

T.C. Resmî Gazete

Kuruluş tarihi : 7 Ekim 1336 - 1920

Yönetim ve yazı işleri için
Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat
Genel Müdürlüğüne
Başvurulur

28 HAZİRAN 1968
CUMA

Sayı : 12936

KARARNAME

Karar Sayısı : 6/10027

3 Mart ve 5 Nisan 1966 tarihleri arasında, Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatı aracılığı ile Londra'da toplanan 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Konferansında kabul edilen nihai karar ile ilâve I. (1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi), ilâve II (Tavsiyeler) ve I, II, III sayılı eklerine katılmamızın kabulü; Ulaştırma Bakanlığının 24/4/1968 tarih ve 519-51/225-5020 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarih ve 244 sayılı kanunun 3 ve 5 inci maddelerine göre, Bakanlar Kurulunca 18/5/1968 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI
C. SUNAY

Başbakan S. DEMİREL Devlet Bakanı S. ÖZTÜRK Devlet Bakanı H. ATABEYLİ Devlet Bakanı K. OCAK

Devlet Bakanı S. T. MÜFTÜOĞLU	Adalet Bakanı H. DİNÇER	Millî Sa. Bakanı A. TOPALOĞLU	İçişleri Bakanı F. SÜKAN
Dışişleri Bakanı V. F. SÜKAN	Malîye Bakanı C. BİLGEHAN	Millî Eğitim Bakanı İ. ERTEM	Bayındırlık Bakanı O. ALP
Ticaret Bakanı A. TÜRKEL	Sağ. ve Sos. Y. Bakanı V. A. ÖZKAN	Gum. ve Tek. Bakanı İ. TEKİN	Tarım Bakanı B. DAĞDAS
Ulaştırma Bakanı S. BİLGİC	Çalışma Bakanı A. N. ERDEM	Sanayi Bakanı M. TURGUT	En ve Ta. Kay. Bakanı R. SEZGİN
Turizm ve Tanıtma Bakanı N. KURŞAD	İmar ve İskân Bakanı H. MENTEŞOĞLU	Kov. İşleri Bakanı T. TOKER	

1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Konferansının Nihai Kararı

5 Nisan 1966

1. Beynelmîlî seferlere tahsis olunan gemilerde, asgari frıbordların uluslararası bir anlaşma ile tespitinin denizde can ve mal emniyeti için en önemli bir unsur olduğu kanısında bulunan Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatının daveti üzerine, Londra'da 3 Mart ve 5 Nisan 1966 tarihleri arasında bir konferans akdedilmiştir;

2. Aşağıdaki Devletlerin Hükümetleri bu Konferansta delegasyonlar tarafından temsil edilmişlerdir :

Arjantin	İzlanda
Avustralya	Hindistan
Belçika	İrlanda
Brezilya	İsrail
Bulgaristan	İtalya
Kanada	Fildişi Sahılı Cumhuriyeti
Çin	Japonya
Kolombiya	Kuveyt
Çekoslovakya	Liberya
Danimarka	Malezya Cumhuriyeti
Dominik Cumhuriyeti	Malta
Federal Almanya	Hollanda
Finlandiya	Yeni Zelanda
Fransa	Nikaragua
Ghana	Norveç
Yunanistan	Pakistan
Honduras	Panama

Final act of the International Conference on Load Lines, 1966

1. Recognizing that the establishment by international agreement of minimum freeboards for ships engaged on international voyages constitutes a most important contribution to the safety of life and property at sea, a Conference was held in London from 3 March to 5 April 1966, upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, for the purpose of drawing up an International Convention on Load Lines.

2. The Governments of the following States were represented by delegations at the Conference :

Argentina	Malta
Australia	Netherlands
Belgium	New Zealand
Brazil	Nicaragua
Bulgaria	Norway
Canada	Pakistan
China	Panama
Colombia	Peru
Czechoslovakia	Philippines
Denmark	Polish People's Republic
Dominican Republic	Republic of Korea
Federal Republic of Germany	Romania
Finland	San Marino
France	South Africa
Ghana	Spain
	Sweden

Peru	Trinidad ve Tobago
Filipinler	Tunus
Polonya Halk Cumhuriyeti	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği
Romanya	Birleşik Arap Cumhuriyeti
Güney Afrika	Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda
Sanmarino	Birleşik Krallık
İspanya	Birleşik Amerika Devletleri
İsviçre	Venezuela
İsviçre	Yugoslavya

3. Aşağıdaki Devletlerin Hükümetleri bu konferansta müşahitler tarafından temsil edilmişlerdir .

Kamerun	Macaristan
Kongo (Demokratik Cum.)	Iran
Küba	Türkiye
Holy See (Vatikan)	Uruguay

4. Aşağıdaki Hükümetlerarası Teşkilatlar konferansta müşahitler tarafından temsil edilmişlerdir .

Birleşmiş Milletler
Birleşmiş Milletlerin Gıda ve Tarım Teşkilatı

5. Aşağıdaki Uluslararası Hükümet - dışı teşkilât bir müşahit tarafından temsil edilmiştir .

Milletlerarası Gemi İşletmeciliği Odası

6. Sir Gilmour Jenkins (Birleşik Krallık) Konferansa başkan seçilmiştir.

7. Amiral E. J. Roland (Amerika Birleşik Devletleri), Mr. A. S. Kolesnitchenko (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği), Mr. A. Uyama (Japonya) ve Mr D. H. G. Marco (Arjantin) konferansa başkan vekilleri seçilmişlerdir.

8. Konferansa Genel Sekreter olarak Mr. Jean Roulier (Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatı Genel Sekreteri), Genel Sekreter Vekili olarak Mr. E. C. V. Goad (Teşkilatın Genel Sekreter Vekili), Murahhas Sekreter olarak Mr V. Nadeinski, (Teşkilatın Gemi İnşaat Kısmı Şefi) getirilmişlerdir.

9. İşlerin yürütülmesini teminen konferans 5 komite kurmuştur .
Genel Komite

Başkan : Mr Nagendra Singh (Hindistan)
Başkan Vekili : Mr M. Fila (Polonya)

Teknik Komite :

Başkan : Prof C. W. Prohaska (Danimarka)
Başkan Vekili : Mr. L. Spinelli (İtalya)
Mr. D. R. Murray Smith (Birleşik Krallık)

Bölge Komitesi :

Başkan : Mr. J. Queguiner (Fransa)
Başkan Vekili : Dz. Albay H. Ruegs (Yeni Zelanda)

Tasarı Komitesi :

Başkan : Mr. R. W. Bullmaro (Birleşik Krallık)
Başkan Vekili : Mr. M. Altman (Çekoslovakya)

İmtinatname Komitesi :

Başkan : Dz. Bnb R. Pinto (Peru)

10. Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti tarafından hazırlanan iki adet Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi Tasarısı ve ekleri ile bunların tadilini isteyen bir çok Hükümetlerin teklifleri, Konferansta müzakereler için itihaz olunan dokümanları teşkil etmişlerdir

11. Genel Kurul ve Komitelerin zabıt ve raporlarında da kaydedildiği üzere konferans çalışmaları sonunda, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesini hazırlayarak imza ve onaya arz etmiştir.

12. Konferans, görüşmeler sırasında ortaya çıkan beş adet tavsiyeyi kabul etmiştir.

13. Bu nihai kararın metni bir tek orijinal nüsha halinde İngilizce, Fransızca ve Rusca ve İspanyolca olarak tanzim edilip Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatına tevdi edilecektir. Buna bağlı 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi metni ile konferans tavsiyeleri metni, İngilizce ve Fransızca olarak tanzim edilip keza aynı Teşkilata sunulacaktır. Ayrıca, Sözleşme ile tavsiyelerin Rusca ve İspanyolca resmi tercümeleri hazırlanıp bu nihai karar ile birlikte tevdi edilecektir. Teşkilatın Genel Sekreteri, konferansta temsil edilen bütün Hükümetlere evvela nihai kararın tasdikli birer kopyasını ve bülâhare resmi ter-

Greece	Switzerland
Honduras	Trinidad and Tobago
Iceland	Tunisia
India	Union of Soviet Socialist Republics
Ireland	United Arab Republic
Israel	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Italy	Ireland
Ivory Coast	United States of America
Japan	Venezuela
Kuwait	Yugoslavia
Liberia	
Malagasy Republic	

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by observers :

Cameroon	Hungary
Congo (Democratic Republic of)	Iran
Cuba	Turkey
Holy See	Uruguay

4. The following inter-governmental organizations were represented at the Conference by observers :

United Nations
Food and Agriculture Organization of the United Nations

5. The following international non-governmental organization was represented at the Conference by an observer :

International chamber of shipping.

6. Sir Gilmour Jenkins (United Kingdom) was elected President of the Conference.

7. Admiral E. J. Roland (United States of America), Mr. A. S. Kolesnitchenko (Union of Soviet Socialist Republics), Mr. A. Uyama (Japan) and Mr. D. H. G. Marco (Argentina) were elected Vice-Presidents of the Conference.

8. The Secretary-General of the Conference was Mr. Jean Roulier (Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization); the Deputy Secretary-General of the Conference was Mr. E. C. V. Goad (Deputy Secretary-General of the Organization); and the Executive Secretary of the Conference was Mr. V. Nadeinski (Head of Ship Construction Section of the Secretariat of the Organization).

9. The Conference established five Committees for the accomplishment of its work :

General Committee

Chairman : Dr Nagendra Singh (India)
Vice-Chairman : Mr. M. Fila (Poland)

Technical Committee

Chairman : Professor C. W. Prohaska (Denmark)
Vice-Chairman : Mr. L. Spinelli (Italy)
Mr. D. R. Murray Smith (United Kingdom)

Committee on Zones

Chairman : Mr. J. Quéguiner (France)
Vice-Chairman : Captain H. Ruegg (New Zealand)

Drafting Committee

Chairman : Mr. R. W. Bullmore (United Kingdom)
Vice-Chairman : Mr M. Altman (Czechoslovakia)

Credentials Committee

Chairman : Commander R. Pinto (Peru)

10. The documentation of the Conference, used as a basis for its discussions, included two draft texts of an International Convention on Load Lines, and its Annexes, submitted by the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, together with proposals of many Governments for the revision of those texts.

11. As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the Committees and in the records of the Plenary Sessions, the Conference prepared and opened for signature and accession the International Convention on Load Lines, 1966.

12. The Conference adopted five Recommendations arising from its deliberations.

13. The text of this Final Act, being in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the attached texts of the International Convention on Load Lines, 1966, and of the Recommendations of the Conference, which are in the English and

cümeleri hazırladıktan sonra, sözleşme ve tavsiyelerin tasdikli birer kopyalarını gönderecektir.

Bu nihai karar aşağıdaki imza sahipleri tarafından muvacehede imzalanmıştır.

Bu nihai karar 1966 Bindokuzyüz altmışaltı yılı Nisan ayının beşinci günü Londra'da tanzim edilmiştir.

İlâve : 1

1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi

Âkit Hükümetler, Beynelmül seferlere tahsis olunan gemilerin Denizde Can ve Mal Emniyetini muhafaza amacıyla, Yükleme Sınırlarını tayine yarayacak muntazam prensiplerin ve kaidelerin tespitini arzu etmişler, ve bu amaca en iyi şekilde ulaşmanın bir konferans akdetmekle olabileceğini nazara itibare alarak aşağıdaki hususlarda mutabık kalmışlardır :

MADDE 1

Sözleşme ile ilgili umumî mukellefiyetler

(1) Âkit Hükümetler işbu sözleşme hükümlerine riayeti ve bu Sözleşmenin ayrılmaz birer cüzünü teşkil ettiği kabul edilecek olan ilâvelerinin infazını taahhüt ederler. İşbu Sözleşmeye yapılan her atıf, aynı zamanda ilâvelerine de şâmilidir

(2) Âkit Hükümetler işbu Sözleşmenin tatbikine lüzumlu bütün tedbirleri almayı taahhüt ederler.

MADDE 2

Tarifler

Hilâfına sarıh bir hukum bulunmadıkça, işbu Sözleşmede geçen :

- (1) «Kaideler» işbu Sözleşmeye ilişik kaideler demektir
- (2) «İdare» geminin dalgalandırdığı bayrağın ait olduğu Devlet'in Hükümeti demektir.
- (3) «Tasvip edildi» idare tarafından tasvip olundu demektir
- (4) «Beynelmül sefer» bu Sözleşmenin tatbik edildiği bir memleketten bu memleketin dışında bulunan bir limana, veya aksine yapılan bir sefer demektir. Uluslararası münasebetlerden bir Âkit Hükümetin mesul olduğu veya Birleşmiş Milletlerin idare ettiği her ülke ayrı bir memleket sayılır.

(6) «Yeni gemi» her Âkit Hükümet için, omurgası bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte veya o tarihten sonra atılan veya inşa durumu buna benzer bir safhada bulunan gemi demektir.

(5) «Balıkçı gemisi» balık, balina, fok, deniz aygırı ve denizin diğer canlı mahsüllerinin avlanılmasında kullanılan gemidir

(7) «Mevcut gemi» yeni gemi olmayan gemi demektir

(8) «Boy» omurga üstünden ölçülen asgari kalıp derinliğinin % 85 ine tekabül eden su hattındaki tam boyun % 96 sı, veya daha büyük olduğu takdirde, aynı su hattı üzerinde, başbodoslamasının ön kenarı ile dümen boğazı mihveri arasındaki mesafe demektir. Omurgası meynli olan gemilerde, gemi boyunun ölçüldüğü su hattı, dizein su hattına paralel olacaktır.

MADDE 3

Genel hükümler

(1) Bu Sözleşmenin şümülü çerçevesi içerisine giren her gemi, işbu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten sonra, ancak muayene edilmiş, frıbord markası ile markalanmış ve 1966 Beynelmül Frıbord Belgesini almış olmak şartıyla, veya, icabı halinde, yine aynı Sözleşmenin hükümleri gereğince Beynelmül Frıbord Muafiyet Belgesi almış olmak şartıyla, beynelmül bir sefere çıkabilir.

(2) İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, bir idare'nin EK I e gore tayin olunan asgari frıborddan daha büyük bir frıbord tespit etmesini menedemez.

French languages, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Convention and Recommendations shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act. The Secretary-General of the Organization shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention and the Recommendations, to each of the Governments invited to be represented at this Conference.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE AT LONDON this fifth day of April one thousand nine hundred and sixty-six.

International Convention on Load Lines, 1966

ATTACHMENT 1

The Contracting Governments,

DESIRING to establish uniform principles and rules with respect to the limits to which ships on international voyages may be loaded having regard to the need for safeguarding life and property at sea;

CONSIDERING that this end may best be achieved by conclusion of a Convention;

HAVE AGREED as follows :

ARTICLE 1

General Obligation under the Convention

(1) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

(2) The Contracting Governments shall undertake all measures which may be necessary to give effect to the present Convention.

ARTICLE 2

Definitions

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise :

(1) «Regulations» means the Regulations annexed to the present Convention.

(2) «Administration» means the Government of the State whose flag the ship is flying.

(3) «Approved» means approved by the Administration.

(4) «International voyage» means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

(5) A «fishing vessel» is a ship used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.

(6) «New ship» means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention for each Contracting Government.

(7) «Existing ship» means a ship which is not a new ship.

(8) «Length» means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

ARTICLE 3

General Provisions

(1) No ship to which the present Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which the present Convention comes into force unless it has been surveyed, marked and provided with an International Load Line Certificate (1966) or, where appropriate, an International Load Line Exemption Certificate in accordance with the provisions of the present Convention.

(2) Nothing in this Convention shall prevent an Administration from assigning a greater freeboard than the minimum freeboard determined in accordance with Annex I.

MADDE 4

Tatbikat

- (1) Bu Sözleşme :
 - (a) Akit Hükümetlerin memleketlerinde kayıtlı gemilere ;
 - (b) Madde 32 ye göre işbu Sözleşmenin teşmil edildiği ülkelere kayıtlı gemilere; ve
 - (c) Hiçbir yere kayıtlı bulunmayıp, Hükümet Akit Hükümet olan bir devletin bayrağını taşıyan gemilere, tatbik edilir.
- (2) İşbu Sözleşme beynelmilel seferler yapan gemilere tatbik edilir.
- (3) EK I de mevcut kaideler betahsis yeni gemilere tatbik olunur
- (4) Ek I de mevcut kaidelerin icaplarına tam olarak veya kısmen uymayan mevcut gemiler, en az işbu Sözleşmenin yürürlüğe girmiş tarihinden evvel, beynelmilel seferlerde, idareleri tarafından bunlara tatbik edilen hükümlere haiz olmalıdırlar; bu gibi gemiler hiçbir ahvalde fribordlarını büyültmezler. Mevcut gemiler, ancak işbu Sözleşmenin hükümlerine uygun hale getirildikleri takdirde evvelce tayin edilmiş fribordun herhangi bir tenzihinden faydalanabilirler.
- (5) EK II de mevcut kaideler, işbu Sözleşmenin uygulandığı yeni ve mevcut gemilere tatbik edilir

MADDE 5

İstisnalar

- (1) İşbu Sözleşme kaideleri aşağıdaki gemilere tatbik edilemez :
 - (a) Harp gemiler;
 - (b) Boyları 24 metreden (79 kademden) küçük yeni gemiler;
 - (c) 150 gros tondan küçük tonajdaki mevcut gemiler;
 - (d) Ticarete kullanılmayan tenezzüh yatları;
 - (e) Balıkçı tekneleri.
- (2) Bu kaidelerden hiçbirisi, sadece aşağıdaki muntakalarda seyri sefer eden gemilere tatbik edilemez.
 - (a) Kuzey Amerika'nın göllerinde ve 63 W boylamının Çap des Rovers'den Anticosti Adasındaki West Point'e çizilen hattın doğusuna kadar St. Lawrence Nehrinde,
 - (b) Hazer denizinde,
 - (c) La Plata, Perana ve Uruguay nehirlerinde, doğuda Arjantin'de Punto Norte ve Uruguay'da Punta del Este arasında çizilen hatta kadar.

MADDE 6

Muafiyetler

- (1) İki veya daha fazla Devletin yakın komşu limanları arasında beynelmilel sefer yapan gemiler, münhasıran bu limanlar arasında seyrirde kaldıkları müddetçe, idareleri tarafından işbu Sözleşmenin hükümlerinden muaf tutulabilirler. Ancak, bu takdirde, mezkûr, sahibi bulunan Devletlerin Hükümetleri bahis konusu limanlar arasındaki bu gibi seferlerin mahfuz bir karaktere veya şeraite haiz olduğu, ve dolayısıyla Sözleşme hükümlerinin gemilere tatbikinin makul ve elverişli olmadığı kanısında bulunmalıdırlar.
- (2) Herhangi bir gemi Sözleşme hükümleri meyanında bulunmayan bir takım yenilikleri ihtiva ettiği takdirde, ve bunların beynelmilel seferlerde bulunan gemilere tatbiki söz konusu yeniliklerin inkişafı bakımından araştırmalara ciddi bir engel teşkil ettiği takdirde, idare mezkûr gemiyi sözleşme hükümlerinden muaf tutabilir. Mamafî böyle bir gemide, idare noktai nazarına göre elverişli ve kâfi miktarda emniyet teçhizatı bulunmalı ve bu husus geminin sefer esnasında uğradığı Devletlerin Hükümetleri tarafından da kabul edilmelidir.
- (3) Bu maddenin 1 inci ve 2 nci bendlerine göre muafiyet müsaa-de eden bir idare, bundan boyle «Teşkilât» olarak anlandırılan Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Teşkilâtına bu muafiyetin sebeplerini tav-sılâtlı bir şekilde bildirecektir. Teşkilâtta keyfiyeti bir şrkûl ile bütün Akit Hükümetlerin bilgisine sunacaktır.
- (4) Normal olarak beynelmilel seferlere bağlı bulunmadığı halde istisnalı olarak tek bir beynelmilel sefer deruhde etmesi arzu edilen bir gemide, deruhde edeceği sefer için idare noktayi nazarına göre kâfi de-recede emniyet teçhizatı mevcut ise, bu gemi, idare tarafından işbu Sözleşme hükümlerinden muaf tutulabilir.

ARTICLE 4

Application

- (1) The present Convention shall apply to :
 - (a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments;
 - (b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 32; and
 - (c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.
- (2) The present Convention shall apply to ships engaged on inter-national voyages.
- (3) The Regulations contained in Annex I are specifically appli-cable to new ships.
- (4) Existing ships which do not fully comply with the require-ments of the Regulations contained in Annex I or any part thereof shall meet at least such lesser related requirements as the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention; in no case shall such ships be required to increase their freeboards. In order to take advantage of any reduction in freeboard from that previously assigned, existing ships comply with all the requirements of the present Convention.
- (5) The Regulations contained in Annex II are applicable to new and existing ships to which the present Convention applies.

ARTICLE 5

Exceptions

- (1) The present Convention shall not apply to :
 - (a) ships of war;
 - (b) new ships of less than 24 metres (79 feet) in length;
 - (c) existing ships of less than 150 tons gross;
 - (d) pleasure yachts not engaged in trade;
 - (e) fishing vessels.
- (2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating :
 - (a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63° W;
 - (b) the Caspian Sea;
 - (c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Norte, Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

ARTICLE 6

Exemptions

- (1) Ships when engaged on international voyages between the near neighbouring ports of two or more States may be exempted by the Administration from the provisions of the present Convention, so long as they shall remain engaged on such voyages, if the Governments of the States in which such ports are situated shall be satisfied that the sheltered nature or conditions of such voyages between such ports make it unreasonable or impracticable to apply the provisions of the present Convention to ships engaged on such voyages.
- (2) The Administration may ecempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of this Convention the application of which might seriously impede research into the deve-lopment of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements, which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship.
- (3) The Administration which allows any exemption under parag-raphs (1) and (2) of this Article shall communicate to the Inter-Govern-mental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the Or-ganization) particulars of the same and reasons therefor which the Or-ganization shall circulate to the Contracting Governments for their information.
- (4) A ship which is not normally engaged on international voya-ges but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Convention, provided that it complies with safety requirements which, in the opinion of that Admi-nistration, are adequate for the voyage which is to be undertaken by the ship.

MADDE 7

Fors Majör

(1) Herhangi bir sefere çıktığı zaman işbu Sözleşme hükümlerine tabi olmayan bir gemi, hava muhalefeti veya diğer herhangi bir mücbir sebep dolayısıyla mürettep seferinden inhiraf ettiği takdirde, bu Sözleşme hükümlerine tabi olmayacaktır.

(2) İşbu Sözleşme hükümlerinin uygulanmasında, akit bir hükümet herhangi bir geminin hava muhalefeti veya diğer fors majör sebep yüzünden yapmak zorunda kaldığı sefer inhirafını veya gecikmeleri önemle nazarı dikkate alacaktır.

MADDE 8

Muadeletler

(1) Bu Sözleşme hükümlerine göre bir gemiye konması gereken tesis, malzeme, alet, cihaz veya diğer herhangi bir tedibat yerine idare aynı şartlar altında en az bu sözleşmede tayin olunan derecede maksadı sağladığına tecrübe ile tatmin olduğu takdirde diğer tesis, malzeme, alet, cihaz veya tertibatın kullanılmasına müsaade edebilir.

(2) Sözleşme hükümlerinin icbar ettiğinden başka tesis, malzeme, alet, cihaz veya tertibat kullanılmasına müsaade eden idare, durumu yapılan tecrübelerle ait bir rapor ile birlikte Teşkilâta bildirecektir. Teşkilâta keyfiyeti bir sirküler ile bütün Akit Hükümetlere duyuracaktır.

MADDE 9

Tecrübi maksatlar için tasvipler

(1) İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, bir idarenin Sözleşme ahkâmına tabi bir gemiye, tecrübi maksatlara dayanan sarıh tasviplerde bulunmasını menedemez.

(2) Böyle bir tasvipte bulunan bir idare, bunun sebeplerini bütün teferruatıyla Teşkilâta bildirecektir. Teşkilâta, durumu bir sirküler ile bütün Akit Hükümetlere duyuracaktır.

MADDE 10

Tamirat ve tadilat

(1) Tamir, tadil ve bu işlerle ilgili olarak teçhiz edilen her gemi, asgari evvelce bu gemideki elverişli icaplara haız olacaktır. Bu durumdaki mevcut bir geminin ihtiva edeceği icaplar, genellikle yeni bir gemi-ninkinden daha az olmayacaktır.

Büyük çapta tamir, tadil ve teçhiz edilen bir gemi, idarenin makul ve elverişli bulduğu derecede, yeni bir geminin icaplarına tabi olacaktır.

(2) Gemilerin büyük çapta tamir, tadil ve bu işlerle ilgili olarak teçhiz edilmeleri halinde, bunlar, idarenin makul ve pratik gördüğü nispette yeni bir gemi için icabeden hususları ihtiva edecektir.

