة الالتزام والتوافق مع اللوائح التنظيمية. ويتم إجراء عمليات التدقيق الداخلية وفقاً للوارد في قواعد إدارة السلامة الدولية أو المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ.

2–6–3 يتم تنفيذ إجراءات التدقيق والتحقق من التوافق والالتزام بقواعد السلامة الدولية والمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ عند بداية تشغيل اليخت وعلى فترات منتظمة كل خمس سنوات، على أن يتخلل ذلك عمليات فحص وتدقيق وسيطة بين السنة الثانية والثالثة.

الفصل الثالث: الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت

3–1 عام

3-1-1 يتم تزويد كافة اليخوت التي تسري عليها هذه اللوائح التنظيمية بوثيقة السلامة لطاقم اليخت، والتي تتناول النقاط التالية:

أ)منطقة تشغيل اليخت،

ب)عدد الأفراد الموجودين على متن اليخت.

3-1-2 يجب الاحتفاظ بالوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت على متن اليخت، وإبرازها – عند الطلب – للشخص المفوض بتنفيذ عملية الفحص والتدقيق.

3-1-3 في حالة حدوث أي تغيير في تجهيزات أو معدات أو بنية أو استخدام اليخت – وهو ما قد يؤثر في مستوى السلامة المطلوب لطاقم اليخت – يجب على الشركة المالكة التقدم بطلب من أجل الحصول على نسخة جديدة مناسبة من "الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت".

3-1-4 يجوز سحب "الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت" من اليخت في حالة عدم قيام الشركة المالكة بتقديم طلب جديد للحصول على الوثيقة نتيجة حدوث التغييرات التالية في اليخت:

أ) منطقة التشغيل،

ب) البنية والتركيب،

ت) المعدات أو الآلات، أو

ث) طريقة الصيانة.

3-2 التحقق من الالتزام باللوائح التنظيمية

3-2-1 يجب على الشركة المالكة التقدم بطلب لاعتماد "الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت"، أو تفويض من يقوم بهذا الإجراء بالنيابة عنها، ثم تقديم هذا الطلب إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو المنظمة المعتمدة من طرف هذه الهيئة. يجب أن تتضمن "الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت" توصيفاً واضحاً وشاملاً للنقاط التالية:

أ) كيفية تحديد المستوى المقترح لتجهيز وسلامة طاقم اليخت،

ب) مظاهر اعتبار ومراعاة الحد الأدنى من معايير ومتطلبات تجهيز طاقم العمل،

ت) مظاهر اعتبار ومراعاة اللوائح التنظيمية لساعات العمل.

3 ~~2~~ ~~2~~ يتم التحقق من التزام الشركة المالكة باللوائح التنظيمية والقواعد المقررة بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية أو المنظمة المعتمدة من طرف الهيئة، وذلك قبل إصدار واعتماد "الوثيقة الخاصة بسلامة طاقم اليخت".

الفصل الرابع: الكفاءة والخبرة

4-1 معايير السلامة في الخبرة المهنية

4-1-1 يجب التحقق من استيفاء جميع أفراد طاقم اليخت لمعايير ومواصفات الخبرة المهنية التي تضمن قيامهم بتشغيل اليخت بسلامة وأمان، ومن أهم هذه المعايير الخبرة المباشرة والوثيقة الصلة بطبيعة العمل على اليخت والإلمام بنوعية وحجم اليخت والأعمال التي يتم تنفيذه بواسطة اليخت.

4-1-2 تتحمل الشركة المالكة – أو الوكيل عنها – مسؤولية التحقق من تمتُّع أفراد طاقم اليخت بالخبرة المباشرة والمناسبة لمجال العمل ونوعية وحجم اليخت، فضلاً عن طبيعة الأعمال والعمليات التي يتم تنفيذها على متن اليخت وبواسطته.

4-2 التدريب والمؤهلات

4-2-1 يجب تجهيز اليخت بطاقم عمل بحري يضم الكفاءات البشرية المُدرَّبة والمؤهلة بمستويات مناسبة لطبيعة العمل على اليخت. كما يجب أن تكون الموارد البشرية – من ضباط مؤهلين وبحارة وعمال مؤهلين وعاديين – متوفرة بأعداد كافية تضمن السلامة والكفاءة في تشغيل اليخت في كل الأوقات.

4-2-2 ويجب تدريب عدة أفراد من طاقم اليخت على تنفيذ وإدارة جميع المهام التشغيلية الضرورية سواء في الظروف العادية أو في حالات الطوارئ، حتى لا يكون الأمر متوقفاً على شخص بعينه.

4-2-3 يجب على القبطان تحديد مدة زمنية مناسبة لتدريب كل فرد من أفراد طاقم العمل على المهام التشغيلية الأساسية، وكذلك تحديد الأوقات المناسبة لتكرار التدريب، إذا اقتضى الأمر ذلك.

4-3 الترخيص المهني لأفراد طاقم اليخت

4-3-1 يجب على جميع أفراد طاقم اليخت حمل شهادة كفاءة مهنية صالحة وسارية، وكذلك "ترخيص مزاولة العمل البحري من دولة الإمارات العربية المتحدة" – على أن تكون هذه المستندات معتمدة حسب الأصول وطبقاً لقواعد وشروط "الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة لسنة 1978" (STCW 1978) وتعديلاتها – بحيث يمكن لأفراد الطاقم إظهار هذه المستندات – كدليل على حصولهم على المستويات المطلوبة من التدريب والتأهيل – لسلطات الموانئ التي يرسو فيها اليخت.

4-3-2 وفقاً للقواعد المقررة في "الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة"، تقوم الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة بإصدار واعتماد شهادات الكفاءة المهنية لأفراد طاقم اليخت من أجل الاحتفاظ بـ "ترخيص مزاولة العمل البحري من دولة الإمارات العربية المتحدة".

4-3-3 إذا كان طاقم اليخت يضم أي أفراد من دول أجنبية، يجب على هؤلاء الأفراد حيازة "شهادة استلام طلب ترخيص لمزاولة المهنة"، على أن تُفيد هذه الشهادة بالسماح لهم بمزاولة العمل البحري على متن السفن خلال فترة استخراج التراخيص الخاصة بهم.

4-3-4 يتم إصدار "شهادة استلام طلب ترخيص لمزاولة المهنة" بموجب استلام طلب رسمي مرفق به صورة من شهادة الكفاءة المهنية – المطابِقة لمواصفات "الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة" – وشهادة طبية مطابِقة لمواصفات الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة.

5-3-4 يجب على الشركة المالكة اتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة لضمان التزام جميع أفراد طاقم اليخت – بما فيهم القبطان – بهذه اللوائح التنظيمية. ويجب أن يتحمل القبطان – أو شخص آخر يقوم القبطان بتعيينه – مسؤولية التحقق من حيازة جميع العاملين على متن اليخت لشهادات كفاءة مهنية صالحة وسارية إضافةً إلى "ترخيص مزاولة العمل البحري من دولة الإمارات العربية المتحدة"، حسب متطلبات الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة.

4-4 بطاقات الهوية لأفراد طاقم اليخت

1-4-4 يجب على جميع أفراد طاقم اليخت حيازة بطاقات الهوية الخاصة بهم وفقاً لمتطلبات الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة.

الفصل الخامس: ساعات العمل والراحة

5-1 عام

1-1-5 يجب على أفراد طاقم اليخت الالتزام بساعات الراحة المقررة لهم، ويجب ألا يقل الحد الأدنى لساعات الراحة عن التالي:

أ) 10 ساعات لكل 24 ساعة، و

ب) 77 ساعة لكل سبعة أيام.

2-1-5 يجب على الشركة المالكة العمل على ضمان تجهيز طاقم اليخت بعدد كافٍ من الكفاءات والعمال لتجنب العمل لساعات إضافية على ساعات العمل المقررة.

3-1-5 يمكن تقسيم ساعات الراحة إلى فترتين على الأكثر، على أن تكون مدة إحدى هاتين الفترتين 6 ساعات على الأقل، وألا تتجاوز المدة الفاصلة بين فترتي الراحة 14 ساعة.

4-1-5 يجوز النظر في أي استثناءات للحد الأدنى لفترات الراحة بناءً على الاتفاق بين القبطان وأفراد طاقم العمل، مع عدم الإخلال بمعايير ومبادئ السلامة الصحية والمهنية للأفراد وسلامة اليخت.

5-2 الجدول الزمني للمهام والأعمال

1-2-5 يجب على القبطان وضع جدول زمني يحدد فيه ساعات العمل وفترات الراحة لكل فرد من أفراد طاقم اليخت. كما يجب توزيع نسخة من هذا الجدول الزمني على كل فرد من أفراد طاقم اليخت.

5-2-2 يجب أن يكون هذا الجدول الزمني بالصيغة الواردة في الملحق (أ) من الإعلان الدولي للسفن التجارية رقم (1767)، وأن يوضح الجدول ما يلي:

أ) الترتيب الزمني للمهام المطلوب تنفيذها في البحر وأثناء وجود اليخت في الميناء، و

ب) الحد الأدنى لساعات الراحة حسب الوارد في اللوائح التنظيمية.

