

S. Sayısı : 50

Denizde Can Emniyetinin Korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Andlaşmaya katılmamıza dair Kanun tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu raporu (1/572)

T. C.

Başbakanlık

Muamelât Genel Müdürlüğü

Tetkik Müdürlüğü

Sayı : 71 - 1353, 6 - 2070

1. VI. 1949

Büyük Millet Meclisi Yüksek Başkanlığına

Denizde can emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Andlaşmaya katılmamıza dair Ulaştırma Bakanlığıca hazırlanan ve Bakanlar Kurulunun 18. V. 1949 tarihli toplantısında Yüksek Meclise sunulması kararlaştırılan Kanun tasarısı ile gerekçesi ve ilişiklerinin bağlı olarak sunulduğunu saygılarımla arz ederim.

Başbakan

Ş. Günaltay

GEREKÇE

Denizin çeşitli fırtına ve tehlikeleri karşısında her denizci Devlet öteden beri denizde can emniyetini korumak üzere çeşitli murakabe sistemleri ve mevzuat meydana getirmiştir. Zamanla deniz ticaretinin önemli ölçüde genişlemesi, deniz ticaretiyle ilgili bütün dünya devletlerine ait gemilerin sık sık diğer devletlerin liman ve karasularına girmesi zaruretini doğurmuş ve her memlekette denizde can emniyetini sağlamak amacıyla konmuş bulunan mevzuatın ayrı ayrı oluşu da her geminin başka memleket limanlarında çok büyük zorluklarla karşılaşmasını mucip olmuştur.

Mâruz kalınan bu müşkülât karşısında her denizci memleket yeknesak bir denizcilik murakabe sistemine doğru gidilmesini zaruri telâkki etmiş ve bu zarurettten mülhem olarak izhar olunan arzulara dayanan İngiltere Hükümeti bu maksatla 1929 yılında bütün denizci dünya devletlerini Londra'ya davet ederek yeknesak bir (denizde can emniyeti andlaşması) meydana getirilmesi suretiyle dünya üzerindeki bütün denizci devletler arasında müşterek bir denizcilik murakabe sistemi kurulmasını sağlamıştır.

1932 yılında Devletimizin de söz konusu andlaşmaya iltihaka davet edilmesi üzerine andlaşmanın tereüme ve tetkikine geçilmiş ise de 1939 yılında tam iltihaka karar verildiği sırada İkinci Dünya Harbinin çıkması çok lüzumlu telâkki edilen iltihak muamelesinin intacına engel olmuştur. Böyle olmakla beraber bütün dünya devletlerinin iştirak ettikleri bu andlaşmaya milletlerarası siyasi durumun ilk müsaadesinde iltihak zarureti bulunduğunu kabul eden Ulaştırma Bakanlığı, denizde can emniyetini koruma maksadıyla bir kanun tasarısı teklif etmiş ve bu suretle 4922 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesi üzerine çıkarılan tüzük ve yönetmeliklerle söz konusu andlaşma hükümlerinin tamamen denizcilik mevzuatımız arasında yer alması sağlanmıştır.

Ancak bütün gemilerimiz, söz konusu andlaşmadan mülhem denizcilik mevzuatımız dolayısıyla tamamen andlaşma hükümlerine uygun bulunmakta iseler de, Devletimizin fiilen bu andlaşmaya iltihak etmiş bulunmaması yüzünden dış memleketlere çalışan gemilerimiz yabancı memleketlerde muayeneye tâbi tutulmak istenerek seferlerinden alıkonulmaktadır. Ezcümle bu andlaşmaya iltihak etmemiz bulunmaması yüzünden Pa...

edilmiş ve seferine müsaade edilmesi için Dışişleri Bakanlığının teşebbüsüne ihtiyaç hâsıl olmuştur. Amerika'da bulunan yeni gemilerimize de, fiilen Amerika'da ve söz konusu andlaşma hükümleri dairesinde tamir ve teğhiz edilmiş olmalarına rağmen yine aynı sebeple Amerikan makamları tarafından yolcu alma müsaadesi verilmemektedir. Dünya durumu normale doğru gittikçe deniz sahasında artacak olan rekabet hislerinin bu zayıf noktadan faydalanmak istemesi de pek melhuz görülmektedir.

Yıllardanberi yapılan incelemeler sonucunda, bütün gemilerimizin, esasen söz konusu andlaşmadan mülhem olan deniz mevzuatımız dolayısıyla tamamen andlaşma hükümlerine uygun bir durumda bulduklarına ve andlaşmanın mevcut mevzuatımız hükümleri dışında başka bir mükellefiyet yüklediğine kanaat getirildiğinden ticaret gemilerimizin bütün dünya limanlarında rakiplerimizin gördüğü kolaylıklara mazhar olabilmeleri için 1929 tarihinde Londra'da akdolan ve şimdiye kadar en yakın komşularımızdan Romanya, Yunanistan ve Mısır hükümetlerinin dahi katılmış buldukları denizde can emniyetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Andlaşmaya katılmamız için ilişik kanun tasarısı hazırlanmıştır.

Ulaştırma Komisyonu raporu

T. B. M. M.

Ulaştırma Komisyonu

Esas No. 1/572

Karar No. 6

1 . XII . 1949

Yüksek Başkanlığa

Denizde can emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Andlaşmaya katılmamıza dair Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanıp Bakanlar Kurulunun 18 . V . 1949 tarihli kararıyle Büyük Millet Meclisine sunulan ve Yüksek Başkanlıkça Komisyonuza havale olunan Kanun tasarısı ile gerekçesi ve ilişikleri Komisyonumuzun 24 . XI . 1949 ve 29 . XI . 1949 tarihli toplantılarında Dışişleri ve Ulaştırma Bakanlıklarının temsilcileri hazır olduğu halde okunup incelendi.

Kanun tasarısının gerekçesine ve Ulaştırma Bakanlığı temsilcisinin verdiği izahata göre :

Denizin çeşitli fırtına ve tehlikeleri karşısında her denizci memlekette denizde can emniyetini korumak maksadiyle yapılan mevzuatın ve tatbik edilmekte olan murakabe sistemlerinin çeşitli olması yüzünden türlü zorluklar meydana gelmekte olduğundan bu zorlukları gidermek ve bu çeşitli mevzuatı yeknesak bir hale getirmek amacıyla İngiltere Hükümetinin vâkı olan daveti üzerine 1929 senesinde Londra'da (Almanya, Avusturya Birliği, Belçika, Kanada, Danimarka, İspanya, Serbest İrlanda, Birleşik Amerika, Finlandiya, Fransa, Büyük Britanya ve Şimali İrlanda, Hindistan, İtalya, Japonya, Norveç, Fele-

men, İsveç ve Sovyet Cumhuriyetleri Birliği) Hükümetleri arasında toplanan (Denizde Can Emniyetini koruma Konferansı) nda mezkûr âkîd Devletlerce bir Sözleşme yapıldığı ve sonradan 17 denizei Hükümetin de bu sözleşmeye katıldıkları ve bunlar arasında (Romanya, Yunanistan ve Mısır) Hükümetlerinin de bulunduğu ve memleketimizin henüz bu Sözleşmeye katılmadığı anlaşılmıştır.

Hükümetimiz şimdiye kadar bu sözleşmeye katılmamış olmakla beraber (Denizde can ve mal korunması hakkındaki 4922 sayılı Kanun) Büyük Millet Meclisince kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiş olduğu gibi, bu kanundaki hükümlere dayanılarak (Gemi adamlarının yeterliği ve sayısı), (Gemilerin teknik durumları) ve (Denizde çalışmayı önleme) tüzüklerinin de yapıldığı ve tatbik edilmekte olduğu ve gerek kanunda ve gerek tüzüklerdeki hükümlerin esas itibarıyla Londra, denizde can emniyetini koruma Sözleşmesindeki hükümlere uygun bulunduğu ve ayrıca 3222 sayılı Telsiz Kanunu ile de denizde can emniyetini koruma bakımından telsiz cihazlarına ait hükümlerin de vaz'edilmiş olduğu komisyonumuza verilen izahattan anlaşılmış bulunmaktadır.

Denizde can emniyetini korumak hususunda memleketimizde adı geçen kanun ve tüzükler vazı ve tatbik edilmiş olmakla beraber sözleşmeye katılmamış olmamız yüzünden yabancı memleketlerin sularında işliyen ve limanlarına uğrıyan gemilerimizin oralarda mâruz kalmakta buldukları türlü zorlukların önüne geçilmesi maksadiyle (Londra Denizde Can Emniyetini Koruma Sözleşmesi) ne katılmamız Hükümetçe zaruri görülerek hazırlanmış olan Kanun tasarısı Büyük Millet Meclisine sunulmuş bulunmaktadır.

Komisyonomuzca incelenen ve 6 bölüm ile 2 ekten ibaret bulunan sözleşmenin 1 nci bölümünde (Sözleşmenin uygulama sahası, tarifler, Âkid Devletlerin Sözleşmeye uygun tüzük ve yönetmelikler tedvin etmeleri), II nci bölümünde (Gemilerin inşa tarzları), III ncü bölümünde (Gemilerde can kurtarma vasıta ve cihazları), IV ncü bölümünde (Gemilerde telsiz telgraf cihazları), V nci bölümünde (Fırtına, buz ve gemi enkazı gibi gemi tehlikeleri), VI nci bölümünde de (Gemilere verilecek belge örnekleri) nin zikredilmiş olduğu ve I nci ekte (Gemilere ait kaidelerin) ve ikinci ekte de (Denizde çatışmayı önliyecek kaidelerin) yer almış bulunduğu görülmüştür.

Âkid devletlerce sözleşmedeki esaslar dâhilinde yapılacak kanunların ve tüzüklerin İngiltere Hükümeti vasıtasıyla birbirine bildirilmesi de bu sözleşmenin hükümlerindendir.

Denizde can emniyetini koruma sözleşmesini kabul etmiş ve bu sözleşmeye sonradan katılmış olan Hükümetlerin beş yıl sonra bu sözleşmeyi bir beyanname ile feshedebilecekleri ve işbu fesih beyannamesinin İngiltere Hükümetine tebliğinden on iki ay sonra sözleşmeden ayrılmış olacakları da yine sözleşmenin 66 ncı maddesiyle kabul edilmiş olan bir hükümdür.

Komisyonomuzun kararı:

Kanun tasarısının gerekçesine ve verilmiş olan izahata göre denizlerimizde can emniyetini koruma ve yabancı memleketlerle olan deniz münasebetlerimizin gelişmesini sağlama bakımlarından (1929 Londra Denizde Can Emniyetini Koruma Sözleşmesine) katılmamızın faydalı ve lüzumlu olduğuna Komisyonomuzca kanaat getirilmiştir.

Hükümet tasarısında (Konvansyon) tâbirinin karşılığı olmak üzere (Andlaşma) kelimesi

kullanılmış ise de, (Muahade) mânasına gelen (Andlaşma) tâbiri yerine (Mukavelename) nin karşılığı olan (Sözleşme) tâbirinin kabulü uygun görülerek sözleşmenin maddelerinde bu suretle düzeltmeler yapılmış ve yine işbu sözleşmedeki 32 nci madde İngilizce ve Fransızca asıllarına daha uygun olmak üzere yeni bir metin halinde tercüme olunmuş ve sözleşmenin diğer maddelerinde ve madde başlıklarında da yine tercüme bakımından gerekli düzeltmelerin yapılması Komisyonomuzca muvafık görülmüş ve bu düzeltmeler yapılmıştır.

Hükümetçe hazırlanan kanun tasarısının gerek başlığında ve gerek birinci maddesinde (Denizde can emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Andlaşmaya katılmamız) keyfiyeti zikredilmekte olup ancak bu sözleşmeye katılmak için sözleşme ile eklerinin ve nihai protokolün onanması zaruri olduğundan bu ciheti sağlamak maksadiyle tasarının gerek başlığı ve gerek birinci maddesi komisyonomuzca yeniden kaleme alınmıştır.

Komisyonomuzun temennisi:

Denizde can emniyetini koruma amacını güden işbu sözleşmenin onanması üzerine sözleşmedeki hükümler dairesinde Hükümetimize teveccüh edecek olan vazifeler arasında âkid devletlerce vaz'olunarak Hükümetimize bildirilecek olan mevzuatın da incelenmesi gibi önemli bir vazifenin mevcudiyeti bakımından Ulaştırma Bakanlığı Deniz İşleri Dairesi teşkilâtında bilhassa bu vazife ile meşgul olacak olan servisin kuvvetlendirilmesi ve denizlerimizden geçen ve limanlarımıza uğrıyan gemilerin de sözleşme esasları dâhilinde teknik murakabesini tam bir surette ifa edebilmek üzere deniz ve liman idarelerimizde bu vazifeleri ifaya memur teknik muayene servislerinin de muktedir unsurlarla teçhiz olunarak değiştirilmesi komisyonomuzca bilhassa temenniye şayan görülmüştür.

Hulâsa:

Komisyonomuzda yapılan konuşmalar sonucunda 1929 Londra Can Emniyetini Koruma Sözleşmesi ile eklerinin ve nihai protokolün onanması ve bu Sözleşmeye Hükümetimizin de katılması hakkındaki Kanun tasarısının başlığında ve birinci maddesinde komisyonomuzca yapılmış olan değişikliklerle kabulüne oy bir-

liği ile karar verilmiştir.

Kamutaya arz olunmak üzere Yüksek Başkanlığa sunulur.

Ulaştırma K. Başkanı

Çoruh

A. R. Erem

Kâtip

Erzurum

Salim Altuğ

İmzada bulunamadı

üzere Yüksek Başkanlığa sunulur.

Sözcü

Niğde

Vehbi Sarıdal

Ankara

İ. R. Ayaşlı

Aydın

Mitat Aydın

İmzada bulunamadı

Kayseri

F. Seler

Manisa

Korgl. A. R. Artunkal

Ordu

Amiral H. Gökdalay

İmzada bulunamadı

İzmir

Dr. K. Örs

Konya

Rasim Erel

Ordu

Dr. V. Demir

Samsun

Y. Kalgay

HÜKÜMETİN TEKLİFİ

Denizde Can Emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Andlaşmaya katılmamıza dair Kanun tasarısı

MADDE 1. — Denizde Can emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası andlaşmaya katılmamız kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3. — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

Başbakan

Ş. Günaltay

Devlet Bakanı

N. E. Sumer

Millî Savunma Bakanı

H. Çakır

Dışişleri Bakanı

N. Sadak

Millî Eğitim Bakanı

T. Banguoğlu

Eko. ve Ticaret Bakanı

C. S. Barlas

Gümrük ve Tekel Bakanı

Dr. F. Ş. Bürge

Ulaştırma Bakanı

Dr. Kemal Satır

Devlet Bakanı

Başbakan Yardımcısı

N. Erim

Adalet Bakanı

Fuad Sirmen

İçişleri Bakanı

E. Erişirgöl

Maliye Bakanı

İ. R. Aksal

Bayındırlık Bakanı

Ş. Adalan

Sa. ve So. Y. Bakanı

Dr. K. Bayizit

Tarım Bakanı

Cavid Oral

Çalışma Bakanı

Rezat Ş. Sirer

ULAŞTIRMA KOMİSYONUNUN DEĞİŞTİRİŞİ

Denizde can emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Sözleşmeye katılmamıza ve bu sözleşmenin onanmasına dair Kanun tasarısı

MADDE 1. — Denizde Can emniyetinin korunması hakkında Londra'da 1929 yılında akdedilen Milletlerarası Sözleşmeye katılmamız kabul edilmiş ve bu sözleşme ile ilişik ekleri ve nihai protokol onanmıştır.

MADDE 2. — Hükümetin 2 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Hükümetin 3 ncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

DENİZDE CAN EMNİYETİNİN KORUNMASI HAKKINDA MİLLETLERARASI SÖZLEŞME

Başlangıç

Müşterek bir Sözleşme ile denizde can emniyetinin korunmasına mâtuf yeknasak prensipler ve kaifeler konulmasını arzu eden Almanya, Avusturalya Birliği, Belçika, Kanada, Danimarka, İspanya, İrlanda serbes Devleti, Amerika Birleşik Devletleri, Finlândiya, Fransa, Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Kırallığı, Hindistan, İtalya, Japonya, Norveç, Holânda, İsveç, Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri Birliği Hükümetleri, bu gayenin elde edilebilmesi için, en iyi çarenin bir Sözleşme akdi olduğunu düşünerek aşağıda isimleri yazılı murahhaslarını tâyin etmişlerdir :

Almanya Hükümeti :

Dr. Friedrich Sthamer, Almanya Hükümetinin Londra Büyük Elçisi ve fevkalâde murahhası ;
Gustav Koenigs, Almanya Ulaştırma Bakanlığında Ministerialdirigant, Geheimer Regierungsrat, Berlin,
Arthur Werner, Almanya Ulaştırma Bakanlığında Oberregierungsrat Geheimer Justizrat, Berlin ;
Walter Lars, Profesör, «Germanischer Lloyd» Klasifikasyon ortaklığı Müdürü Berlin ;
Dr. Otto Riess, Almanya Gemi Ölçme Dairesi Müdürlüğünden emekli, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg ;
Hermann Giess, Almanya Ulaştırma Bakanlığında Ministerialrat ; Berlin ;
Hugo Dominik, Koramiral ; Almanya Deniz Meteoroloji Dairesi Başkanı ; Hamburg ;

Avusturalya Hükümeti-

Henry James Feakes, Avusturalya Kırallık donanması güverte Albaylarından, Birliğin Londra donanma temsilcisi ;
Thomas Free, Kırallık donanması yedek güverte Önyüzbaşısı ;
J. K. Davis, kaptan ; Birliğin denizcilik şubesi müdürü.

Belçika Hükümeti :

Baron de Gerlache de Gomery, Denizcilik Şubesi Genel Müdürü ;
Güstave de Winne, Başmühendis, Denizcilik Şubesinde Kısım Âmiri ;
Georges Goor, Denizcilik Şubesinde Müşavir.

Kanada Hükümeti :

Alexsander Johnston, Denizcilik İşleri Bakanı Vekili ;
Lucian Paeaud, Londra'da Kanada Yüksek Komiserliği bürosu Kâtibi,

Danimarka Hükümeti :

Emil Kreggh, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığında Denizcilik Şubesi Müdür Yardımcısı ;
V. Topsøe - Jensen, Yargıtay Üyesi ;
V. Lorek, Kaptan, Kaptan ve Güverte Zâbitleri Sınav Komisyonu Başkanı ;
J. A. Körbing, « Det Forenede Dampskibeselski » Ortaklığı Yönetim Kurulunun Teknik temsilcisi Üyesi, Kopenhag ;
Aage H. Larsen, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığında Başmühendis ;
Arnold Poulsen, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığında Mühendis.

İspanya Hükümeti :

Francisoo Javier de Salas y Gonzalez, Tümamiral, Avrupa'daki Donanma Komisyonu Başkanı.

İrlanda Serbest Devleti Hükümeti :

J. W. Dulanty, İrlanda Serbest Devletinin Büyük Britanya'daki Ticaret Komiseri ;

E. C. Foster, Endüstri ve Ticaret Bakanlığı Denizcilik Şubesi Başenspektörü.

Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti :

Wallace H. White, Junior, Kongre Âzası, Ticaret Denizciliği ve Balıkçılık Komisyonu Başkanı;

Arthur J. Tyrer, Ticaret Bakanlığı Denizcilik Şubesi Müdürü;

Charles M. Barmes, Dışişleri Bakanlığı Sözleşmeler Şubesi Şefi;

George H. Rock, Tümamiral Birleşik Devletler Donanması İnşaat Dairesinde Donanma Bakanlığı İnşaat ve Tamirat Bürosu Şef yardımcısı;

Clarance S. Kempff, Birleşik Devletler Donanması Güverte Albaylarından, Donanma Bakanlığı Hidrografi Şubesi Müdürü;

Dickerson N. Hoover, Ticaret Bakanlığı Makinalı gemiler Teftiş Heyeti Başmüfettişi ve Başkanı;

William D. Terrell, Ticaret Bakanlığı Telsiz Şubesi Müdürü;

John G. Tawresey, Birleşik Devletler Donanması Emekli İnşaiya Tümgenerallerinden, Birleşik Devletler Denizcilik Encümeninde;

Herbert B. Walker, Amerikan Makinalı Gemi Sahipleri Birliği Başkanı;

Henny G. Smith, Amerikan Gemi İnşacıları Milli Konseyi Başkanı;

Charles A. Mcallister, Kaptan, «American Bureau of shiping» Klâsifikasyon Kurumu Başkanı.

Finlândiya Hükümeti :

Baron Gustaf Wrede, Denizcilik Dairesi Başkanı;

Väinö Bergman Kaptan, Denizcilik Müfettişi;

Karl Kurten, Konsolos, Finlândiyalı Armatörler Birliği Başkanı.

Fransa Hükümeti :

Rio, Senato Üyesi, eski Bakan;

Haarblei Cher, Başmühendis, Bayındırlık Bakanlığı Ticaret Denizciliği İşleri Şubesi Müdürü;

Marie, Deniz Başmühendisi, Ticaret Denizciliği Şubesi Müdürlüğünden;

Thouroude, Deniz Güverte Albayı, Londra'da Fransa Büyük Elçiliği Deniz Ateşesi.

Büyük Britanya ve Şimali İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti :

Sir Herbert W. Sichmand, Kırallık Donanması Koramirallerinden;

Sir Westcott Abell, Newcastle - On - Tyne Armstrong Kolejinde Gemi İnşası Profesörü;

A. L. Ayre, «Shipbuilding Employer's Federation» Birliği İkinci Başkanı;

F. W. Bate, Kaptan, Ticaret Bakanlığı Ticaret Denizciliği Dairesi Teknik Memuru;

C. H. Boyd, Ticaret Bakanlığı Ticaret Denizciliği Dairesinden;

Sir William C. Currif, Birleşik Kırallık Ticaret Denizciliği Odası Başkanı;

A. J. Daniel, Ticaret Bakanlığı Gemi Sörvey Kurulu Başkanı;

Sir Norman Hill, Ticaret Denizciliği Müşavere Heyeti Başkanı;

Sir Charles Hipwood, Ticaret Bakanlığı, Ticaret Denizciliği Dairesi Birinci Başkan yardımcısı;

A. R. H. Morrell, Kaptan, Kıyı Emniyeti Dairesinden, (Trinity House).

Hindistan Hükümeti :

Sir Geoffrey L. Corbett, Hindistan Hükümeti Ticaret Dairesinden;

E. V. Whish, Kaptan, Bombay Liman Başkanı;

M. A. Master, Soindia Steam Navigation Company Genel Müdürü.

İtalya Hükümeti :

G. İngianni, Liman İşleri Tümgenerali, Ticaret Denizciliği İşleri Genel Müdürü;

- A. Alessio, Koramiral, Ticaret Denizciliği Teknik Teftiş Heyeti Başkanı;
Kont Rogeri Di Villanova, Londra'da İtalya Büyük Elçiliği Müsteşarı.
T. C. Giannini Göçmenlik İşleri Müşaviri;
F. Marena, Liman Tuğgeneralı, Liman Başkanlıkları ikinci Müfettişi;
E. Ferretti, İtalyan Deniz ve Hava Ulaştırması denetleme Dairesi Teknik Bürosu Başmühendisi;
G. Gnene, Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğü Telgraf İşleri Başkanı;
L. Biancheri, İtalya Kırallık Donanması Güverte yarbaylarından.

Japonya Hükümeti :

- Yukio Yamamoto, Ulaştırma Bakanlığı Müşaviri ve Ticaret Denizciliği Bürosu Başmüfettişi;
Sihichihei Ota, Japon İmparatorluğu Donanması Güverte Albaylarından;
İtaro İshii, Birinci Sınıf Büyük Elçilik Kâtibi.

Norveç Hükümeti :

- B. Vogt, Londra'da Norveç Elçisi ;
L. T. Hansen, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığı Denizcilik Şubesi Müdürü;
J. Schönheyder, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığı Tekne ve Gemi Makinaları Şubesi Teknik Müdürü;
Arth, H. Mathiesen, Norveç Armatörleri Birliği İkinci Başkanı;
N. Marstrander, Kaptan Norveç Kaptanları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı.
A. Birkeland, Norveç Denizcileri ve Ateşçileri Sendikası Başkanı.

Holânda Hükümeti :

- C. Fock, Denizcilik İşleri Başmüfettişi, Koramiral;
C. H. De Goeje, Holânda Hindistanı Denizcilik İşleri eski Başmüfettişi;
A. Van Driel, Gemi İnşası Müşaviri, Gemi Sörvey Kurulu;
J. A. Bland Van Den Bfrg, Deniz ve Kıyı Telsiz Servisleri Müfettişi;
Phs. Van Ommeren, Jun., «Phs. Van Ommeren, N. V.» Ortaklığı Yönetim Kurulu Başkanı;
H. G. J. Uilkens, «Neederlândsche Stoomvart Maatschappy» (Holânda Vapur Kumpanyası) eski Komodoru (En kıdemli Kaptanı).

İsveç Hükümeti :

- Baron Palmstierna, Londra'da İsveç Elçisi;
Nils Gustaf Nilsson, Ticaret Bakanlığında Şube Müdürü;
Frik Axel Fredrik Fggert, Kaptan, Sosyal Bakanlığı Denizcilik İşleri Uzmanı

Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti :

- Jan Lvovitch Arens, S. S. C. B. nin Paris Büyük Elçiliği Müsteşarı;
Karl Pavlovitch Eggi, Sovyet Ticaret Filosundan (Sovtorgflot) Lenin Buz Kıranı Kaptanı.

Bu murahhaslar usulüne muvafık görülen salâhiyetnamelerini teati ettikten sonra aşağıdaki hususları kararlaştırmışlardır :

Bölüm : I

Başlangıç Hükümleri

Madde — 1

Âkid Hükümetler, denizde can emniyetini sağlamak için bu Sözleşmenin hükümlerini uygulamaya ve bu hususta gereken mevzuatı çıkararak tamamen uygulanmasını sağlamak için gerekli sair tedbirleri almayı yüklenirler.

Bu Sözleşmenin hükümleri, (Ek : 1) de yazılı ve Sözleşme ile birlikte yürürlüğe girecek olan ve aynı mahiyeti haiz bulunan «Kaideler» le tamamlanır. Bu Sözleşmeye yapılan her atıf, buna ekli kaidelere de şâmlidir.

Madde — 2

Şümül sahası ve tarifeler

1. Bu Sözleşme hükümleri âkîd hükümetlerle, 62 nci madde gereğince Sözleşmenin şâmil bulunduğu memleketler gemilerine aşağıdaki gibi uygulanır:

Bölüm II : Milletlerarası seferler yapan (makîna ile müteharrik) yolcu gemilerine mahsus (GEMİ İNŞA TARZI);

Bölüm III : Milletlerarası sefer yapan (makine ile müteharrik) yolcu gemilerine mahsus (KURTARMA VASITALARI);

Bölüm IV : Milletlerarası sefer yapan, 1600 gron tonilâtodan ufak yük gemilerinden gayri bütün gemilere mahsus (TELSİZ TELGRAFLAR);

Bölüm V : Her türlü sefer yapan bütün gemilere mahsus (SEYRÜSEFER EMNİYETİ);

Bölüm VI : II, III ve IV ncü bölümlerin şâmil bulunduğu bütün gemilere mahsus (BELGELER);

2. Her bölümün şâmil bulunduğu gemi sınıfları ve şümülün hududu her bölümde daha teferriatli olarak gösterilmiştir.

3. Bu Sözleşmede hilâfına açıkça hüküm bulunmadıkça;

a) Bir gemi siciline kayıtlı bulunduğu limanın tâbi olduğu memlekete ait sayılır;

b) «İdare» tâbiri, geminin müseccel bulunduğu memleketin hükümetine şâmlidir;

c) Milletlerarası sefer, bu Sözleşmenin câri bulunduğu bir memleketten bu memleket dışında bulunan bir limana veya aksine yapılan seferdir; bu hükmün uygulanışında her sömürge, deniz aşırı ülke, himaye veya hâkimiyet veya manda altındaki arazi ayrı bir memleket sayılır;

d) 12 den fazla yolcu taşıyan gemi yolcu gemisidir;

e) «Kaideler» tâbiri, (Ek I) deki kaideler mânâsıdır.

4. Bu Sözleşmede hilâfına açıkça hüküm bulunmadıkça, bu Sözleşme harb gemilerine uygulanmaz.

Madde — 3

Mücbir sebep halleri

Sefer hareketleri zamanında bu Sözleşme hükümlerine tâbi olmadıkları halde havanın bozulduğu veya başka mücbir sebep dolayısıyla maksud olan seferlerden inhiraf etmek zorunda kalan gemilere bu Sözleşme hükümleri uygulanmaz.

Mücbir sebepler veya kaptanın deniz kazazedeleri veya başka kimseleri almak mükellefiyeti dolayısıyla gemide bulunan kimseler, bu Sözleşme hükümlerinin her hangi bir gemiye şâmil olup olmadığı hususunun belirtilmesinde nazarı itibara alınmaz.

Bölüm : II

Gemilerin inşa tarzı

Madde — 4.

Uygulama sahası

1. Bu bölüm hükümleri, hilâfına açıkça sarahat olmadıkça, milletlerarası sefer yapan yeni yolcu gemilerine uygulanır.

2. Omurgası 1 Temmuz 1931 tarihinde veya bu tarihten sonra konulmuş veya bu tarihte

yahut bu tarihten sonra yoleu taşınak üzere tadil edilmiş bir gemi, yeni yoleu gemisi sayılır; diğer bütün yoleu gemileri mevcut yoleu gemisi sayılır.

3. Her idare, takip edilen rota ve sefer şartları itibariyle bu bölüm hükümlerinin uygulanmasını yersiz veya lüzumsuz bulduğu takdirde, kendisine mensup olup yaptıkları seferler itibariyle en yakın sahilden 20 milden fazla açılmıyan gemilerini veya gemi sınıflarını bu hükümlerin uygulanmasından muaf tutabilir.

4. Her hangi bir idare, kendisine mensup olup yaptıkları seferler sırasında en yakın sahilden 200 milden fazla açılmıyan yoleu gemilerine IX, X, XV ve XIX ncu kaideler hükümlerinin uygulanmasının yersiz ve gayrimümkün olduğuna kanaat getirirse bu hükümleri sözü geçer gemiler için hafifletebilir.

5. Milletlerarası sefer yaptıkları halde, yeni yoleu gemilerine ait olan bu fasıl hükümlerine uygun bulunmıyan mevcut yoleu gemileri, geminin mensup bulunduğu devletin idaresi tarafından, daha fazla emniyet sağlamak için yerinde ve kabili tatbik ıslahat yapıp yapılamıyacağı bakımından incelenir.

6. Hususi ulaştırma ranzasız şartları altında, meselâ Hacı seferlerinde olduğu gibi fazla miktarda güverte yoleusu taşıyan ve milletlerarası sefer yapan yoleu gemileri, geminin mensup bulunduğu devletin idaresi tarafından, bu bölüm hükümlerinin uygulanmasının gayri mümkün olduğuna kanaat getirilmek kaydıyla, aşağıdaki şartlar dairesinde istisnalara tâbi tutulabilirler:

a) Yapılacak seferin özel şartları göz önünde tutularak, gemilerin yapı tarzlarına ait kaide ve hükümlerin en geniş ölçüde uygulanmış olması şarttır.

b) Sözü geçen ulaştırmanın özel şartlarına uygulanacak genel kaideler tesisi için gerekli teşebbüsler yapılacaktır. Bu kaideler; böyle yoleuların taşınmasıyla doğrudan doğruya ilgili olabilecek âkid Hükümetlerle anlaşılarak konulacaktır.

7. Bu bölüm makine ile yürütülmiyen gemilere ve (dhow, junk ve saire gibi) basit inşa tarzında ahşap gemilere uygulanmaz.

Madde — 5.

Gemilerin su geçmez bölmelere ayrılması

1. Gemilerin, tahsis olundukları hizmete göre mümkün olduğu kadar kifayetli bir bölme taksimatıyla teçhiz olunmaları gerekir. Bu bölme taksimatına mütaallik hükümler kaidelerde ve aşağıdaki maddelerde yazılıdır.

2. Bu hükümlerin tatbiki ile elde edilecek bölme taksimat derecesi, en yüksek derece, bilhas-sa yoleu taşınmada kullanılan en uzun gemilerde bulunmak üzere, geminin boyu ve tahsis olduğu hizmete göre değişir.

3. Kaide I ilâ kaide V, bir gemiye uygulanacak bölme taksimat derecesinin tâyini için takibi lâzımgelen usulleri gösterir.

4. Matlup olan taksimat derecesinin tesbiti için, borda kaplanmasına, tâyin edilen bölme su çekimine muadil bir yüklü su hattı marka olunur. Bir gemide arzuya göre kâh yük ve kâh yoleu taşınmalarına tahsisi mümkün bâzı mahaller varsa, idarenin değişen sefer şartlarına göre müsaade ettiği bölme su çekimlerine muadil bir veya daha fazla muuzam yüklü su hattı tâyin edilerek, donatının arzusu ile geminin bordasına işaret olunabilir. Tâyin edilen her bölme yüklü su hattına tekabül eden frihort ile bu frihortun verilmiş olduğu sefer şartları, emniyet belgesinde açıkça gösterilecektir. Bölme taksimatına tekabül eden yüklü su hatları kaide VII ye göre marka edilir ve kaydolunur.

Madde — 6.

Pik ve makine daireleri perdeleri, şaft tüneli vesaire

Bütün gemilerden su geçmez baş ve kık pik bölmeleri ile su geçmez makine dairesi ana perdeleri

bulunmalı ve pervaneli gemilerde, kaide VI ya tevafuk eden su geçmez şaft tünelleri veya aynı kifayette iç taksimat tertiplenmelidir.

Madde — 7

İnşa tarzı, muayeneler ve saire

Kaide VIII ilâ kaide XIII ve kaide XV ilâ kaide XXI :

- a) Su geçmez bölme perdeleri, sintineler, su geçmez güverteler, tranklar, hava makinaları, yangın perdeleri ve sairenin inşa tarzı ve muayeneleri,
 - b) Bölme perdelerinde, dış kaplamada ve havaya mâruz güvertelerdeki menfezlerle bu menfezlere ait kapakların cins ve tertibi,
 - c) Bölme perdeleri ile dış kaplamalardaki menfezlere ait kapak tertibatının muayeneleri, muntazam faslılarla yapılacak kontrol ve tecrübeleri,
 - d) Su geçmez kompartımanların çıkış menfezleri,
 - e) Tulumba tertibatı,
 - f) Geriyol ve yardımcı dümen tertibatına mahsus makine takatı,
- Hakkında hükümler koymaktadır.

Madde — 8.

Muvazene tecrübesi

Bütün yeni yolcu gemilerinin, inşaları bittikten sonra meyil tecrübeleri yapılmalı ve muvazene hususiyetlerinin esasları tâyin edilmelidir. Geminin usulü dairesinde kullanılabilmesi için, gemi personeline muvazene tecrübesinin neticeleri bildirilir.

Madde — 9.

Gemi jurnalına yapılacak kayıtlar

Su geçmez kapılarla sairenin kapanması ve açılması ve bütün teftiş ve talimler, kaide XIV e göre gemi jurnalına kaydedilir.

Madde — 10.

Gemilerin ilk ve mütaakip sürveysleri

Yeni veya mevcut gemilerin tekne, ana ve yardımcı kazan ve makine tesisatı ve teçhizat bakımından geçirecekleri sürveyslere mütedair umumi esaslar kaide XXII de gösterilmiştir. Her âkud Hükümet:

1. Bu umumi esaslarla tevafuk eden tafsilâtlı nizamlar koymayı veya mevcut nizamlarını bu esaslara uydurmayı,
2. Bu nizamların uygulanmasını sağlamayı taahhüt eder.

Bu tafsilâtlı nizamlar, geminin, denizde can selâmetinin sağlanması bakımından, tahsis olduğu hizmete uygun bulunduğunu her hususta temin etmelidir.

Bölüm : III

Cankurtarma vasıtaları ve saire

Madde — 11.

Tarifler

Bu bölümde geçen :

- a) « Yeni gemi » tâbiri, omurgası 1 Temmuz 1931 tarihinde veya bundan sonra konulmuş gemi demektir; diğer bütün gemiler mevcut gemi sayılır;
- b) Milletlerarası kısa sefer tâbiri, geminin bütün sefer boyunca en yakın kıydan hiçbir zaman 200 milden fazla uzak bulunmadığı milletlerarası sefer demektir;
- c) «Can kurtarma aletleri» tâbiri, filikalar, can kurtarma simitleri ve can kurtarma yeleklerinden gayri, sâbih güverte koltuk ve sandalyaları veya sair sâbih aletler demektir.

Madde — 12.

