DEVRE : X CİLT : 6 İÇTİMA : 1

T. B. M. M.

ZABIT CERİDESİ

Altmış birinci İnikat

8.IV.1955 Cuma

Münderecat

Sayfa

1. — Sabık zabıt hulâsası 258

2. — Havale edilen kâğıtlar 258:259

3. — Yoklama 259

4. — Riyaset Divanının Heyeti Umumiyeye mâruzatı 259

1. — İşletmeler Vekili Samet Ağaoğlu'nun, Petrol Kanununun bâzı maddelerinin tadili be bâzı maddelerine fıkralar ilâvesi hakkındaki kanun lâyihasının Muvakkat Encümende müzakere edilmesine dair takriri (1/236, 4/114) 259:260

5. — Sualler ve cevaplar 260

A — Şifahi sualler *260*

1. — Eskişehir Mebusu Salih Fuad Keçeci'nin, Askerî Müzede mevcut tarihî eşyanın kaç parçadan ibaret olduğuna ve bunların mütehassıs kimseler tarafından bir tetkik ve tasnife tâbi tutulup tutulmadıklarına dair Millî Müdafaa Vekilinden şifahi suali (6/63) 260

2. — Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık'ın, Edremit'teki demir cevheri rezervinin neden ibaret olduğuna ve ne suretle kıymetlendirildiğine dair İktisat ve Ticaret Vekilinden şifahi sualine İşletmeler Vekili Samet Ağaoğlu'nun, şifahi cevabı (6/75) 260:261

3. — Trabzon Mebusu Sabri Dilek'in, Trabzon vilâyetinin Şalpazarı ve Köprübaşı nahiyelerinin tam teşkilâtlı hale getirilmesi hususunda ne düşünüldüğüne dair sualine Dahiliye Vekili Namık Gedik'in, şifahi cevabı (6/76) 261:263

4. — Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık'ın, memleketimizde giyim ve inşaat malzemesi yapan fabrikaların aded ve kapasitelerine, hammadde ve yedek parça için döviz taleplerinin yıllık miktarına ve hususi sektörle devlet sektörü nispetlerine dair İktisat ve Ticaret Vekilinden şifahi sualî (6/77) 263

5. — Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık'ın, yıllık kahve ihtiyacımızın kaç ton olduğuna ve nipetsiz fiyat yükselişinin sebeplerine dair İktisat ve Ticaret Vekilinden şifahi suali (6/78) 263

6. — Müzakere edilen maddeler 263

1. — 5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesine iltihakımızın tasdikı hakkında kanun lâyihası ve Hariciye ve Münakalât encümenleri mazbataları (1/118) 263:264

2. — Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/146) 264

1. — SABIK ZABIT HULÂSASI

Eskişehir Mebusu Salih Fuad Keçeci'nin, Askerî Müze'de mevcut tarihî eşyanın kaç parçadan ibaret olduğuna ve bunların mütahassıs kimseler tarafından bir tetkik ve tasnife tâbi tutulup tutulmadıklarına dair Millî Müdafaa Vekilinden şifahi suali, kendisi celsede hazır bulunmadığından, gelecek İnikada bırakıldı.

Kars Mebusu Rıza Yalçın'ın, Iğdır kazasına gönderilen arzetyen makinesine ve Iğdır kazasiyle Başköy nahiyesi köylerinin suya kavuşması hususunda ne düşünüldüğüne dair sualine, Nafıa Vekili cevap verdi.

Manisa Mebusu Hikmet Bayur'un, göktaşı ve potas gibi ilâçların bir an önce yurdumuza getirilmesi ve gelecek olanların karaborsaya düşürülmemesi hususunda ne gibi tedbirler alındığına dair sualine, Ziraat Vekili cevap verdi.

Mustafa Sabrioğlu Ahmet Hayati Karaşahin'in, ölüm cezasının müebbet ağır hapse tahviline dair Adliye Encümeni tezkeresi ve mazbatası okundu. Üzerinde yapılan müzakereler neticesinde Adliye Encümeni mazbatasının reddine, Mustafa Sabrioğlu Ahmet Hayati Karaşahin'in ölüm cezasına çarptırılması hakkındaki hükmün infazına karar verildi.

Hâkimler Kanununun 5457 sayılı Kanunla değiştirilen 47, 56, 58 ve 60 ncı maddelerinin tadiline dair kanun teklifinin birinci maddesi okundu. Verilen tadilname nazarı dikkate alındığından tadil takriri ve encümenin talebi üzerine kanun teklifi, Adliye Encümenine verildi.

Türkiye'ye Teknik Yardım Temini Hususunda Türkiye Hükümeti ile Birleşmiş Milletler Teknik Yardım İdaresi arasında imzalanan 6 numaralı Ek Anlaşmanın tasdikine dair kanunla,

1952 yılında Buenos 'Aires'te imza edilmiş olan Milletlerarası Telekomünikasyon Sözleşmesinin tasdikı hakkındaki kanun kabul edildi.

Sayımlar Kanununun 1, 10 ve 11 nci maddelerinin tadiline,

Nakdî Tazminat Kanununun 1, 2 ve 4 ncü maddelerinin değiştirilmesine,

Damga Resmi Kanununun bâzı maddelerinin tadiline ve bu kanuna bâzı hükümler ilâvenine dair kanun lâyihalarının birinci müzakereleri tamamlandı.

İstanbul Kapalıçarşısının Tamir ve ihyası hakkındaki kanun lâyihasının da birinci müzakeresi bitirildi.

Encümenden son şekliyle gelmiş bulunan,

Hâkimler Kanununun 5457 sayılı Kanunla değiştirilen 47, 56, 58 ve 60 ncı maddelerinin tadiline dair kanun kabul edildi.

8 . IV . 1955 Cuma günü saat 15 te toplanılmak üzere İnikada nihayet verildi.

Reisvekili	Kâtip
Kayseri Mebusu	Bolu Mebusu
Fikri Apaydın	*İhsan Gülez*

Kâtip
Antalya Mebusu
Attilâ Konuk

2. — HAVALE EDİLEN KÂĞITLAR

Lâyihalar

1. — Ankara şehri İmar Müdürlüğünün Ankara Belediyesine bağlanması hakkındaki 3196 sayılı Kanunun 3 ncü maddesinin değiştirilmesine dair kanun lâyihası (1/228) (Dahiliye ve Bütçe encümenlerine)

2. — Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün 1952 bütçe yılı hesabı katî kanunu lâyihası (1/229) (Divanı Muhasebat Encümenine)

3. — Devlet Üretme Çiftlikleri Umum Müdürlüğü Görev ve Kuruluş Kanununun 19 ncu maddesinin değiştirilmesine dair kanun lâyihası (1/230) (Ziraat ve Bütçe encümenlerine)

4. — Hayvanların Sağlık Zabıtası hakkındaki 1234 sayılı Kanunun 3 ncü maddesinin değiştirilmesine dair kanun lâyihası (1/231) (Ziraat Encümenine)

5. — İnhisarlar Umum Müdürlüğünün 1953 Malî yılı hesabı katî kanun lâyihası (1/232) (Divanı Muhasebat Encümenine)

6. — Limanların inşa, tevsi, ıslah ve teçhizizine dair olan 5775 ve 6192 sayılı kanunlara ek kanun lâyihası (1/233) (Nafıa ve Bütçe encümenlerine)

7. — Nebatları Hastalık ve Zararlı Böcekler-

den Koruma Kanununun 3 ncü maddesinin değiştirilmesine dair kanun lâyihası (1/234) (Ziraat ve Gümrük ve İnhisarlar encümenlerine);

8. — Orman Kanununun 5653 sayılı Kanunla muaddel 17 nci maddesinin değiştirilmesine dair kanun lâyihası (1/235) (Ziraat ve Bütçe encümenlerine);

9. — Petrol Kanununun bâzı maddelerinin tadili ve bâzı maddelerine fıkralar ilâvesi hakkında kanun lâyihası (1/236) (İktisat, Adliye, Maliye ve Bütçe encümenlerine);

10. — Tıp meslekleri ile yardımcı tıp mesleklerinin icrasına dair kanun lâyihası (1/237) (Sıhhat ve İçtimai Muavenet, Maarif ve Adliye encümenlerine)

11. — Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası Kanununun 5453 sayılı Kanunla muaddel 5 nci maddesinin tadili hakkında kanun lâyihası (1/238) (Ziraat, Ticaret ve Bütçe encümenlerine)

12. — Türkiye ile İtalya arasında imzalanan İktisadi ve Teknik İş Birliği Anlaşmasının tasdikine dair kanun lâyihası (1/239) (Hariciye ve İktisat encümenlerine)

13. — Türkiye ile Japonya arasında imzalanan Ticaret ve Tediye anlaşmalarının tasdikine dair kanun lâyihası (1/240) (Hariciye ve Ticaret encümenlerine)

14. — Türkiye Zirai Donatım Kurumu Kanununun 14 ncü maddesinin değiştirilmesi hakkında kanun lâyihası (1/241) (Ziraat ve Bütçe encümenlerine)

Tezkere

15. — Malatya Mebusu Ahmet Fırat'ın teşriî masuniyetinin kaldırılması hakkında Başvekâlet tezkeresi (3/187) (Teşkilâtı Esasiye ve Adliye encümenlerinden kurulan Muhtelit Encümene)

Mazbatalar

16. — Ahmet Güngör'ün, mahkûm olduğu cezanın affı hakkında Adliye Encümeni mazbatası (5/9) (Ruznameye)

17. — Rize Mebusu İzzet Akçal ve Niğde Mebusu Hüseyin Avni Göktürk'ün, tescil edilmiyen birleşmelerle bunlardan doğan çocukların cezasız tesciline dair kanun teklifi ve Dahiliye, Adliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (2/17) (Ruznameye)

18. — Gölpazarı Kazasının Karaağaç köyünden İbrahim oğlu Abdullah İbiş'in ölüm cezasına çarptırılması hakkında Başvekâlet tezkeresi ve Adliye Encümeni mazbatası (3/182) (Ruznameye)

BİRİNCİ CELSE

Açılma saati : 15,05

REİS — Reisvekili Fikri Apaydın

KÂTİPLER : Attilâ Konuk (Antalya), İhsan Gülez (Bolu).

3. — YOKLAMA

REİS — Yoklama yapacağız efendim.

(Çorum mebuslarına kadar yoklama yapıldı.)

REİS — Celseyi açıyorum efendim.

4. — RİYASET DİVANININ HEYETİ UMUMİYEYE MÂRUZATI

1. — İşletmeler Vekili Samet Ağaoğlu'nun, Petrol Kanununun bâzı maddelerinin tadili ve bâzı maddelerine fıkralar ilâvesi hakkındaki kanun lâyihasının Muvakkat Encümende müzakere edilmesine dair takriri (1/236, 4/114).

REİS — Buyurun İşletmeler Vekili.

İŞLETMELER VEKİLİ SAMET AĞAOĞLU (Manisa) — Çok muhterem arkadaşlar; Petrol Kanununun bir kısım maddelerinin değiştirilmesi zarureti görüldü ve bunun için de bir ka-

nun tasarısı hazırlanarak Yüksek Meclise takdim edildi. Tatilden evvel tasarının kanuniyet kesbetmesi, petrollerimizin bir an evvel meydana çıkarılması bakımından mutlak bir zarurettir. Bu itibarla tasarının İktisat, Maliye, Adliye ve Bütçe encümenlerinden seçilecek beşer kişilik üyelerden mürekkep muvakkat encümende müza kere edilmesini rica ederim. Bu maksatla bir takrir takdim ettim. Kabulünü bilhassa istirham ediyoruz efendim.

REİS — Takriri okuyoruz efendim.

Yüksek Reisliğe

Petrol Kanununun bâzı maddelerinin tadili ve bâzı maddelerine fıkralar ilâvesi hakkındaki kanun lâyihasının, şifahen arz ettiğim sebeplere binaen, havale edilmiş olduğu (İktisat, Adliye, Maliye ve Bütçe encümenlerinden) seçilecek beşer âzadan mürekkep muvakkat bir encümende müzakeresini arz ve teklif ederim.

İşletmeler Vekili
S. Ağaoğlu

REİS — Gösterilen encümenlerden beşer âza alınması suretiyle muvakkat encümen teşkili hususunu reylerinize arz ediyorum. Kabul edenler... Etmiyenler... Kabul edilmiştir.

5. — SUALLER VE CEVAPLAR

A — ŞİFAHÎ SUALLER

1. — Eskişehir Mebusu Salih Fuad Keçeci'nin, Askerî Müzede mevcut tarihî eşyanın kaç parçadan ibaret olduğuna ve bunların mütehassıs kimseler tarafından bir tetkik ve tasnife tâbi tutulup tutulmadıklarına dair Millî Müdafaa Vekilinden şifahi suali (6/63).

REİS — Eskişehir Mebusu Salih Fuad Keçeci burada mı efendim? (Yok, sesleri.)

İkinci defa bulunmadıklarından sualleri düşmüştür.

2. — Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık'ın, Edremit'teki demir cevheri rezervinin neden ibaret olduğuna ve ne suretle kıymetlendirildiğine dair İktisat ve Ticaret Vekilinden olan şifahi sualine İşletmeler Vekili Samet Ağaoğlu'nun şifahi cevabı (6/75).

REİS — Hüseyin Balık arkadaşımız buradadır efendim. Sualinize Ticaret Vekili değil, İşletmeler Vekili cevap verecektir.

İŞLETMELER VEKİLİ SAMET AĞAOĞLU (Manisa) — Bana taallûk eden bir sorudur. Ben cevap vereceğim.

REİS — Evet, suali okutuyorum :

T. B. M. Meclisi Yüksek Reisliğine

Aşağıdaki sorumun Ekonomi ve Ticaret Bakanı tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını saygılarımla rica ederim.

Zonguldak Mebusu
Hüseyin Balık

Edremit'teki demir cevheri rezervi nedir ve cevher ne suretle kıymetlendirilmektedir?

REİS — İktisat ve Ticaret Vekilinin bir yazısı var, onu da okutuyorum.

T. B. M. Meclisi Reisliğine

Edremit'teki demir cevheri rezervinin neden ibaret olduğuna ve ne suretle kıymetlendirildiğine dair Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık tarafından verilen şifahi sual takriri; meselenin İşletmeler Vekâletince ele elınmış ve mahallinde tetkikat yaptırılmış olduğuna göre, ilgisi dolayısiyle cevaplandırılmak üzere adı geçen Vekâlete gönderilmiştir.

Keyfiyetten bilgi edinilmesini saygı ile arz ve rica ederim.

İktisat ve Ticaret Vekili
Sıtkı Yırcalı

REİS — İşletmeler Vekili.

İŞLETMELER VEKİLİ SAMET AĞAOĞLU (Manisa) — Muhterem arkadaşlar, Hüseyin Balık arkadaşımızın sorusuna cevaplarım şunlardır :

Edremit demir havzasında yeter derecede jeolojik ve madencilik araştırmaları yapılmamış olduğundan havzanın cevher rezervi hakkında tam bir fikir yoktur. Bâzı emareler, cevherin demir bakımından zengin olduğunu göstermektedir. Cevher açık işletmeye elverişlidir.

Cevher suhurlarına bilhassa büyük Eğmir, Küçük Eğmir, Çanlık ve Altınoluk'ta raslanmaktadır. En önemli suhur Büyük Eğmir'dir. Maden sahası burada takriben 340 000 metre

kadardır. Vasati kalınlık 6 metre hesaplanmıştır. Cevherin kesafeti 4, 8 dir. Bu vaziyette Büyük Eğmir 10 000 000 ton bir rezerv arz eder. Şimdiye kadar yapılan aramalara nazaran diğer kısımlardaki suhurat Büyük Eğmir'e kıyasen ehemmiyetsizdir. Büyük Eğmir cevheri vasati olarak % 40 - 45 demir ihtiva eder. Ancak cevherin yüksek bir arsenik tenörüne malik olması (binde bire kadar) kıymetini düşürmektedir. Maden 25 - 30 kilometrelik bir kamyon yolu ile limana bağlıdır.

1954 yılında bu bölgede istihsal ve imrar olunan demir cevheri miktarları şöyledir :

	İstihsal Ton	İmrar
Eğmir	102 171	107 865
Havran	4 082	10 923
Dutluca	2 736	600
Altınoluk	1 371	320
Yekûn	110 360	119 708

İstihsal edilen cevher halen harice gönderilmektedir. Memleketimiz demir cevher rezerv sahalarında ve bu arada bilhassa Edremit bölgesinde araştırmalarda bulunmak ve alınacak neticelere göre ikinci demir sanayi merkezini kurmak maksadiyle muhtelif firmalarla temas yapılmaktadır.

REİS — Hüseyin Balık.

HÜSEYİN BALIK (Zonguldak) — Muhterem arkadaşlar; Edremit'te demir cevheri vardır. Bunun rezervinin % 10 - 15 ton olması çok muhtemeldir. Aldığımız hususi malûmat bu rezervin 30 milyon ton olduğu merkezindedir. Sayın Bakan bu rezervin 10 milyon ton olduğunu söylediler. İşittiğimize göre günde bin ton, tonu 7,5 lira ve nakliye ücreti de üç liradan İtalya'ya naklediliyormuş. Bu cevherler Türkiye'ye mamul olarak geliyormuş. Bunu Türkiye'den İstanbul'daki firmalar gönderiyorlarmış.

Hükümetten bir ricada bulunacağım, bu hususta bir anlaşma yapsınlar. Firma diyor ki, «Biz günde bin ton hesabiyle kazanlarımızı yaptık ve buna göre ayarladık. Eğer Heyeti Vekile bu hususta karar verir, sirküler müddeti uzatılır ve günde beş bin ton imkânını sağlarsa biz de vaziyetimizi ona göre ayarlarız. Bunun için bir varagele yapacağım, hükümetten döviz istemiyeceğim, imkânlarımı kendim temin edeceğim. Fakat bu tesisatı yapmak için 5 000 ton günde müsaade vermeleri lâzım, sirküler müddetini uzatmak lâzım. Bunun karşılığında Türkiye'ye demirden mamul her ne ki varsa, - top, tüfek hariç - imal edeceğim, Türkiye'nin demir mevzuunu halledeceğim.» diyor.

Hükümetten ricam, böyle bir mevzu ele gelmişken ve memlekette demir cevheri mevcut iken, teklif eden firma hangisi olursa olsun, buna bir şekil vermek lâzımdır. Öğrendiğimize göre İstanbul'da teslim 73 kuruş. Ama kaç seneden beri karaborsadan 200 - 300 kuruşa demir alınıp satıldığını biliyoruz. 73 kuruş üzerinden kimse satmak istemiyor. Heyeti Muhtereme iyi bilir, ithalâtçılar, ithal mallarını getiren firmalar, getirdikleri malların hepsini devlete teslim etmezler; yüzde yirmi, otuzunu hükümete verirler, mütebakisini kendileri satarlar.

Bu adam getirdiği malların, mamullerin tamamını hükümete vermek istiyor. Fiyat hususunda hükümetle aralarında anlaşırlar veya anlaşmazlar, o kendilerinin bilecekleri bir iştir, beni alâkadar etmez. Yalnız üzerinde durduğum mesele, hükümetin bilhassa dikkatini çekerim, bu firma ile veya başka firma ile, nasıl münasipse, bu demir mevzuunu, bir an evvel halletmeleridir. Türkiye'de buhran halinde olan bu hususu, demir fabrikası mı, demir sanayii mi kurmak istiyor, bunun zamanı bir sene, iki sene, üç sene, beş sene mi... Ne ise o müddetle dört bin, beş bin ton ihraç müsaadesi verirlerse varagele tesisleri meselesi de halledilmiş olur ve Türkiye'de bu suretle esaslı surette işin dörtte biri, beşte biri halledilmiş olur.

Mâruzatım bundan ibarettir, bunu bilhassa rica ederim.

REİS — Sual bitmiştir.

3. — Trabzon Mebusu Sabri Dilek'in, Trabzon vilâyetinin Şalpazarı ve Köprübaşı nahiyelerinin tam teşkilâtlı hale getirilmesi hususunda ne düşünüldüğüne dair sualine Dahiliye Vekili Namık Gedik'in şifahi cevabı (6/76)

REİS — Suali okuyoruz, efendim.

T. B. M. M. Reisliğine

Aşağıdaki hususatın Sayın İçişleri Vekili tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasına delâletlerinizi derin saygılarımla rica ederim.

Trabzon Mebusu
Sabri Dilek

1. Trabzon vilâyetinin Şalpazarı ve Köprübaşı bucaklarının tam teşkilâtlı nahiye haline getirilmesi için alınmış bir karar var mıdır? Var ise bu kararın fiile çıkarılması için şimdiye kadar neler yapılmıştır?

2. Böyle bir karar alındığı halde şimdiye kadar tatbikine geçilmemiş ise bunun sebebi nedir? Kararın alındığı tarihten bugüne kadar geçen zaman ne kadardır?

3. Bu mevzuda bundan sonrası için ne yapılması düşünülmektedir?

DAHİLİYE VEKİLİ NAMIK GEDİK (Aydın) — Trabzon vilâyetinin Vakfıkebir kazasına bağlı Şalpazarı ve Sürmene kazasına bağlı Köprübaşı nahiyelerinin tam teşkilâtlı hale getirilmesi hususunda ne düşünüldüğüne dair Trabzon Mebusu Sabri Dilek arkadaşım tarafından verilen şifahi sual takririne maddeler sırasiyle cevabımı arz ediyorum :

1. Trabzon vilâyetinin Vakfıkebir kazasına bağlı Şalpazarı ve Sürmene kazasına bağlı Köprübaşı nahiyeleri 7 . XII . 1953 tarih ve 4/1945 sayılı kararla (40) nahiye ile birlikte tam teşkilâtlı nahiyeler meyanına ithal edilmiştir.

Her iki nahiyeye şimdiye kadar vekâletimiz cephesinden nüfus memuru ve tahrirat kâtibi kadroları gönderilmiştir. Ayrıca Trabzon vilâyeti Teknik Ziraat Müdürlüğü teşkilâtına malik bulunduğundan bu nahiyeler ziraat ve veteriner çalışmalarından ekip halinde istifade etmektedirler.

2. Şalpazarı ve Köprübaşı nahiyelerinin hizmet verecek diğer vekâletler teşkilâtı henüz tamamlanmamıştır.

3. Şimdiye kadar tam teşkilâtlı nahiyeler meyanına ithal edilen nahiye adedi (71) dir. İl İdaresi Kanununun bu nahiyelerde bulunacağını tasrih ettiği memuriyetlerin tamamlanması ve yeni kuruluşlarda da mevcut imkân ve şartlar dâhilinde bu hususların nazarı dikkatte tutulması maksadı ile ilgili vekâletler temsilcilerinden müteşekkil bir komisyon kurulmuştur. Mezkûr komisyonun 4 Nisan 1955 tarihindeki vekâletimizde yapmış olduğu toplantısında (71) nahiyede Dahiliye Vekâletine ait memuriyetlerden nüfus ve tahrirat kâtibi kadrolarının tamamlandığı, (37) nahiyede hâkim, (25) nahiyede tapu memuru, (23) nahiyede doktor, (50) nahiyede sağlık memuru, (31) nahiyede ebe ve (57) nahiyede de teknik ziraat bölgesine dâhil olmakla ziraat ve veteriner çalışmalarından ekip halinde istifade edildiği tesbit edilmiştir.

Bu arada Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâletinin 1955 bütçesi ile ayrıca (60) doktor kadrosu alınarak Eylûl 1955 ayından itibaren tam teşkilâtlı nahiyelere tevzi edileceği anlaşılmıştır.

Vekâletler arası komisyon (71) nahiyenin noksanlarının tamamlanması esbabını müzakere ve karara bağlıyacağı gibi, bu sene tercihan hâkim, tapu memuru ve doktor kadrosu bulunan diğer nahiyeleri göz önünde tutmak suretiyle yeniden tam teşkilâtlı nahiye kurulması hususlarını ve 1956 bütçesi hazırlanırken de nahiyelerde hizmet verecek olan vekâletlerin yeni kadro teklifleri hususunda anlaşmaya varmak gayesi ile mütaakıp toplantılarını yakında yapacaktır.

Komisyonun varacağı neticeye göre, adı geçen bu iki nahiyenin noksan kadrolarının ikmali imkânlarının bu suretle sağlanacağını arz ederim.

REİS — Sabri Dilek.

SABRİ DİLEK (Trabzon) — Arkadaşlar, böyle yeknazarda küçük görülen bir mesele için huzurunuzu ihlâl ettiğimden dolayı özür dilerim. Fakat bu meselede bizi yakınen ilgilendiren bir husus var. O da bu iki nahiye tam teşekküllü hale getirilmesi için alınmış olan karar 7 . XII . 1953 tarihli olduğu halde bugün 1955 in Nisan ayındayız. Tam bir sene beş ay geçtiği halde bu kararın tatbikinde, Sayın Dahiliye Vekilinin beyanına rağmen, faaliyete geçilmiş değildir. Çünkü Sayın Dahiliye vekilinin kararın tatbikine başlanılması babında bir misal olarak Dahiliye Vekâletinin bu iki nahiyeye nüfus memuru ve tahrirat kâtibi kadrolarının verildiğini bildirmesine rağmen bu nahiyelerde bu memurlar vazife görmemektedirler.

Muhterem arkadaşlar, kaldı ki; Vekâletler arası komisyonun hangi nahiyelerin bir an evvel tam teşkilâtlı hale getirilmesi ve muhtelif vekâletlerin hizmet bölümlerinden memurlar tâyin edilmesi babında, karar verirken nazarı itibara almak mevkiinde olduğu bir husus vardır. Bunu arz etmekte mahzur değil, fayda görüyorum. Bizim Karadeniz vilâyetlerinin arazi-

leri Şimali - Anadolu dağlarının Karadenize dik meyillerle inen yamaçlar üzerinde yol denilen her şeyden mahrum, hattâ affedersiniz katırlarla bile gidilmesi müşkül olan patikalardan istifade eden dağınık içtimai topluluklar, köyler halindedir. Bizim köylerimizden hattâ bir çoklarının kasabalara, sahile ve pazarlara mesafesi 20, hattâ 30, hattâ 40 kilometreye varmaktadır. Arz ettiğim bu katır yolları dolayısiyle, tekerlekli vasıtalar gidememektedir. Halbuki Garbi - Anadolunun, Orta - Anadolunun, hattâ Cenubi - Garbi - Anadolunun daha az köyleri bulunan birçok nahiyelerinin tam teşkilâtlı hale getirilmesi imkânı bugüne kadar bulunulmuştur. Duyduğumuza göre bâzı vilâyetlerin yedi köylü nahiyelerinin tam teşkilâtlı hale getirilmesi mümkün olmuştur. Bizim bu ismini verdiğimiz iki nahiyeden Şalpazarı 20 bin nüfuslu ve 24 köylü bir nahiyedir.

Dahiliye Vekilinin bu sual vesilesiyle dikkatını çekmek istememin sebebi şudur: Vekâletler arası komisyon bu mevzuda çalışırken biz de bu bölgedeki nahiyelerin diğer bölgelere nazaran daha ziyade göz önünde tutulmasını temin etmek istiyoruz. Maksadımız budur. Verdikleri izahattan sonra kendilerine bundan sonraki icraatlarını görerek teşekkür edeceğim arkadaşlar.

REİS — Dahiliye Vekili.

DAHİLİYE VEKİLİ NAMIK GEDİK (Aydın) — Efendim muhterem arkadaşımın temennilerini, bundan sonraki çalışmalarımızın mesnetlerinden biri olarak kıymetlendirmeye gayret edeceğiz.

Tam teşkilâtlı nahiyelere Dahiliye Vekâleti olarak vekâletimiz, kadro vermekte ve imkân nispetinde mahallî tâyinler yapıldığı takdirde bunları da kabul etmek itibariyle noksanları ikmal etmektedir. Nitekim bugüne kadar vekâletimiz cephesinden noksan kalmış kadrolar mevcut değildir. Tahrirat kâtipleri kadroları noksan idi. Yüksek Heyetiniz hatırlıyacaktır; bu sene L cetvelinde mevcut kadroların bir kısmını yeni aldığımız için henüz teşebbüse geçmiş bulunuyoruz. Bundan sonra teşkil edeceğimiz tam teşkilâtlı nahiyelere, teşkilâtsız nahiyeler bünyesinde mevcut elemanlarla değil, fakat yeni imkânları hazırladığımız bir tertibe uydurmak suretiyle bunlar kurulduktan sonra daha erken bir zamanda müspet çalışmalara, teşebbüslere, muhterem arkadaşımızın işaret ettikleri şekilde, geçeceğiz.

REİS — Sabri Dilek.

SABRİ DİLEK (Trabzon) — Efendim; bir yanlış anlayışa meydan vermek istemiyorum. Bendeniz vekâletin kadro vermediğini söylemedim. Kadrolar verilmiştir, fakat bu kadrolara tâyinler yapılmamıştır. Bu kadrolara tâyinlerin bir an evvel yapılması lâzımdır. Bundan sonrassı için ise tekrar ediyorum ki, vilâyetimizin 20 - 30 köyünü ve pazarlara 30 - 40 kilometre mesafeli sarp arazi üzerinde kurulmuş nahiyeleri diğer yerlerdeki nahiyelere nazaran teşkilâtlı hale getirmek lâzımdır. Vekil Beyin bu husustaki vaitlerinden dolayı teşekkür ederim.

4. — Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık'ın, memleketimizde giyim ve inşaat malzemesi yapan fabrikaların aded ve kapasitelerine, hammadde ve yedek parça için döviz taleplerinin yıllık miktarına ve hususi sektörle devlet sektörü nispetlerine dair İktisat ve Ticaret Vekilinden şifahi suali (6/77)

5. — Zonguldak Mebusu Hüseyin Balık'ın, yıllık kahve ihtiyacımızın kaç ton olduğuna ve nispetsiz fiyat yükselişinin sebeplerine dair İktisat ve Ticaret Vekilinden şifahi suali (6/78)

REİS — 4 ncü ve 5 nci sualler, Hüseyin Balık'ın İktisat ve Ticaret Vekiline müteveccih olan sualleridir, Vekilin bulunmaması sebebiyle her iki suali gelecek İnikada talik ediyoruz efendim.

6. — MÜZAKERE EDİLEN MADDELER

1. — 5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesine iltihakımızın tasdiki hakkında kanun lâyihası ve Hariciye ve Münakalât encümenleri mazbataları (1/118) (1)

REİS — Birinci müzakeresine başlıyoruz efendim.

---

(1) 229 sıra sayılı matbua zaptın sonundadır.

Tümü üzerinde söz istiyen yoktur. Maddelere geçilmesini kabul edenler.. Etmiyenler.. Kabul edilmiştir efendim. Maddeyi okuyoruz.

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Mukavelesine İltihakımızın Tasdikı hakkında Kanun

MADDE 1. — 5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da ekdedilen «Beynelmilel Yükleme Sınırı Mukavelesi» ne Türkiye'nin iltihakı tasdik edilmiştir.

REİS — Maddeyi kabul edenler.. Etmiyenler.. Kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Bu kanun neşri tarihinden itibaren meriyete girer.

REİS — Maddeyi kabul edenler.. Etmiyenler.. Madde kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Bu kanunun hükümlerini icraya Hariciye ve Münakalât vekilleri memurdur.