5-3 التدريب على الطوارئ والراحة التعويضية

5-3-1 يجب على القبطان تنظيم فترات تدريبية على الطوارئ – بشكل عملي قدر المستطاع – بحيث يكتسب أفراد طاقم اليخت إمكانية ومهارة المحافظة على أوقات الراحة وتقليل مستوى مقاطعتها أثناء حالات الطوارئ الفعلية، مع تعويض أفراد الطاقم الذين قُطعت فترات الراحة الخاصة بهم أثناء فترات التدريب هذه.

الفصل السادس : بيئة العمل

6-1 عام

6-1-1 يُحظر تشغيل أو توظيف أو استخدام أي شخص يقل عمره عن 16 سنة في أي عمل على متن اليخت. كما يجب الالتزام بالقيود والمتطلبات الخاصة بتوظيف وتشغيل الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 61 و18 سنة.

6-1-2 يجب على أي شخص من العاملين على متن اليخت حيازة شهادة طبية صالحة وسارية تُثبت أهلية ذلك الشخص – من الناحية الصحية – لأداء المهام والأعمال البحرية المطلوبة منه، وعدم إصابة ذلك الشخص بأي مرض أو حالة صحية قد تؤذي الآخرين على متن اليخت.

6-1-3 يجب على أي فرد من العاملين على متن اليخت حيازة عقد عمل أو عقد توظيف يُثبت عمله كأحد أفراد طاقم اليخت.

6-1-4 يجب اتخاذ التدابير اللازمة لضمان جودة المأكولات والأشربة المتوفرة على متن اليخت. كما يجب على القبطان – بموجب سلطته – تحديد وتنفيذ المعايير والإجراءات المتعلقة بالتدقيق على ما يلي:

أ) إمدادات الطعام ومياه الشرب،

ب) جميع أماكن ووسائل وأجهزة تخزين وتناول الطعام ومياه الشرب،

ت) المطبخ وأدوات ومعدات تجهيز وتقديم الطعام.

6-1-5 يجب اتخاذ التدابير والإجراءات المناسبة لضمان أهلية وكفاءة الطباخين الموجودين على متن اليخت للعمل في هذه المهنة. وكحد أدنى من هذه الإجراءات، يجب أن يشمل تدريب الطباخين الممارسة العملية للطبخ وإعداد الأطعمة، والألمام بمبادئ النظافة والصحة العامة والشخصية، ومبادئ تخزين وحفظ المواد الغذائية، ووسائل الحماية البيئية، ومبادئ ومعايير الصحة والسلامة في تقديم الأطعمة والأشربة.

6-1-6 لضمان سلامة جميع العاملين والموجودين على متن اليخت، يجب وجود شخص مؤهل ومتمرس في مجال الرعاية الصحية والخدمات الطبية ليقوم بإدارة وتنفيذ الإسعافات الأولية والمهام المتعلقة بصرف وحفظ الأدوية والمعدات والأدوات الطبية، إضافة إلى وجود كُتيب الإرشادات الطبية المناسب. يجب اتخاذ التدابير الخاصة لضمان حصول طاقم اليخت والركاب على خدمات الرعاية والمساعدة الطبية بواسطة أجهزة الاتصال اللاسلكية أو الاتصال عبر الأقمار الصناعية في حالة تشغيل اليخت في المناطق القطبية أو المحيطات.

كما يجب مراعاة واتخاذ التدابير الوقائية المعقولة لمنع وقوع حوادث العمل والإصابات وانتشار الأمراض على متن اليخت، على أن تشمل تلك التدابير الإجراءات اللازمة لخفض ومنع مستويات التعرض للمخاطر المحتملة في بيئة العمل والتعرض للمواد الكيميائية، والتعرض للإصابات أو الأمراض الناشئة عن العمل على متن اليخت، وكذلك استخدام المعدات والآلات على متن اليخت.

الباب الثاني عشر: الفحوصات والشهادات

الفصل الأول: عام

1-1 شهادات اليخوت

1-1-1 نطبق الأحكام الواردة في هذا القسم على الشهادات المطلوب إصدارها لليخوت المحددة مواصفاتها في الفصل (1-3-1) من القسم (الأول). يتم إصدار الشهادات بعد التحقق من استيفاء المواصفات والمتطلبات المقررة في هذه اللوائح التنظيمية وغيرها من اللوائح والقرارات المشار إليها في هذا الشأن.

1-1-2 يسري العمل بكافة الشهادات – أو الصورة المعتمدة منها – الصادرة بموجب هذه اللوائح التنظيمية على كافة أنواع اليخوت.

1-1-3 في حالة إصدار أو تجديد الشهادات، يجب استيفاء الفحوصات الدورية والتجديدية المقررة على الوجه المطلوب خلال الفترات الزمنية المحددة تحت بند "مدى الفحص"، ويتم إصدار الشهادات أو تجديدها تبعاً لذلك.

1-1-4 يجب تصحيح وإصلاح مواضع الخلل والقصور التي تحددها الفحوصات على الوجه المطلوب وخلال الفترات الزمنية المقررة.

1-1-5 يجب الاحتفاظ بجميع الشهادات على الوجه المطلوب قدر المستطاع، نظراً لأهمية هذه الشهادات في تأكيد صحة "الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت".

1-1-6 في حالة ثبوت عدم صحة وصلاحية "الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت"، يجب سحب "شهادة تسجيل اليخت بدولة الإمارات العربية المتحدة".

1-2 الفحوصات

1-2-1 في حالة إصدار وتجديد أي شهادة لليخت، يجب إخضاع اليخت للفحوصات التالية:

أ) الفحص الأولي قبل التشغيل الفعلي لليخت أو قبل إصدار الشهادة للمرة الأولى.

ب) الفحص التجديدي على فترات بينية لا تتجاوز 5 سنوات.

ت) الفحص الدوري (السنوي) خلال المدى السنوي للشهادة.

ث) الفحص أو التدقيق المتوسط خلال سنتين أو ثلاث سنوات قبل انتهاء تاريخ مدة صلاحية الشهادة. ينطبق هذا الفحص على شهادات إدارة السلامة والشهادات الأمنية فقط، حيث لا يوجد ما يستدعي إجراء الفحوصات السنوية،

ج) الفحص السببي الإضافي في حالات التلف أو إدخال تعديلات على اليخت.

1 3 - التعريفات

يسري العمل بالتعريفات التالية في هذا القسم من اللوائح التنظيمية:

التاريخ السنوي: يُقصدُ به اليوم والشهر اللذين يوافقان تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة في كل سنة تالية لتاريخ إصدار الشهادة.

المدى السنوي: يُقصدُ به المدة الزمنية بين الثلاثة أشهر السابقة للتاريخ السنوي والثلاثة أشهر التالية لنفس التاريخ السنوي للشهادة.

الشهادة: يُقصدُ بها "الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت" وهي المستند الذي يُثبت توافق ومطابقة اليخت للمتطلبات والمواصفات المقررة في هذه اللوائح التنظيمية.

تاريخ انتهاء الصلاحية: يُقصدُ به التاريخ الذي تنتهي به مدة صلاحية الشهادة.

الفحص الأولي: يُقصدُ به الفحص بغرض التأكد من توافق ومطابقة اليخت للمتطلبات والمواصفات المقررة في اللوائح التنظيمية السارية من أجل إصدار الشهادة للمرة الأولى بمدة صلاحية لا تتجاوز خمس سنوات.

الفحص أو التدقيق المتوسط: يُقصدُ به الفحص أو التدقيق المطلوب تنفيذه في منتصف المدة الزمنية لمدة صلاحية الشهادة، أي قبل تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة بسنتين ونصف، مع وجود فترة "مدى الفحص" التي تمتد بين 6 أشهر سابقة و6 أشهر لاحقة لتاريخ هذا الفحص. يتم إجراء هذا الفحص من أجل إصدار أو تجديد شهادات إدارة السلامة أو الشهادات الأمنية لليخت.

الفحص الدوري: يُقصدُ به الفحص الذي يتم تنفيذه كل سنة في التاريخ السنوي للشهادة للتحقق من تشغيل وإدارة وصيانة اليخت ومكوناته ومعداته ووثائقه وفقاً للمتطلبات والمواصفات المقررة، منذ إجراء الفحص الأولي وحتى تاريخ هذا الفحص.

الفحص التجديدي: يُقصدُ به الفحص الذي يتم تنفيذه بعد انتهاء مدة صلاحية الشهادة الحالية، والغرض من هذا الفحص التحقق من تشغيل وإدارة وصيانة اليخت ومكوناته ومعداته ووثائقه وفقاً للمتطلبات والمواصفات المقررة، وذلك من أجل تجديد الشهادة لمدة صلاحية جديدة لا تتجاوز 5 سنوات.

مدى الفحص: يناظر المدى السنوي للفحوصات الدورية أو السنوية، ويكون هذا المدى لثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة في حالة تجديد الشهادة.