Uygulanma sahası

1. Bu bölüm hükümleri, hilâfına açıkça hüküm bulunmadıkça, milletlerarası sefer yapan makine ile müteharrik bütün yeni yolcu gemilerine uygulanır.
2. Milletlerarası kısa sefer yapan yeni yolcu gemileri için 13 ncü, 14 ncü, 19 ncü ve 25 nci maddelere hususi hükümler konulmuştur.
3. Her idare, takip edilen rota ve sefer şartları itibariyle bu bölüm hükümlerinin hepsinin uygulanmasını yersiz veya lüzumsuz bulduğu takdirde, kendisine mensup olup yaptıkları seferler devamınca en yakın kıydan 20 milden fazla ayrılmıyan gemilerini veya gemi sınıflarını bu hükümlerin uygulanmasından muaf tutabilir.
4. Yeni yolcu gemilerine raci olan bu bölüm hükümlerine henüz intibak etmedikleri halde milletlerarası seferlerde çalışan makinalar mevcut yolcu gemileri, mensup oldukları Hükümetin idaresince muayene edilerek, bunlardan her birinin 13 ncü maddedeki esas hükümlere en geç 1 Temmuz 1931 tarihine kadar ve bu bölümün diğer hükümlerine göre de daha sonra tadil ve intibak için lüzumlu görülecek, uygulanması kabil ve mantiki tedbirler tesbit olunacaktır.
5. Milletlerarası sefer yaptıkları halde hususi ulaştırma şartları dolayısıyla, meselâ Hacı seferlerinde olduğu gibi, fazla ranzasız güverte yolcusu taşıyan makineli yolcu gemilerine, geminin mensup olduğu Devletin idaresi tarafından, bu bölüm hükümlerinin uygulanmasının gayrikabil olduğuna kanaat getirilmek kaydıyla, aşağıdaki şartlar dairesinde muafiyetler sağlanabilir:
 - a) Bu ulaştırmanın hususi şartlarının müsaade ettiği en yüksek derecede can kurtarma filikası ve sair cankurtaran aletleriyle teçhiz ve en yüksek derecede yangın emniyeti temin edilecektir;
 - b) Bütün bu filika ve cankurtarma aletleri, 13 ncü madde tarifleri dairesinde, derhal kullanılmaya hazır bulunacaktır;
 - c) Gemide bulunan her şahıs için bir can kurtarma yelegi mevcut olacaktır;
 - d) Sözü geçen ulaştırmanın özel şartlarına uygulanacak genel kaideler tesisi için gerekli teşebbüsler yapılmalıdır. Bu kaideler, böyle yolcuların taşınmasıyla doğrudan doğruya ilgili olabilecek Âkıld Hükümetlerle anlaşılarak konulmalıdır.

Madde — 13.

Can kurtarma filikaları ve cankurtaran aletleri

Bu bölüm hükümlerinin uygulanacağı bütün gemilerde, gemide mevcut can kurtarma filikaları ile cankurtaran aletlerinin, tehlike halinde derhal kullanılmaya hazır ve kâfi olacağı umumi bir kaide olarak kabul olunmuştur.

1. Can kurtarma filikaları ile cankurtaran aletleri, aşağıdaki hususlara uygun olmak şartıyla, derhal kullanılmıya hazır sayılırlar :

a) Bunlar, meyli ve trim durumundan ileri gelen gayrimüsait şartlar altında da denize emniyetle ve süratle indirilebilmelidir;

b) Yolcuları süratle ve intizamla filikalara koymak mümkün olmalıdır :

c) Her bir filika ve cankurtaran aleti indirilmesine engel olmayacak tarzda tertiplenecektir. Diğer filika ve cankurtaran aletlerinin

2. Can kurtarma filikaları ile cankurtaran aletleri aşağıdaki hususlara uygun olmak şartıyla, kâfi sayılır :

a) (b) fıkrası hükmü müstesna olmak üzere, gemide bulunan bütün şahısları istiap edecek kadar filika hacmı ve bundan başka gemideki şahısların % 25 ine yetecek kadar cankurtaran aleti mevcut olmalıdır.

b) Milletlerarası kısa sefer yapan yoleu gemilerinde XXXIX neu kaidedeki cetvele uygun filika ve bundan başka, filikalarla birlikte XXXVIII nei kaide ile mütevakıf olarak gemideki bütün şahıslara kurtarma imkânı sağlayacak kadar cankurtaran aleti bulunmalıdır. Bundan başka ayrıca gemide mevcut şahısların % 10 una yetecek miktarda munzam cankurtaran aleti mevcut değildir .

c) Hiçbir yoleu gemisinden, gemide mevcut bütün şahısları istiap etmek için lüzumlu olandan fazla filika bulundurulması istenemez.

Madde --- 14

Cankurtaran aletlerinin derhal kullanılabilmesi ve kâfi miktarda bulunması

Cankurtaran aletlerinin derhal kullanılabilmeleri ve kâfi miktarda olmaları hususunda 13 neu maddede vazolunan esasların uyyulanması için alınacak tertipler, XXXVII, XXXVIII ve XXXIX neu kaidelere uygun olacaktır.

Madde -- 15

Filika cinsleri, can salları, cankurtaran âletleri

Bütün can filikaları, can kurtarma salları ve cankurtaran aletleri bu sözleşme ve XXIV ilâ XXIX neu kaidelerle belirtilen şartlara uygun olacaklardır.

Madde -- 16

Filikaların inşa tarzı

Bütün filikalar kusursuz inşa edilmiş olmalı, şekil ve ebad, denizli havada kâfi muvazene sağlamalı; tam istiap haddi ve teğhizatla kâfi fribot bulunmalıdır.

Her filika tam istiap hacmı ve teğhizatla denize emniyetle indirilebilecek metanette bulunmalıdır.

Madde -- 17

Yolcuların filikalara bindirilmesi

Yolcuların filikalara bñdirilmesi için güvertelerden birinde maksada uygun tertibat alınacaktır. Her matafora çiftine uygun bir şeytan çarmıhı tertiplenmelidir.

Madde -- 18

Can kurtarma filika ve sallarnın istiap haddi

Normal tipteki bir filikanın veya tasvîp edilmiş bir cankurtarma salı veya cankurtaran aletinin

nizami istiâp haddi ve can kurtarma salları ile cankurtaran aletlerinin tasvip şartları XXX. - XXXV nci kaidelere uygun olarak belirtilmelidir.

Madde — 19

Filika ve can kurtarma sallarnın teçhizatı

Filika ve can kurtarma sallarnın teçhizatı XXXVI nci kaidede gösterilmiştir.

Madde — 20

Can kurtarma yelekleri ve can kurtarma simitleri

1. Bu bölüm hükümlerine tâbi her gemide, gemide bulunan her şahıs için, idarece tasvip edilmiş bir can kurtarma yeğli bulunacaktır; eğer bu can kurtarma yelekleri çocuklar için kullanılamazsa, çocukların kullanabileceğı münasip can kurtarma yeleklerinden kâfi miktarda munzam can kurtarma yeğli bulundurulmalıdır.

2. Bundan başka bu gemilerden her birinde XL nci kaidede yazılı miktarda ve idarece tasvip edilmiş can kurtarma simidi bulunacaktır.

3. XL nci kaidede yazılı can kurtarma simidi ve can kurtarma yeğli şartlarına uymıyan hiçbir can kurtarma yeğli veya simidi her hangi bir idarenin tasvibine iktiran edemez.

4. Bu maddede geçen «Can kurtarma yeğli» tâbiri vücuda bağlanabilen ve her hangi bir can kurtarma yeğli gibi aynı sephiyeyi veren her türlü tertibat demektir.

Madde — 21

Giriş ve çıkış yerleri, yedek tenvirat

1. Çeşitli gemi kompartımanları, güverteleri ve sairenin giriş ve çıkış yerleri maksada uygun olarak tertiplenmelidir.

2. Geminin çeşitli yerlerinde ve bilhassa can kurtarma filikalarının bulunduğu güvertelere bütün emniyet icaplarını karşılayabilecek kifayette elektrik veya sair tenvir tertibatı bulundurulacaktır. Enaz su çektikleri zaman filika güverteleri su hattından 9, 15 metre (30 kadem) den daha yüksek bulunan gemilerde can kurtarma filikaları gerek albura ve maynaları esnasında ve gerekse denize indirmelerini mütaakıp güverteden tenvir edilebilmelidirler. Geminin üst kısmında, bölme güvertesi üzerinde, bu yedek tenvir tesisatını zaruret halinde besliyebilecek kudrette, müstakil bir ziya membar bulundurulacaktır.

3. Yolcu ve gemi adamları tarafından işgal olunan her bir mahallin çıkış yeri daimî surette yedek lâmbalarla tenvir olunacaktır. Bu yedek lâmbalar, cereyanlarını, ana elektrik makinelelerinin bozulması halinde, evvelki fıkrada sözü edilen müstakil ziya membarından alacaklardır.

Madde — 22.

Ehliyet belgeli can kurtarma filikacısı, filikaların personeli

1. Bu bölüm hükümlerine tâbi olan bütün gemilerde, bu hükümler gereğince bulunması gerekli her filika veya can kurtarma salı başına, kaide XLI de yazılı miktarda, ehliyet belgeleri can kurtarma filikacısı bulunacaktır.

2. Ehliyet belgeli can kurtarma filikacılarının, her filika ve sala sureti tevzii, duruma göre hareket etmesi için, kaptana bırakılmıştır.

3. «Ehliyet belgeli cankurtaran filikacısı» demek, idarenin sorumluluğı altında ve yukarda sözü edilen kaidede yazılı şartlar dairesinde verilmiş bir ehliyet belgesine sahip gemi adamı demektir.

4. Filikaların personeli kaide XLII ye uygun olmalıdır.

Halat atma (Roket) cihazı

Bu bölüm hükümlerine tâbi her gemide idarece tasvip edilmiş einste bir halat atma cihazı bulunacaktır.

Madde — 24.

Tehlikeli yükler yangın emniyeti

1. Teker teker veya başka yüklerle birlikte, einsleri, miktarları veya istif tarzları dolayısıyla yolcuların hayatını veya geminin selâmetini tehdit eden malların yük veya safra olarak taşınması yasaktır.

Bu hüküm geminin imdat işaretleriyle, idarece taşınmalarına izin verilmiş olan ordu ve donanmanın hizmet malzemesinin bulundurulmasına şâmil değildir.

Her idare zama zaman, hangi eşyanın tehlikeli telâkki edilmesi gerekeceğini ve bunların ambalaj ve istiflerinde ne gibi ihtiyat tedbirleri alınacağını resmî ilânlarla tâyin edecektir.

2. Yangının keşfi ve söndürülmesi için gerekli tertibat kaide XLIII de yazılıdır.

Madde — 25.

Tehlike talimatı (alârm rolesi) ve talimleri

Her gemi adamına, tehlike hali için hususi bir talimat verilir.

Tehlike hâline mahsus alârm rolesi, bütün bu hususî talimatları muhtevi olup hususiyle her gemi adamının alacağı mevki ve göreceği hizmetleri belirtir.

Tehlike talimatı sefer başlangıcından evvel hazırlanarak ilân olunur ve ilgili makama bu talimatın mevcudiyeti kanaat getirilecek şekilde ispat olunur. Bu talimat geminin göze çarpan bir kaç yerine bilhassa tayfa mahallerine asılır.

Gemi adamlarına yaptırılacak talimlerle bunlara mütaallik teftişlere ait hükümler, XLIV ve XLV nei kaidelerde gösterilmiştir.

Bölüm : IV

Telsiz Telgraf

Madde — 26.

Uygulama sahası ve tarifler

1. Bu bölüm hükümleri, 1600 gros tonilâtosundan aşağı yük gemileri müstesna olmak üzere milletlerarası sefer yapan bütün gemilere şâildir.

2. Yoleu gemisi olmıyan her gemi, bu bölüm hükümlerine göre yük gemisi sayılır.

Madde — 27.

Telsiz Telgraf tesisatıyla teçhiz

1. Bu bölüm hükümlerine tâbi bütün gemiler - 28 nei madde ile muaf olanlardan gayrisi 31 nei madde hükümlerine uygun birer telsiz telgraf tesisatıyla, aşağıdaki gibi, teçhiz olunacaktır:

a) Cesametlerine bakılmaksızın bütün yoleu gemileri ve

b) 1600 gros tonilâtosu ve daha büyük bütün yük gemileri.

2. Her idare 2000 gros tonilâtosundan ufak yük gemilerini, bu sözleşmenin yürürlüğe girme-

sinden itibaren en çok beş yıllık bir müddet için, 1 nci fıkranın b bendi hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulabilir.

Madde — 28.

27 nci madde hükmünden muaf olanlar

1. Rota ve sefer şartları itibariyle telsiz telgraf tesisatıyla teçhiz keyfiyetini lüzumsuz veya yersiz gören her idare, memleketine mensup gemilerini, 27 nci madde hükümlerinden, aşağıdaki şartlar dairesinde muaf tutulabilir :

I - Yolcu gemileri :

a) Aşağıda yazılı şartlarla sefer yapan münferit yolcu gemileri veya yolcu gemileri grupları :

1. En yakın kıyidan 20 milden fazla uzaklaşmayan veya,
2. Bir birini takip eden iki liman arasında açık denizde 200 milden fazla mesafe aşmayanlar.

b) Bu madde zeylinde ayrı ayrı sınırlandırılmış bulunan bölgeler içerisinde munhasır seferler yapan yolcu gemiler,

II - Yük gemileri :

Seferleri sırasında en yakın kıyidan 150 milden fazla uzaklaşmayan yük gemileri veya yük gemisi grupları,

2. Bundan başka her idare, kendi memleketine mensup aşağıda yazılı gemi sınıflarını müstesna kılabilir :

I - Yedekte çekilen dubalarla mevcut yelken gemileri.

Omurgası 1 Temmuz 1931 tarihinden evvel konulmuş her yelken gemisi, mevcut sayılır.

II - Dhow, junk, ve saire gibi basit inşa tarzında gemiler (Bunlara telsiz telgraf teçhizatı konulması bilamel gayrimümkün olmak şartıyla).

III - Mütaden milletlerarası sefer yapmadıkları halde istisnai ahval dairesinde böyle münferit bir sefer yapmak zorunda olan gemiler :

Madde — 28. zeyli

1. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği kara suları hariç olmak üzere Şimalde Norveç'in Utsire ve Cenup'ta Holanda'nın Teksell mevkiileri arasında çekilen hattın Şark'ında kalan Baltık Denizi parçasıyla civarı,

2. Hokkaido limanları ile Sahalin'in Japon limanları arasında yapılan seferler sırasında geçilen Tatar Körfezi ve Okoçka Denizi parçaları,

3. Şimalde (Natsung Burnu) Kavajiri Misaki mevkiinden Fusan noktasına çekilen hatla Cenup'ta Nagasaki mevkiinden (Quelpart Adasının Lodos Burnundaki) Giffard Adasına ve oradan (Amherst Adasındaki) Tin To mevkiine çekilen hatlar arasında kalan Kore Boğazı bölgesi,

4. 37 derece Şimali arzın Şimalinde kalan Sarı Deniz bölgesi,

5. Şimal'de Fuki Kaku (Syauki Burnu) mevkiinden Fookev mevkiine ve Cenup'ta Cenup Burnundan (Formoza'nın Cenup Burnu) Honkong'a çekilen hat arasında kalan Formoza Boğazı,

6. Aşağıdaki hudutlar arasında bulunan bölge:

10 derece Şimali arz dairesinin 94 derece Şarki tul dairesinden itibaren Asya sahiline uzanan kısmı, Asya sahilinin (Tinvan Burnu üzerindeki) Saigon mevkiine kadar imtidat eden parçası, Tinvan Burnundan 4 derece 30 dakika N. ve 110 derece E. noktasına ve buradan Palvan Adasının Cenup ucuna ve daha sonra Palmas (Miangos) Adasına çizilen müstakim hatlar ve 140 derece Şarki tul dairesiyle 148 derece Şarki tul dairesi arasında kalan istiva hattı kısmı, 105 derece N ve 148 derece E noktasından York Burnuna çekilen hat, York Burnundan itibaren (Charles Burnu üzerindeki) Darwin Limanına kadar imtidat eden Şimali Avusturalya sahil, Charles Burnu ile (Fast Adası civarındaki) Ashmore Reef arasında ve mütaakiben 105 derece N ve 109 derece E noktasından Christmas Adasına ve buradan 10 derece N ve 94 derece E noktasına, mütaakiben

10 derece N ve 94 derece F noktasına çekilen hatlar dâhilindeki saba (Avusturalya ve Birleşik Amerika Devletleri kara suları hariç olmak üzere).

7. Yalnız yelken gemisi seferlerine munhasır kalmak ve Birleşik Amerika kara suları dâhil olmamak şartıyla Karaib Denizi.

8. Avusturalya kara suları hariç kalmak üzere Pasifik Okyanusunun istiva hattı ile 130 derece Garbi tül ve 34 derece Cenubi arz daireleri ve Avusturalya sahilleri arasında kalan Cenup sahası.

9. Tonking Körfezi ile Hongkong'dan 17 derece N ve 110 derece F noktasına ve bundan daha cenuba doğru temdit edilerek 10 derece şimalî arz dairesini katetmesini mütaakıp daha Garpta Saygob'a kadar çekilen hattın Garbinde kalan Çin Denizi parçaları.

10. Madagaskar, Reunion ve Mauritius adaları üzerindeki limanlar arasında seyrüsefer edilirken katolunan Hint Okyanusu parçaları.

11. Kazablanka (Fas) ve Oran (Cezayir) mevkiileri ile bunların arasındaki limanlar beyninde yapılan seferler sırasında katolunan Şimalî Atlantik ve Akdeniz parçaları

Madde — 29

Telsiz vardiyaları

1. Yoleu gemileri :

27 nei madde hükümlerine göre telsiz cihaziyle teçhiz edilmesi lâzımgelen her yoleu gemisinde emniyet bakımlarından, ehliyet belgeli bir telsizeci bulundurulacak ve gemi (Autoalârm) otomatik imdat cihazı ile mücehhez değilse, sefer esnasında ehliyet belgeli bir telsizeciye veya dinleyiciye aşağıdaki gibi nöbet tutturulacaktır:

- a) 3000 gros tonilâtosundan ufak yoleu gemilerinde, ilgili idarenin tâyin edeceği müddet;
- b) 3000 gros tonilâtosundan yukarı yoleu gemilerinde daimî nöbet.

Her idare, kendisine mensup ve 3000 gros tonilâto (dâhil) 5500 gros tonilâtoya (dâhil) kadar olan yoleu gemilerini, bu Sözleşmenin yürürlük tarihinden itibaren bir yılı aşmamak üzere ve bu müddet zarfında sözü geçen gemilerde günde en az sekiz saat nöbet tutulmak şartıyla daimî nöbet mecburiyetinden istisna etmeye yetkilidir.

2. Yük gemileri :

27 nei madde hükümlerine göre telsiz cihazı ile teçhiz edilmeleri lâzımgelen yük gemilerinde, emniyet bakımlarından, ehliyet belgeli bir telsizeci bulundurulacak ve gemi (Autoalârm) otomatik imdat cihazı ile mücehhez değilse, sefer esnasında ehliyet belgeli bir telsizeciye veya dinleyiciye aşağıdaki gibi nöbet tutturulacaktır :

- a) 3000 gros tonilâtosundan ufak yük gemilerinde, ilgili idarenin tâyin edeceği müddet;
- b) 3000 (dâhil) - 5500 (dâhil) gros tonilâtosu arasındaki yük gemilerinde günde enaz sekiz saat nöbet;
- c) 5500 gros tonilâtosundan büyük yük gemilerinde daimî nöbet.

Her idare kendisine mensup olup (c) bendi hükmüne tâbi gemileri, bu Sözleşmenin yürürlük tarihinden itibaren bir yılı aşmamak üzere daimî nöbet mükellefiyetinden bu mühlet zarfında sözü geçen gemilerde günde en az sekiz saat nöbet tutulmak şartıyla, istisna etmeye yetkilidir.

Bundan başka her idare, 5 500 - 8 000 gros tonilâtosu arasındaki gemilerini, daimî nöbet mükellefiyetinden, ikinci bir yıl daha, bu munzam mühlet sırasında sözü geçen gemilerde günde enaz 16 saat nöbet tutulmak şartıyla, daimî nöbet mükellefiyetinden istisna etmeye yetkilidir.

3. Otomatik imdat cihazı ile mücehhez gemilerde, bu cihaz, gemi denizde iken ve telsizeci veya dinleyici nöbette değilken, daimî surette işletilecektir.

Nöbet saatlerinin ilgili idarelerce belirtileceği hallerde, bu saatler, tercihan, cari Milletlerarası Telekomünikasyon Sözleşmesi ile belirtilmiş telsiz telgraf nöbet saatlerine isabet ettirilmelidir.

Gemilerin günde 8 veya 16 saatlik nöbetle mükellef oldukları hallerde, bu nöbetler, cari Milletlerarası Telekomünikasyon Sözleşmesi ile belirtilmiş telsiz telgraf nöbet saatlerinde tutulacaktır.

4. (Autoalârm) demek, 1927 tarihli Milletlerarası Telsiz Sözleşmesinin Umumi İşletme Nizamna-

mesinin 21 nci paragrafının 19 ncu maddesi hükümlerine tevakuf edip bizatihi imdat işaretleri alan bir cihaz demektir.

5. (Ehliyet belgeli telsizci) demek, cari Telekomünikasyon Sözleşmesinin Umumi İşletme Nizamnamesi hükümlerine uygun ehliyet belgesi almış kimse demektir.

6. (Ehliyet belgeli dinleyici) demek, idarenin sorumluluğu altında verilmiş dinleyici belgesine sahip kimse demektir.

Madde — 30.

Dinleyiciler

1. Äkid Hükümetler ancak aşağıdaki bilgileri haiz adaylara dinleyici belgesi verebilirler :

a) Başka işaretlerle karışık olarak verilmek şartıyla alârm, imdat, emniyet ve müstaceliyet işaretlerini almak ve anlamak;

b) Kulakla dakikada 16 grupluk bir süratle şifre gruplarını (harf, rakam ve noktalama işaretlerinden mürekkep halitalar) hatasız olarak alabilmek;

Her grupta, 5 harfi bulunacak ve her rakam veya noktalama işareti 2 harf sayılacaktır;

c) Gemi telsiz istasyonunda bulunan ahize cihazlarını ayarlayabilmek.

2. Äkid hükümetler haberleşme mahremiyetine, ehliyet belgeli dinleyiciler tarafından riayet edilmesi için gerekli tertibatı almayı taahhüt ederler.

Madde — 31

Teknik vasıflar

27 nci madde hükümleri gereğince bulundurulacak olan telsiz cihazları ile 47 nci madde hükümlerine göre bulundurulması mecburi tutulan telsiz kerteriz cihazları aşağıda zikredilen evsafa uygun bulunacaklardır:

1. Gemi telsiz istasyonu, geminin mensup bulunduğu hükümetin bu husustaki mevzuatı gereğince, geminin üst kısmında bulunan ve en üst yük hattının mümkün olduğu kadar yukarısında olan en emniyetli bir mahalle konacaktır.

2. Kaptan köprüsü ile telsiz kamarası birbirine muhabere borusu, telefon veya bunlar kadar kifayetli diğer bir muhabere vasıtasıyla bağlı bulunacaktır.

3. Telsiz kamarasında doğru işleyen, saniye müşirli bir saat bulundurulacaktır.

4. Telsiz kamarası emniyetli yedek tenviratla teçhiz olunacaktır.

5. Telsiz tesisatı bir ana ve bir ihtiyat (emergency) cihazından teşekkül edecektir. Eğer ana cihaz, ihtiyat cihazdan beklenen bütün işleri görebilecek evsafda ise yardımcı cihazın bulundurulması mecburi değildir.

6. Bu Sözleşme gereğince telsizle teçhizi mecburi olan bütün gemilerdeki ana ve ihtiyat cihazlar, yürürlükte bulunan Milletlerarası Telekomünikasyon Sözleşmesinin tehlike ve emniyet hizmetleri hükümlerine göre istenilen frekansta (dalga uzunluğunda) ve dalga tipinde işaret verebilecek ve alabilecek bir vasıfta bulunacaklardır.

7. Ana ve ihtiyat verici cihazlarının sadaları en az 100 frekanslı olacaktır.

8. Ana verici cihazının deniz normal menzili 100 mil olacak, yani bu cihaz normal şartlar altında 100 mil mesafeden gündüz gemiden gemiye açıkça işaretler verebilecek ve bu işaretler dinliyen gemi-

de bulunan müşeddidesiz kırstalli aher cihazı ile rahatça dinlenebilecektir. [1]

9. Gemideki telsiz istasyonu, ana mürsile cihazının normal şartlar altında, yukarda sözü geçen menzıl dâhilinde her an muhabere edebilmesini sağlayabilecek takatte bir enerji membana malik bulunacaktır.

10. İhtiyat telsiz cihazı ve bütün teferruatı geminin üst kısmında yük hattından mümkün olduğu kadar yüksekte olan bir mahalle en emniyetli bir tarzda vaz'olunacaktır. İhtiyat cihaz, geminin ana makinesi ve ana elektrik membaı ile hiçbir alâkası bulunmayan müstakil bir cereyan membana malik bulunacak ve süratle işletilebileceği gibi, en az 6 saat devamlı çalışabilecek kıfayette olacaktır.

İhtiyat telsiz tesisatının, 8 nei fıkrada tesbit olunan hükümler dairesindeki muhabere mesafesi, mütemadiyen telsiz vardiyası tutulan gemilerde en az 80 ve diğer bütün gemilerde de en az 50 mil olacaktır.

11. Ahize tesisatı, idarenin lüzumlu gördüğü vakit işaretleri ile hava raporlarının verildiği dalga uzunluklarını alabilecek evsafda bulunacaktır.

12. Ahize, kırstal dedektör ile de telsiz işareti alabilecek tarzda tertip edilmiş bulunacaktır.

13. Autoalârm cihazıyla telsiz nöbeti tutulan gemilerde, telsiz kamarası ile telsizci kamarası ve kumanda köprüsünde bu nevi alarm işaretlerini veren birer seda aleti bulunacak ve bu seda aletleri alarm işaretinin alındığı andan itibaren devreden çıkarılmalarına kadar mütemadiyen faaliyetinde bulunacaklardır. Bu seda aletlerinin devreden çıkarılmaları için yalnız tek anahtar bulunacak ve bu da telsiz kamarasında olacaktır.

14. 13 neü fıkrada sözü edilen gemilerde, telsizci nöbeti bırakırken Autoalârm âhizesi ile anteni yekdiğerine bağılyacak ve cihazın kifayetli şekilde çalışıp çalışmadığını kontrol edecek ve aletin çalışabilir durumunu kaptana veya köprü üzerindeki vardiya zâbitine rapor edecektir.

15. Gemi denizde bulunduğu müddetçe gemideki yardımcı cereyan membaı tam kifayetli bir halde bulundurulacak ve otomatik alârm âhizesi (Autoalârm) en az 24 saatte bir muayene edilecektir. Her iki işin yapıldığı her gün gemi jurnalına kaydolunacaktır.

16. Telsiz mürsilesi ile teğhizi mecburi olan her gemide, telsiz kamarasında bulunacak olan bir telsiz jurnalı tutulacaktır. Bu jurnala telsizci ile dinleyicilerin isimleri yazılacağı gibi telsiz hizmetini ve denizde can emniyetini ilgilendirebilecek bütün vukuat ve hâdiseler kaydedilecektir; bilhassa bütün imdat işaret ve muhabereleri aynen jurnala geçirilecektir.

17. 47 nei madde hükümlerine göre bulundurulması mecburi olan telsiz kerteriz cihazı; kifayetli çalışır ve temiz sedalar alabilir bir vaziyette bulunacak ve hakiki cihet ve istikametlerin tâyinini mümkün kılabilecek bir durumda olacaktır. Bundan başka cihaz; yürürlükte bulunan Milletlerarası telekomünikasyon sözleşmesine göre verilecek imdat ve tehlike işaretleri ile telsiz kerterizlerinin ve radyofar işaretlerini, tahsis olunan dalgalar üzerinden alabilecek kabiliyette olacaktır.

Telsiz kerteriz cihazı ile kumanda köprüsü arasında iyi bir haberleşme irtibatı bulunacaktır.

[1] *Telsiz mürsilelerine ait muhabere menzilinın tayini için daha sıhhatli ve amelî bir usul bulununcaya kadar, mürsilenin (Gündüz normal şartlar altında) mil yönünden işittirme mesafesi ile saniyede 500 kilosıkl (600 metre dalga uzunluğu) için metreamper olarak gösterilen verici cihazı takati arasında mevcut bulunan aşağıdaki münasebetler düstur olarak kabul olunmuştur:*

100 mil 60 M A

80 mil 45 M A

50 mil 25 M A

M = Antenin en yüksek noktasının yüklü su hattından metre olarak hakiki yüksekliğidir.

A = (B veya tam modüle edilmiş A 2) sisteminde mürsileler kullanılması halinde anten topuğunda amper olarak ölçülen cereyan şiddetidir.

Yetki

1927 tarihli Vaşington Milletlerarası Radyotelegrafı Sözleşmesi ona bağlı tüzüklerle düzenlenen hususlar :

1. Mezkûr sözleşme ile buna bağlı kaidelere ve ilerde bunların yerine geçecek olan sözleşme ve kaidelerin hükümlerine tâbidir.
2. Ancak adı geçen Vaşington Sözleşme ve kaidelerini tamamlayıcı diğer bütün hallerde işbu denizde can emniyeti sözleşmesi hükümlerine tâbi olacaktır.

Bölüm : V

Seyrüsefer Emniyeti

Madde — 33.

Uygulama sahası

Bu bölümün gemilere mütaallik hükümleri, bu sözleşmede hilâfına açıkça hüküm bulunmadıkça, bütün gemilerin bütün seferlerinde uygulanır.

Madde — 34.

Tehlike ihbarları

Tehlikeli buz, tehlikeli enkaz veya tehlikeli tropikal bir fırtınaya tesadüf eden veya seyrüsefer için sair âcil bir tehlike gören her geminin kaptanı bunları civarında bulunan gemilere ve irtibat temin edebileceği ilk kıyı mahallinin ilgili makamlarına, elinde bulunan bütün muhabere vasıtaları ile bildirmekle ödevlidir. Bu ihbarlara kaide 46 da yazılı şekilde verilmesi şayanı temennidir.

Her idare, yukardaki fıkrada sözü edilen tehlikelere mütedair kendisine yapılan ihbarları vakit geçirmeksizin bütün ilgililerin bilgisine ulaştırmak ve diğer ilgili idarelere pasaporalara etmek hususunda lüzumlu gördüğü bütün tedbirleri alacaktır.

Sözü edilen tehlikeler hakkındaki haberlerin tebliği, ilgili gemiler için meccanidir.

Madde — 35

Meteoroloji hizmetleri

Âkıt hükümetler, gemilerle denizde meteorolojik rasatlar toplamayı teşvik etmeyi ve bunların, seyrüsefer ihtiyaçlarına en iyi şekilde hizmet edebilecek bir şekilde kontrolünü, ilânını ve mübadelesini temin etmeyi taahhüt ederler.

Âkıt hükümetler hususiyle, aşağıda yazılı meteorolojik hizmetlerde, mümkün olduğu kadar iş birliği yapmayı üzerlerine alırlar :

- a) Gemilere, telsiz haberleri vermek ve kıyı noktalarından maksada uygun işaret göstermek suretiyle fırtınalı rüzgârları, fırtınaları ve tropikal fırtınaları ihbar etmek;
- b) Her gün telsizle, seyrüsefere faydalı ve cari hava durumunu ve hava istidlâlatını muhtevî hava raporları yaymak;
- c) Muayyen seçme gemilerle önceden tesbit edilmiş saatlerde meteoroloji rasatları yaptırmak, bu rasatları başka gemiler ve çeşitli meteoroloji istasyonları nef'ine yaymak ve kıyılarda, bu gibi rasatları alabilecek alıcı istasyonlar tesisi hususlarına gayret etmek;
- d) Bofor derecesine göre 10 (Desimal taksimata göre 8) veya daha fazla kuvvette rüzgâra tesadüf eden kaptankarı, keyfiyeti yakınlarındaki gemilere bildirmek hususunda teşvik etmek.

Bu maddenin (a) ve (b) fıkralarında zikredilen haberler, 1927 tarihli Vaşington Milletlerarası Telsiz Sözleşmesine ek umumi tüzüğün 31 nei maddesinin 1, 3, 5 nei fıkraları ile 19 neu maddesinin 25 nei fıkrasında gösterilen şekillerde verilecek, ve «UMUMA» verilen bu gibi hava hâdiseleri ile hava tahmin ve ikaz haberlerinin devamı müddetince tekml gemi istasyonları aynı umumi tüzüğün 31 nei maddesinin 2 nei fıkrasındaki hükümlere tâbi olacaklardır.

Gemiler tarafından memleketlerin hava rasat servislerine tevcih olunan hava raporları, 1927 tarihli Milletlerarası Vaşington Telsiz Sözleşmesine ek işletme tüzüğünün 3 neu maddesinde tasrih olunan irsalât rüchaniyetinden istifade edeceklerdir.

Gemilere mahsus hava istidlâl, ikaz ve hulâsa raporları ile diğer meteoroloji raporları, ilgili memleketler arasında yapılacak anlaşmalara göre, bu raporları çeşitli bölge ve sahalara yaymak bakımından en elverişli olan memleketin hava rasat servisi tarafından yaymlanacaktır.

Bu maddede sözü edilen milletlerarası meteoroloji hizmetlerinde yeknesak bir usulün uygulanması için gerekli tedbirler alınacak ve, mümkün oldukça milletlerarası meteoroloji teşkilâtının tavsiyelerine uyulacaktır; bu Sözleşmenin uygulanması sırasında meteorolojik meselelerin açıklanması ve incelenmesi gerekirse, âkîd hükümetler sözü edilen teşkilâta baş vurabilirler.

Madde — 36.

Buz karakolu, gemi leşleri

Âkîd hükümetler, Şimalî Atlantik'te bir buz karakolu ve bir buz inceleme ve tarassut servisi buldurmaya taahhüt ederler. Bundan başka bu hükümetler, Atlas Okyanus'unun Şimal kısmında Sable burnundan 34 derece N ve 70 derece W noktasma çekilen hattın Şarkında kalan sahada parçalanması veya kaldırılması lüzumlu görülen gemi leşlerinin parçalanması veya kaldırılması için uygulanması mümkün her türlü tedbirleri almaya taahhüt ederler.

Âkîd Hükümetler bu üç iş için en çok üç karakol gemi buldurmaya taahhüt ederler. Bu gemiler, bütün buz mevsimi esnasında çalışarak Newfoundland bankı civarındaki Aysberg bölgesinin Cenubu Şarkî, Cenup ve Cenubu Garbî sınırlarında tavassutta bulunacaklar ve buradan geçen transatlantiklerle diğer gemilere tehlikeli sahanın genişliği hakkında bilgi vereceklerdir. Bu gemiler aynı zamanda buz durumunu genel olarak inceleyip tarassut edecekler, gemi leşlerini parçalıyacak veya çıkaracaklar ve tarassut bölgeleri içinde bulunup yardım istiyecek gemilerle bunların gemi adamlarına yardım etmeye hazır bulunacaklardır.

Senenin geri kalan kısmında buz durumunun incelenip tarassuduna, lüzumu olduğu kadar, devam olunacak ve gemi leşi bulmak, parçalamak veya kaldırmak için daima bir gemi hazır bulunacaktır.

Madde — 37.

Buz karakolu, idaresi ve masrafları

Buz karakolu ile buz incelemesi ve tarassudu ve gemi leşlerinin parçalanması ve çıkarılmasından ibaret bulunan bu üç işin yürütülmesinde devam etmesi, Amerika Birleşik Devletleri Hükümetinden rica edilmiştir. Bu işlerle bilhassa ilgili, adları aşağıda yazılı âkîd hükümetler, bu işlerin yürütülmesi ve görülmesi masraflarını, aralarında aşağıdaki nispetler dairesinde taksim etmeyi taahhüt ederler:

	Yüzde		Yüzde
Almanya	10	Büyük Britanya ve Şimali İrlanda	40
Belçika	2	İtalya	6
Kanada	3	Japonya	1
Danimarka	2	Norveç	3
İspanya	1	Holanda	5
Amerika Birleşik Devletleri	18	İsveç	2
Fransa	6	Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri Birliği	1

Âkîd Hükümetlerden her biri, 1 Eylül 1932 tarihinden sonra bu işlerin yürütülmesi ve görülmesi masraflarından, kendisine düşen payı vermekten vazgeçmek hakkına maliktir. Ancak bu haktan istifade etmek isteyen âkîd Hükümet, kendi hissesini vermekten vazgeçmek kararını resmen bildirdiği tarihten sonraki 1 Eylül tarihine kadar biriken masrafların kendi payına düşen kısmından sorumlu kalacaktır. Âkîd hükümetlerden birinin sözü edilen haktan faydalanabilmesi için, kararını sözü edilen 1 Eylül tarihinden en az altı ay evvel diğer Âkîd hükümetlere bildirmesi gerekir. Buna nazaran 1 Eylül 1932 tarihinde ödeme zorundan kurtulabilmek için ihbariyenin 1 Mart 1932 de verilmesi ve her mütaakıp sene için de aynı şekilde hareket edilmesi mecburidir.

Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti bu işleri yürütmeye devam etmeyi her hangi bir zamanda istemediği veya âkîd hükümetlerden her hangi biri yukarda sözü edilen masraf payını ödemekten vazgeçmek arzusunu gösterdiği veya kendisine ait masraf payının değiştirilmesini istediği takdirde, âkîd Hükümetler meseleyi kendi birleşik menfaatlerine uygun bir tarzda halledeceklerdir.

Yukarda adı geçen üç işin masraflarına iştirak eden Âkîd Hükümetler, birbirleri ile mutabık kalarak, gerek bu madde gerekse de 36 ncı maddenin hükümlerinde, uygun buldukları değişiklikleri her zaman yapmak hakkına maliktirler.

Madde — 38.

Buz civarında sürat

Rotası üzerinde veya yakınında buz bulunduğu ihbar olunan bir geminin kaptanı, gece mutedil bir süratle seyretmeye veya tehlike bölgesinden iyice neta geçecek surette rota değiştirmeye mecburdur.

Madde — 39.