MADDE 11

Bolgeler ve alanlar

(1) Bu Sözleşme hükümlerinin şâmil bulunduğu her gemi, bu sözleşmenin II sayılı ekinde tarif edilen bolgeler ve alanlar hakkında belirtilen hükümlere uymak zorundadır.

(2) İki mücbir bolgenin veya alanın sınırı üzerinde bulunan bir liman, geminin gelişinde geçtiği veya gidişinde geçeceği bolgeye veya alana ait sayılacaktır.

MADDE 12

Batma

(1) Bu maddenin 2 ncı ve 3 üncü paragraflarındaki hükümler müstesna, gemi bordalarındaki yılın mevsimine ve geminin bulunduğu bolge veya alana tekabül eden yükleme sınırı çizgileri, geminin hareketinde, seyri esnasında veya bir limana varışında hiçbir zaman suya batmış olmayacaktır.

(2) Bir gemi, kesafeti bir olan tatlı suda bulunduğu zaman, ilgili yükleme sınırı çizgisi, 1966 Beynelmül Fribord Belgesinde belirtilen tatlı suda müsaade edilen pay kadar batabilir. Tatlı su kesafetinin birden başka bir kısmette olması halinde, bu pay 1.025 ile fiili kesafet değeri arasındaki farka tekabül eden miktarı ifade edecektir.

(3) Bir geminin nehirde veya iç sularda bulunan bir limandan hareketi sırasında, hareket noktası ile açık deniz arasında kullanacağı ya-

ARTICLE 7

Force Majeure

(1) A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

(2) In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Governments shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

ARTICLE 8

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted, or any other provision to be made in a ship, other than that required by the present Convention, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or provision, is at least as effective as that required by the Convention.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, or provision, other than that required by the present Convention, shall communicate to the Organization for circulation to the Contracting Governments particulars thereof, together with a report on any trials made.

ARTICLE 9

Approvals for Experimental Purposes

(1) Nothing in the present Convention shall prevent an Administration from making specific approvals for experimental purposes in respect of a ship to which the Convention applies.

(2) An Administration which makes any such approval shall communicate to the Organization for circulation to the Contracting Governments particulars thereof.

ARTICLE 10

Repairs, Alterations and Modifications

(1) A ship which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. An existing ship in such a case shall not, as a rule, comply to lesser extent with the requirements for a new ship than it did before.

(2) Repairs, alterations and modifications of a major character and outfitting related thereto should meet the requirements for a new ship in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

ARTICLE 11

Zones and Areas

(1) A ship to which the present Convention applies shall comply with the requirements applicable to that ship in the zones and areas described in Annex II.

(2) A port standing on the boundary line between two zones or areas shall be regarded as within the zone or area from or into which the ship arrives or departs.

ARTICLE 12

Submersion

(1) Except as provided in paragraphs (2) and (3) of this Article, the appropriate load lines on the sides of the ship corresponding to the season of the year and the zone or area in which the ship may be shall not be submerged at any time when the ship puts to sea, during the voyage or on arrival.

(2) When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown on the International Load Line Certificate (1966). Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

(3) When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

kıt ve diğer luzumlu malzemenin ağırlıklarına tekabül eden miktar kadar gemi daha derine yüklenebilecektir.

MADDE 13

Sorvey, muayene ve markalama

İşbu sözleşme hükümlerinin tatbiki ve hükümlerden muafiyetin kabul edilmesi hususlarında gemilerin yapılacak olan sorvey, muayene ve frıbord markalarının vurulmaları, idarenin memurları tarafından yapılır. Mamafı, idare gemilerin sorvey ve muayeneden geçirilmesi ve frıbord markalarının vurulması işini, kendisi tarafından bu maksat için tayin olunan sorveylere veya kendisince muteber addolunan kurumlara tevdi edebilir. Ancak, her türlü halde, ilgili idare, yapılan sorvey, muayene ve markalama işinin doğruluk ve kifayetinı tekeffül eder.

MADDE 14

İlk ve periyodik sorveylere ve muayeneler

(1) Bir gemi, aşağıda gösterilen sorveylere ve muayenelere tabi olacaktır.

(a) Gemi hizmete girmeden önce sorveyden geçirilecektir. Bu sorveya işbu Sözleşmedeki hükümlerin icabettirdiği şekilde, gemi bünyesi ile teçhizatının tam ve esash muayenesini ihtiva edecektir. Bu sorvey gemi tertibatının, malzemesinin ve bünyan eb'adının, işbu Sözleşmenin hükümlerine tam olarak uygunluğunu emniyet altına almaya matuf bulunacaktır.

(b) Muhtelif fasılalarla yapılan periyodik sorvey, idare tarafından tespit edilmek ve hiçbir zaman beş seneye geçmemek şartıyla, gemi tertibatının, malzemesinin ve bünyan eb'adının işbu sözleşmenin hükümlerine tam olarak uygunluğunu emniyet altına almaya matuf bulunacaktır.

(c) Belgede yazılı senelik muayene tarihinden evvel veya sonra olmak üzere, üçer aylık devreler içinde yapılan periyodik muayene, bu muayenede, frıbord mevkiine tesir edecek şekilde tekne veya üst binalarda değişikliğin yapılmadığı, ve

- (i) Menfezlerin emniyet tertibatı;
- (ii) Vardevelâlar;
- (iii) Su lumbarları; ve
- (iv) Mürettebat mahallerine giriş tesisleri çin gemide bulunan tesis ve aletlerin müessir bir halde muhafaza olunduğu, gibi hususlar tespit edilir.

(2) Bu maddenin (1) (c) paragrafında bahis konusu periyodik muayeneler, 1966 Beynelmîl Frıbord Belgesinin, veya işbu sözleşmenin 6 ncı maddesinin 2 ncı paragrafı gereğince bundan muaf tutulan bir gemiye verilmiş olan Beynelmîl Frıbord Muafiyet Belgesi'nin arkasına kaydedilecektir.

MADDE 15

Sorveyden sonraki şartların muhafazası

14 üncü maddeye göre yapılan sorveyden sonra, idarenin tasvibi olmadan gemi bünyesinde, teçhizatında, tertibatında, malzemesinde veya bunyan eb'adında herhangi bir değişiklik yapılmayacaktır.

MADDE 16

Belgelerin verilmesi

(1) Sözleşme hükümleri daairesinde sorveyi yapılan ve frıbord markası vurulan her gemiye 1966 Beynelmîl Frıbord Belgesi verilir.

(2) İşbu Sözleşmenin 6 ncı maddesinin (2) ncı ve (4) üncü paragrafları gereğince muafiyet bahşedilen herhangi bir gemiye Beynelmîl Frıbord Muafiyet Belgesi verilir.

(3) Bu gibi belgeler idare tarafından, yahut bu idarece yetkilendirilmiş herhangi bir şahıs veya kurum tarafından düzenlenir. Ancak her türlü halde belgenin bütün sorumluluğu ilgili idareye aittir.

(4) Evvelce, bayrağını taşıdığı bir devletin hükümeti tarafından gemiye verilmiş olup, bu sözleşme yürürlüğe girdiği zaman muteber olan herhangi bir beynelmîl frıbord belgesi, işbu sözleşmenin herhangi bir hükümüne aykırıda olsa üç sene içinde, veya daha kısa ise, belgede tayin edilen itibar süresi içinde, muteber addedilecektir. Bu müddetin bitimunda, 1966 Beynelmîl Frıbord Belgesi'nin alınması lâzımdır.

MADDE 17

Diğer bir hükümet tarafından belge verilmesi

(1) Akıtt bir Hükümet, diğer bir Akıtt hükümetin talebi üzerine, işbu üçüncü Hükümete ait bulunan bir gemiye, sorveyden geçirerek, işbu Sözleşme hükümlerinin tamamen tabik edildiğine kanaat getirmek şar-

ARTICLE 13

Survey, Inspection and Marking

The survey, inspection and marking of ships, as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the survey, inspection and marking either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

ARTICLE 14

Initial and Periodical Surveys and Inspections

(1) A ship shall be subjected to the surveys and inspections specified below :

(a) A survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(b) A periodical survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, material and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(c) A periodical inspection within three months either way of each annual anniversary date of the certificate, to ensure that alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line and so as to ensure the maintenance in an effective condition of fittings and appliances for :

- (i) protection of openings;
- (ii) guard rails,
- (iii) freeing ports; and
- (iv) means of access to crew's quarters.

(2) The periodical inspections referred to in paragraph (1) (c) of this Article shall be endorsed on the International Load Line Certificate (1966) or on the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of Article 6 of the present Convention.

ARTICLE 15

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Article 14 has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, arrangements, material or scantlings covered by the survey, without the sanction of the Administration.

ARTICLE 16

Issue of Certificates

(1) An International Load Line Certificate (1966) shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.

(2) An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with paragraph (2) or (4) of Article 6.

(3) Such certificates shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

(4) Notwithstanding any other provision of the present Convention, any international load line certificate which is current when the present Convention comes into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is flying shall remain valid for two years or until it expires, whichever is earlier. After that time an International Load Line Certificate (1966) shall be required.

ARTICLE 17

Issue of Certificate by another Government

(1) A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with shall issue or authorize the issue of an International Load Line Certificate (1966) to the ship in accordance with the present Convention.

tiyle, bizzat bir 1966 Beynelmül Fribord Belgesi verebilir, veya herhangi bir kurumu bu işlemi yapmaya yetkili kılabilir.

(2) Sorveyi yapan Hükümet, belgenin bir kopyası ile Fribord hesabına müstenit sorvey raporunun ve umumî hesabın birer kopyalarının mümkün olan en erken bir tarihte talep sahibi Hükümete gönderilecektir.

(3) Bu şekilde tanzim olunan bir belgede, işbu belgenin, geminin taşıdığı veya taşıyacağı bayrağın ait olduğu Devletin Hükümetinin talebi üzerine tanzim olunduğuna dair açık bir meşruhat bulunacaktır. Böylece, diğer bir Hükümet tarafından tanzim edilmiş bulunan bir belge, işbu sözleşmenin 16 ncı maddesi hükümlerine tevfiқан verilen bir belge ile aynı kıymette olacak ve tanınacaktır.

(4) Hükümeti âkit bir Hükümet olmayan bir Devletin bayrağını taşıyan bir gemiye, 1966 Beynelmül Fribord Belgesi verilmeyecektir.

MADDE 18

Belgelerin şekli

(1) Belgeler, bunları veren memleketin resmî dil yahut dilleri ile tanzim edilecektir. Kullanılan dil İngilizce veya Fransızca olmadığı takdirde, metin bu dillerden birinin tercümesini ihtiva edecektir.

(2) Belgelerin şekilleri, işbu sözleşmeye bağlı ek III de verilen örneklerle göre olacaktır. Her bir belge örneğinin matbu kısmındaki tırtip tarzı, verilen belgelerde veya tasdikli suretlerinde aynen muhafaza edilecektir.

MADDE 19

Belgelerin süresi

(1) Bir 1966 Beynelmül Fribord Belgesi, idare tarafından, tespit edilen bir muddet ıçı tanzim edilecektir. Ancak bu muddet, belgelerin düzenlediği tarihten itibaren 5 seneyi geçmeyecektir.

(2) İşbu Sözleşmenin 14 üncü maddesinin (1) (b) paragrafı gereğince yapılan periyodik bir sorveyden sonra gemiye, evvelce verilen orijinal belgenin süresi bitmemiş olması dolayısıyla yeni bir belge tanzim edilemediği takdirde, sorveyi yapan şahıs veya kurum, orijinal belgenin süresini, 5 ay geçmemek üzere temdit edebilir. Ancak, işbu temdit, geminin bünyesinde, teçhizatında, tertibatında, malzemesinde ve bunyan eb'adında friborda müessir olacak değişiklikler yapılmadığı takdirde bahsedilecek, ve belgenin markasına şerh verilecektir.

(3) Aşağıdaki hallerden herhangi birinin mevcut olması halinde 1966 Beynelmül Fribord Belgesi idare tarafından iptal edilecektir:

(a) eminin tekne veya üst binalarında, tayin edilen fribordun artmasına sebebiyet veren maddî değişiklikler zuhur etmiş ise;

(b) 14 üncü maddenin (1) inci paragrafının (c) bendinde zikredilen teçhizat ve aletler, belgenin düzenlediği tarihteki kusursuz durumlarını muhafaza etmemiş ise;

(c) 14 üncü maddenin (1) inci paragrafının (c) bendinde zikredildiği veçhile, geminin periyodik muayeneden geçtiğini gösterir şerh, belgenin arkasında mevcut değil ise;

(d) eminin bünyevi mukavemeti, gemiyi emniyetsiz hale getirir derecede azaltılmış ise

(4) (a) İşbu Sözleşmenin 6 ncı maddesinin (2) nci paragrafına göre muafiyete tabi bir geminin idare tarafından verilen Beynelmül Fribord Muafiyet Belgesi'nin süresi, belgenin düzenlendiği tarihten itibaren hiçbir zaman beş seneyi geçmeyecektir. Böyle ibir Belge, bu maddedeki 1966 Beynelmül Fribord Belgesi gibi yenilenme, arkasına şerh konma ve iptal edülme muamelelerine tabi olacaktır.

(b) İşbu Sözleşmenin 6 ncı maddesinin 4 üncü paragrafı gereğince muafiyete tabi bir gemiye verilen Beynelmül Fribord Muafiyet Belgesinin süresi bir tek sefer için muteber olacaktır.

(5) Başka bir Devletin bayrağına transfer edilen bir geminin bu transferden evvel idare tarafından verilen belgesinin geçerliği kalkar.

MADDE 20

Belgelerin kabulü

Âkit bir Hükümetin sorumluluğu altında, işbu sözleşme hükümlerine göre düzenlenmiş bulunan bir belge, diğer Âkit Hükümetler tarafından, kendilerince düzenlenmiş belgeler derecesinde muteber addolunacaktır.

MADDE 21

Kontrol

(1) Bu sözleşmenin 16 ncı ve 17 ncı maddelerine göre verilmiş belgeye sahip olan gemiler, diğer âkit Hükümetlere ait limanlarda bu-

(2) A copy of the certificate, a copy of the survey report used for computing the freeboard, and a copy of the computations shall be transmitted as early as possible to the requesting Government

(3) A certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 16.

(4) No International Load Line Certificate (1966) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government

ARTICLE 18

Form of Certificates

(1) The certificates shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

(2) The form of the certificates shall be that of the models given in Annex III. The arrangement of the printed part of each model certificate shall be exactly reproduced in any certificates issued, and in any certified copies thereof

ARTICLE 19

Duration of Certificates

(1) An International Load Line Certificate (1966) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

(2) If, after the periodical survey referred to in paragraph (1) (b) of Article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry of the certificate originally issued, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the original certificate for a period which shall not exceed five months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, material or scantlings which affect the ship's freeboard.

(3) An International Load Line Certificate (1966) shall be cancelled by the Administration if any of the following circumstances exist:

(a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;

(b) the fittings and appliances mentioned in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14 are not maintained in an effective condition;

(c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been inspected as provided in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14;

(d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

(4) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of Article 6 shall not exceed five years from the date of issue. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate (1966) under this Article.

(b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of Article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued

(5) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State.

ARTICLE 20

Acceptance of Certificates

The certificates issued under the authority of a Contracting Government in accordance with the present Convention shall be accepted by the other Contracting Governments and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same force as certificates issued by them.

ARTICLE 21

Control

(1) Ships holding a certificate issued under Article 16 or Article 17 are subject, when in the ports of other Contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board

bulundukları zaman, bu Hükümetler tarafından usulen yetki verilmiş memurlar vasıtasıyla kontrole tabi tutulurlar. Akıt Hükümetler, böyle bir kontrolün, gemide işbu sözleşme hükümlerine uygun muteber bir belgenin bulunup bulunmadığından ibaret olduğunu temin edeceklerdir. Gemide geçerli bir 1966 Beynelmilel Fribord Belgesi mevcut ise, bundan sonraki kontrol sadece :

(a) Geminin belgede müsaade edilen sınırdan daha fazla yüklenmemiş olduğu;

(b) emi üzerindeki fribord markası mevkinin belgeye uygun bulunduğunu;

(c) Gemide, 19 uncu maddenin 3 üncü paragrafının (a) ve (b) bentlerinde belirtildiği üzere, halihazır durumları ile can tehlikesi olmaksızın denize çıkmasını engelleyecek derecede önemli değişiklik bulunmadığı hususlarının tespitine inhisar eder.

Eğer gemide geçerli bir Beynelmilel Fribord Muafiyet Belgesi mevcut ise, böyle bir kontrol, bu belgedeki şartların gemide bulunduğunu tespiti inhisar eder.

(2) Bu maddenin birinci paragrafının (c) bendine göre kontrol yapılması halinde, bu kontrol sadece geminin yolcularına veya mürettebatına tehlike olmadan denize açılacak durumda bulunduğunu tespitten ibaret olacaktır.

(3) Bu madde gereğince yapılacak bir kontrol herhangi şekilde bir müdahaleyi icabettiriyorsa, bu kontrol yapan memur, geminin mensup olduğu Devletin Konsolos veya diplomatik temsilcisine bu kararı ve müdahaleyi icabettiren bütün mücbir sebepleri yazılı olarak bildirecektir.

MADDE 22

İmtiyazlar

İşbu sözleşmenin bahsettiği imtiyazlar sözleşme hükümlerine uygun muteber bir belgesi bulunmayan herhangi bir gemi tarafından talep ve iddia olunamaz.

MADDE 23

Kazalar

(1) Her idare, kendi mesubiyetindeki gemilerde vukua gelen herhangi bir kazayı tahkuk etmeyi taahhüt eder, şu kadarki, işbu sözleşme ahkâmına göre yürütülen böyle bir tahkukatın sözleşme kaidelerinde yapılması sayını kabul görülen herhangi bir değişikliğin icrasına yardımcı olacağına idare hükmetmelidir.

(2) Her Akıt Hükümet, teşkilâta bu nev'i tahkukat neticesinde elde edilen uygun ve münasip malûmatı bildirmeyi taahhut eder. Bu nev'iden malûmat istinaden teşkilâtın hazırlıyacağı hiçbir rapor veya tavsiyelerde alakalı geminin hüviyeti veya milliyeti açıklanmayacak veya hiçbir gemi veya şahıs mesuliyet atıf veya iması yapılmayacaktır.

MADDE 24

Evvelki muahedeler ve sözleşmeler

(1) İşbu sözleşmeye dahil bulunan Hükümetler arasında, halen yürürlükte bulunan friborda muteallık muahedeler, sözleşmeler ve anlaşmalar, yürürlükte bulundukları müddetçe, aşağıdaki hususlarda tam ve mükemmel olarak infaz edilmekte devam olunacaktır :

(a) İşbu Sözleşmenin tatbik edilmediği gemiler için, ve

(b) İşbu Sözleşmenin tatbik edildiği gemiler için bu sözleşmede sarh bir hüküm bulunmadığı hallerde.

(2) Bununla beraber, bu gibi muahedeler, sözleşmeler veya anlaşmalar bu sözleşme hükümlerine muhalif olduğu takdirde, sözleşme hükümleri muteber olacaktır.

MADDE 25

Anlaşma ile tespit edilen özel kaideler

İşbu sözleşmeye uygun olarak Akıt Hükümetlerin hepsi veya bazıları arasında anlaşma ile özel kaideler tespit ve tanzım edildiği takdirde, bu nev'i kaideler diğer bütün Akıt Hükümetleri haberdar etmek üzere teşkilâta bildirilecektir.

MADDE 26

Malûmatın bildirilmesi

(1) Akıt Hükümetler, aşağıdaki malûmatı temin ederek teşkilâta bildirmeyi taahhüt ederler :

a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate (1966) on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that :

(a) the ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;

(b) the position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and

(c) the ship has not been so materially altered in respect of the matters set out in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (3) of Article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

(2) If such control is exercised under sub-paragraph (c) of paragraph (1) of this Article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

(3) In the event of the control provided for in this Article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the Consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

ARTICLE 22

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid certificate under the Convention.

ARTICLE 23

Casualties

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to ships for which it is responsible and which are subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the Convention might be desirable.

(2) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with the pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

ARTICLE 24

Prior Treaties and Conventions

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to load line matters at present in force between Governments Parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards :

(a) ships to which the present Convention does not apply; and

(b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

ARTICLE 25

Special Rules drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement among all or some of the Contracting Governments, such rules shall be communicated to the Organization for circulation to all Contracting Governments.

ARTICLE 26

Communication of Information

(1) The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization :

(a) a sufficient number or specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;

(a) Akit Hükümetlere tevdi edilmek üzere, işbu sözleşme gereğince hazırladıkları belgelerin numunelerinden yeteri kadar;

(b) İşbu sözleşmenin şümülüne giren muhalif meseleler hakkın-da neşredilecek kanun, karar, emir ve nizamnamelerin metinlerini ve

(c) Akit Hükümetlere tevdi edilmek üzere, bu Hükümetler adına yüklenme sınırı meselelerin uygulamaya yetkili Hükümet ile bilgisi olmayan teşekküllerin bir listesini,

(2) Her Akit Hükümet, talep karşısında diğer herhangi bir Akit Hükümet'e, kendi mukavemet standartlarının vermeyi kabul eder

MADDE 27

İmza, kabul ve iltihak

(1) İşbu Sözleşme, 5 Nisan 1966 tarihinden itibaren 3 ay müddetle imzaya açık bulundurulacak ve bu tarihten sonra da iltihaka açık tutulacaktır. Birleşmiş Milletlere Üye Devletlerin Hükümetleri, veya herhangi mütehasıs teşekküller, veya Atomik Enerji Kurumu veya Beynelmilel Adalet Divanı Statüsüne tabi cemiyetler, şu şekillerde sözleşmeye katılabilirler.

- (a) Hiçbir itiraz beyan etmeden kabul ve imza
- (b) Bilâhare kabul etmek üzere sözleşmenin imzası veya
- (c) İltihak.

(2) Kabul veya iltihak teşkilâta bir kabul veya iltihak beyannamesinin tevdi ile yapılır. Teşkilât her bir yeni kabul veya iltihaktan ve bu maksatla verilen beyannamenin tarihinden, işbu sözleşmeye imza atan veya iltihak eden bütün Hükümetleri haberdar edecektir.

MADDE 28

Yürürlüğe giriş

(1) İşbu Sözleşme her biri bir milyon gros tondan az olmayan deniz vasıtalarına sahip en az yedi devleti ihtiva etmek üzere onbeş Hükümetin, 27 nci madde gereğince, hiçbir itiraz beyan etmeden imza ve kabul tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir. Teşkilât, işbu sözleşmeye imza atan veya iltihak eden bütün Hükümetlere, sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihini bildirecektir.

(2) Bu maddenin 1 inci paragrafında söz konusu olan oniki aylık müddet zarfında işbu sözleşmeye kabul veya iltihak beyannamesi tevdi eden Hükümetler için kabul veya iltihak tarihi, ya beyanname tarihinden üç ay sonra, ya da, daha geç ise, sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte, mer'i olacaktır.

(3) İşbu sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten sonra Hükümetler, kabul veya iltihak için beyanname verdikleri takdirde, bu Hükümetler için sözleşme, beyanname tarihinden üç ay sonra mer'i olacaktır.

(4) Bu sözleşmeye getirilen bir tadilın yürürlüğe girmesi için alınması müzumlu bütün tedbirlerin ikmal tarihinden sonra, veya 29 uncu maddenin 2 nci paragrafının (b) bendine göre tadilın müttefikan kabulü için icabeden bütün kabullerin verilmiş olduğu tarihten sonra, kabul veya iltihak için tevdi edilen herhangi bir beyanname, sözleşmeye bir tadil gibi tatbik olunmuş farzedilecektir.

MADDE 29

Tadilat

(1) İşbu Sözleşme, Akit bir Hükümetin teklifi üzerine, bu maddede tasrih edilen muamelelerden herhangi biri marifetiyle tadil edilebilir.

(2) İttifakla kabul edilen tadil

(a) Herhangi bir Akit Hükümetin talebi üzerine, bir tadil teklifi, teşkilât tarafından ittifakla kabul edilmek amacıyla bütün Akit Hükümetlere tebliğ edilecektir.

(b) Bu şekilde bir tadil bütün Akit Hükümetlerin kabulü tarihinden itibaren, daha erken bir tarih üzerinde mutabakat tesis edilmiş ise, 12 ay içinde yürürlüğe girecektir. Bir Akit Hükümet, kendisine bildirilmiş bulunan bir tadil teklifine bu teklifi aldığı tarihten başlamak üzere üç sene içinde müspet veya menfi bir cevap vermemiş ise, teklif kabul olunmuş aktedir.

(c) Teklif edilen herhangi bir tadil, bu paragrafın (b) bendine göre, teşkilât tarafından bütün Akit Hükümetlere yapılan tebliğ tarihinden itibaren 3 sene içinde kabul edilmemiş ise, mezkûr tadil teklifi reddedilmiş addolunur.