REİS — Maddeyi kabul edenler.. Etmiyenler.. Kabul edilmiştir.

Lâyihanın birinci müzakeresi bitmiştir.

2. — Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbatasarı (1/146) (1)

REİS — Lâyihanın tamamı üzerinde söz istiyen yok. Maddelere geçilmesini reylerinize arz ediyorum: Kabul edenler... Kabul etmiyenler... Kabul edilmiştir.

1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü Maddesinin Tadili hakkında Kanun

MADDE 1. — 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

Madde 24. — Devlete ait gayrimenkul emvalden bir buçuk milyon lirayı mütecaviz kıymeti olanlar ile harb gemilerinin satılması, kanunu mahsus istihsaline mütevakkıftır. Kıymeti harbiyesini zayi edip bir daireye tahsis ve itası lâzımgelen gemiler bu hükümden müstesnadır.

İLHÂMİ SİPAHİOĞLU (İzmir) — Efendim, tadili teklif edilen maddede (bir buçuk milyon) ibaresi var. Halbuki bizim Devlet dilimizde buçuk tâbiri umumiyetle kullanılmaz. Bu itibarla bunun (1.500.000) olarak tadilini teklif ediyor ve bunun için de bir takrir takdim ediyorum.

REİS — Bu teklife Encümen ne diyor efendim?

BÜTÇE ENCÜMENİ M. M. HÂDİ HÜSMAN (İstanbul) — Aynı mânayı ifade ediyor, Komisyonumuz iştirak ediyor efendim.

REİS — O halde teklifi okutuyorum.

Yüksek Reisliğe

Tadili teklif edilen maddede geçen (Bir buçuk milyon) ibaresinin (1. 500.000) olarak değiştirilmesini teklif ederim.

İzmir Mebusu
İlhan Sipahioğlu

REİS — Komisyon da bu teklife iltihak etmektedir efendim. Teklifi reye arz ediyorum : Kabul edenler... Kabul etmiyenler... Kabul edilmiştir.

Maddeyi tadil şekliyle reylerinize arz ediyorum : Kabul edenler... Kabul etmiyenler... Kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Bu kanun neşri tarihinden itibaren mer'idir.

REİS — Maddeyi reyinize arz ediyorum. Kabul edenler... Etmiyenler... Madde kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Bu kanunun hükümlerini icraya İcra Vekilleri Heyeti memurdur.

REİS — Maddeyi reyinize arz ediyorum. Kabul edenler... Etmiyenler... Madde kabul edilmiştir.

Lâyihanın birinci müzakeresi sona ermiştir.

11 Nisan 1955 Pazartesi günü saat 15 te toplanılmak üzere İnikada son veriyorum.

Kapanma saati : 15,30

(1) 236 sıra sayılı matbua zaptın sonundadır.

T. B. M. M. Matbaası

Devre : X
İçtima : 1

S. SAYISI : 229

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da Akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesine İltihakımızın Tasdikı hakkında kanun lâyihası ve Hariciye ve Münakalât encümenleri mazbataları (1/118)

T. C.
Başvekâlet
Kanunlar ve Kararlar
Tetkik Dairesi
Sayı : 71/2820, 760

25 . XI . 1954

Büyük Millet Meclisi Yüksek Reisliğine

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen «Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesi» ne İltihakımızın Tasdikı hakkında Hariciye Vekâleti tarafından hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetince 18.X. 1954 tarihinde Yüksek Meclise sunulması kararlaştırılan kanun lâyihasının esbabı mucibe ve ilişikleriyle birlikte sunulmuş olduğunu saygılarımla arz ederim.

Başvekil
A. Menderes

ESBABI MUCİBE

Denizciliğimizde istenilen inkişafın gerekli kıldığı tedbirler cümlesinden olarak, 4922 sayılı «Denizde Can ve Mal Koruma» hakkındaki Kanunun 11 nci maddesine istinaden Münakalât Vekâleti tarafından bir «Yükleme Sınırı Nizamnamesi» hazırlanması icabetmektedir.

Bu boşluğun, halen yürürlükte bulunan 1930 tarihli «Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesi» (International Load Line Convention) ne iltihak edilmek suretiyle doldurulması memleketimizin menfaatleri icabı olduğu kadar denizcilik mevzuatımızdaki eksikliğin denizci memleketlerde uygulanan yeknesak nizam ve kaidelerle telâfisi bakımından da faydalı olacaktır.

Bu suretle, yük, safra ve sairenin cins ve istiflerinin gemiye kâfi derecede muvazene sağlamasının temini ile bu hususun tesbit ve kontrolunu tanzim eden ve denizciliğimizin inkişafı ile milletlerarası münasebetlerde arzu edilen bir tarzda iş birliği gayesine mâtuf bu sözleşmeye iltihakımız halinde yabancı limanlarda 150 gros tondan büyük olan gemilerimizin yükleme markası bakımından ayrıca bir kontrola tâbi tutulmayıp daha kolay navlun temini ve daha müsait şeraitte sigorta edilmeleri gibi imtiyazlar otomatik olarak elde edilmiş bulunacaktır.

Aynı zamanda karasularımızda sefer yapan gemilerimizin de yükleme sınırları bu esas üzerinden tâyin edilecektir.

Hariciye Encümeni mazbatası

T. B. M. M.
Hariciye Encümeni
Esas No. 1/118
Karar No. 32

25 . I . 1955

Yüksek Reisliğe

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesine İltihakımızın Tasdikı hakkındaki kanun lâyihası encümenimizde, hükümet mümessilleri de hazır olduğu halde tetkik edildi :

Yük ve safranın cins ve istif şekliyle, gemiye muvazene temini suretiyle ve bu hususun kontrolu dolayısiyle denizciliğimizin inkişafını sağlıyacak olan bu Anlaşma, gemilerimize yabancı limanlarda kolay navlun temini ve müsaît şartlarla sigorta gibi imtiyazlar da bahşetmesinden ötürü, deniz ticareti mevzuatımızda mevcut boşluklardan mühim birini doldurması bakımından, encümenimizce sözleşmeye iltihakla milletimiz için vazgeçilmez menfaatler mütalâa edilmiş ve lâyihanın aynen kabulüne karar verilmiştir.

Havalesi gereğince Münakalât Encümenine gönderilmek üzere Yüksek Riyasete takdim olunur.

Hariciye Encümeni Reisi İzmir *C. Baban* Kâtip	Mazbata Muharriri İstanbul *F. Tekil*
Dnizli A. Çobanoğlu (İmzada bulunamadı)	Afyon K. *S. Özer*
Çanakkale *N. F. Alpkartal*	Çanakkale *B. Enüstün*
Erzurum *R. S. Burçak*	İzmir *N. Pınar*
Kars *T. Göle*	Manisa *H. Bayur*
Manisa *A. Karaosmanoğlu*	Muğla *Z. Mandalinci*

Münakalât Encümeni mazbatası

T. B. M. M.
Münakalât Encümeni
Esas No. 1/118
Karar No. 8

23 . II . 1955

Yüksek Reisliğe

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesine İltihakımızın Tasdiki hakkındaki kanun lâyihası encümenimizde, hükümet mümessilleri de hazır olduğu halde tetkik edildi.

Kanunun heyeti umumiyesi kabul edilerek, kelimelerden bâzılarının Teşkilâtı Esasiye Kanunu lisaniyle yazılmasına karar verilmiştir.

Ancak 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki Kanunun 11 nci maddesine istinaden Münakalât Vekâleti tarafından hazırlanması gereken Yükleme Sınırı Nizamnamesinin henüz hazırlanmamış olduğu hükümet temsilcilerinin beyanatından anlaşılmış olduğundan bu nizamnamenin de bir an evvel hazırlanması temennisiyle.

Meclis Umumi Heyetinin yüksek tasvibine arz edilmek üzere Reisliğe sunulur.

Münakalât En. Reisi Bilecik *Y. Üresin* Kâtip		Mazbata M. Afyon K. *R. Çerçel*
	Ankara *F. Zincirkıran*	Antalya *A. Okur*
Balıkesir *A. Kalıpsızoğlu*	Bitlis *N. Barut*	Zonguldak *H. Hilâlcı*

HÜKÜMETİN TEKLİFİ

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesine İltihakımızın Tasdikı hakkında kanun lâyihası

MADDE 1. — 5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen «Beynelmilel Yükleme Sınırı Sözleşmesi» ne Türkiye'nin iltihakı tasdik edilmiştir.

MADDE 2. — Bu kanun neşri tarihinden itibaren meriyete girer.

MADDE 3. — Bu kanunun hükümlerini icraya Hariciye ve Münakalât vekilleri memurdur.

18 . X . 1954

Başvekil *A. Menderes*	Devlet Vekili ve Başvekil Yardımcısı *F. R. Zorlu*
Devlet Vekili *M. Sarol*	Devlet Vekili *O. Kapani*
Adliye Vekili *O. Ş. Çiçekdağ*	Millî Müdafaa Vekili *E. Menderes*
Dahiliye Vekili *N. Gedik*	Hariciye Vekili *F. Köprülü*
Maliye Vekili ve Güm. ve İnh. V. V. *H. Polatkan*	Maarif Vekili *C. Yardımcı*
Nafıa Vekili *K. Zeytinoğlu*	İktisat ve Ticaret Vekili *S. Yırcalı*
Sıh. ve İç. Mv. Vekili *Dr. B. Uz*	G. ve İnhisarlar Vekili
Ziraat Vekili *N. Ökmen*	Münakalât Vekili *M. Çavuşoğlu*
Çalışma Vekili *H. Erkmen*	İşletmeler Vekili *F. Çelikbaş*

MÜNAKALÂT ENCÜMENİ TADİLİ

5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen Beynelmilel Yükleme sınırı Mukavelesine İltihakımızın Tasdikı hakkında kanun lâyihası

MADDE 1. — 5 . VII . 1930 tarihinde Londra'da akdedilen «Beynelmilel Yükleme Sınırı Mukavelesi» ne Türkiye'nin iltihakı tasdik edilmiştir.

MADDE 2. — Bu kanun neşri tarihinden itibaren meriyete girer.

MADDE 3. — Bu kanunun hükümlerini icraya Hariciye ve Münakalât vekilleri memurdur.

MİLLETLERARASI YÜKLEME SINIRI SÖZLEŞMESİ

Giriş

Almanya, Avusturalya, Belçika, Kanada, Şili, Küba, Danimarka, Serbest Danzig şehri, İspanya, Serbest İrlanda Devleti, Birleşik Amerika Devletleri, Finlândiya, Fransa, Birleşik Büyük Britanya ve Kuzey - İrlanda Kırallığı, Yunanistan, Hindistan, İzlanda, İtalya, Japonya, Letonya, Meksika, Norveç, Yenizelanda, Paraguay, Holânda, Peru, Polonya, Portekiz, İsveç, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği, can ve mal emniyetini sağlamak maksadiyle milletlerarası sefer yapan gemilerin hangi sınıra kadar yüklenebileceğini tâyin eden aynı esas ve kaideleri müşterek çalışma yoliyle tesbit etmeyi ve bunu bir sözleşmeye vardırmayı kararlaştırmışlar ve aşağıda adları ve meslekleri yazılı şahısları yetkili delege olarak tâyin etmişlerdir.

Almanya Hükümeti :

Gustav Koenigs, Almanya Ulaştırma Bakanlığı Ministeri aldirigent, Geheimer Berlin;
Arthur Werner, Almanya Ulaştırma Bakanlığı, Ministerialrat, Geheimer, Justizrat, Berlin;
Walter Laas, Profesor, «Germanischer Lloyd» Klâsifikasyon Şirketi Müdürü Berlin;
Karl Sturm, «See - Berufshenossenschaft» Genel Müdürü Hamburg.

Avustralya Birliği Hükümeti :

Henry Priaulx Gayley, Avustralya Kırallık Donanması albaylarından, Birliğin Londra donanma temsilcisi,
Vincen Cyril Duffy, Avustralya House.

Belçika Hükümeti :

Raoul F. Grimard, deniz mühendisi, Merkez Deniz Dairesi teknik müşaviri.

Kanada Hükümeti :

Alexander Johnston, Deniz İşleri Bakan Yardımcısı.

Şili Hükümeti :

Oscar Bunster, deniz binbaşı (Konstrüktör), Şili'nin Londra denizcilik heyeti üyesi.

Küba Hükümeti :

Güillerme Patterson, Küba'nın Londra elçisi.

Danimarka Hükümeti :

Emil Krogh, Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığında müsteşar yardımcısı.
Aage H. Larsen, Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığında başmühendis, gemi yapı mühendisi.
J. A. Körbing, «Foranede Dampskibsselskab» Şirketi Müdürü, Kopenhag.
Kaptan H. P. Hagelberg, Danimarka Kaptanlar Cemiyeti Başkanı.
Erik Jacobsen, Sendika Başkanı.

Serbest Danzig Şehri Hükümeti :

Alphonse Polewski - Koziell, Polonya Londra Elçiliği Ticaret ateşesi.
Waldemar Sieg, ticaret ateşesi.

İspanya Hükümeti :

Oktavions Martinez - Barca, İspanya bahriyesinde mühendis.

Serbest İrlânda Devleti :

J. W. Dulanty, İrlânda serbest Devletinin Büyük Britanya'daki ticaret komiseri.
T. J. Hegarty, Ticaret ve Endüstri Bakanlığı, Ulaştırma ve Deniş İşleri Şubesi gemi sörveycisi.

Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti :

Herbert B. Walker, Armatörler Birliği Başkanı,

Davit Arnott, «American Bureau of Shipping» in teknik müdürü (Başsörveyci.)

Laurens Prior, Ticaret Bakanlığı Deniz İşleri Şubesi,

Howard C. Towle, American gemi yapıcıları millî konseyi.

Samuel D. Mo Comb, «Marine Office of America»

Albert F. Pillsbury, Kaptan, Pillsbury and Curtist, San - Fransisko,

Robert F. Hand, «Standard Shipping Co,» New - York'un İkinci Müdürü.

James Kennedy «Gulf Refining Co.», New - York, Şirketin Deniz İşleri Şubesi Müdürü.

H. W. Warley, «Ore Steamship Corporation» New - York Şirketinin İkinci Müdürü.

John G. Tawresey, Birleşik Amerika Bahriyesinden Emekli İnşaat Tümamirali, Birleşik Amerika Denizcilik Dairesi.

Finlândiya Hükümeti:

A. H. Saastamoine, Finlândiya'nın Londra Elçisi,

Birger Brandt, Deniz Binbaşısı, Fin Armatörler Birliği,

Fransa Hükümeti:

André Maurica Haarbleicher, Deniz İnşaat Dairesinde Birinci Derece Başmühendisi, Deniz Ticaret Bakanlığı, Ticaret Filosu ve Deniz Malzemesi Şubesi Müdürü.

René Hippolyte Joseph Lindemann, Deniz Ticaret Bakanlığı Deniz İşleri ve Muhasebe Dairesi İkinci Müdürü.

Jean Hénri Theophile Marie, Deniz Ticaret Bakanlığı, Ticaret Filosu ve Deniz Malzemesi Şubesi İkinci Müdürü.

A. H. A. de Berlhe, «Bureau Veritas» ın İkinci Müdürü ve Delegesi.

Birleşik Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Krallığı Hükümeti:

Sir Henry F. Oliver, Krallık Donanması Amirali,

F. W. Bate, Kaptan, Deniz Ticareti Bakanlığı, Ticaret Denizciliği Dairesi Denizcilik Memuru.

A. J. Daniell, «Board of Trade» in Gemi Sörvey Kurulu Başkanı.

J. T. Edwards, Emekli Kaptan.

Sir Ernest W. Glover, Birleşik Krallık Denizcilik Odasından.

Sir Norman Hill, «Beard of Trade» Ticaret Denizciliği İstişari Başkan.

Sir Charles Hipwood, «Board of Trade»

J. Foster King, «British Carporation Register of Shipping» in Sörwey Kurulu Başkanı.

Dr. J. Montgomerie, «Lloyd's Register of Shipping» in Gemi Sörvey Kurulu Başkanı.

Sir Charles J. O. Sanders, Yükleme Sınırı Komitesi Başkanı, 1927 - 1929.

William Robert Spence, Millî Denizcilik Sendikası Genel Sekreteri.

A. Spencer, Emekli Kaptan.

Yunanistan Hükümeti :

Nicolas G. Lely, Yunanistan'ın Londra Başkonsolosu.

Hindistan Hükümeti :

Sir Geoffrey L. Corbett, Hindistan Hükümeti eski Ticaret Bakanı.

Nowrojee Dadabhoy Allbless, «Scindia Steamships» Şirketi Başkanı, Londra.

Kavas Ookerjes, Kaptan, «Scindia Steam Navigation Company Ldt.» Şirketinin İşletme Müdürü, Bombay.

John Sutherland Page, Kırallık Hindistan Bahriyesinde Makine Albayı, Bengal Hükümeti Başmühendis ve gemi sürveyciliğinden emekli.

İzlanda Hükümeti :

Emil Krogh, Danimarka Gemicilik ve Balıkçılık Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı.
Aage H. Larsen, Danimarka Gemicilik ve Balıkçılık Bakanlığında Gemi İnşa Mühendisi ve Başmühendis.
J. A. Körbig, «Forenede Damiskibsselskab» ın Müdürü, Kopenhag.
H. P. Hagelberg, Kaptan, Danimarka, Kaptanlar Birliği Başkanı.
Erik Jacobsen, Sendika Başkanı, Danimarka.

İtalya Hükümeti :

General Giulio İngianni, Ticaret Denizciliği Genel Müdürü.
Amiral Giuseppe Gantu, Ticaret Denizciliği Teknik Enspektörü.
Profesör Torquate Giannini, Dışişleri Bakanlığı Göçmenlik İşleri Müşaviri.

Japonya Hükümeti :

Shoichi Nakayama, Londra Büyük Elçiliği Başkâtibi.
Sukefumi İwai, Merkez Ulaştırma Dairesinde Mütehassıs.

Letonya Hükümeti :

Arturs Ozols, Deniz Ticareti Dairesi Müdürü.
Andrejs Lonfelds, Kaptan, Letonya Armatörler Birliği.

Meksika Hükümet :

Gustave Luders de Negri, Meksika'nın Londra Başkonsolosu.

Norveç Hükümeti :

Erling Bryn, Denizcilik ve Ticaret Bakanlığı, Gemicilik Dairesi Müdürü.
John Schönfeyder, Denizcilik ve Ticaret Bakanlığı Başsorveycisi.
Dr. J. Bruhn, «Norske Veritas» Müdürü.
J. Hysing Olsen, Armatör.
Livind Tonnesen, Norveç Kaptanlar Birliği İdare Müdürü.
A. Birkeland, Norveç Gemiciler ve Ateşçiler Sendikası Başkanı.

Yeni Zelânda Hükümeti :

Sir Thomas Mason Wilford, Yeni Zelânda'nın Londra Başkomiseri.
Sir Charles Holdsworth, «Union Steamship Company of New - Zealand» ın İdare müdürü.

Paraguay Hükümeti :

Dr. Horacio Carisimo, Paraguay'ın Londra Elçisi.

Holânda Hükümeti :

Emekli Koramiral C. Fock, Gemicilik Dairesi Baş Enspektörü, Fribord Komisyonu Başkanı.
A. Van Driel, gemi inşaat mühendisi, Gemi Muayeneleri Dairesinde Gemi İnşaiye Müşaviri, Fribord Komisyonunda üye ve sekreter.
J. Brautigam, Holânda Nakliye İşçileri Sendikası Başkanı.
J. W. Langeler, Gemi Enspertörü, Holânda Hindistanı.
J. Rypperda Wierdsma, «Holânda - America Line» nin Başkanı.
G. L. Heerris, kaptan, Holânda Armatörler Birliği Sekreteri.

Peru Hükümeti :

Manuel D. Faura, Deniz Albayı, Londra Ateşe Navalı.

Polonya Hükümeti :

Alphonse Poklewski - Koziell, Polonya Byükelçiliği Ticaret Müşaviri, Londra.
Boguslaw Bagniewski, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Müşaviri, Varşova.

Portekiz Hükümeti :

Thomas Ribeiro de Hello, yetkili Bakan, Portekiz Dışişleri Bakanlığı İktisat Dairesi Başkanı.
Carles Theodoro da Costa, Deniz Binbaşısı, gemi inşa mühendisi.

İsveç Hükümeti :

Baron Erik Kule Palastierna, İsveç'in Londra Elçisi.
Per Axel Lindblad, Ticaret Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı.
Erik Axel Fredrik Eggert, Kaptanı, Sosyal Yardım Bakanlığı Denizcilik İşleri mütehassısı.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti :

Dimitri Bogomoloff, Sovyetler Birliğinin Londra Büyük Elçiliği Müsteşarı.

Delegeler salâhiyetnamelerini teati ve bunların iyi ve uygun olduğunu tesbit ettikten sonra aşağıdaki hususları kararlaştırmışlardır.

Bölüm : I.

Başlangıç

Madde — 1.

Sözleşme ile ilgili umumi mükellefiyetler

Âkıd Hükümetler, bu Sözleşme gereğince gemilerde tâyin olunacak nizami fribordu sağlamak üzere bu Sözleşme hükümlerinin yürürlüğe konması ve kesin olarak uygulanabilmesi için gereken bütün tedbirleri almayı ve bu uğurda ihtiyaç görülecek tüzükleri çıkarmayı taahhüdederler.

Bu Sözleşme hükümleri, bağlı eklerde belirtilen ve Sözleşme ile aynı tarihte yürürlüğe giren aynı kıymet ve mahiyetteki kaidelerle tamamlanmıştır. Bu Sözleşmeye yapılan her atıf buna ekli kaidelere de şâmildir.

Madde — 2.

Sözleşmenin uygulanma sahası

1. Bu Sözleşme hükümleri Âkıd hükümetlere veya bunların 21 nci maddede yazılı uzak ülkelerine ait olan ve beynelmilel seferlere tahsis edilmiş bulunan bütün gemilere uygulanır.

Yalnız :

a) Harb gemileri munhasıran balıkçılıkta kullanılan gemiler; yük ve yolcu taşımıyan gemiler ve tenezzüh yatları,

b) 150 gros tonilâtodan küçük gemiler;

bundan müstesnadır.

2. İki ve daha ziyade memleketlere ait yakın komşu limanları arasında beynelmilel seferlere tahsis olunan gemiler, bu limanların bulunduğu memleketlerin hükümetlerince, söz konusu limanlar arasındaki mesafenin seyir şartları bakımından mahfuz ve emin bulunması dolayısiyle bu Sözleşme hükümlerinin uygulanmasının yersiz ve lüzumsuz olduğuna kanaat getirilmesi halinde bu gemiler, ait bulundukları hükümetler tarafınran, bu Sözleşme hükümlerinden istisna edilebilir.

3. Bu Sözleşmeyi akdeden hükümetler arasında doğrudan doğruya fribord veya bununla ilgili bulunan diğer meseleler hakkında halen yürürlükte bulunan eski sözleşme veya anlaşmalar bulunduğu takdirde, bunlar aşağıda belirtilen hallerde söz konusu sözleşme ve anlaşmalarda tesbit olunan müddet boyunca yürürlükte kalırlar; yani aşağıda belirtilen :

a) Bu Sözleşme hükümlerine tâbi olmıyan gemiler ile;

b) Bu Sözleşme hükümlerine tâbi olan, fakat bâzı noktalar hakkında bu Sözleşmede kâfi derecede sarih hüküm bulunmaması yüzünden tereddüde düşülen gemiler;

Hakkında eski Sözleşme veya anlaşma hükümleri uygulanır. Eski sözleşmeler ile bu yeni Sözleşme hükümlerinin birbirini nakzetmesi halinde, yeni Sözleşme hükümleri uygulanır. Ancak Âkıd hükümetlerden her biri :

a) Bu Sözleşme hükümlerine tâbi olmıyan gemilerle;

b) Bu Sözleşme ile sarih bir şekilde düzene konamıyan bütün meseleler hakkında sanki bu Sözleşme mevcut değilmiş gibi, aynı kudrette kanuni hükümler koymaya yetkilidir.

Madde — 3.

Tarifler

Hilâfına sarih bir hüküm bulunmadıkça bu sözleşmede :

a) Bir memleketin hükümeti tarafından tescil edilmiş bir gemi, o memlekete ait sayılır.

b) «İdare» tâbiri bir geminin ait olduğu memleketin hükümeti mânasınadır.

c) «Beynelmilel sefer» : Bu Sözleşmenin uygulandığı bir memleketten bu memleket dışında bulunan bir limana veya aksine yapılan seferdir; bu bakımdan her müstemleke, deniz aşırı ülke, himaye, vesayet veya manda altındaki ülke ayrı bir memleket addolunur.

d) «Kaideler» tâbiri; (I), (II) ve (III) sayılı eklerde yazılı kaideler mânasınadır.

e) «Yeni gemi» : Omurgası 1. Temmuz. 1932 de veya daha sonra kızağa konmuş bir gemidir; diğer bütün gemiler «mevcut gemi» addolunur.

f) «Makineli gemi» tâbiri makine ile yürütülen her çeşit gemiye şâmildir.

Madde — 4.

Fors Majör

Sefere başladığı sırada bu Sözleşme hükümlerine tâbi olmıyan bir gemi, fena hava veya diğer mücbir sebeplerden biri dolayısiyle seferinden inhiraf etmek zorunda kalsa dahi, bütün seferleri boyunca bu Sözleşme hükümlerine tâbi tutulamaz.

Bu Sözleşme hükümlerinin uygulanışında her idare, her hangi bir geminin fena hava veya diğer Fors Majör sebeplerinden biri yüzünden yapmak zorunda kaldığı sefer inhirafı veya gecikmeleri nazarı itibara alacaktır.

Bölüm : II.

Yükleme sınırı : Muayene ve markalanması

Madde — 5.

Genel Hükümler

Bu Sözleşme hükümlerinin şümulü çerçevesi içerisine giren her gemi, bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten sonra ancak;

A. Yeni gemi için :

a) I sayılı ekte yazılı hükümlere uygun olarak muayene edilmiş olmak;

b) I sayılı ekin II nci kısmındaki hükümlere uygun bulunmak;

c) Bu Sözleşme hükümlerine göre fribord markası ile markalanmış olmak;

B. Mevcut gemi için :

a) Yukarıki (A) paragrafında yazılı şartlara veya bu Sözleşmenin (IV) sayılı ekinde fribordun tâyini için belirtilmiş kaidelere göre (bu Sözleşmenin yürürlük tarihinden evvel veya sonra) muayene edilmiş ve fribordu markalanmış olmak;

b) Ana prensipler bakımından (I) sayılı ekin (II) nci kısmındaki hükümlere uygun olmak

ve aynı zamanda gemide mevcut (i) menfez kapama tertibatı ile (ii) vardevelâlar, (iii) küpeşte şu lûmbarları ve (iv) mürettebat mahallerinin giriş tertibatı, kifayet bakımından Sözleşmenin aynı kısmında sair tertibat, teçhizat ve takımlar için belirtilmiş bulunan teferruat hükümlerine kabili tatbik olabildiği kadar uygun bulunmak şartiyle beynelmilel bir sefere çıkabilir.

Madde — 6.

Güvertelerinde kereste yükü taşıyan gemiler hakkında hükümler

1. 5 nci madde hükümleri dairesinde muayene edilerek fribord markası vurulmuş makineli bir gemi, aşağıdaki kayıtlara uygun bulunmak şartiyle, I sayılı ekin V nci kısmı gereğince muayene edilmek ve güvertelerinde kereste yükü taşıyan gemilere mahsus fribord markası ile markalanmak hakkını kazanır :

A) Yeni gemi ise, I sayılı ekin V nci kısmında yazılı hüküm ve şartlara uygun bulunacaktır;

B) Mevcut gemi ise, (LXXX nci kaide hariç olmak üzere) I sayılı ekin bütün V nci kısım ve şartlarına, ve hattâ ana hatları itibariyle mümkün mertebe mâkul ve tatbikı kaabil olduğu takdirde (LXXX) nci kaidede belirtilen hüküm ve şartlara da uygun olacaktır; ancak, her hangi mevcut bir gemi (LXXX) nci kaide hüküm ve şartlarına tam mânasiyle uygun bulunmadığı takdirde ilgili idare bu uymazlığın şekil ve derecesini göz önünde tutarak mâkul hadlerde kereste fribordunu artırabilir.

2. Kereste yükleme sınırını kullanan bir gemi; LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII ve LXXXIX ncu kaide hükümlerine uygun bulunmak zorundadır.

Madde — 7.

Tankerler hakkında hükümler

5 nci madde hükümleri dairesinde muayene edilmiş bulunan makineli bir gemi, aşağıdaki kayıtlara uygun olmak şartiyle I sayılı ekin VI ncı kısmı gereğince muayene edilmek ve tanker fribordu ile markalanmak hakkını kazanır :

A) Yeni gemi ise I sayılı ekin VI ncı kısmında yazılı hüküm ve şartlara uygun bulunacaktır;

B) Mevcut gemi ise, XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII ve XCIX ncu kaide hüküm ve şartlarına aynı zamanda ana hatları itibariyle mümkün mertebe mâkul ve tatbikı kabil olduğu takdirde, XCIV, XCV ve C ncü kaide esaslarına uygun bulunacaktır. Ancak, her hangi meycut bir gemi, XCIV, XCV ve C ncü kaide hükümlerine tam mânasiyle uygun bulunmadığı takdirde ilgili idare bu uymazlığın şekil ve derecesini nazarı itibara alarak tanker fribordunu mâkul hadler dâhilinde artırabilir.

Madde — 8.

Özel tipteki gemiler hakkında hükümler

Boyları 91,44 metreden uzun olup tankerlere benziyen, inşa tarzları itibariyle denizlere karşı daha yüksek mukavemet gösterebilecek vasıfta bulunan gemilerin fribordlarından bir indirme yapılabilir.

Bu indirme miktarı, tankerler için tâyin olunan fribordla ilgili olmak üzere ve bu çeşit gemilerin bu hususta tâbi oldukları hüküm ve şartlara uygunluk dereceleri ile tatbik olunan su geçmez perde taksimat derecesi göz önünde bulundurulmak şartiyle ilgili idare tarafından tâyin olunur.

Bu çeşit bir gemi için tâyin olunan fribord miktarı, hiçbir zaman aynı geminin tam tanker addolunması halinde tâyin edilebilecek olan friborddan daha küçük olamaz.

Madde — 9.

Sörvey

Bu Sözleşme hükümlerinin tatbikı bakımından gemilerin sörveyleri ve fribord markalarının vurulmaları, gemilerin ait bulundukları memleketin memurları tarafından yapılır. Ancak, her memleketin hükümeti, gemilerinin sörveyden geçirilmesi ve fribord markalarının vurulması işini, kendi tarafından bu maksat için tâyin olunan sörveyerlere veya kendisince muteber addolunan kurumlara tevdi edebilir. Her türlü halde ilgili hükümet, yapılan sörvey ve markalama işinin doğruluk ve mükemmeliyetini tekeffül eder.

Madde — 10.

Bölgeler ve mevsimle ilgili sahalar

Bu Sözleşme hükümlerinin şâmil bulunduğu her gemi, bu Sözleşmenin II sayılı ekinde bölgeler ve mevsimle ilgili sahalar hakkında belirtilen hükümlere uymak zorundadır.