Şimalî Atlantik rotaları

Şimalî Atlantik'te her iki istikamette, muayyen rotaların takip edilmesi teamülü, denizde can selâmetinin teminine yardım etmişse de bunlar üzerinde bitteerübe gerekli görülecek değişikliklerin yapılması maksadiyle, gemilerin çalışması esnasında bu rotaların kullanılmasından elde edilen neticeler tahkik ve tetkik edilecektir.

Rotaların seçilmesi ve bunlara riayet olunması için gerekli tedbirlerin alınması, ilgili donatma iştiraklerinin sorumluluğuna bırakılmıştır. Âkîd Hükümetler, donatma iştiraklerinin isteği üzerine bunlara, kendilerinde mevcut ve rotalara ait bütün bilgileri vererek yardım edeceklerdir.

Âkîd Hükümetler, kendilerine mensup donatma iştiraklerinin, bu iştiraklere ait gemiler tarafından takip olunmak üzere seçtikleri muayyen rotalarla bunlar üzerinde yapılan değişiklikleri resmen temin ettirmeyi taahhüt ederler. Hükümetler, Atlântik'i aşan bütün gemilerin donatanlarının, gemilerine, sözü edilen rotaları, hal ve şartların müsaadesi nispetinde takip etmek, Atlântik'i Birleşik Devletler limanları istikametinde veya aksine katederken Newfoundland büyük bankının civarına geldikleri zaman, 43 derece N dairesinin şimalinde kalan Newfoundland balık bölgesine, balık mevsiminde, hal ve şartlar müsaade ettikçe girmemek ve buz dolayısıyla tehlikeli olan veya buz tehlikesi olduğu tahmin olunan bölgeler dışında kalmak hususunda talimat vermelerini temin edeceklerdir.

Buz karakol hizmetini yürüten idareden, nizami, tanınmış veya yayımlanmış rotalar dışında tesadüf olunan, veya balık mevsiminde yukarda sözü edilen balık bölgelerine giren veya Birleşik Devletler limanlarına gider veya gelirken buzla tehdit edilen veya buz tehlikesi olduğu tahmin olunan bölgelerden geçen her gemiyi, ilgili idareye bildirmesi rica edilmiştir.

Madde — 40.

Çatışma kaideleri

Âkîd Hükümetler, denizde çatışmaları önlemek hususundaki milletlerarası kurallara mütaallik olup lâhika II de gösterilen değişikliklerin arzuya şayan bulduklarını ve bu itibarla uygulanmaları gerektiğinde müttefiktirler. Büyük Britanya ve Şimali İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetlerinden, denizde çatışmaları önleme hakkındaki milletlerarası kuralları kabul etmiş olan Hükümetlere, bu değişiklikleri bütün tafsilâtiyle bildirmesi ve bu Hükümetlerin bu tadilleri kabul hususundaki arzularını belirtmesi rica olunur. Bundan başka bu incelemelerin sonucunu, bu konferansta temsil edilen Hükümetlere bildirerek değiştirilen kuralların 1 Temmuz 1931 tarihinde yürürlüğe girebilmesi hususunda bir anlaşmaya varmak bakımından gayret göstermesi keza Büyük Britanya ve Şimali İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetinden rica olunur.

Madde — 41.

Dümen komutanları

Âkîd Hükümetler, kendilerine mensup bütün gemilerde, 30 Haziran 1931 gece yarısından sonra dümene yani dümenciye verilecek bütün dümen komutalarının hakiki mânada verilmesi hususunda mütabıktırlar; yani geminin üzerinde ileri yol bulunurken (Sancak) veya (Sağa) kelimesini veya (Sancak) veya (Sağa) için aynı mânaya gelen bir kelimeyi ihtiva eden komutalar, ancak, halen umumiyetle inşa ve teçhiz olunan gemilerde olduğu gibi, dümen dolabı, dümen yelpazesi ve gemi puruvası hep beraber sağa hareket ettirilmek istenildiği zaman kullanılacaktır.

Madde — 42.

Tehlike işaretlerinin kötüye kullanılması

Milletlerarası belirtilmiş bir tehlike işaretinin istimaline, ancak, geminin tehlikede bulunduğu bildirilmek istendiği zaman müsaade olunur. Milletlerarası bir tehlike işaretiyle karıştırılabilecek olan işaretlerin kullanılması bütün gemilere yasak edilmiştir.

Madde — 43.

Alârm, tehlike ve müstaceliyet işaretleri

Alârm ve tehlike işaretleri munhasıran, derhal yardıma muhtaç ve ciddi ve doğrudan doğruya bir tehlike altında bulunan gemiler tarafından kullanılmalıdır. Yardım istenilmesi veya geminin daha sonra belli alârm veya tehlike işareti vermek zorunda kalabileceğini bildirmek istemesi hallerinde, 1927 tarihli Vaşington Milletlerarası Telsiz Sözleşmesinde belirtilmiş olan (XXX) müstaceliyet işaretinin verilmesi gerektir.

Alârm veya tehlike işareti gönderen ve fakat bilâhara yardımı lüzumlu görmiyen bir gemi, keyfiyeti yürürlükte bulunan Telsiz Telgraf Sözleşmesi hükümleri dairesinde derhal ilgili bütün telsiz istasyonlarına bildirmekle ödevlidir.

Madde — 44.

Tehlike haberleşmesinde keşide sürati

Tehlike, müstaceliyet ve emniyet haberleşmelerinde dakikada 16 kelimedenden daha süratle çalışamaz.

Madde — 45.

Tehlike ihbarları ve hareket tarzı

1. Başka bir gemiden telsiz tehlike işareti alan kaptan, deniz tehlikesinde bulunan kimselerin yardımına, buna muktedir olmadığı veya bunu - durumun hususi şartlarına göre - lüzumsuz veya yersiz telâkki ettiği veya bu maddenin 3 ncü ve 4 ncü fıkraları hükümlerine göre yardım mükellefiyetinden muaf tutulduğu haller müstesna olmak üzere, âzami süratle derhal koşmakla mükelleftir.

2. Tehlikede bulunan bir geminin kaptanı, - yardım talebine cevap vermiş olan kaptanlarla mümkünse, anlaştıktan sonra - kendisine yardım hususunda en uygun görülen bir veya birkaç gemiyi yardımına çağırmaya yetkilidir. Kendisinden veya kendilerinden bu suretle yardım istenilen kaptan veya kaptanlar, yardım talebini is'af etmek ve tehlikeli kimselerin, âzami süratle, yardımına koşmakla mükelleftirler.

3. Yardımı istenen bir geminin, veya yardımı istenen birkaç gemi varsa bütün bu gemilerin kaptanları tarafından yardım için çağrılan gemi veya gemilerin bu talebi kabul ettikleri takdirde kendisine bilgi verilen bir gemi kaptanı, bu maddenin birinci fıkrasında kendisine yükletilen yardım mükellefiyetinden kurtulur.

4. Tehlikede bulunan kimselere vâsıl olan bir gemiden, başkaca yardımın lüzum olmadığına dair haber alan bir kaptan bu maddenin 1 nei fıkrası ve - kendi gemisinden yardım istenilmişse - 2 nei fıkrası hükümleriyle kendisine yükletilen mükellefiyetten muaf kalır.

5. Başka bir gemiden telsizle imdat işareti alan ve diğer gemiye yardım etmeye muktedir bulunmayan veya - durumun hususi şartlarına göre - bu yardımı lüzumsuz veya yersiz telâkki eden bir kaptan, diğer geminin kaptanına keyfiyeti derhal bildirmek ve bundan başka yardım mükellefiyetinin yerine getirilmemesi sebeplerini gemi jurnalına yazmakla mükelleftir.

6. Yukardaki hükümler 23 Eylül 1910 da Bürksel'de imzalanan «Deniz yardım ve kurtarma işlerine mütedair bâzı kaidelerin tevhidî hakkındaki Milletlerarası Mukavele» ile bilhassa bu mukavelenin 11 nei maddesiyle birlikte yardım mükellefiyeti hükümlerini ihlâl etmez.

Madde — 46.

Mors işaret feneri

150 gros tonilâtosundan büyük olup milletlerarası sefer yapan bütün gemilerde iyi işler bir mors işaret feneri bulunacaktır.

Madde — 47

Telsiz kerteriz cihazı.

5000 gros tonilâtosu ve daha büyük hacımdaki her yolcu gemisi bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesi tarihinden itibaren iki yıl içerisinde, bu Sözleşmenin 31 nei maddesi 17 nei fıkrası hükümlerine uygun ve tasvip edilmiş bir telsiz kerteriz cihazı ile teçhiz edilecektir.

Madde — 48

Gemi adamları

Âkîd hükümetler, bütün gemilerin, denizde can selâmetinin sağlanması bakımından, miktar ve ehliyet itibariyle kifayetli gemi adamlarıyla donatılmasını temin edecek hükümler yürütmeyi veya gerekirse koymayı taahhüt ederler.

Bölüm : VI

Belgeler

Madde — 49

Belgelerin verilmesi

Bu Sözleşmenin II, III ve IV neü bölümleri hükümlerini, kifayetli bir şekilde tevafuk eden her yolcu gemisine, sörvey ve muayeneden sonra, bir emniyet belgesi verilir.

Bu Sözleşmenin IV neü bölümü hükümlerine kifayetli bir şekilde tevafuk eden her yük gemisine, sörveyden sonra, bir telsiz emniyet belgesi verilir.

Bu Sözleşmenin II, III ve IV neü bölümleri hükümleri dairesinde, Akıd hükümetlerden biri tarafından istisnalar bahşedilmiş olan her gemiye bir istisnaiyet belgesi verilir.

Bu Sözleşme ile buna bağılı kaideler hükümlerinin uygulanması ve bunlardan yapılacak istisnaların müsaadeye bağlanması bakımlarından yapılacak gemi muayene ve sörveyleri, geminin siciline kayıtlı bulunduğu memleketin memurları tarafından yapılacaktır. Bununla beraber her memleketin hükümeti bu gemilerin sörvey ve muayenesini ya bu maksatla tâyin olunmuş uzmanlara veya kendisi tarafından tanınmış kurumlara devredilebilir. Her halde ilgili Hükümet sörvey ve muayenelerin tamamıyeti ve kifayeti hususunda tam sorumluluğı üzerine alır.

Emniyet, telsiz emniyet ve istisnaiyet belgeleri ya geminin müseccel bulunduğu memleketin hükümeti veya bu hükümet tarafından usulü dairesinde yetkili kılınmış bir kimse veya kurum tarafından verilir. Her halde hükümet, belgenin tam sorumluluğunu yüklenir.

Madde — 50.

Başka bir Hükümet tarafından belge verilmesi

Akıd hükümetlerden birisi bu sözleşme hükümlerine tâbi bir geminin müseccel olduğu memleketin hükümetinin talebi üzerine, gemiyi muayene ettirebilir ve bu sözleşme hükümlerine uygun olduğuna kanaat getirirse, kendi sorumluluğı altında bir emniyet veya telsiz emniyet belgesi verebilir. Bu suretle verilen her belgeye, geminin müseccel olduğu memleket Hükümetinin talebi üzerine verildiğı kaydolunacaktır; bu suretle verilen belgeler bu sözleşmenin 49 neü maddesi hükümleri dairesinde verilmiş belgeler gibi muteberdir.

Madde — 51.

Belgelerin şekli

Bütün belgeler, bunları veren memleketin resmî lisan veya lisanları ile doldurulmalıdır.

Belgelerin şekli XLVII neü kaidedeki örneğine uygun olacaktır. Belge örneklerinin basınındaki tertip tarzı, verilen belgelerde veya onaylı örneklerinde aynen muhafaza edilmeli ve verilen belgeler veya onaylanmış örneklerinde el yazısı ile ilâve edilecek teferruat Lâtin harfleri ve Arap rakamları ile yazılmalıdır.

Akıd hükümetler memurlarına bilgi verilebilmesi için, kendi belgelerinden kâfi miktarda nüshayı birbirlerine vermeyi kabul ederler. Bu belge teatisi, mümkün mertebe, 1 Ocak 1932 tarihinden evvel tamamlanmış olmalıdır.

Madde — 52.

Belgelerin süresi

12 aydan fazla süre için belge verilemez.

Belgesinin süresi sonunda, müseccel bulunduğu memleketin bir limanında bulunmıyan bir ge-

minin belgesi, geminin mensup bulunduğu memleketin usulü dairesinde yetkili bir memuru tarafından uzatılabilir; şu kadar ki böyle bir uzatma ancak geminin mensup olduğu memlekete dönüş seferini tamamlayabilecek şekilde ve hususiyle munhasıran mâkul ve müsait görülen hallerde yapılmalıdır.

Hiçbir belge beş aydan fazla bir süre için uzatılmamalı ve böyle uzatılmış bir belgeye sahip bir gemi, memleketine döndükten sonra, bu uzatmaya dayanarak tekrar memleketten çıkamamalıdır; tekrar çıkmak için yeni bir belge almalıdır.

Madde — 53.

Belgelerin tanınması

Âkıld Hükümetlerden birinin sorumluluğu altında verilmiş belgeler, diğer âkıld Hükümetler tarafından, bu Anlaşma konularını ilgilendiren bütün hususlarda muteber sayılmalıdır. Diğer âkıld hükümetler bu belgeleri kendi gemileri için kendileri tarafından verilmiş belgeler ayarında ve kıymetinde telâkki etmelidirler.

Madde — 54.

Kontrol

49 ncu veya 50 nci maddeler gereğince belge almış her gemi, diğer âkıld hükümetlerin limanlarında gemide muteber bir belgenin bulunması ve gerekiyorsa geminin denize elverişlilik şartlarının esas itibariyle bu belge muhteviyatına uygunluğu, yani geminin yolcu ve gemi adamlarını tehlikeye sokmadan denize çıkabileceği bakımlarından, sözü edilen hükümetlerin usulü dairesinde yetkilendirilmiş memurlarının kontrolüne tâbidir.

Şayet bu kontrol her hangi bir neviden müdahaleye lüzum gösterirse, kontrolü icra eden memur derhal, geminin müseccel bulunduğu memleketin konsolosunu, müdahalenin lüzumlu görüldüğü bütün hususlar hakkında haberdar etmekle mükelleftir.

Madde — 55.

Sözleşmeden faydalanma

Usulü dairesinde verilmiş ve süresi bitmemiş belgeye sahip gemilerden gayrı hiçbir gemi için bu Sözleşme imtiyazlarından istifade etmesi talebinde bulunulamaz.

Madde — 56.

Belgeye ek vesika

Yapacağı hususi bir sefer sırasında gemide, müsaade edilen en çok sayıdan daha az kimse (gemi adamı ve yolcu) bulunduracak ve bu itibarla bu sözleşme hükümlerine göre, belgede yazılı olan miktardan daha az can filikası ve sair kurtarma edevatı bulundurabilecek olan gemilere, 49 ve 52 nci maddeler gereğince yetkilendirilmiş memur veyasair kimselerden bu hususta bir mazbata verilir.

Bu mazbata cari şartlar dairesinde, bu Sözleşme hükümlerinin ihlâl edilmediğini teyit etmelidir. Mazbata belgeye ilâştirilmeli ve kurtarma edevatı bakımından belge yerine kaim olmalıdır. Mazbata ancak, verilmiş olduğu hususi sefer için muteber olabilir.

Bölüm : VII

Belge Genel Hükümler

Madde — 57.

Eşit teçhizat

Bu sözleşmede her hangi bir gemi için mecburi kılınan her hangi bir tertibat, teçhizat, cihaz veya muayyen bir donanım yerine her idare, uygun tecrübelerle en aşağı Sözleşmede yazılı olanla aynı kifyette bulunduğu kanaat getirdiği diğer bir tertibat veya teçhizata izin verebilir.

Yeni tertibata, teçhizata, yeni bir cihaza veya bunun muayyen bir cinsine veya yeni bir tedbire müsaade eden her idare, keyfiyeti diğer idarelere de bildirecek ve isterlerse, yapılan tecrübeler hakkında bir raporla birlikte teferruat hakkında da bilgi verecektir.

Madde — 58.

Kanunlar, yürütme mevzuatı, raporlar

Âkîd hükümetler birbirlerine :

1. Bu sözleşme konusuna giren çeşitli sahalarda yürürlüğe konacak olan kanun, tüzük ve yönetmeliklerin metinlerini;

2. Bu sözleşme hükümlerinin tesirlerine mütaallik olup mahrem olmayan resmî raporlar ve bunların resmî özetlerini bildirmeyi taahhüt ederler.

Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Krallığı Hükümetinden, bütün bu bilgileri toplayarak diğer âkîd hükümetlere gönderilmesi rica olunur.

Madde — 59.

Önceden anlaşma suretiyle alınacak tedbirler

Bu sözleşmenin her hangi bir tedbirin âkîd hükümetlerden bâzularının veya hepsinin mutabakatıyla yürürlüğe konulmasını derpiş ettiği hallerde, Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Krallığı Hükümeti, âkîd hükümetlerden biri tarafından böyle bir tedbirin yürütülmesi için yapılabilecek teklifleri kabul edip etmedikleri hususunda diğer âkîd hükümetlerle temasa geçecek ve bu temas neticesini yine âkîd hükümetlere bildirecektir.

Madde — 60.

Eski andlaşma ve sözleşmeler

1. Londra'da 20 Ocak 1914 tarihinde denizde can selâmetinin sağlanması için imzalanan Sözleşmeyi kaldıran bu sözleşme onun yerine kaim olacaktır.

2. Bu sözleşmeye iştirak eden hükümetler arasında halen yürürlükte bulunup denizde can selâmetinin sağlanmasına veya buna dair meselelere ait olan diğer bütün andlaşma, sözleşme ve anlaşmalar :

a) Bu sözleşmenin şâmil bulunmadığı gemiler,

b) Bu sözleşmenin şâmil bulunduğu gemilerin bu sözleşme ile sarahaten düzenlenmemiş hususları bakımından, yürürlük müddetine muteber sayılır.

Şu kadarki, böyle andlaşma, sözleşme veya anlaşmaların, bu sözleşme hükümleri ile tearuz teşkil ettikleri noktalarda, bu sözleşme hükümleri muteberdir.

3. Bu sözleşme ile açıkça düzenlenmiş bütün hususlar, âkîd hükümetlerin yaşama yetkisine tâbidir.

Tadiller, müstakbel konferanslar

1. Her âkîd hükümet her zaman, sözleşmenin düzeltilmesi için faydalı veya lüzumlu telâkki edilebilecek tadilleri, Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine yapabilir; sözü edilen hükümet bu teklifleri diğer bütün âkîd hükümetlere bildirecektir. Henüz yürürlüğe girmemiş olan tasdikname veya iltihakname tevdi etmiş olan hükümetler de dâhil olmak üzere diğer bütün âkîd hükümetler bu tadilleri tasvip ettikten sonra, bu anlaşma gereği gibi değiştirilir.

2. Bu sözleşmenin yeniden gözden geçirilmesine mahsus konferanslar, âkîd hükümetlerin üzerinde anlaşacakları zamanlarda ve mahallerde toplanır.

Bu sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra her beş yılda bir, Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti, âkîd hükümetlerden üçte birinin böyle bir istekte bulunması üzerine, yukardaki maksatla bir konferans toplıyacaktır.

Bölüm : VIII

Son hükümler

Sömürge ve saireye tatbik

1. Âkîd bir hükümet imzalama, tasdik, iltihak sırasında veya daha sonra Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine vereceği yazılı beyanname ile, bu sözleşmenin kendisine ait sömürge, denizasıırı ülke, himaye veya manda altındaki sahalarına da şâmil olacağı arzusunun izhar edebilir. Bu takdirde bu anlaşma, böyle bir beyanname yazılı bütün memleketler için, beyannamenin tebellüğü tarihinden itibaren iki ay sonra yürürlüğe girer; böyle bir beyanname yapılmadıkça bu sözleşme bu gibi memleketlerden hiç birisi için yürürlükte sayılmaz.

2. Her âkîd hükümet, kendisine ait sömürge denizasıırı ülke, himaye veya manda altındaki sahalarında, bu sözleşmeyi yukardaki fıkra hükümlerine göre en aşağı beş yıl yürüttükten sonra, sözleşmenin sözü edilen memleketlerinin hepsinde veya bir kısmında yürürlükten çıkarılacağı arzusunun, Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine vereceği yazılı bir beyanname ile her zaman izhar edebilir. Bu takdirde Sözleşme, beyanname yazılı memleketlerde, beyannamenin Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetince tebellüğü tarihinden bir yıl sonra yürürlükten çıkar.

3. Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti, bu sözleşmenin her sömürge, denizasıırı ülke himaye veya manda altındaki sahada, bu maddenin 1 nei fıkrası gereğince tatbik edileceğini ve 2 nei fıkrası gereğince ise tatbikattan çıkacağını, her halde tatbik veya tatbikten çıkma günü ile birlikte diğer bütün âkîd hükümetlere de bildirecektir.

Muteber metinler, tasdik

İngilizce ve Fransızca metinleri aynı derecede muteber olan bu sözleşme, bugünkü tarihi taşır. Sözleşme tasdik edilecektir.

Tasdiknameler Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetinin arşivlerine tevdi olunacak ve sözü edilen hükümet her tasdiknamenin ne günü tevdi edildiğini diğer âkîd hükümetlerle iltihak eden hükümetlere bildirecektir.

İltihak

Bu sözleşmenin imzasına iştirak etmemiş olan (62 nci maddede gösterilen memleketler hükümetleri müstesna olmak üzere) bir hükümet, sözleşmeye yürürlüğe girmesini mütaakıp her zaman iltihak edebilir. İltihak keyfiyeti Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine verilecek yazılı beyanname ile bildirilir ve beyannamenin tebellüğü tarihinden itibaren üç ay sonra yürürlüğe girer.

Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti bütün âkîd hükümetlerle iltihak etmiş olan hükümetlere, her iltihak keyfiyetini ve tebellüğ tarihini bildirecektir.

Bu sözleşmeye iltihak etmek niyetinde olup da 28 nci madde zeylinde yazılı bölgelere bir diğerini ilâve etmek isteyen bir hükümet, bu arzusunun iltihak beyannamesini vermeden evvel, diğer âkîd hükümetlere tebliğ edilmek üzere Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine bildirecektir. Diğer bütün âkîd Hükümetler muvafakatlerini bildirirlerse; sözü geçen hükümetin iltihakını beyan etmesi üzerine, bu bölge de yukarıki zeyilde yazılı olanlara ilâve olunur.

Yürürlüğe girme tarihi

Bu sözleşme Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine en az beş tasdikname tevdi edilmiş olmak şartıyla, tasdiknamelerini tevdi etmiş bulunan hükümetler arasında 1 Temmuz 1931 tarihinden yürürlüğe girer. Bu tarihte henüz beş tasdikname tevdi edilmemişse, sözleşme beşinci tasdiknamenin tevdi tarihinden itibaren üç ay sonra yürürlüğe girer. Sözleşmenin yürürlük tarihinden sonra tevdi olunan tasdiknameler, tevdi tarihinden itibaren üç ay sonra yürürlüğe girer.

Fesih

Her âkîd hükümet, sözleşmenin kendisi için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl sonra, bu sözleşmeyi her zaman fesih edebilir. Fesih keyfiyeti, Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine verilecek yazılı bir beyanname ile tebliğ olunur; sözü edilen hükümet fesih keyfiyetini ve tebellüğ tarihinin, diğer bütün âkîd hükümetlere bildirecektir.

Fesih, tebliğin, Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine verildiğinden itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girer.

Bu sözleşmenin muhteviyatını tasdik zımında temsilciler aşağıya imzalarını koymuşlardır.

Londra'da 31 Mayıs 1929 da Büyük Britanya ve Şimalî İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti arşivlerinde muhafaza edilecek olan tek nüsha olarak tanzim edilen bu sözleşmenin usulen tasdikli örnekleri, sözleşmeyi imzalamış olan bütün hükümetlere sözü edilen hükümet tarafından gönderilecektir.

Sthamer,
Gustav Koenigs,
Arthur Werner,
Walter Laas,
Otto Riess,
Hermann Giess,
Hugo Dominik,
Henry James Feakes,

Thomas Free,
A. de Gerlache de Gomery,
G. de Winne,
A. Johnston,
Lucien Pacaud,
Emil Krogh,
V. Lorck,
Javier de Salas,

John Whelan Dulanty,
F. C. Foster,
Wallace H. White,
Arthur J. Tyrer,
Charles M. Barnes,
Geo. H. Rock,
Clarence S. Kempff,
Dickerson N. Hoover,

W. D. Terrel,
John G. Tawresey,
Herbert B. Walker,
Charles A. Mc. Allister,
Gustaf Wrede,
V. Bergmann,
Karl Kurten,
Rio,
A. Haarbleicher,
Jean Marie,
F. Thouroude,
H. W. Richmond,
Westcott Abell,
A. L. Ayre,
F. W. Bate,
C. H. Boyd,

William C. Currie,
A. J. Daniel,
Norman Hill,
C. Hipwood,
A. Morrel,
G. L. Corbett,
E. V. Whish,
Mansukhlal Atmaram Master,
Giulio Engianni,
Alberto Alessio,
Delfino Rogeri di Villanova,
Torquato C. Giannini,
Francesco Marena,
Ernesto Ferreti,
G. Gneme,
Luigi Biancheri,

Yukio Yamamoto,
Shichihei Ota,
Itaro Ishii,
B. Vogt,
L. T. Hansen,
Arth H. Mathiesen,
C. Fock,
C. H. de Goeje,
A. Van Driel,
J. A. v. d. Berg,
Phs. van Ommeren,
H. G. J. Uilkens,
Erik Palmstierna,
Nils Gustav Nilsson,
J. Arens,
K. Eggi.

EK. : I

Kaideler

Gemilerin inşa tarzı

Kaide — I.

Tarifler

1. «Bölme Yüklü Su Hattı», geminin bölme taksimatının tâyininde itibar olunan su hattıdır. «Âzami Bölme Yük Hattı», âzami su çekimine tekabül eder.
2. «Geminin Boyu», âzami bölme yüklü su hattı münteha noktalarındaki şaküller arasında ölçülen boydur.
3. «Geminin Eni», âzami bölme yüklü su hattı irtifaında veya bunun altında, postaların dış yüzleri arasında ölçülen en geniş endir.
4. «Perde Güvertesi», âzami su geçmez perdelerin kendisine kadar yükseldiği en üst imtidatlı güvertedir.
5. «Dalma Sınırı», (Margin line) bölme güvertesi imtidat hattının 76 m.m. (3 pus) aşağısından kendisine muvazi olmak üzere gemi bordasında farzolunan hattır.
6. «Su Çekimi», gemi ortasındaki omurga üst sathında, sözü edilen bölme yük hattına kadar olan şakuli mesafedir.
7. «Su alma kabiliyeti», (Permeabiliti) bir mahallin içerisine girebilen suyun, o mahal hacminin yüzdesi olarak ifadesidir.
8. «Dalma sınırının daha yukarısına doğru imtidat eden bir mahallin hacmi ancak bu sınıra kadar mesaha olunur.
9. «Makine Dairesi», ana ve yardımcı makinelerle - varsa - kazan ve kömürlüklerin işgal ettiği kısımları tahdit eden âzami ana su geçmez perdeler arasında bulunan kompartımanın omurga üst.sathı ile dalma sınırı arasında kalan kısımdır.
9. «Yolcu Mahalleri», (Bagaj, levazım, komanya ve posta kolilerine mahsus mahaller müstesna olmak üzere) yolcuların iskân ve istimallerine tahsis olunan mahallerdir.

III ve IV ncü kaideler hükümlerinin uygulanmasında dalma sınırının altında bulunup mürettebatın iskân ve istimallerine tahsis olunan mahaller dahi, yolcu mahalli addolunacaklardır.

10. «Hacımlar» her halde postaların dış yüzünden hesap olunacaktır.

Kaide — II.

Su alma boyu

1. Gemi boyunun her hangi bir noktası için su alma boyunun hesabında geminin, şekil ve su çekimi gibi hususiyetleri nazarı itibara alınacaktır.

2. İmtidatlı bölme güvertesi olan gemilerde muayyen bir noktaya ait su alma boyu, merkez noktası bu nokta üzerinde bulunan ve III ncü kaideye bildirilen faraziyeler altında geminin, dalma sınırından daha fazla batmasına sebebiyet vermeksizin su ile doldurulması mümkün olabilen âzami tule müsavidir.

3. İmtidatlı bölme güvertesi bulunmayan gemilerde her hangi bir noktaya ait su alma boyu, geminin hasardan sonraki dalma miktarı ile, trimde nazarı itibara alınmak şartıyla, gemi bordaları ile perdelerinin kendisine kadar su geçmez olarak imtidat ettikleri devamlı bir dalma hududunun farz ve kabulü ile tâyin olunabilir.

Kaide — III.

Su alma kabiliyeti

1. II ncü kaideye tesbit olunan esaslar, dalma sınırının altında kalan mahallerin su alma kabiliyetlerine şâmilidir.

Su alma boyunun tâyininde, geminin dalma sınırı altındaki, aşağıda zikredilen her üç kısmına ait bütün tüller için geniş bir vasati su alma kabiliyeti kabul olunacaktır :

- I ncü kaidenin 8 ncü fıkrasında zikrolunan makine dairesi,
- Geminin makine dairesi önünde kalan kısmı ve
- Makine dairesinin arkasında kalan kısmı.

2. a) Buhar makineli gemilerde makine dairesine ait yeknasak vasati su alma kabiliyeti aşağıdaki düsturda tâyin olunur :

$$80 + 12,5 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

Bu düsturda :

a = I ncü kaidenin 9 ncü fıkrasında zikrolunduğu üzere dalma sınırının altında ve makine dairesi sınırları içerisinde bulunan yolcu mahallerinin hacmi,

c = Dalma sınırının altında ve makine dairesi sınırları içerisinde bulunup yük, kömür veya malzemeye tahsis olunan gladora mahallerinin hacimleri,

v = Dalma sınırı altında kalan makine dairesinin umumi hacmi mânasına gelmektedir.

b) Motor makineli gemiler için yeknasak vasati su alma kabiliyeti, yukardaki düsturda bulunana (5) ilâvesiyle tâyin olunacaktır.

c) Gemilerin hususiyetlerine göre yapılan esaslı hesap neticesinde bulunan vasati su alma kabiliyetinin, yukarıki düsturla elde edilen miktardan daha küçük olduğuna hükümet tarafından kanaat getirilirse hesap neticesinde bulunan kıymete itibar olunur. Bu hesaplarda I ncü kaidenin 9 ncü fıkrası gereğince tesbit olunan yolcu mahallerinin su alma kabiliyetleri % 95, yük, kömür ve malzeme mahallerinin ki % 60 olarak alınacak ve dabilbotom, akar yakıt ve sair tanklara ait hesaplarda ise hükümet tarafından her halin hususiyetlerine göre kabul olunan kıymet esas tutulacaktır.

3. Geminin makine dairesi önünde (veya arkasında) kalan kısmına ait vasati su alma kabiliyeti aşağıdaki düsturla tâyin olunacaktır.

$$63 + 35 \frac{\cdot}{\cdot}$$

Bu düsturda :

a = Dalma hududunun altında ve makine dairesinin önünde (veya arkasında) bulunan ve 1 nei kaidenin 9 neu fıkrası gereğince tesbit olunan yolcu mahallerinin hacmi

v = Geminin, dalma sınırı altında ve makine dairesi önünde (veya arkasında) kalan kısmının umum hacmi demektir.

4. Bir ara güvertenin, iki arzani su geçmez perde arasında kalan bir kompartımanında yolcu veya tayfaya mahsus bir mahal bulunduğu takdirde, bütün bu ara güverte kısmı (Sâbit çelik perdelerle yolcu mahallinden ayrılarak başka işe tahsis olunan mahaller müstesna olmak üzere) yolcu mahalli addolunacaktır. Sözü geçen yolcu veya tayfa mahalleri yerli çelik perdelerle çevrilmiş ise, yalnız etrafı çevrilmiş bu mahal, yolcu mahalli addolunacaktır.

Kaide — IV.

Bölmelerin müsaade edilen boyu

1. Bölme Emsali : Merkezi, gemi tulünün her hangi bir noktasında bulunan bir bölmede, müsaade olunabilen âzami uzunluk, su nüfuz boyunun (Bölme emsali adı verilen) bir emsal rakamı ile çarpılması suretiyle bulunur.

Bölme emsali, geminin boyu ile ilgili olup muayyen bir tül için geminin tahsis edileceği hizmetin mahiyetine göre değişir. Bölme emsali aşağıda gösterildiği üzere :

a) Gemi boyunun artması nispetinde ve

b) Esas itibariyle yük taşımak için yapılan gemilere tatbik edilen bir (A) emsalinden başlayarak esas itibariyle yolcu taşımak üzere yapılan gemilere tatbik edilen bir (B) emsaline kadar muntazam ve devamlı şekilde azalır.

(A) ve (B) emsallerinin değişimi aşağıdaki (1) ve (2) sayılı düsturlarla verilmiştir. Burada (L) geminin, I nei kaide 2 nei fıkrada bildirildiği şekilde tâyin edilen boydur :

(L) metre olarak malûm ise :

1 nei düstur (L = 131 metre ve daha fazla)

$$A = \frac{50,2}{L - 60} + 0,18 \dots \dots \dots (1)$$

2 nei düstur (L = 79 metre ve daha fazla)

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \dots \dots \dots (2)$$

(L) kadem olarak malûm ise :

1 nei düstur (L = 430 kadem ve daha fazla)

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \dots \dots \dots (1)$$

2 nei düstur (L = 260 kadem ve daha fazla)

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \dots \dots \dots (2)$$

2. Gemilerin hizmet mehenkleri : Her hangi tuldeki bir gemi için kullanılacak uygun bölme emsali, aşağıda yazılı (3) ve (4) sayılı düsturlarla bulunan (Hizmet mehenk rakamı) yardımı ile tâyin olunur. Bu düsturlarda :

Cs = Geminin hizmet mehenk rakamı,

L = 1 nei kaidenin 2 nei fıkrası gereğince tâyin edilen gemi boyu,

M = 1 nei kaidenin 8 nei fıkrasına göre tâyin edilen makine dairesi hacmi (ancak buradaki ma-

kine dairesi hacmına, bu dairenin ön veya arka tarafındaki dâbilbotom üstünde bulunan sabit akaryakıt sarnıçlarının hacimleri da ilâve olunacaktır).

P = 1 nei kaidenin 9 neu fıkrasına göre tâyin olunan ve dalma sınırının altında kalan bütün yolcu mahalleri haemı,

V = Geminin dalma sınırı altında kalan teknil hacmı,

P₁ = KN;

N = Geminin taşımaya müsaade olunan âzami yolcu sayısı,

K = 0,056 L (Gemi boyu metre ve hacimler metreküp olarak verilmişse)

K = 0,6 L (Gemi boyu kâdem ve hacimler kâdem küp olarak verilmişse).

Eğer (KN) kıymeti P ve dalma sınırı üzerinde bulunan fiilî yolcu mahalleri meemu hacmi yekûnundan daha büyük ise, düsturdaki (P₁) yerine, 2/3 KN den daha ufak olmak şartıyla, daha ufak kıymet konulur.

Eğer P₁ P den büyük ise :

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P_1}{V + P_1 - P} \dots \dots \dots (3)$$

Diğer hallerde ise :

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P}{V} \dots \dots \dots (4)$$

İmtidatlı perde güvertesi olmıyan gemilerde hacımlar, su istilâ boyunun tâyininde kullanılan dalma sınırına kadar hesaplanacaktır.

3. Bölme taksimatı için kaideler :

a) Boyları 131 metre (430 kadem ve daha yukarı, hizmet mehenk rakamı ise 23 ve daha aşağı olan gemilerin baş müsademe perdesi gerisinde kalan bölme taksimatı (1) sayılı düsturla elde edilen A emsali ile tâyin edilecektir; mehenk rakamı 123 ve daha yukarı olan gemilerde ise bu bölme taksimatı (2) sayılı düsturun B emsali ile ve nihayet mehenk rakamı 23 ile 123 arasında olan gemilerde de aşağıdaki düsturla bulunan F emsali ile bulunacaktır:

$$F = A \frac{(A - B) (C_s - 23)}{100} \dots \dots \dots (5)$$

F emsalinin 0,4 den aşağı olması ve Hükümetin de ilgili geminin makine dairesi için bu emsalin kullanılmasının mümkün olmadığına kanaat getirmesi halinde bu makine dairesi için 0,4 den fazla olmıyan daha yüksek bir emsal kullanılabilir.

b) Boyları 79 metre (260 kâdem) den yukarı ve 131 metre (430 kâdem) den aşağı olan ve (S) ile ifade olunan hizmet mehenk emsali aşağıdaki :

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} \text{ (L metre olarak verilmişse)}$$

$$S = \frac{9382 - 20 L}{34} \text{ (L kadem olarak verilmişse)}$$

Düsturları ile hesap edilen gemilerde baş müsademe perdesi gerisinde kalan bölme taksimatı 1,00 emsali ile tâyin olunacaktır. Mehenk rakamı 123 ve daha yukarı olan gemilerde ise bu bölme taksimatı (2) sayılı düsturun B emsaliyle ve nihayet mehenk rakamı S kıymeti ile 123 arasında olan gemilerde de aşağıdaki (6) sayılı düsturla bulunacak olan F emsali ile tâyin olunacaktır; bu F emsali 1,00 ile B emsali arasında mütenasip bir miktardır:

$$F = 1 \frac{(1 - B) (C_s - S)}{123 - S} \dots \dots \dots (6)$$

c) Boyları 79 metre (260 kadem) den yukarı ve 131 metre (430 kadem) den aşağı olduğu halde, hizmet mehenk rakamları (S) den aşağı olan gemilerle boyları 79 metre (260 kadem) den aşağı olan bütün diğer gemilerde baş müsademe bölgesi gerisinde kalan bölme taksimatı 1,00 emsaliyle tâyin olunacaktır. Ancak bu emsalin, geminin her hangi kısmına tatbiki idarece mahzurlu görülürse, idare, bütün hal ve şartları göz önünde bulundurmamak şartıyla uygun gördüğü bir emsalin tatbikına müsaade edebilir.

d) Yukarıki (c) fıkrası hükümleri, nizami yoleu taşıma miktarı 12 den fazla olmakla beraber:

$$L \equiv \text{metre olduğunda} : \frac{L^2}{650} ; L \equiv \text{kadem olduğunda} : \frac{12}{7000}$$

Ifadelerinin verdiği kıymetle 50 adedinden en küçüğünü tecavüz etmeyen her boydaki gemiye tatbik olunur. (Yani yoleu taşıma miktarı 12 den fazla olmakla beraber en çok 50 yi geçmeyen gemilere yukarıki \equiv fıkrası hükümleri tatbik olunacaktır.