(3) Teşkilâtın tetkiküne müteallik tadil :

(a) Bir Akit Hükümetin sözleşme üzerindeki herhangi bir tadil teklifi, o Hükümetin isteği üzerine, Teşkilât tarafından tetkik edilecek-

(b) the text of the laws, decrees, orders, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and

(c) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Contracting Governments.

(2) Each Contracting Government agrees to make its strength standards available to any other Contracting Government, upon request.

ARTICLE 27

Signature, Acceptance and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature for three months from 5 April 1966 and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the Convention by :

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (c) accession.

(2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization which shall inform all Governments that have signed the Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit.

ARTICLE 28

Coming into force

(1) The present Convention shall come into force twelve months after the date on which not less than fifteen Governments of the States, including seven each with not less than one million gross tons of shipping, have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with Article 27. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

(2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention during the twelve months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date of deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.

(3) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

(4) After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under sub-paragraph (b) of paragraph (2) of Article 29 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accessions deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

ARTICLE 29

Amendments

(1) The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article

(2) Amendment by unanimous acceptance :

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.

(b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within three years of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

(c) Any proposed amendment shall be deemed to be rejected if it is not accepted under sub-paragraph (b) of the present paragraph within three years after it has been first communicated to all Contracting Governments by the Organization.

(3) Amendment after consideration in the Organization :

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organi-

tir Böyle bir teklif Teşkilâtın demzcılık emniyet komitesinin üçte iki ekseriyeti ile kabul edildiği takdirde, teklif, teşkilât meclisinin tetkikünden asgari altı ay evvel, teşkilâtın bütün uyeleri ile bütün Akit Hükümetlere tebliğ edilecektir.

(b) Tadil teklifi meclisin üçte iki ekseriyeti kabul edildiği takdirde, keyfiyet, teşkilât tarafından kabul için bütün Akit Hükümetlere bildirilecektir.

(c) Böyle bir tadil, Akit Hükümetlerden üçte ikisinin kabulunu müteakip, kabul tarihinden itibaren 12 ay sonra, yürürlüğe girecektir. Bu tadil yürürlük tarihinden evvel bunu kabul etmediğini beyan eden Hükümetler müstesna, diğer bütün Hükümetler için yürürlüğe girmiş sayılacaktır.

(d) Tadilin kabulü sırasında, meclis, demzcılık emniyet komitesinde temsil edilen Hükümetlerin üçte ikisini ihtiva eden üçte iki rey ekseriyeti ile ve işbu sözleşmeye dahil Akit Hükümetlerin üçte ikisinin muvafakat etmesi şartıyla, mezkûr tadilin mühim bir tadil olduğuna dair bir karar alabilir ki, buna nazaran ve yukarıda (c) bendine istinaden bir bildiri yapan ve bu tadil yürürlüğe girdikten sonra on iki aylık bir müddet içinde mezkûr tadili kabul etmeyen herhangi bir Akit Hükümet bu müddetin hitamında işbu sözleşmenin akitlerinden biri olmaktan çıkar.

Bu karar evvel emirde işbu Sözleşmeye bağlı akit hükümetlerden üçte ikisinin kabulüne vabeste olacaktır.

(e) Bu paragraf tahtında, bir tadil kararı alınması hususunda önceden bir teklifte bulunmuş olan bir akit hükümetin, herhangi bir zaman bu maddenin ikinci veya dördüncü paragraflarına uygun olarak ilzüm göreceği alternatif bir karar alınmasına bu paragraftaki hiçbir husus mani olamayacaktır.

(4) Konferans akdine müteallik tadil .

(a) Bir Akit Hükümet tarafından işbu Sözleşmede yapılması teklif edilen tadilleri tetkik için Hükümetlerarası konferans, akit Hükümetlerin asgari üçte birinin talebi üzerine, teşkilât tarafından herhangi bir zamanda toplantıya davet edilebilir.

(b) Bu konferansta, Akit Hükümetlerin üçte iki ekseriyeti ile kabul edilen her tadil, kabul edilmek üzere teşkilât tarafından bütün Akit Hükümetlere tebliğ edilecektir.

(c) Böyle bir tadil, Akit Hükümetlerden üçte ikisinin kabulunu müteakip, kabul tarihinden itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. Bu tadil, yürürlük tarihinden evvel bunu kabul etmediğini beyan eden Hükümetler müstesna, diğer bütün Hükümetler için yürürlüğe girmiş olacaktır.

(d) Tadilin kabulü sırasında, yukarıdaki, (a) bendine istinaden toplanan konferans üçte iki ekseriyeti ile mezkûr tadilin mühim bir tadil olduğuna dair bir karar alabilir ki, buna nazaran ve yukarıdaki (c) bendine istinaden bir bildiri yapan ve bu tadil yürürlüğe girdikten sonra on iki aylık bir müddet içinde tadili kabul etmeyen herhangi bir Akit Hükümet bu müddetin hitamında işbu Sözleşmenin akitlerinden biri olmaktan çıkar.

(5) Bu madde mucibince bir geminin bunyesi ile ilgili olmak üzere işbu Sözleşmede yapılan herhangi bir tadilat, münhasıran omurgaları bu tadilatın yürürlüğe girdiği tarihten sonra atılan gemilere tatbik edilecektir.

(6) Teşkilât, bu madde mucibince yürürlüğe giren tadilleri ve bunların yürürlüğe giriş tarihlerini bütün Akit Hükümetlere bildirecektir.

(7) Bu madde mucibince yapılan herhangi bir kabul veya beyan, teşkilâta yazı ile ihbar edilecek, ve teşkilât, bütün Akit Hükümetlere böyle bir kabul veya beyanı aldığını bildirecektir.

MADDE 30

Sözleşmeden çekilme ihbarı

(1) Her Akit Hükümet, Sözleşmenin kendisi için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl sonra, bu Sözleşmeden istediği zaman çekilme ihbarı yapabilir.

(2) Sözleşmeden çekilme ihbarı, teşkilât adresine gönderilecek bir yazılı ihbarname ile yapılır. Teşkilât, diğer bütün hükümetleri her çekilme ihbarından ve bunun alındığı tarihten haberdar edecektir.

(3) Sözleşmeden çekilme, ihbarın teşkilât tarafından alınmasından bir sene sonra, veya ihbarnamede belirtilen daha uzun bir müddet sonunda muteber addedilecektir.

MADDE 31

Tahk

(1) Harpte veya diğer fevkalâde ahvalde, hayati menfaatlerinin müteassır olduğu kanusunda bulunan ve Hükümeti Akit Hükümet olan

zation. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention.

(e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph (2) or (4) of this Article.

(4) Amendment by a conference :

(a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph (a) may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

(5) Any amendments to the present Convention made under this Article which relate to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after the date on which the amendment comes into force.

(6) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.

(7) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by a notification in writing to the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

ARTICLE 30

Denunciation

(1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

(2) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such notification received and of the date of its receipt.

(3) A denunciation shall take effect one year or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Organization.

bir Devlet, bu Sözleşme hükümlerinin tamamını veya herhangi bir kısmını talik edebilir Talik yapan Hükümet keyfiyeti derhal Teşkilâta bildirecektir

(2) Böyle bir talik, diğer Akıt Hükümetlere kendi limanlarında bulunan talik yapan Hükümetin gemileri üzerinde işbu Sözleşme hükümleri dairesinde yapacakları kontrol hakkından mahrum etmeyecektir

(3) Talik yapan Hükümet dileği zaman bu talike son verebilir Bu takdirde durumu derhal teşkilata bildirecektir

(4) Teşkilât, bütün Akıt Hükümetleri, bu madde mucibince yapılan herhangi bir talikten yahut talikin sona ermesinden haberdar edecektir

MADDE 32

Başka idare altındaki ülkeler

(1) (a) Herhangi bir ülkenin idaresi Birleşmiş Milletlere verilmiş ise, Birleşmiş Milletler veya bir ülkenin Milletlerarası münasebetlerinden sorumlu olan herhangi bir Akıt Hükümet, mümkün olduğu kadar kısa zaman içinde bu ülke ile muzakere edecek bu Sözleşmenin o ülkeye de teşmiline gayret edecek ve Teşkilâta vereceği yazılı bir ıhbarla bu Sözleşmenin o ülkeye teşmil edileceğini bildirecektir

(b) İşbu Sözleşme ıhbarın alındığı tarihten, yahut ıhbarnamede belirtilen tarihten itibaren adı geçen ülkeye şamil olacaktır

(2) (a) Bu maddenin 1 inci paragrafının (a) bendi mucibince bir beyan yapan Birleşmiş Milletler veya Akıt bir Hükümet işbu Sözleşmenin herhangi bir ülkeye teşmil edildiği tarihten itibaren beş senelik bir müddetin hıtamında, dilediği zaman teşkilâta vereceği bir ıhbarnamede işbu Sözleşmenin ıhbarnamede zikredilen ülkeye teşmilinin sona ereceğini beyan edebilir

(b) İşbu Sözleşmenin ıhbarnamede adı geçen bir ülkeye teşmil, Teşkilât tarafından ıhbarnamenin alındığı tarihten bir yıl sonra veya ıhbarnamede belirtilen daha uzun bir müddet sonunda nihayet bulacaktır

(3) Teşkilât, işbu Sözleşmenin bu maddenin 1 inci paragrafı mucibince herhangi bir ülkeye teşmilini ve 2 ncı paragrafı şartına göre de bu teşmilin sona ereceğini, Sözleşmenin teşmil edildiği veya teşmilin sona erdiği tarihlerle birlikte, bütün Akıt Hükümetlere haber verecektir

MADDE 33

Tescil

(1) İşbu Sözleşme, Teşkilâta tevdi edilecek, ve Teşkilâtın Genel Sekreteri, tasdik edilmiş hakiki kopyalarını, imza eden bütün hükümetlerle, Sözleşmeyi kabul eden hükümetlere tevdi edecektir

(2) Bu Sözleşme, yururluğe girer girmez, Teşkilât tarafından Birleşmiş Milletler Tüzüğü'nün 102 ncı maddesi mucibince tescil ettirilecektir

MADDE 34

Lisanlar

İşbu Sözleşme, her iki metin aynı derecede muteber olmak üzere, tek nüsha halinde İngilizce olarak tanzim edilmiştir Rusca ve İspanyolca lisanlarında resmi tercüme hazırlanarak imzalı orijinal metin ile birlikte tevdi olunacaktır

AŞAĞIDA İMZALARI BULUNAN VE HÜKÜMETLERİ TARAFINDAN TAM YETKİLİ KILINAN MÜMESSİLLER İŞBU SÖZLEŞMEYİ MUVAFAKHEDE İMZA ETTİLER

1966 YILININ NİSAN AYININ BEŞİNCİ GÜNÜ LONDRA'DA TANZİM OLUNDU

EK I

Gemilerin Yükleme Sınıflarını Tayine Mahsus Kaideler

FASIL I.

Genel hükümler

Bu kaidelerde, yuk, safra, vesairenin cins ve istifelerinin gemiye kâfi derecede stabilite sağladığı ve aşırı bunyevî gerginlik tahmil etmediği farz ve kabul olunmuştur Mezkûr kaidelerde geminin aynı zamanda stabilite veya holme taksimatı bakımından beynelmilel icaplara uygun olduğu da farz ve kabul edilmiştir

KAİDE 1

Teknenin mukavemeti

İdare, bir teknenin umumî bunyesinin, tayin edilmiş frıforda teka-bül eden su çekimine yeter derecede mukavemete haız olduğuna kanaat getirecektir. İdare tarafından tanınmış bir Klâs Muessesesinin icbar ettiği hükümlere uygun bir şekilde inşa edilen ve bakımı yapılan gemilerin elverişli bir mukavemete sahrp oldukları addedilebilir.

ARTICLE 31

Suspension

(1) In case of hostilities or other extraordinary circumstances which affect the vital interests of a State the Government of which is a Contracting Government, that Government may suspend the operation of the whole or any part of the present Convention The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Organization

(2) Such suspension shall not deprive other Contracting Government of any right of control under the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

(3) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organization

(4) The Organization shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

ARTICLE 32

Territories

(1) (a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

(b) The present Convention shall, from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

(2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

(3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

ARTICLE 33

Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

(2) As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Organization in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 34

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In WITNESS Where of the under signed being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention

DONE at London this fifth day of April 1966

ANNEX I

Regulations for Determining Load Lines

CHAPTER I.

General

The regulations assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, etc., are such as to secure sufficient stability of the ship and the avoidance of excessive structural stress.

KAİDE 2

Tatbikat

(1) Tahrik makinesi ile teçhiz edilen gemilere, veya layterler, maynalar gibi tahrik makineleri olmayan diğer teknelere, işbu Ek'in 1-40 numaralı (40 dahil) kaidelerine göre birer fribord tayin edilecektir

(2) Kereste yükü taşıyan gemilere, bu Kaidenin 1 inci paragrafı gereğince tayin olunan fribordlara ilâveten, işbu Ek'in 41 - 45 sayılı kaidelerine göre de kereste fribordları tayin olunur

(3) Yelkenli olan gemilere (İster bu yelken yegâne yürütme vasıtası olsun, ister munzam yardımcı yürütme vasıtası olsun) ve romorkörlere, bu Ek'in 1-40 (40 dahil) Kaideleri hükümlerine uygun olarak, fribord tayin edilecektir. Bu ilâve fribordu idare tespit edecektir.

(4) Ahşap, kompozit veya idarece kullanılması tasvip edilen diğer malzemelerden yapılan gemilerin, veya bu Ek'in hükümlerinin tatbikını, makul ve pratik kılmayan konstruksiyon hususiyetlerine nazır teknelerin fribordları idare tarafından tespit ve tayin edilecektir

(5) Bir asgarî fribord tayin icabeden herhangi bir gemiye, bu ek'in 10 - 26 (26 dahil) kaideleri tatbik edilecektir. idare bir gemide emniyet şartlarını tatminkâr bulduğu takdirde, asgariden daha büyük bir fribordu tayin ve tespit etmek üzere, işbu kaidelerde bazı musamahalara bahşedebilir

KAİDE 3

Ek'lerde kullanılan terimlerin tarifleri

(1) Boy - Gemi boyu (L), omurga üstünden ölçülen asgarî kalıp derinliğinin yüzde 85 ine tekabül eden su hattındaki tam boy'un yüzde 96 sı, veya daha büyük olduğu takdirde, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamasının ön kenarı ile dümen boğazı mihveri arasındaki mesafe olarak alınacaktır. Omurgaları meyilli olarak dizayn edilen gemilerde, gemi boyunun ölçüldüğü su hattı, dizayn su hattına paralel olacaktır.

(2) Perpendikülerler - Baş ve kıç perpendikülerler, (L) gemi boyunun baş ve kıç nihayetlerinde alınacaktır. Baş perpendiküler, gemi boyunun ölçüldüğü su hattının baş bodoslamasının ön kenarını kestigi nokta ile tetabuk edecektir

(3) Geri ortası - Gemi ortası, (L) gemi boyunun ortası demektir

(4) En - hılâfına sarıh bir hüküm bulunmadıkça, gemi eni (B), çelik teknelerde postaların dış kenarlarından, diğer herhangi malzemeden yapılan teknelerde ise, kaplama tahtalarının dış kenarından, gemi ortasında en büyük genişliktir.

(5) Kalıp derinliği :

(a) Kalıp derinliği, omurga üst kenarından bordada fribord guvertesi kemeresi üst kenarına kadar dikine ve gemi ortasında ölçülen yüksekliktir. Ahşap ve kompozit teknelerde bu derinlik omurga ayozu alt kenarından ölçülür. Arzani büyük kesitin alt kısımlarında, gemi şekli içe eğimli olduğu takdirde veya omurga kaplama sıralarında kamin burma tahtası kullanıldığında, kalıp derinliği düz karine kısmının temdidinin omurga ile kesiştiği noktadan ölçülür.

(b) Güverte ile dış kaplamanın birleşim kısmı yuvarlak olan gemilerde, kalıp derinliği, güvertenin ve dış kaplamanın kalıp hatları temdit edilip zaviyevi bir şekilde kesiştiği farzedilerek, bu şekilde elde edilen noktadan ölçülecektir.

(c) Fribord güvertesinde basamak bulunduğu takdirde ve güvertenin bu set kısmının, kalıp derinliği ölçülen noktaya kadar devam etmesi halinde, kalıp derinliği, güvertenin alçak kısmından set kısmına paralel olarak çizilen itibari bir hatta göre ölçülecektir.

(6) Fribord için derinlik (D)

(a) Fribord için derinlik, kalıp derinliğine mevcut ise fribord güvertesi strînger levhası kalınlığının ilâvesi ile elde edilir; açık havaya maruz fribord güvertesinin kaplanmış olması halinde, yukardaki değere T (L-S)

ayrıca ————— formülünün verdiği değer ilâve edilir

L

Bu formülde

T, açık havaya maruz guverte kaplamasının guverte menfezleri civarından uzak bir yerde ölçülecek ortalama kalınlığıdır,

S, Bu kaidenin (10) (d) paragrafında tarif edildiği gibi üst yaların toplam boyunu, ifade eder.

(b) Güverte ile dış kaplamanın birleşim kısmı yuvarlak olan ve bu yuvarlaklığın yarı çapı (B) gemi eninin yüzde 4 ünden büyük olan gemilerde, veya dış kaplamanının üst kısımları mutad şekil dışında bulunduğu takdirde, (D) derinliği, dik Bordalı ve eşit kemere sehlîli ve

The Regulations also assume that where there are international requirements relating to stability or subdivision, these requirements have been complied with.

REGULATION 1

Strength of Hull

The Administration shall satisfy itself that the general structural strength of the hull is sufficient for the draught corresponding to the freeboard assigned. Ships built and maintained in conformity with the requirements of a classification society recognized by the Administration may be considered to possess adequate strength

REGULATION 2

Application

(1) Ship with machanical means of propulsion or lighters, barges or other ship, without independent means of propulsion, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of Regulations 1-40 inclusive of this Annex.

(2) Ships carrying timber deck cargoes may be assigned, in addition to the freeboards prescribed in paragraph (1) of this Regulation, timber freeboards in accordance with the provisions of Regulations 41-45 of this Annex.

(3) Ships designed to carry sail, whether as the sole means of propulsion or as a supplementary means, and tugs, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of Regulation 1-40 inclusive of this Annex. Such additional freeboard shall be required as determined by the Administration.

(4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has aproved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

(5) Regulation, 10-26 inclusive of this Annex shall apply to every ship to which a minumum freeboard is assigned. Relaxations from these requirements may be granted to a ship to which a greater than minimum freeboard is assigned on condition that the Administration is satisfied with the safety conditions provided.

REGULATION 3

Definitions of Terms used in the Annexes

(1) Length. The length (L) shall be taken as 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline

(2) Perpendiculars. The forward and after perpendiculars shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(3) Amidships. Amidships is at the middle of the length (L).

(4) Breadth. Unless expressly provided otherwise, the breadth (B) is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

(5) Moulded Depth

(a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shall plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design.

(c) Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded dept is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

üst kısımlarının yüzeyi hakiki maktai azamın mukabil yüzeyine eşit olan bir maktai āzama göre tayin olunur

(7) *Blok kat sayısı* : Blok katsayısı (C_b)

$$C_b = \frac{V}{B \cdot B \cdot d_1} \text{ formülü ile tayin edilir}$$

Burada :

V, şaft kovani hariç olmak üzere, çelik teknelerde kalıp deplasmanının hacmi, ve diğer herhangi bir malzemeden yapılan teknelerde ise, teknenin dış yüzeyine tekabül eden deplasmanın hacmidir İkiside d_1 kalıp ortalama su çekimine göre hesap edilmiştir

d_1 burada, en küçük kalıp derinliğinin yüzde 85 dir

(8) *Fribord* : Tayin olunan fribord, gemi boyunun tam ortasına rastlayan bordada, güverte çizgisinin üst kenarından fribord markası çizgisinin üst kenarına kadar aşağıya doğru ölçülen şakuli mesafedir

(9) *Fribord güvertesi* : Fribord güvertesi normal olarak açık havaya ve denize maruz en üst imtidadlı guvertedir, şu kadar ki, bu güvertenin üstünde, havaya maruz mevcut menfezler sabit kapak tertibatı ile mücehhez, keza guverte altında gemi bordalarındaki menfezler de su geçirmez tipte sabit kapak tertibatı ile mücehhez, bulunacaklardır. İmtidadlı fribord güvertesi olmayan bir gemide, açık havaya maruz en alçak güverte hattı, ve bu hattın bir üst güverteye muvazı olarak devamı, fribord güvertesi olarak kabul edilir Mal sahibinin talebi üzerine ve idarenin tasvibine tabi olmak şartıyla, en az makine daresi ile pik perdeleri arasında ve baş-kıç ıstikametinde alabandadan alabandaya devam eden imtidadlı ve sabit bir alt guverte, fribord güvertesi olarak tayin edilebilir. Bu alt güvertede basamak bulunduğu takdirde, güvertenin en alt hattı ve bu hattın üst kısma paralel olarak devamı, fribord güvertesi olarak alınır Bir alt güverte fribord güvertesi olarak nazarı itibare alındığı takdirde, fribordun tayin ve hesap şartlarının tatbiki bakımından teknenin fribord güvertesi üzerine teşmil edilen kısmı, bir üst yapı olarak telâkki olunur Fribord bu güverteden hesap edilir

(10) *Üst yapı* :

(a) Üst yapı, fribord güvertesi üzerinde geminin bir bordasından diğer bordasına kadar imtidad eden veya yan duvarları borda levhalarından içeri doğru (B) gemi eninin yüzde 4 nispetinden daha çok mesafede bulunmayan guverteli yapıdır Sed guverte dahil bir üst guverte sayılır

(b) Bir üst yapı aşağıdaki şartlar tahtında kapalı bir üst yapı olarak telâkki olunabilir :

(i) Üst yapıyı çevreleyen bolu perdeleri kâfi derecede sağlam inşa edildiğinde,

(ii) Bu perdelerde giriş - çıkış menfezleri mevcut ise bunların kaide 12 nin hükümleri gereğince kapılarla teçhuz edildiğinde,

(iii) Üst yapının alabanda veya baş ve kıç taraf nihayetlerindeki diğer bütün menfezler, hava tesisatına karşı kifayethi kapama tertibatını haiz olduğu takdirde

Bir orta kasara veya bir kıç kasara, bölme perdesi menfezleri kapalı olduğu zaman, buralardan makina daresine veya diğer iş yerlerine her zaman için mürettebata müstakıl alternatif yollar bulunduğu takdirde, bu mahallerde birer kapalı üst yapı olarak farz edilebilecektir

(c) Bir üst yapının yüksekliği, üst yapı güvertesi kemerelerinin üst kenarı ile fribord güvertesi üst kenarı arasında kalan dikine en küçük mesafedir.

(d) Bir üst yapının boyu (S), gemi boyu (L) içinde bulunan üst yapı kısımlarının ortalama boyudur.

(11) *Düz guverteli gemi* : Düz guverteli bir gemi, fribord güvertesi üzerinde üst yapı bulunmayan bir gemidir

(12) *Her türlü hava şartlarından mahfuz* Her türlü hava şartlarından mahfuz ibaresi, her türlü deniz şartlarında, suyun gemiye girmeyeceği manasını taşır.

KAIDE 4

Güverte çizgisi

Güverte çizgisi 300 milimetre (12 pus) boyunda 25 milimetre (1 pus) genişliğinde ufku bir çizgidir. Bu çizgi gemi boyu ortasında her iki bordaya marka edilecek, ve (Şekilde 1 de) gösterildiği gibi üst kenarı dış kaplamanın dış sathı ile fribord güvertesinin üst sathının dışa doğru tebdidî neticesi, hasil olan kesişme noktasından geçecektir. Şu kadar ki, fribordda tekabül eden düzeltme yapılmak şartıyla, güverte çizgisi gemide başka itibari sabit bir noktaya nazaran yerleştirilebilir İtibari noktanın mevkı ile fribord güvertesinin tanınma şekli, her zaman 1966 Beynelmilel fribord belgesinde mündemîc bulunacaktır

(6) *Depth for Freeboard (D)*

(a) The depth for freeboard (D) is the moulded depth amidships, plus the thickness of the freeboard deck stringer plate, where fitted, $T (L - S)$

plus $\frac{L}{L}$ if the exposed freeboard deck is sheathed, where

T is the mean thickness of the exposed sheathing clear of deck openings, and

S is the total length of superstructures as defined in sub-paragraph (10) (d) of this Regulation.

(b) The depth for freeboard (D) in a ship having a rounded gunwale with a radius greater than 4 per cent of the breadth (B) or having topsides of unusual form is the depth for freeboard of a ship having a midship section with vertical topsides and with the same round of beam and area of topside section equal to that provided by the actual midship section.

(7) *Block Coefficient*. The block coefficient (C_b) is given by

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1}; \text{ where}$$

∇ is the volume of the moulded displacement of the ship, excluding bossing, in a ship with a metal shell, and is the volume of displacement to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material, both taken at a moulded draught of d_1 ; and where

d_1 is 85 per cent of the least moulded depth.