الفصل الثاني: نطاق الفحص

2-1 الفحص الأولي

2-1-1 يشمل نطاق الفحص الأولي ما يلي:

أ) تقييم التحسينات والتعديلات التي تم إدخالها على حمولة اليخت وتجهيزاته وسرعته وقدرته على المناورة،

ب) تقييم البيانات المُثبِتة لاستيفاء اليخت لمواصفات السلامة في تصميمه، والتي يتم استخلاصها من العمليات الحسابية والاختبارات والتجارب الخاصة بهذا الشأن،

ت) استقصاء مدى كفاية الأدلة الإرشادية المختلفة التي يتم تزويد اليخت بها،

ث) الفحص الشامل لمواصفات بنية وتصميم اليخت، ومعدات السلامة والأمان المتوفرة به، والأجهزة والأنظمة اللاسلكية والمعدات والأدوات الأخرى التي تم تجهيز اليخت بها، والإجراءات والتدابير المتبعة لضمان التوافق التام لهذه المواصفات مع المتطلبات الفنية المقررة في هذه اللوائح التنظيمية، بحيث يتم التأكد من ملاءمة هذه العوامل والتجهيزات لظروف التشغيل وبيئة العمل التي يُستخدَم فيها اليخت،

ج) التحقق من بناء اليخت وفقاً للتصميمات المعتمدة.

2-2 الفحص التجديدي

2-2-1 يشمل الفحص التجديدي الفحص الشامل لمواصفات بنية وتصميم اليخت – بما في ذلك الهيكل الخارجي لقاع اليخت وأجزاءه، ومعدات السلامة والأمان المتوفرة به، والأجهزة والأنظمة اللاسلكية والمعدات والأدوات الأخرى التي تم تجهيز اليخت بها – لضمان التوافق التام لهذه المواصفات مع المتطلبات الفنية المقررة في اللوائح السارية، بحيث يتم التأكد من ملاءمة هذه العوامل والتجهيزات لظروف التشغيل وبيئة العمل التي يُستخدَم فيها اليخت. يجب إجراء فحص قاع اليخت أثناء وجود اليخت خارج المياه وفي ظروف مناسبة تساعد على التفتيش الدقيق عن أي عطب أو خلل.

2-3 الفحص الدوري

2-3-1 يُعتبر الفحص الدوري (أو الفحص السنوي) مماثلاً للفحص التجديدي فيما عدا أنه لا يلزم إجراء فحص قاع اليخت. كما أن الفحص الدوري لا يتسم بنفس المستوى من الشمول والتدقيق الواضح في الفحص التجديدي، إذ يُكتفى بإجراء الفحص على مكونات أو أجزاء عشوائية فقط في اليخت.

2-4 الفحص أو التدقيق المتوسط

2-4-1 يُعتبر الفحص المتوسط مشابهاً للفحص التجديدي. ويتم إجراء هذا الفحص من أجل إصدار أو تجديد شهادات إدارة السلامة أو الشهادات الأمنية لليخت.

2-5 الفحص السببي

2-5-1 يتم إجراء الفحص السببي الإضافي – سواء كان عاماً أم جزئياً – عقب تعرض اليخت لعطب أو تلف معين، واحتياج اليخت إلى إصلاحات أو تجديدات، أو في حالة ملاحظة قصور شديد فيما يتعلق بإجراءات الفحوصات الدورية أو فحوصات الموانئ الخارجية. والغرض من هذا الفحص التحقق من تنفيذ الإصلاحات أو التجديدات الضرورية لليخت على الوجه المطلوب وبالكفاءة والفعالية اللازمتين من حيث الخامات والصناعة، والتأكد من توافق اليخت مع متطلبات هذه اللوائح التنظيمية بمختلف أوجهها.

2-5-2 يتحمل القبطان مسؤولية تقديم الطلب الخاص بإجراء أي فحص سببي إضافي على اليخت في حالة تعرضه للتلف أو إدخال تعديلات عليه.

2-6 اعتماد الفحوصات وإثباتها في الشهادات

2-6-1 يجب المصادقة على عمليات الفحص الدورية في الشهادة ذات الصلة بها.

2-6-2 يجب أن يتم فحص اليخت، فيما يتعلق بتطبيق أحكام اللوائح التنظيمية السارية، بواسطة موظفي الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة. ويمكن أن تفوض الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة منظمة معتمدة للقيام بالفحص.

2-6-3 تمتلك المنظمة المعتمدة السلطة لطلب إجراء عمليات إصلاح في اليخت. ويجب أن تعلن الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة عن المسؤوليات والشروط المحددة للسلطة المفوضة إلى المنظمة المعتمدة.

2-6-4 عندما تقرر المنظمة المعتمدة أن حالة اليخت أو معداته لا تفي بمعايير الشهادة أو أن حالة اليخت لا تصلح للعمل دون أن تعرض حياة الأفراد الموجودين على متن اليخت أو تعرض البيئة أو اليخت نفسه للخطر، فيجب على المنظمة التابعة أن تتأكد من اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة على الفور. وفي حالة عدم اتخاذ تلك الإجراءات التصحيحية، يجب سحب الشهادة وإبلاغ الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة.

2-7 إدارة السلامة في اليخت

2-7-1 يجب أن تلتزم اليخوت التي يبلغ وزنها أكبر من أو يساوي 500 طن إجمالي لمتطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة بالسفن والحصول على الشهادة الدولية لإدارة السلامة في السفن. ويجب إجراء عمليات فحص بينية وعمليات فحص للتجديد على اليخت من أجل الاحتفاظ بمدة صلاحية الشهادة.

2-7-2 يجب أن تلتزم الشركة المالكة لليخت وشركة الإدارة لمتطلبات قواعد إدارة السلامة الدولية المتعلقة بالشركة واستصدار وثيقة تطابق وفقاً لذلك. ويجب إجراء عمليات فحص دورية على الشركة من أجل الاحتفاظ بمدة صلاحية الشهادة.

2-7-3 يجب أن تلتزم اليخوت التي يبلغ وزنها أقل من 500 طن إجمالي لمتطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة بالسفن بقدر ما يكون قابلاً للتنفيذ، كما يجب استصدار (شهادة إدارة سلامة اليخت) وفقاً لذلك. ويجب إجراء عمليات فحص بينية وعمليات فحص للتجديد على اليخت من أجل الاحتفاظ بمدة صلاحية الشهادة. ويجب الالتزام بمتطلبات قواعد إدارة السلامة الدولية التالية بحد أدنى:

أ) توظيف طاقم عمل مؤهل ومعتمد على متن اليخت.

ب) الاحتفاظ بالشهادات والوثائق الصالحة على متن اليخت.

ت) روتينات وسجلات صيانة اليخت والمعدات.

ث) العمليات التي تجري على متن اليخت، مثل، الإبحار ودخول الميناء وتخليص الأوراق وغير ذلك.

ج) الاستعداد للطوارئ والإجراءات المتبعة في حالة الطوارئ.

الفصل الثالث: الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت

3-1 عام

3-1-1 يتم إصدار الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت بعد إكمال إجراء الفحص الأولي أو فحص التجديد على أحد اليخوت المتوافقة مع متطلبات هذه اللوائح. ويجب أن تصدر الشهادة أو يصادق عليها بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو بواسطة منظمة معتمدة بالنيابة عنها. وفي جميع الأحوال، تتحمل الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة المسؤولية الكاملة عن الشهادة.

3-1-2 لكي يتم الاحتفاظ بمدة صلاحية الشهادة، يجب إجراء عمليات فحص سنوي ومصادقة في غضون النطاق السنوي المحدد.

3-2 لغة الشهادة

3-2-1 بالنسبة إلى الرحلات الدولية، يجب أن تكون الشهادة باللغة الإنجليزية. ويمكن ترجمة الشهادة إلى العربية أو الفرنسية أو الأسبانية أو أي لغة أخرى عندما يكون ذلك مناسباً لتشغيل اليخت.

3-3 فترة الشهادة

3-3-1 يجب إصدار الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت لفترة تحددها الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة بحيث لا تتجاوز 5 سنوات.

3-3-2 عند إكمال فحص التجديد في غضون ثلاثة أشهر قبل تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة، تبدأ مدة صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ إكمال فحص التجديد وتنتهي في تاريخ لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة الموجودة.

3-3-3 عند إكمال فحص التجديد بعد تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة الموجودة، تبدأ مدة صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ إكمال فحص التجديد وتنتهي في تاريخ لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة الموجودة.

3-3-4 عند إكمال فحص التجديد قبل أكثر من ثلاثة أشهر من تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة الموجودة، تبدأ مدة صلاحية الشهادة الجديدة من تاريخ إكمال فحص التجديد وتنتهي في تاريخ لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ إكمال فحص التجديد.

3-3-5 في حالة إصدار الشهادة لمدة أقل من 5 سنوات، يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة مد فترة مدة صلاحية الشهادة لما بعد تاريخ انتهاء الصلاحية وحتى الحد الأقصى للمدة، وذلك بشرط إجراء عمليات الفحص عند إصدار الشهادة لفترة 5 سنوات.

3-3-6 في حالة إكمال فحص التجديد وعدم التمكن من إصدار شهادة جديدة أو وضعها على متن اليخت قبل تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة الموجودة، فيمكن للمنظمة المعتمدة من الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة المصادقة على الشهادة الموجودة وتصبح تلك الشهادة صالحة لفترة أخرى لا تتجاوز 5 أشهر من تاريخ انتهاء الصلاحية.