Kaide — V

Bölme taksimatına ait hususi hükümler

1. Bir bölmenin boyu, bu bölme ile kendisine bitişik her iki bölümden her hangi birisinin boyu ile birlikte gerek su alma boyunu ve gerekse müsaade olunan boyun iki mislini tecavüz etmediği takdirde, IV neü kaide mucibince tâyin olunan nizami boyu geçebilir.

Bir birine bitişik iki bölmeden biri, makine dairesi içinde, öteki ise makine dairesi dışında bulunur ve ikinci bölmenin dâhil bulunduğu gemi kısmının su alma kabiliyeti makine dairesi sulama kabiliyetinden farklı olursa, iki bölmenin boyları mecmuu bu bölmelerin buldukları iki kompartimana ait su alma kabiliyetinin ortalaması esas tutulmak suretiyle düzeltilecektir. Bir birine bitişik iki bölmenin muhtelif bölme taksimatı emsaline malik bulunmaları takdirinde, bu iki bölmenin mecmu boyu bunlarla mütenasip olarak tâyin olunacaktır.

2. Boyu 131 metre (430 kadem) ve daha ziyade olan gemilerde, arzanı ana perdelerden biri, baş kaimeden itibaren müsaade olunan boy (Permissible length) dan daha geride olmamak üzere, baş pikin arka tarafına konacaktır.

3. Bir arzanî ana perde üzerinde, ancak her kısmı iki alabandadan itibaren, geminin 1 neü kaidenin 3 neü fıkrasında yazılı olduğu şekilde tâyin olunan arzının 1/5 i kadar mesafedeki şakûli satırlar arasında bulunan cumbaların bulunmasına müsaade olunur; bu satırların mesafeleri geminin vasat tulânî maktama amut olmak üzere âzami bölme yüklü su hattı müstevisi üzerinden ölçülür.

Cumbanın bu hudutlar haricinde kalan her kısmı (kadem) addolunarak bunlara aşağıdaki fıkraya hükümleri tatbik olunur.

4. Arzanî bir ana perdenin aşağıdaki hallerde kademeli olmasına müsaade olunur:

a) Mevzuubahis perde ile birbirinden ayrılan iki bölmenin mecmu boyu, su alma boyunun % 90 nını geçmediği takdirde veya,

b) Düz bir perdedeki emniyeti elde edebilmek için kademeli kısımlara ilâve taksimat yapılması takdirinde;

5. Arzanî bir ana perde cumbalı veya kademeli ise, bölme taksimatı yapılırken bu perdenin yerine aynı kıymette düz bir perde kullanılacaktır.

6. Eğer birbirine mücavir arzanî iki ana perde veya bunlarla aynı kıymetteki ufki perdeler veya perdelerin kademeli kısımlarına en yakın noktalarından geçen iki arzanî sath arasında 3,05 metre (10 kadem) ye gemi boyunun % 2 sinin ilâvesiyle elde edilenden daha az bir mesafe bulunuyorsa, IV neü kaide hükümleri mucibince gemi perde taksimatının tâyininde, bu perdelerden yalnız biri hesaba katılacaktır.

7. Eğer su geçmez arzanî bir ana bölme, kendi içinde ayrıca perde taksimatını ihtiva eder ve gemiye 3,05 metreye (10 kademe) gemi tulûnün % 2 sinin ilâvesiyle elde edilen uzunlukta bir borda hasarının vukuu farzolunduğu takdirde ana bölme hacmini kâmilen su istilâ etmiyeceğine idare makamınca kanaat getirilirse, normal hallerde bu bölme için müsaade olunan boyun, münasip miktarda tezyidine müsaade olunur.

Bu takdirde hasara uğramayan taraftaki ihtiyat sephiye hacmi, hasara uğradığı farzolunan taraftakinden daha fazla olmayacaktır.

8. Su geçmez güvertelere, su geçer veya su geçmez iç kaplama veya tulânî perdeler inşası düşü-

nüldüğü takdirde, idare makamları, bunlar yüzünden bilhassa su istilâsı takdirinde vukuu melhuz bayılma tesirini göz önünde bulundurmak ve gemi selâmetinin hiçbir bakımdan eksilmediğine kanaat getirmek suretiyle müsaade edebilir.

Kaide — VI

Pik ve makine dairesi perdeleri, şaft tünelleri ve saire

1. Her gemi, bölme güvertesine kadar uzanan su geçmez bir pik veya çatışma perdesiyle tevhiz olunacaktır. Bu perdenin baş kaimesinden mesafesi, en az gemi boyunun % 5 i ve en çok gemi boyu % 5 ine 3,05 metre (10 kadem) ilâvesi suretiyle hâsıl olan mesafe kadar olacaktır.

Geminin baş kısmında uzun bir üst yapı bulunduğu takdirde, baş pik perdesi bölme güvertesinin üstündeki güverteye kadar hava tesirlerine karşı muhafazalı bir tarzda uzatılacaktır. Perdenin yukarı doğru temdit olunan kısmı baş kaimesinden en az gemi boyunun % 5 i kadar bir mesafede bulunacaktır; bölme güvertesinin kademe teşkil eden bu kısmı, hava geçmez tarzda inşa edilmiş olursa, yukarı doğru uzatılan kısmın hemen alt perdenin üzerinde bulunmasına lüzum yoktur.

2. Gemiye aynı zamanda bir kıç pik perdesi ve 1 nei kaidenin 8 nei fıkrasında tarif olunan makine dairesi ile baş ve kıç taraftaki yük ve yoleu mahallerini birbrinden ayıran perdeler yapılacaktır ve bunlar bölme güvertesine kadar su geçmez olacaktır. Kıç pik perdesi, geminin bölme taksimatına ait emniyet derecesi azalmamak şartıyla, bölme güvertesinin alt tarafında nihayet bulabilir.

3. Kıç kovanlar, her halde su geçmez bölmeler dâhilinde konulacaktır. Şaft salmastra mahfazası (Su geçmez bir tünel dâhilinde veya bu mahfazanın delinmesiyle girecek suyun, geminin dalma sınırının aşmasına müsaade etmiyecek haciminde ve su geçmez bir mahal dâhilinde bulunacaktır.

Kaide — VII.

Bölme yük hatlarının tâyini, markalanması ve kaydı

1. Sözleşmenin 5 nei maddesi hükümleri gereğince tâyin ve marka olunan bölme yük hatları emniyet belgelerine kaydolunacaklar ve munhasıran yoleu taşımaya tahsis olunan gemilerde C. 1 ve başka gemilerde ise çeşitli yükleme şartlarına göre C. 2, C. 3 ve ilâh.. İşaretleriyle tavsif olunacaklardır.

2. Bu yük hatlarından her birine mütenazır olup geminin emniyet belgesine geçirilen her fribort, muteber millî fribort mevzuatı gereğince tâyin olunan fribortların ölçüldüğü aynı mevki ve güverte hattından ölçülecektir.

3. Her hangi bir bölme yük hattı markası, geminin sağlamlığına veya muteber millî fribort mevzuatına göre tâyin edilmiş bulunan âzami deniz suyu yükleme hattından hiçbir suretle daha yukarda bulunamaz.

4. Bölme yükleme hatlarının vaziyetleri ne olursa olsun, gemiye, muteber millî fribort nizamı mucibince mevsim ve sefere göre tesbit olunan yükleme hattından daha fazlası hiçbir veçhile yükletilemez.

Kaide — VIII.

Su geçmez perdelerin inşa tarzı, ilk muayeneleri ve saire

1. Su geçmez perdeler, gerek ârzani ve gerekse tulânî olsunlar, kendilerinin buldukları yerdeki dalma sınırına kadar üzerlerine tesir edecek su sütunu tazyikına kâfi bir emniyetle dayanabilecek tarzda yapılmış bulunacaklardır. Perdelerin inşa tarzı idare makamlarının isteklerine uygun olacaktır.

2. Perdelerdeki kademe ve cumbalar, kendilerine mücavir perde kısımları kadar su geçmez ve sağlam olarak inşa olunacaklardır.

Su geçmez bir güverte veya perde, posta veya kemereler tarafından katediliyorsa, bu güver-

te veya perde, ağaç ve çimento kullanılmaksızın su geçmez olarak inşa olunacaktır.

3. Ana bölmelerin su ile doldurulmak suretiyle tecrübesi mecburi değildir. Perdelerin tam bir muayenesi yetkili bir uzman tarafından yapılacak ve bu muayeneler bütün hallerde hortum tecrübesi ile tamamlanacaktır.

4. Baş pik, âzami bölme yükleme hattına kadar, su tazyikile tecrübe olunacaktır.

5. Tonel omurgaları (Duct keels) de dâhil olmak üzere dabilbotom ve dalma sınırı yüksekliğine kadar iç kaplamalar su tazyikı ile tecrübe edilecektir.

6. Mayilerin konulmasına tahsis olunan ve gemi bölme taksimatının bir kısmını teşkil eden tanklar, sızdırmazlık bakımından, su sütunu ile, âzami bölme yükleme hattı irtifasına kadar veya tankların bulunduğu yerdeki omurganın üst kenarından dalma sınırına kadar olan en büyük irtifanın 2/3 üne muadil bir su sütunu ile tecrübe edileceklerdir. Tazyik irtifası hiçbir vechile tank tavanından itibaren 0,92 metre (3 kadem) den az olmayacaktır.

Kaide — IX

Su geçmez perdelerdeki menfezler

1. Su geçmez perdelerdeki menfezlerin sayısı, geminin umumi inşa tarzı ve iyi kullanılması bakımından teviz edilebilen asgari hadde indirilecektir; bu menfezlerde elverişli kapak tertibatı bulunacaktır.

2. a) Su geçmez bölme perdelerinden boru, frengi deliği, elektrik kablosu ve saire geçiyorsa, perdelerin su geçmezliğine hanel vermemeyi teminedecek tertibat alınacaktır.

b) Su geçmez bölme perdelerinde sürgülü valf bulundurulmasına müsaade edilmez.

3. a) Aşağıdaki yerlerde, kapı, menhol veya giriş menfezleri bulundurulmasına müsaade edilmez :

1) Dalma sınırı altında kalan müsademe perdesinde,

ii) 7 nci fıkrada bildirilen istisnalar hariç olmak üzere, her hangi bir yük mahallini bitişik bir yük mahallinden veya bir daimî yahut yedek kömürlükten ayıran su geçmez arzani perdelerde ;

b) Baş pik sarnıcına su almak veya boşaltmak için, dalma sınırı altında kalan çarpışma bölmesinden en çok bir boru geçirilebilir. Ancak borunun bölme güvertesi üstünde bir noktadan idare edilebilen kılavuzlu bir valfle mücehhez olması ve valf sandığının baş pik içinde müsademe bölmesi üzerine yerleştirilmiş bulunması lâzımdır.

4. a) Daimî kömürlükleri yedek kömürlüklerden ayıran bölme perdelerindeki su geçmez kapılar, 9 ncu maddenin B fıkrasında bildirilen gladora kömürlük kapıları müstesna olmak üzere daima varılabilir vaziyette olacaktır.

b) Kömürün, su geçmez kömürlük kapılarının kapanmalarına engel olmasını önlemek için siper veya başka vasıtalarla elverişli tertibat alınacaktır.

5. Makine dairesi içinde, kömürlük ve şaft tüneli kapıları hariç olmak üzere, arzani ana bölmelerin hiç birisinde birden fazla kapı bulunamaz. Bu kapılar, eşikleri fiilen mümkün olduğu kadar yüksekte kalacak şekilde yerleştirileceklerdir.

6. a) Müsaade edilebilecek su geçmez kapı tipleri, menteşeli kapılar; sürmeli kapılar ve bu tiplere muadil diğer kapılar olup sadece civata ile bağlanmış kapılara müsaade edilmez.

b) Menteşeli kapılar, perdenin her iki tarafından kullanılabilen manivelâlarla mücehhez olacaktır.

c) Sürme kapı, ufki veya amudi hareketli olabilir. Yalnız elle kullanılacaksa sürme tertibatı hem kapının kendi üzerinde, hem de bölme güvertesi üzerinde kolayca varılabilen bir yerden çalıştırılabilir durumda olacaktır.

d) Kapı kendi ağırlığı veya bir ağırlığın bırakılmasıyla kapanacaksa, kapanma hareketini tanzim etmeye elverişli tertibatı olacak ve kapama mekanizması kapının hem kendisinden, hem de bölme güvertesi üzerinden, kolayca varılabilen bir yerden çalıştırılabilir durumda olacaktır. Bundan başka elle açıp kapama tertibatı da bulunacak ve bu tertibat kapının kendisinden ve böl-

me güvertesi üzerinden çalıştırılabilecek şekilde olacak ve kapı el donanımına alındıktan sonra kapının indirilip kapanması için mekanizma tertibatı her iki mevkiden de acele işletilebilecek durumda bulunacaktır.

c) Kapı bir çalıştırma merkezinden enerji ile çalıştırılacaksa, açıp kapama mekanizması, kapının, aynı kuvvet membaı ile, kapı üzerinden de çalıştırılabilecek tarzda olacaktır. Kapı merkezden kapandıktan sonra, doğrudan doğruya kapı üzerindeki açıp kapama tertibatı ile açıldığı takdirde, kendiliğinden kapanacaktır. Aynı zamanda kapının bulunduğu yerde kapıyı kapalı tutacak tertibat bulunacak ve bu tertibat kapının merkezden açılmasına mâni olacaktır. Kuvvet membaı ile çalışan bütün bu kapılarda hem kapının kendisinde hem de bölme güvertesi üzerinde kolayca varılan bir yerden çalıştırılabilen elle açıp kapama tertibatı bulunacaktır.

f) Kapıların kendilerinden gayri, bütün kapı idare mahallerine, haricine kapı için, kapıların açık veya kapalı olduklarını gösteren müş'irler konulacaktır.

7. a) Yolu, tayfa ve hizmet mahallerindeki menteseli su geçmez kapılara, ancak bordaya raslıyan alt sathının en alçak noktası, âzami bölme yükleme hattından en aşağı 2,13 metre (7 kadem) yükseklikte bulunan bir güverte üstünde olmak şartıyla müsaade edilir. Bu çeşit kapılara, bu güverte altında bulunan mahallerde müsaade edilmez.

b) Tatmin edecek şekilde inşa edilmiş menteseli su geçmez kapılara, iki yük mahallini birbirinden ayıran gladora perdelerinde, X neu kaidenin II nei fıkrası hükümleri gereğince, borda yük lümbarlarına müsaade edilen seviyede bulunmak şartıyla müsaade olunur. Bu kapılar geminin hareketinden önce kapatılarak bütün sefer sırasında kapalı tutulacaktır. Bu kapıların limana girince açıldıkları saatler ve gemi limandan ayrılırken kapandıkları saatler gemi jurnalına kaydedilecektir. Bu türlü kapıların bulundurulması istendiğinde bunların aded ve tertibatı idarenin hususi muayenesine tâbi olacak ve bu kapılara mutlak bir ihtiyaç bulunduğuna dair donatandan beyanname istenilecektir.

8. Bütün diğer su geçirmez kapılar sürme kapı tipinde olacaktır.

9. a) Tünel methallerindeki kapılar müstesna olmak üzere, su geçmez bölmeler üzerinde bulunup denizde zaman zaman açık bulunacak olan su geçmez kapıların eşikleri, âzami bölme yükleme hattından aşağıda bulunduğu takdirde aşağıdaki kaideler tatbik edilir :

I - Bu gibi kapıların sayısı beşi aşarsa, bütün su geçmez sürmeli kapılar, bir kuvvet membaı ile işler cinsinden olacaktır ve köprü üstünde bulunan bir mahalden hepsi aynı zamanda kapatılabileceklerdir. Kapılar hep birden kapatılmazdan önce, bunu haber verecek bir seda işareti verilebilecektir.

II - Bu kapıların sayısı beşi aşmazsa :

i - Mehenk rakamı 30 u aşmadıkça bütün su geçmez kapılar yalnız elle çalışır cinsinden olabilir;

ii - Mehenk rakamı 30 dan büyük fakat 60 tan küçük olursa bütün su geçmez sürme kapılar, kendisi üzerinden veya bölme güvertesi üzerindeki bir yerden kullanılabilen düşürme tertibatlı, düşme kapı veya kuvvet membaı ile çalışan cinsten olabilirler.

iii - Mehenk rakamı 60 tan büyükse, bütün su geçmez sürme kapılar kuvvet membaı ile çalışacaktır.

b) Denizde bazan kömürün hap edilmesi için açılması lâzımgelen su geçmez kapılar, bölme güvertesi altındaki gladora kömürlükleri arasında bulunursa, bu kapılar bir kuvvet membaı ile çalışacaktır. Bu kapıların açılıp kapanmaları gemi jurnalına kaydedilecektir.

c) Ambarların soğuk hava kanallarına ait geçitleri, birden fazla arzani bölmeyi katederse, bu geçitlerdeki su geçmez kapıların eşikleri âzami bölme yükleme hattı üstünde 2,13 metre (7 kadem) den az yükseklikte bulunduğu takdirde, kuvvet membaı ile çalışacaktır.

10. Makine mahallerinden gayri yerlerdeki bölmelerde, sökülebilen levha kullanılmasına müsaade edilmez. Bu türlü levhalar gemi limandan ayrılmazdan önce daima yerlerine bağlanmış olacak ve denizde mutlak ihtiyaç olmadıkça yerlerinden çıkarılmıyacaktır. Tekrar yerlerine takılırken kenarlarından su sızdırmamaları için lüzumlu tedbirler alınacaktır.

11. Bütün su geçmez kapılar seyir esnasında kapalı tutulacak ve gemi hizmeti için zaruri olmadıkça açılmıyacaktır. Her açık kapı her zaman hemen kapanmaya hazır bulunacaktır.

12. Tayfa mahallerini, kazan önüne bağlayan veya içinden boru veya saire geçen geçit veya tüneller su geçmez arzani ana bölmelerden geçerlerse, bu geçit veya tüneller su geçmez olacak ve XII nei kaide hükümlerine uyacaklardır.

Bu geçit veya tünellerden her birinin en aşağı bir ucundaki methali, seyir esnasında geçit olarak kullanılırsa, dalma sınırının üstüne kadar yükselen su geçmez bir trunk içinden geçecektir. Geçit veya tünelin öbür methali, bulunduğu gemi kompartımanının gerektirdiği tipte, su geçmez bir kapı ile teşhiz olunabilir. Bu geçit veya tünellerin hiçbirisi çarpışma bölmelerinin hemen arkasındaki bölme perdesinden geçirilemez.

Su geçmez arzani ana bölmelerden cebri cereyan geçit veya tünelleri geçirilmesi istendiği takdirde, idare makamları bu meseleyi hususi bir önemle inceleyeceklerdir.

Kaide — X

Dalma sınırı altındaki borda menfezleri

1. Gemi bordasındaki menfezlere ait kapama tertibatının tarzı tertip ve kifayetleri, kullanıldıkları maksat ve buldukları yere uygun olacaktır. Bütün hallerde idare makamları tatmin edilmiş olacaktır.

2. a) Bir ara güvertedeki borda lumbuzlarının alt kenarları bölme güvertesine muvazi olmak üzere bordada tasavvur edilen hattın altında kaldığı ve bunların en alt noktaları âzami bölme su hattından gemi arzının % 2,5 u kadar yüksek bulunduğu takdirde, bu ara güvertedeki bütün lumbuzlar açılmaz einsten olacaktır.

b) Bir ara güvertede bulunup yukarıki a fıkrası hükümlerine dâhil bulunmayan lumbuzların alt kenarları, bölme güvertesine muvazi olmak üzere bordaya çekilen hattın altında kaldığı ve bunların en alt noktaları âzami bölme su hattından, 3,66 metreye (12 kadem) gemi arzının % 2,5 unun ilâvesiyle elde edilen miktar kadar yüksekte bulunduğu takdirde, bu ara güvertedeki bütün lumbuzlar, kaptanın tasvibi olmaksızın kimsenin açamayacağı tarzda yapılmış bulunacaklardır.

c) Diğer bütün lûmbozlar alelâde açılabilir einsten olabilirler.

d) Bir ara güverte (glâdora) da bulunup yukarıki (b) fıkrası hükümlerine dâhil bulunan lûmbozların alt kenarları, bölme güvertesine muvazi olmak üzere bordaya çekilen hattın altında kaldığı ve bunların en aşağı noktaları, geminin bir limandan hareketi esnasında haiz bulunduğu yük hattından 1,37 metreye (4,5 kadem) gemi arzının % 2,5 unun ilâvesiyle elde edilen miktar kadar yüksekte bulunduğu takdirde, bu ara güvertedeki bütün lûmbozlar, geminin limandan hareketinden evvel bir anahtar vasıtasıyla su geçmez tarzda kapatılacak ve bütün seyir müddetince açılmıyacaktır.

Bu nevi lûmbozların liman içinde ne vakit açılışları ile geminin limanı terketmesinden evvel ne vakit kapatıldıkları gemi jurnalına geçirilecektir.

Alt kenarları, bu fıkrada bildirilen hattın üstünde kalan ve bu sebeple seyir esnasında kaptanın sorumluluğu altında açılmasına izin verilen lûmbozların açılacakları ortalama su geçimi sınırını idare makamı tesbit edebilir. Sicak bölge denizlerinde bu su çekimi sınırı iyi havalarda 0,305 metre (1 kadem) artırılabilir.

3. Aşağıda bildirilen lûmbozların hepsi kolaylıkla su geçmez tarzda kapatılması mümkün, kifayetli ve içten menteşeli kör kapaklarla teşhiz olunacaklardır:

- a) Açılmaz einsten (sabit) olması mecburi bulunan lûmbozlar,
 - b) Baş kaimeden itibaren gemi boyunun 1/8 i dâhilinde bulunan lumbuzlar,
 - c) 2 nei maddenin (b) fıkrasında bildirilen durumdaki lûmbozlar,
 - d) Seyir esnasında erişilmesi mümkün bulunmayan lûmbozlar,
 - e) Gemici ve ateşçilerin iskânına tahsis olunan mahaldeki lumbuzlar,
 - f) Güverte yolcusunun iskânına tahsis olunan mahallerdeki lumbuzlar,
4. Bölme güvertesinin altında olup bundan evvelki fıkra şümulü içine girmeyen lumbuzlar,

yerlerinden çıkarılarak lûmbozların yanına istif olunabilecek cinsten kifayetli kör kapaklarla teçhiz olunacaklardır.

5. Seyir esnasında erişilmesi mümkün olmayan lûmbozlarla kör kapakları, geminin denize çıkmasından evvel kapatılacak ve emniyete alınacaktır.

6. Munhasıran hamule veya kömür koymaya tahasis olunan mahallere hiçbir lûmboz konmayacaktır.

7. Otomatik hava değıştirme tertibatlı lûmbozlar, idare makamlarının özel izni olmadıkça, gemi bordalarının dalma sınırı altında kalan kısmına konmayacaklardır.

8. Gemi bordasında bulunan makineye ait veya sair sulama ve verme işlerine tahsis edilmiş bilmle delikler, gemi dâhiline rasgele su girmesine mâni olacak şekilde tertip olunacaklardır.

9. Gemi bordasındaki frengi ve aptesane menfezleri ile bunlara benzer diğer deliklerin sayısı bunlardan birçoklarının bir menfezde birleştirilmesi veya münasip diğer bir usulün tatbiki sayesinde en az hadde indirilecektir.

10. İç delikleri dalma sınırının altında bulunan dışarç menfezleri, suyun gemi içine girmesine engel olacak şekilde kifayetli ve erişilebilir tertibat ile donatılacaktır. Her ayrı menfez için, bölme güvertesi üzerinden idare edilen ve bir kapama tertibatı bulunan otomatik bir geri dönmez (nanritern) valf veya bu nevi kapama tertibatını haiz olmayıp ancak üste bulunan âzami bölme yük hattının yukarısında kalarak çalışma esnasında daima yetişilmesi mümkün olan mütenavip hareketli ve otomatik iki geri dönmez valf kullanılması caizdir.

Bölge güvertesi üzerindeki bir yerden kullanılan kapama tertibatlı bir valf donatıldığı takdirde, bölge güvertesi üzerindeki kapama tertibatının bulunduğu yer her zaman erişilebilir durumda bulunacak ve valfin açık veya kapalı olduğunu gösterir bir tertibatı olacaktır.

11. Dalma sınırının altında kalan geçit, ambar veya kömürlük kapıları kâfi derecede dayanıklı olacaktır; bunlar, gemi limanı terketmezden evvel su geçmez tarzda sıkıca kapatılacak ve seyir esnasında kapalı bulundurulacaktır.

Âzami bölme yük hattının kısmen veya tamamen altında bulunan ambar veya kömürlük kapıları, hükümet makamları tarafından hususi bir ihtimama tâbi tutulacaktır.

12. Pasekül ve çöp manikalarının iç menfezleri kifayetli birer kapakla teçhiz olunacaklardır.

Bu iç menfezler dalma sınırının altında buldukları takdirde, kapakları sugeçirmez cinsten olacak ve aynı zamanda meceraların içerisine, âzami bölme yük hattının üstünde ve kolay erişilebilir bir yerde bulunmak üzere otomatik bir geri dönmez valf donatılacaktır. Manikalar kullanılmadığı zaman kapak ve valfler kapalı ve emniyete alınmış olmalıdır.

Kaide — XI

Su geçmez kapılarla, borda lûmbozları ve sairenin inşa tarzı ve ilk muayeneleri

1. Bütün su geçmez kapılar, borda lûmbozları, giriş, ambar ve kömürlük kapıları, valfler, boru meceraları, pasekül ve çöp manikalarının nûmuneleri, inşa malzemesi ve inşa tarzı idarenin tasvibine iktan etmiş olmalıdır.

2. Su geçmez her kapı, dalma sınırı yüksekliğine muadil su tazyikiyle tecrübe edilmelidir. Bu tecrübe geminin hizmete konulmasından evvel ve kapının takılmasından evvel veya sonra yapılmalıdır.

Kaide — XII

Su geçmez güverte, trank ve sairenin inşa tarzları ile ilk muayeneleri

1. Su geçmez güverteler, tranklar, tüneller, tünel omurgaları (Duct - keel) ile hava manikaları, su geçmez bölmelerin müşabih kısımları kadar metanette inşa edilmelidir. Bunları su geçmez duruma getirmek ve bunlarda mevcut menfezlerin kapatılmasında tatbik olunan usuller, idarenin taleplerine uygun olmalıdır. Su geçmez hava manikaları ile trankların, en az dalma sınırına kadar çıkarılması gerekir.

2. Su geçmez güverteler, tranklar, tüneller ve manikalar inşadan sonra, hortum tecrübesine tâbi tutularak su geçirmezlikleri muayene edilir; güvertelerin muayenesi, su altına alınmakla da yapılabilir.

Kaide — XIII

Su geçmez kapılar ve sairenin muntazaman teftişi ve muayyen aralıklı bölme talimleri

Yeni ve mevcut gemilerde her hafta, kapıların, borda lûmbozlarının, valfların, disçarçların, pasekül ve çöp manikalarının su geçmez şekilde kapatılmasına yarıyan tertibatla talim yapılır. Yolculukları bir haftadan ziyade sürecek gemilerde yola çıkmadan tam bir talim yapılır ve yolculuk esnasında haftada en az bir defa ayrıca talim yapılır; ana arzani perdeler bulunup gemi denizde iken kullanılan su geçmez bütün asma kapularla enerji ile tahrik edilen kapılar her gün çalıştırılır.

Her hangi bir kompartımanı su geçmez duruma getirmek için kapatılması gereken bütün su geçirmez kapularla bunlara müteferri tertibat ve işaret tesisatıyla bütün valflar yolculuk sırasında muntazaman ve haftada en az bir defa teftiş edilmelidir.

Kaide — XIV

Gemi jurnalına yapılacak kayıtlar

Yukardaki kaideler gereğince yolculuk sırasında kapalı tutulması gereken asma kapılar, müteharrik kapaklar, borda lûmbozları, giriş ambar ve kömürlük kapıları ile diğer menfezler, bütün yeni ve mevcut gemilerde, gemi denize açılmadan kapatılacaktır. Bu tertibatın kapatıldığı saatle, bu kaidelerin müsaade ettiği hallerde, açıldıkları saatler gemi jurnalına kaydolunur.

Kaide XIII gereğince yapılacak bütün talim ve teftişler de gemi jurnalına kaydolunur ve tesbit olunan her noksan bu arada hususi olarak tebarüz ettirilir.

Kaide — XV

Dabilbotomlar

1. En az 61 metre (200 kadem) ve en çok 76 metre (249 kadem) boyundaki gemiler en az makine dairesinden baş pik bölmesine veya bu bölmeye mümkün olduğu kadar yakına uzanan bir dabilbotom ile teçhiz olunacaktır.

2. Boyları 76 metreden (249 kadem) az ve 100 metreden (330 kadem) çok olmıyan gemilerde hiç olmazsa makine dairesi dışında bir dabilbotom bulunmalıdır. Bu dabilbotom başta ve kıçta pik bölmelerine veya mümkün olduğu kadar bunların yakınına kadar uzatılmalıdır.

3. Boyları 100 metre (330 kadem) ve daha fazla olan gemiler, gemi vasatında bulunup, pik perdelerine veya bunlara mümkün olduğu kadar yakına gelen bir dabilbotomla teçhiz olunmalıdır.

4. Dabilbotomun mecburi olduğu hallerde, bunlar gemi bordalarına, geminin sintinelerini muhafaza edebilecek şekilde uzanmalıdır.

Bu koruma, dabilbotom kenar levhasının alt kenarı ile sintine borda levhasının birbirini kestiği hattın hiçbir noktası, kaide hattının omurga merkez hattından itibaren yarı kalıp arzı kadar uzakta bulunan bir noktasından 25 derecelik bir zaviye ile çizilen kurma hattının gemi bordasını kestiği noktadan geçtiği farzolunan ufki müstevinin altına düşmemesi şartıyla, kâfi sayılır.

5. Marmara tertibatıyla irtibatlı dabilbotom kuyuları lüzumundan fazla derine gitmiyecekleri gibi borda kaplaması veya kenar levhası iç kenarından 450 milimetreden (18 pus) az bir mesafede bulunmıyacaklardır. Şu kadarki pervaneli gemilerin şaft tüneli arka nihayetinde borda kaplamasına kadar uzanan kuyulara müsaade olunabilir.

Kaide — XVI

Yangın perdeleri

Bütün gemilerin bölme güvertesi üzerinde, geminin bir yanından öbür yanına kadar uzanan ve idarenin taleplerine uygun bulunan yangın perdeleri bulunacaktır.

Bu perdeler, tertip edildikleri maksada uygun olarak yangının genişlemesine 815 derece santigrad (1 500 derece fahrenheit) hararet altında bir saat kadar müessir şekilde mâni olabilecek madenden veya sair yanmaz malzemedен imal olunacaktır.

Bu perdelerdeki cumba ve kademelerle kapama tertibatı yangına karşı emniyetli ve alev geçirmez olacaktır.

Beher üst yapıda mücavir iki yangın perdesinin ortalama aralığı umumiyetle 40 metreden (131 kadem) fazla olmayacaktır.

Kaide — XVII

Dalma sınırı üzerinde bulunan lûmbozlar ve sair menfezler

1. Dış bordanın dalma sınırı üzerindeki kısımlarında bulunan lûmbozlar, giriş ambar ve kömürlük kapıları ile sair menfez kapakları uygun yapıda ve kâfi sağlamlıkta bulunacaktır. Bu arada bu kapakların buldukları mahallerle kapakların âzami bölme yüklemeye httı üstündeki durumları da göz önünde bulundurulacaktır.

2. Bölme güvertesi veya bunun üzerindeki bir güverte, normal deniz şartları altında aşağıya su geçirmeyecek şekilde sızdırmaz olacaktır. Havaya mâruz güvertedeki bütün menfezler, süratle su geçmez şekilde kapatılabilecek vasıtalar ve kâfi irtifa ve sağlamlıkta mezarlarla teçhiz olunmalıdır.

3. Havaya mâruz güverteyi her türlü hava n sudan kurtarmak için lüzumlu olan yerlere su lûmbozları veya frengi delikleri tertip olunacaktır.

Kaide — XVIII

Su geçmez kompartman menfezleri

1. Yolu ve gemi adamları mahallerindeki her su geçmez kompartman, kompartman içindkilerin üst güverteye varmasını temin eden bir çıkış menfezi ile mücehhez olacaktır.

2. Her makine dairesi, kazan önü ve shaft tüneliyle diğer her iş yeri, gemi adamlarına, su geçirmez kapıları kullanmaksızın kaçabilmek imkânını veren tertibatla donatılacaktır.

Kaide — XIX.

Tulumba tesisleri

Buhar makineli gemiler

1. Bütün gemiler her türlü kazalarda - gemi ister düz olsun ister yaygın bulunsun - her su geçirmez kompartmanı boşaltmaya veya marmara etmeye kifayet edecek bir tulumba tesisleriyle donatılacaktır. Bu maksatla, gemi nihayetlerindeki dar kompartmanlar müstesna olmak üzere, bordalarda emme mahalleri tesisine sureti umumiyede lüzum vardır. Sintineler üzerindeki farşlar imtiyaçlı olarak döşenmişse, suyun böyle bir kompartmandan emme mahalline akabilmesi için tertibat alınmalıdır. soğuk hava ambarlarını marmara etmek için kifayetli tertibat bulundurulmalıdır.

2. Ana makine ile tahrik edilen mütat sintine tulumbası veya aynı kifayette bir makine dairesi tulumbasından başka müstakillen tahrik edilen iki enerji tulumbası da tertiplenecektir. Şu kadar ki, boyları 91,5 metreden (300 kadem) az ve mehenk rakamı 30 dan aşağı bulunan gemiler-

de, müstakillen tahrik edilen iki enerji sintine tulumbasından birisi yerine ya - birisi başta ve diğeri kıçta olmak üzere - müessir iki el tulumbası (Grank tibinde) veya portatif bir enerji tulum-bası kullanılabilir.

Sintine tulumba tesisatıyla gerekli irtibatı haiz helâ, balast veya liman hizmeti tulumbarı, müstakil enerji sintine tulumbaşı telâkki olunabilir.

3. Birden ziyade müstakil enerji tulumbaşı bulundurmak mecburiyeti bulunan hallerde bun-ların tertibatı o suretle yapılacaktır. ki, tulumbalardan en az bir tanesi, gemiye şehirde iken su gi-rebilecek bütün normal hallerde emre hazır bulunsun. Bu itibarla bu tulumbalardan bir tanesi su altında emniyetle çalışabilecek bir imdat tulumbaşı tipinde olacaktır. Bu tulumbayı tehlike ha-linde her an çalıştırabilecek ve bölme güvertesi üzerinde bulunan bir enerji membaı hazırlanmış olacaktır.

4. Müstakillen tahrik edilen enerji sintine tulumbarı, mümkünse birbirinden ayrı su geçir-mez kompartımanlara yerleştirilmelidir. Bu kompartımanlar, aynı arıza ile su almak ihtimalini önleyecek şekilde tertiplenmesi veya durumları bu imkânı sağlamalıdır. Makinelerle kazanlar su geçirmez iki veya daha ziyade kompartımana yerleştirilmişse, marmara hizmeti için mevcut tu-lumbalar mümkün olduğu kadar bu kompartımanlara tevzi edilmelidir.

5. Baş ve kıç pik kompartımanlarına munhasır olan tulumbalardan gayri ister el ile isterse enerji ile tahrik edilsin, her sintine tulumbaşı geminin her ambar veya makine dairesinden su çekebilecek şekilde tertiplenecektir.

6. Müstakillen tahrik edilen her enerji sintine tulumbaşı, ana sintine borusundan dakikada en az 122 metre (400 kadem) süratle su emebilecek kifayette olacaktır. Tulumbanın bulunduğu kompartımana, kutru, ana sintine tulumbasından ufak olmyan ve doğrudan doğruya emen bir emme irtibatı tertiplenecektir. Müstakillen tahrik edilen her enerji tulumbasının direkt marmara boruları, geminin her bordasından emebilecek şekilde tertip edilmelidir.

7. Ana devri daim tulumbarı, makine dairesi sintinesinin en derin mahallerine kadar varan ve geri dönmez valflarla mücehhez, direkt emme irtibatlarıyla teçhiz edilmelidir. Bu emme irtibat-larının kutru, ana deniz suyu boru mecrası kutruunun en az 2/3 üne müsavi olmalıdır. Yakıt olarak kömür kullanılmakta veya kullanılması mümkün bulunmakta ve makine ve kazan dairesi arasında su geçirmez perde bulunmamakta ise, devridaim tulumbarlarından en az bir tanesi için denize doğru direk bir dışarç temin edilmeli veya devridaim dışarçına bir ihata borusu ko-nulmalıdır.