(8) *Freeboard*. The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the related load line.

(9) *Freeboard Deck*. The freeboard deck is normally the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of closing all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing. In a ship having a discontinuous freeboard deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. At the option of the owner and subject to the approval of the Administration, a lower deck may be designated as the freeboard deck provided it is a complete and permanent deck continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships. When this lower deck is stepped the lowest line of the deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. When a lower deck is designated as the freeboard deck, that part of the hull which extends above the freeboard deck is treated as a superstructure so far as concerns the application of the conditions of assignment and the calculation of freeboard. It is from this deck that the freeboard is calculated.

(10) *Superstructure*

(a) A superstructure is a decked structure on the freeboard deck, extending from side to side of the ship or with the side plating not being inboard of the shell plating more than 4 per cent of the breadth (B). A raised quarter deck is regarded as a superstructure

(b) An enclosed superstructure is a superstructure with

(i) enclosing bulkheads of efficient construction;

(ii) access openings, if any, in these bulkheads fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12;

(iii) all other openings in sides or ends of the superstructure fitted with efficient weathertight means of closing.

A bridge or poop shall not be regarded as enclosed unless access is provided for the crew to reach machinery and other working spaces inside these superstructures by alternative means which are available at all times when bulkhead openings are closed.

(c) The height of a superstructure is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams

(d) The length of a superstructure (S) is the mean length of the part of the superstructure which lies within the length (L).

(11) *Flush Deck Ship* A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

(12) *Weathertight*. Weathertight means that in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

KAİDE 5

Fribord markası

Fribord markası, 300 milimetre (12 pus) dış çapında ve 25 milimetre (1 pus) genişliğinde bir daireden ibaret olup, bu daire, üst kenarı daire merkezinden geçen ve boyu 450 milimetre (18 pus) genişliği 25 milimetre (1 pus) olan ufku bir çizgi ile kesilecektir. Dairenin merkezi, gemi ortasında ve (Şekil 2 de gösterildiği gibi) güverte çizgisinin üst kenarından aşağıya doğru şakuli olarak ve gemiye tayin edilen yaz friborduna eşit mesafeye tespit edilecektir.

KAİDE 6

Fribord markası ile beraber kullanılan çizgiler

(1) Bu kaidelere göre tayin edilmiş yükleme sınırlarını gösteren çizgiler, fribord daireyi merkezinden, geminin baş tarafına doğru 540 milimetre (21 pus) mesafeye konan 25 milimetre (1 pus) kalınlığında şakuli bir çizgiden itibaren ve hıfına sarıh bir hüküm bulunmadıkça geminin baş tarafı istikametinde ve bu çizgiye dik olarak çizilen 230 milimetre (9 pus) boyunda ve 25 milimetre (1 pus) kalınlığında çizgilerdir.

(2) Aşağıdaki yükleme sınırı çizgileri kullanılacaktır :

(a) Fribord daireyi merkezinden geçen çizginin üst kenarı ile bu çizgi hızasına markalanmış S harfi yaz yükleme sınırı gösterir

(b) Yanına W harfi markalanmış olan çizginin üst kenarı kış yükleme sınırı gösterir.

(c) Yanına WNA harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı Kuzey Atlantik Kış Yükleme sınırını gösterir.

(d) Yanına T harfi markalanmış olan çizginin üst kenarı tropik yükleme sınırını gösterir.

(e) Yanına F harfi markalanmış olan çizginin üst kenarı, yaz tatlı su yükleme sınırını gösterir. Yaz tatlı su yükleme sınırı çizgisi, ufku çizgiden gemi kıç istikametine doğru çizilir. Yaz tatlı su yükleme sınırı ile yaz yükleme sınırı arasındaki fark, tatlı suda yükleme esnasında diğer yükleme sınırlarında yapılması gereken azaltmayı ifade eder.

(f) Yanına TF harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı tropik tatlı su yükleme sınırını gösterir. Ve çizgi geminin kıç istikametine doğru çizilir.

(3) Bu kaidelerdeki hükümlere binaen kereste fribordları tayin edildikleri takdirde, kereste yükleme sınırları, normal yükleme sınırları çizgilerine ilveten markalanacaktır.

Bunlar 230 milimetre (9 pus) boyunda 25 milimetre (1 pus) genişliğinde ufki çizgiler olup, hıfına sarıh bir hüküm bulunmadıkça, kıç tarafa doğru, uzatılacak ve (Şekil 3 de gösterildiği gibi) fribord daireyi merkezinden kıç tarafa doğru 540 milimetre (21 pus) mesafede, 25 milimetre (1 pus) genişliğindeki şakuli bir çizgiye 90 derece zaviye ile markalanacaktır.

(4) Aşağıdaki kereste yükleme sınırları kullanılacaktır :

(a) Yaş kereste yükleme sınırı, LS harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir

(b) Kış kereste yükleme sınırı, LW harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir.

(c) Kuzey Atlantik Kış Kereste Yükleme Sınırı LWNA harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir

(d) Tropik kereste yükleme sınırı, LT harfleri markalanmış olan çizginin üst kenarı ile gösterilir

(e) Yaz tatlı su kereste yükleme sınırı, LF harfleri markalanmış çizginin üst kenarı ile gösterilir, ve şakuli hattın baş tarafına konur. Tatlı su yaz kereste yükleme sınırı ile yak kereste yükleme sınırı arasındaki fark, tatlı suda yükleme hallerinde, diğer kereste yükleme sınırlarında yapılacak azaltmayı gösterir

(f) Tropik bölgelerde tatlı su kereste yükleme sınırı, LTF harfleri markalanmış çizginin üst kenarı ile gösterilir ve şakuli hattın baş tarafına konur.

(5) Bir geminin karakteristik evsafı, veya ı'ı ettiği hizmetin mahiyeti, veya seyir sırası, mevsimlerle ilgili bu çizgilerden bazılarını tatbikat bakımından lüzumsuz kılıldığı takdirde, bunlar hasfedilebilir

REGULATION 4

Deck Line

The deck line is a horizontal line 300 millimetres (12 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth. It shall be marked amidship on each side of the ship, and its upper edge shall normally pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell (as illustrated in Figure 1), provided that the deck line may be placed with reference to another fixed point on the ship on condition that the freeboard is correspondingly corrected. The location of the reference point and the identification of the freeboard deck shall in all cases be indicated on the International Load Line Certificate (1966).

REGULATION 5

Load Line Mark

The Load Line Mark shall consist of a ring 300 millimetres (12 inches) in outside diameter and 25 millimetres (1 inch) wide which is intersected by a horizontal line 450 millimetres (18 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth, the upper edge of which passes through the center of the ring. The centre of the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the assigned summer freeboard measured vertically below the upper edge of the deck line (as illustrated in Figure 2).

REGULATION 6

Lines to be used with the Load Line Mark

(1) The lines which indicate the load line assigned in accordance with these Regulations shall be horizontal lines 230 millimetres (9 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth which extend forward of, unless expressly provided otherwise, and at right angles, to, a vertical line 25 millimetres (1 inch) in breadth marked at a distance 540 millimetres (21 inches) forward of the centre of the ring (as illustrated in Figure 2).

(2) The following load lines shall be used :

(a) The Summer Load Line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked S.

(b) The Winter Load Line indicated by the upper edge of a line marked W.

(c) The Winter North Atlantic Load Line indicated by the upper edge of a line marked WNA.

(d) The Tropical Load Line indicated by the upper edge of a line marked T.

(e) The Fresh Water Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked F. The Fresh Water Load Line in summer is marked abaft the vertical line. The difference between the Fresh Water Load Line in summer and the Summer Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines.

(f) The Tropical Fresh Water Load Line indicated by the upper edge of a line marked TF, and marked abaft the vertical line.

(3) If timber freeboards are assigned in accordance with these Regulations, the timber load line shall be marked in addition to ordinary load lines. These lines shall be horizontal lines 230 millimetres (9 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth which extend abaft unless expressly provided otherwise, and are at right angles to a vertical line 25 millimetres (1 inch) in breadth marked at a distance 540 millimetres (21 inches) abaft the centre of the ring (as illustrated in Figure 3).

(4) The following timber load lines shall be used :

(a) The Summer Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked L'S.

(b) The Winter Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LW.

(c) The Winter North Atlantic Timber Load Line indicated by the upper edge of line marked LWNA.

(d) The Tropical Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LT.

(e) The Fresh Water Timber Load Line in summer indicated by the upper edge of line marked LF and marked forward of the vertical line.

The difference between the Fresh Water Timber Load Line in summer and the Summer Timber Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines.

(f) The Fresh Water Timber Load Line in the Tropical Zone indicated by the upper edge of a line marked LTF and marked forward of the vertical line.

(6) Bir gemiye aşgari fribord'dan daha büyük bir fribord tayin edildiği takdirde, dolayısıyla yükleme sınırı çizgisi mevsimle ilgili en alçak yükleme sınırına tekabül eden mevkîye veya daha aşağı bir yere markalanıldığı hallerde, sadece tatlı su yükleme sınırı çizgisinin markalanması kâfidir.

(7) Yelkenli teknelerde, (Şekil 4 de gösterildiği gibi) yalnız tatlı su yükleme sınırı çizgisinin ve Kuzey Atlantik Kış Yükleme Sınırı Çizgisinin markalanması kâfidir.

(8) Kuzey Atlantik Yükleme Sınırı Çizgisinin aynı şakûli çizgiye mutenazir olarak, Kış Yükleme Sınırı Çizgisinin benzeri olması halinde, bu Yükleme Sınırı Çizgisi W ile markalanır.

(9) Bu kaidenin 1 inci paragrafında da tasrih edildiği gibi, halen yürürlükte bulunan diğer beynelmîlî sözleşmelerin munzam olarak icbar ettiği Yükleme Sınırı Çizgileri, şakûli çizgiye dik olarak ve geminin kıç istikametine doğru markalanabilir.

KAİDE 7

Yükleme sınırlarını tayin eden makamın markası

Yükleme sınırlarını tayin eden makamın markası, fribord dairesinin merkezinden geçen ufki çizginin üstünde, hizasında veya altında kalmak üzere gösterilebilir. Bu marka, 4 harften fazla olmamak üzere makamın adını rumuz olarak tanıtacak, ve her bir harf, takriben 115 milimetre (4, 1/2 pus) yükseklikte ve 75 milimetre (3 pus) genişlikte olacaktır.

KAİDE 8

Markalamanın detayları

Fribord markasına ait daire, çizgiler ve harfler, koyu zemin üzerine beyaz veya sarı renkte, açık zemin üzerine ise siyah renkte boyanacaktır. Bunlar, idarenin tasvip ettiği şekilde, daimi olarak gemi bordalarında markalanmış olacaktır. Markalar iyice görülebilir tarzda olacak ve gerektiği takdirde bu hususun temini için özel tertibat alınacaktır.

KAİDE 9

Markaların tasdik ve murakabesi

İşbu Sözleşmenin 13 üncü maddesi hükümlerine uygun olarak hareket eden memur veya sorveyör tarafından, bu işaretlerin daimi ve sıhhatli bir şekilde gemi bordalarına markalandığı tasdik edilmeden, bir gemiye 1966 Beynelmîlî Fribord Belgesi verilmeyecektir.

FASIL II.

Fribord tayini için şartlar

KAİDE 10

Kaptana verilecek malûmat

(1) Her yeni geminin kaptanına, gemisinin yük ve safrasını tekne bûnyesine herhangi aşırı derecede bir gerginlik veya tazyik tahmil etmeden, tertip ve tanzim edebilmesi için, münasip görülen bir şekilde, yeteri kadar malûmat verilecektir. Ancak, bu malûmat, geminin herhangi özel boyuna, dizaynına veya klâsına müteallik olup idare tarafından lüzumsuz görülen hususları ihtiva etmeyecektir.

(2) Mer'i Beynelmîlî Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi hükümleri gereğince stabilitesi hakkında evvelce temin edilmiş lüzumlu dokümanı bulunmayan herhangi yeni bir geminin kaptanına, gemisinin muhtelif hizmet şartlarındaki stabilitesi hususunda ve tasvip edilmiş bir şekilde tanzim edilen kâfi miktarda bilgi verilecek, ve bunun bir örneği idareye tevdi edilecektir.

KAİDE 11

Üst yapı nihayet perdeleri

Kapalı üst yapıların açık havaya maruz nihayet perdeleri kâfi derecede sağlam yapılmış olacak, ve idare tarafından tatminkâr bulunacaktır.

(5) Where the characteristics of a ship or the nature of the ship's service or navigational limits make any of the seasonal lines inapplicable, these lines may be omitted

(6) Where a ship is assigned a greater than minimum freeboard so that the load line is marked at a position corresponding to, or lower than, the lowest seasonal load line assigned at minimum freeboard in accordance with the present Convention, only the Fresh Water Load Line need be marked

(7) On sailing ships only the Fresh Water Load Line and the Winter North Atlantic Load Line need be marked (as illustrated in Figure 4).

(8) Where a Winter North Atlantic Load Line is identical with the Winter Load Line corresponding to the same vertical line, this load line shall be marked W

(9) Additional load lines required by other international conventions in force may be marked at right angles to and abaft the vertical line specified in paragraph (1) of this Regulation

REGULATIN 7

Mark of Assigning Authority

The mark of the Authority by whom the load lines are assigned may be indicated alongside the load line ring above the horizontal line which passes through the centre of the ring, or above and below it. This mark shall consist of not more than four initials to identify the Authority's name, each measuring approximately 115 millimetres (4½ inches) in height and 75 millimetres (3 inches) in width

REGULATION 8

Details of Marking

The ring, lines and letters shall be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They shall also be permanently marked on the sides of the ships to the satisfaction of the Administration. The marks shall be plainly visible and, if necessary, special arrangements shall be made for this purpose

REGULATION 9

Verification of Marks

The International Load Line Certificate (1966) shall not be delivered to the ship until the officer or surveyor acting under the provisions of Article 13 of the present Convention has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

CHAPTER II.

Conditions of Assignment of Freeboard

REGULATION 10

Information to be supplied to the Master

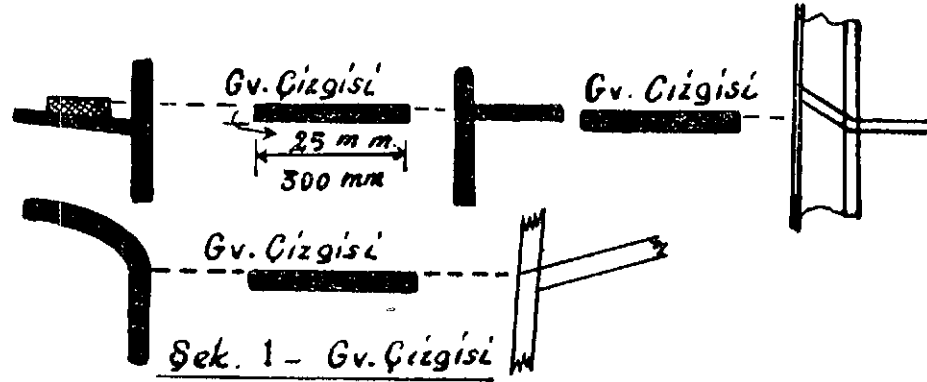
(1) The master of every new ship shall be supplied with sufficient information, in an approved form, to enable him to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular length, design or class of ship where the Administration considers it to be unnecessary.

(2) The master of every new ship which is not already provided with stability information under an international convention for the safety of life at sea in force shall be supplied with sufficient information in an approved form to give him guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service, and a copy shall be furnished to the Administration

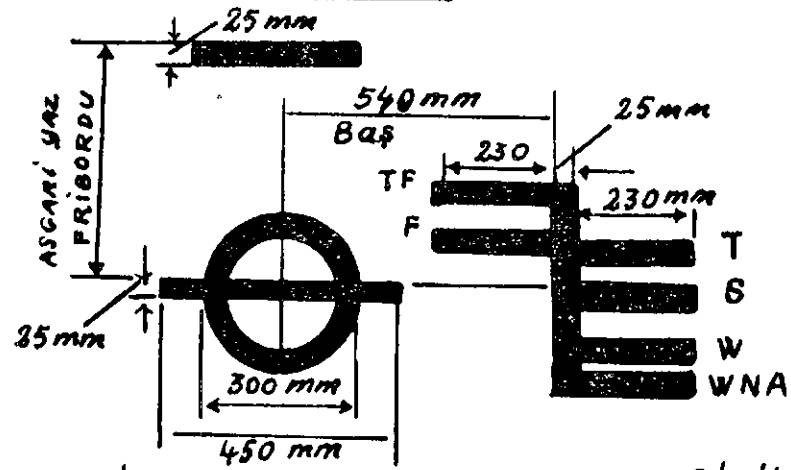
REGULATION 11

Superstructure End Bulkheads

Bulkheads at exposed ends of enclosed superstructures shall be of efficient construction and shall be to the satisfaction of the Administration.

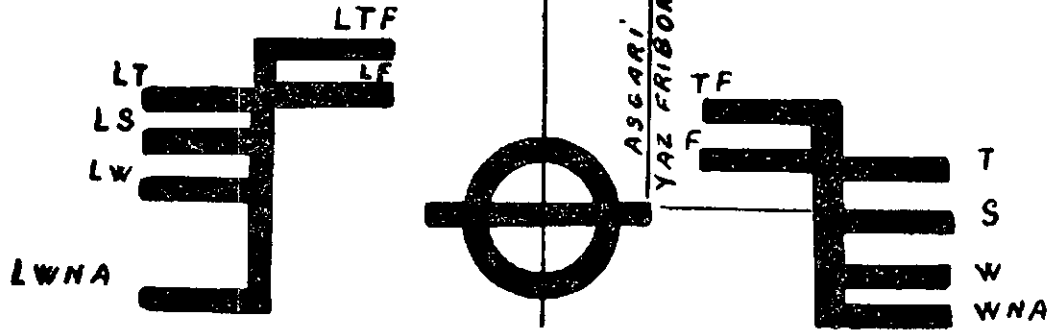


Şek. 1 - Gv. Çizgisi



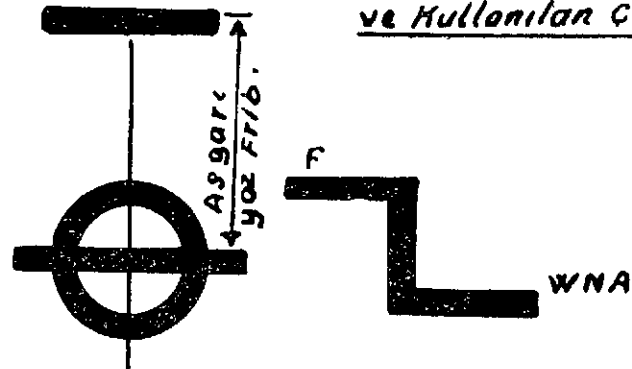
Şekil 2 - Fribord Markası

Kullanılan Çizgiler



Şekil 3 - Kereste Fribord Markası

ve Kullanılan Çizgiler



Şekil 4 - Yelkenli Teknelerde

Fribord Markası

Bu Marka ile Kullanılan Çizgiler.

KAİDE 12

Kapılar

(1) Kapalı üst yapıların nihayet perdelerindeki bütün giriş-çıkış menfezleri çelik veya diğer muaddel malzemeden yapılmış kapılar ile mucehhez bulunacaklardır. Bunlar perdelerine sabit veya sağlam bir tarzda tesbit edilecek, çerçevesi olacak, takviye edilecek ve bütün yapı tarzı perde kesilmemiş gibi sağlam olacaktır. Bundan başka, kapalı vaziyette iken her türlü hava şartlarına karşı mahfuz bir durumda bulunacaktır. Hava şartlarına mahfuz tutulmalarını teminen, bu kapılarda conta ve sıkıştırma veya diğer benzer bir tertibat bulunacak, bu tertibat perdeye veya bizzat kapılara sabit bir tarzda tesbit edilecek ve perdenin her iki tarafından kapatılabilecektir.

(2) Bu kaidelerde başka türlü tesbit edilmedikçe, kapalı üst yapıların nihayet perdelerindeki giriş çıkış menfezlerinin eşikleri güverte üzerinden en az 380 milimetre (15 pus) yükseklikte olacaktır.

KAİDE 13

Ambar ağızlarının, kapı yollarının ve makinaların pozisyonu

Bu kaideler için, ambar ağızlarının, kapı yollarının ve makinaların iki pozisyonu aşağıda tarif edilmiştir :

Pozisyon 1 — Açık havaya maruz brıbord ve sed güverteleri üzerinde, ve açık havaya maruz üst yapı güverteleri üzerinde, ve baş kaime'den çeyrek gemi boyu mesafesinde bir noktanın baş tarafında.

Pozisyon 2 — Açık havaya maruz üst yapı güverteleri üzerinde, ve baş kaime'den çeyrek gemi boyu mesafesinde bulunan bir noktanın kıç tarafında.

KAİDE 14

Yük ve diğer ambar ağızları

(1) Yukarıda (1) ve (2) numaralı pozisyonlarda bulunan yük ve diğer ambar ağızlarının yapı tarzı ve her türlü hava şartlarına karşı mahfuz tutan tertibatı, bu ek'in 15 ve 16 sayılı kaidelerindeki hükümlere uygun olacaktır.

(2) Üst yapı güvertesinin üstündeki güvertelerde bulunan ambar ağızları mezarnaları ve kapakları, idarenin tasvip edeceği hususlara uygun olacaktır.

KAİDE 15

Portatif kapaklarla kapatılan, muşambalarla ve tırız tertibatı ile su geçirmezliği temin edilen ambar ağızları

Ambar ağızları mezarnaları :

(1) Portatif kapaklarla kapatılan, muşambalarla ve tırız tertibatı ile su geçirmezliği temin edilen ambar ağızlarının mezarnaları, sağlam bir şekilde inşa edilecek ve mezarnaların güverte üzerinden yükseklikleri en az aşağıda gösterilen miktarlarda olacaktır :

Pozisyon 1 de 600 milimetre (23 1/2 pus)

Pozisyon 2 de 450 milimetre (17 1/2 pus)

Ambar ağızı kapakları :

(2) Ambar ağızı kapaklarının her iki başlarının oturdukları mesnetlerden her birinin genişliği en az 65 milimetre (2 1/2 pus) olacaktır.

(3) Ahşap kapak kullanılması ve bu kapakların iki baş mesnet noktaları arasındaki mesafenin 1,5 metreden (49 pusan) fazla bulunmaması halinde, bu kapakların net kalınlıkları en az 60 milimetre (2 3/8 pus) olacaktır.

(4) Kapakların yumuşak çelikten yapılması halinde, bunların mukavemeti, pozisyon 1 deki ambar ağızları için en az beher metrekareye 1,75 metrik ton (beher kadem kareye 358 libre), pozisyon 2 deki ambar ağızları için ise en az beher metrekareye 1,30 metrik ton (beher kadem kareye 266 libre) yük kabul edilerek hesap edilecektir. Bu şekilde hesap edilen azami tazyığın 4,25 emsalı ile çarpılarak elde edilen mukavemet, malzemenin asgarî nihayî mukavemetinden fazla olmayacaktır. Kapakların bu yükler altında maruz kalacağı inhiraf hiçbir zaman kapak boyunun 0,0028 ini geçmeyecektir.

(5) Pozisyon 1 deki ambar ağızlarının maruz kalacakları kabul edilen yük, 24 metre (79 kadem) boydaki gemiler için, beher metrekare için 1 metrik tona (beher kadem kare için 205 libre) ye indirilebilir.

Bu miktar, 100 metre (328 kadem) boydaki gemilerde hiçbir zaman beher metrekare için 1,75 metrik tondan (beher kadem kare için 357 libre den) daha aşağı olmayacaktır. Pozisyon 2 deki ambar ağızla-

REGULATION 12

Doors

(1) All access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be fitted with doors of steel or other equivalent material, permanently and strongly attached to the bulkhead, and framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead and weathertight when closed. The means for securing these doors weathertight shall consist of gasket and clamping devices or other equivalent means and shall be permanently attached to the bulkhead or to the doors themselves, and the doors shall be so arranged that they can be operated from both sides of the bulkhead.

(2) Except as otherwise provided in these Regulations, the height of the sills of access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be at least 380 millimetres (15 inches) above the deck.

REGULATION 13

Position of Hatchways, Doorways and Ventilators

For the purpose of the Regulations, two positions of hatchways, doorways and ventilators are defined as follows :

Position 1 — Upon exposed freeboard and raised quarter decks, and upon exposed superstructure decks situated forward of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Position 2 — Upon exposed superstructure decks situated abaft a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

REGULATION 14

Cargo and other Hatchways

(1) The construction and the means for securing the weathertightness of cargo and other hatchways in positions 1 and 2 shall be at least equivalent to the requirements of Regulations 15 and 16 of this Annex.

(2) Coamings and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.