İki mücavir bölgenin sınırı üzerinde bulunan bir liman, geminin gelişinde geçtiği veya gidişinde geçeceği bölgeye ait sayılır.

Bölüm : III.

Belgeler

Madde — 11.

Belgelerin verilmesi

Munhasıran bu Sözleşme hükümleri dairesinde sörveyi yapılan ve fribord markası vurulan her gemiye «beynelmilel fribord belgesi» adı verilen bir belge verilir.

Beynelmilel fribord belgesi, ya geminin ait bulunduğu memleketin hükümeti veya bu hükümetçe yetkilendirilmiş şahıs ve kurumlar tarafından düzenlenir. Ancak her türlü halde belgenin bütün sorumluluğu ilgili hükümete aittir.

Madde — 12.

Fribord belgesinin diğer bir hükümet tarafından düzenlenmesi

Bu Sözleşmenin şâmil bulunduğu bir memleketin hükümeti, yine bu Sözleşmenin şâmil bulunduğu diğer bir memleket hükümetinin talebi üzerine, işbu ikinci memlekete ait bulunan veya (henüz resmen kütüklenmemiş ise) yeni tesçil edilecek olan bir gemiyi sörveyden geçirerek, bu Sözleşme hükümlerinin tamamen tatbik edildiğine kanaat getirmek şartiyle, mesuliyeti kendisine râci bir «beynelmilel fribord belgesi» verebilir. Bu şekilde tanzim olunacak her belgede, bu belgenin, geminin ait bulunduğu veya tesçil edileceği memleket hükümetinin talebi üzerine tanzim olunduğuna dair açık bir meşruhat bulunacaktır. Böylece diğer bir hükümet tarafından tanzim edilmiş bulunan bir belge, bu Sözleşmenin 11 nci maddesi hükümleri dairesinde düzenlenen belge ile aynı mahiyet ve geçerliktedir.

Madde — 13.

Belgelerin şekli

Beynelmilel fribord belgeleri, tanzim olundukları memleketin resmî dil veya dilleri ile yazılırlar.

Belgelerin şekli, III sayılı ekte verilen örneğe uygun olacaktır. Ancak güvertelerinde kereste yükü taşıyan gemiler için belgeler üzerinde LXXVIII nci kaide hükümleri dairesinde tadilât yapılabilir.

Madde — 14.

Belgelerin süresi

1. Beynelmilel bir fribord belgesinin süresi, bu maddenin 2 nci fıkrası hükümleri gereğince uzatılmış bulunmadığı takdirde belgeyi düzenliyen idarenin belgede belirttiği müddetin sonunda nihayet bulur. Ancak bu müddet belgenin düzenlendiği tarihten başlamak üzere 5 yılı geçemez.

2. Beynelmilel bir fribord belgesinin süresi, bu belgeyi tanzim eden idare tarafından - 5 seneyi aşmamak üzere - uygun görülen müddet için uzatılabilir; ancak bu şekilde yapılan temditlerden evvel geminin ilk defa belge tanzimi için yapılan sörvey kadar esaslı bir sörveye tâbi tutulması şarttır. Bu tarzda yapılan temditler her defasında belgenin arkasına şerh edilir.

3. Bir idare, kendi memleketine ait gemilere vermiş bulunduğu belgeleri aşağıdaki hallerde iptâl edecektir :

A. Geminin tekne veya üst yapı kısımlarında fribord hesaplarına müessir olan bir değişiklik yapılmış ise;

B. (i) menfezlerin emniyet tertibatı ile (ii) vardevelâ, (iii) su lumbarları ve (iv) mürettebat mahallî giriş tesislerine ait teçhizat ve tertibat, fribord belgesinin düzenlendiği zamanki kusursuz durumlarını muhafaza etmiyorlarsa;

C. (A paragrafında belirtildiği üzere) tekne ve üst yapıda bir değişiklik yapılmadığının ve (B fıkrasında belirtildiği üzere) tertibat ve teçhizatın belge tanzim tarihindeki durumlarını muhafaza ettiklerinin tesbiti bakımından gemi muntazam fasılâlarla ve idarece lüzum gösterilen şartlar altında geçirilmesi gereken sörveyleri geçirmemiş ise.

Madde — 15.

Belgelerin tanınması

Âkid bir hükümetin sorumluluğu altında düzenlenmiş bulunan beynelmilel bir fribord belgesi, diğer Âkıd hükümetler tarafından, kendi memleketlerine ait gemiler için kendilerince düzenlenmiş belgeler derecesinde muteber addolunur.

Madde — 16.

Kontrol

1. Bu Sözleşmenin şâmil bulunduğu bir gemi, kendisinin ait bulunmadığı bir memleketin her hangi bir limanında bulunduğu zaman her türlü halde fribord bakımından aşağıda belirtilen şekilde kontrola tâbi tutulur; söz konusu memleketin hükümeti tarafından görevlendirilen bir memur, gemide muteber bir beynelmilel fribord belgesinin mevcut olduğunu tesbit bakımından gerekli tedbirleri almaya yetkilidir. Böyle bir belge gemide mevcut ise, bundan sonraki kontrol sadece:

a) Geminin, belgede müsaade olunan sınırdan daha fazla yüklememiş olduğu;

b) Gemi üzerindeki fribord markası mevkiinin belgeye uygun bulunduğu;

c) Gemide 14 ncü maddenin 3 sayılı paragrafının A ve B fıkralarında belirtildiği üzere, hali hazır durumları ile can tehlikesi olmaksızın denize çıkmasını engelliyecek derecede önemli bir değişiklik bulunmadığı hususlarının tesbitine inhisar eder.

2. Yukarda belirtilen kontrol işlerine, ancak gerekli teknik bilgiye sahip uzmanlar memur edilir. Yukardaki (C) fıkrasına göre kontrol yapılması halinde, bu kontrol, sadece geminin can tehlikesi olmadan denize açılabilecek duruma getirilmesine kifayet edecek derecede yapılacaktır.

3. Bu madde gereğince yapılacak kontrolun, gemi aleyhine kanuni bir tedbir alınmasını veya geminin seferden menedilmesini gerektireceği melhuz bulunduğu takdirde, mesele bütün tafsilâtiyle birlikte, mümkün olduğu kadar süratle geminin ait bulunduğu memleketin konsolosuna bildirilir.

Madde — 17.

Sözleşmenin sağladığı hak ve imtiyazlar

Bu Sözleşmenin bahşettiği hak ve imtiyazlar, muteber bir beynelmilel fribord belgesi bulunmıyan her hangi bir gemi tarafından talep ve iddia olunamaz.

Bölüm : IV.

Umumi hükümler

Madde — 18.

Muadelet

Bu Sözleşme hükümlerine göre bir gemiye konması gereken teçhizat veya özel bir tesis veyahut tertibat yerine her idare aynı şartlar altında en az bu Sözleşmede tâyin olunan derecede maksadı sağladığına kanaat getirmek şartiyle, diğer tertibat veya teçhizatın kullanılmasına müsaade edebilir.

Yeni bir tertibat, teçhizat veya bunlara ait yeni bir tipin kullanılmasına müsaade eden her idare, diğer idareleri bundan haberdar etmek ve talep vukuunda kendilerine bunların teferruatı hakkında bilgi verecektir.

Madde — 19.

Kanunlar, tüzükler, raporlar

Âkıd hükümetler :

1. Bu Sözleşmenin yürütülmesi ile ilgili çeşitli meselelerin halli için çıkarılan kanun, karar, yönetmelik ve tamimlerin metinlerini;

2. Sözleşme hükümlerinin neticelerini belirten ve gizli bir mahiyet taşımayan bütün mevcut resmî raporları veya rapor hulâsalarını;

Birbirlerine bildirmeyi taahhüdederler.

Bütün bu muamelâtı toplamak ve diğer Âkıd hükümetlere bildirmek hususunda gerekli tavassutta bulunmak için Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı Hükümetinden rica olunmuştur.

Madde — 20.

Değişiklikler gelecekteki konferanslar

1. Âkıd hükümetlerden her hangi biri faydalı veya lüzumlu telâkki ettiği hususlar bakımından Sözleşmede değişiklik yapılmasını Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine teklif edebilir. Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti bu çeşit teklifleri bütün diğer Âkıd hükümetlere bildirir ve (Bu Sözleşmeyi tasdik etmiş veya ona katılma vesikasını vermiş olup da iltihakları henüz yürürlüğe girmemiş bulunan hükümetler de dâhil olmak üzere) Âkıd hükümetlerden her birinin bu değişikliği muvafık bulduklarını bildirmeleri üzerine Sözleşme teklife uygun olarak tadil olunur.

2. Bu Sözleşmenin tekrar gözden geçirilmesi için yapılacak konferanslar, Âkıd hükümetlerin mutabık kalacakları mahal ve zamanlarda toplanır.

Bu Sözleşmenin beş sene yürürlükte kalmasından sonra, Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti, Âkıd hükümetlerden üçte birinin de aynı isteği izhar etmeleri şartiyle, bu Sözleşmenin tadili için bir konferans toplıyacaktır.

Bölüm : V.

Nihai hükümler

Madde — 21.

Müstemlekelere uygulanması

1. Âkıd bir hükümet Sözleşmenin imzası, tasdikı veya ona iltihak olunması sırasında veya bundan sonra Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine tevdi edeceği yazılı bir beyanname ile bu Sözleşmenin, kendisine ait müstemleke, deniz aşırı ülke, manda veya himaye altındaki ülkelerinin hepinize veya bunlardan bâzılarına uygulanmasını istiyebilir. Bu takdirde Sözleme, söz konusu beyannamede belirtilen müstemleke, deniz aşırı ülke, manda veya himaye altındaki ülkeleri için beyannamenin alındığı tarihten itibaren iki ay sonra yürürlüğe girer; böyle bir beyanname verilmedikçe işbu Sözleşme, adı geçen araziden hiçbirine uygulanamaz.

2. Âkıd bir hükümet, bir evvelki paragraf gereğince bu Sözleşmenin, en az beş seneden beri uygulanmakta bulunduğu müstemleke, denizaşırı ülke manda veya himaye altındaki ülkelerinin hepsine veya bunlardan bâzılarına artık uygulanmamasını istediğini, Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine tevdi edeceği yazılı bir beyanname ile her an bildirebilir. Bu takdirde bu Sözleşme yazılı beyannamede bildirilen bölgeler için, söz konusu beyannamenin Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı Hükümetince alındığı tarihten itibaren on iki ay sonra yürürlükten çıkar.

3. Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti, bu Sözleşmenin, her müstemleke, denizaşırı ülke, manda veya himaye altındaki ülkelerde bu maddenin 1 nci paragrafı gereğince tatbik olunacağını ve 2 nci paragrafı gereğince de yürürlükten çıkacağını tarihleriyle birlikte bütün diğer Âkıd hükümetlere bildirecektir.

Madde — 22.

Muteber metinler tasdik

İngilizce ve Fransızca metinlerinin her ikisi de aynı derecede muteber olan bu Sözleşme tasdik edilecektir.

Tasdik belgeleri Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti arşivlerine konur ve her arşive kaldırılan tasdik belgesi ile arşive kaldırıldığı tarih, bu hükümet tarafından bütün diğer Âkıd veya iltihak eden hükümetlere bildirilir.

Madde — 23.

İltihak

Bu Sözleşmeyi imza etmemiş bulunan bir hükümet (21 nci maddenin şâmil bulunduğu ülke hükümeti müstesna), Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra her an bu Sözleşmeye iltihak edebilir. Sözleşmeye iltihak, Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine tevdi olunacak yazılı bir beyanname ile olur. Beyannamenin alındığı tarihten 3 ay sonra yürürlüğe girer.

Büyük Britanya ve Kuzey Irlânda Birleşik Kırallığı, Hükümeti, bütün diğer âkıd ve iltihak

eden hükümetlere, her bir iltihak müracaatı ile bunun alındığı tarihi bildirecektir.

Madde — 24.

Yürürlüğe giriş tarihi

Bu Sözleşme Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetiyle birlikte en az beş tasdik belgesinin verilmiş bulunması şartiyle, 1 Temmuz 1932 tarihinde ve o tarihe kadar tasdik belgelerini tevdi etmiş hükümetler arasında yürürlüğe girer. Bu tarihe kadar beş tasdik belgesi verilmediği takdirde, Sözleşme, beşinci tasdik belgesinin tevdi tarihinden 3 ay sonra yürürlüğe girer. Bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten sonra verilen tasdik belgeleri, alındıkları tarihten 3 ay sonra yürürlüğe girer.

Madde — 25.

Sözleşmeden çekilme

Her hangi bir Âkıd hükümet, Sözleşmenin, o hükümet için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl sonra her an için bu Sözleşmeden çekilebilir. Sözleşmeden çekilme keyfiyeti, Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine tevdi olunacak yazılı bir beyanname ile bildirilir. Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti, her çekilme beyannamesiyle bu beyannamenin alındığı tarihi diğer bütün Âkıd hükümetlere bildirir.

Sözleşmeden çekilme keyfiyeti, bu husustaki yazılı beyannamenin Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti tarafından alındığı tarihten 12 ay sonra yürürlüğe girer.

Bütün bu hususları tevsik etmek üzere, yetkili delegeler aşağıya imzalarını koymuşlardır.

Tek nüshadan ibaret olmak üzere 5 Temmuz 1930 tarihinde Londra'da tanzim olunan bu Sözleşme, Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti arşivlerinde muhafaza olunur; bu hükümet söz konusu orijinalin doğru ve tasdikli kopyalarını diğer bütün Âkıd hükümetlere gönderir.

İmza listesi

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston
Oscar Bunster
Guillermo Patterson
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh
T. J. Hegarty
Herbert B. Walker
David Arnott
Laurens Prior
Howard C. Towle
Albert F. Pillsbury

Robert F. Hand
Jas. Kenedy
H. W. Warley
John G. Tawresey
E. Palmstierna
E. Eggert.
A. H. Saastamoinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Norman Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerio
Charles J. O. Sanders

W. R. Spence
A. Sepencer
N. G. Lely
G. L. Corbett
Nowrojee Dodabhay Allbless
Kavas Ookerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Giulie Ingianni
Giuseppe Cantu
S. Nakayama
S. İwai
A. Ozols
G. Luders de Negrî
E. Bryn
J. Schönheyder

Thomas M. Wilford
C. Holdsworth
C. Fock
A. van Driel
Joh. Brautigam

Langeler
J. R. Wierdsma
M. D. Faura
A. Poklewski Koziell
B. Bagnieuski

Thomas Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa
D. Bogomoloff
S. Horacio Carisimo
T. C. Giannini

NİHAİ PROTOKOL

Bugün akit işlemi neticelendirilen beynelmilel fribord sözleşmesinin imzası sırasında, aşağıda isimleri belirtilen delegeler şu hususlarda mutabık kalmışlardır :

I.

Munhasıran Kuzey Amerika'nın büyük göllerindeki seferlere veya diğer iç sulardaki seferlere tahsis olunan gemiler, bu sözleşme hükümlerine tâbi değildirler.

II.

Bu Sözleşme Amerika Birleşik Devletleri ve Fransa'ya ait bulunan ahşap uskuna tarzında yapılmış, makine ile müteharrik, yelkenli ve yelkensiz, mevcut gemilere uygulanmaz.

III.

Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti, 20 nci maddede belirtilmiş bulunan 5 senelik sürenin her hangi bir zamanında, Amerika Birleşik Devletlerinin isteği üzerine, tanker gemisine sahip bulunan memleketlerin, Âkıd hükümetlerini, tankerlere ait fribord meselelerini müzakere etmek üzere bir konferansa çağıracaktır.

Tanker fribordları için akdedilecek bu konferansta alınacak kararların Âkıd hükümetlere derhal bildirilmesinden itibaren geçecek altı ay zarfında Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümetine bu kararlar hakkında her hangi bir itiraz gelmiş olmadığı takdirde Âkıd hükümetler, bu Sözleşmenin son konferansta değiştirilen tanker fribordu hakkındaki hükümlerine itirazda bulunamazlar.

Bu hususları tevsik etmek üzere yetkili delegeler bu nihai protokolü tanzim etmişlerdir; bu protokol içindeki hükümler, ana Sözleşme metninde mevcut hükümler derecesinde kanuni ve muteberdir.

Tek nüshadan ibaret olmak üzere 5 Temmuz 1930 tarihinde Londra'da tanzim olunan bu Sözleşme, Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Birleşik Kırallığı Hükümeti arşivlerinde muhafaza olunur; bu hükümet söz konusu orijinalin doğru ve tasdikli kopyalarını diğer bütün Âkıd hükümetlere gönderir.

İmza listesi

Gustav Koenigs
Walter Laas
Karl Sturm
H. P. Cayley
V. C. Duffy
R. Grimard
A. Johnston

Oscar Bunster
Guilleorme Patterson
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
Octaviano M. Barca
Sean Dulchaontigh

T. J. Hegarty
Herbert B. Walker
David Arnott
Laurens Prior
Howard C. Towle
Albert P. Pillsbury
Robert F. Hand

Jas. Kennedy
H. W. Warley
John G. Tawrasey
E. Palmstierna
E. Eggert.
A. H. Saastamoinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
H. E. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Norman Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomeric
Charles J. O. Sanders.
W. R. Sepence
A. Sepencer
N. G. Lely
G. L. Corbett
Nowrojee Dedabhoy
Allbless
Kavas Ookerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hegelberg
Giulio Ingianni
Giudeppe Cantu
S. Nakayama
S. Iwai
A. Ozols
G. Luders de Negri
E. Bryn
J. Schönheyder
Thomas M. Wilford
C. Holdsworth
C. Fock
A. Van Driel
Joh. Brautigam
Langeler
J. R. Wierdsma
M. D. Faura
A. Poklewski - Koziell
B. Bagnieuski
Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa
D. Bogomolof
S. Horacio Carisimo
T. C. Giannini

EK : I.

Ticaret gemilerinin âzami yükleme sınırlarını tâyine mahsus kaideler

Kısım : I.

Genel hükümler

Aşağıdaki kaidelerde, her şeyden evvel yük, safra ve sairenin cins ve istiflerinin gemiye kâfi derecede muvazene sağladığı farz ve kabul olunmuştur.

Kaide — I.

Tarifler

Makineli gemi : «Makineli gemi» tâbiri içlerinde kâfi takatte mihaniki yürütme vasıtasına sahip olan gemilere şâmildir; ancak yelken satıhları, yalnızca yelkenle seyir yapmalarına kifayet eden gemiler bundan müstesnadır.

Tahrik makinesiyle teçhiz edilmiş olup yelken satıhları yalnızca yelkenle seyir yapmalarına kâfi gelmiyen gemilerin yükleme sınırları, bu kaidelerin III ncü kısmında belirtilen «makineli gemi fribord tablosu» na göre tâyin olunabilir.

Yedekte çekilen layter, duba ve saire gibi müstakil bir yürütme vasıtasına sahip olmıyan gemilerin yükleme sınırları bu kaidelerin III ncü kısmında belirtilen «makineli gemi fribord tablosu» na göre tâyin olnur.

Yelkenli gemi : «Yelkenli gemi» tâbiri, yelkenden maada ayrıca tahrik makinesi bulunsun veya bulunmasın, yelken sathı yalnızca yelkenle seyir yapmaya kâfi gelen bütün gemileri ifade eder.

Düz güverteli gemi : Düz güverteli gemi fribord güvertesi üzerinde üst yapı bulunmıyan bir gemidir.

Üst yapı : Üst yapı tâbiri fribord güvertesi üzerinde geminin bir bordasından diğer bordasına kadar imtidad eden, üzeri güverteli yapılara denir. Set güverte dahi bir üst yapı sayılır.

Fribord : Tâyin olunan firbord gemi boyunun tam ortasına raslıyan bordoda güverte çizgisinin üst kenarından fribord markası çizgisinin üst kenarına kadar aşağıya doğru ölçülen şakuli mesafedir.

Fribord güvertesi : Fribord güvertesi, friborduun ölçülmesine esas olan (Yani kendisinden fribord ölçülen) ve açık havaya mâruz kısımlarındaki bütün menfezleri VIII ilâ XVI ncı kaideler gereğince sabit kapak tertibatı ile mücehhez bulunan en üst imtidatlı güvertedir. Düz güverteli gemilerle, fâsılalı üst yapılı gemilerde fribord güvertesi, en üst imtidatlı güvertedir.

Fribord güverteleri imtidatlı olmıyan ve bu güverteleri, üzerleri tamamen kapalı veya birinci sınıf kapama tertibatiyle teçhiz edilmemiş üst yapılar içerisinde kalan gemilerde, üst yapı güvertesi altındaki güvertenin en alçak güverte hattı, fribord güvertesi olarak kabul olunur.

Gemi boyu ortası : Gemi boyu ortası XXXII nci kaidede tarif edildiği veçhile yaz yükleme su hattı boyunun tam ortasıdır.

Kaide — II.

Güverte çizgisi

Güverte çizgisi, 300 milimetre boyunda ve 25 milimetre genişliğinde ufki bir çizgidir. Bu çizgi gemi boyu ortasında her iki bordaya marka edilir; ve üst kenarı, dış kaplamanın dış sathı ile fribord güvertesinin üst sathının dışa doğru uzatılması neticesinde hâsıl olan kesişme noktasından geçer. (Şekil 1 e bak) Gemi boyu ortasında bir kısım güverte kaplaması bulunması halinde güverte çizgisinin üst kenarı; gemi boyu ortasında gerçek mevcut güverte ahşap kaplamasının dışa doğru uzatılan üst sathı ile dış kaplamanın dış kenarının kesişme noktasından geçer.

Kaide — III.

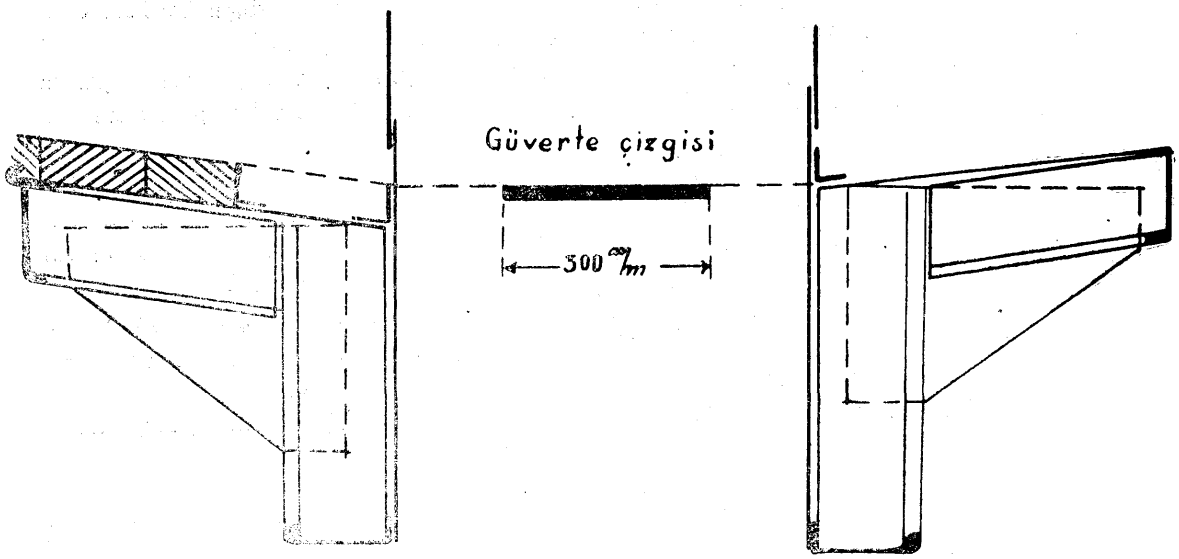
Fribord dairesi

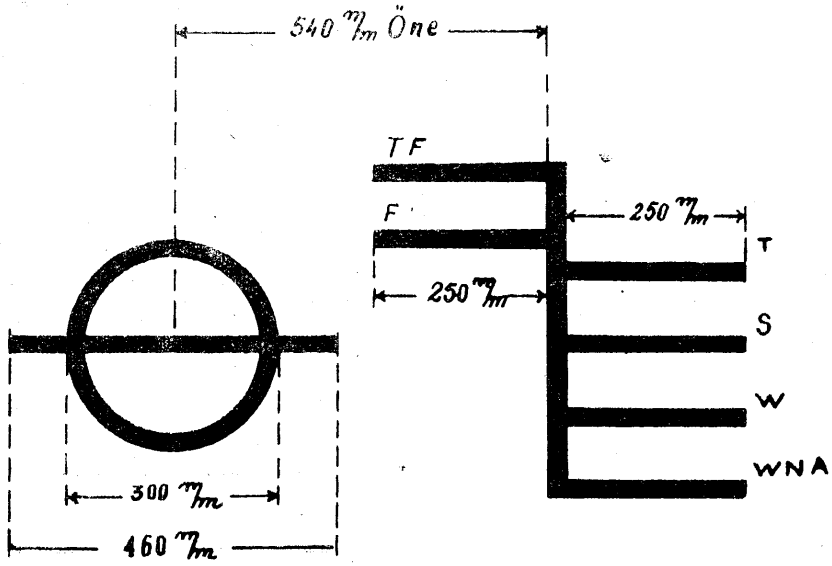
Fribord dairesi 300 milimetre dış çapında bir çemberdir. Bu daire üst kenarı daire merkezinden geçen ve boyu 460 milimetre ve kalınlığı 25 milimetre olan ufki bir çizgi ile kesilir. Daire, gemi ortasına ve güverte çizgisi altına marka edilir.

Kaide — IV.

Fribord dairesiyle beraber kullanılan çizgiler

Çeşitli şartlara ve muhtelif mevsimlere (II sayılı eke bak) göre yükleme sınırlarını gösteren çizgiler, daire merkezinden gemi başına doğru 540 milimetre mesafeye konan şakuli bir çizgiden itibaren ve buna dik olarak çizilen 250 milimetre boyunda ve 25 milimetre kalınlığında ufki çizgilerdir. (Şekil 1 e bak)


Güverte çizgisi
300 m/m


540 m/m Öne
TF
F
250 m/m
T
250 m/m
S
W
WNA
300 m/m
460 m/m

Şekil 1

Kullanılan çizgiler şunlardır :

Yaz yükleme sınırı : Daire merkezinden geçen çizginin üst kenarı ile bu çizgi hizasına markalanmış S harfi yanında bulunan ufki çizginin üst kenarı yaz yükleme sınırını gösterir.

Kış yükleme sınırı : Yanına W harfi markalanmış olan çizginin üst kenarı kış yükleme sınırını gösterir.

Kuzey - Atlântik kış yükleme sınırı : Yanına WNA harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı Kuzey - Atlântik kış yükleme sınırını gösterir.

Tropik yükleme sınırı : Yanına T harfi markalanmış olan çizginin üst kenarı tropik yükleme sınırını gösterir.

Tatlı su yükleme sınırı: Yanına F harfi markalanmış olan çizginin üst kenarı yaz tatlı su yükleme sınırını gösterir. Yaz tatlı yükleme sınırı ile yaz yükleme sınırı arasındaki fark, tatlı suda yükleme esasında, diğer yükleme sınırlarında yapılması gereken azaltmayı ifade eder. Yanına TF harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı tropik tatlı su yükleme sınırını gösterir. (*)

Kaide — V.

Yükleme sınırlarını tâyin eden makamın markası

Yükleme sınırlarını tâyin eden makam, fribord dairesinin ortasından geçen hattın üstünde kalmak ve dairenin yanlarına 115 milimetre yükseklik ve 75 milimetre genişliğindeki harflerle işaretlenmek suretiyle gösterilebilir.

Kaide — VI.

Markalama

Fribord markasına ait daire, çizgiler ve harfler koyu zemin üzerine beyaz veya sarı renkte, açık zemin üzerine ise siyah renkte boyanır. Aynı zamanda fribord işaretleri demir veya çelik teknelerde, geminin her iki bordasına itina ile hak olunur. Veya noktalanır. Ahşap gemilerde ise bu işaretler kaplama asgari 3 milimetre derinliğinde oyulmak suretiyle markalanır. Markalar iyice görülebilir tarzda olacak ve gerektiği takdirde bu hususun temini için özel tertibat alınacaktır.

Kaide — VII.

Markaların tasdiki

Bu sözleşmenin 9 ncu maddesi hükümleriyle hareket eden fribord tâyin salâhiyetini haiz, makam sörveyörü tarafından bu işaretlerin daimî ve sıhhatli olarak gemi bordalarına markalandığı tasdik edilmeden; bir gemiye beynelmilel fribord belgesi verilmiyecektir.

Kısım : II.

Yükleme sınırları tâyini için şartlar

Yükleme sınırları tâyini, geminin yapısı bakımından kâfi derecede kuvvetli, olması ve gerek gemiye ve gerekse mürettebata müessir korunma sağlanmış bulunması şartlarına bağlıdır.

VIII den XXXI kadar olan kaideler, asgari fribord tâyin edilen gemilere uygulanır. Asgariden daha büyük fribord tâyin edilen gemilerde korunma, o nispette müessir olacaktır.

(*) Nehir veya iç sulardan geçen makineli bir açık deniz gemisinin; hareket mahalli ile açık deniz arasında sarf edeceği yakıt ve sairenin ağırlığına tekabül edecek miktarda daha derine kadar yüklenmesine müsaade olunur.

Fribord ve üst yapı güvertelerindeki menfezler

Kaide — VIII.

Üst yapılarla mahfuz olmıyan yük ve diğer ambar ağızları

Fribord güvertesi ve üst yapı güvertelerinin açık havaya mâruz kısımlarında bulunan yük ve diğer ambar ağızları yapısı ve teçhizatı bakımından en az IX ilâ XVI sayılı kaidelerde tesbit edilmiş olan standartlara uygun olacaktır.

Kaide — IX.

Ambar ağzı mezarnaları

Fribord güvertesi üzerinde bulunan ambar ağzı mezarnalarının güverte üzerinden yüksekliği en az 610 milimetre olacaktır. Üst yapı güverteleri üzerinde bulunan bu çeşit ağızlar baş bodoslamadan itibaren gemi boyunun 1/4 ü kadar bir mesafe dâhilinde bulundukları takdirde bunların mezarna yükseklikleri güverteden en az 610 milimetre olacaktır. Bunun dışında bulunan bu nevi üst yapı ağızlarının mezarna yükseklikleri en az 457 milimetre olacaktır.

Mezarnalar, çelikten ve sağlam olarak yapılacaktır. Yüksekliği 610 milimetre olması gereken mezarnalar üst kenarından en fazla 254 milimetre aşağıda bir ufki takviye kuşağı ile teçhiz edilir ve bu takviye kuşağı ile güverte arasına, araları 3,05 metreden fazla olmıyan kifayetli braket veya payandalar konacaktır. Baş ve kıç mezarnaları mahfuz bulunan ambar ağızları için bu şartlar tadil edilebilir.

Kaide — X.

Ambar ağzı kapakları

Açık havaya mâruz ambarlara ait kapaklar kâfi derecede sağlam olmakla beraber, ahşap kapak kullanılması ve bu kapakların iki baş mesnet noktaları arasındaki mesafenin 52 metreden fazla bulunmaması halinde, bu kapakların net kalınlıkları en az 60 milimetre olacaktır. Bu kapakların her iki başlarının oturdukları mesnetlerden her birinin genişliği en az 63 milimetre olacaktır.

