

- Preference cargo

محموله ای که دارایی دولت محسوب می شود مانند (وسایل دفاعی یا یارانه ای مانند (A.I.D) (ارسال غلات و کمکرسانی امریکا) که مستلزم حمل و نقل بوسیله کشتی است که دارای پرچم آمریکاست تا بتواند به تجارت آبی امریکا کمک رساند و برای پرسنل آن فرصت شغلی ایجاد کند. اشاره می شود به قانون ترجیمی بار در سال ۱۹۰۴ و ۱۹۵۴. (قانون عملی شماره ۶۶۴-۸۴)

- Prime facie

یک حقیقت که تصور آن می رود صحیح باشد تا جائیکه از اظهارات اولیه می شود قضاوت کرد، این مطلب حقیقت دارد مگر آنکه خلاف آن ثابت گردد بوسیله مدارکی که دال بر تضاد با آن باشند. لایحه حمل و نقل «بصورت خالص و تمییز» در نظر اول قابل قبول است. یک مدرک گواه واضحی از ترتیب محموله است و همانند بازی فرض می گردد که به صورت قابل قبول هنگام دریافت باشد، و زحمت آن بر دوش حمل کننده است که آن را ثابت کند.

- Primary insurance

اولین لایحه بیمه ریسک ها، بیمه نامه تکمیلی می تواند محدودیتهای پوششی بیمه را بالا برد زمانیکه روی اولین لایحه بیمه قرار گیرد. نظر شود به «Excess Insurance» «بیمه اضافی»

- Privileged vessel

نظر شود به «Stand – On vessel» «کشتی آماده»

- Privity

علم داشتن به شرایط موجود

- Processing cover

تایید پوشش بیمه ایی که به انبار رسیدن را هم ادامه می دهد و شامل می شود، آن بند انباری را که ادامه می دهد تا زمانیکه کاملاً مونتاژ شود.

- P

صورتحسابی که توسط عرضه کننده قبل از حمل کالا تهیه می شود به منظور آگاه کردن خریدار از مقادیر کالا، نوع کالای فرستاده شده، ارزش کالا و ویژگی کالای مورد نظر (اندازه، وزن و غیره) اطلاع رسانی توسط بیمه شده به شرکت بیمه یا نماینده شرکت در مدت زمان معقولی بعد از حادثه و رویدادی که خسارت وارد گردیده است.

- Propeller

چرخ فلزی یا پیچ که دارای دو یا چند تیغه است و به صورت زاویه ای به اسکله متصل می گردد و این چرخ یا پیچ به انتهای محومر پروانه کشتی متصل است و در آب می چرخد و کشتی را آماده می کند با نیروی رانش فشار آب به سوی جلو پیش رود. نظر شود به

«Shaft»

- Proportionate Fault

روش تقسیم مسئولیت خسارتی که به دو کشتی در هنگام برخورد و تصادم وارد شده است. در جائیکه هر کدام از مسئولیت کشتی ها برای خسارت کل است (درصد می گذارند) و بر اساس درجه و میزان تقصیر کشتی یا میزان خطای تصادم تعیین می گردد.

جایگزین اصل «تقسیم خسارت» در ایالات متحده در سال ۱۹۷۵ (دولت آمریکا در قبال شرکت حمل و نقل کننده موثق و قابل اطمینان) که با رسم و عمل خطوط در یای سایر جهان توافق داشته باشد.

نظر شود به «Diuided Damage» «تقسیم خسارتها».

- Protection & Indemnity (P & I)  
شرکت بیمه در مقابل طرف سوم صاحب کشتی تعهد و مسئولیت قانونی را برای خسارت، دارویی ها وارده می پردازد شامل (محموله، اسکله، عرشه کشتی، پروانه کشتی و غیره). بیمه تصادف کشتی تا آنجائیکه این مسئولیت تحت بند تصادم در بیمه نامه بدنه کشتی ذکر نشده باشد را تحت پوشش خود قرار نمی دهد. همچون صدمه شخصی و مرگ فردی و به عنوان «PANDI» نیز شناخته می شود.

- Protest  
نظر شود به «Master's Protest» «اعتراض کاپیتان کشتی».

- Proximate cause  
اصل «Causa proxima non remota spectator» که به لاتین نوشته شده است یا آنکه دلیل مستقیم، اصلی و فوری از دست دادن و خسارتی را در نظر گرفته باشد و نه بر دلیلی دور از ذهن یا اتفاقی.

- Pulp Temperature  
درجه حرارت اصلی گوشت یا موادی که کالاهایی که در یخچال نگهداری شده اند.