3-3-7 في حالة عدم وجود اليخت في المكان الذي سيتم إجراء الفحص فيه، في وقت انتهاء مدة صلاحية الشهادة، يجوز للهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة مد فترة مدة صلاحية الشهادة على أن يكون هذا المد بغرض السماح لليخت بالوصول إلى المكان الذي سيتم فيه إجراء الفحص فقط، ولا يكون ذلك إلا في الحالات التي تبدو مناسبة ومقبولة للقيام بذلك. ويجب عدم مد فترة صلاحية أي شهادة لأكثر من شهر واحد، ولا يجوز لليخت الذي تم مد فترة الصلاحية له، عند وصوله إلى المكان الذي سيتم إجراء الفحص فيه، المغادرة دون الحصول على شهادة جديدة. وعند إكمال فحص التجديد، تصبح الشهادة الجديدة صالحة حتى تاريخ لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة التي كانت موجودة قبل منح اليخت مد فترة الصلاحية.

3-3-8 فيما يتعلق بإعادة إصدار الشهادة، على سبيل المثال، في حالة ضياع الشهادة أو تصحيحها أو في حالة تغيير بيانات الشهادة مثل اسم اليخت أو ميناء التسجيل أو اسم المشغِّل، تصبح الشهادة الجديدة صالحة حتى تاريخ لا يتجاوز 5 سنوات من تاريخ إكمال فحص التجديد أو تاريخ انتهاء مدة صلاحية الشهادة الموجودة.

3-4 مدة صلاحية الشهادة

3-4-1 يتم إيقاف مدة صلاحية الشهادة الصادرة في أي من الحالات التالية:

أ) في حالة عدم إكمال عمليات الفحص ذات الصلة في خلال الفترة.

ب) في حالة عدم المصادقة على الشهادة.

ت) عند تحويل اليخت ليصبح تحت علم دولة أخرى.

ث) في حالة ما إذا أصبحت أية شهادة من الشهادات الإلزامية غير صالحة.

ج) في حالة تغيير أي معلومة من المعلومات المذكورة في الشهادة، وفي مثل هذه الحالة يجب إصدار شهادة جديدة.

ح) في حالة حدوث تلف أو خلل من شأنه أن يعرض حياة الأفراد على متن اليخت أو يعرض البيئة أو اليخت للخطر.

خ) في حالة ما إذا حاد اليخت أو معداته أو تجهيزاته أو بيئته بشكل كبير عن المتطلبات المحددة في هذه اللوائح.

د) إذا ما حاد نظام إدارة الأمن بشكل كبير عن متطلبات قانون إدارة السلامة الدولية أو القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

ذ) في حالة عدم الحفاظ على توافق حالة اليخت بعد الفحص.

ر) في حالة عدم تشغيل اليخت في إطار العوامل المنظِّمة وخارج نطاق أسوأ ظروف التشغيل المعتمدة.

3-4-2 لا يحق لأي يخت الحصول على امتيازات هذه اللوائح ما لم يكن لديه شهادة صالحة.

الفصل الرابع: الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت

4-1 عام

4-1-1 في حالة ما إذا كان اليخت أقل من 400 طن إجمالي، وكانت شهادة التصنيف غير مطلوبة أو لم يتم تقديمها، يجب إصدار شهادة بسلامة إنشاءات اليخت بعد إجراء عملية فحص أولي أو فحص تجديد. ويتم إصدار الشهادة بعد التحقق من الامتثال لمتطلبات هذه اللوائح، بمعنى الامتثال للقسم (3) (التكامل الهيكلي) والقسم (4) (تركيب الأجهزة والكهرباء) والقسم (7) (التنقل والتحكم)، حسب الاقتضاء. ويجب أن تصدر الشهادة أو يصادق عليها بواسطة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو بواسطة منظمة معتمدة بالنيابة عنها.

4-2 لغة الشهادة

4-2-1 بالنسبة إلى الرحلات الدولية، يجب أن تكون الشهادة باللغة الإنجليزية. ويمكن ترجمة الشهادة إلى العربية أو الفرنسية أو الأسبانية أو أي لغة أخرى عندما يكون ذلك مناسباً لتشغيل اليخت.

4-3 فترة الشهادة

4-3-1 يجب إصدار الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت لفترة تحددها الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة بحيث لا تتجاوز 5 سنوات.

4-3-2 لا يلزم إجراء عمليات فحص سنوية ولا تلزم المصادقة السنوية من أجل الاحتفاظ بمدة صلاحية الشهادة طوال فترة خمس (5) سنوات.

4-3-3 يتم تجديد الشهادة وفقاً لأحكام الفصل (3-3).

الفصل الخامس: صيانة الحالة بعد الفحص

5-1 الصيانة

5-1-1 يجب صيانة حالة اليخت ومعداته وفقاً لدليل الصيانة بحيث تصبح متوافقة مع أحكام هذه اللوائح، وذلك لضمان بقاء اليخت مناسباً من جميع النواحي للعمل دون تعريض حياة الأفراد على متنه أو البيئة أو اليخت نفسه للخطر.

5-2 التغييرات

5-2-1 بعد إكمال عملية فحص لليخت، يجب عدم إجراء أي تغيير على البنية والمعدات والتجهيزات والترتيبات والمواد التي يغطيها الفحص دون الحصول على موافقة الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة أو المنظمة المعتمدة التي تتصرف بالنيابة عنها.

5-3 الحوادث

5-3-1 في حالة وقوع حادث أو اكتشاف خلل، بحيث يؤثر أي منهما على سلامة اليخت أو على فعالية أو كمال البنية والمعدات والتجهيزات والترتيبات والمواد، يجب على الشخص المسؤول أو الشركة المالكة لليخت تقديم تقرير في أقرب فرصة ممكنة إلى الهيئة الوطنية للمواصلات بدولة الإمارات العربية المتحدة والمنظمة المعتمدة منها المسؤولة، والتي تبدأ تحقيقات لتحديد ما إذا كان من اللازم إجراء عملية فحص عارض أم لا.

5-3-2 إذا كان اليخت موجوداً في منطقة خاضعة لسلطة حكومة أخرى، يجب على الشخص المسؤول أو الشركة المالكة تقديم تقرير على الفور إلى الجهات المختصة في دولة الميناء ويجب أن تتحقق المنظمة المعتمدة من تقديم هذا التقرير.

الـمـلاحـــق

ملحق (أ): التحقق من التوافق: تقييم المخاطر

يُستخدم تقييم المخاطر للتحقق من التوافق مع المتطلبات الوظيفية المحددة في هذه اللوائح عند وضع تصميمات أو معدات أو أنظمة أو عمليات جديدة و/ أو بديلة في أحد اليخوت في الوقت الذي تكون فيه هذه الخصائص الجديدة / البديلة غير مغطاة بشكل كافٍ في الأحكام المقررة في هذه اللوائح أو ما إذا ظهر عدم توافقها من خلال التحليل أو التوضيح.

ويتمثل الهدف من التحقق من الصحة عن طريق تقييم المخاطر في توضيح ما إذا كانت المخاطر المرتبطة بأحد التصميمات أو المعدات أو الأنظمة أو العمليات الجديدة / البديلة تعادل أو تقل عن المخاطر الموجودة في يخت مشابه متوافق مع الأحكام المقررة.

ويجب تقديم الدليل على ذلك من خلال إجراء تقييم للمخاطر يعتمد على المقارنة بين كلا المستويين.

يتضمن تقييم المخاطر تقييم الاحتمالات والنتائج المتعلقة بالأحداث التي قد تكون لها أثار سلبية وغير مرغوب فيها على سلامة الأفراد و/ أو البيئة و/ أو الممتلكات (المرجع، نظام إدارة المخاطر ISO/FDIS 31000). ويشمل تقييم المخاطر ثلاث خطوات أساسية يجب تنفيذها وتقديم الدليل عليها من أجل استخدام تقييم المخاطر للتحقق من التوافق فيما يتعلق بهذه اللوائح:

1 – تحديد المخاطر

يتمثل الهدف من الخطوة الأولى في تحديد الأخطار (مصادر الخطورة) والأحداث العارضة وأسبابها ونتائجها المحتملة (المرجع ISO 31000). ويجب تحديد جميع المخاطر ذات الصلة بأحد التصميمات أو المعدات أو الأنظمة أو العمليات الجديدة و/ أو البديلة المحددة وذلك من أجل التأكد من تقييم جميع الأخطار ذات الصلة بها.

وينبغي تنفيذ عملية تحديد المخاطر باستخدام طرق تحديد المخاطر المعترف بها (على سبيل المثال، طريقة تحديد الأخطار "HAZID") وذلك في ورشة عمل لتحديد المخاطر. ويجب أن يضم فريق العمل على تحديد المخاطر أفراداً لديهم المعرفة والخبرة اللازمة فيما يتعلق بالتصميم والمعدات والأنظمة والعمليات التشغيلية في الجوانب ذات الصلة بتصميم اليخت والعمليات التشغيلية به. كما ينبغي أن تشمل المجموعة خبرات تغطي الناحيتين النظرية والعملية. ويمكن إيجاد الآليات والإرشادات العامة المتعلقة بتحديد المخاطر في التعميم رقم 1023 الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة لمنظمة البحرية الدولية (إرشادات تقييم السلامة السابق).