REGULATION 15

Hatchways closed by Portable Covers and secured Weathertight by Tarpaulins and Battening Devices

Hatchway Coamings

(1) The coamings of hatchways closed by portable covers secured weathertight by tarpaulins and battening devices shall be of substantial construction, and their height above the deck shall be at least follows :

600 millimetres (23½ inches) if in position 1.

450 millimetres (17½ inches) if in position 2.

Hatchway Covers

(2) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 millimetres (2½ inches).

(3) Where covers are made of wood, the finished thickness shall be at least 60 millimetres (2½ inches) in association with a span of not more than 15 metres (49 feet).

(4) Where covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads.

(5) The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 1 metric ton per square metre (205 pounds per square foot) for ships 24 metres (79 feet) in length and shall be not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) for ships 100 metres (328 feet) in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 0.75 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) respectively. In all cases values at intermediate lengths shall be obtained by interpolation.

rında bunlara tekabül eden miktarlar, sırası ile, beher metrekaireye 0,75 metrik ton (beher kadem kareye 154 libre), ve beher metrekaireye 1,30 metrik ton (beher kadem kareye 266 libre) olacaktır.

Surme kemereler .

(6) Ambar ağı kapaklarını üzerlerinde taşıyan surme kemereler yumuşak çelikten oldukları takdirde, bunların mukavemeti pozisyon 1 deki ambar ağızları için en az beher metrekaireye 1,75 metrik ton (beher kadem kareye 358 libre), pozisyon 2 deki ambar ağızları için ise, en az metrekaireye 1,30 metrik ton (beher kadem kareye 266 libre) yuk kabul olunarak hesap edilecektir.

Bu şekilde hesap edilen azami tazyığın 5 emsalı ile çarpılarak elde edilen mukavemet, malzemenin asgari nihayı mukavemetinden fazla olmayacaktır. Kemerelerin bu yukler altında maruz kalacağı inhiraf, hiçbir zaman boyunun 0,0022 sini geçmeyecektir. Boyu 100 metreden 328 kademden) fazla olmayan gemiler için bu kademın 5 inci paragrafındaki hükümler tatbik edilecektir.

Ponton kapaklar :

(7) Surme kemereler yerine yumuşak çelikten imal edilmiş ponton kapakların kullanılması halinde, bunların mukavemeti, bu kademın 4 üncü paragrafında kabul edilen yükler ile hesap edilir, ve azami tazyığın 5 emsalı ile çarpılarak elde edilen mukavemet, malzemenin asgari nihayı mukavemetinden fazla olmayacaktır. Bunlar, inhirafın kapak boyunun 0,0022 sini geçmeyecek şekilde dizayn edilecektir. Kapak başlarını teşkil eden yumuşak çelik levhaların kalınlıkları, hiçbir zaman stifner aralıklarının yüzde 1 inden veya 6 milimetreden (0,24 pusan) az olmayacaktır. Hangi rakam büyük ise, ona nazarı itibare alınacaktır. Boyları 100 metreden 328 kademden) büyük olmayan gemiler için bu maddenin 5 inci paragrafındaki hükümler tatbik edilecektir.

(8) Yumuşak çelikten başka bir malzeme ile yapılan surme kapakların mukavemet ve sertliği yumuşak çelik evsafında olacak ve idarenin tasvibinden geçecektir

Pabuçlar veya yuvalar :

(9) Ambar ağı surme kemerelerinin pabuç ve yuvaları kuvvetli bir tarzda imal edilecek ve bunlar kemerelerin tam ve emniyetli bir şekilde yerlerine tesbitini sağlayacaktır. Tekerlekli tipte surme kemerelerin kullanılması halinde, ambar ağı kapandığı zamanda, bu kemerelerin esaslı bir şekilde yerlerinde kalmalarını sağlayacak tertibat olacaktır.

Ambar ağı sıyıl yuvaları :

(10) Sıyiller yuvaları konilerine tam tetabuk edecek şekilde yerleşecektir.

Yuvalar en az 63 milimetre (2 1/2 pus) genişliğinde olacak ve merkezden merkeze 600 milimetreyi (23 1/2 pus'u) geçmeyen aralıklarla tertip olunacaktır; yan veya nihayetdeki her sıyıl yuvası, ambar ağı kogelerinden en fazla 150 milimetre (6 pus) uzaklığa konacaktır

Ambar ağı tırız ve sıyilleri :

(11) Ambar ağı tırız ve sıyilleri kâfi derecede sağlam ve iyi bir durumda olacaktır. Sıyiller sert ağaçtan veya benzeri malzemeden imal edilecektir. Bunların konısı 6 da 1 den fazla olmayacaktır, ve uçlarının kalınlığı 13 milimetreden (1/2 pus'tan) az olmayacaktır.

Ambar muşambaları :

(12) Pozisyon 1 veya 2 deki her bir ambar ağı için en az iki adet iyi durumda ambar muşambası bulunacaktır. Muşambalar su geçirmez ve yeter derecede dayanıklı olacaktır. Muşambaların malzemesi en az tasvip edilmiş standart ağırlıkta ve kalitede olacaktır.

Ambar ağı kapaklarının tesbit emniyeti :

(13) Pozisyon 1 veya 2 de bulunan bütün ambar ağızlarının muşambaları çekilip tırızları vurulduktan sonra, ambar kapaklarının her bir kısmının elverişli bir şekilde ve mustakilen emniyetini sağlamak amacıyla, çelik lamalar veya diğer benzer tesisler temin edilecektir. Boyları 1,5 metreden (4,9 kademden) büyük olan her kapak bu gibi emniyet tertibatından en az iki adet bulunduracaktır

KAIDE 16

Contalarla ve bağlama tertibatı ile mücehhez, çelik veya diğer benzer malzemeden mamul ve her türlü hava şartlarından mahfuz kapaklarla kapatılmış ambar ağızları

Ambar ağı mezarnaları :

(1) Contalarla veya bağlama tertibatı ile mücehhez, çelik veya diğer benzer malzemeden mamul ve her türlü hava şartlarından mahfuz

Portable Beams

(6) Where portable beams for supporting hatchway covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1 and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2 and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span under these loads. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation shall be applicable

Pontoon Covers

(7) Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel the strength shall be calculated with the assumed loads given in paragraph (4) of this Regulation, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation are applicable

(8) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration

Carriers or Sockets

(9) Carriers or sockets for portable beams shall be of substantial construction, and shall provide means for the efficient fitting and securing of the beams. Where rolling types of beams are used, the arrangements shall ensure that the beams remain properly in position when the hatchway is closed

Cleats

(10) Cleats shall be set to fit the taper of the wedges. They shall be at least 65 millimetres (2 1/2 inches) wide and spaced not more than 600 millimetres (23 1/2 inches) centre to centre; the cleats along each side or end shall be not more than 150 millimetres (6 inches) from the hatch corners

Battens and Wedges

(11) Battens and wedges shall be efficient and in good condition. Wedges shall be of tough wood or other equivalent material. They shall have a taper of not more than 1 in 6 and shall be not less than 13 millimetres (1/2 inch) thick at the toes

Tarpaulins

(12) At least two layers of tarpaulin in good condition shall be provided for each hatchway in position 1 or 2. The tarpaulins shall be waterproof and of ample strength. They shall be of a material of at least an approved standard weight and quality

Security of Hatchway Covers

(13) For all hatchways in position 1 or 2 steel bars of other equivalent means shall be provided in order efficiently and independently to secure each section of hatchway covers after the tarpaulins are battened down. Hatchway covers of more than 1.5 metres (4.9 feet) in length shall be secured by at least two such securing appliances

REGULATION 16

Hatchways closed by Weathertight Covers of Steel or other equivalent material fitted with Gaskets and Clamping Devices

Hatchway Coamings

(1) At positions 1 and 2 the height above the deck of hatchway coamings fitted with weathertight hatch cover of steel or other equivalent material fitted with gaskets and clamping devices shall be as specified in Regulation 15 (1). The height of these coamings may be redu-

kapakları olan pozisyon 1 ve 2 deki ambar ağızlarının mezarnalarının guverteden yükseklikleri, kaide 15 (1) hükümlerine uygun olacaktır. İdare, gemideki diğer emniyet tertibatının herhangi deniz şartlarını karşılayacak nitelikte olduğuna kanaat getirmesi halinde, bu mezarnaların yükseklikleri kuçultulabilir, veya mezarnalar tamamen hasfedilebilir. Mezarnaların mevcudiyeti halinde ise, bunlar sağlam olarak yapılacaktır.

Her türlü hava şartlarına mahfuz ambar kapakları :

(2) Her türlü hava şartlarından mahfuz ambar kapakları yumuşak çelikten olduğu takdirde, bunların mukavemeti, pozisyon 1 de bulunan ambar ağızları için, en az beher metrekareye 1,75 metrik ton (beher kadem kareye 358 libre) pozisyon 2 de bulunan ambar ağızları için ise, en az beher metrekareye 1,30 metrik ton (beher kadem kareye 266 libre) yük kabul olunarak hesaplanacaktır. Bu şekilde hesap edilen azami taşıyın 4,25 emsalı ile çarpılarak elde edilen mukavemet, malzemenin asgarî nihayî mukavemetinden az olmayacaktır. Hesap edilen bu yükler altında maruz kalınacak inhiraf hiçbir zaman kapak boyunun 0,0028 defasını geçmeyecektir. Kapakların başlarını teşkil eden yumuşak çelik levhaların kalınlığı, hiçbir zaman stifner aralıklarının yüzde birinden, veya daha büyük ise, 6 milimetreden (0,24 pus'tan daha az olmayacaktır. Boyları 100 metreden (328 kadenden) fala olmayan gemiler için kaide 15 (5) in hükümleri tatbik edilir.

(3) Yumuşak çelikten başka bir malzeme ile yapılan ambar ağız kapaklarının mukavemet ve sertliği yumuşak çeliğine muadil olacak idarenin tasvibinden geçecektir.

Her türlü hava şartlarından mahfuz olmayı temin eden vasıtalar :

(4) Her türlü hava şartlarından mahfuz tutulmayı temin ve muhafaza eden vasıtalar, idarenin tasvibinden geçecektir. Butun tertibat, her türlü deniz şartlarında bu hususun muhafaza edilmesine matuf olacak ve bu maksatla gerek ilk sorveyde, gerekse periyodik sorveylerde, ve senelik ve daha sık aralıklarla yapılan muayenelerde, lüzumlu tecrübeler yapılacaktır.

KAIDE 17

Makine dairesi menfezleri

(1) Pozisyon 1 veya 2 de bulunan makine dairesi menfezleri, kâfi derecede sağlam ve munasip tarzda takviye edilmiş çelik kaportalar ile kapatılmış olacaktır, ve kaportaların diğer yapılarla muhafaza edilmiş olmaları halinde, mukavemetlerine bilhassa önem verilecektir. Bu gibi kaportalarda giriş çıkış menfezleri, kapılarla mücehhez bulunacak ve bunlar kaide 12 (1) hükümlerine uygun olacaktır. Bu menfezlerin eşikleri pozisyon 1 de guverteden en az 600 milimetre (15 pus) yükseklikte, ve pozisyon 2 de de guverteden en az 380 milimetre (15 pus) yükseklikte bulunacaktır. Bu gibi kaportalardaki diğer menfezler, keza benzer kapaklarla teçhiz edilecek ve bunlar sabit olarak yerlerine bağlanacaktır.

(2) Fribord guvertesinde veya üst yapı guvertesinde açık havaya maruz bir şekilde bulunan herhangi bir kazan kaportasının, bacanın veya makine dairesi makinalarının mezarnaları, guverte üzerinden makul ve pratik olarak mümkün olduğu kadar yüksek olacaktır. Kazan kaportası menfezleri üzerinde yerlerine daimi olarak tesbit edilmiş çelikten veya muadil malzemeden mamul kuvvetli kapaklar bulunacak, bunlar su geçirmezliği temin edecek evsafa olacaktır.

KAIDE 18

Fribord ve üst yapı guvertelerinde muhtelif menfezler

(1) Pozisyon 1 veya 2 de, veya kapalı olmayan üst yapılarda bulunan menholler ve mezarnasız menfezler, sağlam ve icabında su geçirmez olabilen kapaklarla kapatılacaktır. Bu kapaklar sık aralıklı civatalarla teçhiz edilmedikleri takdirde, sabit bir şekilde menfezlere tesbit edileceklerdir.

(2) Ambar ağızları, menholler, makine dairesi menfezleri ve mezarnasız menfezler haricinde kalan fribord guvertelerindeki diğer bilûmum menfezler aynı kuvvette ve her türlü hava şartlarına karşı mahfuz bir şekilde olan kapalı üst yapılar, veya guverte evi, veya merdiven kaportaları ile muhafaza edileceklerdir. Açık havaya maruz üst yapı guvertesinde, veya fribord guvertesinde bulunup bu guvertenin altında bir mahalle, veya kapalı bir üst yapının içine giriş çıkış geçidi olan bir guverte evinin üstündeki herhangi bir menfez, kuvvetli bir tarzda yapılmış bir guverte evi veya merdiven kaportası ile muhafaza edilecektir. Bu gibi guverte evleri veya merdiven kaportaları, kaide 12 (1) hükümlerine uygun olarak yapılmış kapılarla teçhiz edileceklerdir.

ced, or the coamings omitted entirely, on condition that the Administration is satisfied that the safety of the ship is not thereby impaired in any sea conditions. Where coamings are provided they shall be of substantial construction.

Weathertight Covers

(2) Where weathertight covers are of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor of 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. The provisions of Regulation 15 (5) are applicable for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length.

(3) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

Means for Securing Weathertightness

(4) The means for securing and maintaining weathertightness shall be to the satisfaction of the Administration. The arrangements shall ensure that the tightness can be maintained in any sea conditions, and for this purpose tests for tightness shall be required at the initial survey, and may be required at periodical surveys and at annual inspections or at more frequent intervals.

REGULATION 17

Machinery Space Openings

(1) Machinery space openings in position 1 or 2 shall be properly framed and efficiently enclosed by steel casing of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength shall be specially considered. Access openings in such casings shall be fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 (1), the sills of which shall be at least 600 millimetres (23 1/2 inches) above the deck if in position 1, and at least 380 millimetres (15 inches) above the deck if in position 2. Other openings in such casings shall be fitted with equivalent covers, permanently attached in their proper positions.

(2) Coamings of any fiddley, funnel or machinery space ventilator in an exposed position on the freeboard or superstructure deck shall be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings shall be fitted with strong covers of steel or other equivalent material permanently attached in their proper positions and capable of being secured weathertight.

REGULATION 18

Miscellaneous Openings in Freeboard and Superstructure Decks

(1) Manholes and flush scuttles in position 1 or 2 or within superstructures other than enclosed superstructures shall be closed by substantial covers capable of being made watertight. Unless secured by closely spaced bolts, the covers shall be permanently attached.

(2) Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by an enclosed superstructure, or by a deckhouse or companionway of equivalent strength and weathertightness. Any such opening in an exposed superstructure deck or in the top of a deckhouse on the freeboard deck which gives access to a space below the freeboard deck or a space within an enclosed superstructure shall be protected by an efficient deckhouse or companionway. Doorways in such deckhouses or companionways shall be fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 (1).

(3) In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 600 millimetres (23 1/2 inches). In position 2 it shall be at least 380 millimetres (15 inches).

(3) Pozisyon 1 de merdiven kaportalarındaki kapıların eşikleri guverte üzerinde en az 600 milimetreklik (23 1/2 pusluk) bir yükseklikte bulunacaktır. Bu yükseklik pozisyon 2 için en az 380 milimetre (15 pus) olacaktır.

KAİDE 19

Makınalar

(1) Fribord güvertesi altındaki mahallere veya kapalı üst yapı güverteleri altındaki mahallere ait pozisyon 1 veya 2 deki manıkların, çelik veya diğer benzer malzemeden sağlam bir tarzda yapılmış mezarnaları bulunacaktır. Bunlar guverteye iyi bir şekilde tesbit edilecek. Herhangi bir manika mezarnasının yüksekliği 900 milimetreden (35 1/2 pus) fazla olduğu takdirde, mezarna özel bir tarzda takviye edilecektir.

(2) Kapalı üst yapılardan başka üst yapılardan geçen manıkların fribord güvertesindeki mezarnaları çelik veya diğer benzer malzemeden sağlam bir tarzda yapılmış olacaktır.

(3) Pozisyon 1 deki manıklarda, güverteden mezarna yüksekliği 4,5 metre (14,8 kadem) ve pozisyon 2 deki manıklarda, güverteden mezarna yüksekliği 2,3 metre (kadem 7,5) olduğu takdirde, idarece icbar edilmedikçe, bu manıklara kapama tertibatı yapılmayabilir.

(4) Bu kaidenin 3 üncü paragrafındaki hükümler hariç, manika menfezler her türlü hava şartlarından mahfuz tutan kapama tertibatını haiz olacaktır. Boyları 100 metreden (328 kadenden) fazla olmayan gemilerde bu tertibat daimi olarak tesbit edilecektir, bu şekilde teçhiz edilmeyen diğer gemilerde ise, kapama tertibatı, ait olduğu manikanın yanbaşı ve kolaylıkla alınabilecek şekilde yerleştirilecektir. Pozisyon 1 de manıkların mezarnaları güverteden en az 900 milimetre (35 1/2 pus) yükseklikte olacaktır. Pozisyon 2 de mezarnaların güverteden yüksekliği en az 760 milimetre (30 pus) olacaktır.

(5) Açık havaya maruz pozisyonlarda, mezarnaların yükseklikleri idare tarafından tasvir edildiği takdirde artırılabilir.

KAİDE 20

Hava boruları

Safra tanklarına ve diğer tanklara ait hava boruları fribord veya üst yapı güverteleri üzerine uzandığı takdirde, bunların açıkta kalan kısımları sağlam bir tarzda yapılmış olacaktır; güverteden suyun aşağıya girebileceği noktaya kadar yükseklik, fribord güvertesinde asgari 760 milimetre (30 pus) ve üst yapı güvertesinde ise asgari 450 milimetre (17 1/2 pus) olacaktır. Bu yükseklikler gemi hizmetlerine engel olduğu takdirde indirilebilir, şu kadar ki, idare kapama tertibatı ile diğer şartların bu yüksekliklere uygun olduğuna kanaat getirmelidir. Hava borularının ağızları daimi olarak raptedilen kıyafetli bir kapama tertibatı ile teçhiz edilecektir.

KAİDE 21

Yük lumbarları ve diğer benzer menfezler

(1) Gemi bordalarında fribord güvertesi altında kalan yük lumbarları ve diğer menfezler, su geçirmezliği ve civar dış kaplama levhalarıyla munasip bunyevî butunluğu sağlayacak kapılarla teçhiz edilecektir. Bu gibi menfezler, geminin dizaynı ile esas hizmetlerine uygun olarak asgari adette bulunacaktır.

(2) İdare tarafından musaade edilmedikçe, bu gibi menfezlerin alt kenarı, en alt noktasında en yüksek yük sınırının üst kenarı bulunan ve bordada fribord güvertesine paralel olarak çizilen bir hattın altında bulunmayacaktır.

KAİDE 22

Frengi delikleri, alıcılar ve dışarılar

(1) Fribord güvertesi altında kalan mahallerden veya 12 ncı kaideye uygun olarak kapılarda mücehhez üst yapılardan ve guverte evlelerinden bordaya verilecek dışarı borusu ağızlarına, gemi içerisine su geçirmesini önleyecek kıyafette ve kolayca erişilebilir bir tertibat yapılabilecektir.

Normal olarak her mustakıl dışarı borusu ağzında, fribord güvertesinin üzerinde kalan bir mahalden kapatılabilecek bir tertibatı haiz otomatik geri dondurmez bir valf konacaktır. Bununla beraber, yaz yuk su hattından dışarı borusunun iç taraftaki ağzına olan şakuh mesafenin (0,01 L) den fazla olması halinde, dışarı boru ağızlarına, işletme esnasında iç taraftaki valfin normal servis şartlarında her zaman muayene edilebilecek tarzda tertip olunması şartıyla, direkt bir kapama tertibatı olmayan iki otomatik geri dondurmez valf konabilir; yukarıda bahıs ko-

REGULATION 19

Ventilators

(1) Ventilators in position 1 or 2 to spaces below freeboard decks or decks of enclosed superstructures shall have coamings of steel or other equivalent material, substantially constructed and efficiently connected to the deck. Where the coaming of any ventilator exceeds 900 millimetres (35 1/2 inches) in height it shall be specially supported.

(2) Ventilators passing through superstructures other than enclosed superstructures shall have substantially constructed coamings of steel or other equivalent material at the freeboard deck.

(3) Ventilators in position 1 the coamings of which extend to more than 4.5 metres (14.8 feet) above the deck, and in position 2 the coamings of which extend to more than 2.3 metres (7.5 feet) above the deck, need not be fitted with closing arrangements unless specifically required by the Administration.

(4) Except as provided in paragraph (3) of this Regulation ventilator openings shall be provided with efficient weathertight closing appliances. In ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the closing appliances shall be permanently attached; where not so provided in other ships, they shall be conveniently stowed near the ventilators to which they are to be fitted. Ventilators in position 1 shall have coamings of a height of at least 900 millimetres (35 1/2 inches) above the deck; in position 2 the coamings shall be of a height at least 760 millimetres (30 inches) above the deck.

(5) In exposed positions, the height of coamings may be required to be increased to the satisfaction of the Administration.

REGULATION 20

Air Pipes

Where air pipes to ballast and other tank extend above the freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be of substantial construction; the height from the deck to the point where water may have access below shall be at least 760 millimetres (30 inches) on the freeboard deck and 450 millimetres (17 1/2 inches) on the superstructure deck. Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided the Administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a lower height. Satisfactory means permanently attached, shall be provided for closing the openings of the air pipes.

REGULATION 21

Cargo Ports and other similar Openings

(1) Cargo ports and other similar openings in the sides of ships below the freeboard deck shall be fitted with doors so designated as to ensure watertightness and structural integrity commensurate with the surrounding shell plating. The number of such openings shall be the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

(2) Unless permitted by the Administration, the lower edge of such openings shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side, which has at its lowest point the upper edge of the uppermost load line.

REGULATION 22

Scuppers, Inlets and Discharges

(1) Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within superstructures and deckhouses on the freeboard deck fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where, however, the vertical distance from the summer load waterline to the inboard end of the discharge pipe exceeds 0.01 L, the discharge may have two automatic non-return valves without positive means of closing, provided that the inboard valve is always accessible for examination under service conditions; where that vertical distance exceeds 0.02 L a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted subject to the approval of the Administration. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided with an indicator showing whether the valve is open or closed.

nusu şakuli mesafenin (0,02 L) den fazla olması halinde, idarenin tasvip etmesi şartıyla, direkt bir kapama tertibatı olmayan bir tek otomatik geri döndürmez valf kabul edilebilir. Direkt kumanda edilen valf her an için kolaylıkla erişilebilir durumda olacak ve kapalı veya açık olduğunu gösteren bir müş'ir tertibatı bulunacaktır.

(2) İçinde personel bulunan makine dairelerinde, makinenin çalışması ile ilgili ana ve yardımcı alıcı ve dışarc boruları mahallen kontrol edilebilirler. Ancak kontrol valfları her an için kolaylıkla erişilebilir durumda olacak ve bunların açık veya kapalı olduklarını gösterir müş'irler bulunacaktır.

(3) Herhangi bir seviyede bulunan frengi delikleri ve dışarc borularının bordaya giren noktaları frıbord güvertesinden aşağıya doğru 450 milimetreden (17,5 pusan) daha fazla bir mesafede, veya yaz yük su hattından yukarıya doğru 600 milimetreden (25 1/2 pusan) daha az bir mesafede bulundukları takdirde, bunlar bordada bir geri donmez valf ile mücehhez olacaktır. Boruların kalın olmaları halinde, ve 1 inci paragrafa göre icbar edilmedikçe, bu valf hasfedilebilir.

(4) Kaide 12 nin icbar ettiği şartları haiz olmayan kapılarla mücehhez üst binaların veya guverte evlerinin frengi deliklerinin ağızları bordadan dışarıya verilecektir.

(5) Bu kaide istenen bütün valflar ve borda tesisleri, çelikten, bronzdan veya tasvip edilmiş diğer malzemeden olacaktır. Dokme demir den veya diğer benzer malzemeden yapılan valflar kabul edilmez. Bu maddede bahıs konusu edilen bütün borular çelikten veya idarece munasip görülen diğer muaddel malemeden olacaktır.

KAIDE 23

Borda lumbazları

(1) Frıbord güvertesinin altında kalan mahallerde veya kapalı üst binaların içindeki mahallerde bulunan lumbazların iç kısmında, su geçirmez şekilde emniyetle kapanabilen içerden menteşeli kor kapaklar kullanılacaktır.

(2) Borda lumbuzlarının alt kenarları, hiçbir zaman frıbord güvertesine paralel olarak, gemi bordasına çizilen ve en alt noktası, hangısı büyükse, ya yuk su hattındaki gemi genişliğinin yüzde 2,5 mesafede ya da 500 milimetre (19 1/2 pus) mesafede bulunan hattın aşağısında bulunacaktır.