- Punitive Damages

خسارت و زیان اضافه بر مبلغ خسارت واقعی که بوسیله داگاه به عنوان جریمه مدافعی اعطا می شود به عنوان مثالی برای دیگران و همچنین به عنوان «خسارتهای نمونه ای» یا «خسارتهای بیشتر و بالاتر قرار دادی».

- Quarantine

محدودیت که بر کشتی گذاشته می شود و تمامی آنچه که در کشتی وجود دارد در بندری ارسال می گردد تا زمانیکه شرایط بهداشتی داخل کشتی مشخص گردد یا آنکه حمایت کنند از عموم افراد از بیماریهای مسری و واگیردار و در طی دوره قرنطینه پرچم زرد رنگ حاوی علامت Q برافراشته می شود. نظر شود به «Praticyue»

- Quay «key» تلفظ می شود

حاشیه یا ساحل تقویت شده ای که در آنجا کشتی بادگیری یا تخلیه می کند.

- RDC(Running Down بند)

نظر شود به «Collision clause» «بند تصادم کشتی»

- Re-Cooper / Re - cooperage

تعمیر یا تعویض سته بندیهای خسارت و زیان دیده و جمع بندی سالم و در سمت محموله را در موقع ترانزیت کردن آنها برای آنکه محموله سفر کشتی را کامل کند. این مورد بعد از آنکه کوپر «Cooper» که کارش تعمیر و درست کردن شبکه ها و خمیره های چوبی برای محل بار بود که به عنوان بسته بندی محل کالا در دوره اولیه ارسال بار رد کشتی ها صورت می گرفته است.

- Record

نظر شود به «American Bureau of shipping» «اداره حمل و نقل آمریکا»

- Recovery

مبلغی که دریافت شده است از شخص سوم که مسئول شده است برای ضرری که ادعای

برای آن پرداخت شده است. رجوع شود به «Subrogation»

- Red Label

برجسیبی که بر حمل و نقل مواد خطرناک زده می شود و برای انبار کردن کالاها بر روی

عرشه کشتی صورت می گیرد.

- Red Letter clause

یک بندی که به رنگ قرمز در قرارداد نوشته می شود تا محدودیتهای مشخصی را به

طرفین آگاهی دهد و مواردی را که در داخل قرارداد ذکر گردیده است. این بند با

قراردادهای تعمیر کشتی شروع شده است.

- Reef

مرز یا ستیغ صخره ها و یا مرجانهای که در این امتداد قرار دارند یا به سطح دریا خیلی

نزدیک هستند و مانع خطرناکی را برای کشتی ایجاد می کنند.

- Reefer

محفظه یخچال دار یا انبار کالا در کشتی. نظر شود به صفحه ۱۰۶

- Reinsurance

یک تنظیم و تربیت بین شرکتهای بیمه که در آن یک شرکت (شرکت واگذارکننده) قسمتی از ریسک ها را واگذار می کند (بیمه نامه، حق بیمه، خسارت ها) به شرکتهای بیمه دیگری می دهد. یعنی (شرکت قبول کننده یا دوباره بیمه کننده). بنابراین ریسک خسارات گسترش می یابد و خسارات بزرگ غیر متعارفی را تحت یک بیمه نامه واحد به یک شرکت تحمیل نمی شود.

دوباره بیمه کننده می توانند شرکتهای بیمه دیگری باشند یا شرکتهای که تنها تخصص در بیمه را دارند. دو نوع بیمه مجدد وجود دارد.

۱- قرارداد بیمه مجدد ریسک های خاص و ویژه (بیمه نامه) که شرکت بیمه کننده مجدد حقوق را حفظ می کند (اختیارات) که هر ریسکی را که از شرکت واگذار کننده ارائه شده است را قبول یا رد کند.

۲- قرارداد بیمه مجدد (که معمولاً بر اساس سالانه نوشته می شود)، شامل گروه کلی از تجارتهاست که شامل بیمه نامه های یشماری می شود، در جائیکه شرکت واگذار کننده با واگذار کردن ریسک ها موافقت کند و شرکت بیمه کننده مجدد تمام ریسک ها (تمام بیمه) از کلاس خاص داد و ستدی را قبول نماید.

وقتیکه شرکت واگذار کننده که این دو قرارداد بیمه مجدد را منعقد کرده است، بیمه مجدد را معمولاً بر اساس یکی از پایه های زیر تضمین و تعیین می کنند.

- Prorate یا Quota share

بیمه مجدد که در آن بیمه کننده مجدد سهم می شود در سهم خود بر اساس حق بیمه و خساراتی که شرکت واگذار کننده بر اساس (درصد تابشی) در آن ها سهم می گردد. مانند: ۲۵٪، ۳۰٪، یا درصد دیگری.