8. a) Ambar ve makine dairelerinin marmarasına mahsus tulumbarın boru meceraları, su veya yağ taşınmasına mahsus mahallerin doldurulması veya boşaltılmasına mahsus boru meceraların-dan tamamen ayrılmalıdır.

b) Kömürlükler veya akar yakıt tankları altında ve kazan akar yakıt tankları yahut yağ tulumba tesisatının bulunduğu makine, motör ve kazan daireleri altına kurşun boru döşenemez.

9. Sintine, ana ve şube boru meceralarının kuturları hakkındaki talimat, geminin ve tahliye edilecek kompartımanın cesametine göre idarece hazırlanır.

10. Sintine ve safra boru donanımları, denizden veya su safra tanklarından ambarlara veya makine dairelerine yahut bir kompartımandan diğesine su geçirilmesini imkânsız kılacak şekilde tertiplenmelidir. Sintine ve safra boru donanımlarına bağlı bir derin tankın, hamule ile dolu iken, istenmeksizin su ile dolmasına yahut su safrasını muhtevi iken sintine donanımı vasıtasıyla boşal-tılmasına mâni olabilecek hususi tertibat alınmalıdır.

11. Sintine emme mecrasının, boru çatlaması veya gemi çarpışması yahut oturma yüzünden başka bir kompartımanda hasara uğraması dolayısıyla her hangi bir kompartımanı doldurmasına mâni olacak tertibat alınmalıdır. Eğer boru borda yakınına veya bir tünel omurgasına (Duct-keel) donanmış ise, boru içerisine ve emme mahallinin bulunduğu kompartıman kısmına, ya bir geri dönmez valf takılmalı veyahut da bölme güvertesi üzerinde bulunan bir mahalden uzaktan idare edilebilir ve aşağıya doğru vira edilir bir valf bulunmalıdır.

12. Sintine tahliye tertibatına ait bütün tevzi kutuları, musluklar ve valfler normal ahvalde her zaman erişilebilir şekilde tertiplenmelidir. Bunlar, yardımcı tahliye tulumbasının su altında kalması halinde her kompartımanı tahliye edilmesini mümkün kılacak şekilde düzenlenmelidir. Eğer bütün tulumbalar için müşterek tek bir boru donanımı mevcut ise, emme mahallerinin tahriki için lüzumlu musluk ve valflerin hepsi bölme güvertesi üzerindeki bir mahalden kullanılabilir. Ana tahliye donanımından gayri bir de yardımcı tahliye donanımı mevcut ise, bu donanım ana donanımdan müstakil olarak, yardımcı tahliye tulumbasının, imlâ edilmiş her kompartımanı tahliye edilmesini sağlayacak şekilde tertiplenmiş olmalıdır.

Motör makinalı gemiler

13. Motör makinalı gemilerin sintine tulumba donanımları, müşabih cesamette buhar makinalı gemilerininkine, ana devridaim tulumbaları müstesna olmak üzere mümkün olduğu kadar müşabih bulunmalıdır.

Kaide — XX

Makinenin geri yol takati

Makinelerin geri yol takati, gemiyi her türlü ahvalde emniyetle idare edebilecek kifayette bulunmalıdır.

Kaide — XXI

Yardımcı dümen tesisatı

Bütün gemiler, kifayet itibarıyla ana tesisattan daha zayıf olabilen bir yardımcı dümen tesisatıyla teçhiz olunmalıdır; el ile idare için münasip tertibat mevcut ise, yardımcı dümen tesisatının tahriki için buhar veya sair enerji muharrik kuvveti talebolunmaz. Enerji ile tahrik olunan ikinci bir ana dümen tesisatı bu kaidenin uygulanması bakımından yardımcı tesisat olarak kabul olunabilir.

Kaide — XXII

Gemilerin ilk ve mütaakıp sörveyleri

1. Yeni veya mevcut her gemi aşağıdaki sörveylere tâbi tutulacaktır :
 - a) Geminin hizmete girmesinden evvel yapılacak sörvey;
 - b) 12 ayda bir muntazaman tekerrür edecek bir sörvey;
 - c) Özel sebeplerle yapılacak mütemmim sörveyleyler;
2. Yukarda yazılı sörveyler aşağıdaki gibi yapılır :
 - a) Geminin hizmete konulmasından evvel yapılacak sörvey, tekne, makina tesisatı ve teçhizatla karinanın ve kazanın içerden ve dışardan tam bir muayenesini muhtevidir. Bu sörvey, geminin, teknenin umumi tertibatı, inşa malzemesi ve bağlantıları, kazan ve teferruatı, ana ve yardımcı makineleri, can kurtarma vasıtaları ve diğer donanım bakımından bu sözleşme ile geminin mensup olduğu memleket hükümeti tarafından ilgili kullanma maksadına uygun gemiler için isdar olunmuş uygulama hükümlerine mutabık bulunduğunu sağlamalıdır. Bu sörvey aynı zamanda geminin ve donanımın işçiliğinin her hususta tatmin edici bulunduğunu tesbit edebilmelidir.
 - b) Muntazaman tekerrür edecek sörvey, bütün tekne ile kazanların, makine tesisatının ve teçhizatın muayenesiyle karinenin teftişini muhtevidir. Bu sörvey geminin, tekne, kazan ve teferruatı, ana ve yardımcı makineleri, can kurtarma vasıtaları ve donanımı bakımından tatminkâr ve hizmeti için uygun durumda ve ayrıca bu sözleşme ile, geminin mensup olduğu memleket hükümetinin isdar ettiği uygulama hükümlerine uygun bulunduğunu göstermelidir.
 - c) Umumi veya kısmi sörvey, gemi her hangi bir kazaya uğradığı veya geminin emniyetini yahut

can kurtarma vasıtalarının veya başka donanımın sağlamlığını veya kifayetini şüpheli kılan bir kusurun meydana çıkması veya gemi büyükçe bir tamir geçirdiği yahut geminin mühim kısımları yenileştirildiği zaman yapılır. Bu sözveyde lüzulu tamir veya yenileşmelerin iyi yapıldığına, işçiliğin tamamen tatminkâr olduğuna ve geminin bu sözleşme ile geminin mensup bulunduğu memleket hükümetinin isdar ettiği uygulama hükümlerine her hususta mutabık olduğunu tesbit etmelidir.

3. İkinci fıkrada sözü geçen uygulama hükümleri, ana ve yardımcı kazanlarla teferruatının, buhar borularının, yüksek tazyika mâruz kaplar'a ihtirak motorlarına ait akar yakıt tanklarının ilk defa ve sonradan tâbi tutulacakları su tazyiki tecübeleri hakkındaki kaideleri belirtirler, tazyik miktarı ile birbirini mütaakıp yapılacak tecrübeler arasındaki nizami müddet de bu hükümlerle tesbit olunur.

Ana ve yardımcı kazanlarla teferruatı, muhtelif kaplar ve iç kuturları 76 milimetreden (3 pus) fazla olan buhar boruları, hizmete konulmadan evvel su tazyiki tecrübesine tâbi tutulur. İç kuturları 76 milimetreden (3 pus) fazla olan buhar boruları muntazam fâsılalarla su tazyik tecrübesine tâbi tutulur.

Kaide — XXIII

Sözveyde tesbit edilen durumun muhafazası

Geminin kaide XXII gereğince yapılan görveyinden sonra, inşai tertibatta, makine tesisatında, teşhizat ve sairede, bu görevde tesbit olunan durumu değiştirebilecek tadilât, ancak idarenin izniyle yapılabilir.

Cankurtarma araçları ve saire

Kaide — XXIV

Filika cinsleri

Filika cinsleri aşağıdaki gibi tasnif olunmuştur:

Sınıf 1 : Sabit bordalı ve

- a) Yalnız dahilî sephiyeli;
- b) Dahilî ve haricî sephiyeli üstü açık filikalar.

Sınıf II : a) Dahilî ve haricî sephiyeli ve bordalarının üst kısımları müteharrik, üzerleri açık filikalar,

b) Sabit veya müteharrik, sugeçirmez talazlıklı üzeri kapalı filikalar.

Yüzme kabiliyeti, teknesinin mühim bir kısmının önceden ihzarına bağlı bulunan filikalar veya hacimleri 3,5 metre kübten (125 kadem küb) ufak olan filikalar ve ağırlıkları tam teşhizat ve hamule ile 20 300 kiloyu (20 İngiliz tonu) aşan filikaların kullanılması yasaktır.

Kaide — XXV

1 nci sınıfa dâhil cankurtaran filikaları

Birinci sınıfa dâhil cankurtaran filikalarının vasati küpeşte çalımı boylarının en az % 4 ü kadar olacaktır.

Birinci sınıfa dâhil cankurtaran filikalarının hava sarnıçlarını tesbit şekli, gayrimüsait hava şartları altında bile tam yüklü filikaya kâfi muvazene sağlamalıdır.

100 ve daha fazla kimseyi istiap edecek filikaların sephiye hacimleri idareyi tatmin edecek şekilde genişletilmelidir.

Bundan başka aşağıdaki hükümlere riayet olunacaktır:

a) Yalnız dahilî sephiyeli cankurtaran filikaları:

Bu neviden ahşap bir filikanın sephiyesi, mecmu hacimleri filika hacminin en aşağı onda birine

tekabül eden sugeçirmez hava sarnıçlarından ibaret bulunmalıdır.

Bu cinsten madeni bir filikanın sephiyesi sugeçirmez hava sarnıçlarının hacmı mütenasiben artırıldıktan sonra, aynı hacimdaki tahta bir filikanın sephiyesinden az olmalıdır.

b) Dahilî ve haricî sephiye tertibatlı cankurteran filikaları:

Bu neviden ahşap bir filikanın dahilî sephiye tertibatı, mecmu hacimleri, filika hacminin en az % 7,5 una tekabül eden sugeçirmez hava sarnıçlarından mürekkep bulunmalıdır.

Haricî sephiye tertibatı mantardan veya buna muadil başka her türlü malzemeden yapılabilir-se de saz, toz veya tane halinde mantardan veya sair dökme malzeme artığından ve tesirleri hava ile şişirmeye bağlı tertibattan müteşekkil olmayacaktır.

Mantar kullandığı takdirde sephiye tertibatının hacmı ahşap bir filika hacminin en az binde otuz üçüne tekabül etmelidir. Başka maddeler kullandığı takdirde, dış sephiye tertibatının hacmı ile tertip tarzı, mantar kullanılmış gibi aynı sephiye kabiliyetini ve muvazeneyi sağlamalıdır.

Madeni bir filikanın sephiye kabiliyeti, sugeçirmez hava sarnıçları ile haricî sephiye tertibatı hacimlerinin mütenasiben artırılmasını mütaakip aynı hacimde ahşap bir filikanınkinden aşağı olmamalıdır.

Kaide — XXVI

İkinci sınıfa dâhil filikalar

İkinci sınıfa dâhil filikalar aşağıdaki şartlara uygun olmalıdır:

a) Dahilî ve haricî sephiye tertibatı ve bordalarının üst kısımları müteharrik, üstü açık filikalar:

Bu neviden filikalar sugeçirmez hava sarnıçları ve ayrıca haricî sephiye tertibatıyla mücehhez bulunacaktır. Sephiye tertibatının mecmu hacmı, filikaya binecek beher şahıs için en aşağı aşağıdaki miktarlara tekabül edecektir:

	Desimetre küb	Kadem küb
Hava sarnıçı	43	1,5
Haricî sephiye tertibatı (mantardan)	6	0,2

Haricî sephiye tertibatı mantardan veya buna muadil başka her türlü malzemeden yapılabilir-se de saz, toz veya tane halinde mantardan veya sair dökme malzeme bakiyesinden ve tesirleri hava ile şişirmeye bağlı tertibattan müteşekkil olmayacaktır.

Mantardan başka maddeler kullandığı takdirde, dış sephiye tertibatının hacmı ile tertip tarzı, mantar kullanılmış gibi aynı sephiye kabiliyetini ve muvazeneyi sağlamalıdır.

Bu neviden madeni bir filikanın dahilî ve haricî sephiye tertibatı ahşap bir filikanın sephiye kabiliyetine en az müsavi sephiye sağlamalıdır.

Bu neviden yüklü filikaların en az fribord filika boyuna tâbi olup filika ortasında bordada sabit filika kısmı üst kenarının su seviyesinden olan amudi mesafesini teşkil eder. Fribord, tatlı suda aşağıdaki kıymetlerden aşağı olamaz:

Filika boyu	En az fribord		
Metre mukabili kadem	Milimetre mukabili pus		
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

cetvelde yazılı boylar arasında bulunan filikaların fribordunu, icra suretiyle hesaplanır.

Bordaların müteharrik kısımları sugeçmez olacaktır.

b) Sabit veya müteharrik.küpeşteli filikalar :

I - Havuzlu ve güverteli filikalar : Bu neviden filikalarda havuz güvertesinin mesehası mecmu güverte mesahasının en az % 30 u kadar olmalıdır. Havuz güvertesinin mahmul su hattından irtifai her noktada filika boyunun en az % 1/2 kadar olacaktır; havuz güvertesinin nihayetlerinde bu irtifa filika boyunun en az % 1,5 na varmalıdır.

Böyle bir filikanın fribordü en az % 35 ihtiyat sephiye sağlamalıdır.

II - Düz güverteli filikalar : Bu neviden filikaların en az fribordü boylarına bağlı olmayıp münhasıran filika derinliğine tâbidir. Filika ortasında, güverte üst kenarı ile burma tahtası alt kenarı arasında ölçülen amudi mesafe filika derinliğidir. Yüklü filikalarda fribord güverte üst kenarından, filika ortasında ve bordada su sathına kadar ölçülür.

Tatlı suda fribord aşağıdaki kıymetlerden az olamaz. Bu kıymetler vasati çalımları boylarının % 3 ü kadar olan filikalar için tashihsiz muteberdir.

Filika derinliği milimet- re mukabili pus	En az fribord milimet- re mukabili pus
310	12 70
460	18 95
610	24 130
768	30 165

Yukarda yazılı kıymetler arasında kalan derinlikler için fribord irca suretiyle hesaplanır.

Çalım yukarda sözü edilen normal çalımdan ufak ise, en az fribord normal çalımla baş ve kıç bodoslamalarında ölçülen mevcut çalımlar vasatısı arasındaki farkın 1/7 si kadar cetvel kıymetlerinden büyük olur; normalden büyük çalımlar ve güverte muhaddepliği için friborddan azaltma yapılamaz.

III - Güverteli bütün filikalar, güverteyi sudan kurtarmak için münasip tertibatla mücehhez bulunacaklardır.

Kaide — XXVII

Motörlü filikalar

Bir geminin can kurtarma vasıtaları arasında bulunan bütün motörlü filikalar, 36 ncı kaidenin ikinci maddesi mucibince mecburi olsun, olmasın, aşağıdaki şartlara uygun olacaklardır.

a) Motörlü filikalar birinci sınıftan bir cankurtaran filikası şartlarına uygun olacaktır; süratle maynayı sağlıyan münasip tertibat bulunacaktır.

b) Kâfi miktarda akar yakıtla mücehhez olacaklar ve her an işletmeye hazır bulundurulacaklardır.

c) Motör ve teferruatı maksada uygun olarak ve işletme kabiliyetini gayrimüsait hava şartları altında da temin edebilecek şekilde kapatılmış bulunmalıdır; geri yol için tertibat alınmış olmalıdır;

d) Tam yüklü olarak sakin suda sürat en az altı deniz mili olmalıdır.

Dahilî ve - varsa - haricî sephiye tertibatının hacmı, motör, ışıldak ve telsiz tesisleri ile bunların teferruatının ağırlığı ve bu tesisler yerine filikaya sığabilecek kimselerin ağırlığı arasındaki farkın izalesi maksadiyle artırılmalıdır.

Kaide — XXVIII

Cankurtaran suları

Aşağıda yazılı şartlara uymıyan hiçbir cankurtran salı tipine müsaade edilmeyecektir:

- a) İnşa malzemesi ve tarzı tasvipli olacaktır;
- b) Sal hangi yüzünde yüzerse yüzün elverişlilik ve muvazene sağlanmış olmalıdır;
- c) Her iki yüzünde de tahta, yelken bezi veya sair münasip malzemeden yapılmış sabit veya müteharrik talazlık bulunacaktır.
- d) Salın etrafına, çevresini saran ve sağlamca bağlanmış bir can halatı donatılmış olmalıdır;
- e) Sal geminin güvertesinden suya indirilebilecek veya atılabilecek ve bu sırada hasara uğramayacak metanette olacaktır. Eğer atılmak üzere tertiplenmişse, cesamet ve ağırlığı kolayca kullanılmasını mümkün kılmalıdır;
- f) Sal kendisine binecek her şahıs için en az 85 desimetre küb (3 kadem küb) hacim sağlayan hava sarnıçları veya aynı kıymette sephiye tertibatıyla mücehhez bulunmalıdır;
- g) Güverte mesahası, sala binecek her şahsa 3720 santimetre kare (4 kadem kare) saha temin edebilecek miktarda olmalıdır; sal kendisine binenleri tamamen su üzerinde taşımalıdır;
- h) Hava sarnıçları yahut aynı kıymetteki sephiye tertibatı bordalara mümkün mertebe yakın bulunmalı ve bunların tesiri hava ile şişirilmelerine tâbi olmamalıdır.

Kaide — XXIX

Cankurtaran aletleri

Sâbih güverte sandalyaları, sâbih güverte şezlonkları veya sair sâbih aletlerin taşıma kifayeti, aletin tatlı suda kilogram (İngiliz litresi) olarak taşıyabildiği demir ağırlığının 14,5 (32) emsali-ne bölünmesiyle elde edilir, taşıma kifayetleri hava ile sağlanan aletler, kaza halinde kullanıl-mazdan evvel şişirilecek tipte bulunmamalıdır.

Her hangi bir aletin insan taşıma kabiliyeti yukarda yazılı usul ile veya santimetre (Kadem) olarak ölçülen muhitin 30,5 a (1) e taksiminden elde edilen rakamların ufağıdır.

Tasvip edilmiş bu gibi cankurtaran aletleri aşağıdaki şartlara uygun olacaktır:

1. İmal malzemesi ve şekli kusursuz olmalıdır;
2. Hangi yüzlerinde yüzerlerse yüzünler, elverişlilik ve muvazene sağlanmış olmalıdır;
3. Cesamet, salâbet ve ağırlıkları, mihanikî vasitalara lüzum olmaksızın kullanılmalarını ve lüzumunda, buldukları güverteden, hasara uğramaksızın aşağı atılabilmelerini sağlamalıdır.
4. Hava sarnıçları veya aynı kıymette sephiye tertibatı cankurtaran aletinin mümkün mertebe yanlarına yakın bulunmalıdır.
5. Etraflarına çevrelerini saran ve sağlamca bağlanmış bir can halatı donatılmış bulunmalıdır.

Kaide — XXX

Birinci sınıfa dâhil cankurtaran filikalarının hacmi

1. Birinci sınıfa dâhil cankurtaran filikalarının hacmi Stirling (Sipson) düsturu veya bununla aynı sıhhatli neticeyi veren bir hesap usulü ile tâyin olunur. Ayna kıçlı bir filikanın hacmi, filika sivri kıçlı imiş gibi hesaplanır.

2. Meselâ Stirling düsturu ile hesaplanmış bir filikanın hacmi, aşağıdaki düstur neticesi sayılabılır:

L

$$\text{Hacim} = 12 \times (4A + 2B + 4C)$$

(1) Baş bodoslaması ile kıç bodoslaması ahşap veya saç kaplamalarının iç satırları arasında

metre (veya kadem) olarak ölçülen filika boyunu ifade eder; ayna kıçlı filikalarda boy, aynanın iç sathına kadar ölçülür.

A, B, C sırası ile boyun baştan 1/4 ünde ortasında ve kıçtan 1/4 ünde bulunup boyun 4 müsavi kısma bölünmesinden elde olunan üç noktada ölçülen maktaların mesahalarını ifade ederler. (Filika nihayetlerindeki satırlar nazarı itibara alınmaz.)

A, B, C satırları aşağıdaki düsturun sırası ile her üç maktaa tatbiki suretiyle elde edilerek metre kare (veya kadem kare) olarak ifade olunur.

h

$$\text{Mesaha} = 12 \times (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

(h) Omurga yanındaki ahşap veya saç kaplamanın iç sathı ile küpeştenin en üst kenarı veya icabı halinde aşağıdaki gibi muayyen olan daha az bir irtifaa kadar metre (veya kadem) olarak ölçülen filika derinliğine ifade eder.

a, b, c, d, e derinliğin iki nihayet noktalarında ve (h) derinliğinin 4 müsavi kısma taksiminden hâsül olan üç noktada metre (veya kadem) olarak ölçülen ukî filika genişliklerini ifade ederler. (a ve e) nihayet noktalarındaki ve c filika derinliği ortasındaki genişliği ifade ederler.

3. Filika boyunun her iki nihayetten 1/4 ü kadar uzak mesafelerde bulunan iki noktada ölçülen küpeşte çalımı, filika boyunun % 1 inden fazla olursa, A veya C makta mesahalarının hesabında, gemi ortasındaki derinliğin en çok filika boyunun % 1 i kadar artırılmış miktarı kullanılır.

4. Filikanın ortadaki derinliği genişliğin % 45 inden fazla ise, filika ortası makta mesahasını teşkil eden B mesahasında sonraki rakam tatbik olunur ve boyun 1/4 ü kadar baş ve kıçta bulunan A ve C makta mesahalarında kullanılacak derinlikler, bu rakamın filika boyunun % 1 i kadar artırılması suretiyle elde olunur; şu kadar ki bunlar bu noktalardaki hakiki derinlikleri hiçbir zaman aşamaz.

5. Filika derinliği 122 santim (veya 4 kadem) den fazla ise, kaidelere göre müsaade olunan insan istiap haddi bu âzami rakamın hakiki derinliğe nispeti kadar ve cankurtaran simitlerini takmış kimselerle yüklü filika ile su üzerinde yapılacak bir tecrübe ile katî olarak muvafık görülecek insan istiap haddine indirilir.

6. Her İdare münasip düsturlarla çok narin ve çok döseklı cankurtaran filikalarının insan istiap hadlerini tahdit edecektir.

7. Her idare her hangi bir cankurtaran filikasının hacmini üç ebadının 0,6 emsali ile hâsılı zarfından husule gelen rakamla ifade etmek hakkını mahfuz tutar. Şu kadar ki bu hesap tarzının daha büyük bir hacim ifade etmemesi gerekir. Bu takdirde ebadın mesahası aşağıdaki gibi yapılır :

Boy : Baş ve kıç bodoslamalarının tekату noktalarında kaplamanın dış satırları arasında; ayna kıçlı filikalarda aynanın dış sathına kadar.

Genişlik : Gemi ortasındaki arzani maktanın en geniş yerinde kaplamaların dış satırları arasında.

Derinlik : Filika boyunun ortasında omurga yanındaki kaplamanın iç sathından küpeştenin üst kenarı arasında. Hacmin hesabında kullanılacak derinlik genişliğin % 45 inden hiçbir suretle fazla olamaz.

Donatan her halde, cankurtaran filikası hacminin sahih mesaha ile belirtilmesini istemek hakkını haizdir.

8. Motörlü filikaların hacmi, gros hacimden, motör tesisleri ile - varsa - telsiz ve ışıldak tesisleri ve teferruatının işgal ettikleri hacmin tenzili suretiyle hesaplanır.

Kaide — XXXI.

İkinci sınıfa dâhil filikaların güverte mesahası.

1. Üzeri kapalı bir filikanın güverte mesahası, aşağıdaki formüle veya aynı derece sıhhatli netice veren diğer her hangi bir hesap usulü ile bulunur. II a sınıfına dâhil bir filikanın sâbit alt kısmı

içersinde bulunan sathın mesahası da aynı usulle bulunur.

2. Bir cankurtaran filikasının metre kare (yahut kadem kare) olarak güverte mesahası, meselâ, aşağıdaki düsturla bulunan rakamla ifade edilebilir :

$$\frac{L}{\text{Güverte mesahası}} = 12 \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

(L) dış kaplamaların baş ve kıç bodoslamalarını katettiği noktalar arasında metre (veya kadem) olarak ölçülen boyu ifade eder.

a, b, c, d, e kaplamannın dış satırları arasında, (L) boyunun dört müsavi kısma ve nihayetlerdeki çeyrek boyların tasnifinden hâsıl olan noktalarda metre (veya kadem) olarak ölçülen ufki genişlikleri ifade ederler. (a ve e nihayet noktalarındaki, c boy ortasındaki ve b ile d ara noktalarındaki genişlikleri ifade ederler).

Kaide XXXII

Filikalar, cankurtaran salları ve cankurtaran aletleri üzerindeki işaretler

Filikanın ebadı ile taşıyabileceği insan sayısı filikaya bozulmaz ve kolay okunur işaretlerle marka edilir. Bu işaretlerin, geminin muayenesine memur kimseler tarafından ayrıca tasvip edilmesi lâzımdır.

Cankurtaran salları ve cankurtaran aletlerine de, insan sayıları aynı surette işaret olunur.

Kaide — XXXIII

Filikaların iştiap hacımları

1. Normal tiplere dâhil bir filikanın alabileceği insan sayısı; metre küb (veya kadem küb) olarak hacim veya metre kare (yahut kadem kare) olarak satih mesahasının, aşağıda her sınıf için verilmiş hacim veya satih vâhitlerine, duruma göre, taksimi suretiyle elde edilen âzami yekûn rakamına müsavidir.

2. İnsan istiap haddinin tâyininde aşağıda yazılı hacim ve satih vâhitleri normal kıymet olarak kabul olunur.:

Hacim vâhitleri

	M. Küp	K. Küp
I a sınıfına dâhil üstü açık filikalar . . .	0,283	10
I b sınıfına dâhil üstü açık filikalar . . .	0,255	9

Satih vâhitleri

	M. Kare	K. Kare
II ci sınıf	0,325	3,5

3. İdare, ilgili kapalı filikadaki oturma mahalleri sayısını 0,325 (3,5) vâhidi ile elde edilen sayıdan fazla olduğuna kanaat getirirse sözü edilen normal vâhitten daha ufak bir rakama müsaade edebilir: Şu kadar ki 0,325 (3,5) yerine kabul olunan kıymet 0,280 (3) ten hiçbir suretle az olmayacaktır.

Bu haklarını kullanan idareler, tecrübenin teferruatını ve ilgili filikanın resimlerini diğer idarelere bildireceklerdir.

Kaide XXXIV

İstiap hacminin hudutları

Hiçbir filikaya, bu kaidelerle meşrut kılınan hesap usulleri ile bulunandan fazla insan istiap haddi sayısı işaretlenemez.

Bu sayı aşağıdaki hallerde azaltılır:

1. Bu sayı insanların oturmasına tahsis olunan yer sayısından daha büyük ise, son zikredilen yer sayısı, oturacak insanların filikacıların kürek kullanmalarına engel olmayacak tarzda tâyin olacaktır.

2. Birinci sınıfa dâhil filikalardan gayrisinde tam hamule ile fribord, muhtelif sınıflar için her sefer meşrut kılınmış olan friborddan az olursa insan istiap haddi, tam hamule ile fribord nizami normal friborda en az müsavi oluncaya kadar azaltılmalıdır;

İbl sınıfına dâhil filikalarda güvertenin bordalardaki mürtefi kısmı oturma mahalli olarak kabul olunabilir.

Kaide — XXXV

İnsan sayısı ve ağırlığının tâyini

Bir filika veya cankurtaran salının insan istiap haddinin tâyini için yapılacak tecrübelerde her kimse kâhil ve cankurtaran yeleğini kuşanmış bir şahıs olmalıdır.

Güverteli filikaların fribordunun tâyinde, filikaya, istiap edeceği beher şahıs için en az 75 kilo (165 İngiliz libresi) ağırlık konulur.

12 yaşından aşağı iki sabi bir kâhil kimse sayılır.

Kaide — XXXVI

Filika ve cankurtaran salllarının teçhizatı

1. Her cankurtaran filikasının normal teçhizatı aşağıda gösterilmiştir.

a) Her oturak için kâfi miktarda kürek, 2 yedek kürek ve 1 boyna küreği; 1,5 takım düz veya yarım ay iskarmoz; 1 filika kancası;

b) Beher lavra deliği için 2 tıkaç (kullanışlı ve otomatik valfların mevcudiyeti halinde lüzumu yoktur); 1 mastalya ve galvanizli saçtan bir gerdel;

c) Düz yekeli yahut savlolu boyunduruk yekeli bir dümen;

d) 2 balta;

b) Kullanılmaya hazır bir fener;

f) En az bir iyi yelkenle ve lüzumlu yelken teçhizatı ile donatılmış bir veya daha fazla direk;

g) Kifayetli bir pusla;

h) Bordayı kuşatan bir can halatı;

i) Bir deniz demiri;

j) Bir el incesi

k) 4,5 litre (1 İngiliz galonu) nebati veya hayvani yağ dolu bir kap. Bu kap yağın su üzerine kolayca dağıtılmasına uygun olacak ve deniz demirine bağlanabilecektir;

l) Adam başına bir kilo (2 İngiliz libresi) kumanyayı havi hava geçmez şekilde kapatılmış kap;

m) Adam başına 1 iltre (1 Quart) içme suyunu muhtevi ve kendisine bir içme kabı bağlı su geçirmez bir kap;

n) En az bir düzine kendi kendine yanar kırmızı meşale ve bir kutu kibritle bunları ihtiva edecek sugeçirmez mahfazalar;

o) Adam başına 0,5 kilo (1 İngiliz libresi) kutu sütü;

- p) Küçük teçhizatı yerleştirmeye mahsus takım sandığı;
q) 100 veya daha fazla insanı istiap edecek filikalar motörle teçhiz olunacak ve 27 nci kaideye uygun olacaktır.

Motörlü bir cankurtaran filikasında direk ve yelken bulunmasına lüzum olmadığı gibi kürek sayısı da yarıya indirilebilirse de bunlarda iki filika kancası bulunacaktır.

Güverteli filikalarda lâvra deliği bulunamaz. Ancak bunlar en az iki sintine tulumbası ile donatılır.

Şimalî Atlas Okyanusunda 35 derece Şimalî arzın Şimalinde yolcu taşıyan bir gemide filikaların ancak; idarece tâyin olunacak bir kısmı direk ve yelkenle teçhiz olunur ve filikalarda kutu sütün için şart kılınan miktarın yalnız yarısı bulundurulabilir.

2. Bir gemideki cankurtaran filikaları sayısı 13 ten fazla ise filikalardan birisi ve 19 dan fazla ise filikalardan ikisi motörlü olacaktır. Bu motörlü cankurtaran filikaları bir telsiz tesisatı ve bir ışıldakla donatılacaktır.

Telsiz tesisatı her idare tarafından belirtilecek menzil ve kuvvet şartlarına uygun bulunacaktır.

İşıldak tesisatı en az 80 vatlık bir lâmba, müessir bir reflektör ve 180 metre (200 yarda) mesafeden açık renkli bir cisim 18 metre (60 kadem) genişlikte 6 saatlik mecmu bir müddet içinde kifayetli şekilde tenvir edebilecek ve durdurulmaksızın üç saat çalışabilecek bir enerji membaından mürekkep olacaktır.

Telsiz ve ışıldak tesisleri aynı membaandan cereyan alıyorsa, cereyan membamın her iki tesisatı kifayet etmesi gerekir.

3. Tasvip edilmiş her can kurtaran salının normal teçhizatı aşağıda gösterilmiştir:

- a) 4 kürek;
- b) 5 iskarmoz;
- c) 1 kendi kendine yanar cankurtarma simidi, meşalesi;
- d) 1 deniz demiri;
- e) 1 el incesi;
- f) 4,5 litre (Bir İngiliz galonu) nebati veya hayvani yağ dolu bir kap. Bu kap yağın su üzerine kolayca dağıtılmasına uygun olacak ve deniz demirine bağlanabilecektir;
- g) Adam başına bir kilo (İki İngiliz libresi) kumanyayı havi hava geçmez şekilde kapatılmış kap;
- h) Adam başına bir litre (1 Quart) içme suyunu muhtevi ve kendisine bir içme kabı bağlı sugeçirmez bir kap;
- i) En az bir düzüne kendi kendine yanar kırmızı meşale ve bir kutu kibritle bunları ihtiva edecek sugeçirmez mahfazalar;

4. Milletlerarası kısa seferde çalışan bir gemide 1 nci fıkranın f, l ve o bentlerinde yazılı filika teçhizatının bulundurulmasını, 2 nci fıkraya hükmünün tatbikını 3 ncü fıkranın g bendinde yazılı cankurtaran salı teçhizatının bulundurulmasını mazur görmeye idareler yetkilidir.

Kaide — XXXVII

Filika ve cankurtaran sallarnın istifi ve kullanılışı

1. 38 nci kaide hükümleri mahfuz kalmak şartıyla, cankurtaran filikaları üst üste yahut, idarenin koymuş olabileceği hususi şartlar yerine getirilmiş olmak kaydıyla, iç içe istif olunabilir; denize mayna edilmeden evvel filikaların hisa edilmesini istilzam eden istif tarzına ancak, hisa için mihaniki kuvvet tertibatı mevcut olduğu takdirde müsaade edilebilir.

2. Mataforalara asılı bulunan ve bunlar altına istif edilen filikaları tamamlamak için lüzumlu cankurtaran filikaları ve salları her hangi bir güverte, köprü veya kasara üzerine aykırı olarak konulabilir; bunlar, kendilerini denize atmaya vakit olmadığı zaman gemiden yüzerek serbestçe açılmalarını sağlayabilecek en uygun şekilde bağlanacaklardır-

3. 2 nci fıkrada sözü edilen bu munzam filikaların mümkün olduğu kadar fazlası, her iki bordadan da denize atılabilmek üzere bir alabandadan diğer alabandaya tasvipli yardımcı vasıtaları ile nakledilebilmelidir.

4. Bir güverteden fazlasına filika koyabilmek için, alt güvertede bulunan filikaların üst güvertede bulunan filikalar tarafından çaparıza uğratılmamaları için bütün tedbirler alınmalıdır.

5. Gemilerin provalarına ve, mayna edildikten sonra pervanelerin tehlike bölgesine düşebilecekleri yerlerine filika konması yasaktır.

6. Mataforaların tasvipli şekilde bulunması lâzımdır; bunlar bir veya birkaç güverteye o suretle taksim edilmelidir ki, altlarındaki filikalar emniyetle ve diğer her hangi bir metafora çiftinin çalışması dolayısıyla çaparıza uğramaksızın denize indirilebilsin.

7. Mataforalar, makaralar, palangaların ve diğer bütün donanım filikaları tam teçhizat ve hamule ile 15 derecelik baygınlık halinde her iki bordadan da emniyetle denize mayna edebilecek kuvvette olmalıdır. Palangalar denizde asgari servis su çekiminde ve 15 derecelik baygınlık halinde su seviyesine kadar uzanabilmelidir.

8. Mataforalar, tam hamule ve mürettebat ile yüklü fakat içerisinde yolcu bulunmayan filikaları, filika indirilmesine imkân veren en büyük baygınlık halinde bile albura edebilecek kâfi kuvvette tertibatla donanmış olacaktır.

9. Mataforalara asılı bulunan filikaların palangaları kullanılmaya hazır bulunacak ve filikaların palangalardan süratle kurtulması için tertibat alınacaksa da her iki palangadan da aynı zamanda kurtarma için tertibat almaya lüzum olmayacaktır.

10. Aynı metafora çiftinin birden ziyade filikaya tahsis halinde, palangalar nebati halattan mamul ise her filika için ayrı bir palanga hazır bulundurulacaktır; mihaniki tertibatla vira edilebilen tel halat palangaları kullanılıyorsa, ayrıca palanga hazırlamaya lüzum yoktur. Kullanılan donanım filikaları bir bir peşine süratle denize mayna edebilmelidir.

Palangaların tekrar hisası için mihaniki vasıtalar tertiplenmişse bunlardan gayri el ile çalıştırılabilen münasip donanım da hazır bulundurulacaktır.

11. Mataforalarla albura tertibatının salâbeti hakkında 7 nci, 8 nci ve 10 neu fıkrada belirtilen hükümler, filika güvertesi irtifaları, su seviyesinden, asgari servis su çekiminde 4,5 metreyi (15 kadem) geçmiyen ve kısa milletlerarası sefer yapan gemilere uygulanmaz.

Kaide — XXXVIII

Filika ,cankurtaran salları ve saire ile mataforaların sayıları ve istiap hacımları

1. Metafora çiftlerinin sayısı 39 neu kaidedeki cetvelin A sütununa uyacaktır; gemide mevcut bütün kimseleri istiap edebilecek filika sayısından daha fazla metafora çifti sayısına lüzum yoktur.

Her metafora çiftine birinci sınıfa dâhil bir filika asılacaktır. Eğer mataforalara asılı bulunan bu filikalar gemideki bütün kimseleri istiaba kâfi gelmezse; normal tiplerden birine dâhil munzam cankurtaran filikası bulundurulmalıdır. Bu munzam filikalardan birer tanesi evvelâ mataforalara asılı filikaların altına ve bakıyesi geminin içerisine istif olunur. Şukadar ki, idare bu cankurtaran filikaları yerine cankurtaran sallarının kaza halinde daha kolay kullanılabileceği ve başka bakımlardan da daha müessir olabileceği mülâhazasında bulunursa, gemideki mecmu filika hacmı 39 neu kaidedeki cetvelin C sütununda yazılı asgari hacımdan aşağı bulunmamak şartıyla, cankurtaran salı bulundurulmasına izin verebilir.