(3) Borda lumbuzları, bunların camları ve varsa kor kapakları, sağlam ve tasvip edilmiş tarzda imal edilmiş bulunacaktır.

KAIDE 24

Su lumbazları

(1) Frıbord ve üst bina güvertelerinin havaya maruz kısımlarındaki kupeşterler havuz teşkil ettiği takdirde, bu güvertelerde birikecek suyun sür'atle akıtılabileceği kıfayeth bir tertibat yapılacaktır. Bu kaidenin 2 ncı ve 3 üncü paragraflarındaki hususat hariç, frıbord güvertesindeki her bir havuzda her borda için gereken su lumbazlarının asgari sathı (A), havuzundaki şır'ın standart veya standafttan büyük olması halinde, aşağıdaki formül ile elde edilecektir. Üst yapı güvertelerindeki her bir havuz için asgari sath, bu formül ile bulunan sathın yarısı olacaktır. Havuzdaki küpeşte uzunluğu (l) 20 metre veya daha az ise,

$$A = 0,7 + 0,035 \quad (\text{Metre kare})$$

$$\text{Eğer } l, 20 \text{ metreden daha büyük ise}$$

$$A = 0,07 \quad (\text{Metre kare})$$

l Hiçbir zaman 0,7 L den daha büyük olarak alınmayacaktır.

Kupeştenin ortalama yüksekliği 1, 2 metre olduğu takdirde, lazım olan sath, beher 0,1 metre yükseklik farkı için, havuzun beher metre tulu için 0,004 metre kare arttırılacaktır. Eğer kupeştenin ortalama yüksekliği 0,9 metreden daha az ise, lazım olan sath her bir 0,1 metre yükseklik farkı için beher metre havuz tulu için 0,004 metre kare azaltılacaktır. Veya havuzdaki küpeşte uzunluğu (l) 66 kadem veya daha az ise, $A = 7,6 + 0,115 \quad (\text{Kadem kare})$

Eğer l, 66 kademden daha büyük ise $A = 0,23 \quad (\text{Kadem kare})$

l Hiçbir zaman 0,7 L den daha büyük olarak alınmayacaktır. Kupeştenin ortalama yüksekliği 3,9 kadem olduğu takdirde, lazım olan sath, beher kadem yükseklik farkı için, havuzun beher kadem tulu için, 0,04 kadem kare arttırılacaktır. Eğer kupeştenin ortalama yüksekliği 3 kademden daha az ise, lazım olan sath her bir kadem yükseklik farkı için beher kadem havuz tulu için 0,04 kadem kare azaltılabilir.

(2) In manned machinery spaces main and auxiliary sea inlets and discharges in connexion with the operation of machinery may be controlled locally. The controls shall be readily accessible and shall be provided with indicators showing whether the valves are open or closed.

(3) Scuppers and discharge pipes originating at any level and penetrating the shell either more than 450 millimetres (17 1/2 inches) below the freeboard deck or less than 600 millimetres (23 1/2 inches) above the summer load waterline shall be provided with a non-return valve at the shell. This valve, unless required by paragraph (1), may be omitted if the piping is of substantial thickness.

(4) Scuppers leading from superstructures or deckhouses not fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be led overboard.

(5) All valves and shell fittings required by this Regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this Regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the Administration.

REGULATION 23

Side Scuttles

(1) Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces within enclosed superstructures shall be fitted with efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be effectively closed and secured watertight.

(2) No side scuttle shall be fitted in a position so that its sill is below a line drawn parallel to the freeboard deck at side and having its lowest point 25 per cent of the breadth (B) above the load waterline, or 500 millimetres (19 1/2 inches), whichever is the greater distance.

(3) The side scuttles, together with their glasses, if fitted, and deadlights, shall be of substantial and approved construction.

REGULATION 24

Freeing Ports

(1) Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks from wells, ample provision shall be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. Except as provided in paragraphs (2) and (3) of this Regulation, the minimum freeing port area (A) on each side of the ship for each well on the freeboard deck shall be that given by the following formulae in cases where the sheer in way of the well is standard or greater than standard. The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the formulae.

Where the length of bulwark (l) in the well is 20 metres or less

$$A = 0,7 + 0,035 \quad \text{square metres,}$$

where l exceeds 20 metres

$$A = 0,07 \quad \text{square metres}$$

l need in no case be taken as greater than 0.7 L.

If the bulwark is more than 1.2 metres in average height the required area shall be increased by 0.004 square metres per metre of length of well for each 0.1 metre difference in height. If the bulwark is less than 0.9 metre in average height, the required area may be decreased by 0.004 square metres per metre of length of well for each 0.1 metre difference in height.

Or,

where the length of bulwark (l) in the well is 66 feet or less

$$A = 7,6 + 0,115 \quad \text{square feet,}$$

where l exceeds 66 feet

$$A = 0,23 \quad \text{square feet}$$

l need in no case be taken as greater than 0.7 L.

If the bulwark is more than 3.9 feet in average height the required area shall be increased by 0.04 square feet per foot of length of well for each foot difference in height. If the bulwark is less than 3 feet in average height, the required area may be decreased by 0.04 square feet per foot of length for each foot difference in height.

(2) Şır'ın olmayan gemilerde, hesap edilen satih yuzde 50 arttırılacaktır Şır'ın standarttan daha az olması halinde artış yuzdesi enterpolasyon ile elde edilecektir.

(3) Bir trank ile teğhiz edilen bir gemi, kaide 36 (1) (e) nin ica-batına uygun olmadığı takdirde, veya ayrı ve mustakil ust binalar arasın-da devamlı veya maddelen devamlı ambar ağzı yan mezarnaları tesis edil-miş bir gemide, su lumbar menfezlerinin asgari satihı, aşağıdaki cetvele göre hesap edilecektir.

Ambar ağzı ve trankın gemi emne nispetle genişliği	Su lumbarlarının küpeştenin toplam sathına nispetle satih
% 40 veya daha az	% 20
% 75 veya daha fazla	% 10

Su lumbarlarının ara genişliklerdeki satihı, lineer enterpolasyon ile elde edilecektir.

(4) Herhangi bir tarafı veya her iki tarafı açık ust binalarda, bu binaların içindeki suların akıtılması için idarenin tasvibinden geçmek gartiiyle, elverişli tertibat temin edilecektir.

(5) Su lumbarlarının alt kenarları mümkün mertebe guverte hı-zasına yakın olacaktır. Şır egminin en alt noktasına en yakın su lum-barının satihı istenilen sathın üçte ikisi kadar olacaktır.

(6) Küpeşlerdeki bütün bu menfezler, aralıkları takriben 230 milimetre (9 pus) olan lamalar veya demir çubuklar vasıtasıyla emniyete alınacaktır. Su lumbarlarına borda kapakları tertip edildiği takdirde, bun-ların sıkışmaması için kâfi derecede boşluk bırakılacaktır. Mentşelerini pinleri veya yatakları paslanmaz malzemeden olacaktır. Borda ka-paklarının emniyet tertibatı var ise, bu nevi tertibat tasvip edilmiş tarzda imal edilecektir.

KAIDE 25

Mürettebatın korunması

(1) Mürettebatın ikametlerine mahsus guverte evlerinin mukave-meti, idarenin tasvibinden geçecektir.

(2) Fribord guvertesinin ve ust yapı guvertelerinin açık havaya maruz bütün kısımları, kâfi derecede sağlam vardevelalarla veya küpeş-tele mucehhez bulunacaktır. Küpeşelerin veya vardevelaların guverte-den yükseklikleri en az 1 metre (39 1/2 pus) olacaktır. Eğer bu yükseklik geminin normal işlerine engel teşkil etmiyorsa, idare elverişli emniyet tedbirleri alınmak suretiyle, daha az yüksekliği tasvip edebilir.

(3) Vardevelaların en alt sıra çubukları guverteden 230 milimetre (9 pus) aralıkta bulunacaktır. Diğer sıraların birbirlerinden aralıkları 380 milimetreyi (15 pus'u) geçmeyecektir. Guverte ile dış kaplamanın birleşim kısmı yuvarlak olan gemilerde, vardevelaların destekleri guver-tenin düz kısmına konacaktır.

(4) Mürettebatın, ikametgâh yerlerine, makina dairesine ve gemi-deki diğer bölümün iş yerlerine gidiş gelişlerinde, bunların korunması için vardevelalar, çan halatları, asma kopruler veya guverte altı geçit-leri vesaire gibi tesisler temin edilecektir.

(5) Herhangi bir gemide taşınan guverte yuku, mürettebat ma-halline makine dairesine ve diğer bölümün iş yerlerine giriş çıkış men-fezin ıyı bir şekilde kapatılmasını temin ve dolayısıyla suyun içeri gir-mesini önleyecek şekilde istif edilecektir. Yüken istif edildiği guverte-de veya bu guvertenin altında mürettebat için geçit yerleri bulunmadığı takdirde, guverte yükünün üzerinde mürettebatın muessir bir şekilde ko-runması için vardevelalar veya çan halatları gibi tesisler temin edile-cektir.

KAIDE 26

«A» tipi gemiler için özel şartların tayini

Makine kaportaları :

(1) Kaide 27 de tarif edildiği veğhile, «A» tipi gemilerdeki makine kaportaları açık havaya maruz oldukları takdirde, ve fribord guverte-sinden doğrudan doğruya makine dairesine giriş çıkış menfezleri bulun-madığı hallerde, bu kaportalar en az standart yükseklikte kapalı kış ka-sara veya orta kasara veyahutta aynı yükseklikte ve mukvemette bir guverte evi ile muhafaza altına alınmış olacaktır. Bununla beraber, ma-kine kaportasına, kaide 12 nin hükümlerine uygun olan bir kapının tes-i-sine müsaade edilecektir. Şu kadar ki, mezkûr kapı makina kaportası ka-dar kuvveth tarzda yapılmış çelik veya benzeri malzemeden 2 ncı bir su

(2) In ships with no sheer the calculated area shall be increased by 50 per cent. Where the sheer is less than the standard the percentage shall be obtained by interpolation.

(3) Where a ship is fitted with a trunk which does not comply with the requirements of Regulation 36 (1) (e) or where continuous or substantially continuous hatchway side coamings are fitted between detached superstructures the minimum area of the freeing port openings shall be calculated from the following table :

Breadth of Hatchway or Trunk in Relation to the Breadth of ship	Area of Freeing Ports in Relation to the total area of the bulwarks
40 % or less	20 %
75 % or more	10 %

The area of freeing ports at intermediate breadths shall be obtained by linear interpolation.

(4) In ships having superstructures which are open at either or both ends, adequate provision for freeing the space within such superstructures shall be provided to the satisfaction of the Administration.

(5) The lower edges of the freeing ports shall be as near the rdeck as practicable. Two-thirds of the freeing port area required shall be provided in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve.

(6) All such openings in the bulwarks shall be protected by rails or bars spaced approximately 230 millimetres (9 inches) apart. If shut-ters are fitted to freeing ports, ample clearance shall be provided to prevent jamming. Hinges shall have pins or bearings of non-corrodible material. If shutters are fitted with securing appliances, these appliances shall be of approved construction.

REGULATION 25

Protection of the Crew

(1) The strength of the deckhouses used for the accommodation of the crew shall be to the satisfaction of the Administration.

(2) Efficient guard rails or bulwarks shall be fitted on all exposed parts of the freeboard and superstructure decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 metre (39 1/2 inches) from the deck, provided that where this height would interfere with the nor-mal operation of the ship, a lesser height may be approved if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

(3) The opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 millimetres (9 inches). The other courses shall be not more than 380 millimetres (15 inches) apart. In the case of ships with rounded gunwales the guard rail supports shall be placed on the flat of the deck.

(4) Satisfactory means (in the form of guard rails, life lines, gangways or underdeck passages etc.) shall be provided for the protec-tion of the crew in getting to and from their quarters, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship.

(5) Deck cargo carried on any ship shall be so stowed that any opening which is in way of the cargo and which gives access to and from the crew's quarters, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, can be properly closed and secured against the admission of water. Effective protection for the crew in the form of guard rails or life lines shall be provided above the deck cargo if there is no convenient passage on or below the deck of the ship.

REGULATION 26

Special Conditions of Assignment for type «A» Ships

Machinery Casings

(1) Machinery casing on Type «A» ships as defined in Regulation 27 shall be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deckhouse of equal height and equivalent strength, pro-vided that machinery casings may be exposed if there are no openings giving direct access from the freeboard deck to the machinery space. A door complying with the requirements of Regulation 12 may, however, be permitted in the machinery casing, provided that it leads to a space or passageway which is as strongly constructed as the casing and is separated from the stairway to the engine room by a second weathertight door of steel or other equivalent material.

geçmez kapı ile ayrılmış bir mahalle veya geçit yerine giriş çıkışı temin etmesi lâzımdır

Geçit koprusu ve giriş - çıkış yerleri :

(2) «A» tipi gemilerde, üst yapı guvertesi seviyesinde, kıç kasara ile orta kasara veya guverte evi arasında, maksada uygun yeter derecede sağlam, sabit bir geçit koprusu veya guverte altı tuneli gibi geçit koprusu yerini tutabilecek diğer bir tertibat bulunacaktır. Diğer yerlerde, ve orta kasarası bulunmayan «A» tipi gemilerde, murettebatın bütünümlü çalışma yerlerine emniyetle ulaşabileceği, idarenin tasvibinden geçmiş tertibat mevcut olacaktır

(3) Geçit koprusu seviyesinden, ayrı murettebat mahallerine ve murettebat mahallerinden makine dairesine, her an ulaşabilmek için matluba muvafık, kullanışlı, emin giriş yerleri bulunacaktır

Ambar ağızları :

(4) «A» tipi gemilerde, fribord ve baş kasara güverteleri ve ekspensin trak guvertesi üzerinde bulunan açık havaya maruz bütün ambar ağızları, çelik veya benzeri malzemeden kifayeli su geçirmez kapaklarla mucehhe bulunacaktır

Su lumbarları :

(5) Kupeşteli «A» tipi gemilerde, açık havaya maruz güvertelerin serbest kısımlarının en az yarı boyunca açık vardevela bulunacak veya su boşaltılmasını sağlayacak tesirli başka bir tertibat yapılacaktır. Stringer sırasının en üst kenarı, pratik bakımdan mümkün olduğu kadar açık tutulacaktır.

(6) Üst yapıların tranklarda yekdeğerine bağlı olması halinde, fribord guvertesinin havaya maruz kısımlarının bütün boyunca açık vardevelalar tertip edilecektir

FASIL III.

Fribordlar

KAIDE 27

Gemi tipleri

(1) Fribordun hesap edilebilmesi maksadıyla, gemiler «A» tipi ve «B» tipi olmak üzere iki kısma ayrılacaktır

«A» tipi gemiler :

(2) «A» tipi bir gemi, yalnız dokme mayi yuk taşımak üzere dizayn edilmiş, yuk tanklarında çelik veya muadili malzemelerden yapılmış su geçirmez contalı kapaklarla kapatılabilir küçük giriş çıkış menfezleri bulunan bir gemidir. Boyle bir gemi tabiatıyla şu esaslı özelliklere sahip olacaktır

(a) Havaya maruz guvertenin kuvvetli butunluğu ve

(b) Yuk mahalleriyle bolme taksimatının alçak su alma kabiliyetine haiz olması neticesi, su ıstilasına karşı yüksek derecede emniyet tertibatı,

(3) «A» tipi bir geminin 150 metreden (492 kadem'den) yukarı boya olması, ve yaz yuk su hattında boş kompartımanlar bulunması şeklinde dizayn edilmesi halinde, işbu boş kompartımanlardan herhangi biri 0,95 su alma kabiliyetine sahip olduğu farzedilerek su ile ıstila edildiği takdirde, idarece tasvip edilen muvazene şartları tahdında yuzer durumda bulunacaktır. Boyle bir geminin boyu 225 metreden (738 kadem'den) fazla olması halinde ise, makine dairesi de 0,85 su alma kabiliyeti ile tipki bir su ıstila kompartımanı gibi nazara alınacaktır

İdareleri tenvir bakımından aşağıdaki sınır hatları matluba muvafık addedilebilir

(a) Su ıstilasından sonra geminin nihai su hattı ilerleyici bir su ıstilasına sebebiyet verebilecek herhangi bir menfezin alt kenarından aşağıda bulunması,

(b) Su ıstilasının simetrik olmaması sebebiyle gemide hâsıl olan meyil veya yalpanın azami 15 derece civarında bulunması,

(c) Su ıstilas şartları altında gemi metasentrik yüksekliğin pozitif olması,

(4) «A» tipi bir gemiye hiçbir zaman kaide 28 in «A» cetvelindeki fribord'dan daha az bir fribord tayin edilmeyecektir

Gangway and Access

(2) An efficiently constructed fore and aft permanent gangway of sufficient strength shall be fitted on Type «A» ships at the level of the superstructure deck between the poop and the midship bridge or deckhouse where fitted, or equivalent means of access shall be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck. Elsewhere, and to Type «A» ships without a midship bridge, arrangements to the satisfaction of the Administration shall be provided to safeguard the crew in reaching all parts used in the necessary work of the ship.

(3) Safe and satisfactory access from the gangway level shall be available between separate crew accommodations and also between crew accommodations and the machinery space.

Hatchways

(4) Exposed hatchways on the freeboard and forecastle decks or on the tops of expansion trunks on Type «A» ships shall be provided with efficient watertight covers of steel or other equivalent material.

Freeing Arrangements

(5) Type «A» ships with bulwarks shall have open rails fitted for at least half the length of the exposed parts of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheer strake shall be kept as low as practicable

(6) Where superstructures are connected by trunks, open rails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck

CHAPTER III.

Freeboards

REGULATION 27

Types of Ships

(1) For the purposes of freeboard computation ships shall be divided into Type «A» and Type «B».

Type «A» ships

(2) A Type «A» ship is one which is designed to carry only liquid cargoes in bulk, and in which cargo tanks have only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material. Such a ship necessarily has the followings inherent features

Such a ship necessarily has the following inherent features -

(a) high integrity of the exposed deck, and

(b) high degree of safety against flooding, resulting from the low permeability of loaded cargo spaces and the degree of subdivision usually provided.

(3) A Type «A» ship, if over 150 metres (492 feet) in length, and designed to have empty compartments when loaded to her summer load waterline, shall be able to withstand the flooding of any one of these empty compartments at an assumed permeability of 0.95, and remain afloat in a condition of equilibrium considered to be satisfactory by the Administration. In such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85

For the guidance of Administrations the following limits may be regarded as satisfactory

(a) the final waterline after flooding is below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place;

(b) the maximum angle of heel due to unsymmetrical flooding is of the order of 15°,

(c) the metacentric height in the flooded condition is positive

(4) A Type «A» ship shall be assigned a freeboard not less than that based on Table A of Regulation 28.

Type «B» ships

(5) All ships which do not come within the provisions regarding Type «A» ships in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be considered as Type «B» ships

«B» tipi gemiler :

(5) Bu kaidenin «A» tipi gemilere ait 2 ve 3 sayılı paragrafları çerçevesi şumullüne girmeyen diğer bütün gemiler, «B» tipi gemiler olarak nazarı itibare alınacaktır

(6) Pozisyon 1 e göre ambar ağılları ve kaide 15 (7) veya 16 ya uygun olarak ambar kapakları bulunan «B» tipi gemilere bu kaidenin 7 ilâ 10 (10 dahil) sayılı paragraflarındaki hükümler mustesna, 28 sayılı kaidenin «B» cetveline istinat eden fribordlar tayin edileceklerdir

(7) Boyları 100 metreden (328 kadem'den) yukarı olan «B» tipi gemiler idarece tatminkâr görülecek aşağıdaki hususları ihtiva ettiği takdirde bu gemilere bu kaidenin 6 sayılı paragrafına uygun fribordlardan daha az fribordlar tayin edilebilir

(a) Mürettebatın korunmasına müteallık her türlü tedbirlerin temin edilmiş olması,

(b) Su lumbarları tertibatının her bakımdan elverişli olması,

(c) Pozisyon 1 ve 2 de bulunan ambar ağız kapaklarının kaide 16 hükümlerine uygun ve elverişli derecede sağlam olmaları, bunların emniyet muhafazaları için özel itina gösterilmesi,

(d) Geminin yaz yükleme hattına kadar dolu olması halinde makine dairesi hariç su alma kabiliyeti değeri 0,95 olarak alınan herhangi bir kompartımanın su ıstilasına rağmen tatminkâr bir muvazenede bulunup yuzer durumda olması ve

(e) Böyle bir geminin boyu 225 metreden (738 kadem'den fazla olması halinde, makine dairesinde, su alma kabiliyeti değeri 0,85 olan bir su ıstıla kompartımanı gibi nazarı itibare alınması.

Bu paragrafın (d) ve (e) bentlerinin tatbikinde idareleri tenvir bakımından, paragraf (3) ün (a), (b) ve (c) bentlerindeki sınır hadları matluba muvafık addedilebilir

Bunlarla ilgili hesaplar, aşağıdaki ana farazyelere istinat edebilir :

— Hasarın şakulî mesafesi gemenin derinliğine eşittir,
— Hasarın gemi içine duhulü hiçbir zaman B/5 den fazla değildir,
— Arzını ana perdelerden hiçbir hasara uğramamıştır,

— Gravite merkezinin kaide hattından yuksekliği, ambarların mutecanis yuklerle doldurulduğuna, ve yakıt, işe maddeleri vesaire malzemenin ise dizayn kapasitelerine göre yüzde 50 gemide bulunduğuna göre, takdir edilmiştir.

(8) Bu kaidenin 7 sayılı paragrafı hükümlerine uygun olan «B» tipi gemilerin fribordlarının hesaplanmasında, kaide 28 in (B) cetvelindeki kıymetler aynı boylardaki gemilere ait «B» ve «A» cetvel fribord kıymetleri farklarının yüzde 60 ından fazla tenzil edilmeyecektir

(9) Bu kaidenin 8 sayılı paragrafına göre müsaade edilen cetvel fribordundan tenzilât, kaide 28 in cetvel A ve cetvel B arasındaki kıymetlerin toplam farkı kadar yükseltilebilir Şu kadar ki, geminin sanki bir «A» tipi gemi imiş gibi, kaide 26 nın (1), (2), (3), (5) ve 6 sayılı paragraflarına uygun olması, buna ilâveten 7 sayılı paragrafın (a) dan (d) ye kadar (d) dahil, bentlerine keza uygun olması lâzımdır Yalnız, (d) bendinde tek bir hasarlı kompartıman için yapılan atıf, burada iki mücavir baş ve kık kompartıman'a ait olacak, ve bu iki kompartıman'dan hiçbir makine dairesi olmayacaktır

Boyu 25 metreden (738 kadem'den) büyük olan herhangi böyle bir gemi, yaz yük su hattına kadar yuklî olduğu takdirde, su alma kabiliyeti 0,85 olarak farzedilen yalnız makine dairesinin su ile ıstılası halinde, gemi tatminkâr bir muvazene şartı tahdında yuzer durumda olacaktır

(10) «B» tipi gemilerin pozisyon 1 deki ambar ağızları, paragraf 7 hariç olmak üzere, kaide 15 e uygun olarak kapaklarla mücehhez bulundukları takdirde, bu gemilere, kaide 28 deki B cetveline müstenit verilen kıymetlerin, aşağıdaki cetvelde gösterilen kıymetler kadar arttırılan fribordlar tayin olunacaktır.

«B» tipi gemiler için, kaide 15 (7) veya kaide 16 ya uygun olmayan ambar kapaklı gemilerde, cetveldeki fribord üzerinde fribord artışı

Gemi boyu (Metre)	Fribord artışı (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord artışı (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord artışı (Milimetre)
108 ve aşağı	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311

(6) Type «B» ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of Regulation 15 (7) or 16 shall, except as provided in paragraphs (7) to (10) inclusive of this Regulation, be assigned freeboards based on Table B of Regulation 28.