2 – تحليل المخاطر

يجب تحليل المخاطر المحددة وتقييم وتحديد مستوى الخطورة في كل منها. وهذه العملية قد تكون كمية أو نوعية بشكل عام.

وفي حالة اختيار المنهج الكمي، يجب استخدام الوسائل المعترف بها (على سبيل المثال، هرميات المساهمة في المخاطر، المرجع: إرشادات تقييم السلامة السابق، التعميم رقم 1023 الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة لمنظمة البحرية الدولية). ويتكون تقييم المخاطر الكمي من تقييم التكرار / تقييم الاحتمالية وتحليلات نتائج الأخطار المحددة.

أما في حالة استخدام منهج تقييم المخاطر النوعي، فيجب تنفيذه باستخدام مخطط تقييم مخاطر مناسب على أن يقوم به فريق تقييم مخاطر مشكل على النحو الصحيح. ويعتبر مخطط منظمة البحرية الدولية المحدد في إرشادات تقييم السلامة السابق (التعميم رقم 1023 الصادر عن لجنة السلامة البحرية التابعة لمنظمة البحرية الدولية) مناسباً بشكل كبير لأداء هذا الغرض. والمتطلبات الواجب توافرها في فريق تحليل المخاطر هي نفسها المذكورة بالنسبة إلى فريق تحديد المخاطر.

3 – تقييم المخاطر

إن تقييم المخاطر عبارة عن عملية تعتمد على مقارنة نتائج تحليل المخاطر بمعايير المخاطر المحددة. وفي إطار التحقق من التوافق مع المتطلبات الوظيفية لهذه اللوائح، فإن الهدف من هذه العملية يتمثل في توضيح ما إذا كان من الممكن قبول أي مخاطر إضافية أو تحملها أم لا.

والغرض من عملية تقييم المخاطر هو إظهار تكافؤ السلامة بحيث تكون المخاطر المتعلقة بتصميم أو معدات أو نظام أو عملية جديدة / بديلة على نفس المستوى عند إثبات التوافق مع الأحكام المقررة. ويجب أن تكون نتائج تقييم المخاطر ناتجة عن مقارنة بين المخاطر المحددة للتصميم أو المعدات أو النظام أو العملية الجديدة وبين نتيجة تقييم مخاطر عامة عند استخدام المتطلبات المقررة في هذه اللوائح. فإذا اتضح أن مستوى المخاطر أعلى، فحينها يجب اتخاذ إجراءات لتقليل المخاطر إلى مستوى مكافئ للمستوى الخاص باستخدام المتطلبات المقررة.

يجب تدعيم التحقق من توافق التصميم أو المعدات أو النظام أو العمليات الجديدة / البديلة المتعلق بالمتطلبات الوظيفية لهذه اللوائح باستخدام تقييم المخاطر بتقرير تقني يُطلب اعتماده من الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة أو أي منظمة معتمدة بالنيابة عن الهيئة. ويجب أن يشمل تقرير تقييم المخاطر توضيحاً لجميع الطرق المستخدمة والافتراضات الموضوعة خلال عملية التقييم.

يجب أن يتضمن تقرير تقييم المخاطر ما يلي، كحد أدنى:

أ) بيان تفصيلي لسبب ضرورة تقييم المخاطر للتحقق من التوافق مع المتطلبات الوظيفية لهذه اللوائح،

ب) وصف لبنود التصميم أو المعدات أو النظام أو العملية الجديدة / البديلة غير المغطاة بشكل كافٍ في المتطلبات المقررة في هذه اللوائح،

ج) إشارة إلى المتطلبات الوظيفية المطلوب الامتثال لها بالإضافة إلى المتطلبات المقررة التي لا يمكن الوفاء بها في هذه اللوائح،

د) قائمة شاملة بالأخطار (مصادر الخطورة) المحددة والسيناريوهات ذات الصلة بها،

هـ) وصف للأسباب والآثار،

و) توضيح لجميع الافتراضات والقرارات التي تم اتخاذها في عملية تقييم المخاطر،

ز) عرض للعوامل المؤثرة في المخاطر،

ح) عرض لتوزيع المخاطر،

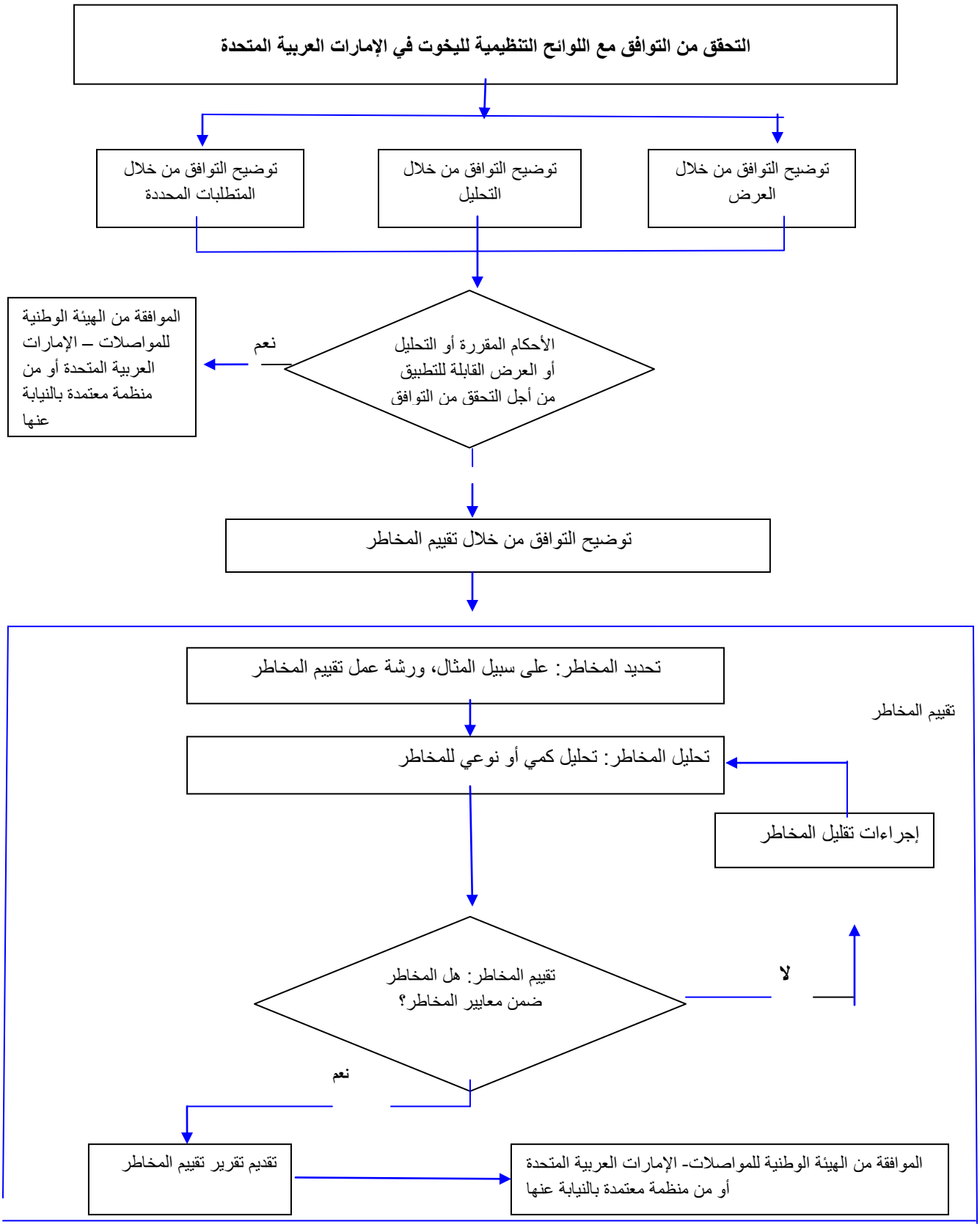
ط) في حالة تنفيذ تقييم المخاطر الكمي، يجب أن يتضمن التقرير مصادر الحادث والإحصائيات التي يمكن الاعتماد عليها،

ي) في حالة تنفيذ تقييم المخاطر النوعي، يجب أن يتضمن التقرير تشكيل مجموعة العمل القائمة بتقييم المخاطر، بما في ذلك خبرة أفرادها وأدوارهم، بالإضافة إلى مخطط المخاطر،

ك) عرض نتائج تقييم المخاطر والمقارنة بتقييم المخاطر العامة،

ل) وصف إجراءات تخفيف المخاطر المقترحة التي يتم تنفيذها لتقليل المخاطر إلى مستوى السلامة المكافئ للمستوى الموجود في يخت متوافق مع المتطلبات المقررة في هذه اللوائح،

م) مستوى المخاطرة المتبقية بعد تنفيذ إجراءات تخفيف المخاطر.