Kaide — XI.

Ambar ağzı sürme kemerleri ve omurgaları

Ahşap ambar kapakları kullanılan ambar ağızlarında, ambar ağzı sürme kemerleri ve ambar ağzı omurgalarının ölçüleri; mezarna yüksekliği 610 milimetre olduğuna göre 1 sayılı cetvele ve 457 milimetre olduğuna göre de 2 sayılı cetvele uygun olacaktır. Sürme kemerlerin üst kenarına tertip olunan kenar köşebendi, bütün kemere boyunca uzanacaktır. Ahşap ambar ağzı omurgalarının mesnetlere gelen her yerine, demirden başlık geçirilecektir.

Cetvel 1

(yüksekliği 610 mm Anbar ağzı mezarnası)

Boyları 61,00 m ve daha fazla olan gemiler için anbar ağzı omurgaları ve sürme kemereler +

Sürme kemereler

Anbar ağzı genişliği	ağız köşebendi	Omurgalı Sürme kemere merkezden merkeze mesafe			Omurgasız sürme kemere merkezden merkeze mesafe	
		1,83 m	2,44 m	3,05 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3,05	Γ 75 x 75 x 10.0	I 280 x 7,5	I 305 x 8,0	I 356 x 8.5	↓ 230 x 11.5	↓ 254 x 12.5
3,66	" 75 x 75 x 10,0	" 305 x 8,0	" 356 x 8,5	" 432 x 9.0	" 280 x 12.5	" 305 x 12.5
4,27	" 75 x 75 x 10.5	" 356 x 8,5	" 432 x 9,0	" 508 x 9.5	" 305 x 12.5	I 305 x 8.0
4.88	" 90 x 75 x 10.5	" 406 x 9.0	" 483 x 9.5	" 559 x 9.5	I 305 x 8.0	" 356 x 8.5
5.49	" 100 x 75 x 11.0	" 457 x 9.0	" 533 x 9,5	" 635 x 10.0	" 356 x 8.5	" 408 x 9.0
6.10	" 100 x 75 x 11.0	" 508 x 9.5	" 610 x 10.0	" 711 x 10.5	" 381 x 8.5	" 457 x 9.0
6.71	" 115 x 75 x 11.5	" 559 x 9.5	" 660 x 10.5	" 762 x 11.0	" 406 x 9.0	" 483 x 9.0
7.32	" 130 x 90 x 11.5	" 584 x 10.0	" 711 x 10.5	" 813 x 11.0	" 432 x 9.0	" 508 x 9.5
7.93	" 140 x 90 x 12.0	" 610 x 10.0	" 736 x 10.5	" 864 x 11.5	" 457 x 9.0	" 533 x 9.5
8.54	" 150 x 90 x 12.5	" 635 x 10.0	" 787 x 11.0	" 915 x 12.0	" 483 x 9.5	" 559 x 9.5
9.14	" 150 x 90 x 13.0	" 660 x 10.5	" 813 x 11.0	" 965 x 12.0	" 508 x 9.5	" 584 x 10.0

Anbar ağzı omurgaları

Omurga Boyu	ağız köşebendi	Balbli Levha Orta omurgalar			Balbli Levha yan omurgalar		
		0,91 m	1,22 m	1,52 m	0,91 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
1.83	65 x 65 x 9,0	150 x 9.0	165 x 9.5	180 x 9.5	150 x 75 x 9.5	165 x 90 x 9.5	160 x 90 x 9.5
2.44	65 x 65 x 9,5	180 x 10.5	200 x 11.0	230 x 11.0	180 x 90 x 10.5	200 x 75 x 11.0	230 x 90 x 11.0
3.05	65 x 65 x 10.0	200 x 12.5	240 x 12.5	280 x 12.5	200 x 90 x 12.5	240 x 90 x 12.5	280 x 90 x 12.5

Omurga Boyu	Ahşap orta omurga merkezden merkeze mesafe						Ahşap yan omurga merkezden merkeze mesafe					
	0,91 m		1,22 m		1,52 m		0.91 m		1,22 m		1,52 m	
	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

Γ = köşebend ↓ = Balbli levha I = levha D = derinlik B = Genişlik

Cetvel 2

(457 mm yüksekliğindeki anbar mezanaları)

Boyları 61,00 m ve daha fazla olan gemiler için anbar ağzı omurgaları ve sürme kemereler +

Sürme kemereler

Anbar ağzı genişliği	ağız köşebendi	Omurgalı sürme kemere merkezden merkeze mesafe			Omurgasız sürme kemere merkezden merkeze mesafe	
		1,83 m	2,44 m	3,05 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3,05	Γ 75 x 75 x 10,0	⊥ 241 x 11.5	⊥ 267 x 12.5	⊥ 292 x 13.0	⊥ 203 x 10.0	⊥ 230 x 11,0
3,66	" 75 x 75 x 10,0	" 208 x 12.5	I 280 x 7.5	I 330 x 8.5	" 230 x 11.0	" 254 x 12.5
4.27	" 75 x 75 x 10,5	I 280 x 7.5	" 330 x 8.0	" 381 x 8.5	" 254 x 12.5	" 292 x 12.5
4.88	" 90 x 75 x 10,5	" 305 x 8.0	" 381 x 8.5	" 432 x 9.0	I 280 x 7.5	I 280 x 7.5
5.49	" 100 x 75 x 11.0	" 356 x 8.5	" 432 x 9.0	" 483 x 9.5	" 280 x 7.5	" 305 x 8.0
6.10	" 100 x 95 x 11.0	" 406 x 9.0	" 483 x 9.5	" 533 x 9.5	" 305 x 8.0	" 330 x 8.5
6,71	" 115 x 75 x 11.5	" 432 x 9.0	" 508 x 9.5	" 584 x 10.0	" 318 x 8.0	" 356 x 8.5
7,32	" 130 x 90 x 11,5	" 457 x 9.0	" 533 x 9.5	" 635 x 12.0	" 330 x 8.5	" 368 x 8.5
7,93	" 140 x 90 x 12,0	" 483 x 9.5	" 559 x 9.5	" 660 x 10.5	" 344 x 8.5	" 381 x 8.5
8,64	" 150 x 90 x 12,5	" 508 x 9.5	" 584 x 10.0	" 686 x 10.5	" 356 x 8.5	" 406 x 9.0
9.14	" 150 x 90 x 13.0	" 533 x 9.5	" 610 x 10.0	" 711 x 10.5	" 381 x 8.5	" 432 x 9.0

Anbar ağzı omurgaları

Omurga boyu	ağız köşebendi	Balblı levha orta omurgalar merkezden merkeze mesafe			Balblı levha yan omurgalar merkezden merkeze mesafe		
		0,91 m	1.22 m	1,52 m	0,91 m	1,22 m	1,52 m
m	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
1,83	65 x 65 x 9,0	130 x 8.5	140 x 8.5	150 x 9.0	130 x 75 x 8.5	140 x 75 x 8.5	150 x 75 x 9.0
2,44	65 x 65 x 9,5	150 x 9.5	180 x 10.0	190 x 10.5	150 x 75 x 9,5	180 x 75 x 10.0	190 x 90 x 10.5
3.05	65 x 65 x 10.0	180 x 11.0	200 x 11.5	230 x 12.5	180 x 75 x 11,0	200 x 90 x 11.5	230 x 90 x 12.5

Omurga Boyu	Ahşap orta omurgalar merkezden merkeze mesafe						Ahşap yan omurgalar merkezden merkeze mesafe					
	0,91 m		1,22 m		1,52 m		0,91 m		1.22 m		1.52 m	
	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B
1.83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2.44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3.05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

Γ = köşebend ⊥ = Balblı levha I = levha D = derinlik B = genişlik

Ambar ağzı sürme kemerlerinin derinliği, kemere uzunluğunun ortasındaki derinlik olup, kapakların oturtulduğu ağız köşebendinin üst kenarından kemerenin alt kenarına kadar ölçülür. Ambar ağzı omurgalarının derinliği, ambar kapaklarının alt kenarından omurganın alt kenarına kadar olmak üzere ölçülür. Cetvelde verilen boy ve mesafe kademelerinin arasında kalan ölçüler ve mütenazır değerler, enterpolasyon yoliyle tâyin olunur. Sürme kemereler düz levhadan olduğu takdirde kemerenin alt ve üst kenarlarına, cetvelde verilen ölçüde, çift kenar köşebendi tertip olunacaktır. Balblı levha kullanılması gerektiği takdirde sürme kemere ve ambar ağzı omurgalarının üst kenarlarına, cetvelde kenar köşebendi için bildirilen ölçüde, çift köşebent tertibedilecektir.

Balblı köşebent mevzuubahis olduğu takdirde kesitin üst kenarına, cetvelde kenar köşebendi için bildirilen ölçüde, bir köşebent tertip olunacaktır. Cetvelde gösterilen köşebentlerin dalları değişik ise, geniş dal ufki vaziyette tertibedilecektir.

+ Boyu 30,5 metreyi geçmiyen gemilerde levha ve köşebentlerden terekkübeden sürme kemerenin derinliği cetvelde bildirilen miktarın % 60 ı kadar ve balblı levha veya balblı köşebentten müteşekkil sürme kemere ve çelik ambar ağzı omurgalarının derinliği ise yukardaki cetvelde bildirilen miktarın % 80 i kadar olabilir. Düz levha balblı köşebent ve balblı levhaların kalınlığı ise, cetvelde azaltılmış derinliğe tekabül eden miktarda olacak, fakat 7,5 milimetreden az olmıyacaktır. Ahşap omurgaların derinlik ve genişliği cetvelde yan omurgalar için bildirilen değerin % 80 i kadar olabilir. Orta omurga genişliği 165 milimetreden az olmıyacaktır. Boyları 30,5 metre ile 61,00 metre arasında olan gemilerin ambar ağzı sürme kemere ve ambar ağzı omurgalarının ölçüleri enterpolasyon yolu ile tâyin olunur.

Kaide — XII.

Pabuç veya yuvalar

Ambar ağzı sürme kemerleri ile ambar ağzı omurgalarının pabuç ve yuvaları çelikten mamul bulunacak ve kalınlıkları da en az 12,5 milimetre olacaktır. Bunların mesnet satıhları genişliği de en az 75 milimetre olacaktır.

Kaide — XIII.

Ambar ağzı siğil yuvaları

Ambar ağzı mezarnalarına merkezden merkeze 0,61 metreyi geçmiyen aralıklarla ve en az 63 milimetre genişliğinde kuvvetli siğil yuvaları tertip olunacaktır. Nihayetlerdeki siğil yuvaları ambar ağzı mezarna köşelerinden en fazla 150 milimetre uzaklığa konacaktır.

Kaide — XIV.

Ambar ağzı triz ve siğilleri

Ambar ağzı triz ve siğilleri kâfi derecede sağlam ve iyi bir durumda olacaktır.

Kaide — XV.

Ambar muşambaları

Fribord güvertesi ve üst yapı güverteleri üzerinde bulunan açık havaya mâruz her ambar ağızlarının üzerinde, tamamiyle su geçirmez, bir hale getirilmiş ve kâfi derecede dayanıklı her ambar ağzı için en az 2 adet ambar muşambası bulunacaktır. Muşamba malzemesinin jutten âri bulunduğu garanti edilecek ve her bir idare tarafından tâyin olunan sitandart ağırlığı ve kaliteyi haiz bulunacaktır.

Kaide — XVI.

Ambar ağzı kapaklarının tesbit emniyeti

Fribord ve üst yapı güvertelerinde bulunan açık havaya mâruz bütün ambar ağızlarında, ambar kapaklarını tesbite yarıyan trizlerin takılması için mapa, pim veya diğer tertibat bulunacaktır.

Ambar ağzı genişliği, ambar ağzı hizasında ölçülen güverte genişliğinin % 60 ından fazla olduğu ve ambar ağzı mezarna yüksekliği 610 milimetre olması gerektiği takdirde, ambar muşambası örtüldükten ve trizler konduktan sonra ambar kapaklarını özel bir tarzda tesbit için tertibat bulunacaktır.

Kaide — XVII.

Üst yapılar içinde kalan fribord güvertesindeki klâs 1 den daha az kifayetli kaplama tertibatını haiz olan yük ve diğer ambar ağızları

Bu ambar ağıblarının yapı tarzı ve teçhizatı en az XVIII nci kaidede tesbit edilmiş olan sitandartlara uygun olacaktır.

Kaide — XVIII.

Ambar ağzı mezarnaları ve kapama tertibatı

Üst yapılar içinde kalan fribord güvertelerinde olup klâs 2 ye göre kapama tertibatı bulunan yük, kömür ve diğer ambar ağızlarının mezarnaları en az 229 milimetre yüksekliğinde olacak ve üzerlerinde; mezarna yüksekliği 457 milimetre olan açık havaya mâruz yük ambar ağızlarındaki kadar kifayetli bir kapama tertibatı bulunacaktır.

Kapama tertibatının klâs 2 de tesbit edilmiş olandan daha az kifayetli bulunduğu hallerde ambar ağzı mezarna yüksekliği en az 457 milimetre olacak ve ambar ağızları, açık havaya mâruz ambar ağızlarındaki kadar kifayetli teçhizat ve kapama tertibatını haiz olacaktır.

Kaide — XIX.

Fribord ve set güvertelerde açık havaya mâruz durumdaki makine dairesi menfezleri

Bu gibi menfezler, kâfi derecede sağlam ve münasip tarzda takviye edilmiş çelik kaportalar ile kapatılmış olacaktır. Kaportaların diğer yapılarla muhafaza edilmemiş olmaları halinde, mukavemetlerine bilhassa önem verilecektir. Bu gibi kaportalardaki kapılar, çelikten ve yeter derecede takviyeli yapılmakla beraber yerlerine sabit bir şekilde bağlanacak tarzda ve her iki taraftan kapama ve emniyet tertibatına malik bulunacaktır. Bu menfezlerin eşikleri fribord güvertesi üzerinde en az 610 milimetre ve set güverte üzerinde ise en az 450 milimetre yükseklikte olacaktır.

Kazan kaportasının, baca ve makinalarının mezarnaları güverte üzerinden mâkul ve mümkün olduğu kadar yüksek olacaktır. Kazan kaporta menfezleri üzerinde yerlerine daimî tesbit olunmuş kuvvetli çelik kapaklar bulunacaktır.

Kaide — XX.

Set güverte hariç üst yapı güvertelerinde açık havaya mâruz durumdaki makine dairesi menfezleri

Bu gibi menfezler kâfi derecede sağlam ve münasip tarzda takviye edilmiş çelik kaportalarla kapatılmış olacaktır. Bu gibi kaportaladdaki kapılar, sağlam yapılmakla beraber yerlerine sabit bir şekilde bağlanacak ve her iki taraftan kapama ve emniyet tertibatına malik bulunacaktır. Bu menfezlerin eşikleri üst yapı güvertesi üzerinden en az 380 milimetre yükseklikte olacaktır.

Kazan kaportasının, baca ve manikaların mezarnaları güverte üzerinden mâkul ve mümkün olduğu

kadar yüksek olacaktır. Kazan kaporta menfezleri üzerinde yerlerine daimî tesbit olunmuş kuvvetli çelik kapaklar bulunacaktır.

Kaide — XXI.

Klâs 1 den daha az kifayetli kapama tertibatı ile mücehhez üst yapılar içinde kalan fribord güvertesi üzerindeki makine dairesi menfezleri

Bu gibi menfezler münasip şekilde takviye edilmiş çelik kaportalarla kapatılmış olacaktır. Bu gibi kaportalardaki kapılar sağlam yapılacak daimî olarak kaportaya bağlanacak ve emniyetle kapatılabilir evsafta olacaktır.

Bu menfezlerin mezarnalarının güverteden yüksekliği üst yapıların kapama tertibatı klâs 2 ye göre olduğu takdirde en az 229 milimetre ve klâs 2 den daha az kifayetli bulunduğuna göre ise en az 380 milimetre olacaktır.

Kaide — XXII.

Mezarnasız kömürlük ağızları

Mezarnasız kömürlük ağızları üst yapı güvertelerine tertip olunabilir. bu takdirde ağızlar demir veya çelikten sağlam bir tarzda yapılmış ve bağlantıları kılavuzlu veya süngülü olacaktır. Bu ağızlar menteşeli kapaklarla emniyete alınmadığı takdirde daimî bir zincir tertibatı ile teçhiz edilecektir. Özel seferler yapan küçük gemilerdeki mezarnasız kömürlük ağızlarının durumları fribord tâyinine yetkili makamlara bırakılmıştır.

Kaide — XXIII

Merdiven kaportaları

Fribord güvertesindeki açık havaya mâruz merdiven kaportaları ile kapalı üst yapı güvertelerindeki merdiven kaportaları, iniş merdivenleri sağlam bir tarzda yapılacaktır. Bu ağızlardaki kapı eşikleri ambar ağzı mezarnaları için tasrih edilen yükseklikte olacaktır. (IX ve XVIII nci kaidelere bak). Kapılar sağlam bir tarzda yapılacak ve her iki tarafından kapatılıp emniyete alınabilecektir. Baş bodoslamadan itibaren gemi boyunun dörtte bir mesafesi içerisinde bulunan sahadaki merdiven kaportaları, çelikten yapılacak ve güverte saçlarına perçinlenmiş olacaktır.

Kaide — XXIV.

Fribord ve üst yapı güvertelerinin açık kısımlarındaki makineler

Fribord güvertesi altındaki mahallere veya mahfuz yahut klâs 1 e göre kapama tertibatı bulunan üst yapı güverteleri altındaki mahallere ait makinelerin sağlam bir tarzda yapılmış çelik mezarnaları bulunacaktır. Bu mezarnalar güverteye, merkezden merkeze dört kutur aralıklı perçinle veya eşdeğerde diğer bir vasıta ile sabit bir tarzda bağlanacaktır. Mezarna kaidesine gelen güverte levhaları, kemereler arasında kifayetli bir tarzda takviye edilecektir. Manika menfezleri kifayetli bir kapama tertibatı ile teçhiz olunacaktır.

Fribord güvertesi üzerinde veya baş bodoslamadan itibaren gemi boyunun dörtte biri kadar mesafe dâhilinde olan bir üst yapı güvertesinde bulunan ve takıp çıkarılabilen kapama tertibatını haiz makinelerin mezarna yüksekliği en az 915 milimetre olacaktır. Üst yapı güvertelerini açık havaya mâruz diğer sahalarında bulunan makinaların mezarna yüksekliği en az 760 milimetre olacaktır. Bir manika mezarnasının yüksekliği 915 milimetreden fazla olduğu takdirde özel bir tarzda takviye edilecek ve emniyete alınacaktır.

Kaide — XXV.

Hava boruları

Safra ve diğer tanklara ait hava boruları fribord veya üst yapı güverteleri üzerine kadar uzandığı takdirde boruların açıkta kalan kısımları sağlam bir tarzda yapılmış olacaktır. Fribord güvertesi üzerindeki havuzlarda bulunan hava borularının güverteden boru ağzına kadar yüksekliği en az 915 milimetre, set güverte üzerinde 760 milimetre ve diğer üst yapı güverteleri üzerinde ise 457 milimetre olacaktır. Hava borularının ağızları kifayetli bir kapama tertibatı ile teçhiz edilecektir.

Gemi bordalarındaki menfezler

Kaide — XXVI.

Giriş, yük ve kömür lûmbarları ve saire

Fribord güvertesi altında kalan dış kaplamadaki menfezlere su geçmez kapı veya kapak konacaktır. Bu kapı veya kapaklar ve bunların emniyet tertibatları kâfi derecede sağlam olacaktır.

Kaide — XXVII.

Frengi delikleri ve sıhhi tesisata ait disçarç boruları

Fribord güvertesi altında kalan mahallerden bordoya verilen disçarç boru ağızlarına gemi içerisine su girmesini önliyecek kifayette ve kolayca erişilebilir bir tertibat yapılacaktır. Her müstakil disçarç borusu ağzına, fribod güvertesinin üzerinde kalan bir mahalden kapatılabilecek bir tertibatı haiz otomatik geri döndürmez bir valf konacak yahut işletme esnasında üst taraftaki valf normal servis şartlarında her zaman muayene edilebilecek tarzda tertip olunmuş direk bir kapama tertibatı olmıyan iki otomatik geri döndürmez valf konacaktır. Direk kumanda edilen valf her an için kolaylıkla erişilebilir durumda olacak ve kapalı veya açık olduğunu gösteren bir müş'ir tertibatı bulunacaktır. Bordya tesbit olunan valfların dökme demirden yapılmasına müsaade olunmaz.

Bu gibi disçarç borularının iç taraftaki ağızları için mevki ve tipi göz önünde tutularak yetkili makam tarafından kapalı üst yapılar dâhilindeki disçarçlarınkine benzer ahkâm konabilir.

Klâs 1 e göre kapama tertibatı bulunmıyan üst yapılara konan frengi delikleri, fribord güvertesi altına kazaen su yürüme ihtimalini önliyecek tesirli bir tertibat ile teçhiz olunacaktır.

Kaide — XXVIII.

Borda, lûmbozları

Fribord güvertesinin veya klâs 1 yahut 2 ye göre kapama tertibatı ile mücehhez üst yapı güvertelerinin altında kalan mahallerdeki lûmbozların iç kısmında, su geçirmez şekilde emniyetle kapanabilen ve yerlerine sabit olarak bağlanmış bulunan kör kapaklar bulunacaktır.

Üst yapıların, güverte yolcusundan gayrı yolcular veya mürettebata tahsis edilmesi halinde, bu gibi mahallerde, yerlerine sabit bir şekilde bağlı bulunmıyan kör kapaklar bulundurulabilir. Ancak bunların lüzumu anında hemen erişilip kullanılmalarını mümkün kılmak üzere, lûmbozlara çok yakın yerlere konmuş olmaları şarttır.

Lûmbozlar ve kör kapakları sağlam ve tasvibedilmiş tarzda imal edilmiş bulunacaklardır.

Kaide — XXIX.

Vardevelâlar

Fribord ve üst yapı güvertelerinin havaya mâruz bütün kısımlarında, kâfi derecede sağlam vardevelâ veya küpeşte bulunacaktır.

Kaide — XXX.

Su lûmbarları

Fribord ve üst yapı güvertelerinin havaya mâruz kısımlarındaki küpeşteler havuz teşkil ettiği takdirde güvertede birikecek suyu süratle akıtabilecek kifayetli tertibat yapılacaktır. Fribord veya set güvertedeki her bir havuzda her borda için gereken su lûmbarlarının asgari satıhları aşağıdaki cetvelde verilmiştir.

Diğer her hangi bir üst yapı güvertelerindeki havuzlarda bulunan su lûmbarlarının asgari satıhları bu cetvelde verilenin yarısı kadar olacaktır. Havuz boyu gemi boyunun 0,7 sinden fazla olduğu takdirde cetvelde verilen kıymetler tadil edilebilir.

Su lûmbarları mesaha cetveli

Havuzdaki küpeşte uzunluğu metre olarak	Her bordadaki su lûmbarlarının mesahası desimetre kare
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
19,81 den yukarı	Küpeşte boyunun her 1,52 metre fazlalığı için 9,3 desimetre kare artırılır.

Su lûmbarlarının alt kenarları mümkün olduğu kadar güverte hizasına yakın olacak ve tercihan seringer köşebendinin üst kenarından yüksekte bulunacaktır. Cetvel gereğince lüzumlu su lûmbarları mesahasının üçte ikisi, havuzun gemi ortasına yakın bulunan yarı kısmına tertip olunacaktır. Şir eğimi standarttan az olan gemilerde, su lûmbarları mesahası uygun olarak artırılacaktır.

Küpeştelerdeki bütün bu menfezler, aralıkları takriben 23 santimetre olan köşebent veya demir çubuk vasıtasiyle emniyete alınacaktır. Su lûmbarlarına borda kapağı tertibedildiği takdirde, sıkışmaması için kâfi derecede boşluk bırakılacaktır. Menteşelerin pirinç pinleri olacaktır.

Kaide - XXXI.

Mürettebatın korunması

İkamet mahallerine gidiş, geliş esnasında mürettebatı korumak için, asma köprü, can halatı veya buna mümasil diğer tesirli tertibat yapılacaktır. Düz güverteli gemilerde mürettebatın ikametlerine mahsus binaların mukavemeti, üst yapı güvertelerindeki perdeler için istenilen mukavemete muadil olacaktır.

Kısım : III.

Makineli gemilerin yükleme sınırları

Kaide — XXXII.

Boy (L)

Kaideler ve fribord cetvellerinde kullanılan gemi boyu, yaz yükleme su hattı üzerinde baş bodoslamanın ön kenarı ile dümen bodoslamasının arka kenarı arasındaki metre olarak ölçülen uzunluktur. Dümen bodoslaması bulunmadığı takdirde gemi boyu, baş bodoslamasının ön kenarı ile, dümen boğazı mihveri arasında ölçülür.

Kruser kıçlı gemilerde, gemi boyu olarak yaz yükleme su hattı üzerindeki tam uzunluğun % 96 sı alınır. Ancak baş bodoslama ön kenarı ile dümen boğazı mihveri arasındaki mesafe bu boydan büyük olduğu takdirde, büyüğü gemi boyu olarak alınır.

Kaide — XXXIII.

En (B)

Gemi eni, demir veya çelik teknelerde postaların dış kenarlarından, ahşap veya kompozit teknelerde kaplama tahtalarının dış kenarından gemi ortasında metre olarak ölçülen en büyük genişliktir.

Kaide — XXXIV.

Kalıp derinliği

Kalıp derinliği, omurga üst kenarından bordada fribord güvertesi kemerleri üst kenarına kadar dikine ve gemi ortasında metre olarak ölçülen yükseklikttir. Ahşap ve kompozit teknelerde bu derinlik omurga aşozu alt kenarından ölçülür. Arzani büyük kesitin alt kısımlarında, gemi şekli içe eğimli olduğu takdirde veya omurga kaplama sıralarında kalın burma tahtası kullanıldığında kalıp derinliği, düz karina kısmının temdidinin omurga ile kesiştiği noktadan ölçülür.

Kaide — XXXV

Fribord için derinlik (D)

Fribord cetvellerinin kullanılması için alınacak derinlik, kalıp derinliğine stringer levhası kalığının ilâvesiyle elde edilir, yahut $\frac{T\,(L-S)}{L}$ formülünün verdiği değer stringer levhası kalınlığından daha büyükse bu değer ilâve edilir.

Bu formülde :

T, açık havaya mâruz güvertenin, güverte menfezleri civarından uzak bir yerde ölçülecek ortalama kalınlığını,

S, kaide (XL) da tarif edildiği gibi üst yapıların mecmu boyunu ifade ederler.

Dış kaplamanın üst kısımları mûtat şekil dışında bulunduğu takdirde (D) derinliği, dik bordalı ve sitandart kemere sehimli ve üst kısımlarının yüzeyi hakiki maktaı âzamın mukabil yüzeyine eşit olan bir maktaı âzama göre tâyin olunur. Dış kaplama üst kısımlarında basamak veya köşe bulunduğu takdirde -- meselâ taret güverteli gemilerde olduğu gibi - eşit yüzeyin hesaplanmasında, basamak veya köşenin üst kısmında kalan yüzeyin % 70 i alınır.

Gemi ortasında en az 0,61 uzunluğunda kapalı bir üst yapı olmıyan, komple bir trank bulunmıyan veya bütün gemi boyunca kısmi ve kapalı üst yapılar arasında trank vasıtasiyle iştiraki bulunmıyan bir gemide, (D) değeri $\frac{L}{15}$ ten küçük olduğu takdirde, cetvelleri kullanmak için $\frac{L}{15}$ ten küçük olan bir derinlik alınamaz.

Kaide — XXXVI

Narinlik kat sayısı (c)

Fribord cetvellerinin kullanılmasına yarıyan narinlik kat sayısı :

$c = \frac{\Delta}{1{,}025 . L . B . d1}$ formülü ile tâyin olunur.

Burada Δ kalıp derinliğinin % 85 i olan d_1 kalıp ortalama su çekiminde geminin ton olarak deplâsmanıdır. (Şaft kovanı hariç) c katsayısı 0,68 den az alınamaz.

Kaide — XXXVII.

Mukavemet

Fribord tâyin eden makam, fribordu tâyin edilecek gemilerde bünye mukavemetinin kâfi olduğuna kanaat gettirecektir.

İdare tarafından tanınmış bir klâs müessesesinin en yüksek sitandart kaidelerine uygun gemiler, kaidelere göre tâyin olunan asgari fribord için yeter derecede sağlam addedileceklerdir.

İdare tarafından tanınmış bir klâs şirketinin en yüksek sitandart kaidelerine uymıyan gemilere, fribord tâyin eden makam lüzum göreceği miktarda daha büyük fribord verecektir. Bu tâyine bir esas teşkil eden mukavemet modülleri aşağıya dercedilmiştir.

Malzeme : Gemi teknesinin inşa edileceği malzemenin mukavemet modülüne esas, Simens - Martin usulüne (Asit veya Baz astarlı) göre istihsal olunan ve çekme gerilmesi 41 - 50 kg./mm² bulunan ve 203 milimetre uzunlukta asgari % 16 uzama miktarını haiz olan yumuşak çelik kabul olunmuştur.

Mukavemet güvertesi : Mukavemet güvertesi, tulâni bağlara dâhil edilen ve gemi ortasında, gemi boyunun yarısı kadar uzunluktaki tulâni girişin esas kısmını teşkil eden en üst güvertedir.

Mukavemet güvertesine kadar derinlik (Ds) : Mukavemet güvertesine kadar derinlik; gemi ortasında ve omurga üzerinden mukavemet güvertesi kemeresinin üst kenarına kadar bordada dikey ve metre olarak ölçülen mesafedir.

Su çekimi (d) : Su çekimi, omurga üzerinden fribord dairesi merkezine kadar gemi ortasında dikey ve metre olarak ölçülen mesafedir.

Tulâni mukavemet modülü : Tulâni mukavemet modülü : $\frac{I}{y}$ maktaı âzamın menfezler hizasından ve perçin delikleri için tenzilât yapılmadan tarafsız eksene göre hesaplanmış 1 atalet momentinin tarafsız eksenden mukavemet güvertesi kemeresinin bordada üst kenarına kadar olan y mesafesine bölünmesine eşittir. Kesitler milimetre kare ve uzunluklar metre olarak ölçülecektir.

Mukavemet güvertesi altında boydan boya devam eden bütün tulânî girderlerin, hassaten destek vazifesi görmek üzere yapılmış olanları hariç, hepsi bu hesaba dâhildir. Mukavemet güvertesi yukarısında yalnız stringer köşebendi ile şir kaplama sırasının güverteden taşan kısımları hesaba dâhil edilir.

Malzeme için gereken tulâni mukavemet modülü f. d. B. şeklinde ifade olunur. Bu formülde f katsayısı aşağıdaki cetvelden alınır.

L	f	L	f
30,48	3810	109,75	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13125	164,59	39053
91,44	14710	170,09	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

Cetvelde verilmiş olan gemi boyları arasında kalan uzunluklar için f değeri enterpolâsyon yoliyle tâyin edilir.