(7) Any Type «B» ships of over 100 metres (328 feet) in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (6) of this Regulation provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that

(a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

(b) the freeing arrangements are adequate,

(c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of Regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements,

(d) the ship, when loaded to her summer load waterline, will remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of any single damaged compartment at an assumed permeability of 0.95 excluding the machinery space, and

(e) in such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

For the guidance of Administrations in applying sub-paragraphs (d) and (e) of this paragraph the limits given in sub-paragraphs (3) (a), (b) and (c) may be regarded as satisfactory

The relevant calculations may be based upon the following main assumptions :

— the vertical extent of damage is equal to the depth of the ship;
— the penetration of damage is not more than B/5;
— no main transverse bulkhead is damaged,
— the height of the centre of gravity above the base line is assessed allowing for homogeneous loading of cargo holds, and for 50 per cent of the designed capacity of consumable fluids and stores, etc

(8) In calculating the freeboards for Type «B» ships which comply with the requirements of paragraph (7) of this Regulation, the values from Table B of Regulation 28 shall not be reduced by more than 60 per cent of the difference between the «B» and «A» tabular values for the appropriate ship lengths

(9) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (8) of this Regulation may be increased up to the total difference between the values in Table A and those in Table B of Regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of Regulation 26 (1), (2), (3), (5) and (6), as if it were a Type «A» ship, and further complies with the provisions of paragraph (7) (a) to (d) inclusive of this Regulation except that the reference in sub-paragraph (d) to the flooding of any single damaged compartment shall be treated as a reference to the flooding of any two adjacent fore and aft compartments, neither of which is the machinery space Also any such ship of over 225 metres (738 feet) in length, when loaded to her summer load waterline, shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of the machinery space, taken alone, at an assumed permeability of 0.85

(10) Type «B» ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of Regulation 15, other than paragraph (7), shall be assigned freeboards based upon the values given in Table B of Regulation 28 increased by the values given in the following table

Freeboard increase over tabular freeboard for Type «B» ships, for ships with hatch covers not complying with Regulation 15 (7) or 16

Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311

Gemi boyu (Metre)	Fribord artışı (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord artışı (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord artışı (Milimetre)
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Ara gemi boylarının fribordları lineer enterpolasyon ile elde edilecektir.

200 metreden yukarı boydaki gemilerin fribordları idareler tarafından tespit edilecektir.

«B» tipi gemiler için, kaide 15 (7) veya kaide 16 ya uygun olmayan ambar kapaklı gemilerde, cetveldeki fribord üzerinde fribord artışı

Gemi boyu (Kadem)	Fribord artışı (Pus)	Gemi boyu (Kadem)	Fribord artışı (Pus)
350 ve aşağı	2 0	510	9 6
360	2 3	520	10 0
370	2 6	530	10 4
380	2 9	540	10 7
390	3 3	550	11 0
400	3 7	560	11 4
410	4 2	570	11 8
420	4 7	580	12 1
430	5 2	590	12 5
440	5 8	600	12 8
450	6 4	610	13 1
460	7 0	620	13 4
470	7 6	630	13 6
480	8 2	640	13 9
490	8 7	650	14 1
500	9 2	660	14 3

Ara gemi boylarının fribordları lineer enterpolasyon ile elde edilecektir.

660 kademden yukarı boydaki gemilerin fribordları idareler tarafından tespit edilecektir.

(11) Bu kaidelerin hükümlerine göre, layter, mavna veya müstakıl tahrik makinası olmayan diğer bir gemiye bir fribord tespit edilecektir.

Mamafı mürettebatı olmayan mavnalar için kaide 25, 26 (2) ve (3), ve 39'un icapları uygulanmaz. Fribord güvertesinde sadece çelikten veya diğer muadil malzemeden yapılmış olan contalı her türlü hava şartlarına mahfuz kapaklarla kapalı küçük giriş çıkış menfezleri bulunan bu gibi mürettebatsız mavnalarda tespit edilen fribordlar, bu kaidelere göre hesaplanan fribordlardan yüzde 25 noksan olabilirler.

KAIDE 28

Fribord cetvelleri

«A» tipi gemiler :

(1) «A» tipi gemilerin fribordu aşağıdaki cetvelden tespit edilecektir :

CETVEL A

«A» tipi gemiler için Fribord Cetveli

Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)
24	200	28	233	32	267
25	208	29	242	33	275
26	217	30	250	34	283
27	225	31	258	35	292

Length of ship (metres)	Freeboard increase (Millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (Millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (Millimetres)
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 metres in length shall be dealt with by the Administration.

Freeboard increase over tabular freeboard for Type «B» ships, for ships with hatch covers not complying with Regulation 15 (7) or 16

Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)
350 and below	2.0	510	9 6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2 9	540	10 7
390	3.3	550	11.0
400	3 7	560	11 4
410	4.2	570	11 8
420	4 7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5 8	600	12 8
450	6 4	610	13 1
460	7 0	620	13 4
470	7 6	630	13 6
480	8 2	640	13 9
490	8 7	650	14 1
500	9 2	660	14 3

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 660 feet in length shall be dealt with by the Administration.

(11) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these Regulations. However, in the case of barges which are unmanned the requirements of Regulations 25, 26 (2) and (3) and 39 shall not apply. Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by weathertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned freeboards 25 per cent less than those calculated in accordance with these Regulations.

REGULATION 28

Freeboard Tables

Type «A» Ships

(1) The tabular freeboard for Type «A» ships shall be determined from the following table :

TABLE A

Freeboard Table for Type «A» Ships

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
24	200	28	233	32	267
25	208	29	242	33	275
26	217	30	250	34	283
27	225	31	258	35	292

Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
36	300	123	1511	212	2723	36	300	123	1511	212	2723
37	308	124	1528	213	2732	37	308	124	1528	213	2732
38	316	125	1546	214	2741	38	316	125	1546	214	2741
39	325	126	1563	215	2749	39	325	126	1563	215	2749
40	334	127	1580	216	2758	40	334	127	1580	216	2758
41	344	128	1598	217	2767	41	344	128	1598	217	2767
42	354	129	1615	218	2775	42	354	129	1615	218	2775
43	364	130	1632	219	2784	43	364	130	1632	219	2784
44	374	131	1650	220	2792	44	374	131	1650	220	2792
45	385	132	1667	221	2801	45	385	132	1667	221	2801
46	396	133	1684	222	2809	46	396	133	1684	222	2809
47	408	134	1702	223	2817	47	408	134	1702	223	2817
48	420	135	1719	224	2825	48	420	135	1719	224	2825
49	432	136	1736	225	2833	49	432	136	1736	225	2833
50	443	137	1753	226	2841	50	443	137	1753	226	2841
51	455	138	1770	227	2849	51	455	138	1770	227	2849
52	467	139	1787	228	2857	52	467	139	1787	228	2857
53	478	140	1803	229	2865	53	478	140	1803	229	2865
54	490	141	1820	230	2872	54	490	141	1820	230	2872
55	503	142	1837	231	2880	55	503	142	1837	231	2880
56	516	143	1853	232	2888	56	516	143	1853	232	2888
57	530	144	1870	233	2895	57	530	144	1870	233	2895
58	544	145	1886	234	2903	58	544	145	1886	234	2903
59	559	146	1903	235	2910	59	559	146	1903	235	2910
60	573	147	1919	236	2918	60	573	147	1919	236	2918
61	587	148	1935	237	2925	61	587	148	1935	237	2925
62	600	149	1952	238	2932	62	600	149	1952	238	2932
63	613	150	1968	239	2939	63	613	150	1968	239	2939
64	626	151	1984	240	2946	64	626	151	1984	240	2946
65	639	152	2000	241	2953	65	639	152	2000	241	2953
66	653	153	2016	242	2959	66	653	153	2016	242	2959
67	666	154	2032	243	2966	67	666	154	2032	243	2966
68	680	155	2048	244	2973	68	680	155	2048	244	2973
69	693	156	2064	245	2979	69	693	156	2064	245	2979
70	706	157	2080	246	2986	70	706	157	2080	246	2986
71	720	158	2096	247	2993	71	720	158	2096	247	2993
72	733	159	2111	248	3000	72	733	159	2111	248	3000
73	746	160	2126	249	3006	73	746	160	2126	249	3006
74	760	161	2141	250	3012	74	760	161	2141	250	3012
75	773	162	2155	251	3018	75	773	162	2155	251	3018
76	786	163	2169	252	3024	76	786	163	2169	252	3024
77	800	164	2184	253	3030	77	800	164	2184	253	3030
78	814	165	2198	254	3036	78	814	165	2198	254	3036
79	828	166	2212	255	3042	79	828	166	2212	255	3042
80	841	167	2226	256	3048	80	841	167	2226	256	3048
81	855	168	2240	257	3054	81	855	168	2240	257	3054
82	869	169	2254	258	3060	82	869	169	2254	258	3060
83	883	170	2268	259	3066	83	883	170	2268	259	3066
84	897	171	2281	260	3072	84	897	171	2281	260	3072
85	911	172	2294	261	3078	85	911	172	2294	261	3078
86	926	173	2307	262	3084	86	926	173	2307	262	3084
87	940	174	2320	263	3089	87	940	174	2320	263	3089
88	955	175	2332	264	3095	88	955	175	2332	264	3095
89	969	176	2345	265	3101	89	969	176	2345	265	3101
90	984	177	2357	266	3106	90	984	177	2357	266	3106
91	999	178	2369	267	3112	91	999	178	2369	267	3112
92	1014	179	2381	268	3117	92	1014	179	2381	268	3117
93	1029	180	2393	269	3123	93	1029	180	2393	269	3123
94	1044	181	2405	270	3128	94	1044	181	2405	270	3128
95	1059	182	2416	271	3133	95	1059	182	2416	271	3133
96	1074	183	2428	272	3138	96	1074	183	2428	272	3138
97	1089	184	2440	273	3143	97	1089	184	2440	273	3143
98	1105	185	2451	274	3148	98	1105	185	2451	274	3148
99	1120	186	2463	275	3153	99	1120	186	2463	275	3153
100	1135	187	2474	276	3158	100	1135	187	2474	276	3158
101	1151	188	2486	277	3163	101	1151	188	2486	277	3163
102	1166	189	2497	278	3167	102	1166	189	2497	278	3167
103	1181	190	2508	279	3172	103	1181	190	2508	279	3172
104	1196	191	2519	280	3176	104	1196	191	2519	280	3176
105	1212	192	2530	281	3181	105	1212	192	2530	281	3181
106	1228	193	2541	282	3185	106	1228	193	2541	282	3185
107	1244	194	2552	283	3189	107	1244	194	2552	283	3189
108	1260	195	2562	284	3194	108	1260	195	2562	284	3194
109	1276	196	2572	285	3198	109	1276	196	2572	285	3198
110	1293	197	2582	286	3202	110	1293	197	2582	286	3202
111	1309	198	2592	287	3207	111	1309	198	2592	287	3207
112	1326	199	2602	288	3211	112	1326	199	2602	288	3211
113	1342	200	2612	289	3215	113	1342	200	2612	289	3215
114	1359	201	2622	290	3220	114	1359	201	2622	290	3220
115	1376	202	2632	291	3224	115	1376	202	2632	291	3224
116	1392	203	2641	292	3228	116	1392	203	2641	292	3228
117	1409	204	2650	293	3233	117	1409	204	2650	293	3233
118	1426	205	2659	294	3237	118	1426	205	2659	294	3237
119	1442	206	2669	295	3241	119	1442	206	2669	295	3241
120	1459	207	2678	296	3246	120	1459	207	2678	296	3246
121	1476	208	2687	297	3250	121	1476	208	2687	297	3250
122	1494	209	2696	298	3254	122	1494	209	2696	298	3254
		210	2705	299	3258			210	2705	299	3258
		211	2714	300	3262			211	2714	300	3262

Gemi boyu, (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)
301	3266	323	3339	344	3392
302	3270	324	3342	345	3394
303	3274	325	3345	346	3396
304	3278	326	3347	347	3399
305	3281	327	3350	348	3401
306	3285	328	3353	349	3403
307	3288	329	3355	350	3406
308	3292	330	3358	351	3408
309	3295	331	3361	352	3410
310	3298	332	3363	353	3412
311	3302	333	3366	354	3414
312	3305	334	3368	355	3416
313	3308	335	3371	356	3418
314	3312	336	3373	357	3420
315	3315	337	3375	358	3422
316	3318	338	3378	359	3423
317	3322	339	3380	360	3425
318	3325	340	3382	361	3427
319	3328	341	3385	362	3428
320	3331	342	3387	363	3430
321	3334	343	3389	364	3432
322	3337			365	3433

Ara gemi boylarının fribordları lineer interpolasyon ile elde edilecektir.

365 metreden daha uzun gemilerin fribordları idareler tarafından tayin edilecektir

CETVEL A

«A» tipi gemiler için Fribord Cetveli

Gemi Boyu (Kadem)	Fribord (Pus)	Gemi Boyu (Kadem)	Fribord (Pus)	Gemi Boyu (Kadem)	Fribord (Pus)
80	8 0	460	71.1	840	120 1
90	8 9	470	73 1	850	120 7
100	9 8	480	75 1	860	121 4
110	10 8	490	77.1	870	122 1
120	11.9	500	79.0	880	122 7
130	13 0	510	80 9	890	123 4
140	14.2	520	82.7	900	124 0
150	15 5	530	84 5	910	124 6
160	16.9	540	86 3	920	125 2
170	18 3	550	88 0	930	125 7
180	19.8	560	89.6	940	126 6
190	21.3	570	91.1	950	126 7
200	22.9	580	92.6	960	127 2
210	24.5	590	94 1	970	127 7
220	26.2	600	95.5	980	128 1
230	27.1	610	96 9	990	128 6
240	29.5	620	98.3	1000	129 0
250	31.1	630	99 6	1010	129 4
260	32.8	640	100.9	1020	129 9
270	34 6	650	102.1	1030	130 3
280	36.3	660	103.3	1040	130.7
290	38.0	670	104 4	1050	131.0
300	39.7	680	105.5	1060	131.4
310	41.4	690	106.5	1070	131.7
320	43 2	700	107.7	1080	132.0
330	45.0	710	108.7	1090	132 3
340	46.9	720	109.7	1100	132.6
350	48.8	730	110.7	1110	132.9
360	50.7	740	111.7	1120	133.2
370	52.7	750	112.6	1130	133.5
380	54.7	760	113.5	1140	133.8
390	56.8	770	114 4	1150	134 0
400	58.8	780	115.3	1160	134 3
410	60.9	790	116 1	1170	134 5
420	62 9	800	117 0	1180	134 7
430	65.0	810	117 8	1190	135 0
440	67 0	820	118 6	1200	135.2
450	69 1	830	119.3		

Ara gemi boylarının fribordları lineer interpolasyon ile elde edilecektir.

1200 kademden yukarı boydaki gemilerin fribordları idareler tarafından tespit edilecektir

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
301	3266	323	3339	344	3392
302	3270	324	3342	345	3394
303	3274	325	3345	346	3396
304	3278	326	3347	347	3399
305	3281	327	3350	348	3401
306	3285	328	3353	349	3403
307	3288	329	3355	350	3406
308	3292	330	3358	351	3408
309	3295	331	3361	352	3410
310	3298	332	3363	353	3412
311	3302	333	3366	354	3414
312	3305	334	3368	355	3416
313	3308	335	3371	356	3418
314	3312	336	3373	357	3420
315	3315	337	3375	358	3422
316	3318	338	3378	359	3423
317	3322	339	3380	360	3425
318	3325	340	3382	361	3427
319	3328	341	3385	362	3428
320	3331	342	3387	363	3430
321	3334	343	3389	364	3432
322	3337			365	3433

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 metres in length shall be dealt with by the Administration

TABLE A

Freeboard Table for Type «A» Ships

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
80	8 0	460	71 1	840	120.1
90	8.9	470	73 1	850	120.7
100	9.8	480	75.1	860	121 4
110	10.8	490	77.1	870	122.1
120	11.9	500	79 0	880	122.7
130	13.0	510	80.9	890	123 4
140	14.2	520	82.7	900	124.0
150	15.5	530	84 5	910	124 6
160	16.9	540	86 3	920	125.2
170	18.3	550	88.0	930	125.7
180	19.8	560	89 6	940	126 6
190	21 3	570	91 1	950	126.7
200	22.9	580	92.6	960	127.2
210	24.5	590	94.1	970	127.7
220	26.2	600	95 5	980	128.1
230	27 1	610	96.9	990	128.6
240	29.5	620	98 3	1000	129 0
250	31.1	630	99.6	1010	129 4
260	32.8	640	100 9	1020	129 9
270	34 6	650	102 1	1030	130.3
280	36.3	660	103 3	1040	130.7
290	38 0	670	104 4	1050	131.0
300	39.7	680	105 5	1060	131.4
310	41.4	690	106 5	1070	131.7
320	43.2	700	107.7	1080	132.0
330	45 0	710	108.7	1090	132.3
340	46 9	720	109 7	1100	132.6
350	48.8	730	110.7	1110	132.9
360	50.7	740	111.7	1120	133.2
370	52.7	750	112.6	1130	133.5
380	54 7	760	113.5	1140	133.8
390	56 8	770	114.4	1150	134.0
400	58.8	780	115 3	1160	134.3
410	60 9	790	116 1	1170	134.5
420	62 9	800	117 0	1180	134.7
430	65 0	810	117.8	1190	135 0
440	67.0	820	118.6	1200	135.2
450	69.1	830	119 3		

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 1200 feet in length shall be dealt with by the Administration

«B» tipi gemiler :

(2) «B» tipi gemilerin fribordü aşağıdaki cetveldən təsbit ediləcəkdir :

CETVEL B

«B» tipi gemilər üçün Fribord Cetvehi

Gemi boyu (Metre)	Fri bord (Millimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fri bord (Millimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fri bord (Millimetre)
24	200	103	1337	182	2952
25	208	104	1359	183	2970
26	217	105	1380	184	2988
27	225	106	1401	185	3007
28	233	107	1421	186	3025
29	242	108	1440	187	3044
30	250	109	1459	188	3062
31	258	110	1479	189	3080
32	267	111	1500	190	3098
33	275	112	1521	191	3116
34	283	113	1543	192	3134
35	292	114	1565	193	3151
36	300	115	1587	194	3167
37	308	116	1609	195	3185
38	316	117	1630	196	3202
39	325	118	1651	197	3219
40	334	119	1671	198	3235
41	344	120	1690	199	3249
42	354	121	1709	200	3264
43	364	122	1729	201	3280
44	374	123	1750	202	3296
45	385	124	1771	203	3313
46	396	125	1793	204	3330
47	408	126	1815	205	3347
48	420	127	1837	206	3363
49	432	128	1859	207	3380
50	443	129	1880	208	3397
51	455	130	1901	209	3413
52	467	131	1921	210	3430
53	478	132	1940	211	3445
54	490	133	1959	212	3460
55	503	134	1979	213	3475
56	516	135	2000	214	3490
57	530	136	2021	215	3505
58	544	137	2043	216	3520
59	559	138	2065	217	3537
60	573	139	2087	218	3554
61	587	140	2109	219	3570
62	601	141	2130	220	3586
63	615	142	2151	221	3601
64	629	143	2171	222	3615
65	644	144	2190	223	3630
66	659	145	2209	224	3645
67	674	146	2229	225	3660
68	689	147	2250	226	3675
69	705	148	2271	227	3690
70	721	149	2293	228	3705
71	738	150	2315	229	3720
72	754	151	2334	230	3735
73	769	152	2354	231	3750
74	784	153	2375	232	3765
75	800	154	2396	233	3780
76	816	155	2418	234	3795
77	833	156	2440	235	3808
78	850	157	2460	236	3821
79	868	158	2480	237	3835
80	887	159	2500	238	3849
81	905	160	2520	239	3864
82	923	161	2540	240	3880
83	942	162	2560	241	3893
84	960	163	2580	242	3906
85	978	164	2600	243	3920
86	996	165	2620	244	3934
87	1015	166	2640	245	3949
88	1034	167	2660	246	3965
89	1054	168	2680	247	3978
90	1075	169	2698	248	3992
91	1096	170	2716	249	4005
92	1116	171	2735	250	4018
93	1135	172	2754	251	4032
94	1154	173	2774	252	4045
95	1172	174	2795	253	4058
96	1190	175	2815	254	4072
97	1209	176	2835	255	4085
98	1229	177	2855	256	4098
99	1250	178	2875	257	4112
100	1271	179	2895	258	4125
101	1293	180	2915	259	4139
102	1315	181	2933	260	4152

Type «B» ships

(2) The tabular freeboard for Type «B» ships shall be determined from the following table :

TABLE B

Freeboard Table for Type «B» Ships

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
24	200	103	1337	182	2952
25	208	104	1359	183	2970
26	217	105	1380	184	2988
27	225	106	1401	185	3007
28	233	107	1421	186	3025
29	242	108	1440	187	3044
30	250	109	1459	188	3062
31	258	110	1479	189	3080
32	267	111	1500	190	3098
33	275	112	1521	191	3116
34	283	113	1543	192	3134
35	292	114	1565	193	3151
36	300	115	1587	194	3167
37	308	116	1609	195	3185
38	316	117	1630	196	3202
39	325	118	1651	197	3219
40	334	119	1671	198	3235
41	344	120	1690	199	3249
42	354	121	1709	200	3264
43	364	122	1729	201	3280
44	374	123	1750	202	3296
45	385	124	1771	203	3313
46	396	125	1793	204	3330
47	408	126	1815	205	3347
48	420	127	1837	206	3363
49	432	128	1859	207	3380
50	443	129	1880	208	3397
51	455	130	1901	209	3413
52	467	131	1921	210	3430
53	478	132	1940	211	3445
54	490	133	1959	212	3460
55	503	134	1979	213	3475
56	516	135	2000	214	3490
57	530	136	2021	215	3505
58	544	137	2043	216	3520
59	559	138	2065	217	3537
60	573	139	2087	218	3554
61	587	140	2109	219	3570
62	601	141	2130	220	3586
63	615	142	2151	221	3601
64	629	143	2171	222	3615
65	644	144	2190	223	3630
66	659	145	2209	224	3645
67	674	146	2229	225	3660
68	689	147	2250	226	3675
69	705	148	2271	227	3690
70	721	149	2293	228	3705
71	738	150	2315	229	3720
72	754	151	2334	230	3735
73	769	152	2354	231	3750
74	784	153	2375	232	3765
75	800	154	2396	233	3780
76	816	155	2418	234	3795
77	833	156	2440	235	3808
78	850	157	2460	236	3821
79	868	158	2480	237	3835
80	887	159	2500	238	3849
81	905	160	2520	239	3864
82	923	161	2540	240	3880
83	942	162	2560	241	3893
84	960	163	2580	242	3906
85	978	164	2600	243	3920
86	996	165	2620	244	3934
87	1015	166	2640	245	3949
88	1034	167	2660	246	3965
89	1054	168	2680	247	3978
90	1075	169	2698	248	3992
91	1096	170	2716	249	4005
92	1116	171	2735	250	4018
93	1135	172	2754	251	4032
94	1154	173	2774	252	4045
95	1172	174	2795	253	4058
96	1190	175	2815	254	4072
97	1209	176	2835	255	4085
98	1229	177	2855	256	4098
99	1250	178	2875	257	4112
100	1271	179	2895	258	4125
101	1293	180	2915	259	4139
102	1315	181	2933	260	4152

Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Gemi boyu (Metre)	Fribord (Milimetre)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
261	4165	296	4583	331	4965	261	4165	296	4583	331	4965
262	4177	297	4595	332	4975	262	4177	297	4595	332	4975
263	4189	298	4607	333	4985	263	4189	298	4607	333	4985
264	4201	299	4618	334	4995	264	4201	299	4618	334	4995
265	4214	300	4630	335	5005	265	4214	300	4630	335	5005
266	4227	301	4642	336	5015	266	4227	301	4642	336	5015
267	4240	302	4654	337	5025	267	4240	302	4654	337	5025
268	4252	303	4665	338	5035	268	4252	303	4665	338	5035
269	4264	304	4676	339	5045	269	4264	304	4676	339	5045
270	4276	305	4686	340	5055	270	4276	305	4686	340	5055
271	4289	306	4695	341	5065	271	4289	306	4695	341	5065
272	4302	307	4704	342	5075	272	4302	307	4704	342	5075
273	4315	308	4714	343	5086	273	4315	308	4714	343	5086
274	4327	309	4725	344	5097	274	4327	309	4725	344	5097
275	4339	310	4736	345	5108	275	4339	310	4736	345	5108
276	4350	311	4748	346	5119	276	4350	311	4748	346	5119
277	4362	312	4757	347	5130	277	4362	312	4757	347	5130
278	4373	313	4768	348	5140	278	4373	313	4768	348	5140
279	4385	314	4779	349	5150	279	4385	314	4779	349	5150
280	4397	315	4790	350	5160	280	4397	315	4790	350	5160
281	4408	316	4801	351	5170	281	4408	316	4801	351	5170
282	4420	317	4812	352	5180	282	4420	317	4812	352	5180
283	4432	318	4823	353	5190	283	4432	318	4823	353	5190
284	4443	319	4834	354	5200	284	4443	319	4834	354	5200
285	4455	320	4844	355	5210	285	4455	320	4844	355	5210
286	4467	321	4855	356	5220	286	4467	321	4855	356	5220
287	4478	322	4866	357	5230	287	4478	322	4866	357	5230
288	4490	323	4878	358	5240	288	4490	323	4878	358	5240
289	4502	324	4890	359	5250	289	4502	324	4890	359	5250
290	4513	325	4899	360	5260	290	4513	325	4899	360	5260
291	4525	326	4909	361	5268	291	4525	326	4909	361	5268
292	4537	327	4920	362	5276	292	4537	327	4920	362	5276
293	4548	328	4931	363	5285	293	4548	328	4931	363	5285
294	4560	329	4943	364	5294	294	4560	329	4943	364	5294
295	4572	330	4955	365	5303	295	4572	330	4955	365	5303

Ara gemi boylarının fribordları lineer enterpolasyon ile elde edilecektir.