التحقق من التوافق مع اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة
توضيح التوافق من خلال العرض
توضيح التوافق من خلال التحليل
توضيح التوافق من خلال المتطلبات المحددة
الأحكام المقررة أو التحليل أو العرض القابلة للتطبيق من أجل التحقق من التوافق
نعم
الموافقة من الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة أو من منظمة معتمدة بالنيابة عنها
توضيح التوافق من خلال تقييم المخاطر
تقييم المخاطر
تحديد المخاطر: على سبيل المثال، ورشة عمل تقييم المخاطر
تحليل المخاطر: تحليل كمي أو نوعي للمخاطر
إجراءات تقليل المخاطر
تقييم المخاطر: هل المخاطر ضمن معايير المخاطر؟
لا
نعم
تقديم تقرير تقييم المخاطر
الموافقة من الهيئة الوطنية للمواصلات- الإمارات العربية المتحدة أو من منظمة معتمدة بالنيابة عنها

ملحق (ب): شهادة تسجيل يخت – الإمارات العربية المتحدة

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

شهادة تسجيل يخت للعمل الخاص وغير التجاري تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

اسم اليخت:.....

الرقم الرسمي:..... ميناء التسجيل:.....

الرقم أو الحروف المميزة:..... الرقم الدولي:.....

نشهد، بموجب أحكام [القانون البحري في الإمارات العربية المتحدة] وبيان الملكية المقدم، بأن:

اسم المالك الإماراتي (مواطن / حاصل على الجنسية) أو .....

اسم المنشأة المسجلة في الإمارات العربية المتحدة: .....

عنوان المالك / المنشأة (على النحو الساري): .....

رقم تعريف المنشأة (على النحو الساري): .....

هو مالك اليخت المذكور اسمه أعلاه.

البيانات الخاصة باليخت:

الاسم السابق: .....

إجمالي الحمولة بالطن:..... صافي الحمولة بالطن:.....

هيئة التصنيف: .....مكان / دولة البناء:.....

قام ببنائه:..... سنة البناء / رقم الحوض: .....

الشركة المصنعة للمحرك:..... مادة البند: .....

عدد المحركات ونوعها:..... قوة الدفع: .....

عدد الصواري:..... عدد الأرضيات: .....

الطول: ..... العرض: .....

العمق: ..... الارتفاع: .....

وافقت الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة، بالنيابة عن حكومة الإمارات العربية المتحدة، على الطلب المقدم من المالك المذكور أعلاه من أجل تسجيل اليخت، وحيث إن المالك قد قدم المتطلبات اللازمة للتسجيل، فقد تم تسجيل اليخت كما ينبغي بموجب قوانين الإمارات العربية المتحدة وتحت علمها.

تظل شهادة التسجيل هذه وجميع الحقوق والامتيازات الممنوحة بموجبها سارية على أساس مستمر، بشرط تقديم المالك متطلبات تجديد الشهادة مع إرفاق نسخة من تأكيد التسجيل لهذا العام من **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة** بها.

بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

.....

(المكان) **(الاسم)**

(اليوم – الشهر – السنة) **المدير العام**

ملحق (ت): الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت – الإمارات العربية المتحدة

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الإماراتية لسلامة اليخوت تاريخ الإصدار: (السنة – الشهر – اليوم)

يجب تكملة الشهادة بسجل سلامة المعدات

صادرة بموجب اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت: .....

الرقم أو الحروف المميزة: .....

ميناء التسجيل: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

تاريخ وضع الرافدة في اليخت أو الذي أصبح فيه اليخت على حالة البناء هذه أو، إذا كان منطبقاً، تاريخ بدء أعمال التحويل أو التبديل أو التعديل في الهيئة الرئيسية: (اليوم – الشهر – السنة)

نشهد بموجبه:

1 –بأن اليخت قد تم فحصه وفقاً لمتطلبات الجزء 12 من اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة.

2 –بأن نتيجة الفحص تبين أن حالة الاستقرار وسلامة التجهيزات والتنقل وأجهزة مكافحة الحريق والإنقاذ والمعدات جاءت مقبولة كما هو محدد في اللوائح المذكورة أعلاه وأن اليخت مستوفٍ للمتطلبات ذات الصلة من البنود 1 و2 و6 و7 و8 و9 من اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة ونتيجة الفحص مقبولة.

3 –بإصدار شهادة إعفاء لليخت ☐

الحد الأقصى لعدد الأشخاص المصرح بهم على متن اليخت:

نوع تشغيل اليخت	أقصى عدد من الأشخاص على متن اليخت
تشغيل ساحلي:	.....
تشغيل في المحيط:	.....
تشغيل قطبي:	.....

حدود الخدمة والتشغيل، إن وجد:

هذه الشهادة صالحة حتى: (اليوم– الشهر – السنة)

تاريخ إكمال الفحص الذي استندت له هذه الشهادة: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان) _____

(اليوم– الشهر – السنة) (الاسم)

(القائم بالفحص)

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

الفحص السنوي الإلزامي

نشهد بموجبه بأن:

اليخت قد تم فحصه وفقاً للبند 12 من اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة

تاريخ الإجراء: النطاق:

الفحص السنوي الإلزامي الأول: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

الفحص السنوي الإلزامي الثاني: المكان:..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

الفحص السنوي الإلزامي الثالث: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

الفحص السنوي الإلزامي الرابع: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

الفحص البيني

تاريخ الإجراء: ..... النطاق:.....

الفحص البيني: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

ملحق (ث): شهادة الحمولة الدولية

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

شهادة الحمولة الدولية (1969) تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر السنة)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لحمولة السفن لعام 1969

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

والتي بدأ سريان الاتفاقية بها بتاريخ 18 يوليو من عام 1982

بيانات اليخت

اسم اليخت: .....

الرقم أو الحروف المميزة: .....

ميناء التسجيل: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

الأبعاد الأساسية

الطول (المادة 2(8)): .....

العرض (اللائحة 2(3)): .....

العمق من المنتصف إلى الأرضية العليا: (اللائحة 2(2)): .....

حمولة اليخت:

إجمالي الحمولة بالطن: .....

صافي الحمولة بالطن: .....

نشهد بموجبه بأن حمولة هذا اليخت قد تم تحديدها وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن، لعام 1969.

يقر الموقع أدناه بأنه مخول على النحو الواجب من الحكومة المذكورة لإصدار هذه الشهادة.

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان) .....

(اليوم – الشهر – السنة) **(الاسم)**

القائم بالفحص

1 تاريخ وضع الرافدة أو التاريخ الذي أصبح فيه اليخت على حالته هذه (المادة 2(6))، أو تاريخ إجراء تعديلات أو تغييرات في الهيئة الرئيسية لليخت (المادة 3(2)(ب))، حسبما يكون مناسباً.

ملحق (ج) – شهادة خطوط الشحن الدولية

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

شهادة خطوط الشحن الدولية تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، والمعدلة بالبروتوكول المتعلق بها لعام 1988

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت: .....

الرقم أو الحروف المميزة: .....

ميناء التسجيل: .....

الطول كما هو محدد في المادة 2(8): ..... متراً

الرقم الدولي: .....

السطح الحر معين على أنه: * يخت جديد * يخت موجود

نوع اليخت: *النوع "أ" * النوع "ب" مع تقليل السطح الحر

*النوع "ب" * النوع "ب" مع زيادة السطح الحر

السطح الحر بداية من خط ظهر اليخت: خط الشحن:

الاستوائي_____ملم (مياه البحر الاستوائية) _____ملم فوق الخط (مياه البحر في الصيف)

الصيف_____ملم (مياه البحر في الصيف) الحافة العليا من خط الشحن من مركز الدائرة

الشتاء_____ملم (مياه البحر في الشتاء) _____ملم تحت الخط (مياه البحر في الصيف)

مياه شمال الأطلسي في الشتاء_____ملم _____ملم تحت الخط (مياه البحر في الصيف)

الخشب في المياه الاستوائية_____ملم (خشب في الاستوائي) _____ملم فوق الخط (الخشب في الصيف)

الخشب في الصيف_____ملم (الخشب في الصيف) _____ملم فوق الخط (الخشب في الصيف)

الخشب في الشتاء_____ملم (الخشب في الشتاء) _____ملم تحت الخط (الخشب في الصيف)

الخشب في شمال الأطلسي في الشتاء_____ملم _____ملم تحت الخط (الخشب في الصيف)

الخط المسموح به في المياه العذبة لجميع الأسطح الحرة غير المصنوعة من الخشب: _____ملم.

الخط المسموح به للأسطح المصنوعة من الخشب في المياه العذبة: _____ملم.

الحافة العليا من خط ظهر السفينة التي تم قياس هذه الأسطح الحرة منها هي _____ملم من الأرضية

اسم اليخت: _____ رقم الشهادة

تاريخ الإصدار (اليوم – الشهر – السنة)

نشهد بموجبه بأن [2] [1]:

1 –اليخت قد تم فحصه وفقاً لمتطلبات المادة 14 من الاتفاقية.

2 –الفحص يوضح أن الأسطح الحرة قد تم تعيينها وتم تحديد خطوط الشحن الموضحة أعلاه وفقاً للاتفاقية.

تاريخ إكمال الفحص الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم– الشهر – السنة)

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم – الشهر – السنة)، بشرط إجراء عمليات فحص سنوية وفقاً للمادة 14 (1) من الاتفاقية.