Bu formül; L boyu 182,88 metreyi geçmediğine ve B genişliği ($\frac{L}{10}$ + 1,52) ile ($\frac{L}{10}$ + 6,10) arasında bulunduğuna (her iki limit dâhil) ve $\frac{L}{D_s}$ oranı 10 ile 13,5 (her iki limit dâhil) arasında bulunduğuna göre muteberdir.

Posta : Posta modülünün hesabında posta, kalınlık ve ölçüleri yekdiğerine eşit olan köşebent ve makûs köşebentten mürekkep kabul olunmuştur.

Posta modülü : En alt kemere sırası altında kalan maktaı âzam posta modülü $\frac{I}{y}$ perçin ve cıvata delikleri çıkarılmadan posta kesidinin tarafsız eksene göre I atalet momentinin tarafsız eksenden posta kesidinin en dış kısmına kadar olan y mesafesine bölümüne eşittir. Posta modülü cm^3 olarak ölçülür.

Posta modülü için gereken kıymet : $\frac{s\,(d-t)\,.\,(f1+f2)}{1000}$ şeklinde ifade olunur. Bu formülde :

s, Metre olarak posta aralığını;

t, Gemi ortasında omurganın üst kenarından dabılbatum üst kaplamasının alabandada üst kenarı ile, sintine dönümü braketinin üst kenarı ortasında bulunan bir noktaya kadar dikine ve metre olarak ölçülen mesafedir. (Şekil 2 ye bak.)

Gemide dabılbatum bulunmadığı takdirde t mesafesi, gemi merkezinde döşek üst kenarı ile, gemi alabandasında döşek üst kenarı ortasında bulunan bir noktaya kadar ölçülür.

f_1, H yüksekliğine bağlı bir katsayıdır. H yüksekliği; dabılbatumlu gemilerde, en alt kemere sırası braketinin ortasından, alabandada dabılbatum üst kaplamasının üst kenarı ile, alabandada sintine dönümü braketinin üst kenarı, ortasında bulunan bir noktaya kadar dikine ve metre olarak ölçülen mesafedir. (Şekil 2 ye bak) Gemide dabılbatum bulunmadığı takdirde H mesafesi, gemi merkezinde döşek üst kenarı ile, gemi alabandasında döşek üst kenarı ortasında bulunan bir noktaya kadar ölçülür. Gemi şekli dolayısiyle postaların mukavemeti arttığı takdirde, buna mütenazır olarak f_1 sayısı azaltılır.

f_2 K yüksekliğine bağlı bir katsayıdır. K yüksekliği; en alt kemere arasının alabandada üst kenarından, fribord güvertesinin alabandada 2,286 metre yukarısında bir noktaya kadar veya üst yapılar bulunduğuna göre; fribord güvertesinin alabandada 3,81 metre yukarısında bir noktaya kadar dikine ve metre olarak ölçülen mesafedir. (Şekil 2 ye bak)

f_1 ve f_2 katsayılarının değerleri aşağıdaki cetvelden alınacaktır.

H Metre olarak	f_1	K Metre olarak	f_2
0	19 050	0	0
2,133	23 283	1,524	1 058
2,743	26 458	3.048	2 117
3,353	31 750	4,572	4 233
3,962	40 217	6,096	6 350
4,572	50 800	7,620	9 525
5,182	62 442	9,144	13 758
5,791	76 200	10,668	19 050
6,401	91 017	12,192	25 400
7,010	107 950		
7,620	124 883		

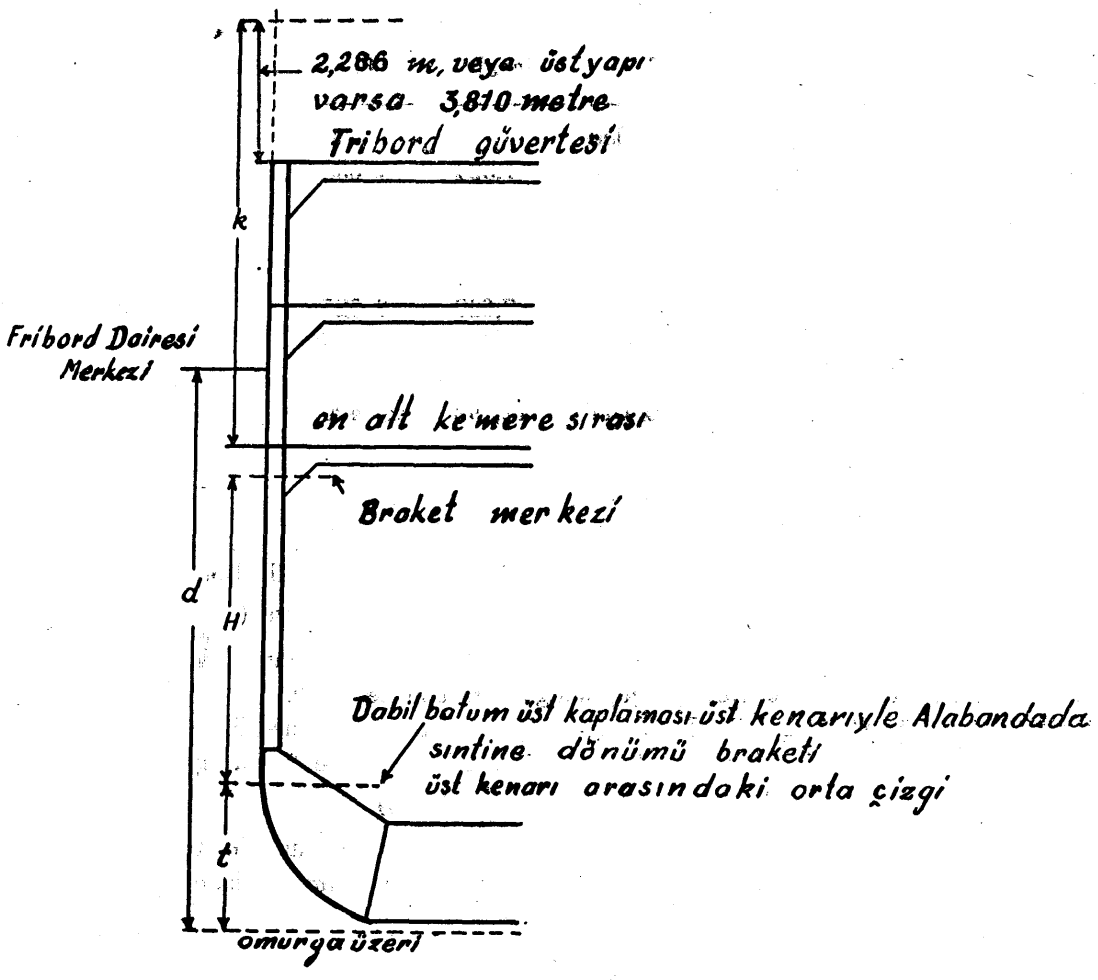
Arada kalan değerler enterpolâsyon yolu ile tâyin olunur.

Bu formül, (D) kıymeti 4,57 metre ile 18,29 metre arasında (her iki limit dâhil), (B) genişliği ($\frac{L}{10}$ + 1,52) ile ($\frac{L}{10}$ + 6,10) arasında (her iki limit dâhil), ve ($\frac{L}{D_s}$) oranı 10 ile 13,5 (her iki limit dâhil) arasında bulunduğuna ve postanın dış kenarından, ilk puntel sırası merkezine kadar yatay uzaklık 6,10 metreyi geçmediğine göre muteberdir.

Basit şekilli, tek güverteli gemilerde H değeri 5,49 metreyi geçmediği takdirde, yukarda bildirilmiş olduğu tarzda tâyin olunan posta modülü, aşağıda verilen f_3 katsayısı ile çarpılır.

$$f_3 = 0{,}50 + 0{,}05 \left(\frac{H}{0{,}305} - 8 \right)$$

Postanın dış kenarından ilk puntel sırası merkezine kadar yatay uzaklık 6,10 metreyi geçtiği takdirde fribordu tâyin eden makam, gemide kâfi miktarda munzam mukavemet bulunduğuna kanaat getirecektir.



Şekil 2

Üst yapılar

Kaide — XXXVIII.

Üst yapı yüksekliği

bir üst yapının yüksekliği : Üst yapı güvertesi üst kenarı ile fribord güvertesi kemeresinin üst kenarı arasında kalan dikine en küçük mesafeden D ile kalıp derinliği arasındaki farkın (XXXIV ve XXXV) sayılı kaidelere bak) çıkarılmasiyle elde edilen yükseklikti r.

Kaide — XXXIX.

Sitandart üst yapı yüksekliği

Bir set güvertenin sitandart yüksekliği: boyu 30,5 metreye kadar (30,5 dâhil) olan gemiler için 0,91 metre, boyu 76,20 metre olan gemiler için 1,22 metre ve boyu 122,00 metre ve daha yukarı olan gemiler için 1.83 metredir. Diğer üst yapı güvertelerinin sitandart yüksekliği boyu 76,20 met-

reye kadar (76,20 dâhil) olan gemiler için 1,83 metre ve boyları 122,00 metre ve daha yukarı olan gemiler için de 2,29 metredir. Yukarda bildirilmiş olan boyların arasında kalan gemi boyları için üst yapı güvertesi yükseklikleri enterpolâsyon yoliyle tâyin olunur.

Kaide — XL.

Üst yapı boyu (S)

Bir üst yapının boyu, XXXII sayılı kaidede tarif edildiği gibi yaz yükleme su hattının nihayet noktalarından geçen şakuller arasında kalan ve bordadan bordaya kadar uzanan üst yapının kapalı kısımlarının ortalama uzunluğudur.

Kaide — XLI.

Kapalı üst yapı

Müstakil bir üst yapı ancak aşağıdaki şartlar tahtında kapalı farz olunabilir.

a) Üst yapıyı kuşatan bölme perdeleri kâfi derecede sağlam inşa edildiği takdirde (XLII. sayılı kaideye bak).

b) Bu perdelerdeki giriş, çıkış menfezlerinde klâs 1 ve 2 ye göre kapama tertibatı bulunduğu takdirde (XLIII ve XLIV sayılı kaidelere bak).

c) Üst yapının alabanda veya baş ve kıç taraf nihayetlerindeki diğer bütün menfezler hava tesiratına karşı kifayetli kapama tertibatını haiz olduğu takdirde,

d) Bölme perdesi menfezleri kapalı olduğu zaman, kıç ve orta kasaralardan mürettebat, makine, kömürlük ve diğer iş yerlerine her zaman için girilebilecek müstakil yollar bulunduğu takdirde.

Kaide — XLII.

Üst yapı bölme perdeleri

Baş, orta veya kıç kasaralarda açık havaya mâruz nihayet perdeler; aşağıdaki cetvelde gösterilen ve asgari fribord verilen gemi standartlarına uygun bulunduğu takdirde, fribord tâyin eden makam tarafından kâfi derecede sağlam yapılmış kabul edilir. Bu standardlara nazaran perde levha ve takviyelerinin boyutları 3 sayılı cetvele göre tâyin olunur. Takviyelerin birbirinden uzaklığı 0,76 metre olmalı, kıç ve orta kasaranın ön perdelerinin takviyeleri kifayetli şekilde güvertelerle irtibat ettirilmeli ve baş ve orta kasaraların arka nihayet perdelerinin takviyeleri, etek köşebendinden perde üst kenar köşebendine kadar bütün perde boyunca uzatılmalıdır.

Cetvel : 3

Üst yapıların muhafazasız ve standart yükseklikteki perdeleri

Orta kasara alın perdesi, boyu 0,4 L ve daha fazla olan muhafazasız kıç kasara perdesi		Kısmen muhafazalı veya 0,4 L den kısa kıç kasara perdesi		Boş ve orta kasaranın arka perdeleri	
Gemi boyu	Balblı takviye köşebendi	Gemi boyu	Takviye köşebendi	Gemi boyu	Takviye köşebendi
m.		m.		45,70	65 × 65 × 6,5
48,75	140 × 75 × 7,5	45,70	75 × 65 × 7,5	45,70	75 × 65 × 7,0
48,75	150 × 75 × 8,0	45,70	90 × 65 × 8,0	76,20	90 × 75 × 7,5
61,00	165 × 75 × 8,5	61,00	100 × 75 × 8,5	106,70	100 × 75 × 8,0
73,20	180 × 75 × 9,0	76,80	115 × 75 × 9,0		
85,35	190 × 75 × 9,5	91,45	130 × 75 × 9,5		
97,55	205 × 75 × 10,0	106,70	140 × 75 × 10,5		
109,75	215 × 75 × 10,5	121,90	150 × 75 × 11,0		
121,90	230 × 75 × 11,0	137,15	165 × 90 × 11,5		
134,10	240 × 90 × 11,5	152,40	180 × 90 × 12,0		
146,30	255 × 90 × 12,0	167,65	180 × 90 × 12,5		
158,50	265 × 90 × 12,5				
170,70	280 × 90 × 13,0				

Gemi boyu	Perde levhası	Gemi boyu	Perde levhası	Gemi boyu	Perde levhası
m.	mm.	m.	mm.	m.	mm.
61,00 ve aşağı	7,5	48,80 ve aşağı	6,0	48,80 ve aşağı	5,0
115,80 ve yukarı	11,0	122,00 ve yukarı	9,5	122,00 ve yukarı	7,5

Arada kalan gemi boyları için perde levhasınnı kalınlığı enterpolâsyon yoliyle bulunur.

Müstakil üst yapıların baş ve kıç perdelerindeki giriş, çıkış menfezleri için kapama tertibatı

Kaide — XLIII.

Klâs 1 e göre kapama tertibatı

Bu kapama tertibatı demir veya çelikten yapılacak, her halde perdelere sabit ve sağlam bir tarzda tesbit edilecek, çerçevesi olacak ve takviye edilecek ve bütün yapı tarzı perde kesilmemiş gibi sağlam olacak ve bundan başka kapalı vaziyette iken hava şartlarına karşı mhfuz bir durumda bulunacaktır. Kapak tertibatını emniyete alacak vasıtalar perdeye veya kapama tertibatına sabit bir tarzda tesbit edilecek ve kapama tertibatına tesbit edilenler perdenin her iki tarafından veya perdenin üzerindeki güverteden kapatılabilecek ve emniyete alınabilecek tarzda tertip olunacaktır. Giriş, çıkış menfezlerinin eşikleri güverte üzerinden en az 380 milimetre yüksekte olacaktır.

Kaide — XLIV.

Klâs 2 ye göre kapama tertibatı

Bu tertibat şunlardan ibarettir :

a) Sert ağaçtan yapılmış sağlam çerçeve içine alınmış genişliği 0,76 metreyi geçmiyen ve kalınlığı 50 milimetreden az olmıyan menteşeli kapılar;

b) Menfezlerin her iki tarafında bütün yüksekliğince perdeye perçinlenmek suretiyle tesbit edilmiş olan U köşebentlerinin içine sürülebilen portatif kalaslar; bu kalasların kalınlığı 0,76 metre veya daha az genişliğinde menfezler için en az 50 milimetre olacak ve bu kalınlık genişliğin her 380 milimetre artışı için 25 milimetre artırılacaktır.

Veya :

c) Eşit kifayette portatif levhalar.

Üst yapı güvertelerindeki menfezleri kapamak için muvakkat tertibat

Kaide — XLV.

Bir kapalı üst yapı güvertesinin vasat hattı üzerindeki menfezler için muvakkat kapama tertibatı şunlardan ibarettir :

a) Kifayetli şekilde güverteye perçinlenmiş ve yüksekliği en az 229 milimetre olan çelikten mezarna,

b) X sayılı kaideye göre ve lif halatla emniyet altına alınmış ambar ağzı kapakları; ve

c) Kaide XI, XII ve cetvel 1 ve 2 ye göre talep olunan ambar ağzı takviye kirişleri.

Müstakil üst yapıların müessir boyu

Kaide — XLVI.

Genel hususlar

Baş, orta ve kıç kasaraların açık havaya mâruz baş ve kıç nihayet perdeleri kâfi derecede sağlam yapılmadığı takdirde (kaide XLII ye bak) mevcut değil farz olunur.

Bir üst yapının borda kaplama levhalarında sabit kapama tertibatı bulunmıyan bir menfez varsa üst yapının menfez hizasındaki kısmının müessir boyu yok addedilir.

Bir üst yapının yüksekliği, sitandart yükseklikten az olduğu takdirde; boyu mevcut yüksekliğin sitandart yüksekliğe oranı kadar azaltılır. Üst yapının yüksekliği sitandart yükseklikten fazla olduğu takdirde boyunda bir artırma yapılmaz.

Kaide — XLVII.

Kıç kasara

Kâfi derecede sağlam bir perde bulunduğu ve giriş, çıkış menfezlerinde klâs 1 e göre kapama tertibatı mevcut olduğu takdirde müessir boy bu perdeye kadar olan boydur. Kâfi derecede sağlam olan perdedeki kapama tertibatı klâs 2 ye göre olduğu ve perdeye kadar boy 0,5 L veya daha az bulunduğu takdirde bu boyun % 100 ü, ve perdeye kadar boy 0,7 L veya daha ziyade olduğu takdirde bu boyun % 90 ı müessir boy olarak alınır. Perdeye kadar olan boy 0,5 L ile 0,7 L arasında ise buna tekabül eden müessir boy % 100 ile % 90 arasında yüzde olarak hesaplanır. Kâfi derecede sağlam, mücavir bir trank için tenzilât yapılan yerlerde (Kaide LI e bak), perdeye kadar olan boyun % 90 ı müessir boy olarak alınır. Açık bir kıç kasara veya kâfi derecede sağlam olan perde ötesinde imtidadeden açık bir kısım için müessir boy, bunların boylarının % 50 sidir.

Kaide — XLVIII.

Set güverte

Kâfi derecede sağlam ve delinmemiş perde varsa müessir boy bu perdeye kadar alınır. Perdede delik bulunduğu takdirde üst yapı, yüksekliği sitandart yükseklikten daha az olan kıç kasara olarak kabul edilir.

Kaide — XLIX.

Orta kaara

Orta kasaranın her iki nihayetlerindeki perdeler kâfi derecede sağlam olduğu ve bu perdelerdeki giriş, çıkış menfezlerinde klâs 1 e göre kapama tertibatı bulunduğu takdirde müessir boy olarak her iki perde arasındaki uzunluk alınır.

Ön perdede giriş, çıkış menfezlerindeki kapama tertibatı klâs 1 e göre arka perdedekiler de klâs 2 ye göre olduğu takdirde, perdeler arasındaki uzunluk müessir boy olarak alınır. Arka perde ile iştirakli ve kâfi derecede sağlam bir trank için azaltma kabul olunduğu takdirde (Kaide LI e bak), bu boyun % 90 ı müessir boy olarak alınır. Perdelerden her ikisinin de giriş, çıkış menfezlerindeki kapama tertibatı klâs 2 ye göre bulunduğu takdirde perdeler arasındaki uzunluğun % 90 ı müessir boy olarak alınır. Ön perdenin giriş, çıkış menfezlerindeki kapama tertibatı klâs 1 veya 2 ye göre olduğu ve arka perdede kapama tertibatı bulunmadığı takdirde perdeler arasıdaki uzunluğun % 75 i müessir boy olarak alınır.

Her iki perdenin giriş, çıkış menfezlerinde kapama tertibatı bulunmadığı takdirde perdeler arasındaki uzunluğun % 50 si müessir boy olarak alınır. Arka perde gerisinde uzanan açık kısım uzunluğunun % 75 i ve ön perdenin önünde uzanan açık kısım uzunluğunun % 50 si müessir boy olarak alınır.

Kaide — L.

Baş kasara

Kâfi derecede sağlam perde bulunduğu ve giriş, çıkış menfezlerindeki kapama tertibatı klâs 1 veya 2 ye göre olduğu takdirde; perdeye kadar olan uzunluk müessir boy olarak alınır. Kapama tertibatı bulunmadığı ve gemi baş taraf yarısında şir sitandart şirden az olmadığı takdirde, baş şakulden kıça doğru 0,IL mesafeden başa doğru olmak üzere baş kasara uzunluğunun % 100 ü müessir boy olarak alınır. Baş taraftaki şir, sitandart şirin yarısına eşit veya daha az olduğu takdirde, bu uzunluğun % 50 si müessir boy olarak hesaplanır. Eğer baş taraftaki şir sitandart şir ile sitandart şirin yarısı arasında bulunuyorsa buna tekabül eden müessir boy, sitandart şire ve sitandart şirin yarısına tekabül eden müessir boylar arasında yüzde olarak bir kıymettir. Perde gerisinde kalan veya baş şakulden 0,IL kadar dışarda bulunan, açık kısımların uzunluğunun % 50 si müessir boy olarak alınır.

Kaide — LI.

Trank

Gemi bordalarına kadar uzanmıyan trank veya benzeri binalar aşağıdaki şartlar altında kifayetli kabul olunur.

a) Trank en az bir üst yapı kadar sağlam olduğu takdirde;

b) Ambar ağızları trank güvertesi üstünde bulunduğu ve VIII ile XVI sayılı kaide hükümlerine uygun olduğu ve trank güvertesinin stringer genişliği geçide müsait ve kâfi derecede yan mukavemet sağlıyacak şekilde olduğu takdirde;

c) Trank güvertesinin veya diğer üst yapılara kifayetli sabit geçitlerle merbut müstakil

trankların vücuda getirdiği baş - kıç istikametinde vardevalârla mücehhez daimî bir çalışma plâtformu bulunduğu takdirde;

d) Manikalar trank tarafından yahut su geçmez kapaklar veya bu ayarda diğer bir vasıta ile muhafaza altına alındığı takdirde;

e) Açık havaya mâruz fribord güvertesinin, trank bulunan sahasında, en az yarı boyunca açık vardevelâ bulunduğu takdirde;

f) Makine kaportaları trank vasıtasiyle veya sitandart yükseklikte üst yapı yahut aynı yükseklikte ve metanette güverte evi vasıtasiyle muhafaza altına alındığı takdirde.

Orta ve kıç kasara perdelerindeki giriş, çıkış menfezleri kapama tertibatı klâs 1 e göre olduğu takdirde, kâfi derecede sağlam yapılmış bir trankın uzunluğunun % 100 ü, trankın ortalama genişliğinin B genişliğine oranı derecesinde küçültmek suretiyle üst yapıların müessir boyuna ilâve olunur. Bu perdelerdeki giriş, çıkış menfezlerinin kapama tertibatı klâs 1 e göre olmadığı takdirde, trank boyunun % 90 ı müessir boya ilâve edilir.

Bir trankın sitandart yüksekliği bir orta kasaranın sitandart yüksekliğine eşittir.

Trankın yüksekliği bir orta kasaranın sitandart yüksekliğinden az olduğu takdirde müessir boya yapılacak ilâve mevcut yüksekliğin sitandart yüksekliğe oranı kadar azaltılır. Aynı surette trank güvertesi üzerindeki ambar ağzı mezarnası sitandart mezarna yüksekliğinden az olduğu (kaide IX a bak) takdirde, trankın mevcut yüksekliği mevcut mezarna ile sitandart mezarna yükseklikleri arasındaki farka tekabül edecek miktarda azaltılır.

Vasat hattı üzerinde menfezler bulunan kapalı üst yapıların müessir boyu

Kaide — LII.

Güvertede vasat hattı üzerindeki menfezlerinde sabit kapama tertibatı olmıyan kapalı üst yapı

Güvertede vasat hattı üzerinde sabit kapama tertibatı olmıyan (kaide VIII ile XVI ya bak) bir veya birkaç menfez bulunan üst yapının müessir boyu aşağıda bildirildiği tarzda tâyin olunur.

1. Vasat hattı güverte menfezleri kifayetli ve muvakkat kapama tertibatı ile teçhiz edilmediği (Kaide XLV e bak) veya menfezlerin genişliği menfez ortasında, üstyapı güvertesi genişliği B_1 in % 80 i veya daha fazlası kadar olduğu takdirde bu kısımda gemi açık havuzlu gemi olarak kabul olunur. Ve bu havuz sahasına su lûmbarları tertibedilir. Menfezler arasında kalan üstyapının müessir boyu XLVII, XLIX ve L. sayılı kaidelere göre tâyin olunur.

2. Vasat hattı güverte menfezleri kifayetli ve muvakkat kapama tertibatı ile teçhiz edildiği ve menfezlerin genişliği $0{,}8B_1$ den az olduğu takdirde; müessir boy XLVII, XLIX ve L sayılı kaidelere göre tâyin olunur. Ancak müessir boyun tâyininde glâdora bölme perdelerindeki giriş çıkış menfezleri klâs 2 ye göre kapama tertibatını haiz ise bunlar klâs 1 e göre kapama tertibatını haiz kabul olunacaklardır. Mecmu müessir boy, yukarda 1) sayılı paragrafa göre tâyin olunan uzunluğa, bu uzunluk ile $\frac{B1-b}{B1}$ nispetinde küçültülmüş gemi boyu arasındaki farkı ilâve etmek suretiyle bulunur.

Bu formülde b, güverte menfezi genişliğini ifade eder; $\frac{B1-b}{B1}$ değeri 0,5 ten fazla olduğu takdirde 0,5 olarak alınacaktır.

Üstyapılar için friborddan yapılacak azaltmalar

Kaide — LIII.

Üstyapılar için azaltmalar

Üstyapıların müessir boyu 1,0 L olduğu takdirde friborddan yapılacak azaltma; 24,40 metre gemi boyu için 356 milimetre, 85,30 metre gemi boyu için 864 milimetre ve 122,00 metre veya daha fazla gemi boyu için de 1067 milimetredir. Bunların arasında kalan gemi boyları için friborddan yapılacak azaltma enterpolâsyon yoliyle tâyin olunur. Üstyapıların mecmu müessir boyu 1,0 L den küçük olduğu takdirde, friborddan yapılacak azaltmanın yüzde olarak miktarı aşağıdaki cetvele göre tâyin olunur.

Üst yapılar	Üst yapıların müessir boyu (E)											
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1 L	Satır
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Baş kasaralı ve müstakil orta kasarasız bütün gemiler	0	5,0	10,0	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
Baş kasaralı ve müstakil orta kasaralı bütün gemiler (*)	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

Şir

Kaide — LIV.

Genel hususlar

Şir, güverteden, gemi vasatında şir hattına teğet ve omurgaya paralel olarak, bordada çizilen bir itibari çizgiye kadar ölçülür.

Serviste kıça terimli olarak yapılmış gemilerde; tâyin olunan yükleme sınırını göstermek üzere gemi ortasından 0,25 L başa doğru bir ilâve marka konmak şartiyle şir, yükleme su hattından itibaren ölçülebilir. Bu marka fribord dairesine benziyecektir.

Düz güverteli gemilerde ve müstakil üst yapı bulunan gemilerde şir, fribord güvertesinden ölçülür.

Dış kaplama üst kısımlarında basamak veya köşe bulunan mûtat şekil dışı gemilerde şir, gemi ortasında eş değer derinliğe tekabül eden bir derinlik nazarı itibara alınarak ölçülür. (Kaide XXXV e bak).

Bütün fribord güvertesi boyunca standart yükseklikte üst yapılar bulunan gemilerde şir, üst yapı güvertesinden ölçülür. Bu yapıların mevcut yüksekliği standart yükseklikten fazla olduğu takdirde şir, standart yüksekliğe göre tâyin olunur.

Bir üst yapıyı çevreliyen perdelerde menfezler bulunmadığı, veya üst yapıyı çevreliyen perdelerde giriş çıkış menfezleri varsa ve bunlar klâs 1 e göre kapama tertibatının haiz bulunduğu ve üst yapı güvertesinin şiri en az açık havaya mâruz fribord güvertesinin şiri kadar olduğu takdirde fribord güvertesinin kapalı kısımlarının şiri hesaba dâhil edilmez.

(*) Müstakil orta kasaranın müessir boyu 0,2L den az olduğu takdirde yüzdeler A ve B satırları arasında enterpolâsyon yoliyle tâyin edilir.

Baş kasara bulunmadığı takdirde, yukardaki yüzdelerden 5 azaltılır.

Üst yapıların arada kalan uzunlukları için yüzdeler enterpolâsyon yoliyle tâyin edilir.

Kaide — LV.

Sitandart şir profili

Sitandart şir profilinin ordinatları, santimetre olarak aşağıdaki cetvelde verilmiştir, bu cetvelde L metre olarak gemi boyunu ifade eder.

Mevkii	Ordinatlar	Katsayı
A. P.	0,833 L + 25. 4	1
A. P. den 1/6 L ..	0, 37 L + 11,3	4
A. P. den 1/3 L ..	0,0 925 L + 2,825	2
Gemi ortası	0,	4
F. P. den 1/3 L ..	0,185 L + 5,65	2
F. P. den 1/6 L ..	0,74 L + 22,6	4
F. P.	1,666 L + 50,8	1

A. P. = Gemi yaz yükleme su hattında yüzerken kıç şakul.
F. P. = Gemi yaz yükleme su sattında yüzerken baş şakul.

Kaide — LVI.

Standard şir profiline nazaran farkların ölçülmesi

Mevcut şir profili standard şir profilinden farklı olduğu takdirde şir profilinin 7 ordinatı, cetvelde ordinatlar için verilmiş olan münasip katsayılarla çarpılmalıdır. Sitandart ile mevcut şir ordinatlarının katsayılarla çarpımlarının toplamları arasındaki farkın 18 e bölünmesiyle çıkan netice standard şire nazaran şir fazlalığını veya eksikliğini gösterir. Şir profilinin arka yarısı sitandarttan yüksek ve ön yarısı sitandarttan alçak bulunduğu takdirde yüksek olan kısım nazarı itibara alınmaz, ve yalnız sitandart şirden olan eksiklik ölçülür.

Mevcut şir profilinin ön yarısı sitandart şirden yüksek ve arka yarısı sitandart şirin % 75 inden daha az olmadığı takdirde yüksek kısım için friborddan tenzilât yapılır. Mevcut şir profiilinin arka yarısı sitandart şirin % 50 sinden daha az ise ön taraftaki şir fazlalığı nazarı itibara alınmaz. Geminin arka yarısındaki şir, sitandart şirin % 50 si ile % 75 i arasında bulunursa geminin baş yarısındaki şir fazlalığı için ikisi arasında bir tenzilâta müsaade olunur.

Kaide — LVII.

Standard şir profiline nazaran mevcut farklar için yapılacak düzeltme

Şir düzeltmesi : — Mevcut şir fazlalık veya eksikliğinin (LVI ncı kaideye bak) $(0,75 - \frac{S}{2L})$ e çarpımı ile elde edilir. Bu formülde S, (XL) cı kaideye göre tarif edilen üst yapıların mecmu uzunluğunu ifade eder.

Kaide — LVIII.

Şir eksikliği için ilâve

Mevcut şir sitandarttan küçük olduğu takdirde yapılacak şir düzeltmesi (LVI ncı kaideye bak) neticesi friborda ilâve edilir.

Kaide — LIX.

Fazla şir için azaltma

Düz güverteli gemilerde ve vasattan güvertenin başa doğru 0,I L ile kıça doğru 0,I L miktarını kaplıyan kapalı üst yapısı bulunan gemilerde; şir fazlalığı için yapılacak şir düzeltmesi (LVII sayılı kaideye bak) friborddan çıkarılır. Müstakil üst yapılı gemilerde gemi ortası kapalı üst yapı ile örtülü değilse friborddan indirme yapılmaz. Kapalı üst yapısı vasattan başa doğru 0,I L ile kıça doğru 0,I L den daha az yer örten gemilerde friborddan yapılacak indirme enterpolasyon yoliyle bulunur.