Eğer İdare her hangi bir gemiye 39 neu kaidedeki cetvelin A sütununda yazılı metafora çifti sayısının konulmasını gayrikabili tatbik veya lüzumsuz telâkki ederse istisnai hallerde daha az sayıda metafora çiftine muvafakat edebilir; bununla beraber bu sayı hiçbir zaman cetvelin B sütununda yazılı olandan aşağı bulunmayacağı gibi gemideki filikaların mecmu hacmı en az cetvelin C sütununda yazılı asgari hacma tekabül edecektir.

2. Milletlerarası kısa sefer yapan gemilerin metafora çifti sayısı, boylarına göre 39 neu ka-

idedeki cetvelin A sütununa nazaran belirtilir. Her matafora çiftine birinci sınıfa dâhil bir filika asılır. Eğer mataforalara asılan bu filikalar 39 ncu kaidedeki cetvelin D sütununda yazılı, asgari hacma tekabül etmiyor veya gemide bulunan bütün kimseleri istiap edemiyorsa, mecmu istiap hacımları gemideki herkese kâfi gelecek kadar normal tipte cankurtaran filikaları, tasvipli cankurtaran salları veya başka tasvipli cankurtaran aletleri munzam olarak hazır bulundurulur.

Eğer İdare milletlerarası kısa sefer yapan her hangi bir gemiye 39 ncu kaidedeki cetvelin A sütununda yazılı matafora çifti sayısının konulmasını gayrikabili tatbik veya lüzumsuz telâkki ederse, istisnai hallerde daha az sayıda matafora çiftine muvafakat edebilir; bununla beraber bu sayı hiçbir zaman cetvelin B sütununda yazılı asgari sayılan aşağı bulunamayacağı gibi gemideki filikaların mecmu hacmı en az cetvelin C sütununda yazılı asgari hacma tekabül edecektir.

Kaide — XXXIX

Mataforalara ve filika hacımlarına mahsus cetvel

Aşağıdaki cetvel, gemi boyuna göre:

- A) 38 nci kaideye göre, altlarına birinci sınıftan birer filika asılması gereken en az matafora sayısını;
- B) 38 nci kaideye göre istisnaen müsaade edilebilecek olan daha az matafora sayısını;
- C) 38 nci kaideye göre munzam olarak bulundurulması gerekli filikalar da dâhil olmak üzere, cankurtaran filikalarının asgari hacmını;
- D) Milletlerarası kısa sefer yapan gemilere mahsus asgari filika hacmını belirtmektedir.

Kütüklenmiş gemi boyu		Matafora çiftlerinin en az sayısı	A Matafora çiftlerinin istisnaen izin verilen en az sayısı	B Matafora çiftlerinin istisnaen izin verilen en az sayısı		C Cankurtaran filikalarının en az hacmı		D Cankurtaran filikalarının en az hacmı	
Metre	Kadem			Metre	Kadem	Metre	Kadem	Metre	Kadem
31 ve 37 den az	100 ve 120 den az	2	2	28	980	11	400		
37 ve 43 den az	120 ve 140 dan az	2	2	35	1 220	17	600		
43 ve 49 dan az	140 ve 160 dan az	2	2	44	1 550	24	850		
49 ve 53 den az	160 ve 175 den az	3	3	53	1 880	33	1 150		
53 ve 58 den az	175 ve 190 dan az	3	3	68	2 390	37	1 300		
58 ve 63 den az	190 ve 205 den az	4	4	78	2 740	41	1 450		
63 ve 67 den az	205 ve 220 den az	4	4	94	3 330	45	1 600		
67 ve 70 den az	220 ve 230 dan az	5	4	110	3 900	48	1 700		
70 ve 75 den az	230 ve 245 den az	5	4	129	4 560	52	1 850		
75 ve 78 den az	245 ve 255 den az	6	5	144	5 100	60	2 100		
78 ve 82 den az	255 ve 270 den az	6	5	160	5 640	68	2 400		
82 ve 87 den az	270 ve 285 den az	7	5	175	6 190	76	2 700		
87 ve 91 den az	285 ve 300 den az	7	5	196	6 930	85	3 000		
91 ve 96 dan az	300 ve 315 den az	8	6	214	7 550	94	3 300		
96 ve 101 den az	315 ve 330 dan az	8	6	235	8 290	105	3 700		
101 ve 107 den az	330 ve 350 den az	9	7	255	9 000	116	4 100		
107 ve 113 den az	350 ve 370 den az	9	7	273	9 630	125	4 400		
113 ve 119 dan az	370 ve 390 dan az	10	7	301	10 650	133	4 700		
119 ve 125 den az	390 ve 410 dan az	10	7	331	11 700	144	5 100		
125 ve 133 den az	410 ve 435 den az	12	9	370	13 060	156	5 500		

Kütüklenmiş gemi boyu		A	B	C		B	
Metre	Kadem	Matafora çiftle- rinin en az sayısı	Matafora çiftlerinin istisnaen izin veri- len en az sayısı	Cankurtaran fili- kalarının en az hacmı		Cankurtaran fili- kalarının en az hacmı	
				Metre küb	Kadem küb	Metre küb	Kadem küb
133 ve 140 dan az	435 ve 460 dan az	12	9	408	14 430	170	6 000
140 ve 149 dan az	460 ve 490 dan az	14	10	451	15 920	185	6 550
149 ve 159 dan az	490 ve 520 den az	14	10	490	17 310	201	7 100
159 ve 168 den az	520 ve 550 den az	16	12	530	18 720	217	7 650
168 ve 177 den az	550 ve 580 den az	16	12	576	20 350		
177 ve 186 dan az	580 ve 610 dan az	18	13	620	21 900		
186 ve 195 den az	610 ve 640 dan az	18	13	671	23 700		
195 ve 204 den az	640 ve 670 den az	20	14	717	25 350		
204 ve 213 den az	670 ve 700 den az	20	14	766	27 050		
213 ve 223 den az	700 ve 730 dan az	22	15	808	28 560		
223 ve 232 den az	730 ve 760 dan az	22	15	854	30 180		
232 ve 241 den az	760 ve 790 dan az	24	17	908	32 100		
241 ve 250 den az	790 ve 820 den az	24	17	972	34 350		
250 ve 261 den az	820 ve 855 den az	26	18	1 031	36 450		
261 ve 271 den az	855 ve 890 dan az	26	18	1 097	38 750		
271 ve 282 den az	890 ve 925 den az	28	19	1 160	41 000		
282 ve 293 den az	925 ve 960 dan az	28	19	1 242	43 880		
293 ve 303 den az	960 ve 995 den az	30	20	1 312	46 350		
303 ve 314 den az	995 ve 1 030 dan az	30	20	1 380	48 750		

A ve B için not : Gemi boyu 314 metreyi (1 030 kadem) aşarsa matafora çiftlerinin en az sayısını idare tâyin eder. Kararının bütün teferruatını diğer idarelere bildirmekle mükelleftir.

C ve D için not : Bu cetvelin kullanılmasında, ikinci sınıftan bir filikanın hacmı, nizami insan istiap haddinin 0,283 ile zarbı ile metre-küb olarak (10 ile zarbı ile kadem küb) bulunur.

D için not : Gemi boyu 31 metreden (100 kadem) az veya 168 metreden (550 kadem) fazla ise cankurtaran filikalarının hacmı idare tarafından belirtilir.

Cankurtaran yelekleri ve cankurtaran simitleri

1. Cankurtaran yelekleri aşağıdaki şartlara uygun olacaktır :

a) İşçilik ve malzeme kusursuz olacaktır.

b) Yelekler tatl suda 7,5 kiloluk (16,5 İngiliz libresi) bir demiri 24 saat yüzdürebilecektir.

c) Yeleklerin tersi yüzü bir olacaktır.

Taşıma kabiliyetleri hava kompartımanlarına dayanan cankurtarma yeleklerinin bulundurulması yasaktır.

2. Cankurtarma simitleri aşağıdaki şartlara uygun olacaktır :

a) Simitler büyük mantar parçalarından veya aynı kıymette malzemeden yapılacaktır.

b) Simitler tatl suda 14,5 kiloluk (32 İngiliz libresi) bir demiri 24 saat yüzdürebilecektir.

Muhteviyatı saz, toz veya tane halinde mantar veya sair dökme malzeme bakıyesinde olan ve yüzne kabiliyeti, kullanımdan önce şişirilmesi gereken hava kompartımanlarına dayalı bulunan cankurtarma simitlerinin kullanılması yasaktır.

3. Gemilerde bulunacak cankurtaran simitlerinin en az sayısı aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir :

Metre	Gemi boyu Kadem	Cankurtaran simitlerinin en az sayısı
61 den az	200 den az	8
61 ve 122 den az	200 ve 400 den az	12
122 ve 183 ten az	400 ve 600 den az	18
183 ve 244 ten az	600 ve 800 den az	24
244 ve daha yukarı	800 ve daha yukarı	30

4. Her cankurtaran simidi gevresini dolanan sağlamca bağlanmış can halatı ile mücehhez olacaktır. Geminin her bodrasında en az bir cankurtaran simidi 27,5 metre (15 kulaç) boyunda bir can halatı ile mücehhez bulunacaktır. Cankurtaran simitlerinin en az yarısı ve her halde 6 sı suda sönmeyen, müessir ve kendi kendine yanar meşalelerle donatılmış bulunmalıdır. Bu meşaleler ait buldukları cankurtaran simitlerinin yakınında bulunacak ve simitlere takılmak üzere hazırlanmış olacaktırlar.

5. Bütün cankurtaran simit ve yelekleri gemideki herkesin bunları kolayca alabilmelerini sağ hyacak şekilde istif edileceklerdir; istif mahalleri, ilgililere çabuk bulunacak şekilde açıkça işaretlenecektir.

Can kurtarma simitleri süratle yerlerinden alınabilmeli ve daimî tesbit için her hangi bir ter-tibatla mücehhez bulunmamalıdır.

Ehliyet belgeli cankurtaran filikacıları

Bu Sözleşmenin 22 nei maddesinde yazılı cankurtaran filikacısı ehliyetini kazanabilmek için, tâlip, cankurtaran filikalarının denize maynası ve küreklerin kullanılmasını bildiğini, cankurtaran filika-larının idaresi hususunda amelî bilgi sahibi bulunduğunu ve bundan başka muhtelif aletlerin kulla-nılmasına mütaallik talimatı anlıyabildiğini ve bunlara riayet etmeye muktedir bulunduğunu tevsi-k etmek zaruretindedir.

Her filika veya cankurtaran salı için, aşağıdaki cetvelde yazılı en az sayıda cankurtaran filikacısı bulundurulacaktır :

Nizami insan istiap haddi	Ehliyet belgeli cankurtaran filikacılarının en az sayısı
41 kişiden az	2
41 - 61 kişi	3
62 - 85 kişi	4
85 kişiden fazla	5

Kaide — XLII

Filika mürettebatı

Her cankurtaran filikası veya salı bir güverte zâbiti veya ehliyet belgeli bir cankurtaran filikacı-sının emrinde bulunacak ve bu kimseler için bir muavin tâyin olunacaktır. Filika emrinde müret-tebatının bir listesi bulunacak ve âmir emrindeki kimselerin çeşitli vazifelerini bildiklerine dikkat edecektir.

Her motorlu filika için motoru kullanmasını bilen bir kimse tâyin edilecektir.

Telsiz ve ışıldakla donatılmış her filika için bu tesisleri kullanmasını bilen bir kimse tâyin edilecektir.

Filikalar, cankurtaran salları ve cankurtaran aletleri ile diğer bütün kurtarma tesislerinin her an kullanılmaya hazır bulunabilmesi hususunu temin için bir veya birkaç zâbit buna memur edi-lecektir.

Kaide - XLIII

Yangın keşfi ve söndürmesi

1. Her yangın başlangıcını vaktinde keşfedebilmek için daimî bir vardiya hizmeti ihdas edile-cek. Bundan başka vardiya hizmetinin varamıyacağı gemi mahallerindeki yangın emarelerini veya yangını otomatik olarak zâbitler veya diğer gemi adamlarının en çabuk görebilecekleri bir veya birkaç nokta veya mahalde ihbar veya kaydeden bir yangın alârm veya ihbar tesisi bulunacaktır.

2. Her gemide buhar veya başka enerji ile çalışan yangın söndürme tulumbaları bulunacaktır. 4 000 gros tonilâtosundan aşağı gemilerde 2 ve daha büyük gemilerde 3 tulumba bulunacaktır. Bu tulumbalardan herbiri kâfi miktarda suyu iki kuvvetli huzme halinde geminin her tarafına aynı zamanda sevkedecek kuvvette olacak ve tulumbalar, gemi limandan çıkmadan her an kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.

3. Yangın söndürme boru donanımı su ve yangın geçirmez kapıları kapalı, meskûn her gü-vertenin her noktasına iki kuvvetli su hüzmesi gönderilebilecek şekilde tertiplenmelidir. Yangın hor-tumları ile donanımları kâfi ebatta ve maksada uygun malzemeden yapılmalıdır. Boru* ağızları her güvertede, yangın hortumlarını kolay takabilecek şekilde tertiplenmelidir.

4. Her ambara aynı zamanda ve vakit kaybetmeksizin enaz 2 kuvvetli su hüzmesi sevkedilebil-melidir. Bundan başka sabit boru donanımları ile her ambar kompartımanına süratle boğucu gaz verilebilmelidir. Serbest gazın hacmi, gemideki enbüyük ambarın gras hacminin en az % 30 u kadar olmalıdır. Buhar makinalı gemilerde boğucu gaz yerine, yangın söndürme vasıtası olarak aynı kıy-mete tekabül eden miktarda buhara da müsaade olunabilir. 1000 gros tonilâtodan ufak gemiler için buhar veya boğucu gaz kullanan bu gibi yangın söndürme tesisleri mecburi değildir.

5. Her makina dairesinde en az iki olmak üzere, kâfi miktarda ve mâyi ile dolu portatif yangın söndürme aleti bulundurulmalıdır.

6. — Beheri bir duman başlığı veya teneffüs cihazı ve bir emniyet fenerinden mürekkep iki ta-kım bulundurulacaktır. Bunlar bir birinden azak iki mahalde saklanacaktır.

7. Ana kazanları akaryakıt yakan gemilerde, makina dairesinin her kısmına aynı zamanda ve va-

kit kaybetmeksizin kuvvetli iki su hüzmesi sevkede-bilen donanımdan gayri aşağıdaki tertibat bulunacaktır:

a) Akaryakıt üzerine, sathını haddinden fazla tahrik etmeden su püskürebilecek münasip donanımlar;

b) Her kazan önünde, 283 desimetre küb (10 kadem küb) kum, sodaya batırılmış talaş yahut başka mücerrep kuru malzeme dolu bir sandıkla bu söndürme malzemesinin dağıtılmasına yarar kürekler;

c) Her kazan önü ile akaryakıt yakan tesisat kısımlarının bulunduğu her makina dairesinde köpüklü veya akaryakıt yangınlarının söndürülmesinde mücerrep bir söndürme maddesiyle dolu ve tasvipli iki portatif söndürme aleti;

d) Kazan dairesinin veya, birden fazla ise, her kazan dairesinin yahut akaryakıt yakan tesisat kısımlarının bulunduğu veya yağ durulma tankları konulmuş bulunan her makina dairesinin bütün alt kısmını süratle köpüğe boğabilecek bir söndürme tesisatı. Tesisatın istihsal edeceği köpük miktarı her kompartımanda dabilbotom kaplamasının yahut, dabilbotom yoksa gemi dış kaplamasının bütün sathını 15,24 santim (6 pus) kalınlıkta bir tabaka halinde bol bol kaplayabilmelidir. Makina ve kazan daireleri birbirlerinden tamamen ayrılmamış ve kazan dairesi sintinelerinden makina dairesine yağ akabilecek bir durum varsa, makina ve kazan daireleri bir kompartıman olarak telâkki edilir. Tesisler yangın çıkması muhtemel olan kompartıman dışından çalıştırılabilmeli ve tarassut edilebilmelidir.

e) Bundan başka tek kazan dairesi buhar makinalı gemilerde 1 ve 1 den fazla kazan dairesi buhar makinalı gemilerde 2 adet en az 136 litre (30 galon) hacmında köpüklü yangın söndürme makinaları bulunmalıdır. Bu makinalar, kazan daireleri ile akaryakıt tulumbası bulunan kompartımanların her kısmına kadar uzanabilen ve dolaplara sarılı hortumlarla mücehhez olmalıdır. 136 litre (30 galon) hacmındaki bu makinalar yerine aynı tesirde tesislere müsaade olunabilir.

f) Tesislerin kullanılması için lüzumlu bütün kap ve valflara kolay erişilebilmeli ve bunlar yangın zuhurunda kolaylıkla yangın içerisinde kalınyacak şekilde ve daima kullanma imkâm kalacak surette yerleştirilecektir.

8. Makine dairesinin her kısmına süratle ve aynı zamanda kuvvetli iki su hüzmesi sevkede-bilecek tesisattan ve püskürtme donanımdan gayri motörlü gemilerin her makine dairesine aşağıdaki esaslar dairesinde köpüklü söndürme aletleri konulacaktır:

a) 45 litre (10 galon) hacmında tasvipli en az 1 yangın söndürme makinesi ve ayrıca makine-nin beher 1000 shaft beygir kuvvetine mukabil bir adet 9 litre (2 galon) hacmında tasvipli yangın söndürme aleti; 9 litrelik (2 galonluk) aletlerin mecmu sayısı ikiden az olamaz ve fakat 6 dan fazlasına da lüzum yoktur.

b) İçinde yardımcı kazan bulunan bir makine dairesinde 45 litrelik (10 galonluk) yukarıda mâruz yangın söndürme aleti yerine, köpüğün tevzii için münasip hortumlarla veya başka mücerrep tertibatla mücehhez 136 litre (30 galon) hacmında bir alet bulundurulur.

9. Akaryakıt yakan buhar makineli gemilerde makine ve kazan daireleri çelik bir perde ile tamamen ayrılmamış ve yakma yağı kazan dairesi sintinelerinden makine dairesine akabilirse, tulumbalardan birisi tünele veya makine dairesi dışındaki bir mahalle konulacaktır. Eğer ikiden ziyade tulumba bulundurulması mecburi ise, hepsi aynı mahalle konulamaz.

10. Yukarıda meşrut kılınan einslerden daha tesirsiz olmamak şartıyla her çeşit tertibat, yangın söndürme maddesi veya tesisine müsaade olunabilir. Meselâ köpükle söndürme tesisi (7 dvey) yerine hamızı karbonlu söndürme tesisine izin verilebilir; şu kadar ki beraber götürülen gaz miktarı, kazan dairesi gros hacminin % 25 şini, takriben kazanların üst kenarına kadar işba hâline getirecek kiffayette bulunmalıdır.

11. Bütün yangın söndürme tesisleri senede en az bir defa, idare tarafından tâyin edilecek bir memur vasıtasıyla esaslı surette muayene edilmelidir.

Tehlike talimatı (alârm rolesi)

Tehlike talimatı her gemi adamının aşağıdaki hususlar bakımından görevlerini belirtir:

- a) Su geçmez kapılar, valflar ve sairinin kapatılması;
- b) Filikaların, cankurtaran sallarının ve cankurtaran aletlerinin teçhizatı;
- c) Mataforalara asılı filikaların maynası;
- d) Diğer filikalar, cankurtaran salları ve aletlerinin umumi olarak hazırlanması;
- e) Yolcuların toplanması;
- f) Yangın söndürmesi;

Tehlike talimatı bundan başka kamarotların alârm halinde yolculara karşı olan görevlerini de belirtir. Bu görevler bilhassa aşağıdaki hususları kapsar:

- a) Yolcuları tehlikeden haberdar etmek;
- b) Yolcuların giyinmiş olduklarına ve cankurtaran yeleklerini usulüne göre takmış bulduklarına dikkat etmek;
- c) Yolcuları toplanma mahallerine sevk etmek;
- d) Koridor ve merdivenlerde nizami muhafaza etmek ve sureti umumiyede yolcuların idaresini deruhte etmek.

Tehlike talimatı gemi adamlarının filika başına yahut yangın söndürme tesislerine gitmelerini temin edecek hususi alârm işaretlerini ve bu işaretlerin mufassal bir izahını muhtevi olacaktır.

Filika alârmı ve tâlimler

Mümkün oldukça haftada bir defa ve sefer süresi bir haftayı aşan gemilerde yolculuğa başlamadan önce, gemi adamları yoklanmalı ve filika talimleri yaptırılmalıdır. Yoklamanın yapıldığı gün gemi jurnalına kaydolunacaktır; her hangi bir hafta yoklama yapılmamışsa, yoklamanın ne için mümkün olamadığı gemi jurnalına yazılacaktır.

Yolculuk süresi bir haftayı aşan gemilerde her yolculuk başında yolcularla birlikte bir filika alârmı yapılacaktır.

Birbirini takiben yapılan filika talimlerinde, muhtelif filika grupları peşpeşe kullanılmalıdır. Talim ve teftişler, gemi adamlarının görevlerinde bilgi ve görev ifasında mümarese kazanmalarını ve bütün can kurtarma vasıtaları ile bunlara ait donanımın her zaman derhal kullanmaya hazır bulunmalarını sağlayacak şekilde yapılmalıdır.

Yolcuları toplama mahallerine çağırarak olan tehlike işareti, kamyon veya canavar düdüğü ile verilecek ve 6 dan fazla kısa sedayı takip eden uzun bir sedadan tereküp edecektir. Bundan başka milletlerarası kısa sefer hududunu aşan bütün gemilerde köprü üzerindeki bir mahalden bütün gemi dâhiline elektrikle alârm işareti verilebilmelidir. Yolculara, kendilerini ilgilendiren bütün işaretlerin mânası, kamaralara ve diğer yolcu mahallerine asılacak ve muhtelif lisanlarla ter-tiplenecek ilânlarla öğretilir.

Seyrisefer emniyeti

Haber ulaştırması

Buz, leş, trupikal fırtınalar veya seyrüsefer için sair direkt tehlikelere ait haberlerin pasaparesi mecburidir. Haber için seçilecek şekil serbesttir. Haberleşme ya açık olarak (İngilizce tercih edilir) veya milletlerarası işaret kitabının telsiz kısmına göre şifreli olarak verilebilir. Haberler

CQ altında bütün gemilere ve keza ilgili makama pasaparola edilmesi ricasiyle uğranılabilen ilk kıyı makamına verilir.

Bu Sözleşmenin 34 ncu maddesi gereğince verilecek bütün habelerin başına TTT emniyet işareti konulur ve sonra tehlikenin cinsi (TTT buz, TTT leş, TTT fırtına, TTT seyrüsefer gibi) bildirilir.

Bütün hallerde griniç vasatı vaktine göre (GMT) zaman bildirilmesi suretiyle aşağıdaki haberlerin verilmesi arzu edilmektedir:

a) Buz, leş, ve seyrüsefer için diğer direkt tehlikeler :

1. Buzun, leşin veya tehlikenin cinsi.
2. Buzun, leşin veya tehlikenin en son rasat edilen mevkii.
3. Yapılan rasadın zaman ve günü.

b) Tropikal fırtınalar (Hindigarbide Orkan, Çin denizinde Tayfun, Hint sularında Siklon ve diğer yerlerde aynı cinsten fırtınalar :

1. Tropikal bir fırtınaya tesadüf edildiği hakkındaki haber.

Bu görev en geniş mânada telâkki olunmalı ve her hangi bir geminin kaptanı civarında tropikal bir fırtınanın mevcudiyetini kabul için iyi sebepler karşısında bulundukça bu haber daima verilmelidir.

2. Meteorolojik haberler.

Fırtına merkezlerinin mevki ve hareketinin tâyininde sahîh meteorolojik malûmatın görmüş olduğu büyük hizmet karşısında her kaptan ihbar haberine aşağıdaki meteorolojik bilgilerden, kendince ne kadar mümkünse o kadar fazlasını ilâve etmelidir :

- a) Barometre tazyiki (milibar, pus veya milimetre olarak).
- b) Barometre irtifaında değişiklik (tekaddim eden iki ilâ dört saat zarfındaki değişiklik).
- c) Rüzgârın istikameti (miknatisi olmayıp hakiki eihet verilecektir).
- d) Rüzgârın şiddeti (bofor veya desimal taksimattan).
- e) Deniz hâli (sakin, mutedil, kaba, yüksek).
- f) Dalga (hafif, mutedil, ağır) ve geldiği istikamet.

Barometre irtifayı verilirken « milibar », « pus », yahut « milimetre » kelimeleri, taksimata göre, ilâve edilmeli ve işaretin tashihli mi yoksa tashih edilmeden mi verildiği her zaman bildirilmelidir.

Barometre irtifaındaki değişiklik bildirilirken, geminin rotasıyla sürati de ilâve edilmelidir.

Bütün eihetler miknatisi değil, hakiki olarak bildirilmelidir.

3. Geminin mevkii, vakit ve gün :

Bu malûmat yapılan rasadın vakit ve mevkiine göre verilmeyi ve haberin tertip veya verilmesi zamanı bildirilmemelidir. Bütün vakit haberleri GMT griniç vasatı vaktine göre verilmelidir.

4. Mütaakıp rasatlar :

Tropikal bir fırtınayı heber veren bir kaptanın, mecburiyet olmamakla beraber, gemi fırtınanın tesirlerine mâruz bulundukça üçer saatlik aralıklarla mütemmim rasatlar yapıp bildirmesi çok şayan arzudur.

Misaller

Buz

TTT buz. 4605 N., 4410 W., de büyük bir dağ 0800 GMT 15 Mayıs'ta görülmüştür.

Leş

TTT leş. 4006 N., 1243 W., da 1630 GMT 21 Nisanda hemen tamamen su seviyesi altında leş görülmüştür.

Seyrüsefer tehlikesi

TTT seyrüsefer. Alfa fener dubası mevkiinde değil. 1800 GMT, 3 Ocak.

Tropikâl fırtına

TTT fırtına. Tropikal fırtınaya tutuldum. Barometre tashihli 994 milibar, süratle düşmekte. Rüzgâr NW., kuvveti 9 bofor, ağır sağnaklar. Dalgalar E. Rota ENE., 5 mil. 18 Ağustosta GMT. 0030; 2204 N., 11354 E.

TTT fırtına. Bir orkanın yaklaşmakta olduğuna dair emareler var. Barometre tashihli 29,64 pus, düşmekte. Rüzgâr NE., kuvveti 8 bofor. NE den mutedil dalga. Sık sık yağmur sağnakları. Rota 35 derece, 9 mil. 2200 N., 7236 W., da 1300 GMT de 14 Eylül.

TTT fırtına. ağır bir siklonun teşekkül etmekte olduğunu durum gösteriyor. Rüzgâr Sby W., kuvveti 5 bofor. Barometre tashihsiz 953 milimetre, son üç saatte 5 milimetre düştü. Rota N. 60 derece W., 8 mil. 1620 N., 9302 E. de, 0200 GMT, 4 Mayıs.

TTT fırtına. SE. de tayfun. Rüzgâr N. dan, barometre süratle düşerken artmakta. Gemi mevki 12 Haziranda 0300 GMT de 1812 N., 12605 E.

Belgeler

Kaide — XLVII

Yolcu gemilerine mahsus emniyet belgesi nümunesi

Milletlerarası

Milletlerarası kısa seferlere mahsus

Emniyet belgesi

(Resmî mühür)

(Memleket)

Denizde can emniyetinin korunması hakkındaki 1929 tarihli Milletlerarası Sözleşme gereğince tanzim edilmiştir.

Geminin adı

Tanınma işareti

Bağlama limanı

Gros tonilâtosu

I - Yukarda adı yazılı geminin Milletlerarası Sözleşme gereğince usulü dairesinde muayene edildiği,

II - Muayene sonucunda, geminin:

1. Tekne, ana ve yardımcı kazanlarla makine,
2. Su geçirmez iç taksimat ve bunların teferruatı,
3. Aşağıda yazılı bölme yük hatları:

Dış kaplamaya gemi ortasında markalanmış bölme yüklü su hattı (Sözleşme Md. 5)	Feribord	Yoleu yahut yük konulabilen aşağıdaki mahallere yoleu alındığı zaman muteberdir
C. 1
C. 2
C. 3

4. kişilik filika
..... » Cankurtaran salı
..... » » aleti
..... cankurtaran simidi
..... » yeleşği
..... ehliyet belgeli cankurtaran filikacısından mürekkep ve topyekûn (gemi adamı ve yoleu) kimseyi geçmeyecek bir miktara kifayet eden filikalar, cankurtaran salları ve cankurtaran aletleri,

5. Aşağıda yazılı telsiz tesisatı :

	Sözleşmenin maddesi gereğince meşrut	Fiilen mevcut olan
Vardiya saatleri
Tasvipli bir « otoalârm » var mıdır?
Hususi bir yardımcı (yedek) tesisat var mıdır?
Telsizcilerin en az sayısı?
Munzam telsizeci veya dinleyiciler
Telsiz kerteriz aleti var mıdır?

Bakımlarından bu andlaşma hükümlerine uygun bulunduğu,

III - Geminin, diğer bütün hususlarda, bu Sözleşmenin uygulanması gerekli hükümlerine uygun olduğu,

..... Hükümeti
..... tarafından tasdik olunur.

Aşağıda imzası bulunan (adı yazılacak)

Bu belge Hükümeti namına tanzim edilmiş olup . . . / . . . / . . . tarihine kadar geçer.

. . . / . . . / . . . tarihinde tanzim edilmiştir.

Resmî mühür Belgeyi tanzime yetkili makamın imzası

İmza herhangi bir şahıs tarafından atılıyorsa, aşağıdaki kayıt ilâve olunur :

« İmza sahibi, sözü edilen Hükümet tarafından bu belgeyi tanzim etmeye usulü dairesinde yetkili kılındığını beyan eder . »

(İmza)

Telsiz emniyet belgesi nümunesi

Telsiz Emniyet Belgesi

(Resmî Mühür)

(Memleket)

Denizde can emniyetinin korunması hakkındaki 1929 tarihli Milletlerarası Sözleşme gereğince tanzim edilmiştir.

Geminin adı	Tanınma işareti	Bağlama limanı	Gros Tonilâ-tosu
..... hükümeti			
Aşağıda imzası bulunan (adı yazılacak), yukarıda adı yazılı geminin, telsiz telgraf bakımından, yukarıda sözü edilen milletlerarası Sözleşmeye uygun bulunduğunu tasdik eder.			

	Sözleşmenin maddesi gereğince meşrut olan	Fiilen mevcut olan
Vardiye saatleri		
Tasvipli bir otoalârm var mıdır?		
Telsizcilerin en az sayısı		
Munzam telsizci veya dinleyiciler		
Telsiz kerteriz aleti var mıdır?		

Bu belge hükümeti namına tanzim edilmiş olup . . ./ . ./ . . tarihine kadar geçer

. . ./ . ./ . . tarihinde tanzim edilmiştir.

Resmî mühür

Belgeyi tanzime yetkili makamın imzası

İmza her hangi bir şahıs tarafından atılıyorsa, aşağıdaki kayıt ilâve olunur:

«İmza sahibi, sözü edilen hükümet tarafından bu belgeyi tanzim etmeye usulü dairesinde yetkili kılındığını beyen eder.»

(İmza)

Muafiyet belgesi nümunesi

Muafiyet Belgesi

(Resmî mühür)

(Memleket)

Denizde can emniyetinin korunması hakkındaki 1929 tarihli Milletlerarası Sözleşme gereğince tanzim edilmiştir.

Geminin adı	Tanınma işareti	Bağlama limanı	Gros Tonilâ-tosu
..... hükümeti,			
Aşağıda imzası bulunan (adı yazılacak),			
yukarıda adı yazılı geminin, bu milletlerarası and- laşmanın maddesi ile verilen yetkiye dayanılarak, dan a yapacağı seferler için (buraya muafiyetin - varsa - hangi şartlar altında verildiği yazılacak- tır) Sözleşmenin [1] hükümlerinden muaf kıldığımı tasdik eder.			

Bu belge hükümeti namına tanzim edilmiş olup . . . / . . . / . . . tarihine kadar geçer.

. . . / . . . / . . . tarihinde tanzim edilmiştir.

Resmî mühür

Belgeyi Tanzime yetkili makamın imzası

İmza her hangi bir şahıs tarafından atılıyorsa, aşağıdaki kayıt ilâve olunur :

«İmza sahibi, sözü edilen hükümet tarafından bu belgeyi tanzim etmeye usulü dairesinde yetkili kıldığımı beyan eder.»

(İmza)

[1] *Buraya ilgili madde ve kaideler, fıkralar da zikredilmek suretiyle yazılır.*

EK

Denizde Çatışmayı Önleme hakkında Milletlerarası Tüzük [1]

Başlangıç

Bu tüzük, açık denizlerde ve bu denizlere bitişik olup deniz gemilerinin seyrine müsaait bulunan bütün sularda bütün gemiler tarafından uygulanır.

Bu tüzüğe göre, stim üzerinde olmayıp, yelkenle seyreden her makineli gemi «Yelkenli gemi» ve stim üzerinde bulunan her gemi, yelken açsın veya açmasın «Makineli gemi» sayılır.

«Makineli gemi» tâbiri, makine ile hareket eden her gemiye şâmindir.

[1] *Metre olarak verilen ölçüler, Fransızca metinden alınmıştır. Sair hususlarda, değişiklikler, 10 . V . 1947 tarihli «Denizde Çatışmayı önleme Tüzüğü» metni içerisine işlenerek bu metne sadık kalmıştır.*

«Stim üzerinde» tâbiri, her hangi bir mihaniki kuvvet tesiri altında bulunmak demektir.

Demirli, karaya bağlı yahut oturmuş olmıyan gemilere, bu tüzük hükümlerine göre «Hareket halinde» denir.

Gemi boyu, geminin ölçme belgesinde yazılı boydur.

Işıklar ve saire

Bu tüzükte, fenerler hakkında kullanılan «görünmek» tâbiri, fener ışığının berrak havalı karanlık gecede görünmesi demektir.

Madde — 1.

Bu tüzüğün fenerlere ait hükümleri, güneşin batmasından doğmasına kadar her havada uygulanır ve bu süre içinde, aşağıdaki maddelerde yazılı fenerlerin ışıklarından birisi ile karıştırılabilecek veya bunların görünürlüğü bozabilecek başka hiçbir fener gösterilmez.

Madde — 2.

Hareket halinde bulunan makineli bir gemi aşağıda yazılı fenerleri gösterir:

a) Beyaz ışıklı (Silyon) feneri:

Bu fener, pruva direği üzerine veya önüne yahut - gemi direksiz ise - baş taraf kısmına konulur.

Silyon feneri, tam pruva istikametinden itibaren, her iki kemere istikametinin ikişer kerte gerisine kadar, ufkun 20 pusla kertelik bir kavsi içinde, kesiksiz beyaz bir ışık gösterecek nitelikte yapılmış ve yerleştirilmiş bulunacaktır. Silyon fenerinin ışığı en az 5 mil mesafeden görünecektir.

b) Beyaz ışıklı ikinci (silyon) feneri :

(a) fıkrasında anlatılan beyaz ışıklı fenerin önünde veya arkasında, yapılış itibariyle bu fenerin aynı, beyaz ışıklı ikinci bir fener daha bulunur.

45,75 metreden (150 kadem) daha kısa boydaki gemiler bu ikinci silyonu göstermeye mecbur olmamakla beraber gösterebilirler.

c) Silyon fenerlerinin mevki :

Bu iki beyaz « silyon » feneri, omurga hattı üzerinde bulunmak, birisi diğerinden 4,57 metre (15 kadem) daha yüksek olmak, alttaki fener üstekinin önünde ve bu maddenin (d ve e) fıkralarında anlatılan fenerlerden daha yüksek kalmak suretiyle yerleştirilir. Her iki beyaz fener arasındaki şakuli aralık, ufki aralıktan fazla olacaktır.

Beyaz ışıklı bu fenerlerden alttaki, ve eğer tek fener bulunduruluyorsa, bu fener, tekneden itibaren, gemi genişliğinden az olmayacak bir yükseklikte bulunur. Şu kadar ki, bu yükseklik 6,10 metre (20 kadem) den az olmayacaksa da 12,19 (40 kadem) den fazla olmasına lüzum yoktur.

d) Sancak borda feneri :

Bu fener, geminin sancak tarafında, tam pruva istikametinden itibaren, kemere istikametinin iki kerte gerisine kadar, ufkun 10 pusla kertelik bir kavsi içinde, en az iki mil mesafeden görünür, aralıksız, yeşil ışık gösterecek nitelikte yapılmış ve yerleştirilmiş bulunacaktır.

e) İskele borda feneri:

Bu fener, geminin iskele tarafında, tam pruva istikametinden itibaren, kemere istikametinin 2 kerte gerisine kadar, ufkun 10 pusla kertelik bir kavsi içinde en az 2 mil mesafeden görünür, aralıksız, kırmızı ışık gösterecek nitelikte yapılmış ve yerleştirilmiş bulunacaktır.

f) Siperlikler :

Yeşil ve kırmızı borda fenerlerinin, gemi bordalarına gelen iç tarafları, fenerlerin en az 0,91 metre (3 kadem) ilerisine kadar uzanarak, her iki fener ışığının, pruvadan aşırıp mukabil baş omuzluklardan görünmelerine engel olacak birer siperlikle donatılır.