- Excess of loss

بیمه مجدد که در آن بیمه کننده (موضوع محدودیت مخصوص است) ۱۰۰٪ خسارات شرکت واگذار کننده را می پردازد که بالاتر از محدودیتهای موافقت شده می باشد از قبیل (یک میلیون دلار، حفظ پول) یا بر اساس ریسک هر عملی است که اضافه بر یک مجموعه شخصی از تمامی ضررهای یک نوع مخصوصیت. (مثل ۱۰ میلیون برای خسارات طوفان) شامل انواع بیمه های مجدد می شود، فاجعه ها و وقایع برای هر یک و برای اتفاق و اضافه مجموعه خساراتها می باشد.

- Release

مدرک و سندی که توسط طرف سوم امضاء گردیده است و مدعی رسید حاکی از پول مطالبه شده خود و توافق مبنی بر عدم مطالبات و حقوق بیشتر است.

- Repatriation

رفت و آمد و حمل بار توسط دریانورد از یک بندر خارجی به سوی بندری که از آنجا عازم شده است بندری که وی در آنجا متعهد خدمت کرده است به عنوان فردی از خدمه کشتی. نظر شود به «Seaman's Rights and» «حقوق و اصلاحات دریانوردان»

- Respondentia

فرم قدیمی و قبلی به صورت وام و امانت که توسط کاپیتان کشتی، بار و محموله را ضمانت کرده است. اگر بار و محموله به مقصد برسد امانت دوباره پرداخت خواهد شد. اما اگر بار و محموله به مقصد نرسد، وام گیرنده (امانت گیرنده) مجبور به دادن دوباره وام و امانت نمی باشد. نظر شود به «Bottomry Band» «تعهد و تضمین انتهایی»

- Rigging

برای تمامی واژه های جمعی که برای طناب ها، ریسمان ها، سیم ها، زنجیرها و میله و چوبهایی که به منظور حمایت و پشتیبانی (کل کشتی مورد استفاده قرار می گیرند را می نامیم (بکار برده می شود).

و همچنین برای حرکت تیر دکل کشتی و بادبانهای کشتی مورد استفاده قرار می گیرند.

- Risk

خط و ریسک تصادفی و اتفاقی به معنای آنچه که ممکن است اتفاق بیافتد، نه آنچه که احتمال وقوع آن غیر اجتناب پذیر باشد.

- R.o. d

(رنگ بافتن، اکسایش، زنگار)

مانع و محرومیتی که گاهی اوقات مورد استفاده قرار می گیرد به هنگام تضمین کردن حمل فولاد.

- Roll

نظر شود به «Vessel Movement»، «حرکت کشتی»

- Ro-Ro



نظر شود به «Vessel Types» «نوع کشتی» ضمیمه F.

- Rub Reils

روی نوارها و تکه های سنگین از چوب یا مواد دیگری گذاردن که در طول کشتی و در سمت خارجی بدنه کشتی قرار دارد و حرکت می کند به منظور حفاظت کردن از بدنه کشتی در برابر ضربه ها و خسارات ناشی از مالیدن اجسام به آن.

- Rudder

پره و تیغه قابل حرکت که تا آب امتداد دارد. (که معمولا بعد از قسمت انتهایی کشتی واقع شده است) و بمنظور مهار کردن کشتی مورد استفاده قرار می گیرد.

- Running Down Clause

نظر شود به «Collision clause»، «بند تصادم»

- Running lighis

چرخهای مختلف رنگی که مورد استفاده پلیس کشتی هستند بین غروب و طلوع خورشید به منظور سنجیدن و تشخیص دادن ارتفاع، سمت راست کشتی، دنباله (پاشنه کشتی) کشتی. کشتی ها در لنگر خود از این چراغهای رنگی مختلف استفاده می کنند.

- Ryan / Coxtape

نظر شود به «ابزار لازم برای ضبط درجه حرارت»

- Sacrifice

انهدام و ویرانی دلبخواهی غیر یا بریون انداختن دارایی در آب بمنظور جلوگیری از ضرر و خسارت بیشتر و سنگین تر. نظر شود به «General Average»، «میانگین عمومی»

- Said to contain (S T C)

تکذیب نامه لایحه دریایی حمل و نقل کردن که نشان می دهد حمل کننده دریایی نوع، مقدار یا شرایط بار را رسیدگی و تأیید نکرده است زمانیکه حمل کننده دریای بار و محموله را دریافت کرده است و کانتینر برای حمل و نقل را مهر و موم کرده است.

- Salvage

۱- سرویس و خدمات رایگان، اختیاری یا قراردادی که توسط شخص سومی انجام داده می شود برای کمک و مساعادت در دریا بمنظور نجات کشتی یا محموله از خطر موجود.