30,5 metrelik gemi boyu için şir fazlalığından dolayı friborddan yapılacak âzami indirme miktarı 38 milimetredir. Ve bu indirme miktarı beher 30,5 metre gemi boyu artışı için 38 milimetre artırılır.

Kemere sehimi

Kaide — LX.

Sitandart kemere sehimi

Fribord güvertesinin sitandart kemere sehimi, gemi eninin 1/50 sidir.

Kaide — LXI.

Kemere sehimi için düzeltme

Fribord güvertesinin kemere sehimi sitandarttan büyük veya küçük ise; sitandart sehimi ile mevcut sehimi arasındaki farkın dörtte birinin fribord güvertesinin kapalı üstyapı ile örtülü olmıyan kısmının uzunluğunun fribord güvertesi boyuna oranı ile çarpımı kadar fribord mütenaziran azaltılır veya artırılır. Tenzilâta müsaade olunan âzami kemere sehimi sitandart kemere sehiminin en fazla iki mislidir.

Asgari fribordlar

Kaide — LXII.

Yaz fribordu

En az yaz fribordu, fribord cetvellerinden alınıp sitandart değerlere nazaran mevcut farklar için düzeltilen ve üstyapılar için azaltma yapılarak meydana çıkan friborddur.

Fribord güvertesinin üst yüzü ile dış kaplamanın dış yüzünün kesiştiği noktadan ölçülen deniz suyunda fribord, hiçbir zaman 51 milimetreden az olamaz.

Kaide — LXIII.

Tropik fribord

Tropik bölgelerde asgari fribord omurga üzerinden fribord dairesi merkezine kadar ölçülen yaz su çekiminin 1/48 miktarını yaz fribordundan çıkarmakla elde edilir.

Fribord güvertesi üst yüzü ile dış kaplamanın dış yüzünün kasiştiği noktadan ölçülen deniz suyunda fribord, hiçbir zaman 51 milimetreden az olamaz.

Kaide — LXIV.

Kış fribordu

Asgari kış fribordu omurga üzerinden fribord dairesi merkezine kadar ölçülen yaz su çekiminin 1/48 ini, yaz friborduna ilâve etmekle elde edilir.

Kaide — LXV.

Kuzey - Atlântik kış fribordu

Boyu 100,50 metreden büyük olmıyan ve kış aylarında Kuzey - Atlântikin 36 derece Kuzey arzı yukarısına sefer yapan gemilerin asgari fribordu; kış friborduna 51 milimetre ilâve etmek suretiyle elde edilir. Boyu 100,50 metreden fazla olan gemiler için bu fribord kış friborduna tekabül eder.

Kaide — LXVI.

Tatlı suda fribord

Kesafeti 1 olan tatlı suda asgari bribord, deniz suyundaki asgari friboddan $\frac{\Delta}{40.T}$ santimetre çıkarmak suretiyle elde edilir. Bu formülde :

Δ = Yaz yükleme su hattında ve deniz suyunda ton (1000 kilogram) olarak deplâsmanı,

T = Yaz yükleme su hattında ve deniz suyunda beher santimetre batmaya tekabül eden deplâsman artışını ifade eder.

Yaz yükleme su hattındaki deplâsman tam olarak tâyin olunamadığı takdirde omurga üzerinden fribord dairesi merkezine kadar ölçülen yaz su çekiminin 1/48 miktarı çıkarma değeri olarak kabul olunur.

Kaide — LXVII.

Makineli gemilerin fribord cetveli

Kaidelerdeki sitandartlara uygun makineli gemiler için esas olan asgari yaz fribordları

L m	Fribord mm	L m	Fribord mm	L m	Fribord mm	L m	Fribord mm
24,38	203	76,20	820	128,02	1 976	179,83	3 226
27,43	229	79,25	874	131,05	2 055	182,88	3 289
30,48	254	82,30	927	134,11	2 134	185,93	3 333
33,53	279	85,34	983	137,16	2 212	188,08	3 414
36,58	305	88,39	1 041	140,21	2 291	192,02	3 475
39,62	330	91,44	1 102	143,26	2 370	195,07	3 533
42,67	361	94,49	1 166	146,30	2 446	198,12	3 592
45,72	394	97,54	1 229	149,35	2 522	201,17	3 650
48,77	429	100,58	1 295	152,40	2 598	204,22	3 706
51,82	465	103,63	1 364	155,45	2 672	207,26	3 762
54,86	503	106,68	1 435	158,50	2 746	210,31	3 815
67,91	544	109,73	1 509	161,54	2 817	213,36	3 868
60,96	587	112,78	1 585	164,59	2 888	216,41	3 922
64,01	630	115,82	1 661	167,64	2 957	219,46	3 973
67,06	676	118,87	1 737	170,69	3 025	222,50	4 026
70,10	724	121,92	1 816	173,74	3 094	225,55	4 077
73,15	770	124,97	1 895	176,78	3 160	228,60	4 127

(i) Düz güverteli makineli gemilerin asgari fribordu cetvelde bulunan fribord değerlerine beher 30,5 metre gemi boyu uzunluğu için 38 milimetre ilâve etmek suretiyle elde edilir.

(ii) Arada kalan gemi boyları için fribord enterpolâsyon yoliyle tâyin olunur.

(iii) c değeri 0,68 den fazla olduğu takdirde fribord ($\frac{c + 0.68}{1,36}$) katsayısı ile çarpılır.

(iv) D değeri $\frac{L}{15}$ den fazla olduğu takdirde fribord, 8,33 (D — $\frac{L}{15}$) R milimetre kadar artırılır. Bu formülde : R, 118,9 metreden aşağı gemi boyları için $\frac{L}{3,96}$ ve 118,9 metre ile daha yukarı gemi boyları için de 30 dur.

Gemi ortasında en az 0,6 L uzunluğunda kapalı bir üst yapı, boydan boya uzanan bir komple trank veya boydan boya imtidat eden trankla irtibatlı mahfuz kısmı üst yapılar bulunan gemilerde D değeri $\frac{L}{15}$ den küçük olduğu takdirde fribord yukardaki miktarda küçültülür. Üst yapıların veya trankın yüksekliği sitandart yükseklikten küçükse azaltma, mevcut yüksekliğin sitandart yüksekliğe oranı kadardır.

(v) Gemi ortasında fribord güvertesine kadar olan mevcut derinlik, D değerinden büyük veya küçük olduğu takdirde bu derinlikler arasındaki fark milimetre olarak friborda ilâve veya friborddan tenzil edilir.

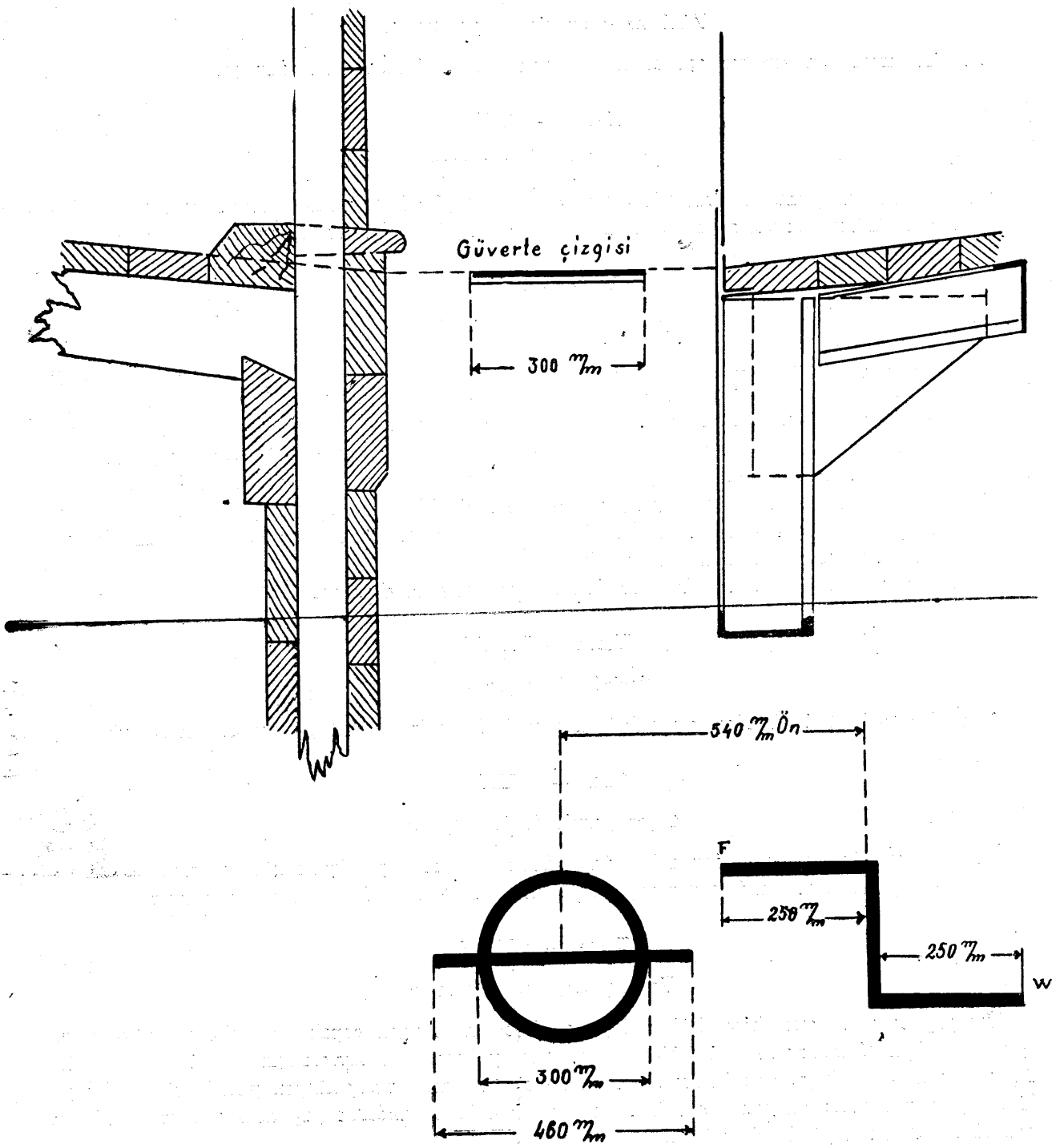
Kısım : IV.

Yelkenli gemilerin yükleme sınırları

Kaide — LXVIII.

Fribord dairesi ile ilgili çizgiler

Yelkenli gemilere kış ve tropik fribord çizgileri markalanmaz. Yelkenli gemilerin kışın ve tropik bölgelerde deniz suyunda âzami yüklenebileceği su hattı, fribord dairesinin merkezidir. (Şekil 3 e bak).



Şekil 3

Kaide — LXIX.

Yükleme sınırı tâyini için şartlar

Yükleme sınırı için gereken şartlar II nci kısımdaki kaidelerde izah edilmiştir.

Kaide — LXX.

Fribordun hesaplanması

Fribord makineli gemilerde friborda ait cetvelden hesaplandığı tarzda yelkenli gemiler için hazırlanmış olan fribord cetvelinden hesaplanır. Ancak aşağıdaki hususlar istisna edilmiştir.

Kaide — LXXI.

Fribord için derinlik (D)

Sintine kalkımı nisbeti beher metrede 125 milimetreden fazla olan yelkenli gemilerde omurga üzerinden dikine ölçülen mesafe, (kaide XXXIV e bak) geminin yarı eninde mevcut mecmu sintine kalkımı ile beher metrede 125 milimetre sintine kalkımı nispeti olmak üzere geminin yarı eninde bulunacak mecmu sintine kalkımı arasındaki farkın yarısı kadar azaltılır. Azaltma yapmak için alınacak en büyük sintine kalkımı nispeti yarı gemi eninin beher metresi için 208 milimetredir.

Maktaı âzamın alt kısımlarında gemi şekli içe eğimli olan veya omurga kaplama sıralarında kalınlaştırılmış burma tahtası bulunan teknelerde derinlik, karinenin düz kısımlarının temdidi ile omurga kenarının kesiştikleri noktadan ölçülür.

Fribord cetveli ile kullanılan derinlik, LL 12 den daha az alınamaz.

Kaide — LXXII.

Narinlik katsayısı (C)

Fribord cetveli ile kullanılan narinlik katsayısı, 0,62 den küçük ve 0,72 den büyük alınamaz.

Kaide — LXXIII.

Ahşap gemilerde üst yapılar

Ahşap gemilerde üst yapılardan dolayı friborddan azaltma yapabilmek için üst yapıların yapı tarzları ve kapama tertibatı, fribordu tâyin eden makamı tatmin edecek tarzda olmalıdır.

Kaide — LXXIV.

Üst yapılar için azaltmalar

Üst yapıların müessir boyu I,0L olduğu takdirde friborddan yapılacak azaltma : 24,4 metre gemi boyu için 76 milimetre ve 100,50 metre ve daha yukarı gemi boyları için de 711 milimetredir. Arada kalan gemi boyu uzunlukları için yapılacak indirme, enterpolâsyon yoliyle tâyin olunur. Üst yapıların mecmu müessir boyu I,0L den küçük olduğu takdirde yapılacak azaltma miktarı aşağıdaki cetvelden yüzde olarak alınır.

Üst yapıların tipi	Üst yapıların mecmuu müessir boyu (E) 0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L	Satır
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Orta kasarasız bütün gemiler	0	7	13,0	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100	A
Orta kasaralı bütün gemiler (*)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

Kaide — LXXV.

Asgari fribordlar

Kış fribordu için, friborda bir ilâve yapılmaz. Ve tropik fribord için de bir azaltmaya müsaade olunmaz.

Kuzey Atlantik'te 56° Kuzey arzdan daha yukarı mıntakalara kış aylarında yapılacak seferlerde fribord 76 milimetre artırılır.

Ahşap gemilerin tatlı suda fribordlarının hesaplanmasında su çekimi omurga aşozunun alt kenarından fribord dairesi merkezine kadar ölçülür.

Kaide — LXXVI.

Yelkenli gemiler için fribord cetveli

Kaidelerdeki sitandartlara uygun, demir ve çelikten düz güverteli yelkenli gemilerin asgari yaz, kış ve tropik fribordları

L Metre	Fribord Milimetre	L Metre	Fribord Milimetre	L Metre	Fribord Milimetre	L Metre	Fribord Milimetre
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1 359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1 430
30,48	328	48,77	655	67,06	1 026	88,39	1 501
33,53	378	51,82	716	70,10	1 090	91,44	1 572
36,54	432	54,86	777	73,15	1 156	94,49	1 643
39,62	485	57,91	838	76,20	1 222	97,54	1 717
				79,25	1 290	100,58	1 791

(i) Arada kalan gemi boyları için fribord enterpolâsyon yoliyle tâyin olunur.

(ii). c değeri 9,62 den fazla olduğu takdirde fribord $\frac{c + 0.62}{1,24}$ kat sayısı ile çarpılır.

(iii). D değeri $\frac{L}{12}$ miktarını aştığı takdirde friborda, $8,33 \left(D - \frac{L}{12}\right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62}\right)$ milimetre ilâve olunur.

iv). Gemi ortasında fribord güvertesine kadar mevcut derinlik, D değerinden büyük veya küçük olduğu takdirde derilikler arasındaki fark milimetre olarak friborda ilâve olunur veya friborddan çıkarılır.

(*) Orta kasaranın müessir boyu 0,2L den küçükse yüzde miktarlar, A ve B satırları arasında enterpolâsyon yoliyle tâyin olunur. Üst yapıların arada kalan boyları için yüzde miktarları enterpolâsyon ile bulunur.

Kaide — LXXVII.

Ahşap yelkenli gemiler için fribord

Ahşap yelkenli bir geminin fribordu, gemi demir veya çelikten yapılmış addedilerek verilecek fribordu tâyin eden makamın, geminin klâsifikasyon, yapı tarzı, yaşı ve durumunu göz önünde tutarak tesbit edececeği cezai ilâveler yapıldıktan sonra alacağı nihai friborddur.

Dhow (Arap gemisi), Junk (Çin gemisi), Prahu (bir nevi yelkenli tekne) ve saire gibi, iptidai ahşap gemilere idare tarafından pratik bakımdan kabili tatbik ve mâkul görüldüğü nispette, yelkenli gemilere ait kaideler tatbik olunmalıdır.

Kısım : V.

Güvertesinde kereste yükü taşıyan gemilerin yükleme sınırları

Tarifler

Güvertede kereste yükü : Güvertede kereste yükü tâbiri, fribord veya üst yapı güvertelerinin örtülü olmıyan kısımlarında taşınan kereste yükünü ifade eder. Kâğıt hamuru veya buna benzer yükler bu anlamın dışında kalır.

Kereste yükleme sınırı : Kereste yükleme sınırı, gemi aşağıdaki kaide ve şartlara uygun olarak güvertesinde kereste yükü taşıdığı zaman kullanılan özel bir yükleme sınırıdır.

Kaide — LXXVIII.

Gemi bordalarındaki markalar

Kereste yükleme sınırı : Muhtelif şartlara ve muhtelif mevsimlere göre âzami kereste yükleme sınırını gösteren çizgiler uzunluğu 250 milimetre genişliği 25 milimetre olan ve daire merkezinden kıça doğru 540 milimetre uzaklıktaki bir şakûli çizgiye dik olarak konulan ufki çizgilerdir. (Şekil 4). Bunlar normal yükleme sınırı çizgileri gibi markalanır, ve tasdik olunur. (Kaide V ilâ VII ye bak)

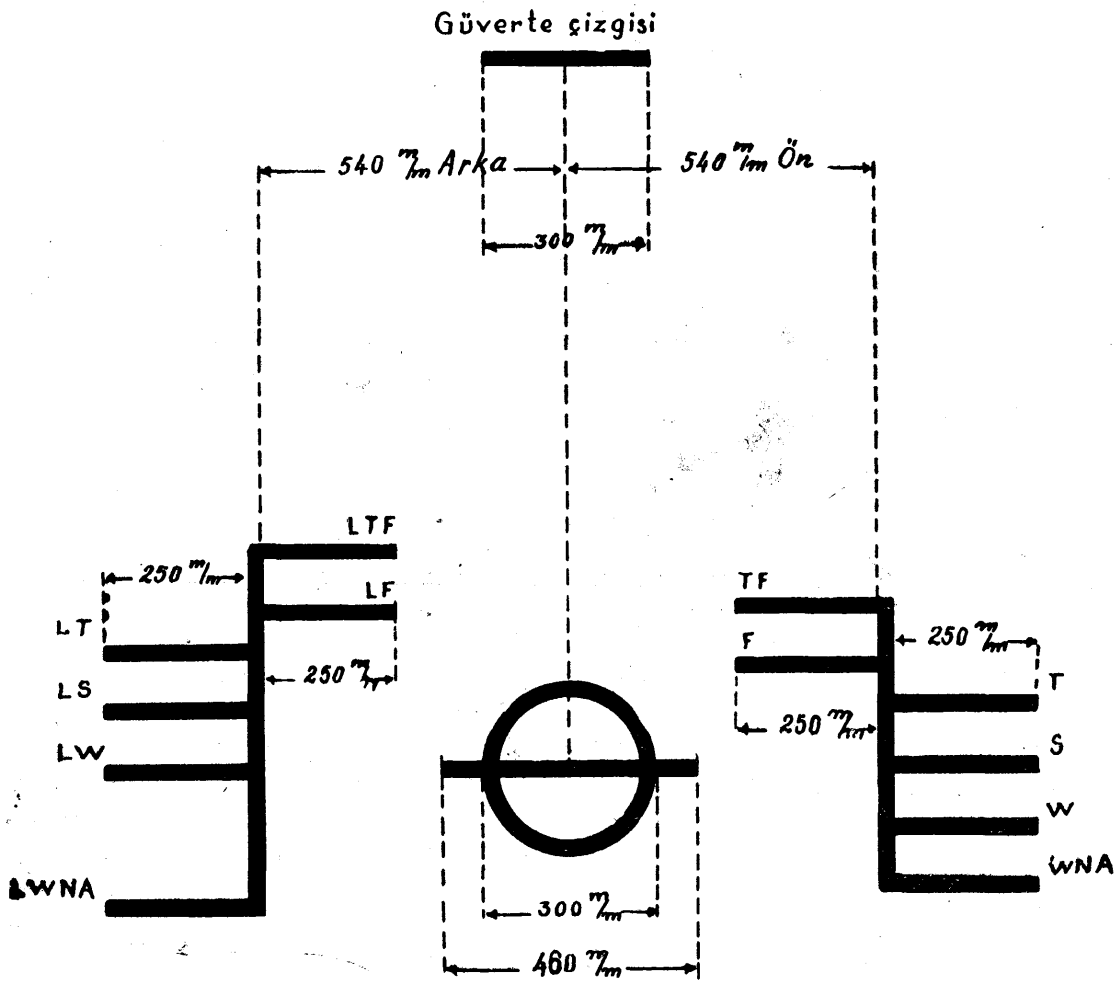
Yaz kereste yükleme sınırı : L S harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir.

Kış kereste yükleme sınırı : L W harflari markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir.

Kuzey Atlântik kış kereste yükleme sınırı : L W N A harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir.

Tropik kereste yükleme sınırı : L T harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir.

Yaz tatlı su kereste yükleme sınırı : L F harfleri markalanmış çizginin üst kenarı ile gösterilir. Tatlı su yaz kereste yükleme sınırı ile yaz kereste yükleme sınırı arasındaki fark, tatlı suda yükleme hallerinde diğer kereste yükleme sınırlarında yapılacak azaltmayı verir.



Şekil 4

Tropik bölgelerde tatlı su kereste yükleme sınırı : L T F harfleri markalanmış çizginin üst kenarı ile gösterilir. (1)

Daha fazla derinliğe yüklemek için ilâve şart ve kaideler

Kaide — LXXIX.

Geminin yapı tarzı

Geminin bünyesi, müsaade olunan daha büyük su çekimine ve güverte yükünün ağırlığına tekabül edecek derecede yeter mukavemeti haiz olacaktır.

---

(1) Denizlerde sefer yapan makineli gemiler nehir veya iç sulardan geçerken; bu sular sefer başlangıcı ile açık denize çıkacağı yere kadar lüzumlu yakacak ve saire gibi maddelerin ağırlıklarına tekabül edecek miktarda daha fazla derinliğe kadar yüklenmesine müsaade olunur.

Kaide — LXXX.

Üst yapılar

Gemid en az sitandart yükseklikte ve gemi boyunun % 7 si kadar uzunlukta baş kasara bulunacak ve buna ilâve olarak bir kıç kasara yahut kuvvetli çelik muhafazalı set güverte veya kıçta güverte evi mevcut olacaktır.

Kaide — LXXXI.

Makine kaportaları

Makine kaportaları, alabandalarına kereste yükü istif edilebilecek derecede yüksek ve sağlam yapılmış olmadıkça fribord güvertesi üzerindeki makine kaportaları en az sitandart yükseklikte bir üst yapı ile muhafaza altına alınmış olacaktır.

Kaide — LXXXII.

Dabılbatum tankları

Gemi boyunun yarısı kadar uzunlukta ve gemi vasatında tertip olunan dabılbatum tanklarında yeter miktarda tulâni taksimat bulunacaktır.

Kaide — LXXXIII.

Küpeşteler

Gemide ya, en az 990 milimetre yüksekliğinde üst kenarı takviyeli ve kemereler hizasında kuvvetli küpeşte payandaları ile güverteye bağlanmış ve lüzumlu su boşalma delikleri bulunan sabit küpeşte mevcut olmalı veyahut aynı yükseklikte ve özel tarzda kuvvetli yapılmış vardevela bulunmalıdır.

Kaide — LXXXIV.

Kereste yükü ile örtülen güverte menfezleri

Fribord güvertesi altındaki mahallere açılan menfezler emniyetli bir şekilde kapatılmış ve tirizlenmiş olacaktır. Kapaklar, ambar ağzı sürme kemerleri, ve omurgaları gibi bütün teçhizat yerine yerleştirilmiş olacaktır. Havalandırılması gereken ambarlarda manikalar kifayetli derecede muhafazalı olacaktır.

Kaide — LXXXV.

İstif

Fribord güvertesindeki havuzlara mümkün olduğu kadar sık istif edilmiş ve en az sitandart orta kasara yüksekliğine kadar kereste doldurulacaktır. Kış mevsiminde kış bölgesinde bulunan bir gemide fribord güvertesi üzerine konan güverte yükünün yüksekliği gemi genişliğinin üçte birinden fazla olamaz.

Güverteye konan her kereste yükü sıkı bir şekilde istif edilerek bağlanıp emniyete alınacaktır. Kereste yükü hiçbir veçhile geminin sevk ve idaresine ve gemide yapılacak gerekli işlere engel olmıyacak ve bütün sefer devamınca gemiye emniyetli derecede muvazene sağlıyacak tarzda bulunacaktır. Bu arada meselâ kerestenin su emmesiyle ağırlığın artacağı, yakacak ve kumanyanın kullanılmasiyle de ağırlığın azalacağı nazarı dikkate alınacaktır.

Kaide — LXXXVI.

Mürettebatın korunması, makine dairesi ve sair mahallere giriş, çıkış yerleri

Mürettebat mahallerine, makine dairesine ve gemi işlerinde kullanılması lüzumlu diğer bütün mahallere her an ulaşabilecek emniyetli ve yeter miktarda giriş yerleri mevcut olmalıdır. Böyle mahallere giden menfezlerin civarına yerleştirilecek güverte yükü, bu menfezler iyi bir şekilde kapatılabilecek ve su girmesine karşı emniyete alınabilecek tarzda istif edilmiş olacaktır. Mürettebatın emniyetle güvertede iş görmesini sağlamak üzere güverte yükünün her yanına ve yükün üzerinde en az 1,22 metre yüksekliğe kadar ve aralıkları 300 milimetreden fazla olmıyan korkuluk vardevelâları konacak veya can halatları gerilecektir. Üzerinden geçişi sağlamak maksadiyle yük yeter derecede düz istif edilmiş olacaktır.

Kaide — LXXXVII.

Dümen tertibatı

Dümen tertibatı, yükten zarar görmiyecek şekilde ve iyi bir tarzda emniyete alınmış olacak ve amelî bakımdan mümkün olduğu kadar ulaşılabilir durumda bulunacaktır. Ana dümen tertibatında bir ârıza vukuunda dümen idaresini temin edebilmek için gerekli hazırlık yapılacaktır.

Kaide — LXXXVIII.

Babadalyalar

Taşınan kerestenin cinsi desteklenmeyi icabettirdiği takdirde, ahşap veya madenden yapılmış ve taşınan kerestenin boy ve cinsine uygun olan fakat 5,05 metreyi geçmiyen aralıkla tertip olunmuş babadalyalar kullanılacaktır. Babadalyaların tesbiti için stringer levhasına kuvvetli köşebentler veya madenî papuçlar bağlanacak veyahut aynı derecede kifayetli bir tertibat yapılacaktır.

Kaide — LXXXIX.

Ligadoralar

Güvertede taşınan kereste yükü, bütün boyunca, aralıkları 3,05 metreyi geçmiyen müstakil ligadoralarla emniyet altına alınacaktır.

Üst sıra borda kaplamasına bu ligadoralar için, perçin edilen delik levhalar arası 3,25 metreyi geçmiyecektir. Ve bir üst yapı bir nihayet perdesinden birinci delik levhaya kadar mesafe 1,98 metreden fazla olmıyacaktır. Stringer levhasına munzam delik levhalar konabilir.

Ligadoralar iyi bir durumda bulunacak ve 19 milimetre bakla çapında dar baklalı zincirden veya eşit mukavemette ve üzerinde bosa kancası ve germe vidaları bulunan eğilebilir tel halattan yapılmış olacaktır.

Ligadora boylarını ayarlıyabilmek maksadiyle tel halat ligadoralara uzun lokmalı kısa bir zincir eklenecektir.

Kerestenin boyu 3,66 metreden az olduğu takdirde, ligadora aralıklarını buna mütenazır azaltmak veya elverişli diğer yedek bir tertibat yapmak gerekir.

Ligadoraların aralığı 1,52 metre veya daha az olduğu takdirde ligadora malzeme kalınlıkları azaltılabilir. Ancak zincirlerin bakla çapı 12,7 milimetreden az olmıyacak veya buna eşit mukavemette tel halat kullanılacaktır.

Ligadoraları tesbite yarıyan tertibatın mukavemeti, ligadora mukavemetine uygun olacaktır.

Üst yapı güvertesi üzerinde bulunan babadalyaların aralıkları takriben 3,05 metre olacak ve yeter dayanıklıkta alabandadan alabandaya ligadoralarla emniyete alınmış olacaktır.

Kaide — XC.

Plânlar

Yukarda bildirilmiş olan kaide ve şartlara göre güvertede taşınan kereste yüklerinin istif ve tanzimi için gereken tertip ve teçhiz plânları fribordu tâyin eden makama tevdi olunacaktır.

Fribord

Kaide — XCI.

Fribordun hesaplanması

Fribordu tâyin eden makam, geminin güvertesinde kereste yükü taşımaya elverişli olduğuna ve bu husus için en az, yukarda bildirilmiş olan şartlar ve tertibat mevcut bulunduğuna kanaat getirdiği takdirde, III ncü kısımdaki kaide ve cetvellere dayanılarak hesaplanan yaz fribordları LIII ncü kaidedeki yüzdeler yerine aşağıdaki yüzdeler alınmak suretiyle özel kereste fribordunu vermek üzere tadil edebilir.

	Üst yapıların mecmu müessir boyu										
	0	0,IL	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	I,0L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bütün gemi tipleri için	20	30,75	41,5	52,25	63	69,25	75,5	81,5	87,5	93,75	100

Kış kereste fribordu; yaz kereste friborduna, yaz kereste kalıp su çekiminin 1/36 sını ilâve etmek suretiyle elde olunur.

Kış Kuzey - Atlantik kereste fribordları LXV nci kaideye göre tarif olunan kış Kuzey - Atlantik fribordlarıdır.

Tropik kereste fribordu; yaz kereste fribordundan yaz kereste kalıp su çekiminin 1/48 ni çıkarmakla elde olunur.

Kısım : VI.

Tankerler için yükleme sınırları

Tarif

Tanker; «Tanker» tâbiri ambarlarında dökme mâyi yük taşımak üzere özel olarak inşa edilmiş bütün gemileri ifade eder.

Kaide — XCII.

Gemi bordalarındaki markalar

Gemi bordalarına konacak markalar IV ncü kaidedeki şekle uygun olacaktır.

Daha fazla derinliğe yüklemek için ilâve şart ve kaideler

Kaide — XCIII.

Geminin yapı tarzı

Geminin yapısı tâyin olunan friborda tekabül eden artırılmış su çekimi için kâfi mukavemette olacaktır.

Kaide — XCIV.

Baş kasara

Gemide, uzunluğu gemi boyunun % 7 sinden az olmıyan ve yüksekliği standart yükseklikten az bulunmıyan bir baş kasara mevcut olacaktır.

Kaide — XCV.

Makine kaportaları

Fribord güvertesindeki makine kaporta menfezleri çelik kapılarla kapatılacaktır. Kaportalar en az standart yükseklikte kapalı kıç kasara veya orta kasara ile veyahutta aynı yükseklikte ve aynı mukavemette bir güverte evi ile muhafaza altına alınmış olacaktır.