Fenerlerin mevki ve görünme mesafeleri hakkında bu maddenin koyduğu hükümleri tamamen yerine getiremeyen, özel yapıdaki harp gemileri, bu hükümlere, hal ve şartların izin verdiği kadar sıkı riayet etmek zorundadırlar.

Madde — 3.

Diğer bir gemiyi yeden makinalı bir gemi, yeşil ve kırmızı ışıklı borda fenerleri ile beraber, parlak, beyaz ışıklı iki fener taşır. Bu fenerler, aralarında en az 1,83 metre (6 kadem) mesafe olmak üzere, şakuli olarak birbirini üzerine konulur. Yedilen gemilerin sayısı birden fazla ve yedek bo-yu, yeden geminin kıçından yedilen son geminin kıçına kadar ölçüldükte, 183 metreden (600 kadem) uzun ise, yeden gemi yukarda sözü geçen fenerlere munzam olarak, bu fenerlerin 1,83 metre (6 kadem) üst veya altında, beyaz ışıklı üçüncü bir fener daha taşır. Bu fenerler, ikinci maddenin (a) fıkrasında yazılı beyaz ışıklı silyon fenerinin aynı yapılış ve niteliğinde bulunur ve bir tanesi sözü edilen silyon fenerinin yerinden gösterilir. Fenerlerden en alttakinin, gemi teknesinden yüksekliği en az 4,57 metre (14 kadem) olabilir.

Yeden ve - sonuncusu müstesna olmak üzere - yedilen gemiler, 10 ncu maddede anlatılan fener yerine, baca veya kıç direk arkasında beyaz ışıklı, ufak bir fener bulundurabilirler. Yedek kafilesinin dümen tutmak için kullanacağı bu fener, kemere istikametinin ilerisinden görünmez.

Madde — 4.

a) Kumanda edilemez duruma gelmiş makineli bir gemi, en iyi görülebilen bir yerden, 2 nci maddenin (a ve b) fıkralarında yazılı fenerler yerine kırmızı ışıklı iki fener gösterir. Bu fenerler, araları 1,83 metre (6 kadem) den az olmamak üzere şakuli bir hat üzerinde alt alta bulunacak ve ışıkları ufkun her tarafından ve en az 2 mil mesafeden görünecektir. Bu çeşit gemiler, gündüzün, şakuli bir hat üzerinde, birbirinin üzerinde bulunmak ve aralarındaki mesafe en az 1,83 metre (6 kadem) olmak üzere, en iyi görünebilecek bir yerde, her biri 0,61 metre (2 kadem) kutrunda ve siyah renkte 2 küre veya benzeri alâmet taşular.

b) Denizaltı kablosu döşemek veya toplamakla uğraşan bir gemi, 2 nci maddenin (a ve b) fıkralarında sözü geçen beyaz ışıklı silyon fenerlerinin yerine, üç fener gösterir. Bu fenerler, araları 1,83 metre (6 kadem) den az olmamak üzere şakuli bir hat üzerinde alt alta bulunacak, en alttakinin gemi teknesinden yüksekliği en az 4,57 metre (14 kadem) olacak ve ışıkları ufkun her tarafından ve en az 2 milden görünecektir. Üst ve alttaki fenerlerin ışığı kırmızı ve ortadaki fenerin ışığı beyaz olacaktır. Bu çeşit gemiler, gündüzün şakuli bir hat üzerinde birbirinin üstünde bulunmak ve aralarındaki mesafe en az 1,83 metre (6 kadem) olmak üzere, en iyi görünebilecekleri bir yerde, her biri 0,61 metre (2 kadem) kutrunda 3 alâmet taşurlar. Bu alâmetlerden üst ve alttaki küre şeklinde ve kırmızı renkte, ortadaki ise main şeklinde ve beyaz renkte olacaktır.

c) Bu maddede sözü geçen gemiler, üzerlerinde yol yokken, borda fenerlerini söndürürler ve yol varken yakarlar.

d) Yukarda yazılı fener ve alâmetlere, bunları gösteren gemilerin manevra yapamaz halde olduklarını ve bu itibarla yoldan çıkamayacaklarını gösterir işaretler nazariyle bakılır ve bunlar, bu tüzüğün 31 nci maddesinde yazılı imdat istemek işaretlerinden sayılmaz.

Madde — 5.

Hareket halinde bulunan yelkenli bir gemi ve yedilen her gemi, hareket halinde bulunan makineli gemilere mahsus olup 2 nci maddede yazılı borda fenerlerini taşır ve beyaz ışıklı silyon fenerlerini asla taşımaz.

Madde — 6.

Yeşil ve kırmızı ışıklı borda fenerleri, (hareket halinde bulunan küçük gemilerde fena hava-

larda vâkı olduğu gibi) yerlerinde sabit bir halde tutulamadıkları zaman, bunlar, yakılmış ve gösterilmeye hazır olarak el altında bulundurulur ve başka bir gemiye yaklaşıırken veya başka bir gemi yaklaşırken, en iyi görünebilecek bir surette ve çatışmayı önleyebilecek kadar yeter zamanında, yeşil ışık iskeleden, kırmızı ışık sancaktan ve mütekabilen her iki ışık ait oldukları bordalar kemerelerinin ikişer kerte gerisinden görülmeyecek şekilde gösterilir.

Bu portatif fenerlerin daha kolay ve emniyetli olarak kullanılabilmesi için, bunların dış tarafları, içlerinde yanacak ışığın renginde boyanır ve fenerler uygun siperliklerle donatılır.

Madde — 7.

40 gros tonilâtodan aşağı makineli ve 20 gros tonilâtodan aşağı yelkenli veya kürekli gemilerle kürekli sandallar, hareket halinde iken 2 nci maddede yazılı fenerleri göstermek zorunda değildirler. Ancak bunlar, sözü geçen fenerleri göstermelikleri takdirde, aşağıda yazılı fenerleri gösterirler.

1. 40 gros tonilâtodan ufak makineli gemiler :

a) Beyaz ışıklı silyon feneri :

Bu fener, gemilerin prova kısımlarında yahut bacanın üzerinde veya önünde olmak üzere, en iyi görünebilir bir yere, küpeşteden itibaren en az 2,75 metre (9 kadem) yüksekliğe konulur. Bu fener 2 nci maddenin (a) fıkrasında yazılı olduğu üzere yapılmış ve yerleştirilmiş olacak ve en az 3 mil mesafede görünecek kadar kuvvetli, parlak, beyaz ışık gösterecektir.

b) Borda fenerleri :

Yeşil ve kırmızı borda fenerleri, 2 nci maddenin (d ve e) fıkralarında anlatıldığı üzere yapılmış ve konulmuş olacak ve bunların ışığı en az 1 mil mesafeden görünecektir. Bu fenerlerin yerine tam pruva istikametinden itibaren, ilgili bordalar kemereleri istikametinin 2 kerte gerisine kadar yeşil ve kırmızı ışık veren müsterek bir fener de kullanılabilir. Böyle bir fener, beyaz ışıklı fenerin en az 0,91 metre (3 kadem) altında bulunacaktır.

2. Deniz gemilerinde bulunan makineli cankurtaran benzer makineli küçük gemiler, beyaz ışıklı feneri, küpeşteden itibaren 2,75 metre (9 kadem) den az bir yükseklikte bulundurulabilirlerse de, 1 nci fıkranın (b) bendinde yazılı çift renkli fenerin veya borda fenerlerinin mutlaka üstünde taşırlar.

3. 20 gros tonilâtosundan ufak yelkenli veya kürekli gemiler, borda fenerlerini taşımadıkları zaman, en iyi görünebilecek bir yerde, bir tarafıdan yeşil ve diğer tarafından kırmızı ışık gösteren bir fener taşırlar. Bu fenerin ışıkları en az 1 milden görünecek ve fener, yeşil ışık iskeleden ve kırmızı ışık sancaktan görünmeyecek şekilde yerleştirilmiş olacaktır. Bu fener, sabit olarak yerleştirilemediği takdirde, yakılmış halde ve çatışmayı önleyecek kadar yeter zamanında gösterilmek üzere hazır bulundurulacaktır.

4. Kürekli küçük sandallar, ister kürek, isterse yelkenle gitsinler, ancak, beyaz ışıklı bir feneri, çatışmayı önleyecek kadar zamanında ve geçici olarak gösterilmek üzere el altında bulundurmak mecburiyetindedirler.

Bu maddede sözü edilen gemiler, 4 nci maddenin (a) ve 11 nci maddenin son fıkralarında yazılı fenerleri taşımak zorunda değildirler.

Madde — 8.

Yelkenli kılavuz gemileri, istasyonlarında kılavuzluk hizmetinde bulunurken ve demirli değilken, diğer gemiler için taşınması mecburi olan fenerleri göstermezler. Bunlar; direk şapkalarında, ufkun her tarafından ve en az 3 milden görünebilen beyaz ışıklı bir fener taşımakla beraber, 10 dakikayı kesin olarak geçmeyen kısa aralıklarla, bir veya daha fazla maytap yakarlar.

Bunlar diğer bir gemiye veya diğer bir gemi bunlara yaklaştığı zaman, borda fenerlerini, kullanılmaya hazır bir halde, yakılmış olarak el altında bulundururlar ve bu fenerleri, pruvalarının müteveccih olduğu istikameti anlatmak üzere, şimşek halinde veya kısa aralıklarla, yeşil ışık

iskeleden ve kırmızı ışık sancaktan gözükmeyecek surette gösterirler.

Kılavuz vermek için bir gemiye aborda olmağa mecbur sınıftan olan yelkenli bir kılavuz gemisi, beyaz ışıklı feneri, direk şapkasında taşıyacağı yerde el ile gösterebileceği gibi, yukardaki fıkrada yazılı borda fenerleri yerinde, bir tarafı yeşil ve öbür tarafı kırmızı camlı bir feneri, keza yukarıki fıkrada anlatılan şekilde kullanmak üzere, yakılmış olarak el altında hazır bir halde bulundurulabilirler.

Makineli bir kılavuz gemisi, istasyonunda kılavuzluk hizmetinde bulunduğu ve demirli olmadığı zaman, yelkenli kılavuz gemileri için taşınması mecburi olan fenerlerle beraber, direk şapkasındaki beyaz ışıklı fenerin 2,40 metre (8 kadem) altında olmak ve ufkun her tarafından görünebilecek nitelikte bulunmak üzere kırmızı ışıklı bir fenerle, hareket hâlinde bulunan diğer gemiler için mecburi olan borda fenerlerini taşır.

İstasyonlarında kılavuzluk hizmetinde bulunan bütün kılavuz gemileri, demirli iken, yukarıda anlatılan fenerleri göstermek ve maytapları yakmakla beraber, borda fenerlerini göstermeyeceklerdir.

Kılavuz gemileri istasyonlarında kılavuzluk hizmetinde bulunmadıkları zaman, kendi tonilâtoolarından bulunan diğer gemiler gibi fener taşırlar.

Madde — 9. [1]

Hareket halinde bulunan balıkçı gemileri, bu madde gereğince aşağıda yazılı fenerleri taşımak veya göstermek zorunda bulunmadıkları zaman, kendi tonilâtoolarındaki diğer gemilerin hareket halinde taşıdıkları ve gösterdikleri fenerleri taşır ve gösterirler.

a) Üstü açık gemiler, bordalarından itibaren, ufki olarak 45,72 metre (150 kadem) den az mesafeye uzanmış balık takımları ile gece balık tutarken, ufkun her tarafından görünebilecek beyaz ışıklı bir fener taşırlar.

Bu gemiler 45,72 metre (150 kadem) den fazla mesafeye uzanmış balık takımları ile balık tuttukları zaman, aynı nitelikte beyaz ışıklı bir fener taşımakla beraber, başka bir gemiye yaklaşırken veya başka gemiler kendilerine yaklaşırken, beyaz ışıklı ikinci bir fener daha gösterirler. Bu ikinci fener, birinci fenerin en az 0,91 metre (3 kadem) altından ve balık takımlarının bulunduğu cihette, ufki olarak en az 1,5 metre (5 kadem) ilerisinden gösterilir.

Bu fıkranın uygulanışında, deniz suyunun girmesine karşı devamlı bir güverte ile muhafaza edilmemiş gemilere «üstü açık gemi» denir. Bu fıkrada anlatılan fenerlerin ışıkları en az 2 milden görünecektir.

b) (a) fıkrasında yazılı üstü açık gemilerden başka diğer balıkçı gemileri [2], sürüme ağları ile balık tutarken, ağları tamamen veya kısmen suda bulunduğu müddetçe, en iyi görünebilen yerlerinde beyaz ışıklı iki fener taşırlar. Bu fenerler, aralarındaki şakuli mesafe 0,80 metre (6 kadem) den az ve 4,5 metre (15 kadem) den fazla olmamak ve ufki mesafe ise, omurga hattı üzerinde ölçüldükte, 1,5 metre (5 kadem) den az ve 3 metre (10 kadem) den fazla bulunmamak ve altta olanı, dış tarafta, ağların bulunduğu istikameti göstermek üzere yerleştirilir. Her iki fener ışığının, ufkun her tarafından ve en az 3 milden görünmesi gerekir.

20 gros tonilâtodan aşağı yelkenli balıkçı gemileri, Akdeniz'de ve Japonya ve Kore (1) kıyılarını çevreleyen denizlerde, bu iki fenerden alttakini taşımak zorunda değildirler? Ancak bunlar, bu feneri taşımadıkları zaman, başka bir gemiye yaklaşırken veya başka bir gemi kendilerine yaklaşırken, en az 1 mil mesafeden görünebilecek beyaz ışıklı bir feneri, aynı yerden (ağ veya takımları istikametinde) gösterirler.

[1] Bu madde Çin veya Siam gemilerine şâmil değildir.

Bu maddenin (b) ve (c) fıkralarında geçen «Akdeniz» tâbiri, Karadeniz ve bu denize bitişik olup bununla irtibatı bulunan iç denizleri de ihtiva eder.

[2] «Kol» veya el oltası ile avlanan Holânda gemileri, sürüme ağlarla avlanan gemiler için mecburi olan fenerleri gösterirler.

c) (a) fıkrasında yazılı üstü açık gemilerde başka diğer balıkçı gemileri, olta ile balık tutarken, oltalarını atmış ve bunlara bağlı veya bunları toplamak üzere buldukları sırada ve demirli yahut (h) fıkrasında yazılı olduğu gibi tevakkuf halinde bulunmadıkları zaman, sürüme ağları ile balık tutan gemilerin taşıdıkları fenerleri taşırlar. Bunlar, oltalarını atarken veya yederek çekerken, hareket halinde bulunan ve kendi tonilâtosunda olan diğer makineli veya yelkenli gemiler tarafından taşınması mecburi fenerleri gösterirler.

20 gros tonilâtodan aşağı yelkenli balıkçı gemileri, Akdeniz'de ve Japonya ve Kore [1] kıyılarını çevreleyen denizlerde, bu iki fenerden alttakini taşımak zorunda değildirlir. Ancak bunlar, bu feneri taşımadıkları zaman, başka bir gemiye yaklaşırken veya başka bir gemi kendilerine yaklaşırken, en az 1 mil mesafeden görünebilecek beyaz ışıklı bir feneri, aynı yerden (ağ veya takımları istikametinde) gösterirler.

d) Dip ağları ile (yani denizin dibinde bir alet sürükliyerek) avlanan gemilerden:

1. Makinalı gemiler:

2 nci maddenin (a) fıkrasında yazılı beyaz fenerin yerinde 3 renkli bir fener taşırlar. Bu fener, tam pruva istikametinden itibaren, her iki baş omurlukta ikişer kerteğe kadar beyaz ve her iki baş omurluktan itibaren, kemere istikametinin sancak ve iskele ikişer kerte gerisine kadar varan bir ufuk kavsî içerisinde sancaktan yeşil ve iskeleden kırmızı ışık gösterecek surette yapılmış ve yerine yerleştirilmiş olacak ve bu fenerin en az 1,80 metre (6 kadem) ve en çok 3,6 metre (12 kadem) altında ufkun her tarafına, parlak, tek düzen, aralıksız ve devamlı beyaz ışık gösteren bir fener bulunacaktır.

2. Yelkenli gemiler :

Ufkun her tarafına, parlak, tek düzen, aralıksız ve devamlı, beyaz ışık gösterecek surette yapılmış bir fener göstermekle beraber, başka bir gemiye yaklaşırken veya başka gemiler kendilerine yaklaşırken, en iyi görünebilecek bir yerden, çatışmayı önliyecek kadar zamanında, beyaz bir maytap veya meşale de yakıp gösterirler.

Yukarıki fıkranın 1 nci ve 2 nci bentlerinde yazılı bütün fenerlerin ışıkları en az 2 mil mesafeden görünecektir:

e) İstiridye tarıyan ve tarama ağı ile balık tutan gemiler, dip ağları ile avlanan gemiler gibi fener taşırlar ve gösterirler,

f) Balıkçı gemileri, bu madde gereğince taşımaya ve göstermeye mecbur buldukları fenerlerle beraber, her hangi bir zamanda maytap yakabilecekleri gibi, çalışmalarını için lüzumlu ışıkları da kullanabilirler,

g) Boyu 45,7 metre (150 kadem) den az olan her balıkçı gemisi, demirli iken ufkun her tarafından ve en az 2 mil mesafeden görünür beyaz ışıklı bir fener gösterir.

Boyu 45,72 metre (150 kadem) veya daha fazla olan her balıkçı gemisi, demirli iken, ufkun her tarafından ve en az 2 mil mesafeden görünür beyaz ışıklı bir fener ve 11 nci maddenin bu boydaki gemiler için mecburi kıldığı ikinci bir fener daha gösterir.

Bu neviden her hangi bir gemi, boyu ne olursa olsun, bir ağa veya diğer balıkçılık takımına bağlı bulunursa, başka gemiler kendisine yaklaşırken, demir fenerinin en az 0,90 metre (3 kadem) altından ve bu fenerden ağ veya takım istikametinde en az 1,5 metre (5 kadem) ufki mesafeden beyaz ışıklı bir fener daha gösterir.

h) Balık tutarken, balıkçılık takımlarının bir kaya veya diğer bir engele takılması sonucunda olduğu yerde kalan bir gemi:

Gündüzün, (k) fıkrası gereğince göstermek zorunda olduğu gündüz işaretini arya eder.

Geceleyin demirli gemilere mahsus fener veya fenerleri gösterir ve

Sisli, puslu ve karalı havalarda yahut kuvvetli yağmur fırtınalarında, 15 nci maddenin (d) ve son fıkralarında demirli gemiler için anlatılan işareti verir.

[1] Baltık Denizi hariç diğer Rus kıyılarında avlanan Rus gemileri de aynı şekilde hareket ederler.

i) Sürüme ağı kullanarak bu ağlara bağlı bulunan, dip ağları ile avlanan, tarıyan veya her nevi tarama ağı ile balık tutan veyahut oltalarını atmış olarak avlanan 20 veya daha fazla gros tonilâ-todaki gemiler sisli, puslu, karlı havalarda veya kuvvetli yağmur fırtınalarında, 1 dakikayı aşmayan fâsıllarla tek sada işareti verirler ve her sadadan sonra kampana çalarlar. Eğer bu gemiler makineli ise, bu işareti kamış veya canavar düdüğü ile ve eğer yelkenli iseler sis borusu ile verirler. 20 gros tonilâtosundan aşağı balıkçı gemileri yukarda yazılı işaretleri vermek zorunda bulunmamakla beraber, bu işaretleri vermedikleri zaman, 1 dakikayı aşmayan ara ile yeter derecede kuvvetli başka sada işareti verirler.

k) Ağları ile veya oltaları ile veya dip ağları ile avlanan ve hareket halinde bulunan bütün balıkçı gemileri, yaklaşan gemilere meşguliyetlerini bildirmek için, gündüzün, en iyi görülebilecek bir yerlerine bir sepet kaldırırklar. Eğer bu gemiler, balık takımları denizde olduğu halde demirli iseler, başka gemiler, yaklaşırken, onların geçebilecekleri taraftan aynı işareti gösterirler.

Bu maddede yazılı fenerleri taşımaya veya göstermeye mecbur olan gemiler, 4 ncü maddenin (a) ve 11 ncü maddenin son fıkralarında yazılı fenerleri taşımak zorunda değildirler.

Madde — 10

Hareket halinde bulunan bir gemi, pupasından beyaz ışıklı bir fener gösterecektir. Bu fener, ufkun 12 pusla kertelik, yani geminin tam pupası istikametinden itibaren her iki borda da kemere istikametlerine doğru altışar kertelik bir ufuk kavsî içinde, aralıksız ve devamlı ışık gösterecek surette yapılmış, yerleştirilmiş ve siperlenmiş olacak ve fenerin ışığı en az 2 milden görünecektir. Bu fener mümkünse borda fenerleri ile hemen aynı seviyede taşınır.

Bu fener, ufak gemilerde fena hava yahut sair kâfi sebepler dolayısıyla sabit olarak taşınmazsa, kullanılmaya hazır ve yakılmış olarak el altında bulundurulacak bir fener, yetişen bir gemiye, çatışmayı önleyebilecek kadar zamanında gösterilecektir.

Yeden veya yedilen gemiler 3 ncü maddenin son fıkrasına göre hareket ederler.

Madde — 11.

Boyu 45,72 metreden (150 kadem) kısa olan demirli bir gemi, baş tarafında, en iyi görünebilecek bir yerde ve fakat tekneden itibaren 6,10 metreyi (20 kadem) aşmayan bir yükseklikte, ufkun her tarafından ve en az 2 mil mesafeden görünebilecek parmak, tekdüzen, aralıksız ve devamlı beyaz ışıklı bir fener taşıyacaktır.

Boyu 45,72 metre (150 kadem) veya daha uzun olan demirli bir gemi, yukarıki fıkrada yazılı nitelikte iki fener taşır. Bunlardan, geminin baş tarafında bulunan fenerin tekneden yüksekliği 6, 10 metre (20 kadem) den az ve 12, 19 metre (40 kadem) den fazla olmayacak ve geminin keç tarafında veya kıçı yakınındaki fener ise, baş taraftaki fenerden en az 4,57 metre (15 - kadem) aşağıda bulunacaktır.

Bir geçit yerinde veya yakınında demirli bulunan bütün gemiler, güneşin doğması ile batması arasında, geminin baş tarafında ve en iyi görülebilecek bir yerine, 0,61 metre (2 kadem) kutrun-da siyah bir küre kaldırırklar.

Bir geçit yerinde veya yakınında oturan bir gemi, yukarda anlatılan fenerleri ve ayrıca 4 ncü maddenin (a) fıkrasında yazılı kırmızı ışıklı iki feneri taşırklar. Bu gibi gemiler gündüzün, en iyi görülebilecek bir yerlerine, şâkulî olarak birbiri üzerinde bulunmak üzere, beheri 0,61 metre (2 kadem) kutrun-da üç siyah küre kaldırırklar.

Madde — 12.

Üzerine dikkati çekmek lüzûmunu duyan her gemi, taşımak zorunda olduğu fenerlerden başka, maytap yakabilir veya nizami imdat isteme yahut sis işaretleri ile karıştırılmıyacak şekil ve surette her hangi bir infilâk yahut diğer müessir seda işareti verebilir.

Madde — 13.

Bu hükümler, her hangi bir hükümet tarafından iki veya daha fazla harb gemisinin veya konvoy halinde seyreden gemilerin gösterecekleri munzam mevki ve işaret fenerleri hakkında konulan nizamların uygulanmasına ve keza donatanlarca mensup oldukları devletlerin izni ile seçilmiş ve usulü dairesinde kütüklenecek ilân edilmiş bulunan tanınma işaretlerinin gösterilmesine engel olamaz.

Madde — 14.

Hem yelken hem de makine ile seyrederek hareket halinde bulunan bir gemi gündüzün, ön tarafında en iyi görülebilecek bir yerde, kadesi kutru 0,61 metre (2 kadem) ve tepesi yukarda siyah bir mahrut taşır.

Siste seda işaretleri ve saire

Madde — 15.

Hareket halinde bulunan gemilere mahsus olup, bu maddede yazılı işaretler:

1. Makineli gemilerde, kamış veya canavar düdüğü,
2. Yelkenli gemilerle yedilen gemilerde, sis borusu ile, verilir.

Bu maddede geçen «Uzun seda» tâbiri, 4 ilâ 6 saniye süren seda demektir.

Makineli gemiler, sedası hiçbir engelle kesilmeyecek surette yerleştirilmiş, buhar veya bunun yerini tutabilen diğer bir vasıta ile kuvvetli ses çıkaran bir kamış veya canavar düdüğü, mihaniki vasıta ile kuvvetli ses çıkaran bir sis borusu ve bunlardan başka, kuvvetli ses veren bir kampana [1] ile donatılır. 20 veya daha fazla gros tonilâtodo olan yelkenli gemiler, yukarda yazılana benzer sis borusu ve kampana ile donatılır.

Bu maddedeki seda işaretleri, sisli, puslu ve karlı havalarda yahut kuvvetli yağmur fırtınalarında, gece - gündüz, aşağıda yazılı olduğu gibi verilir.

- a) Üzerinde yol bulunan makineli bir gemi, 2 dakikayı aşmayan aralıklarla, 1 uzun seda işareti;
- b) Hareket halinde bulunan, fakat makinelerini işletmiyerek üzerinde yol bulunmayan makineli bir gemi, 2 dakikayı aşmayan aralıklarla takriben 1 saniye aralıklı 2 uzun seda işareti;
- c) Hareket halinde bulunan yelkenli bir gemi, 1 dakikayı aşmayan aralıklarla:

1. Kuntralarını sancaktan kullanırken, 1 seda işareti;
2. Kuntralarını iskeleden kullanırken, bir biri ardınca 2 seda işareti;
3. Rüzgarı kemerinin gerisinden kullanırken, bir biri ardınca üç seda işareti;

d) Demir üzerinde bulunan bir gemi, en az 1 dakikayı aşmayan aralıklarla, takriben 5 saniye süreli ve süratli kampana çalar. Boyları 106,75 metre (350 kadem) den uzun gemilerde, kampana geminin baş tarafında çalınmalı ve ayrıca geminin kıç tarafında, 1 dakikayı aşmayacak aralıklarla, sedası kampana ile karıştırılmıyacak bir gong veya diğer seda aleti çalınmalıdır.

e) Yeden, kablo döşiyen, veya tophyan, hareket halinde olup da hiçbir surette kumanda edilememesinden dolayı veyahut bu tüzüğü emrettiği şekilde yaklaşan bir geminin yolundan çıkamıyacak durumda bulunan gemiler, bu maddenin (a, b ve c) fıkralarında yazılı işaretler yerine, 2 dakikayı geçmiyen aralıklarla, birbiri ardınca 3 seda işareti verirler? Bu işaretlerden, birincisi uzun ve bunu takip eden ikisi kısadır. Yedilen bir gemi veya, birden fazla gemi yediliyorsa, kafilenin son gemisi, 2 dakikayı aşmayacak aralıklarla 1 uzun sedayı takip eden 3 kısa sedadan mürekkep bir seda işareti verecektir. Gemiye donatmak imkânı olmayan hallerde bu işaretin verilmesine

[1] Tüzüğün kampana kullanılmasını emrettiği bütün hallerde Türk gemileri tranpet ve küçük gemiler ise, âdet olduğu yerlerde, gong kullanabilirler.

lüzum yoktur. Yedilen gemi, bu işareti, yeden geminin vereceği işaretin, mümkün oldukça, peşinden verecektir.

f) Bir geçit yerinde veya yakınında oturan bir gemi, (d) fıkrasında yazılı işareti vermekle beraber, işaretten evvel ve sonra, birbirinden kesin olarak ayrı 2 kampana darbesi vuracaktır.

20 gros tonilâtosundan aşağı olan yelkenli gemilerle sandallar, yukarıda yazılı işaretleri vermek zorunda olmamakla beraber, bunları vermedikleri zaman, 1 dakikayı aşmayan aralıklarla, yeter derecede kuvvetli başka bir seda işareti verirler. [1]

Sis ve sairede süratin mutedil olması

Madde -- 16.

Her gemi, sisli, puslu ve karlı havalarda veya kuvvetli yağmur fırtınalarında, mevcut hal ve şartları dikkatle göz önünde bulundurarak, mutedil süratle seyrederek.

Mevkii tâyin edilememiş bir geminin sis işaretini, kendi kemeresi istikametinin ilersinden duyduğunu sanan makineli bir gemi, hal ve şartlar müsait oldukça, makinelerini durdurur ve bundan sonra çatışma tehlikesi geçinceye kadar ihtiyatla seyrederek.

Manevre ve seyir kuralları

Başlangıç

Çatışma Tehlikesi

Çatışma tehlikesi, hal ve şartlar müsait oldukça, yaklaşan bir geminin, pusla ile dikkatle kerteriz edilmesi suretiyle anlaşılabilir. Eğer kerteriz hiss olunur derecede değişmiyorsa, böyle bir tehlike var sayılır.

Madde — 17.

Yelkenli iki gemi, çatışma tehlikesi doğuracak surette birbirine yaklaştığı zaman, bunlardan biri, aşağıda yazıldığı gibi, diğerinin yolundan çıkar:

- a) Serbest seyreden gemi, orsasına seyreden geminin;
 - b) Kuntralarını iskeleden kullanarak orsasına seyreden gemi, kuntralarını sancaktan kullanarak orsasına seyreden geminin;
 - c) Rüzgârı muhtelif cihetlerden kullanarak serbest seyreden iki gemiden, rüzgârı iskeleden kullanan gemi; diğer geminin;
 - d) Rüzgârı aynı cihetten kullanarak serbest seyreden iki gemiden, rüzgâr üstünde bulunan gemi, rüzgâr altında bulunan geminin;
 - e) Rüzgârı pupadan kullanan gemi, öteki geminin;
- Yolundan çıkar.

Madde — 18.

Makinalı iki gemi, çatışma tehlikesi doğuracak surette tam veya tama yakın şekilde başbaşa kar-

[1] Sisli, puslu ve karlı havalarda veya kuvvetli yağmur fırtınalarında, mevkiilerinde hizmet üzere bulunan Hollânda makinalı kılavuz gemileri, 2 dakikayı geçmeyecek fasılalarla canavar düdüğü ile 1 uzun, bir saniye sonra, kamyş düdükle yine 1 uzun ve yine bir saniye sonra canavarla tekrar 1 uzun seda işareti verirler. Bu gemiler, mevkiilerinde hizmet üzere bulunmazken, diğer makinalı gemilere mahsus işaretleri verirler.

gulaştıkları vakit, bu gemilerden her biri, diğèrinin iskelesinden geçebilecek şekilde rotasını sancağa değıştirir.

Bu madde yalnız, gemilerin çatışma tehlikesi doğuracak surette tam veya tama yakın şekilde başbaşa karşılaştıkları hâllerde uygulanıp, her ikisi de rotalarına devam ettikleri takdirde, birbirlerinden nete geçebilecek iki gemiye uygulanmaz.

Bu maddenin uygulanacağı yegâne hal, iki gemiden her birinin diğèrine nazaran tam veya tama yakın bir şekilde başbaşa buldukları durumdur; yani bu madde, ancak bir gemi :

Gündüzün, diğèr geminin direklerini kendi direkleri ile tam bir hizada veya hemen bir hizada gördüğü;

Geceleyin, diğèr geminin her iki borda fenerinide görebilecek bir yerde bulunduğu;

Hallerde uygulanır.

Bu madde :

Gündüzün, bir geminin, kendi rotasını pruvadan kateden başka bir gemiyi görmesi;

Geceleyin, bir geminin kırmızı fenerinin, ötekinin kırmızı fenerine veya yeşil fenerinin ötekinin yeşil fenerine karşı bulunması veya yeşil görünmeksizin yalnız kırmızı veya kırmızı görünmeksizin yalnız yeşil fenerin pruvadan görülmesi veya heriki borda fenerinin aynı zamanda ve fakat pruvadan başka istikâmetlerden görünmeleri;

Hallerinde uygulanmaz.

Madde — 19.

Makinalı iki gemi. çatışma tehlikesi doğuracak surette aykırı (çapraz) rotalar üzerinde seyrettikleri vakit, diğèr gemiyi sancak tarafında bulunduran gemi, o geminin yolundan çıkar,

Madde — 20.

Makineli bir gemi ile yelkenli bir gemi, çatışma tehlikesi doğuracak istikametlerde ilerledikleri vakit, makineli gemi, yelkenli geminin yolundan çıkar.

Madde — 21.

Bu tüzük gereğince iki gemiden birinin yoldan çıkması gerektiği hallerde, diğèr gemi rotasını ve süratini muhafaza eder.

Not : Rotasını ve süratini muhafaza edecek gemi, kapalı hava veya sair sebepler yüzünden, yalnız yol verecek geminin hareketiyle çatışmanın önüne geçilemeyecek kadar diğèr gemiye yaklaşmış bulunursa, kendisi de, çatışmayı önlemeye yarıyacak en uygun manavrayı yapar (madde 27 ve 29 a bakınız).

Madde — 22.

Bu tüzük gereğince diğèr geminin yolundan çıkmak zorunda olan her gemi, durumun hal ve şartları müsait ise, diğèr geminin pruvasından aykırı geçmekten sakınacaktır.

Madde — 23.

Bu tüzük gereğince diğèr geminin yolundan çıkmak zorunda olan makineli her gemi, yolundan çıkacağı gemiye yaklaşırken, gerekiyorsa, süratini azaltır. Yahut makinelerini durdurur veya geri çalıştırır.

Madde — 24.

Diğèr bir gemiye yetişen her gemi, bu tüzüğün her hangi bir hükmüne bakmaksızın, yetiştiği geminin yolundan çıkar. Bir geminin kemeresi istikmetinin 2 kereden fazla gerisinde bulunan bir isti-

kametten yaklaşan, yani gece vakti, yaklaştığı geminin borda fenerlerinden hiç birisini göremeyeceği bir duruma gelen gemi yetişen gemi sayılır. Her iki geminin kerterizinde sonradan vâkı olacak değişiklikler dolayısıyla, yetişen gemi, ne bu tüzük hükümlerine göre aykırı giden gemi mahiyetini alır ve ne de yetişilen gemiyi nete olarak geçinceye kadar, bu geminin yolundan çıkmak zorundan kurtulur.

Yetişen gemi gündüzün, diğer gemiye nazaran yukarda yazılı mevkiin ilerisinde veya gerisinde bulunup bulunmadığını emniyetle kestiremezse, kendisini yetişen gemi sayar ve diğer geminin yolundan çıkar.

Madde — 25.

Dar geçitlerde her makineli gemi, tehlikesiz ve yapılması kabil ise, geçidin veya geçit orta hatının kendi sancağına düşen tarafında bulunur.

Madde — 26.

Hareket halinde bulunan yelkenli gemiler, ağ veya olta veya dip ağı ile balık tutan yelkenli gemilerin yolundan çıkarlar. Bu hüküm, balık tutmakla meşgul her hangi bir gemiye, balıkçı gemilerinden gayri gemiler tarafından da kullanılan bir geçidin kapatılması hakkını vermez.

Madde — 27

Bu tüzük hükümleri uygulanırken, bütün seyrüsefer ve çatışma tehlikeleri ve âni tehlikelerin önlenmesi amacı ile bu tüzükten ayrılmayı zorlu kılan özel haller, daima dikkatle göz önünde bulundurulur.

Birbirini gören gemilere mahsus seda işaretleri

Madde — 28

Bu maddede geçen «kısa seda» tâbiri, takriben 1 saniye süren seda demektir.

Birbirini gören gemilerden, hareket halinde bulunan makineli gemi, bu tüzüğün emrettiği veya izin verdiği bir rotaya gelirken, bu rotayı, kamış veya canavar düdüğü ile vereceği aşağıda yazılı işaretlerle bildirir:

- 1 Kısa seda, «ben rotamı sancağa alıyorum»
 - 2 Kısa seda, «ben rotamı iskeleye alıyorum»
 - 3 Kısa seda, «makinelerim tam yol geri çalışıyor»
- mânasına gelir.

Başka ihtiyat tedbirlerinin lüzumu

Madde — 29

Bu tüzük hükümlerinden hiçbirisi, bir gemiyi yahut donatanını veya kaptanını veya gemi adamlarını, fener veya işaretlerin kullanılması, gözcülük hizmetinin usulü dairesinde görülmesi yahut denizcilik kuralları veya olayın özel hal ve şartlarının gerektirdiği başka emniyet tedbirlerinin alınması bakımından gösterilecek ihmallerin sonuçlarından kurtarmaz.

Limanlar ve iç sular hakkındaki hükümlerin saklılığı

Madde — 30

Liman, nehir veya iç sulardaki seyrüsefere mütaallik hükümler saklıdır.

Gemilerin tehlikeye düştükleri zaman verecekleri işaretler

Madde — 31 .

Tehlikede bulunan ve başka gemilerden veya karadan yardım istiyen bir gemi, aşağıdaki işaretleri, ya birlikte veya ayrı ayrı kullanır veya çeker :

Gündüzün :

1. Takriben 1 dakika ara ile, bir top veya başka patlayıcı madde patlatmak ;
2. Milletlerarası işaret kitabında gösterilmiş olan tehlike işaretini çekmek ;
3. Üstüne veya altına bir küre veya küreye benzer alâmet çekilmiş dört köşe bayraktan ibaret uzak mesafe işaretini çekmek ;
4. Her hangi bir sis işareti cihazını, sürekli surette öttürmek ;
5. Telsiz telgraf veya telefon yahut sair uzak mesafe haberleşme cihazı ile Milletlerarası belirtilmiş imdat isteme işaretini vermek ;

Geceleyin :

1. Takriben 1 dakika ara ile bir top veya başka patlayıcı madde patlatmak ;
2. Gemi üzerinde, katran veya yağ fışkıları veya sair buna benzer cisimler yakmak suretiyle, alâk göstermek ;
3. Her hangi renk ve şekilde yıldız saçan havai veya veri fişeklerinden birini, kısa aralıklarla teker teker atmak ;
4. Her hangi bir sis işareti cihazını, sürekli bir surette öttürmek ;
5. Telsiz telgraf veya telefon yahut sair uzak mesafe haberleşme cihazı ile Milletlerarası belirtilmiş imdat isteme işaretini vermek ;

Yukarıdaki işaretler munhasıran, tehlikede bulunan bir gemiyi belirtmek için kullanılır ; bu işaretlerden biri ile karıştırılabilecek her hangi diğer bir işaretin kullanılması yasaktır.