۲- پاداش نقدی برای انجام دادن چنان سرویس و خدمتی. نظر شود به « Salvage

Award»، «پاداش بازیافت».

۳- کشتی یا باری که از ضرر و زیان در دریا رهایی یافته است (نجات یافته است).

- Salvage Award

مقدار و میزان پاداشی که به فرد نجات دهنده برای رهنیدن دارایی و بار از خسارت وارده پیشنهاد می شود یا در خطر انداختن و مواجه شدن با خطر در رویدادها و اتفاقات دریایی صورت می گیرد.

- Salvage charge

هزینه ای که توسط شخص سوم در نجات دادن و رهنیدن کشتی و یا بار بالا آورده می شود و همچنین در دوباره مطالبه کردن محموله یا کشتی از خسارت و زیان در دریا متحمل می شوند.

- Salvage loss Adjustment

ترتیب و تنظیم شرکت بیمه از ضرر و خسارت کلی سازنده محموله و بار که مدعی می شود توسط پرداخت مابه التفاوت ارزش بیمه شده و درآمد و عایدی بازیافتی که توسط فروشنده کالای (محموله) خسارت دیده تخمین و تعیین می شود. نظر شود به «Particular Average Adjustat / PA Adjustmen»، «ترتیب میانگین ویژه»

- Salvage value

میزان و مقدار پول تخمین زده شده که می تواند توسط فروشنده دارایی، محموله یا کشتی مشخص و تعیین گردد.

- Salvor

(طرف)

۱- شخص سوم فردی که در حفظ و نجات دادن و همچنین مساعدت کردن به کشتی یا محموله آن از خسارت و زیان در دریا در نظر گرفته می شود.

۲- شخص یا شرکتی (مؤسسه بازرگانی) که مسئول فروش دارای و محموله خسارت دیده و صدمه دیده در دریا است.

- Screw

نظر شود به «Propeuer» «پروانه کشتی»

- Scuttling

عرق کردن عمدی کشتی بوسیله با کردن دریچه های کشتی، یا خو کردن گودالی در بدنه کشتی یا راه دادن آب بدرون کشتی.

- SDR

نظر شود به «Special Drawing Rights»، «ترسیم کردن حقوق ویژه» یا «حقوق مساوی ویژه»

- Sea – Bee vassels

نظر شود به «Vessel Types» «نوع کشتی» ضمیمه F.

- Seal

نظر شود به «Contanier Seal» «مهر و موم کانتینر»

- Seaman

فردی که در روی کشتی استخدام می شود برای سهمیم شدن و کمک کردن در زحمت های اهداف اصلی کشتی، ملوان یا کشتیران، عموماً شامل افسرهای کشتی نیز می شود.

- Seaman's Rights And Remeclies

#### 1- Traditional Entitlements

(بر اساس قانون دریایی عمومی پایه گذاری شده و روابط و مناسبات استخدام)

قانون عمومی دریایی که چهار اصلاح را تأمین می کند که مسئله بر کارگران به دریانوردان می باشد. (مرهون می باشد).

(نیازمند صاحب کشتی نیست) و به دریانوردی که بیماری و یا جراحات خود را در طی کار کردنش در کشتی نشان داده است یا مشروط به توقف کردن کشتی. این «حق، استحقاق» اصطلاحات صریحاً بدون ملاحظات اشتباه و در نظر گرفتن بی توجهی کارگران، صاحب کشتی یا دیگر افراد لایق غیر دریایی، مدیون می باشد:

#### 1-1 Maintenance

-۱-۱

مستمری و یا کمک هزینه روزانه ماندن و مستقر شدن در اتاق یا داخل کشتی (شامل غذا و جا مکان) در حالیکه دریانورد تا ساحل را دریافت می کند. منظور قصد تأمین کردن معاش و معیشت منطقی است. دریانورد اجازه و حق این را ندارد که خرجی و پولی را دریافت کند در حالیکه بوسیله جا و مکان و غذا و خوراک تأمین می شود. برای مثال: بیمارستان، زندان هم سلولی و هم اتاق و غیره. نرخها و مظنه ها از یک بندر به بندر دیگر متفاوت است و نرخها و میزانها در قراردادهای واحد قابل اجرا و اعمال است: نرخ و میزان خرجی نمونه و عادی ۲۰، ۴۰ دلار بای هر روز است.

## 1.2 Cure

بهترین مراقبتهای پزشکی موجود برای درمان کردن بیماران یا دریانوردان مصدوم در داخل یا خارج از بیمارستان که شامل هزینه های لازم و منطقی دکترها، پرستاران، بیمارستان، دارد، نوسازی و تعمیر، حمل و نقل برای معالجات پزشکی و استرداد به کشور متبوع، می باشد.