Bu binaların nihayet perdeleri en az orta kasara, ön perdeleri için gereken kalınlık kadar olacaktır. Fribord güvertesinden bu binalara giriş yerleri müessir kapama tertibatını haiz olacak ve giriş yerlerinin güverte üzerinden eşik yüksekliği 450 milimetreden az olmıyacaktır. Üst yapı güverteleri üzerindeki açık havaya mâruz makine kaportaları sağlam yapılmış olacak ve üzerindeki bütün menfezlerde sabit bir şekilde kaportaya bağlı ve her iki tarafından kapatılabilen ve emniyete alınabilen çelikten kapama tertibatı bulunacaktır. Bu menfezlerin eşikleri güverte üzerinden 380 milmetreden az olmıyacaktır. Kazan kaporta menfezleri pratik bakımdan mümkün olduğu kadar üst yapı güvertesi üzerinden yüksekte olacak ve yerlerine sabit olarak bağlanmış çelikten sağlam kapaklar bulunacaktır.

Kaide — XCVI.

Geçit köprüsü

Geminin kıç kasarasından orta kasarasına geçmek üzere ve mürettebat mahalleri baş tarafa tertibedildiği takdirde, orta kasaradan baş kasaraya geçmek üzere, üst yapı güvertesi seviyesinde ve maksada uygun, yeter derecede sağlam, sabit bir geçit köprüsü bulunacaktır. Geçit köprüsü yerine, meselâ güverte altı tüneli geçit köprüsü yerini tutacak diğer tertibat yapılabilir.

Kaide — XCVII.

Mürettebatın korunması, makine dairesi ve sair mahallere giriş, çıkış yerleri

Geçit köprüsü seviyesinden mürettebat mahallerine makine, dairesine ve gemi işlerinde kullanılması lüzumlu diğer bütün mahallere her an ulaşabilmek için matluba muvafık kullanışlı, emin giriş yerleri bulunacaktır. Fribord güvertesindn girilen ve klâs 1 e göre kapama tertibatı bulunan tulumba daireleri için bu kaide muteber değildir.

Kaide — XCVIII.

Ambar ağızları

Fribord güvertesi ve ekspenşin trank güvertesi üzerinde bulunan bütün ambar ağızları kifayetli çelik kapaklarla su geçirmez bir şekilde kapatılmış olacaktır.

Kaide — XCIX.

Manikalar

Feribord güvertesi altındaki mahallere giden manikalar yeter derecede sağlam yapılmış olacak veya üst yapılarla yahut eşit yeterlikte tertibatla muhafaza altına alınmış olacaktır.

Kaide — C.

Su lûmbarları

Küpeşteli gemilerde açık havaya mâruz güvertelerin serbest kısımlarının en az yarı boyunca açık vardevelâ bulunacak veya su boşaltmasını sağlıyacak tesirli diğer bir tertibat yapılacaktır. Stringer sırasının en üst kenarı pratik bakımdan mümkün olduğu kadar alçak yapılacak ve tercihan stringer köşebendinin üst kanarını aşmıyacaktır.

Üst yapıların tranklarla yekdiğerine bağlı olması halinde fribord güvertesinin açık havaya mâruz kısımlarının bütün boyunca açık vardevelâlar tertibedilecektir.

Kaide — CI.

Plânlar

Teklif edilen tertibat ve teçhizatı gösteren plânlar tasvibedilmek üzere, fribordu tâyin eden makama tevdi olunacaktır.

Fribordlar

Kaide — CII.

Fribordun hesaplanması

Fribordu tâyin eden makam, yukarda bahis mevzuu olan şeraitin yerine getirildiğine kanaat getirdiği takdirde yaz fribordu, tankerler için hazırlanmış olan cetvele göre hesaplanabilir; düz güverteli gemiler, müstakil üst yapılar, fazla şir, ve Kuzey - Atlântikte kış seferleri yapan gemiler için yapılan tashihat hariç, diğer bütün düzeltmeler III ncü kısımdaki kaidelere uygun olarak yapılacaktır.

Kaide — CIII.

Müstakil üst yapılar için azaltma

Üst yapıların mecmu müessir boyu 1,0L den küçük olduğu takdirde yapılacak azaltma, boyu 1,0L olan bir üst yapı için yapılacak azaltmanın yüzdesi kadardır. Ve aşağıdaki cetvelden alınacaktır.

	Üst yapıların mecmu müessir boyu										
	0	0,IL	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	I,0L
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bütün gemi tipleri	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Kaide — CIV.

Fazla şir için azaltma

Şir sitandarttan büyük olduğu takdirde fazla şir için yapılacak düzeltme, bütün tankerler için (III ncü kısımda makineli gemilerin fribordlarına dair LVII nci kaideye bak) friborddan çıkarılır. Fazla şir için yapılacak âzami indirme miktarının; 30,5 metre gemi boyu için 38 milimetre olması ve gemi boyunun her munzam 30,5 metresi için de 38 milimetre artması hali hariç III ncü kısımdaki LIX ncu kaide hükmü tatbik olunmaz.

Kaide — CV.

Kuzey - Atlantik kış fribordu

Kuzey - Atlantikte 36 derece kuzey arzının Kuzeyinde kış aylarında yapılacak seferler için asgari friborb; kış friborduna beher 30,5 metre gemi boyu için 25,4 milimetre ilâve etmek suretiyle elde edilir.

Kaide — CVI.

Tankerler için fribord cetveli

L metre	Fribord milimetre	L metre	Fribord milimetre	L metre	Fribord milimetre
57,91	546	100,58	1196	143,26	2037
60,96	587	103,63	1250	146,38	2101
64,01	627	106,68	1303	149,35	2162
67,06	668	109,75	1359	152,40	2222
70,10	711	112,78	1415	155,45	2281
73,15	754	115,82	1471	158,50	2339
76,20	800	118,87	1529	160,54	2395
79,25	846	121,92	1587	164,59	2451
82,30	894	124,97	1648	167,64	2504
85,34	942	128,02	1712	170,69	2558
88,39	993	134,06	1775	173,74	2609
91,44	1044	134,11	1841	176,78	2657
94,49	1095	137,16	1908	179,83	2705
97,54	1146	140,21	1974	182,88	2753

Boyları 182,88 metreden fazla olan gemilere ait yapılacak muamele hususları idareye bırakılmıştır.

EK : II.

Bölgelerin ve mevsim alanlarının hududları

Bölgeler

Kuzey «kış mevsimi» bölgesinin Güney sınırı, Kuzey Amerikanın Doğu sahilinden ve 36 derece Şimal arz dairesi üzerinden İspanya'daki Tarifay'a; Kore'nin Doğu sahilinden ve 35 derece Kuzey arz dairesi üzerinden Honshiu (Japonya) nın Batı sahiline; Honshiu'nın Doğu sahilinden 35 derece Kuzey arz dairesi üzerinden 150 derece Garbi tul dairesine ve aradan düz çizgi boyunca Vancouver adasının 50 derece Kuzey arzda Batı sahiline çekilen çizgidir. Pusan (Kore) ve Yokohama, «yaz» bölgesiyle Kuzey «kış mevsimi» bölgesi arasındaki sınır üzerinde kabul olunur.

«Tropik» bölgenin kuzey sınırı, Güney Amerika'nın doğu sahilinden ve 10 derece kuzey arz dairesi üzerinden 20 derece garbi tul dairesine ve buradan 20 derece kuzey arz dairesi üzerinden Afrika'nın Batı sahiline; Afrika'nın Doğu sahilinden ve 8 derece kuzey arz dairesi üzerinden Malaya Yarımadasının Batı sahiline ve sonra bu yarımada ve Siyam sahillerinden geçerek 10 derece kuzey arzında Cechin (Çin) e; ve sonra 10 derece kuzey arz dairesi üzerinden 145 derece şarki tul dairesine kadar ve tul dairesi üzerinden kuzeye 13 derece kuzey arz dairesine kadar ve sonra da bu arz dairesi üzerinden Orta - Amerika'nın Batı sahiline kadar çekilen çizgidir. Saigon; «Tropik» bölge ile «Tropik mevsim» alanı (4) arasındaki sınır üzerinde kabul olunur.

«Tropik» bölgenin güney sınırı Güney Amerika'nın Doğu sahilinden ve Cedi medarı üzerinden Afrika'nın Batı sahiline; Afrika'nın Doğu sahilinden 20 derece güney arz dairesi üzerinden Madagaskar'ın Batı sahiline; Madagaskar'ın Batı ve Kuzey sahilleri boyunca 50 derece şarki tul dairesine kadar ve bu tul dairesi üzerinden kuzeye doğru 10 derece güney arzına ve bu arz dairesinden 110 derece şarki tul dairesine; buradan düz çizgi üzerinden Avustralya'da Port Darwine ve sonra Avustralya ve Wessel adalarının sahilleri boyunca doğuya doğru Wesel Burnuna kadar ve sonra 11 derece güney arz dairesi üzerinden York Burnunun Batı tarafına; York Burnunun Doğu tarafından ve 11 derece güney arz dairesi üzerinden 150 derece garbi tul dairesine kadar ve oradan düz çizgi üzerinden 26 derece güney arz ve tul 75 derece garbi noktasına kadar ve buradan da düz çizgi üzerinden 30 derece güney arzında Güney Amerika'nın Batı sahiline çekilen hattır. Coquimbo, Rio de Janeiro ve Port Darwin, «Yaz» bölgesiyle «Tropik» bölge arasındaki sınır çizgisi üzerinde kabul olunur.

Aşağıdaki alanlar «Tropik» bölgeye dâhildir.

(1) Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Aden Körfezi, Port Said'den 45 derece şarki tul dairesine kadar, Aden ve Berbera, «Tropik» bölge ile «Tropik mevsim» alanı 2 (b), arasındaki sınır çizgisi üzerinde kabul olunur.

(2) 59 derece şarki tul dairesine kadar Basra Körfezi.

Güney «Kış mevsimi» bölgesinin kuzey sınırı : Güney Amerika'nın Doğu sahilinden 40 derece Güney arz dairesi üzerinden 56 derece garbi tulüne kadar, sonra düz çizgi boyunca 34 derece güney arz ve 50 derece garbi tul noktasına kadar; buradan 34 derece güney arz dairesi üzerinden güney Afrika'nın batı sahiline; 30 derece güney arzında güney Afrika'nın doğu sahilinden düz bir hat boyunca 35 derece güney arzında Avustralya'nın batı sahiline kadar; Avustralya'nın güney sahili boyunca Arid Burnuna ve oradan düz bir çizgi boyunca Tasmanya'da Grin Burnuna kadar; sonra Tasmanya'nın kuzey sahili boyunca Eddystone noktasına ve buradan düz çizgi boyunca 170 derece şarki tulde Yeni Zelânda'nın güney batı sahiline kadar; güney adasının güney batı ve doğu sahilinden Sandar Burnuna ve sonra düz çizgi boyunca 33 derece güney arz ve 17 derece garbi tul noktasına; buradan 33 derece güney arz dairesi üzerinden güney Amerika'nın batı sahiline çekilen hattır.

Valparaiso, Kaptawn ve Durban; «Güney kış mevsimi» bölgesiyle «yaz» bölgesi arasındaki sınır çizgisi üzerinde kabul olunur.

Yaz bölgeleri

Geri kalan alanlar «yaz» bölgesini teşkil ederler.

Mevsim alanları

Aşağıdaki alanlar, Tropik mevsim alanlardır:

(1) Kuzey Atlântik'te

Kuzeyde Yukatan'da Katoce Burnundan Küba'da San Antonie Burnuna kadar çekilen hat ve sonra Küba'nın güney sahili boyunca 20 derece kuzey arzına kadar ve bu arz dairesi boyunca 20 derece garbi tulüne kadar; batıda, orta Amerika sahili boyunca; güneyde güney Amerika'nın kuzey sahili ve 10 derece kuzey arz dairesi boyunca; doğuda 20 derece garbi tul dairesiyle sınırlanmış alandır.

Tropik : Kasım 1. den Temmuz 15 e kadar.

Yaz : Temmuz 16 dan Ekim 31 e kadar.

(2) Arap Denizi :

(a) 24 derece kuzey arzının kuzeyi.

Karachi, bu bölge ile aşağıda (b) de bildirilen «tropik mevsim» bölgesi arzında kalan sınır çizgisi üzerinde kabul olunur.

Tropik : 1 Ağustostan 20 Mayısa kadar.

Yaz : 21 Mayıstan 31 Temmuza kadar.

(b) 24 derece kuzey arzının güneyi.

Tropik : 1 Aralıktan 20 Mayısa ve 16 Eylûlden 15 Ekime kadar.

Yaz : 21 Mayıstan 15 Eylûle ve 16 Ekimden 30 Kasıma kadar.

(3) Bengâl Körfezi :

Tropik : 16 Aralıktan 15 Nisana kadar.

Yaz : 16 Nisandan 15 Aralığa kadar.

(4) Çin Denizinde :

Batı ve Kuzeyde Hindiçini ve Çin sahilleriyle Hongkong'a kadar; doğuda düz çizgi üzerinden sual (Luzon Adası) limanına kadar ve Luzon; Samar ve Leyte adalarının Batı sahilleriyle 10 derece kuzey arzına kadar; güneyde 10 derece kuzey arz dairesiyle sınırlanmış olan. Hongkok ve Sual, «Tropik mevsim» bölgesiyle «yaz» bölgesi arasındaki sınır üzerinde kabul olunur.

Tropik : 21 Ocaktan 30 Nisana kadar.

Yaz : 1 Mayıstan 20 Ocağa kadar.

(5) Kuzey - Pasifik Okyonusunda :

(a) Kuzeyde 25 derece kuzey arz dairesiyle; batıda 160 derece şarki tul dairesiyle; güneyde 13 derece kuzey arz dairesiyle, doğuda 130 derece garbi tul dairesiyle sınırlanmış alan.

Tropik : 1 Nisandan 31 Ekime kadar.

Yaz : 1 Kasımdan 31 Marta kadar.

(b) Kuzeyde ve doğuda Kaliforniya, Meksika ve Orta - Amerika sahilleriyle; batıda 120 derece garbi tul dairesiyle ve düz çizgi üzerinden 30 derece kuzey arz ve 120 derece garbi tulden, 13 derece kuzey arz ve 105 derece garbi tulüne kadar; güneyde 13 derece kuzey arz dairesiyle sınırlanmış alan.

Tropik : 1 Marttan 30 Hazirana, ve Kasım 1 den 30 a kadar.

Yaz : 1 Temmuzdan 31 Ekime ve 1 Aralıktan 28 - 29 Şubata kadar.

(6) Güney - Pasifik Okyanusunda :

a) Kuzeyde 11 derece, güney arz dairesiyle batıda Avusturalya'nın doğu sahilleriyle; güneyde 20 derece güney arz dairesiyle; doğuda 175 derece şarki tul dairesiyle ve 11 derece güney arzının güneyinde Karpentaria Körfeziyle sınırlanmış alan.

Tropik : 1 Nisandan, 30 Kasıma kadar.

Yaz : 1 Aralıktan, 31 Marta kadar.

(b) Batıda 150 derece garbi tul dairesiyle; güneyde 20 derece güney arz dairesiyle, kuzeyde ve doğuda tropik bölgenin güney sınırını teşkil eden düz çizgi ile sınırlanmış alan.

Tropik : 1 Marttan, 30 Kasıma kadar.

Yaz : 1 Aralıktan 28/29 Şubata kadar.

Aşağıda bildirilen alanlar, «Kış mevsim» alanlarıdır.

Kuzeyde «Kış mevsim» bölgesi (Kuzey - Amerika ile Avrupa arasında) :

(b) Kuzey - doğu ve aşağıda bildirilen çizgiler arasında kalan alan : Grönland'ın sahilinden güneye ve 50 derece garbi tulü üzerinden 45 derece kuzey arzına kadar; sonra 45 derece kuzey arz dairesi boyunca doğuya doğru, 15 derece garbi tulüne kadar bu tul dairesi üzerinden kuzeye doğru 60 derece kuzey arzına kadar; ve sonra 60 derece kuzey arz dairesi üzerinden Norveç'in garbi sahiline kadar. Bergen bu bölge ile (b) fıkrasında bildirilen bölge arasındaki sınır çizgisi üzerinde kabul olunur.

Kış mevsimi : 16 Ekimden, 15 Nisana kadar.

Yaz mevsimi : 16 Nisandan, 15 Ekime kadar.

(b) 36 derece kuzey arzının kuzeyinde ve (a) fıkrasında bildirilen alanın dışında kalan alan.

Kış mevsimi : 1 Kasımdan, 31 Marta kadar.

Yaz mevsimi : 1 Nisandan, 31 Ekime kadar.

Baltık Denizi : (Skawdan geçen arz dairesi ile sınırlanmıştır).

Kış mevsimi : 1 Kasımdan 31 Marta kadar.

Yaz mevsimi : 1 Nisandan, 31 Ekime kadar.

Akdeniz ve Karadeniz :

Kış mevsimi : 16 Aralıktan, 15 Marta kadar.

Yaz mevsimi : 16 Marttan, 15 Aralığa kadar.

Kuzeyde «kış mevsimi» bölgesi (Asya ile Kuzey - Amerika arasında 50 derece kuzey arzının güneyinden itibaren Japon Denizi hariç).

Kış mevsimi : 16 Ekimden, 15 Nisana kadar. Yaz mevsimi : 16 Nisandan 15 Ekime kadar.

35 derece ile 50 derece kuzey arz dairesi arasında kalan Japon Denizi.

Kış mevsimi : 1 Aralıktan 28/29 Şubata kadar.

Yaz mevsimi : 1 Marttan 30 Kasıma kadar.

Güneyde «kış mevsimi» bölgesi :

Kış mevsimi : 16 Nisandan, 15 Ekime kadar.

Yaz mevsimi : 16 Ekimden 15 Nisana kadar.

EK : III.

Beynelmilel Fribord Belgesi

..... Hükümeti tarafından 1930 tarihli Milletlerarası Yükleme Sınırı Sözleşmesi hükümlerine göre verilmiştir.

Tanınma işareti

.....

Gemi .....

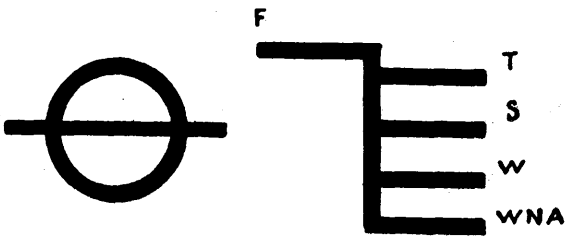
Kayıtlı olduğu liman .....

Gros tonajı .....

Güverte çizgisinden fribord		Yükleme sınırlarının mevkileri
Tropik	(a)	..... (b) nin üstünde
Yaz	(b)	Daire merkezinden geçen çizginin üst kenarı
Kış	(c)	..... (b) nin altında
Kuzey Atlantikte kış	(d)	..... (b) nin altında

Bütün fribordlar için tatlı su azaltılması ..... milimetre

Bu fribordun ölçüldüğü güverte çizgisinin üst kenarı, gemi bordasında ..... güvertesinin üst kenarından ..... milimetre yukardadır.



Not : Denize sefer yapan makineli gemiler, nehir veya iç sulardan geçerken hareket noktası ile açık deniz arasında kullanacağı yakacak ve sairenin ağırlıklarına tekabül eden miktar kadar daha derine yüklenebilir.

Geminin muayene edildiği ve yukardaki fribord ve yükleme sınırlarının Sözleşmeye uygun olarak tâyin edildiği tasdik olunur.

Bu belge ..... tarihine kadar muteberdir. ..... tarihinde ..... da verilmiştir.

Buraya belgeyi vermeye yetkili makam, mühürü ve imzası konacaktır.

.....

Bu gemide Sözleşme hükümleri tamamen yerine getirilmiş olduğundan belge .... tarihine kadar uzatılmıştır.

Yer ..... tarih ..... makam, mühür ve imza.

Bu gemide Sözleşme hükümleri tamamen yerine getirilmiş olduğundan belge .... tarihine kadar uzatılmıştır.

Yer ..... tarih ..... makam, mühür ve imza.

Bu gemide Sözleşme hükümleri tamamen yerine getirilmiş olduğundan belge .... tarihine kadar uzatılmıştır.

Yer ..... tarih ..... makam, mühür ve imza.

EK : IV.

«Britanya Ticaret Nezareti» 1906 tarihli Kanun ve tüzüklerine eş değerdeki Fribord Kanunu ve tüzüklerinin adları

Avustralya :

Seyrüseferîn Kanununun IV ncü kısmı 1912 - 1920, ve 17 Aralık 1924 tarihli Seyrüsefain (Yükleme sınırı) kaideleri.

Belçika :

Gemilerin Emniyeti hakkında Kanun.

Şili :

Ticaret Gemilerinin Fribord Dairesi çizgisi ve resmî yük sınırı hakkında Nizamname (12 Kasım 1919 tarihli, 1996 numaralı talimat).

Danimarka :

Muahhar tadilleriyle 29 Mart 1920 tarihli Ticaret Gemileri (Gemilerin kontrolü) hakkında Kanun.

25 Temmmuz 1918 tarihli tebliğ ile tadil edilen 30 Eylûl 1909 tarihli, gemiler için fribord kaide ve cetvelleri.

Fransa :

17 Nisan 1907 tarihli Kanun, 5 Eylûl 1908 tarihli Kararname. 21 Eylûl 1908 tarihli Emirname. 1 Eylûl 1925 tarihli Emirname ile tadil edilen 21 Eylûl 1908 tarihli diğer bir Kararname. 12 Mayıs 1927 tarihli Emirname. 17 Ocak 1928 tarihli Emirname.

Almanya :

Deniz Meslek Sendikasının vapur ve yelkenli gemilerin fribordu hakkındaki Nizamatı. Baskı 1908

Hongkong :

1901 in 31, 1903 ün 2, 1905 in 5, 1906 nın 16, 1909 un 9, ve 1910 un 6 numaralı emirnameelriyle tadil olunan, ticaret gemileri tahkimi hakkında Emirname (1899 un 10).

İzlanda :

14 Haziran 1929 tarihli ve 58 numaralı Kanun, 25 - 26 ncı kısımları.

Hindistan :

Hint Ticaret Gemileri Kanunu 1923.

İtalya :

İtalyan Münakalât Vekâletinin 1 Şubat 1929 - VII tarihli emirnamesiyle tasdik edilen fribord hakkında kabul edilen kaide ve cetveller.

1929 dan evvel - 1906 tarihli Britanya Ticaret Nezareti kaideleri.

Japonya :

Gemileri Yükleme Sınırı Kanunu (10 Taishi (1921) tarihli ve 20 No. lı Kanun) ve buna dair kaide ve nizamnameler.

Holânda :

22 Eylûl 1909 tarihli emirname (315 sayılı Resmî Gazete)

Holânda Hindistanı :

22 Eylûl 1909 tarihli Holânda emirnamesi (315 sayılı Resmî Gazete)

Yeni Zelânda :
Britanya Ticaret Nezareti kaideleri, 1906.

Norveç :
Norveç fribord kaide ve cetvelleri, 1909.

Portekiz :
18 Temmuz 1925 tarih ve 11, 210 No. lı emir ve buna ait talimat ve nizamnameler.

İspanya :
Ticaret gemilerinin Fribord Dairesinin çizgisi ve âzami yük haddi işareti hakkındaki Nizamname, 1914

Malaya Yarımadası ve Singapur :
Britanya Ticaret Nezaretinin kaideleri, 1906.

İsveç :
21 Mayıs 1910 tarihli emirle kabul edilen fribord kaide ve cetvelleri.

Birleşik Kırallık :
Ticaret Nezareti kaideleri, 1906.

Amerika Birleşik Devletleri :
Britanya Ticaret Nezaretinin kaideleri, 1906.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği :
1928 de Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri kaydiyle neşredilen, açık deniz ticaret gemilerinin yükleme sınırına mütaallik kaide ve nizamnameler.

1930 YILINDAKİ MİLLETLERARASI FRİBORD KONFERANSININ NİHAİ PROTOKOLÜ

Almanya, Avusturalya, Belçika, Kanada, Şili, Kübaı Danimarka, Serbest Danzig Şehri, İspanya, Serbest İrlânda Devleti, Amerika, Birleşik Devletleri, Finlândiya, Fransa, Birleşik Büyük Britanya ve Kuzey - İrlânda Kırallığı, Yunanistan, Hindistan, İzlânda, İtalya, Japonya, Letonya, Meksika, Norveç, Yeni Zelânda, Paraguay, Holânda, Peru, Polonya, Portekiz, İsveç, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği, Hükümetleri, Denizde Can ve Mal Emniyetini sağlamak isteğiyle Milletlerarası sefer yapan gemilerin hangi sınıra kadar yüklenebileceğini tâyin eden esas ve kaideleri müşterek çalışma yoliyle tesbit etmek üzere Birleşik Büyük Britanya ve Kuzey - İrlânda Kırallığı Hükümeti tarafından Londra'ya davet edilen Milletlerarası bir konferansa iştirak etmeyi kararlaştırmışlar ve aşağıdaki delegeleri tâyin etmişlerdir :

Almanya

Delegeler

Gustav Koenings, «Reichsverkehasministeriun, Geheimer Regierungerat», da Ministerialdirigent, Berlin.
Arthur Verner, «Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat» da Ministerialrat, Berlin.
Profesör Walter Laas, «Germanischer Lloyd» Klâsifikasyon Şirketi Müdürü, Berlin.
Karl Sturn, «See-Berufsgenessenschaft» nın Verwaltungs Müdürü, Hamburg.

Uzmanlar

Kaptan A. N. Elingius, «Hamburg Südamerika Line» nin Enspektörü, Hamburg.
Wilhelm Heberling, yüksek mühendis, «Germanischer Lloyd» Klâsifikasyon şirketi, Berlin.
Kaptan Ernst Knutzen, «Verband deutscher Kapitane und Schiffsoffiziere için Atlântic Tank Rhederei» nin Enspektörü Hamburg.
Franz Köhler, Gesamtverband, Abteilung Seeleute,
Kaptan Ludwig Schmidt, «Hansa - Line»nin enspektörü, Bremen.
Kaptan Ludwig Schubard, «Deutsche Seewarte» de Oberregierungsrat, Hamburg.
Kaptan Conrad Soerensen, «Dampfsohifffahrtsgesellschaft 1869» nin Enspektörü, Flensburg.
Johann Winter, Başmakinist, Başsörceyci, See - Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Avustralya Cumhuriyeti

Delegeler

Albay Henry Priaulx Cayley, Avusturalya Kırallık Donanması, Avustaralya Cumhuriyetinin Londra'da donanma temsilcisi.
Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Sekreter

A. Freyer, Avusturalya Kıraliyet Donanmasında Başkâtip, Yarbay rütbesinde.

Belçika

Deleğe

Raoul F. Grimard, Deniz mühendisi, Merkez Deniz Dairesi Teknik Müşaviri.

Kanada

Delege

Alexander Johnston, Denizişleri Bakanı yardımcısı.

Uzmanlar

C. F. M. Duguid, Bahrî İnşaiye Başmühendisi.
Kaptan J. Gillies, Canadian Pacific Stteamships, Ltd.
Frank Mc Donnell, Buharlı gemiler Teftiş Heyeti Reisi.
Kaptan H. E. Nedden, Canadian National Steamship Co.
Kaptan R. A. Goudey, Canadian National Steamship Co.

Sekreter

Bayan Edna Stowe.

Şili

Delege

Deniz binbaşısı Oscar Bunster, Konstrüktör, Şilinin Londra'da Bahrî Heyet Üyesi.

Küba

Delege

Guillerro Patterson, Küba'nın Londra Elçisi.

Danimarka

Delegeler

Emil Kregh, Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığı kâtip yardımcısı.
Aage H. Larsen, Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığında Başmühendis, Gemi İnşaiye mühendisi.
J. A. Körbing, «Ferenede Damskibsselskab» şirketi müdürü, Kopenhag.
Kaptan H. P. Hagelberg, Danimarka Kaptanlar Cemiyeti Başkanı.
Erik Jacobsen, Sendika Başkanı.

Uzmanlar

P. Villadsen, Gemicilik ve Balıkçılık Bakanlığında Şef.
Peder Fischer, Gemi İnşaiye Mühendisi.

Serbest Danzig şehri

Delegeler

Alphonse Poklewski - Koziell, Londra'da Polonya Elçiliği Ticaret Ateşesi.
Waldemar Sieg, Ticaret Ateşesi.

İspanya

Delege

Octaviano Martinez - Barca, İspanyol Bahriyesinde mühendis.

İrlanda Serbest Devleti

Delegeler

J. W. Dulanty, İrlanda Serbest Devletinin Büyük Britanya'daki Ticaret Komiseri.
T. J. Hegarty, Ticaret ve Endüstri Bakanlığı Ulaştırma ve Deniz İşleri Şubesi, gemi sörveycisi

Amerika Birleşik Devletleri

Delegeler.

Herbert B. Walker, Amerikan Armatörler Birliği Başkanı.
Davit Arnott, «American Bureau of Shipping» in Başsörveycisi.
Laurens Prior, Ticaret Bakanlığı Seyrisefain Bürosu.
Howard C. Towle, Amerikan Gemi İnşaiyecileri Millî Meclisi.
Samuel D. Mc Comb, Marine Office of America.
Kaptan Albert F. Pilsbury, and Pillsbury and Curtis, San Francisco.
Roberd F. Hand, «Standard Shipping Co.» nın Reisvekili, New - York.
James Kennedy, «Gulf Refining Co.» Şirketinin Deniz İşleri Şubesi Umum Müdürü. New-York.
H. W. Warley, «Ore Steamship Corporation», Şirketinin Reisvekili, New - York.
John G. Tawresey, Birleşik Amerika Bahriyesinde emekli Tümamiral, Birleşik Amerika Denizcilik Meclisi.

Teknik müşavirler

David W. Dickie, Makinist ve Gemi İnşaiye Mühendisi, avukat, Sanfransisko.
Kaptan P. C. Grenning, «United States Shipping Board Merchant Fleet Corporation» nın Avrupa Müdürü
G. A. Smith, American Bureau of Shipping.

Finlândiya

Delegeler

A. H. Saastaoinen, Finlândiya'nın Londra Elçisi.
Deniz Binbaşısı Birger Brandt, Fin Armatörler Birliği.

Yardımcı delege

E. Walikangas, Fin Elçiliği, Londra.

Fransa

Delegeler

André Maurice Haarbleicher, Deniz İnşaat Heyetinde, Deniz Ticaret Bakanlığı Ticaret Filosu ve Deniz Malzemesi Şubesi Müdürü.
René Hippolyte Joseph Lindemann, Deniz Ticareti Bakanlığı Deniz İşleri ve Muhasebe Dairesi Müdür Yardımcısı.
Jean Hanri Theophile Marie, Deniz İnşaat Heyeti, Deniz Ticareti Bakanlığı Ticaret Filosu ve Deniz Malzemesi şubesi Müdür Yardımcısı.
A. H. A. de Berlha, «Bureau Veritas,» ın müdür vekili

Delegelere yardımcı

J. Volmat, 2 nci sınıf şef, Deniz Haritacısı, Fransız Admiraltisi temsilcisi.

Uzmanlar

Jacques, «Bureau Veritas» Mühendisi.
Brillié, «Compagnie Générale Transatlantique» in Baş İstişari Mühendisi.
M. A. R. de Catalano, «Compagnie Générale Transatlantique» in Başmüdürü.
J. R. L. Dubois, «Compagnie des Messageries Maritimes» in Denizcilik Başmüdürü.
G. Falcoz, «Compagnie des Messageries Maritimes» nin başmakinisti.
Ch. le Pelletier, «Compagnie des Chargeurs Réunis» in başmakinisti.
A. Nizery, «Compagnie des Chargeurs Réunis» nin Müdürü.
Patry, «Bureau Veritas» ın başmühendisi.
J. Perrachon, «Compagnie Auxiliaire de Navigation» nun Müdür yardımcısı.
Jules M. A. T. Pinczon, «Chantiers de Saint - Nazaire» nin Başistişari Mühendisi.
R. Rossignoyx, «Comité Central des Armateusr de France» nin Teknik Dairesinin Şefi.