DENİZDE CAN EMNİYETİNİN KORUNMASI HAKKINDA 1929 YILINDA TOPLANAN MİLLETLERARASI KONFERANSIN NİHAİ PROTOKOLÜ

Müşterek bir Sözleşme ile denizde can emniyetinin korunmasına mâtufluk yeknesak prensipler ve kaideler konulması arzusu ile hareket eden Almanya, Avusturya Birliği, Belçika, Kanada, Danimarka, İspanya, İrlanda serbest Devleti, Amerika Birleşik Devletleri, Fînlândiya, Fransa, Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Krallığı, Hindistan, İtalya, Japonya, Norveç, Hollanda, İsveç, ve Sosyalist Sovyet Cumhuriyetleri Birliği Hükümetleri, Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Krallığı Hükümeti tarafından Londra'ya davet edilen milletlerarası bir konferansa iştirak etmeyi kararlaştırmışlar ve aşağıdaki temsilci heyetlerini tâyin etmişlerdir :

Almanya Hükümeti :

Temsileiler :

- Dr. Friedrich Sthamre, Almanya Hükümetinin Londra Büyük Elejisi ve fevkalâde murahhası ;
Gustav Kofnigs, Almanya Ulaştırma Bakanlığında Ministerialdirigent, Geheimer Regierungsrat, Berlin ;
Arthur Werner, Almanya Ulaştırma Bakanlığında Oberregierungsrat, Geheimer Justizrat, Berlin ;
Walter Laas, Profesör, «Germanischer Lloyd» Klâsifikasyon Ortaklığı Müdürü, Berlin ;

Dr. Otto Riess, Almanya Gemi Ölçme Dairesi Müdürlüğünden emekli, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg;
Hermann Giess, Almanya Ulaştırma Bakanlığında Ministerralrat, Berlin;
Hugo Dominik, Koramiral, Almanya Deniz Meteoroloji Dairesi Başkanı, Hamburg.

Uzmanlar:

Behner, «Deutsche Betriebsgesellschaft für Drahtlose Telegraphie» Müdürü, Berlin;
Elingius, Kaptan, Hamburg - Südamerika Linie, Hamburg;
Biedermann, Noddeutscher Lloyd Müdürü; Bremen;
Freyer, Kaptan, Hamburg;
Heberling, Yük. - Müh., «Germanischer Lloyd» Klâsifikasyon Şirketi, Berlin;
Dr. Jaeger, Almanya Posta Bakanlığında Oberpostrat, Berlin;
Koehler, Hamburg;
Kunstmann, Donatan İspanya ve Japonya Konsolosu, Stettin;
Luensee, Kaptan, Alman Deniz Meteoroloji Dairesinde Regierungsrat; Hamburg;
Rechenbaecher, Hamburg - Amerika Linie Müdürü, Hamburg;
Süchting, Blohmund Voss Müdürü, Hamburg;
Kanberg, Almanya Posta Bakanlığında Posta Enspektörü, Berlin.

Avustralya Hükümeti:

Temsilciler:

Henry James Feakes, Avustralya Kırallık Donanması güverte albaylarından, Birliğin Londra'da donanma temsilcisi;
Thomas Free, Kırallık Donanması yedek güverte önyüzbaşısı;
J. K. Davis, Kaptan, Birliğin Denizcilik Şubesi Müdürü.

Belçika Hükümeti:

Temsilciler:

Baron de Gerlache de Gomery, Denizcilik Şubesi Genel Müdürü;
Gustave de Wiene, Başmühendis, Denizcilik Şubesinde Kısım Âmiri;
Georges Goor, Denizcilik Şubesinde Müşavir;
Gerard Vincent, Mühendis.

Kanada Hükümeti:

Temsilciler:

Alexander Johnston, Denizcilik İşleri Bakan Vekili;
Lucien Pacaud, Londra'da Kanada Yüksek Komiserliği Kâtibi;

Uzmanlar:

C. P. Edwards, Güverte Kıdemli Yüzbaşı, Denizcilik Bakanlığı Telsiz İşleri Şubesi Müdürü;
Frank McDonell, Denizcilik Bakanlığı Gemi Sörvey Kurulu Başkanı;
L. G. Dixon, Kaptan, Denizcilik Bakanlığı Teknik Genel Müdürü;
J. W. Bam, Denizcilik Bakanlığı Telsiz İşleri Şubesinde Mühendis;
J. Gillies, Kaptan, «Canadian Pacific Steamships, Ltd.» Ortaklığı Londra Temsilcisi;
A. S. M. Nicholls, Kaptan, «Canadian National Steamship Company» Londra Temsilcisi.

Sekreter:

Bayan N. Freriks; Denizcilik Bakanı Vekili Sekreteri.

Danimarka Hükümeti:

Temsileiler:

Emil Krogh, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığı, Denizcilik şubesi Müdür Yardımcısı;

V. Topsøe - Jensen, Yargıtay Üyesi;

V. Lorek, Kaptan, Kaptan ve Güverte Zâbitleri Sınav Komisyonu Başkanı;

J. A. Körbing, « Det Forenede Dampskibelskab » Ortaklığı Yönetim Kurulunun Teknik Temsilci Üyesi, Kopenhag;

Aage H. Larsen, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığında Başmühendis;

Arnold Poulsen, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığında Mühendis.

Uzmanlar :

Hagelberg, Danimarka Kaptanlar Birliği Başkanı.

Sekreter :

P. Villadsen, Ekonomi, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığından.

İspanya Hükümeti :

Temsileiler :

Francisco Javier de Salas y Gonzales, Tümamiral Avrupada'ki Donanma Komisyonu Başkanı.

Jose Rubiy Rubi, Deniz Makina Binbaşısı, Avrupa'daki Deniz Komisyonu Üyesi;

Eduardo Garcia Rmirez, Deniz Güverte Önyüzbaşısı.

İrlanda Serbest Devleti :

Temsileiler :

J. W. Dulanty, İrlanda Serbest Devletinin Büyük Britanya'daki Ticaret Komiseri;

E. J. Foster. Endüstri ve Ticaret Bakanlığı Denizcilik Şubesi Başenspektörü.

Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti :

Temsileiler :

Wallace H. White, Junior, Kongre Azası, Ticaret Denizciliği ve Balıkçılık Komisyonu Başkanı;

Arthur J. Tyrer, Ticaret Bakanlığı Denizcilik Şubesi Müdürü;

Charles M. Barnes, Dışişleri Bakanlığı Antlaşmalar Şubesi Şefi.

Gorge H. Reock, Tümamiral, Birleşik Devletler Donanması İnşaat Dairesinde Donanma Bakanlığı İnşaat ve Tamirat Bürosu Şef Yardımcısı;

Clarncce S. Kempff, Birleşik Devletler Donanması Güverte Albaylarından; Donanma Bakanlığı Hidroğrafi Şubesi Müdürü;

Dickerson N. Hover, Ticaret Bakanlığı Makinalı gemiler Teftiş Heyeti Başmüfettişi ve Başkanı;

William D. Terrell, Ticaret Bakanlığı Telsiz Şubesi Müdürü;

John G. Tawressey, Birleşik Devletler Donanması emekli inşaiye tümamirallerinden, Birleşik Devletler Denizcilik Encümeninde;

Herbert B. Walker, Amerikan Makinalı gemi sahipleri birliği başkanı;

Henry G. Smith, Amerikan Gemi İnşacıları Millî Konseyi Başkanı;

Charles A. Meallister, Kaptan, American Bureau of Shipping klasifikasyon ortaklığı Müdürü.

Uzmanlar :

- E. L. Cochrane, Deniz Önyüzbaşı, Birleşik Devletler Donanması İnşaat Şubasında İnşaat ve Tamirat Bürosundan;
J. S. Nidermaier, Deniz Bakanlığı;
J. F. Macmillan, Theodore E. Ferris firması ortaklarından, Amerika Makinalı Gemi Sahipleri Birliği Azası ve Gemi İnşaat Mühendisi;
David Arnott, American Bureau of Shipping den,
William F. Griffith, Güverte Albayı, Birleşik Devletler Denizcilik Enstitüsünden;
A. J. Smith, Marine Office of America dan,
N. B. Nelson, Kaptan, Gemi Sörvey Kurulu Üyesi;
E. M. Webster, Emekli Yüzbaşı, Birleşik Devletler Kıyı Koruma servsinden;
C. M. Austin, Birleşik Devletler Donanması Güverte Binbaşlarından, Denizcilik Bakanlığı Seyrüsefain Şubesinden;
E. B. Calvert, Birleşik Devletler Meteoroloji Dairesinden.

Sekreter :

Vinton Chapin, Dışişleri Bakanlığı Memurlarından.

Finlândia Hükümeti :

Temsilciler :

- Baron Gustav Wrede, Denizcilik Dalresi Başkanı,
Vainö Bergman, Kaptan, Denizcilik Müfettişi;
Karl Kurten, Konsolos, Finlândiyalı Armatörler Birliği Başkanı.

Uzmanlar :

Dirger Brandt, Kaptan, Fin Kaptanlar Birliğinden.

Fransa Hükümeti:

Temsilciler:

- Rio, Senato Üyesi, Eski Bakan.
Haarbeecker, Başmühendis, Bayındırlık Bakanlığı Ticaret Denizcilik işleri şube müdürü;
Marie, Deniz Başmühendisi, Ticaret Denizcilik şubesi Müdürlüğünden;
Thouroude, Deniz güverte albayı, Londra'da Fransa Büyük Elçiliği Deniz Ataşesi.

Uzmanlar:

- De Berthe, Büro Veritas Ortaklığı Yönetim Kurulu Temsilci Üyesi;
Brillie, Kompani Jeneral Transatlantik Müşavir Başmühendisi;
Buran, Topçu yüzbaşı, Devlet Meteoroloji Dairesi;
De Catalano, Kompani Jeneral Transatlantik Ortaklığı Teknik Genel Müdürü;
Dalix, Kompani Radyo Maritim Müdürü;
Dubois, Kompani de Mesejeri Maritim Teknik Müfettişi;
Faleoz, Kompani de Mesejeri Maritim Başmühendisi;
Fricke, Büro Veritas Ortaklığı Başmühendisi;
Nizery, Kompani de Şarjör reini Müdürü;
Pinczon, Şantiye dö sen nazer Müşavir Başmühendisi;
Rossigneux, Komite Santral dez Armatör dö Frans Teknik Müdürü.

Sekreter:

Dilly, Kaptan, Bayındırlık Bakanlığı Ticaret Denizciliği Şubesi Denizîşleri Müfettişi.

Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Kırallığı:

Temsilciler:

Sir Herbert W. Richmond, Kırallık donanması Koramirallerinden;
Sir Westcott Abell, Newcastle on Tyne Armetrong Kollejinde gemi inşaatı Profesörü;
A. L. Ayre, Shipbuilding Employers Federation Birliği İkinci Başkanı;
F. W. Bate, Kaptan, Ticaret Bakanlığı Ticaret Denizciliği Dairesi Teknik Memuru,
C. H. Boyd, Ticaret Bakanlığı Ticaret Denizciliği Dairesinden;
Sir Wliam C. Jurriye, Birleşik Kırallık Ticaret Denizciliği Odası Başkanı;
A. J. Daniel, Ticaret Bakanlığı Gemi Sörvey Kurulu Başkanı;
Sir Norman Hill, Ticaret Denizciliği Müşavere Heyeti Başkanı
Sir Charles Hipwood, Ticaret Bakanlığı Ticaret Denizciliği Dairesi Birinci Başkan Yardımcısı;
A. R. H. Morrell, Kaptan, Kıyı Emniyeti Dairesinden (Trinity House).

Uzmanlar :

G. Gunning, Millî Denizciler Birliği Sendikası İkinci Genel Sekreteri;
G. S. Horsburgh, Güverte Binbaşısı, Cunard Steamship Company'den;
F. G. Loring, Güverte Binbaşısı, Posta Bakanlığı Telsiz Telgraf Müfettişi;
G. C. Sipsmon, Meteoroloj Dairesi Müdürü.

Sekreterler :

Walter Carter, Ticaret Bakanlığı.

Yardımcı sekreterler :

W. G. Fergusson, Ticaret Bakanlığı;
W. Graham, Ticaret Bakanlığı;
A. F. Lee, Ticaret Bakanlığı;
W. E. Stipmson, Ticaret Bakanlığı;
F. J. Waller, Ticare Bakanlığı;
W. J. Wilton, Ticaret Bakanlığı.

Hindistan Hükümeti :

Temsilciler :

Sir Geoffrey, L. Corbett, Hindistan Hükümeti Ticaret Dairesinden;
E. V. Whish, Bombay Liman Başkanı;
M. A. Master, Scindia Steam Navigation Company Genel Müdürü.

İtalya Hükümeti :

Temsilciler:

G. Ingianni, Liman İşleri Tümgeneralı, Ticaret Denizciliği İşleri Genel Müdürü;
A. Alessio, Koramiral, Ticaret Denizciliği Teknik Teftiş Heyeti Başkanı;
Kont Rogeri Di Villanova, Londra'da İtalyan Büyük Elçiliği müsteşarı;
T. C. Giannini, Göçmenlik İşleri Müşaviri;
F. Marena, Liman Tuğgeneralı, Liman Başkanlıkları İkinci Müfettişi;
F. Ferretti, İtalyan Deniz ve Hava Ulaştırması Denetleme Dairesi Teknik bürosu Başmühendisi;

G. Gneme, Posta ve Telgraf Genel Müdürlüğü Telgraf İşleri Başkanı;
L. Biancheri, İtalya Kırallık Donanması Güverte Yarbaylarından.

Uzmanlar:

J. M. Magrini, Parlâmento üyesi, Deniz ve Hava Ulaştırması işçilerinin Millî Faşist Birliği Başkanı;
M. Cosulich, Deniz ve Hava Ulaştırması İşletmeleri Millî Faşist Birliğinden;
Maki L. Solari, Radyo Maritima İtalyana ortaklığı Müşavir Temsilcisi;
G. Solda, Deniz ve Hava Ulaştırması Denetleme Dairesi Müfettişi;
L. Zino, Kaptan, Deniz ve Hava Ulaştırması İşletmeleri Millî Faşist Birliğinden;

Sekreterler:

S. Giacchetti, Liman Yarbayı, Ticaret Denizciliği Genel Müdürlüğü Sekreterlik âmiri;
F. Falcolini, Liman Başkanı, Ticaret Denizciliği Genel Müdürlüğü Sekreterliğine memur.

Japon Hükümeti:

Temsileiler:

Yukio Yamamoto, Ulaştırma Bakanlığı Müşaviri ve Ticaret Denizciliği Bürosu Başmüfettişi;
Shichihei Ota, Japon İmparatorluğu Donanması Güverte albaylarından;
Itaro İshii, Birinci sınıf Büyük Elçilik kâtibi.

Uzmanlar:

Sonoği Tsuchiya, Ulaştırma Mahallî İdaresi Bürosu Sekreteri;
Kazuma Minato, Ulaştırma Bakanlığı Uzmanı;
Sozo İkushima, Ulaştırma Bakanlığı Uzmanı;
Kiyoji Seno, Ulaştırma Bakanlığı Uzmanı;
Prens Tadashige Shimadzu, Güverte Binbaşısı, Londra'da Japonya Büyük Elçiliği Deniz Ataşesi;
Toshio Takiyama, Ulaştırma Mahallî İdare Bürosu Uzmanı;
Narasaburo Masukata, İnşaiye Önyüzbaşı; Japon İmparatorluk Donanması;
Toshinaga Saito, Mitsubishi Shipbuilding Company, Limited Kontrüsyon Bürosu Şefi;
Yoshio Saito, Nipon Yusen Kabuşiki Kaşşa Ortaklığı Teknik İkinci Müdürü;
Motoki Matsuhura, Ataşe;
Chucheı Anazava, Ulaştırma Bakanlığı Uzmanı.

Norveç Hükümeti:

Temsileiler:

B. Vogt, Londra'da Norveç Elçisi;
L. T. Hansen, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığı Denizcilik Şubesi Müdürü;
J. Schönheyder, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığı Tekne ve Gemi Makineleri Şubesi Teknik Müdürü;
Arth. H. Mathiesen, Norveç Armatörleri Birliği İkinci Başkanı;
N. Marstrander, Kaptan, Norveç Kaptanları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı;
A. Birkeland, Norveç Denizcileri ve Ateşçileri Sendikası Başkanı.

Uzmanlar:

E. Wettengreen, Ticaret ve Denizcilik Bakanlığı Şube Müdürü;
K. S. İrgens, Norveç Amerika hattı en kıdemli kaptanı;
Chr. Meyer, Güverte Binbaşısı Norveç Armatörler Birliği İkinci Sekreteri.

Holânda Hükümeti:

Temsilciler-

- C. Fock, Denizcilik İşleri Başmüfettişi, Koramiral;
C. H. De Goeje, Holânda Hindistanı Denizcilik İşleri eski Başmüfettişi;
A. Van Driel, Gemi İnşası Müşaviri, Gemi Sörvey Kurulu;
J. A. Pland Van Den Berg, Deniz ve Kıyı Telsiz Servisleri Müfettişi;
Phs. Van Ommeren, Jun. Phs. Van Omeren, N. V. Ortaklığı Yönetim Kurulu Başkanı;
H. G. J. Uilkens, Holânda Vapur Kumpanyası eski Komodoru (En kıdemli kaptanı).

Sekreterler :

Jonkheer H. P. J. Bosch Van Drakes ein: Londra'da Holânda Elçiliğinde Ataşe.

İsveç Hükümeti :

Temsilciler :

- Baron Palmstierna, Londra'da İsveç Elçisi;
Nils Gustaf Nilsson, Ticaret Bakanlığında Şube Müdürü;
Erik Axel Fredrik Eggert, Kaptan, Sosyal Bakanlığı Denizcilik İşleri Uzmanı.

Uzmanlar ve yardımcı temsilciler :

- Axel Sigurd Litströh, Kıraliyet Telgraf İdaresinde Teknik Büro Şefi;
Gunnar Macerik Böös, Merkez Ticaret İdaresi Kâtibi;
Jonh Nils Gunnar Anderberg, İsveç Armatörleri Birliğinden;
Nils, Petter Larsson, Kaptan, İsveç Ticaret Kaptan ve Zâbitleri Birliği Başkanı;
Nicklas Olsson, İsveç Denizcileri Sendikası Başkanı.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti :

Temsilciler :

- Jan Lvovisch Arens, S. S. C. B. nin Paris Büyük Elçiliği Müsteşarı;
Karl Pawlovitch Eggi, Sovyet Ticaret Filosundan (Sostorgflot) Lenin buz kıranı Kaptanı.

Uzman ve Sekreter :

Peter Nikolajewitsch Matveeff, S. S. C. B. Sicil Dairesi Başmüfettişi.

Konferansta müşahit olarak bulunmak üzere temsilci göndermeye davet edilmiş bulunan Milletler Cemiyeti bu maksatla aşağıdaki heyeti tâyin etmişti :

- Robert Haas, Ulaştırma ve Transit İşleri Teknik ve Müşavere Komisyonu genel sekreteri;
J. M. F. Romein, Liman ve Ticaret Denizciliği Daimî Komitesi Sekreteri;

Bu temsilci heyetleri Londra'da toplanmışlardır.

Konferans başkanlığına Koramiral Sir Herbert Richmond ve Genel Sekreterliğe Bay W. Carter tâyin edilmişti.

Konferans çalışmaları için başkanları hizalarında yazılı aşağıdaki komisyonları seçmiştir :

İnşaat Komisyonu:

Bay Reok, Tümamiral;

Can Kurtarma Vasıtaları Ve Saire Komisyonu :

Sir Norman Hill;

Telsiz Telgraf Komisyonu :

Bay Gierss;

Seyrüsefer Emniyeti Komisyonu :

Sir Charles Hipwood;

Belgeler Komisyonu :

Tümgeneral Marena;

Umumi Hükümler Komisyonu :

Sir Charles Hipwood;

Tahrir Komisyonu :

Senatör Rio.

16 Nisan 1949 dan 31 Mayıs 1949 arasında yapılan bir sıra toplantılar neticesinde denizde can selâmetinin korunması hakkında 31 Mayıs 1929 tarihli bir Sözleşme hazırlanmıştır.

I

Denizde can selâmetinin korunması hakkında bugün akdolunan Sözleşmenin imzası sırasında aşağıda imzaları bulunan yetkiler aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır.

Emniyet telsizcileri

1600 gros tonilâtosu ve daha yukarı bütün yük gemilerinin telsizle mecburi olarak teçhizini sağlamak hakkındaki Milletlerarası Sözleşmenin bir an evvel yürürlüğe konulmasını ve bu suretle denizde insan hayat emniyetinin artırılması gayesiyle sözleşmiş hükümetler, Milletlerarası Telsiz Sözleşmesinin mecburi olarak donatılması gereken bir geminin telsizeisinden beklenen en az muhabere süratının aşağıdaki gibi belirtilmesi hususunda tadili bakımından gayret göstereceklerini taahhüt ederler :

«Dakikada 16 (On altı) grup süratinde şifreli grupların (Harf, rakam ve cümle işaretleri hatırası) hatasız olarak alınıp verilebilmesi. Her şifreli grup 5 (beş) harf ihtiva edecektir; bu arada her rakam veya her cümle işareti 2 (iki) harf sayılacaktır.»

Eğer milletlerarası telsiz konferansı yukardaki tadile iştirak edemeyecek olursa, bu konferans, yukardaki hükme uygun yeni bir telsizci ehliyetinin ihdasını ve böyle bir ehliyeti haiz kimsenin de, Vaşington Telsiz Sözleşmesi tasnifine göre üçüncü gruptan olan gemilerdeki gemi istasyonlarında resmi muhabere hizmeti görebilmesi lüzumuna kanidir.

II

Konferans aşağıdaki temsilci heyetlerinin aşağıda yazılı beyanatına bilgi kespsetmiştir.

A

Amerika Birleşik Devletleri temsilcileri, denizde can selâmetinin korunması hakkındaki milletlerarası sözleşmeyi bugün imzalamaları keyfiyetinden, bu sözleşmeyi imzalayan veya ona iltihak eden bir rejim veya devlet otoritesinin, bu rejim veya devlet otoritesi Birleşik Devletlerce henüz o memleketin hükümeti olarak tanınmamışsa, her hangi bir memleketin hükümeti sıfatıyla Amerika Birleşik Devletleri hükümeti tarafından tanındığı sonucunun çıkarılmıyacağını resmen beyan ederler.

Amerika Birleşik Devletleri temsilcileri, bundan başka, Amerika Birleşik Devletlerinin Denizde can selâmetinin korunması hakkında bugün imzalanan milletlerarası sözleşmeye iştiraki keyfiyetinin, kendisi tarafından tanınmamış bir rejim veya devlet otoritesi tarafından temsil edilen bir memlekete karşı olan ahdi bağlarına, bu memleket, Amerika Birleşik Devletlerince tanınmış bir memlekete malik bulunmadıkça; şâmil olamayacağı keza beyan ederler.

B

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği temsilcileri, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği hükümetinin 1927 tarihli Vaşington telsiz sözleşmesine dâhil bulunmadığını ve bu itibarla bu nihai Protokolün birinci kısmundaki mükellefiyetle kendisini bağlı addetmediğini beyan ederler. Buna rağmen bu hükümet, denizde can selâmetinin korunması hakkındaki milletlerarası sözleşmenin tasdikından sonra, bu sözleşme ile eklerinin, milletlerarası telsiz mukavelesinin, denizde can selâmetinin korunması hakkındaki sözleşmenin kısımlarından saydığı hükümlerini uygulamaya zmadedir.

III

Konferans bundan başka aşağıdaki tavsiyeleri kabul etmiştir :

Gemilerin inşa tarzı

1. Muvazene

Muvazene hakkında hükümler konulmasına mütedair lüzum ve zaruret konferansta görüşülmüştür. Neticede şimdilik yalnız 8 nci maddede yeni yoleu gemileri için konulmuş umumi muvazene taleplerinin kabulüne imkân olduğu anlaşılmıştır. Bununla beraber konferans, her idarenin kendisine ait çeşitli gemi tipleri hakkında muvazene meselelerini ve bunların uygulanma gayelerini incelemesi ve bu konudaki tecrübelerin Âkid Hükümetler arasında mübadele edilmesi keyfiyetinin şayanı arzu olduğuna, Âkid Hükümetlerin dikkat nazarını celbetmek ister.

2. Bölme perdeleri ve dış kaplamadaki menfezler

Konferans gerek dış kaplamada gerekse de sügeçirmez ana arzani bölme perdelerinde bulunan denizde iken zaman zaman açık kalabilen menfezlere karşı ileri sürülen itirazların ehemmiyetini küçümsememekle beraber, bugün böyle menfezler hakkında, kaidelerde konulmuş olanlardan daha şümüllü milletlerarası hükümler konulmanın zamansız olduğu kanaatindedir. Bununla beraber konferans, çeşitli hükümetlerin, bilhassa dalma sınırı altında kalan menteşeli lümbuzlarla makine dairesi bölme perdeleri alt kısımlarındaki kapılar gibi böyle menfezlerin sayısının her münferit halde mümkün olduğu kadar az tutulması hususunda ısrar etmelerini tavsiye eder.

3. Bilhassa teklikeli seferler

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Konferans, İngiltere ile ona yakın olan kontinan limanları arasındaki yoleu servisi gibi, hava ve sefer şartları tehlikelerinin hadden aşırı olduğu ve bu yüzden umumi hamule noksanlığı yüzünden dahilî taksimatta, sözleşmenin mecburi kıldığından daha yüksek bir emniyet derecesinin sağlanması gerektiği seferler bulunduğuna kanidir. Bu itibarla Konferans bu gibi seferlerde bilhassa yoleu taşıyan böyle gemiler için, ilgili Âkid Hükümetler tarafından, kabili tatbik ve mâkul olan daha iyi bir iç taksimatın uygulanmasına gayret etmelerini tavsiye eder.

Can kurtarma vasıtaları

4. Filikalarda hariçten tutunma tertibatı

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Konferans, Âkîd Hükümetlere, kendi limanlarında kayıtlı gemilerin cankurtaran filikalarna, filikaların denize maynası ile müte-radif tehlike artırılmaksızın, filikanın denizde alabura olması halinde denize düşen kimselerin tutunabilecekleri tertibat yapılması hususunun habili tatbik olup olmadığını tetkik etmelerini tavsiye eder.

5. Tehlikeli yükler

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Konferans, bu sözleşmenin 24 nci maddesinde sözü geçen « tehlikeli yükler » mefhumuna hangi yüklerin gireceği ve böyle yüklerin ambalajı ve istifi hakkında yeknasak hükümler konulması etrafında milletlerarası bir sözleşmeye varılması için her türlü gayretin gösterilmesini tavsiye eder.

Telsiz telgraf

6. Alârm işareti

Otomatik alarm işareti âhize cihazının vardiya hizmetlerinde kullanılmasını tasvip eden denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Konferans, kısa zamanda bu cihazlardan büyük bir miktarının yoleu ve yük gemilerine konulmasını ümit eder ve bu itibarla mütaakıp milletlerarası konferansa, « alârm işareti umumiyetle imdat işaretinden evvel gelecektir » hükmünün kabulünü tavsiye eder.

7. Siklon ihbarları

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Konferans, gemi kazalarına mâni olunması keyfiyetinin, kazadan sonra yardıma bulunmak keyfiyetinden daha mühim olduğu kanaatinde bulunmaktadır; keza konferans, bâzı hallerde otoalârmın bu bakımdan maksada uygun şekilde kullanılabileceğine kani olduğundan, mütaakıp Milletlerarası Telsiz Konferansının, hükümetlere, sahip buldukları kıyı telsiz postalarına, neşrettikleri siklon ihbarlarından önce alârm işaretini vermeye müsaade edebilecek yetkiyi bahşetmesini chemmiyetle tavsiye eder.

8. Dalga uzunlukları

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası Konferans, A2 cinsinden dalgalarla neşredilecek imdat işaretlerinin mümkün olduğu kadar geniş bir frekans şeridi dâhilinde alınabilmelerini teminen uygun gayretlerin, sarfına Âkîd Hükümetlerin dikkat nazarını celbeder.

Konferans bundan başka 1927 tarihli Vaşington Milletlerarası Telsiz Mukavelesinin Genel Uygulama Tüzüğü'nün Beşinci Maddesi 11 nci paragrafı hükmüne de nazarı dikkati celp etmek ister. İmdat işaretini yukarda sözü edilen tüzüğün 19 ncu maddesi 21 nci paragrafı (e) bendi hükümlerine göre kullanan otomatik alârm işareti âhizelerinin çalışmasına mâni olur. Bu itibarla konferans, imdat dalgası yakınında telsiz haberleri verilmesinden - müstacel haller müstesna - vazgeçilmesi hususunun denizde can selâmetinin korunması menfaatinden olduğunu tebarüz ettirmek ister.

Seyrüsefer emniyeti

9. Seyrüsefer için telsiz yardımı

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası konferans Âkîd Hükümetlere, sey-

rüsefere yardım için kâfi bir telsiz yardımı sistemi tesis ve idame etmelerini ve bu servislerin tesis ve sıhhatini sağlamak için lüzumlu bütün tedbirleri almalarını tavsiye eder.

10. Senkronize telsiz ve deniz altı seda işaretleri

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası konferans, aynı zamanda telsiz ve denizaltı seda işaretleri neşrederek mesafe tâyinine yarıyan telsizlerin, seyrüseferce bunlara mesafe ve gemi mevki tâyini için lüzumu olduğu nispeten artırılmasını teşvik eder.

11. İskandil cihazları

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası konferans, Âkıl Hükümetlere, aksi sedalı iskandil cihazlarının gelişme ve kullanılmasını sağlamalarını tavsiye eder.

12. Can kurtarma işaretleri

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası konferans, kıyıdaki cankurtaran istasyonlarının tehlikedeki gemilere ve tehlikedeki gemilerin bu istasyonlara verecekleri işaretlerin Milletlerarasında aynı olmasını doğru bulur.

13. Kıyıdaki ışıklar

Denizde can selâmetinin korunması hakkındaki Milletlerarası konferans, yetkili makamların, liman methalleri civarındaki kıyı ışıklarının mevki ve kuvvetini, bu ışıkların limanın seyrüseferle ilgili fenerlerini gölgede bırakmayacak veya onlarla karıştırılmıyacak bir hale getirmek suretiyle ayarlamaları hususunda mümkün olan tedbirleri almalarını doğru görür.

14. Çatışma tarifeleri - uçaklar

Denizde çatışmayı önleme hakkındaki Milletlerarası kurallara göre su sathı üzerinde bulunan uçaklar «Makineli gemi» sayılmaktadır. Bu sıfatla bunlar fener göstermek, sedalı işaretler vermek ve gerek gemilere gerekse birbirlerine karşı, bâzı münferit hallerde harekât serbestileri tabiatları iktizasıyla mahdut bulunduğu için yapamayacakları manevralar yapmakla mükelleftirler. Buna rağmen su üzerinde gemilerle ve başka uçaklarla çarpışmayı önlemek için muayyen miktarda sorumluluk kabul edebilirler ve etmelidirler. Bu itibarla bunların su üzerindeki hak ve görevleri tanzim edilmek gerekir.

Bunun için yukarıda sözü geçen Milletlerarası kurallara uygun ve denizle ona bitişik ve deniz gemilerinin gezebildiği suların sathı üzerinde gemiler ve uçaklar arasında çatışmayı önlemeye mâtuf Milletlerarası hükümler konulmalıdır. Konferans bu itibarla, denizde can selâmetinin korunması amacıyla, Âkıl Memleketler yetkili makamlarının bu meseleyi incelemelerini, görüşlerini mübadele etmelerini ve Milletlerarası bir hal çaresine varmaya gayret etmelerini tavsiye eder. Konferans, Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Krallığı Hükümetinden, bu bakımdan lüzumlu teşebbüsleri yapmayı rica eder.

Ehliyet belgeleri

15. Sözleşme hükümlerinin tanınması

Sözleşme hükümlerinin mümkün olduğu kadar yakın bir zamanda uygulanmasının önemi takdir olunarak, sözleşmenin, imzası gününden itibaren, Milletlerarası alanda, bu sözleşmeye hakikaten uygun bulunan gemilere uygulanması için âkıl hükümetler tarafından faydalı tedbirlerin alınması tavsiye olunur.

Muhteviyatını tasdik için aşağıdaki imza sahipleri bu belgenin altını imzalamışlardır.

Londra'da 31 Mayıs 1929 da Büyük Britanya ve Şimalî İrlanda Birleşik Kırallığı Hükümeti arşivlerinde muhafaza edilecek olan tek nüsha olarak tanzim edilen bu belgenin usulen tasdikli örnekleri sözleşmeyi imzalamış olan bütün hükümetlere sözü edilen hükümet tarafından gönderilecektir.

<i>Sthamer</i>	<i>Gustaf Wrede</i>	<i>G. Gneme</i>
<i>Gustav Koenigs</i>	<i>V. Bergman</i>	<i>Luigi Biancheri</i>
<i>Arthur Werner</i>	<i>Karl Kurten</i>	<i>M. Cosulich</i>
<i>Walter Laas</i>	<i>Rio</i>	<i>Salvatore Giacchetti</i>
<i>Otto Rieb</i>	<i>A. Haarbleicher</i>	<i>Federico Falcolini</i>
<i>Hermann Gieb</i>	<i>Jean Marie</i>	<i>Yukio Yamamoto</i>
<i>Hugo Dominik</i>	<i>F. Thouroude</i>	<i>Shichihei Ota</i>
<i>Henry James Feakes</i>	<i>H. Brillié</i>	<i>Itaro Ishii</i>
<i>Thomas Free</i>	<i>Fricker</i>	<i>Sonoji Tsuchiya</i>
<i>A. de Gerlache de Gomery</i>	<i>J. Pinczon</i>	<i>Kazuma Minato</i>
<i>G. de Winne</i>	<i>R. Rossignoux</i>	<i>S. Ikushima</i>
<i>A. Johnston</i>	<i>Ch. Dilly</i>	<i>K. Seno</i>
<i>Lucien Pacaud</i>	<i>H. W. Richmond</i>	<i>Shimadzu</i>
<i>Emil Krogh</i>	<i>Westcott Abell</i>	<i>N. Masukata</i>
<i>V. Lorck</i>	<i>A. L. Ayre</i>	<i>T. Saito</i>
<i>P. Villadsen</i>	<i>F. W. Bate</i>	<i>Y. Saito</i>
<i>Javier de Salas</i>	<i>C. H. Boyd</i>	<i>Motoki Matsumura</i>
<i>John Whelan Dulaney</i>	<i>William C. Currie</i>	<i>C. Anazawa</i>
<i>E. C. Paster</i>	<i>A. J. Daniel</i>	<i>B. Vogt</i>
<i>Wallace H. White</i>	<i>Norman Hill</i>	<i>L. T. Hansen</i>
<i>Arthur J. Tyrer</i>	<i>C. Hipwood</i>	<i>Arth. H. Mathiesen</i>
<i>Charles M. Barnes</i>	<i>A. Morrell</i>	<i>E. Wettergreen</i>
<i>Geo. H. Rock</i>	<i>Walter Carter</i>	<i>C. Fock</i>
<i>Clarence S. Kempff</i>	<i>W. G. Fergusson</i>	<i>C. H. de Goeje</i>
<i>Dickerson N. Hoover</i>	<i>W. Graham</i>	<i>A. Van Driel</i>
<i>W. D. Terrell</i>	<i>A. E. Lee</i>	<i>J. A. Bland - v - d - Berg</i>
<i>John G. Tawressey</i>	<i>W. E. Stimpson</i>	<i>Phs. Van Ommeren</i>
<i>Herbert B. Walker</i>	<i>F. J. Waller</i>	<i>H. G. J. Uilken</i>
<i>Charles A. Mcallister</i>	<i>W. J. Wilton</i>	<i>H. Bosch van Drakestein</i>
<i>Edward L. Cochrane</i>	<i>G. L. Corbett</i>	<i>Erik Palmstiorna</i>
<i>J. C. Niedermair</i>	<i>E. V. Whish</i>	<i>Nils Gustav Nilsson</i>
<i>John F. Macmillan</i>	<i>Mansukhlal Atmaram Master</i>	<i>A. Sigurd Litström</i>
<i>David Arnott</i>	<i>Giulio Ingianni</i>	<i>G. Macerik Böös</i>
<i>N. B. Nelson</i>	<i>Alberto Alessio</i>	<i>Nicklas Olsson</i>
<i>E. M. Webster</i>	<i>Delfino Rogeri di Villanova</i>	<i>J. Arens</i>
<i>E. B. Calvert</i>	<i>Tarquato C. Giannini</i>	<i>K. Eggi</i>
<i>Vinton Chapin</i>	<i>Francesco Marena</i>	<i>P. Matveeff</i>
	<i>Ernesto Ferretti</i>	