Note (به جملات زیر نگاه شود).

توجه شود: حفظ و نگهداری و معالجه و مراقبت های لازم تا زمانی که دریانورد بهبود یابد را شامل می شود.

و این یک وظیفه است یا تا زمانیکه حداکثر مراقبتها و معالجات صورت گرفته باشد حتی اگر در اول کار این امر صورت گیرد. «حداکثر مراقبت و معالجه» زمانیکه صورت می گیرد که دریانورد حداکثر شود و معالجات پزشکی را دریافت کند و بهبودی بیشتر شرایط

دریانورد حاصل نگردد و شرایط غیر قابل درمان و معالجه به نظر بیایند یا هرگونه درمان و معالجه بیشتر صرفاً درد و رنج بردن را از بین ببرد اما شرایط پزشکی را بهبود نبخشد.

هنگامیکه حداکثر درمان صورت گیرد شرایط پزشکی دریانورد دائمی و ثابت و پایدار اعلام شده باشد و کارگرن کشتی یا صاحب کشتی الزام به پرداختن خرجی و هزینه ها و درمان و معالجه پایان یافته است. اگر بازگشت صورت گیرد الزامات ممکن است مجدد از سر گرفته شود. (از نو شروع می شود). (تا صفحه دیگر ادامه دارد)

(ادامه حقوق و اصلاحات دریانوردان)

### ۱۰۳ Unearned wages

حقوق و دستمزدی که بعد از بیماری یا جراحی تا پایان سفر دریایی دریافت می شود. این مقدار پول می تواند شامل «انعامها» یا سهم «گرفتاریها» باشد. پایان سفر بستگی به موارد ویژه و خاص دارد و ممکن است پایان فصل برای دریانوردی باشد که به کار گرفته شده یا تا دوره بعدی متناوب حقوق است اگر که دریانورد حقوق بگیر باشد.

### ۱۰۴ Repatriation

رفت و آمد دریانورد از بندر خارجی و برگشت به بندر اول جائیکه وی به عنوان بخشی از افراد خدمه کشتی تعیین شده است.

## 2. Additional Remedies

(بر اساس قانون عمومی دریایی و قوانین و مقررات پایه گذاری شده است).

همچنین دریانورد دارای حقوقی است که برای وی بمنظور تحت پوشش دادن و باز گرفتن خسارات (پول) علاوه بر «حقوقی» که در بالا بدان ذکر شده می باشد. دریانورد می بایست قانون Jones، بی توجهی مقرر و قانونی کارگر و صاحب کشتی و عدم لیاقت دریایی افراد کشتی را می بایست ثابت کند بمنظور دریافت کردن خسارات تکمیلی تحت این اصلاحات، تعقیب و پیگیری اصلاحات اضافی معمولاً وکیل مدافعها، دعوای حقوقی و حتی محاکمه و دادرسی را شامل می شود اگر مذاکرات و صحبت‌های میان دریانورد و کارگر و صاحب کشتی به سازش و توافق مطلوبی نرسد. (و اصلاحات تکمیلی و اضافی به قرار زیر است:

## ۲.۱ Jones Act statutory Negugence of the Emploer

(صاحب کشتی را نیاز ندارد).

دریانوردی با پشت قانون Jones و بی توجهی مقرر کارگر / صاحب کشتی، عاملان که کارگران، پیشخدمتان یا مستخدمانی که موجب بیماری یا صدمه دریانورد شده اند را ثابت کند به منظور دریافت خسارتها. هرگونه تماس و ارتباط اتفاقی و سطحی، اهمیت ندارد که چگونه این بی احترامی ها و حقارتها به دریانورد اجازه این را می دهد که دوباره باز به کار گرفته شود.

## ۲.۲ Unseawor thiness of the uessel

تحت قانون عمومی دریایی صاحب کشتی مدیون وظایف کامل و محص دریانورد است برای آنکه مناسب بودن و ایمن بودن کشتی را تأمین کند و منطقا برای موارد مورد استفاده (مورد نظر)، خود مناسب و شایسته باشد و این وظیفه به فرد دیگری قابل واگذاری



نیست. دریانورد می بایست بیماری یا جراحت خود را ثابت کند که بوسیله بی لیاقتی ایجاد شده است. (شرایط بد و ناقص) از کشتی، تجهیزات آن یا خدمه آن به منظور دریافت کردن خسارت؛ این الزامات و درخواستها (احتیاجات) به بی توجهی صاحب کشتی بستگی ندارد.