Sekreter

Kaptan C. F. J. Dilly, Deniz Ticaret Bakanlığı, Seyrisafain Enspektörü.

Birleşik Büyük Britanya ve Kuzey İrlânda Kırallığı

Delegeler

Sir Henry F. Oliver, Kırallık Donanması Âmirali.
Kaptan F. W. Bate, Ticaret Bakanlığı Deniz Ticaret Dairesi Profesyonel Memuru.
A. J. Daniel, «Board of Trade» nin Gemi Sörvey Kurulu Başkanı.
J. T. Edwards, emekli kaptan.
Sir Ernest W. Glever, Birleşik Kırallık Denizcilik Odası.
Sir Norman Hill, Ticaret Gemileri İstişare Heyeti Reisi, Beard of Trade.
Sir Charles Hipwood, Board of Hrade.
J. Foster King, «British Carporation Register of Shipping and Aaircraft» nın Başsörveycisi.
Dr. J. Montgomerie, «Lloyd's Register of Shipping» in Gemi Sörvey Başkanı.
Sir Charles J. O. Sanders, «Load Line» Komitesi Başkanı. 1927 - 1929.
William Robert Spence, Millî Denizciler Sendikası Genel Sekreteri.
A. Spencer, Emekli Kaptan.

Sekreter

A. E. Lee, «Board of Trade»

Yardımcı sekreterler

G. C. Ager, «Board of Trade»
W. Graham, «Board of Trade»
H. C. Miller, «Board of Trade»
J. T. Mınden, «Board of Trade»
W. E. Stimpdon, «Board of Trade»

Yunanistan

Delege

Nicolas G. Lely, Yunanistan'ın Londra Başkonsolosu.

Uzman müşavirler

Deniz Binbaşısı Basil Scarpetis, Liman Başkanı, Yunanistan'ın Londra Başkonsolosluğu Gemicilik Kısmı Şefi.

Deniz Binbaşısı Evanghelos Roussos ,Yunanistan'ın Londra Deniz ve Hava Ateşe Yardımcısı.

Hindistan

Delegeler

Sir Geeffrey L. Corbett, Hindistan Hükümeti Son Sekreteri, Ticaret Dairesi.

Nowrojee Dadabhoy Allbless, « Scindia Steamships (London), Ltd. » Şirketi Başkanı.

Kaptan Kavas Ockerjee, « Scindia Steam Navigation Co., Ltd. » Şirketinin İşletme Müdürü, Bombay.

Makine Binbaşısı John Sutherland Page, Kırallık Hindistan Bahriyesinde, Bengal Hükümeti son başmühendisi ve gemi sörveycisi.

İzlanda

Delegeler

Emil Krogh, Danimarka Gemicilik ve Balıkçılık Bakanlığında yardımcı sekreter.
Aage H. Larsen, Danimarka Gemicilik ve Balıkçılık Bakanlığında Gemi İnşaiye Mühendisi ve Başmühendis.
J. A. Körbing, «Forenede Dampskibsselskab» nin Müdürü, Kopenhag.
Kaptan H. P. Hagelberg, Danimarka Kaptanlar Birliği Başkanı.
Erik Jacobsen, Sendika Başkanı, Danimarka.

Uzmanlar

P. Villadsen, Danimarka Gemicilik ve Balıkçılık Bakanlığında Şef.
Peder Fischer, Gemi İnşaiye Mühendisi.

İtalya

Delegeler

General Giulio Ingianni, Deniz Ticaret Genel Müdürü.
Amiral Giuseppe Cantû, Deniz Ticaret Teknik Enspektörü, Şube Âmiri.
Profesör Torquate Giannnini, Dışişleri Bakanlığı Göçmenlik İşleri Müşaviri.

Yardımcı delege

Dr. Gaetano Lampertico, İtalya Dışişleri Bakanlığında Muhacir Dairesi Müşavir muavini.

Uzmanlar

Carlo Deerfles, Gemi İnşaiye Mühendisi, «Registro Italiano Navale ed Aeronautico» nın Teknik Büro Şefi, Tiryeste.
Aroldo Palanc, İtalyan Armatörleri Birliği Temsilcisi.
Gino Soldà, Gemi İnşaiye Mühendisi, «Registro Italiano Navale ed Aeronautico» nın enspektörü.
Giuseppe Gasparini, Gemi İnşaiye Mühendisi, İtalyan Sanayii Birliği Temsilcisi.
Kaptan Luigi Zino, İtalyan Yük Gemileri Armatörleri Birliği Temsilcisi, Cenova.
Kaptan Arturo Romano, İtalyan Kaptanları, Gemi Zâbitleri ve Denizcileri Birliği Temsilcisi.

Japonya

Delegeler

Shoichi Nakayama, Sefaret Birinci Sınıf Sekreteri.
Sukefumi Iwai, Merkez Ulaştırma Dairesinde Uzman.

Uzmanlar

Kumaichi Showno, Ulaştırma Dairesi Uzmanı,
Takeji Kobayashi, Ulaştırma Bakanlığında Sekreter.
Motoki Matsumura, Ataşe.
Kaptan Nagayeshi Hori, Ulaştırma Bakanlığında geçici görevli.

Letonya

Delegeler

Arturs Ozols, Deniz Dairesi Müdürü.
Kaptan Andrejs Lonfelds, Letonya Armatörler Birliği.

Meksika

Delege

Gustave Luders de Negri Londrada Meksikanın Başkonsolosu.

Sekreter

Macedonio Garza, Meksika'nın Konsolos Yardımcısı, Londra.

Norveç

Delegeler

Erling Bryn, Denizcilik Ticaret Bakanlığı, Gemicilik Dairesi Müdürü.
Johan Schönheyder, Denizcilik ve Ticaret Bakanlığı, Başsörveycisi.
Dr. J. Bruhh, «Norske Veritas» nın Müdürü.
J. Hysing Olsen, Armatör.
Eivind Tonnesen, Norveç Kaptanlar Birliği İdare Müdürü.
A. Birkeland, Norveç Gemiciler ve Ateşçiler Sendikası Başkanı.

Müşavir

E. Wettergreen, Ticaret ve Denizcilik Başkanlığında, Daire Şefi.

Yeni Zelânda

Delegeler

Sir Thomas Mason Wilford, Yeni Zelânda'nın Yüksek Komiseri. (Londra'da).
Sir Charles Holdswarth, «Union Steamship Company Of New - Zelând, Ltd.» nin İdare Müdürü.

Paraguay

Deleğe

Dr. Horacio, Carisimo, Londra'da Chargé d'Affaires.

Holânda

Delegeler

Emekli Koramiral C. Fack, Seyrisefain Genel Enspektörü, Fribord Komisyonu Başkanı.
A, Van Driel, Gemi İnşaiye mühendisi, Gemi Muayeneleri Dairesinde Gemi İnşaiye Müşaviri, Fribord Komisyonunda üye ve Sekreter.
J. Brautigam, Holânda Nakliye İşçileri Sendikası Başkanı, «Second Chamber of the States Genral» üyesi.
J. W. Langeler, Gemi Enspektörü, Holânda Hindistanı.
J. Rypperda Wierdsma, «Holând - Amerika Lijn» nin Başkanı.
Kaptan G. L. Heeris, Holânda Armatörler Birliği Sekreteri.

Uzmanlar

H. Keyser, Holânda Kıraliyet Meteoroloji Enstitüsü Müdür Yardımcısı.
Profesör N. Kal, Delft, Teknik Üniversitesinde Gemi İnşaiye Profesörü.
F. Reedeker, Emekli Kaptan.
G. de Romde, Emekli Kaptan.
J. Carpentier - Alting, Gemi İnşaiye Mühendisi.

Sekreter

Jonkheer O. Reuchlin, Holânda'nın Londra Elçiliği Ateşesi.

Peru

Delege

Manuel D. Faura, Deniz Albayı, Londra Ateşenavali.

Polonya

Delegeler

Alphonse Poklewski - Koziell, Polonya Büyükelçiliği, Ticaret Müşaviri, Londra.
Boguslaw Bagniewski, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Müşaviri, Varşova.

Portekiz

Delegeler

Themaz Ribeiro de Melle, Yetkili Bakan, Portekiz Dışişleri Bakanlığı İktisat Dairesi Başkanı.
Garlos Theodero da Costa, Deniz Albayı, Gemi İnşaiye Mühendisi.

İsveç

Delegeler

Baron Erik Kule Palmstierna, İsveç'in Londra Elçisi.
Per Axel Lindblad, Ticaret Bakanlığında Müsteşar Yardımcısı.
Kaptan Erik Axel Fredrik Eggert, Sosyal Kurul Denizcilik İşleri Mütehassısı.

Uzmanlar ve yardımcı delegeler

G. Mac E. Böös, Ticaret Bakanlığında sekreter.
A. W. Palmqwist, Goethenburg Bölgesi Gemi Ölçme Enspektörü.
Kaptan O. A. Nordborg, Parlâmento Üyesi, İsveç Armatörler Birliği Başkanı.
Kaptan N. P. Larssen, İsveç Deniz Ticaret Kaptanlar ve Gemi Zâbitleri Cemiyeti Reisi.
N. Olsson, İsveç Gemiciler Sendikası Başkanı.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği

Delege

Dimitri Bogomoloff, Sovyetler Birliğinin Londra Büyükelçiliği Müsteşarı.

Uzmanlar

P. Matveeff, Deniz makinisti.
A. A. Kaukul, Anglo - Soviet Shipping Co.
Avusturya, Estonya, Macaristan, Türkiye hükümetleri aşağıdaki müşahitleri tâyin etmişlerdir.

Avusturya

K. Zeileissen, Avusturyanın Londra Elçiliği Sekreteri.

Estonya

R. A. Mollerson, Estonyanın Londra Elçiliği Müsteşarı.

Macaristan

Baron Ivan Rubide - Zichy, Macaristan'ın Londra Elçisi.

Türkiye

Mehmet Ali Şevki Paşa, Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği Müsteşarı.

Milletler Cemiyeti, Konferansa müşahit mümessiller göndermek hususunda yapılan davet üzerine bu maksat için aşağıdaki delegeleri tâyin etmiştir
Robert Haas, Ulaştırma ve Transit İşleri için Teknik Komisyon Genel Sekreteri.
J. M. F. Romein, Liman ve Denizcilik İşleri Daimî Komisyonu Sekreteri.
Bu temsilciler Londra'da toplanmışlardır.
Konferans Başkanlığına Âmiral Sir Henry F. Oliver ve Genel Sekreterliğe A. E. Lee tâyin edilmiştir.

Konferans çalışmaları için, başkanların hizalarında yazılı aşağıdaki komisyonları seçmiştir :

İdari Komisyon	: Koenings
Teknik Ana Komisyon	: Sir Sharles Sanders
Tankerler Komisyonu	: Kennedy
Kereste Yükü Taşıyan Gemiler Komisyonu	: Emil Krogh
Özel Gemi Tipleri Komisyonu	: Kor Âmiral Fock
Bölgeler Komisyonu	: General Ingianni
Tahrir Komisyonu	: Haarbleicher
Vesikalar Komisyonu	: Nakayama

20 Mayıs 1930 ile 5 Temmuz 1930 tarihleri arasında yapılan bir sıra toplantılar sonunda 5 Temmuz 1930 tarihli Yükleme Sınırı Sözleşmesi hazırlanmıştır.

I.

Delegelerin yaptıkları beyanattan konferans aşağıdaki notu almıştır :
Amerika Birleşik Devletleri yetkili mümessilleri, bugün Milletlerarası Yükleme Sınırı Sözleşmesini imza etmekle, Amerika Birleşik Devletleri Hükümetinin bu Sözleşmeyi imzalıyan ve Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti tarafından hükümet olarak tanınmamış bir memleketin rejimini veya devletini tanıyacağı mânasının çıkarılamıyacağını resmen bildirirler.
Bundan maada, Amerika Birleşik Devletleri yetkili mümessilleri, Amerika Birleşik Devletlerinin bu tarihte imzalanan Milletlerarası Yükleme Sınırı Sözleşmesine iştirakleriyle; Amerika Birleşik Devletleri tarafından Hükümet olarak tanınmamış bir memleketin rejimi veya Devleti, Amerika

Birleşik Devletleri Hükümeti tarafından Devlet olarak tanınıncıya kadar bunun bu memlekete karşı bir kontrat tahhüdü mânasını tazammun etmiyeceğini bildirirler.

II.

Konferans aşağıdaki tavsiyeleri de kabul etmiştir:

150 Gros tondan küçük milletlerarası sefer yapan gemiler

Konferans, Gros tonajı 150 den aşağı olup milletlerarası sefer yapan gemiler için her hangi bir âkıd hükümet tarafından yapılacak tüzüklerin mümkün mertebe mâkul ve pratik olarak bu Sözleşme kaide ve esaslarına uygun olmalarını tavsiye eder. İmkân nispetinde bu tüzükler bu gibi milletlerarası seferlerle alâkadar diğer memleketlerin hükümetleriyle istişare ve anlaşmadan sonra yapılmalıdır.

Mukavemet

Bu Sözleşmeye ekli kaidelere göre, bir idare tarafından tanınmış Klâs Şirketinin kaidelerinin en yüksek sitandartlarına uygun olan gemiler, kaidelere göre tâyin olunan asgari fribord için dahi yeter sağlamlıkta kabul olunur. Konferans, her idarenin tanıdığı şirket veya şirketlerin zaman zaman diğer idarelerin tanıdığı şirketlerle temasa geçerek friborda esas teşkil eden sitandart mukavemet değerlerini mümkün olduğu kadar yeknesak bir şekle koymalarını talebetmesini tavsiye eder.

Yıllık muayeneler

Konferans her bir idarenin, 14 ncü maddenin 3 B paragrafında bildirilen tertibat ve tesislerin yani : (i) menfezlerin muhafaza tertibatı, (ii) korkuluk vardevelâları, (iii) su lûmbarları, (iv) mürettebat mahallî giriş tesislerine ait teçhizat ve tertibat bakımına dair ve 14 ncü maddenin 3 C paragrafında bildirilmiş olan periodik muayenelerin mümkün olduğu takdirde takriben her 12 ayda bir yapılması hususunda tertibat alınmasını tavsiye eder.

Tankerlere vâkı hasarlara ait malûmat

Konferans, tankerlerin ait olduğu memleketlerin hükümetlerine, fena hava tesiriyle gemi bünyesinde ve güvertesinde hâsıl olacak ârızalar hakkında, her hususda elde faydalı malûmat bulunabilmesi için kayıt tutmasını tavsiye eder.

Muhteviyatını tasdik için aşağıdaki imza sahipleri bu belgenin altını imzalamışlardır.

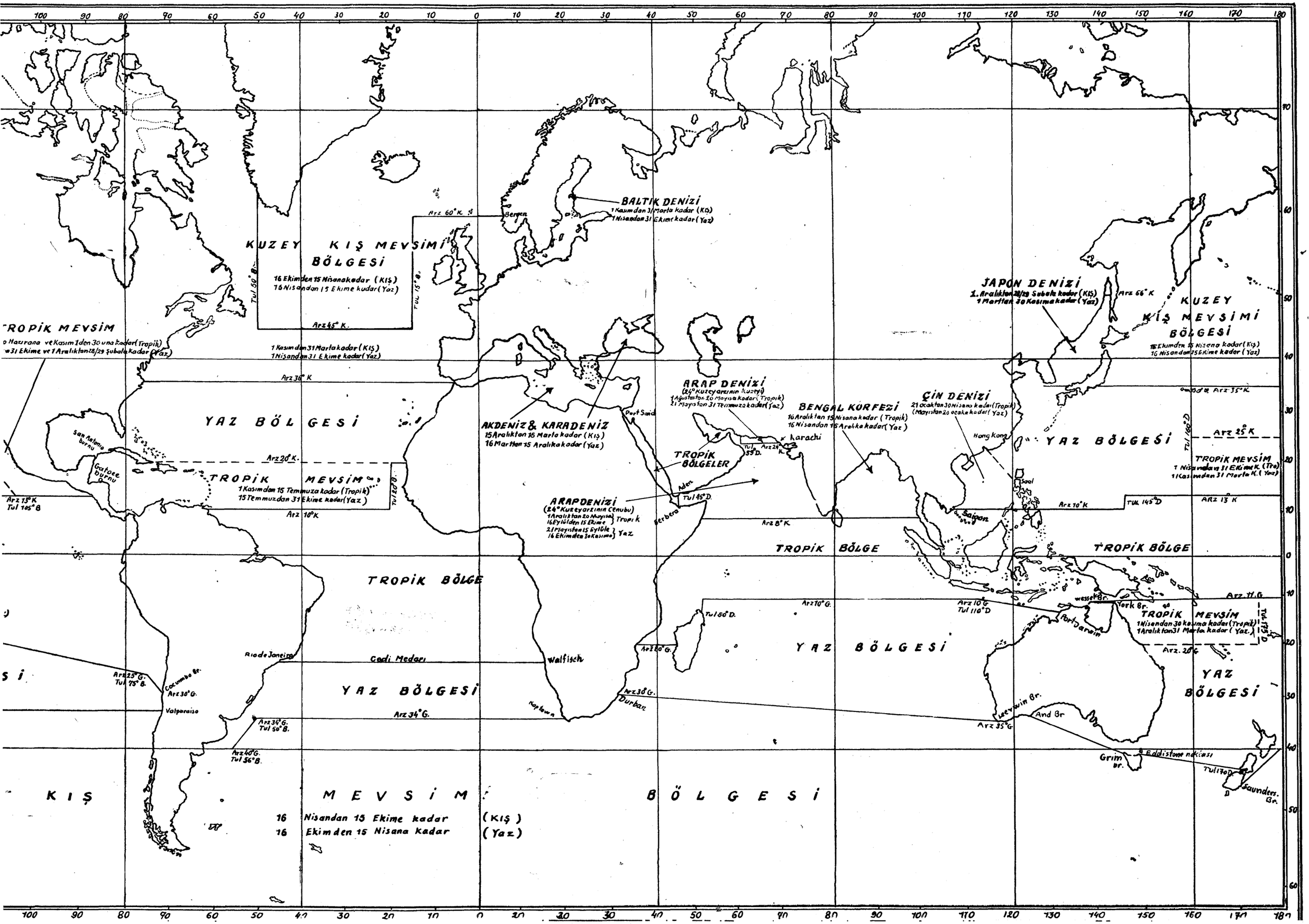
Londra'da 5 Temmuz 1930 yılında, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Kırallığı arşivlerinde muhafaza edilmek üzere tek nüsha olarak tanzim edilen bu belgenin usulüne tevfikan tasdikli doğru örnekleri, sözü geçen hükümet tarafından sözleşmeyi imzalamış bütün hükümetlere gönderilecektir.

İmza listesi

Gustav Koenigs	Chas. Duguid	P. Villandsen
Walter Laas	Frank Mc Donnell	P. Fischer
Karl Sturm	Edna Stowe	Octaviano M. Barcu.
Wilhelm Heberling	Oscar Bunster	Sean Dulchaontigh
H. P. Cayley	Guillermo Patterson	T. J. Hegarty
V. C. Duffy	Emil Kregh	Herbert B. Walker
R. Grimard	Aage H. Larsen	David Arnott
A. Johnston	H. P. Hegelberg	Laurens Prior

Howard C. Towle
Albert F. Pillsbury
Robert F. Hand
Jas. Kennedy
H. W. Warley
John G. Tawresey
David W. Dickie
Paul C. Grening
George A. Smith
A. H. Saastameinen
B. Brandt
Jean Marie
A. de Berlhe
J. Volmat
J. de Berlhe
R. Ressigneux
Ch. Dilly
H. F. Oliver
F. W. Bate
Alfred J. Daniel
John T. Edwards
Ernest W. Glover
Norman Hill
C. Hipwood
J. Foster King
J. Montgomerie
Charles J. O. Sanders
W. R. Spence
A. Spencer
A. E. Lee
G. C. Ager
W. Graham
H. C. Miller
J. T. Munden
W. E. Stipson
E. Palmstierna
E. Eggert
Gunnar Böös
N. G. Lely
E. Roussos
G. L. Corbertt
N. Dadabhey Allbless
Kavas Cokerjee
J. S. Page
Emil Krogh
Aage H. Larsen
H. P. Hagelberg
P. Villadsen
P. Fischer
Giulio Ingianni
Giuseppe Cantû
Îng. Carlo Doerfles
G. Saldâ
G. Gasparini
S. Nakayama
S. Iwai
K. Showno
T. Kabayashi
M. Matsumura
N. Hori
A. Ozols
G. Luders de Negri
E. Bryn
J. Schönheyder
Thomas M. Wilford
C. Holdsworth
C. Fock
A. Van Driel
Joh. Brautigam
Langeler
J. R. Vierdsma
M. D. Faura
A. Poklevski - Koziell
B. Bagnievski
Thomaz Ribeiro de Mello
Carlos Theodoro da Costa
D. Bogomoloft
P. Matyeef
A. Kaukul
J. M. F. Romein
S. Horacio Carisimo
T. C. Giannini

DUNYA HARİTASI



Devre : X
İçtima : 1

S. SAYISI : 236

Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları (1/146)

T. C.
Başvekâlet
Kanunlar ve Kararlar
Tetkik Dairesi
Sayı : 71-2826, 1010

6 . XII . 1954

Türkiye Büyük Millet Meclisi Yüksek Reisliğine

1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında Maliye Vekâletince hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetince 15. XI . 1954 tarihinde Yüksek Meclise sunulması kararlaştırılan kanun lâyihasının esbabı mucibesiyle birlikte sunulmuş olduğunu saygılarımla arz ederim.

Başvekil
A. Menderes

ESBABI MUCİBE

1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanunu 1927 Haziran iptidasından itibaren meriyete girmiş bulunmaktadır. O zamanın şart ve icaplarına uygun olarak tedvin edilmiş bulunan bu kanunun 24 ncü maddesinin 1 nci fıkrası gereğince devlete ait gayrimenkul emvalden iki yüz elli bin lirayı mütecaviz olanların satılması için kanunu mahsus istihsal edilmesi lâzım gelmektedir.

Mezkûr kanunun tatbik mevkiine konulduğu tarihten itibaren 30 seneye yakın bir zaman geçmiştir.

Her sahada olduğu gibi, iktisadi sahada da kaydedilen umumi inkişafa muvazi olarak gayrimenkul kıymetleri o tarihteki alım satım rayiçlerine nazaran bugün çok fazla artmış bulunmaktadır.

Bunun tabiî neticesi olarak satışa çıkarılacak devlete ait gayrimenkul emval arasında kıymeti iki yüz elli bin lirayı tecavüz edenlerin adedi fazlalaşmıştır.

Lâyihada teklif edilen 2,5 milyon liralık had, 1927 senesi alım ve satım rayiçlerine göre kabul edilen 250 bin liraya nazaran bugün daha az bir kıymet ifade etmekle beraber bu mevzuda ihtiyatlı hareket edilerek âzami haddin 2,5 milyon lira olarak kabulü uygun görülmüştür.

Bu suretle, kıymeti 2,5 milyon liraya kadar olan gayrimenkullerin satışları için her hâdisede kanunu mahsus istihsali cihetine gidilmiyerek Yüksek Meclisin çalışmalarında zaman kaybına sebebiyet verilmiyeceği gibi satış işlerinin de süratle tekemmül etmesi sağlanmış olacaktır.

Maliye Encümeni mazbatası

T. B. M. M.
Maliye Encümeni
Esas No 1/146
Karar No. 11

25 . XII . 1954

Yüksek Reisliğe

Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkındaki kanun lâyihası, Maliye Vekâleti mümessilinin iştirakiyle encümenimizde görüşüldü.

1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun bahis mevzuu olan maddesinde yazılı ve devlete ait gayrimenkul emvalin satılması için kanunu mahsus istihsaline mütevakkıf olan 250 000 liralık haddin gayrimenkul kıymetlerinde son zamanlarda hâsıl olan tereffüün nazarı itibara alınarak iki buçuk milyon lira olarak tesbitini istihdaf eden lâyiha encümenimizce muvafık görülerek hükümet metni aynen kabul edilmiştir.

Havalesi gereğince Bütçe Encümenine tevdi buyrulmak üzere Yüksek Riyasete sunulur.

Maliye Enc. Reisi	Bu Mazbata M.
Ankara	Çankırı
M. Tarhan	*A. Emrem*
B. M. Kâtibi	
Niğde	Bolu
A. Nuri Kadıoğlu	*S. Baysal*
Çorum	Kars
Ş. Gürses	*R. Çakır*
Kocaeli	Mardin
E. Alican	*A. Kalav*

Bütçe Encümeni mazbatası

T. B. M. M.
Bütçe Encümeni
Esas No.-1/146
Karar No. 68

4 . IV . 1955

Yüksek Reisliğe

1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında Maliye Vekâletince hazırlanan ve İcra Vekilleri Heyetince Yüksek Meclise takdimi kararlaştırılıp Başvekâletin 6 . XII . 1954 tarihli ve 71/2826 sayılı tezkeresiyle gönderilen kanun lâyihası Maliye Encümeni mazbatası ile birlikte encümenimize havale edilmiş olmakla Maliye Vekâleti mümessili hazır olduğu halde tetkik ve müzakere edildi.

Kanun lâyihası, devlete ait gayrimenkul emvalin satılması için kanunu mahsus istihsaline mütevakkıf olan (250 000) liralık haddin, gayrimenkul kıymetlerinde hâsıl olan tereffü nazarı itibara alınarak, (2 500 000) lira olarak tadilini istihdaf etmektedir.

(28) sene evvel meriyete girmiş bulunan 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununda tesbit ve kabul edilmiş bulunan miktarın, geçen zaman zarfındaki kıymet artışları nazarı dikkate alınacak olursa, tezyidi cihetine gidilmesinin lüzum ve zarureti bedihidir. Bu sebeple lâyihanın esbabı mucibesinde ileri sürülen mütalâaları yerinde gören encümenimiz maddelerin müzakeresine geçmiş ve lâyihanın birinci maddesiyle tadil olunan mezkûr kanunun 24 ncü maddesindeki miktarı (1 500 000) lira olarak tadil etmek suretiyle birinci maddeyi ve şeklen değiştirmek suretiyle ikinci maddeyi ve hükümetin teklifi veçhile üçüncü maddeyi kabul etmiştir.

Umumi Heyetin tasvibine arz edilmek üzere Yüksek Reisliğe sunulur.

Reis	Reisvekili
Rize	Balıkesir
İ. Akçal	*H. İmre*
Mazbata Muharriri	Kâtip
İstnabul	Siird
Muhalefetim aşağıdadır	*B. Erden*
H. Hüsman	

Afyon K.		Ağrı
A. Demırer		K. Küfrevi
	İmzada bulunamadı	
Aydın	Balıkesir	Balıkesir
Z. Uray	*M. H. Timurtaş*	*S. Yırcalı*
Çankırı	Çoruh	İzmir
T. Uygur	*Y. Gümüşel*	*B. Bilgin*
Manisa	Muğla	Niğde
M. Kurbanoğlu	*N. Poyrazoğlu*	*H. A. Göktürk*
Ordu	Sinob	Sivas
R. Aksoy	*S. Somuncuoğlu*	*A. Özel*
Urfa		Yozgad
F. Ergin		*D. Akbel*
Zonguldak		Zonguldak
S. Ataman		*H. Balık*

Devlete ait gayrimenkullerden kıymeti bir buçuk milyon lira olan arsa ve arazilerin satışa arzında tâliplerin mahdut olacağını ve tâlip bulunsa bile bunların büyük sermaye sahipleri olabileceğinden spekülâsyonlara yol açacağını tabiî görmetkeyiz.

Yalnız bu gibi gayrimenkullerin parsellenerek satışa çıkarılması daha fazla vatandaşın satışa iştirakini ve binnetice daha yüksek satış bedeli sağlanmasını temin edeceği cihetle arsa ve araziler için iki yüz elli bin liralık salâhiyet haddinin tezyidine muhalifiz.

İstanbul	Çorum	Trabzon
H. Hüsman	*Y. Gürsel*	*S. F. Kalaycıoğlu*

HÜKÜMETİN TEKLİFİ

1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında kanun lâyihası

MADDE 1. —1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 14 ncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Madde 24. — Devlete ait gayrimenkul emvalden iki buçuk milyon lirayı mütecaviz kıymeti olanlar ile harb gemilerinin satılması kanunu mahsus istihsaline mütevakkıftır. Kıymeti harbiyesini zayi edip bir daireye tahsis ve itası lâzımgelen gemiler bu hükümden müstesnadır.

MADDE 2. — Bu kanûn neşri tarihinde meriyete girer.

MADDE 3. — Bu kanunun hükümlerini icraya İcra Vekilleri Heyeti memurdur.

15 . XI . 1954

Başvekil *A. Menderes*	Devlet Vekili ve Başvekil Yardımcısı *F. R. Zorlu*
Devlet Vekili *M. Sarol*	Devlet Vekili ve Ziraat Vekili V. *O. Kapani*
Adliye Vekili *O. Ş. Çiçekdağ*	Millî Müdafaa Vekili *E. Menderes*
Dahiliye Vekili *N. Gedik*	Hariciye Vekili *F. Köprülü*
Maliye Vekili ve Güm. ve İnh. V. V. *H. Polatkan*	Maarif Vekili *C. Yardımcı*
Nafıa Vekili *K. Zeytinoğlu*	İktisat ve Ticaret Vekili *S. Yırcalı*
Sıh. ve İç. Mv. Vekili *Dr. B. Uz*	G. ve İnhisarlar Vekili
Ziraat Vekili	Münakalât Vekili *M. Çavuşoğlu*
Çalışma Vekili *H. Erkmen*	İşletmeler Vekili *F. Çelikbaş*

BÜTÇE ENCÜMENİNİN TADİLİ

1050 sayılı Muhasebi Umumiye Kanununun 24 ncü maddesinin tadili hakkında kanun lâyihası

MADDE 1. — 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanununun 24 ncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

Madde 24. — Devlete ait gayrimenkul emvalden bir buçuk milyon lirayı mütecaviz kıymeti olanlar ile harb gemilerinin satılması, kanunu mahsus istihsaline mütevakkıftır. Kıymeti harbiyesini zayi edip bir daireye tahsis ve itası lâzım gelen gemiler bu hükümden müstesnadır.

MADDE 2. — Bu kanun neşri tarihinden itibaren mer'idir.

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