صادرة من (المكان) بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(اليوم – الشهر – السنة) _____

(الاسم)

(القائم بالفحص)

1– عندما يغادر اليخت من ميناء يقع على نهر أو مياه إقليمية، يُسمح بالشحن الزائد بما يتوافق مع وزن الوقود والمواد الأخرى المطلوبة للاستهلاك بين نقطة المغادرة والبحر.

2– عندما يكون اليخت في المياه العذبة ذات كثافة الوحدة، يمكن استخدام خط الشحن بالمقدار المسموح به للمياه العذبة الموضح أعلاه. وعندما تكون كثافة المياه غير كثافة الوحدة، يتم السماح بمقادير بالتناسب مع الفرق بين كثافة 1.025 والكثافة الفعلية.

ملحق (ح) – شهادة التصنيف

"**هيئة التصنيف**"

شهادة التصنيف

صادرة بموجب أحكام وقوانين "هيئة التصنيف"

بيانات اليخت:

اسم اليخت: .....

الرقم الدولي : .....

الشركة التي قامت ببنائه: .....

رقم حوض البناء: .....

المالك: .....

رقم تعريف اليخت في هيئة التصنيف:.....

نشهد بموجبه بأن اليخت المذكور أعلاه قد تم فحصه بواسطة "هيئة التصنيف" وفقاً لقوانين الهيئة وأنه، عند إكمال الفحص بتاريخ (اليوم – الشهر – السنة)، فقد وافقت إدارة الهيئة على حالة بدن اليخت ومعداته وأجهزته وأنها متوافقة مع المتطلبات القانونية السارية من أجل تسجل التصنيف التالي:

توجد اقتراحات وشروط متعلقة بالصيانة والتعامل مع اليخت في الملحق بشهادة التصنيف الخاصة باليخت. وقد تم توضيح الحالة الحالية للفحص وشروط التصنيف في حالة التصنيف الصادرة من جانب الهيئة.

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم – الشهر – السنة) بشرط الامتثال لمتطلبات الاحتفاظ بالتصنيف وفقاً للقوانين وباستثناء ما إذا تم إيقاف التصنيف أو سحبه.

هيئة التصنيف، (المكان) التاريخ: (اليوم – الشهر – السنة)

.....

(الاسم)

(اللقب)

اسم اليخت:..... رقم التعريف في هيئة التصنيف:

تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

تكملة لشهادة التصنيف

المصادقة على عمليات الفحص السنوية والبينية

نشهد بموجبه بأنه، عند إجراء الفحص المطلوب بموجب أحكام "هيئة التصنيف"، وجد أن اليخت مستوفٍ للمتطلبات ذات الصلة بهذه الأحكام.

الفحص السنوي: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، "هيئة التصنيف"

الفحص السنوي / البيني [1]: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع.....

القائم بالفحص، "هيئة التصنيف"

الفحص السنوي: المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، "هيئة التصنيف"

المصادقة على تقديم التاريخ السنوي

وفقاً لأحكام "هيئة التصنيف"، فإن التاريخ السنوي الجديد هو: .....

المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، "هيئة التصنيف"

المصادقة على مد فترة مدة صلاحية الشهادة حتى الوصول إلى ميناء الفحص

تعتبر هذه الشهادة صالحة، وفقاً لأحكام "هيئة التصنيف"، حتى .....

المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، "هيئة التصنيف"

المصادقة على اكتمال فحص التجديد

نشهد بموجبه بأنه، عند إجراء الفحص المطلوب وفقاً لأحكام "هيئة التصنيف"، وجد أن اليخت مستوفٍ لمتطلبات الأحكام ذات الصلة.

تعتبر هذه الشهادة صالحة حتى.....

المكان: ..... التاريخ: .....

الختم التوقيع:.....

القائم بالفحص، "هيئة التصنيف"

1– يمكن حذفه حسب الحاجة.

ملحق (خ): الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الإماراتية لبناء اليخوت تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت: .....

الرقم أو الحروف المميزة: .....

ميناء التسجيل: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

تاريخ وضع الرافدة في اليخت أو الذي أصبح فيه اليخت على حالة الإنشاء هذه أو، إذا كان منطبقاً، تاريخ بدء أعمال التحويل أو التبديل أو التعديل في الهيئة الرئيسية: (اليوم– الشهر – السنة)

نشهد بموجبه:

1 –بأن اليخت قد تم فحصه وفقاً لمتطلبات الجزء 12 من اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة.

2 –بأن نتيجة الفحص تبين أن حالة الإنشاءات والتجهيزات والمعدات جاءت مقبولة كما هو محدد في اللوائح المذكورة أعلاه وأن اليخت مستوفٍ للمتطلبات ذات الصلة من البنود 3 و4 و7 من اللوائح التنظيمية لليخوت في الإمارات العربية المتحدة ونتيجة الفحص مقبولة.

3 –بإصدار شهادة إعفاء لليخت ☐

حدود الخدمة والتشغيل، إن وجدت: _____.

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم – الشهر – السنة) بشرط إدارة عمليات الصيانة والتشغيل والسلامة في اليخت ومعداته على نحو مقبول.

تاريخ إنهاء الفحص الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان) .....

(اليوم – الشهر – السنة) (الاسم)

(القائم بالفحص)

ملحق (ح): الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والتعديلات عليها

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت.....

رقم تعريف اليخت في الإمارات العربية المتحدة: .....

الرقم أو الحروف المميزة:.....

ميناء التسجيل:.....

نوع اليخت: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

بيانات الشركة

اسم الشركة: .....

عنوان الشركة: .....

رقم تعريف الشركة: .....

نشهد بموجبه بأن:

1 –بأنه قد تم التحقق من صحة نظام الأمن وجميع المعدات الأمنية المرتبطة به في اليخت وفقاً للقسم 19–1 من الجزء (أ) من القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

2 –بأن عملية الفحص قد أظهرت أن نظام الأمن في اليخت وجميع المعدات الأمنية المرتبطة به مقبولة من جميع الجوانب وأن اليخت مستوفٍ للمتطلبات السارية وفقاً للقسم 11–2 من الاتفاقية والجزء (أ) من القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

3 –بأن اليخت مزود بخطة معتمدة للأمن.

تاريخ الفحص الأولي / فحص التجديد الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم – الشهر – السنة)

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم– الشهر – السنة)، بشرط أن تجرى عليها عمليات فحص وفقاً للقسم 19–1–1 من الجزء (أ) من القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان)

.....

(اليوم – الشهر – السنة) (الاسم)

(القائم بالفحص)

ملحق (د): الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الإماراتية الوطنية لأمان اليخوت تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام القانون الدولي لأمن السفن والموانئ

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت.....

رقم تعريف اليخت في الإمارات العربية المتحدة: .....

الرقم أو الحروف المميزة:.....

ميناء التسجيل:.....

نوع اليخت: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

بيانات الشركة

اسم الشركة: .....

عنوان الشركة: .....

رقم تعريف الشركة: .....

نشهد بموجبه:

4 –بأنه قد تم التحقق من صحة نظام الأمن وجميع المعدات الأمنية المرتبطة به في اليخت وفقاً للقسم 19–1 من الجزء (أ) من القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

5 –بأن عملية الفحص قد أظهرت أن نظام الأمن في اليخت وجميع المعدات الأمنية المرتبطة به مقبولة من جميع الجوانب وأن اليخت مستوفٍ للمتطلبات السارية وفقاً للقسم 11–2 من الاتفاقية والجزء (أ) من القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

6 –بأن اليخت مزود بخطة معتمدة للأمن.

تاريخ الفحص الأولي / فحص التجديد الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم – الشهر – السنة)

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم– الشهر – السنة)، بشرط أن تجرى عليها عمليات فحص وفقاً للقسم 19–1–1 من الجزء (أ) من القانون الدولي لأمن السفن والموانئ.

صادرة من

(المكان)

(اليوم – الشهر – السنة) (الاسم)

(*التوقيع*) (*الختم أو ختم هيئة إصدار الشهادة، إذا كان منطبقاً*)

ملحق (ر): وثيقة التوافق

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

وثيقة التوافق تاريخ الإصدار: (السنة – الشهر – اليوم)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والتعديلات عليها

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات الشركة

اسم الشركة

(وفقاً للقيم 1–1–2 من قانون إدارة السلامة الدولية): .....

عنوان الشركة

(وفقاً للقيم 1–1–2 من قانون إدارة السلامة الدولية):.....

رقم تعريف الشركة

(وفقاً للقيم 1–1–2 من قانون إدارة السلامة الدولية):.....

نشهد بموجبه بأن نظام إدارة السلامة في الشركة قد تمت مراجعته ووُجد أنه مطابقاً لمتطلبات قانون إدارة السلامة الدولية الخاص بالتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث وذلك لأنواع اليخوت المذكورة أدناه:

وثيقة التوافق هذه صالحة حتى تاريخ: (اليوم – الشهر – السنة)

تاريخ مراجعة التطابق الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم– الشهر – السنة)

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان) .....