بی توجهی تطبیقی دریانورد بازیافت و دریافت مجدد تحت هرگونه «اصلاح تکمیلی» را منع و غدغن نمی کند. صرفاً می تواند مقدار و میزان خسارت قابل دریافت و مسترد کردن آن را کاهش دهد. تحت هرگونه اصلاح تکمیلی، دریانورد می توان برای درد و رنج خود مقدار را دریافت کند شامل «از دست دادن درآمد و عایدی»، ضرر و زیان زیاد از ظرفیت درآمد

هزینه های پزشکی و درمانی و هرگونه خسارت منطقی یا هرگونه خسارت و زیانی که از قانون Jones و بی توجهی مقرر کارگر / صاحب کشتی را ناشی شده باشد.

دریانورد می تواند، معمولاً ادعای را باری هر دو اصلاح تکمیلی داشته باشد. هیچ گونه محدودیتی برای دریافت مجدد مقدار و میزان خسارت که دریانورد می تواند از کارگران / صاحب کشتی برای این اصلاحات تکمیلی دریافت کند، وجود نخواهد داشت. اما محدودیتی برای میزان و مقدار تحت پوشش وجود دارد که به موجب بیمه نامه P&I برای صاحب کشتی به منظور مطالبه کردن این حقوق وجود دارد. (موجود است).

#### • Seaworthy

شرایط عادی و بی عیب و نقص بدنه کشتی و تجهیزات، ماشین آلات، خدمه کشتی و انبار کردن محموله را می گویند بنابراین منطقی بطور موفقیت آمیزی مناسب باشد. برای برخورد



کردن با تمامی شرایط متفاوت دریای با دو طوفان و آب و هوای که بطور نرمال در یک سفر دریای مورد نظر، انتظار می رود.

- SED

(اظهارنامه صادرات حمل و نقل)

- Settlement conference

نظر شود به «راه حل جایگزینی مشاجرات و بحث و گفتگوها»

- Settling Agent

نماینده شرکت بیمه در یک کشور خارجی است فردی که دارای اختیار است برای سر و سامان دادن و سازش دادن مطالبات و بدست آوردن پول به نمایندگی از طرف شرکت بیمه.

- Sewepage

۱- سیستم لوله های فاضلاب و چاه ها و لوله های فاضلاب برای خارج کردن آب و پس مانده و زباله های مواد.

- Shaft

۲- فاضلاب: پس مانده مواد

(میله انتهایی) محور انتهایی (یا حرکت دادن محور و میله) که قدرت و نیرو را از موتور به پروانه کشتی منتقل می کند.

- Ship

واژه و اصطلاح عممی که برای هرگونه کشتی دریانوردی از سایر و اندازه چشمگیر و عظیمی بکار برده می شود. نوع، ساختار و بنا، دکل و اسباب کشتی، ماشین آلات،

تجهیزات یا اسباب رانش کشتی، نمی باشد بلکه فراتر از مقاصد حمل و نقل دریاست (حتی نظامی یا تجارتي و بازرگانی). کشتی های تفریحی را «yachts» می نامند. کشتی موضوع (تابع) و تحت سلطه حوزه قضایی دریای می شوند. از همان لحظه ای که ستون فقرات آن آب را لمس می کند (از همان لحظه ای که به آب انداخته می شود). نظر شود به «Vessel Types»

• Ship chandle «نوع کشتی» ضمیمه F.

فرد یا شرکتی که تجهیزات را می فروشد و برای کشتی فراهم می کند.

• Shipper

واگذار کننده و دلالی که (معمولا فروشنده) کالاها را به حمل کننده برای حمل و نقل آنها به فرد واگذار کننده عرضه می کند. (ارائه می دهد).

• Shipper's Instructions

به دستورالعملهای واگذار کننده به عامل و کارگزار خود یا حمل کننده محموله و بار گویند.

دستورالعملها ممکن است متفاوت باشند برای مثال؛ جزئیات خاص / بندها بر روی B/L چاپ شده اند. راهنمایی برای حمل کردن بار و محموله و تحویل دادن آنها.

• Shipper's Load and counl (Sl - & C)

یادداشت بر روی لایحه (صورتحساب) حمل کردن بار که مقدار و میزان بار کانتینر را که بارگیری شده است را نشان می دهد و توسط حمل کننده شمرده و حساب می گردد. یعنی: توسط حمل و نقل کننده چک یا تأیید نمی شود.

- Ship's BRUS

۱- زنگ زدن و به صدا درآوردن زنگ سیگنال قابل شنیدنی را ایجاد می کند که نشانگر زمان بر روی کشتی می باشد. یک زنگ برای هر نیم ساعتی شنیده می شود که آغازگر هر شروع ساعت می باشد. یک زنگ به معنای ساعت ۳۰:۱۲ و دو زنگ به معنای ۱۰:۵۵، سه زنگ ۳۵:۱ و همینطور تا ۵۵:۴ است (۸ زنگ). در ۳۰:۴ سیکل دوباره با یک زنگ آغاز می گردد.

۲- هر کشتی می بایست دارای زنگ باشد به هنگامی که کشتی در مه لنگر می اندازد.

- Ship Types

نظر شود به «Vessel Types» «نوع کشتی» ضمیمه F

- Shoal

هر مکانی در دریا، رودخانه و غیره، جاییکه آب کم عمق است و راندن کشتی در آنجا سخت و مشکل است.

- Shrink wrap

پلی تیلن یا ماده رسانای گرمای دیگری که مشابه با آن باشد و در اطراف واحدهای مختلفی قرار می گیرد (جمع می شود) بنابراین از آنها به عنوان یک واحد بر روی پالت (کفه بارگیری) محافظت می کند. به صفحه ۱۱۰ نگاه شود.

- Sight Draft

نظر شود به «Draft» «پیش نویس یا حواله»

- Sighling the Bottom

چک کردن و بازرسی کردن سمت زیرین کشتی را گویند.

- Silver Nitrate

ماده شیمیایی که توسط ارزیاب محموله و بار مورد استفاده قرار می گیرد بمنظور تحت کنترل کردن و امتحان کردن وجود نمک دریا در آب.

- Sinking

کشتی که شناوری خود را از دست بدهد و تاج کف دریا پایین برود یا در زیر آب برود تا حدی که زیر سطح آب قرار بگیرد. لازم نمی باشد که بکلی در زیر سطح آب قرار بگیرد و نمایان نباشد زمانیکه که کشتی ممکن است در آبهای کم عمق زیر آب برود و همچنان رو بنا و روساخت آن نمایان و اعیان باشد.

- Sister

۱- دو برابر کردن قطعات و اجزای سازنده ساختاری کشتی را بمنظور افزایش دادن استحکام و توان کشتی. برای مثال: دو برابر کردن شیارها و دنده ها در ساختار یک کشتی زمانیکه یکی از آنها بشکند یا ترک بردارد.

۲- شیء همانند و مشابه دیگری در شکل، اندازه یا طرح. برای مثال: کشتی همانند و خواهر.

- Sister ship clause

در رویداد و حادثه تصادم کشتی تا بین دو کشتی که هر دو دارای بیمه مشابهی هستند این بند در بیمه نامه بدنه حقوق مشابه تمضین شده ای را تایید می کند اگر هر دو کشتی به صورت جداگانه دارای آن باشند و به صورت جداگانه بیمه شده باشند.

- Skey

۱- بخش انتهای ستون فقرات کشتی جائیکه سکان می تواند به آن متصل شود.

۲- قایق های بادبانی جدید، تخته موج سواری و اتومبیل جمع و جور که دارای قسمت

ضمیمه ای در پشت کشتی می باشد که این قسمت از ستون فقرات کشتی مجزا شده

است و استحکام مستقیمی را برای کشتی فراهم می کند. نظر شود به «keel» «ستون

فقرات کشتی را گویند.»

- Skids

جفت یا سری از سرسره ها و تیغه های م سان و موازی که در زیر جعبه ها یا بسته ها

تعبیه می شود بمنظور بلند کردن درست و مطمئن آنها از سطح زمین تا بتواند دسترسی

به تیغه های بالابر چنگک دار را آسان و تسهیل نمود یا دیگر تجهیزات مخصوص جابجایی

و برداشتن و گذاشتن را گویند.

- Skiff

نظر شود به «pallette» «پالت - تخته»

نظر شود «Vessel Types» «نوع کشتی» ضمیمه F

- Slack water

نظر شود «Tides» «جزر و مد دریا»

- SLQC

نظر شود به «حمل کننده بار و شمارش آن» «Shipper's load & count»

- Sloop

نظر شود به «Vessel Types» «نوع کشتی» ضمیمه F

- Slops

موادی که بعد از عمل و کار کشتی به عنوان باز کردن جمع می گردند. همانند شستن باک و مخزن یا جدایی آب وزنه تعادل کثیف کشتی ممکن است شامل روغن، آب آزاد و معلق، رسوبات به حالت مسکوت و آب معلق باشد و معمولا در باک و مخزن روی هم جمع می شوند و یا مخزنهای که به صورت دائم به عنوان نگهدارنده چنین موادی تخصیص داده می شوند همچنان آنها را «Buge water» نیز می نامیم.

- Small craft warnings

سیستم نمایش دادن پرچم ها در طی روز و نشان دادن چراغها در شب در مکانها و جاهای مشخص و معلوم در بنادر دریانوردان را آگاه سازند از شرایط آب و هوای پیش بینی شده و شدت و قدرت باد.

نظر شود به «Wather warnings» «هشدارهای آب و هوا» ضمیمه D.