(اليوم – الشهر – السنة) (الاسم)

(القائم بالفحص)

ملحق (ز): الشهادة الدولية للإدارة الآمنة

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الدولية للإدارة الآمنة تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والتعديلات عليها

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت.....

رقم تعريف اليخت في الإمارات العربية المتحدة: .....

الرقم أو الحروف المميزة:.....

ميناء التسجيل:.....

نوع اليخت: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

بيانات الشركة

اسم الشركة: .....

عنوان الشركة: .....

رقم تعريف الشركة: .....

نشهد بموجبه بأن نظام إدارة السلامة في الشركة قد تمت مراجعته ووُجد أنه مطابقاً لمتطلبات قانون إدارة السلامة الدولية الخاص بالتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث، وذلك بعد التحقق من أن وثيقة التوافق الخاصة بالشركة سارية على نوع اليخت هذا الشهادة الدولية للإدارة الآمنة هذه صالحة حتى تاريخ (اليوم – الشهر – السنة)، بشرط استمرار بقاء صلاحية عمليات الفحص الدوري وصلاحية وثيقة التوافق.

تاريخ إكمال الفحص الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان) _____

(اليوم – الشهر – السنة) (الاسم)

(القائم بالفحص)

ملحق (س): الشهادة الإماراتية للإدارة الآمنة لليخوت

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الإماراتية للإدارة الآمنة لليخوت تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام قانون إدارة السلامة الدولية

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت.....

رقم تعريف اليخت في الإمارات العربية المتحدة: .....

الرقم أو الحروف المميزة:.....

ميناء التسجيل:.....

نوع اليخت: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

بيانات الشركة

اسم الشركة: .....

عنوان الشركة: .....

رقم تعريف الشركة: .....

نشهد بموجبه بأن نظام إدارة السلامة في الشركة قد تمت مراجعته ووُجد أنه مطابقاً لمتطلبات قانون إدارة السلامة الدولية الخاص بالتشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث، وذلك بعد التحقق من أن وثيقة التوافق الخاصة بالشركة سارية على نوع اليخت هذا الشهادة الدولية للإدارة الآمنة هذه صالحة حتى تاريخ (اليوم– الشهر – السنة)، بشرط الامتثال للبنود والشروط المذكورة أدناه، بالإضافة إلى المصادقة على إجراء فحص بيني فيما بين السنة الثانية والثالثة لتاريخ مدة صلاحية الشهادة.

صادرة من (المكان) بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(اليوم – الشهر – السنة) _____

(الاسم)

(القائم بالفحص)

ملحق (ش): الشهادة الدولية لمنع التلوث البحار بالزيت

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الدولية لمنع التلوث البحار بالزيت تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

يجب تكملة هذه الشهادة بسجل سلامة الإنشاء والمعدات

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973،
والمعدلة بالبروتوكول الصادر عام 1978 المرتبط بها (ويشار إليها فيما يلي بمصطلح "الاتفاقية")،
عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة
بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت.....

رقم تعريف اليخت في الإمارات العربية المتحدة: .....

الرقم أو الحروف المميزة:.....

ميناء التسجيل:.....

نوع اليخت: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

نوع اليخت: * **يخت بمحرك**

* **يخت شراعي**

* **يخت رحلات**

نشهد بموجبه:

1 –**بأن اليخت قد تم فحصه وفقاً للائحة رقم 6 من الملحق (1) من الاتفاقية.**

2 –**بأن الفحص أظهر أن الإنشاءات والمعدات والأنظمة والتجهيزات والترتيبات والمواد الخاصة باليخت وحالتها موافقة للمتطلبات السارية المذكورة في الملحق (1) من الاتفاقية.**

الملحوظات / التوصيات:

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم – الشهر – السنة)[1]، بشرط إجراء عمليات الفحص وفقاً للائحة 6 من الملحق (1) من الاتفاقية.

تاريخ إكمال الفحص الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة من بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

(المكان) _____

(اليوم – الشهر – السنة) (الاسم)

(القائم بالفحص)

1– يتم وضع تاريخ انتهاء الصلاحية كما هو محدد بواسطة الإدارة وفقاً للائحة 10–1 من الملحق (1) من الاتفاقية. ويتوافق اليوم والشهر المذكوران في هذا التاريخ مع التاريخ السنوي كما هو محدد في اللائحة 1–27 من الملحق (1) من الاتفاقية، وذلك ما لم يتم تعديله وفقاً للائحة 10–8 من الملحق (1) من الاتفاقية.

ملحق (ص): الشهادة الدولية لمنع التلوث البحار بالصرف

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الدولية لمنع التلوث البحار بالصرف تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973،

والمعدلة بالبروتوكول الصادر عام 1978 المرتبط بها (ويشار إليها فيما يلي بمصطلح "الاتفاقية")،

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت.....

رقم تعريف اليخت في الإمارات العربية المتحدة: .....

الرقم أو الحروف المميزة:.....

ميناء التسجيل:.....

نوع اليخت: .....

إجمالي الحمولة بالطن: .....

الرقم الدولي: .....

عدد الأفراد المصرح لليخت بحملهم: .....

تاريخ عقد البناء: (اليوم – الشهر – السنة).....

تاريخ وضع الرافدة في اليخت أو الذي أصبح فيه اليخت على حالة البناء هذه أو، إذا كان منطبقاً، تاريخ بدء أعمال التحويل أو التبديل أو التعديل في الهيئة الرئيسية: __(اليوم – الشهر – السنة).....

تاريخ التسليم: _(اليوم– الشهر – السنة) .....

*** يخت موجود**

*** يخت جديد**

الملحوظات / التوصيات:

الملحق (ض) – الشهادة الوطنية لمنع التلوث الجوي

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الوطنية لمنع التلوث الجوي تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام اللوائح الوطنية في الإمارات العربية المتحدة
عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة
بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت: _____

الرقم أو الحروف المميزة: _____

الرقم الدولي: _____

ميناء التسجيل: _____

إجمالي الحمولة بالطن: _____

هذه شهادة بأن:

1 –اليخت قد تم فحصه وفقاً للائحة رقم 5 من الملحق 6 من الاتفاقية،

2 –وأن الفحص أظهر أن المعدات والأنظمة والتجهيزات والترتيبات والمواد متوافقة تماماً مع المتطلبات السارية للملحق 6 من الاتفاقية

الملحوظات / التوصيات

هذه الشهادة صالحة حتى تاريخ (اليوم– الشهر – السنة)، بشرط إجراء عمليات الفحص وفقاً للائحة 5 من الملحق (6) من الاتفاقية.

تاريخ إكمال الفحص الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم– الشهر – السنة)

صادرة من (المكان)

(اليوم – الشهر – السنة)

بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

_____

(الاسم)

(القائم بالفحص)

الملحق (ط) – الشهادة الدولية لنظام منع الثلوث بالمخلفات

الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة رقم الشهادة:

الشهادة الدولية لنظام منع القاذورات تاريخ الإصدار: (اليوم – الشهر – السنة)

صادرة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المانعة للقاذورات على السفن (الاتفاقية)

عن الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة

بموجب سلطة حكومة الإمارات العربية المتحدة

بيانات اليخت

اسم اليخت: _____

الرقم أو الحروف المميزة: _____

ميناء التسجيل: _____

إجمالي الحمولة بالطن: _____

الرقم الدولي: _____

تاريخ الإصدار السابق للشهادة، هذه الشهادة تحل محل الشهادة الصادرة بتاريخ: _____

- ☐ لم يتم تطبيق نظام منع القاذورات المراقَب بموجب الملحق 1 بالاتفاقية أثناء أو بعد إنشاء هذا اليخت
- ☐ تم تطبيق نظام منع القاذورات المراقَب بموجب الملحق 1 بالاتفاقية على هذا اليخت قبل ذلك، لكن تمت إزالته بواسطة (اسم المنشأة) بتاريخ (التاريخ)
- ☐ تم تطبيق نظام منع القاذورات المراقَب بموجب الملحق 1 بالاتفاقية على هذا اليخت قبل ذلك، لكن تم تغطيته بطلاء بواسطة (اسم المنشأة) بتاريخ (التاريخ)
- ☐ تم تطبيق نظام منع القاذورات المراقَب بموجب الملحق 1 بالاتفاقية على هذا اليخت قبل (التاريخ) [1]، لكن سيتم إزالته أو تغطيته بطلاء قبل (التاريخ)[2]

هذه شهادة بأن:

3 –اليخت قد تم فحصه وفقاً للائحة رقم 1 من الملحق 4 من الاتفاقية،

4 –وأن الفحص أظهر أن نظام منع القاذورات في هذا اليخت متوافق مع المتطلبات السارية للملحق 1 من الاتفاقية

تاريخ إكمال الفحص الذي تعتمد عليه هذه الشهادة: (اليوم– الشهر – السنة)

صادرة من (المكان)

(اليوم – الشهر – السنة)

بالنيابة عن **الهيئة الوطنية للمواصلات – الإمارات العربية المتحدة**

_____

(الاسم)

(القائم بالفحص)

1– تاريخ سريان المراقبة

2– تاريخ انتهاء صلاحية أي فترة تنفيذ محددة في المادة 4(2) أو الملحق 1.