- Saind

۱- شرایط سالم و غیر صدمه دیده بار و محموله یا یک کشتی را گویند. به معنای «شرایط خوب و سالم و درست».

۲- اندازه گرفتن میزان عمق آب که در آن کشتی می تواند رانده شود یا مقدار مایع را گویند که در مخزن وجود دارد.

۳- توده طویل و باریک از آب که به بخش و توده بزرگتری از آب متصل است. برای مثال «Puget sound»

- South American claue

بندری در بیمه نامه بار که در زمانی که موارد تحت پوشش پایان می پذیرد، توضیح داده می شود و یا نمایان می شود برای حمل و نقل به جنوب امریکا. در چنین ارسالهای، این بند هم بند انبار به انبار را تحت الشعاع خود قرار می دهد و هم بعد تکمیلی و توسعه یافته دریایی را (MEC) و حتی تخلیه بعد بار از کشتی را نیز تحت پوشش خود قرار می دهد.

موارد تحت پوشش زمانی پایان می گیرد که یکی از موارد زیر اتفاق بیافتد:

۱- زمانی که بار محموله تحویل داده شود در انبار پایانی در مقصد مورد نظر در بیمه نامه

یا

۲- ۶۰ روز بعد از تخلیه بار از کشتی خارج از آب یا

۳- ۹۰ روز بعد از تخلیه کشتی خارج از آب در ارسال و حمل بار از طریق رودخانه

«Magdalena»

نظر شود به «بند انبار به انبار» «Warehouse to warelone clause»

- Spars

واژه عمومی برای قطعه ها و تکه های دایره وار چوب یا فلز که در کشتی مورد استفاده قرار

می گیرد تا از قرقره ها و اسباب آن محافظت کند مخصوصا از دکل و تیرک تحتانی

بادبانها.

- Special cargo policy

بیمه نامه محموله کماکان معتبر که محموله خاص از یک سفر یا مسافرت را تحت پوشش

خود می کند و این یک بیمه نامه کامل است و به اصطلاحات شرایطی از بیمه نامه بار آزاد

را در تحت پوشش خود قرار می دهد و زمانی مورد استفاده قرار می گیرد که مدارک بیمه مورد نیاز باشد.

خصوصاً توسط بانک که برگه اعتباری را صادر می کند. نظر شود به «گواهینامه بیمه»  
«Certificate of Insurance»

- Special Drawing Rights (SDR)

واحد بین المللی هایی که بکار برده می شود برای اندازه گیری و مقایسه ارزش بازار معامله کننده از کشورهای عضو متداول و رایج پول از بودجه مادی بین المللی و معادل ارزش بازار از ۵ کشور عضو مالی و پولی متداول می باشد. شامل: ایالات متحده امریکا، فرانسه، آلمان، ژاپن و انگلستان.

- Spinnaker

بادبان سه گوشش بزرگ رنگی که بر روی قایق های بادبانی نصب می شود زمانیکه قبل از باد به راه می افتند معمولاً زمانیکه مسابقه می دهند.

- Spoils

لایروبی کردن مواد از کف رودخانه یا بندر، لایروبی کردن انفال و اموال و غنایم

- Spontaneous combustion

مواد سوختی خود بخودی (خود بخود قابل اشتعال و سوختن هستند) بوسیله توسعه و پیشرفت گرمای داخلی بدون عملکرد یک علت خارجی و بیرونی. همچنین نظر شود به «آتش سوزی»  
«Fire»

- Spotting



قرار گرفتن کانتینر یا ماشین ریلی در مکان مشخص شده بمنظور بارگیری کردن یا تخلیه کردن بار.

#### • Spreader

- ۱- تیر فولادی افقی که به سیم جرثقیل و بالابر متصل می گردد بمنظور گسترده کردن و کشیدن سیمهای بالابرنده جدا از هم بکار برده می شود. بنابراین به صورت عمودی به طور ایمن به قسمت مخصوص بلند کردن محموله در یک ردیف قرار می گیرد، تنظیم می شود و بطور کارآمد بدون پیچاندن یا خم کردن یا خم و راست کردنی صورت می گیرد.
- ۲- وسیله و بخش که به منظور گسترده و بسط دادن نیرو استفاده می شود مانند یک میله طویل برای بلند کردن کانتینر و دارای ۴ گروه و قفلهای است که حتی ذره ای به هم پیچیده نمی باشد تا به قسمت مرکز کانتینر متصل شود.
- ۳- میله ای که بر روی دکل (تیرک) قایق بادبانی مورد استفاده قرار می گیرد تا طناب ها و بندها را از هم جدا نگه دارد و به صورت کشیده و محکم آنها را کنار هم قرار دهد.