365 metreden yukarı boydaki gemilerin fribordları idareler tarafından tespit edilecektir

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 metres in length shall be dealt with by the Administration

CETVEL B

«B» tipi gemiler için Fribord Cetveli

Gemi Boyu (Kadem)	Fribord (Pus)	Gemi Boyu (Kadem)	Fribord (Pus)	Gemi Boyu (Kadem)	Fribord (Pus)
80	8 0	460	83.1	840	161.2
90	8 9	470	85.6	850	162.8
100	9 8	480	88.1	860	164.3
110	10 8	490	90.6	870	165.9
120	11 9	500	93.1	880	167.4
130	13.0	510	95.6	890	168.9
140	14.2	520	98.1	900	170.4
150	15.5	530	100.6	910	171.8
160	16.9	540	103.0	920	173.3
170	18.3	550	105.4	930	174.7
180	19.8	560	107.7	940	176.1
190	21.3	570	110.0	950	177.5
200	22.9	580	112.3	960	178.9
210	24.7	590	114.6	970	180.3
220	26.6	600	116.8	980	181.7
230	28.5	610	119.0	990	183.1
240	30.4	620	121.1	1000	184.4
250	32.4	630	123.2	1010	185.8
260	34.4	640	125.3	1020	187.2
270	36.5	650	127.3	1030	188.5
280	38.7	660	129.3	1040	189.8
290	41.0	670	131.3	1050	191.0
300	43.3	680	133.3	1060	192.3
310	45.7	690	135.3	1070	193.5
320	48.2	700	137.1	1080	194.8
330	50.7	710	139.0	1090	196.1
340	53.2	720	140.9	1100	197.3
350	55.7	730	142.7	1110	198.6
360	58.2	740	144.7	1120	199.9
370	60.7	750	146.3	1130	201.2
380	63.2	760	148.1	1140	202.3
390	65.7	770	149.8	1150	203.5
400	68.2	780	151.5	1160	204.6
410	70.7	790	153.2	1170	205.8
420	73.2	800	154.8	1180	206.9
430	75.7	810	156.4	1190	208.1
440	78.2	820	158.0	1200	209.3
450	80.7	830	159.6		

TABLE B

Freeboard Table for Type «B» Ships

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
80	8 0	460	83.1	840	161.2
90	8.9	470	85.6	850	162.8
100	9.8	480	88.1	860	164.3
110	10.8	490	90.6	870	165.9
120	11.9	500	93.1	880	167.4
130	13.0	510	95.6	890	168.9
140	14.2	520	98.1	900	170.4
150	15.5	530	100.6	910	171.8
160	16.9	540	103.0	920	173.3
170	18.3	550	105.4	930	174.7
180	19.8	560	107.7	940	176.1
190	21.3	570	110.0	950	177.5
200	22.9	580	112.3	960	178.9
210	24.7	590	114.6	970	180.3
220	26.6	600	116.8	980	181.7
230	28.5	610	119.0	990	183.1
240	30.4	620	121.1	1000	184.4
250	32.4	630	123.2	1010	185.8
260	34.4	640	125.3	1020	187.2
270	36.5	650	127.3	1030	188.5
280	38.7	660	129.3	1040	189.8
290	41.0	670	131.3	1050	191.0
300	43.3	680	133.3	1060	192.3
310	45.7	690	135.3	1070	193.5
320	48.2	700	137.1	1080	194.8
330	50.7	710	139.0	1090	196.1
340	53.2	720	140.9	1100	197.3
350	55.7	730	142.7	1110	198.6
360	58.2	740	144.7	1120	199.9
370	60.7	750	146.3	1130	201.2
380	63.2	760	148.1	1140	202.3
390	65.7	770	149.8	1150	203.5
400	68.2	780	151.5	1160	204.6
410	70.7	790	153.2	1170	205.8
420	73.2	800	154.8	1180	206.9
430	75.7	810	156.4	1190	208.1
440	78.2	820	158.0	1200	209.3
450	80.7	830	159.6		

Ara gemi boylarının frıbordları lineer interpolasyon ile elde edilecektir.

1200 kadem yukarı boydaki gemilerin frıbordları idareler tarafından tespit edilecektir.

KAİDE 29

Boyları 100 metreden (328 kademden) az olan gemilerde frıbord düzeltmesi

Boyları 24 metre (79 kadem) ile 100 metre (328 kadem) arasında bulunan ve (L) gemi boyunun yüzde 35 nispetinde müessir boyda kapalı üst yapıları bulunan «B» tipi gemilerde, cetvelde verilen frıbord, aşağıda gösterilen miktar kadar büyütülecektir :

$$7,5 (100 - L) (0,35 - \frac{E}{L}) \text{ Milimetre}$$

Burada L, Metre olarak gemi boyunu,

E, Kaide 35 de tarif edilen üst yapıların metre olarak müessir boyunu,

İfade eder,
Veya

$$0,09 (328 - L) (0,35 - \frac{E}{L}) \text{ Pus.}$$

Burada L, Kadem olarak gemi boyunu

E, Kaide 35 de tarif edilen üst yapıların metre olarak müessir boyunu

İfade eder.

KAİDE 30

Blok katsayısında düzeltme

Blok katsayısı (C_b) nin 0,68 den büyük olması halinde, kaide 28 de tespit edilip tatbiki mümkün olduğu takdirde 27 (8), 27 (10) ve 29 sayılı kaidelerde düzeltilen, cetveldeki frıbord, ayrıca $\frac{C_b + 0,68}{1,36}$ kat sayısı ile çarpılacaktır.

KAİDE 31

Derinlikte düzeltme

(1) D değeri $\frac{L}{15}$ den fazla olduğu takdirde $(D - \frac{L}{15})$ R milimetre kadar büyütülecektir. Burada R, 120 metreden aşağı gemi boyları için $\frac{L}{0,48}$ ve 120 metreden yukarı gemi boyları için ise 250 dir veya $(D - \frac{L}{15})$ R pus kadar büyütülecektir. Burada R, 393,6 kademden aşağı gemi boyları için $\frac{L}{131,2}$ ve 393,6 kademden yukarı gemi boyları için 3 dir.

(2) D değeri $\frac{L}{15}$ den küçük olduğu takdirde genellikle bir tenzil yapılmamakla beraber, gemi ortasında 0,6 L uzunluğunda kapalı bir üst yapı boydan boya uzanan komple trunk, veya başa ve kıça doğru boydan boya imtihat eden trunkla irtibatlı mahfuz kısmı üst yapılar bulunan gemilerde frıbord bu kaidenin 1 inci paragrafındaki miktarda küçültülecektir.

(3) Üst yapıların veya trunkın yüksekliği standart yükseklikten küçük ise, azaltma, kaide 33 de tarif edildiği gibi mevcut yüksekliğin standart yüksekliğe oranı kadardır.

KAİDE 32

Güverte çizgisi mevkiinde düzeltme

Güverte çizgisinin üst kenarına kadar olan mevcut derinlik, D değerinden büyük veya küçük olduğu takdirde, bu derinlikler arasındaki fark frıborda ilâve veya frıbordtan tenzil edilecektir.

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation

Ships above 1200 feet in length shall be dealt with by the Administration.

REGULATION 29

Correction to the Freeboard for Ships under 100 metres (328) feet in length

The tabular freeboard for a Type «B» ship of between 24 metres (79 feet) and 100 metres (328 feet) in length having enclosed superstructures with an effective length of up to 35 per cent of the length of the ship shall be increased by :

$$7.5 (100 - L) (0.35 - \frac{E}{L}) \text{ millimetres}$$

where L = length of ship in metres,

E = effective length superstructure in metres as defined in Regulation 35;

or

$$0.09 (328 - L) (0.35 - \frac{E}{L}) \text{ inches}$$

where L = length of ship in feet,

E = effective length of superstructure in feet as defined in Regulation 35.

REGULATION 30

Correction for Block Coefficient

Where the block coefficient (C_b) exceeds 0.68, the tabular freeboard specified in Regulation 28 as modified, if applicable, by Regulations 27 (8), 27 (10) and 29 shall be multiplied by the factor $\frac{C_b + 0.68}{1.36}$.

REGULATION 31

Correction for Depth

(1) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard shall be increased by $(D - \frac{L}{15})$ R millimetres, where R is $\frac{L}{0.48}$ at lengths less than 120 metres and 250 at 120 metres length and above, or $(D - \frac{L}{15})$ R inches, where R is $\frac{L}{131.2}$ at lengths less than 393.6 feet and 3 at 393.6 feet length and above.

(2) Where D is less than $\frac{L}{15}$ no reduction shall be made except in a ship with an enclosed superstructure covering at least 0.6 L amidships, with a complete trunk, or combination of detached enclosed superstructures and trunks which extend all fore and aft, where the freeboard shall be reduced at the rate prescribed in paragraph (1) of this Regulation.

(3) Where the height of superstructure or trunk is less than the standard height, the reduction shall be in the ratio of the actual to the standard height as defined in Regulation 33

REGULATION 32

Correction for Position of Deck Line

Where the actual depth to the upper edge of the deck line is greater or less than D, the difference between the depths shall be added to or deducted from the freeboard.

KAİDE 33

Standart üst yapı yüksekliği

Bir üst yapının standart yüksekliği aşağıdaki tabloda gösterildiği şekilde olacaktır :

Standart yüksekliği (Metre olarak)

L (Metre)	Set Güverte	Diğer bütün Üst binalar
30 veya daha aşağı	0 90	1.80
75	1.20	1 80
125 veya daha yukarı	1 80	2.30
Standart yükseklik (Kadem olarak)		
L (Kadem)	Set Güverte	Diğer bütün Üst binalar
98.5 veya daha aşağı	3 0	5 9
246	3.9	5.9
410 veya daha yukarı	5.9	7.5

Ara gemi boylarındaki standart yükseklikler lineer enterpolasyon ile elde edilecektir.

KAİDE 34

Üst yapı boyu

(1) Bu kaidenin 2 sayılı paragrafındaki hükümler müstesna, bir üst yapının boyu (S), (L) gemi boyunun dahilinde bulunan üst yapı kısımlarının ortalama olacaktır.

(2) Kapalı bir üst yapının nihayet perdesinin temdidı yan perdelerle muntazam bir konveks kaviz teşkil ettiği takdirde, üst yapının boyu muaddel düz satırlı perde esasına göre büyütülebilir. Bu büyütme, kavsin baş ve kıçtaki imtidadının üçte ikisi kadar olacaktır. Bu artışın tesbitinde nazarı itibare alınacak azami kaviz, bu kaviz ile yan perdelerin kesiştiği noktadaki üst yapı genişliğinin yarısı kadar olacaktır.

KAİDE 35

Üst yapının müessir boyu

(1) Bu kaidenin 2 nci paragrafındaki hükümler müstesna bir kapalı üst yapının müessir boyu (E), o yapının boyu olacaktır.

(2) Standart yükseklikteki kapalı bir üst yapının yan perdeleri, kaide 3 (10) da müsaade edildiği gibi, gemi bordasından içerde olduğu zaman, üst yapının müessir boyu, mevcut boyun b/Bs oranı ile çarpılarak elde edilen değişik boydur.

Burada «b» üst yapı boyunun orta noktasına tekabül eden üst yapı genişliğini,

«Bs» üst yapı boyunun orta noktasına tekabül eden gemi genişliğini

ifade eder.

Bir üst yapının boyundan sadece bir kısmı gemi bordasından içerde bulunduğu takdirde, bu değişiklik sadece içteki bu kısma tatbik edilir.

(3) Bir kapalı üst yapı, standarttan daha az bir yükseklikte olduğu takdirde, müessir boyu, mevcut boyunun mevcut yüksekliğin standart yüksekliğe oranı kadar azaltılması ile elde edilir. Bu yükseklik standart yükseklikten fazla olduğu takdirde, müessir boyu bir artırma yapılmayacaktır.

(4) Bir set güverte, tam bir alın perdesi ile mücehhez olduğu takdirde, bu güvertenin müessir boyu azami 0,6 L kadar olacaktır. Alın perdesinin tam olmadığı hallerde, set güverte, standarttan daha az bir yüksekliği bulunan kıç kasara gibi kabul edilecektir.

(5) Kapalı olmayan üst yapılarda müessir boy olmayacaktır.

KAİDE 36

Tranklar

(1) Gemi bordalarına kadar uzanmayan trank veya benzeri bina, aşağıdaki şartlar altında kifayeti kabul olunacaktır :

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

(b) Ambar ağızları trank güvertesi üstünde bulunduğu, ve ambar ağızı mezarnaları ile kapaklarının 13 ilâ 16 (16 dahil) sayılı kaideler hükümlerine uygun olduğu; ve trank güvertesinin stringer genişliği geçide

REGULATION 33

Standard Height of Superstructure

The standard height of a superstructure shall be as given in the following table :

Standard Height (in metres)

L (Metres)	Raised Quarter Deck	All other Superstructures
30 or less	0 90	1.80
75	1.20	1.80
125 or more	1.80	2.30

Standard Height (in feet)

L (Feet)	Raised Quarter Deck	All other Superstructures
98.5 or less	3.0	5.9
246	3.9	5.9
410 or more	5.9	7.5

The standard heights at intermediate lengths of the ship shall be obtained by linear interpolation.

REGULATION 34

Length of Superstructure

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, the length of a superstructure (S) shall be the mean length of the parts of superstructure which lie within the length (L)

(2) Where the end bulkhead of an enclosed superstructure extends in a fair convex curve beyond its intersection with the superstructure sides, the length of the superstructure may be increased on the basis of an equivalent plane bulkhead. This increase shall be two-thirds of the fore and aft extent of the curvature. The maximum curvature which may be taken into account in determining this increase is one-half the breadth of the superstructure at the point of intersection of the curved end of the superstructure with its side.

REGULATION 35

Effective Length of Superstructure

(1) Except as provided for in paragraph (2) of this Regulation, the effective length (E) of an enclosed superstructure of standard height shall be its length.

(2) In all cases where an enclosed superstructure of standard height is set in from the sides of the ship as permitted in Regulation 3 (10), the effective length shall be the length modified by the ratio of b/Bs, where

b is the breadth of the superstructure at the middle of its length; and

Bs is the breadth of the ship at the middle of the length of the superstructure.

Where a superstructure is set in for a part of its length, this modification shall be applied only to the set in part.

(3) Where the height of an enclosed superstructure is less than the standard height, the effective length shall be its length reduced in the ratio of the actual height to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase shall be made to the effective length of the superstructure.

(4) The effective length of a raised quarter deck, if fitted with an intact front bulkhead, shall be its length up to a maximum of 0.6 L. Where the bulkhead is not intact, the raised quarter deck shall be treated as a poop of less than standard height.

(5) Superstructures which are not enclosed shall have no effective length.

REGULATION 36

Trunks

(1) A trunk or similar structure which does not extend to the side of the ship shall be regarded as efficient on the following conditions :

(a) the trunk is at least as strong as a superstructure;

(b) the hatchways are in the trunk deck, and the hatchway coverings and covers comply with the requirements of Regulations 13 to 16.

müsaat ve kâfi derecede yan mukavemet sağlayacak şekilde olduğu takdirde, bununla beraber, fribord güvertesinde su geçmez kapaklarla mücehhez küçük giriş çıkış menfezlerine müsaade edilebilir.

(c) Trank güvertesinin, veya diğer üst yapılara kifayeti sabit geçitlerde merbut müstakil trankların vücuda getirdiği baş-kıç istikamesinde vardelâlarla mücehhez daimi bir çalışma platformu bulunduğu takdirde;

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

(e) Açık hava maruz fribord güvertesinin trank bulunan sahasından en az yarı boyunca açık vardelâ bulunduğu takdirde;

(f) Makine kaportaları trank vasıtasıyla veya standart yükseklikte bir üst yapı veya aynı yükseklikte ve metanette bir güverte evi vasıtasıyla muhafaza altına alındığı takdirde;

(g) Trank'ın eni, gemi eninin en az yüzde 60 olduğu takdirde, ve

(h) Üst yapı olmadığı zaman, trank boyunun en az 0,6 L olduğu takdirde.

(2) Kâfi derecede sağlam yapılmış bir trank'ın tam uzunluğunu trankın ortalama genişliğinin B ye oranı derecesinde küçültme şartıyla trankın müessir bulunduğu elde edilecektir.

(3) Bir trankın standart yüksekliği set güvertesinden ayrı olan bir üst yapının standart yüksekliğine eşittir.

(4) Bir trankın yüksekliği standarttan yükseklikten az olduğu takdirde, müessir uzunluğu, mevcut yüksekliğin standart yüksekliğe oranı kadar azaltılacaktır. Aynı surette, trank güvertesi üzerindeki ambar ağız mezarasının yüksekliği, kaide 15 (1) e göre icap eden yükseklikten daha az olduğu takdirde, trankın mevcut yüksekliği, mevcut mezarına ile standart mezarına yükseklikleri arasındaki farka tekabül edecek miktarda azaltılacaktır.

KAIDE 37

Üst yapılar ve tranklar için azaltmalar

(1) Üst yapıların ve trankların müessir boyu 10 L olduğu takdirde, fribordlardan yapılacak azaltma 24 metre gemi boyu için 350 milimetre, 85 metre gemi boyu için 860 milimetre ve 122 metre veya daha fazla gemi boyu için 1070 milimetre (79 kadem gemi boyu için 14 pus, 279 kadem gemi boyu için 34 pus, ve 400 kadem veya daha fazla gemi boyu için 42 pus) olacaktır; bunların arasında kalan boylar için friborddan yapılacak azaltma, lineer enterpolasyon yolu ile bulunacaktır.

(2) Üst yapıların ve trankların toplam müessir boyu 10 L den küçük olduğu takdirde, friborddan yapılacak azaltmanın yüzde olarak miktarı, aşağıdaki cetvellerden birine göre tayin edilecektir:

«A» tipi gemiler için azaltma yüzdesi

	Üst binaların ve trankların toplam müessir boyu										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Bütün tiplerdeki üst binalar için azaltma yüzdeleri	0	7	14	21	31	41	52	63	75.5	87.7	100

Üst yapıların arada kalan uzunlukları için yüzdelere, lineer enterpolasyon yolu ile tayin edilir.

«B» tipi gemiler için azaltma yüzdesi

	Hat	Üst binaların ve trankların toplam müessir boyu										
		0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
Baş kasaralı ve müstakil orta kasarasız gemiler	I	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100
Baş kasaralı ve müstakil orta kasaralı gemiler	II	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100

Üst yapıların arada kalan uzunlukları için yüzdelere, lineer enterpolasyon yolu ile tayin edilecektir.

inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;

(c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;

(d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by other equivalent means;

(e) open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;

(f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;

(g) the breadth of the trunk is at least 60 per cent of the breadth of the ship; and

(h) where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0.6 L.

(2) The full length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B shall be its effective length.

(3) The standard height of a trunk is the standard height of a superstructure other than a raised quarter deck.

(4) Where the height of a trunk is less than the standard height, its effective length shall be reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than that required under Regulation 15 (1), a reduction from the actual height of trunk shall be made which corresponds to the difference between the actual and the required height of coaming.

REGULATION 37

Deduction for Superstructures and Trunks

(1) Where the effective length of superstructures and trunks is 10 L, the deduction from the freeboard shall be 350 millimetres at 24 metres length of ship, 860 millimetres at 85 metres length, and 1070 millimetres at 122 metres length and above (14 inches at 79 feet length of ship, 34 inches at 279 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above); deductions at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

(2) Where the total effective length of superstructures and trunks is less than 1.0 L the deduction shall be a percentage obtained from one of the following tables:

Percentage of Deduction for Type «A» ships

Percentage of deduction for all types of super-structures	Total Effective Length of Superstructures and Trunk.										
	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	1.0 L
	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures shall be obtained by linear interpolation.

Percentage of Deduction for Type «B» ships

Ships with forecastle and without detached bridge	Total Effective Length of Superstructures and Trunks											
	Lane	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	1.0 L
	I	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100
Ships with frocastle and detached bridge	II	0	6.3	12.7	19	27.5	38	46	63	75.3	87.7	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures shall be obtained by linear interpolation.

(3) «B» tipi gemiler için :

- (a) Bir orta kasaranın muessir boyu 0,2 L den az olduğu takdirde, yüzdelere, I ve II hatları arasında enterpolasyon yolu ile tayin edilecektir.
- (b) Bir baş kasaranın muessir boyu 4 L den fazla ise, yüzdelere hat II den bulunacaktır.
- (c) Bir baş kasaranın boyu 0,07 «L» den az ise, yukardaki yüzdelere şu şekilde bulunacaktır :

$$5 \times \frac{(0.07 L - f)}{0.07 L} \text{ miktar kadar azaltılacaktır.}$$

Bu formülde F' baş kasaranın muessir boyunu ifade eder

KAİDE 38

Sır

Genel hükümler :

- (1) Sır, güverteden, gemi vasatında sır hattına teğet ve omurgaya paralel bordada çizilen bir ırtı bir çizgiye kadar ölçülür
- (2) Omurgası meyilli olarak dizayn edilmiş gemilerde sır, dizayn yüklemesi su hattına paralel olarak çizilen ırtı bir çizgiye kadar ölçülecektir
- (3) Düz güverteli gemilerde ve mustakıl üst yapı bulunan gemilerde sır frıbord güvertesinden ölçülecektir.
- (4) Dış kaplama üst kısımlarında basamak veya kuşe bulunan mutad şekil dışı gemilerde, sır gemi ortasında eşdeğer derinliğe tekabül eden bir derinlik nazarı itibare alınarak ölçülecektir
- (5) Bütün frıbord güvertesi boyunca standart yükseklikte üst yapılar bulunan gemilerde, sır üst yapı güvertesinden ölçülecektir. Bu yapıların mevcut yüksekliği standart yükseklikten fazla olduğu takdirde, mevcut ve standart yükseklikler arasındaki en az fark (Z) her bir niha-yet ordinata ilâve edilecektir. Aynı veçhile, her perpendikülerden $\frac{1}{6} L$ VE $\frac{1}{3} L$ mesafelerindeki ara ordinatlara sıra ile 0,444 Z ve 0,111 Z kıymetleri ilâve edilecektir
- (6) Kapalı üst bina güvertesi ile açık havaya maruğ frıbord güvertesinin aynı sır'e malik olmaları halinde, frıbord güvertesinin kapalı kısmındaki sır nazarı itibare alınmayacaktır
- (7) Kapalı bir baş kasara veya kıs kasara standart yükseklikte olup bunların sır'ı frıbord güvertesi sır'ından daha büyük olması halinde veya bunların standarttan daha fazla yüksekliği olması halinde, bu maddenin 12 ncı paragrafı hükümleri gereğince, frıbord güvertesi sır'ına bir ilâve yapılacaktır

Standart sır profili :

- (8) Standart sır profilinin ordinatları aşağıdaki cetvelde verilmiştir.

Standart sır profili
(L metre olarak)

	Mevki	Ordinat (Mılimetre)	Katsayısı
Gemi arka yarısı	A P.	25 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	A P. den 1/6 L	11.1 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	A P. den 1/3 L	2.8 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Gemi ortası	0	1
Gemi ön yarısı	Gemi ortası	0	1
	F P den 1/3 L	5.6 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	F P den 1/6 L	22.2 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	F. P.		1

(3) For ships of Type «B» :

- (a) Where the effective length of a bridge is less than 0.2 L, the percentages shall be obtained by linear interpolation between lines I and II
- (b) Where the effective length of a forecastle is more than 0.4 L, the percentages shall be obtained from line II.
- (c) Where the effective length of a forecastle is less than 0.07 L, the above percentages shall be reduced by :

$$5 \times \frac{(0.07 L - f)}{0.07 L}$$

where f is the effective length of the forecastle

REGULATION 38

Sheer

General :

- (1) The sheer shall be measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships
- (2) In ships designed with a rake of keel, the sheer shall be measured in relation to a reference line drawn parallel to the design load waterline
- (3) In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer shall be measured at the freeboard deck.
- (4) In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer shall be considered in relation to the equivalent depth amidships.
- (5) In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer shall be measured at the superstructure deck. Where the height exceeds the standard the least difference (Z) between the actual and standard heights shall be added to each end ordinate. Similarly, the intermediate ordinates at distances of 1/6 L and 1/3 L from each perpendicular shall be increased by 0.444 Z and 0.111 Z respectively.
- (6) Where the deck of an enclosed superstructure has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck shall not be taken into account
- (7) Where an enclosed poop or forecastle is of standard height with greater sheer than that of the freeboard deck, or is of more than standard height, an addition to the sheer of the freeboard deck shall be made as provided in paragraph (12) of this Regulation

Standard Sheer Profile :

- (8) The ordinates of the standard sheer profile are given in the following table :

Standard Sheer Profile
(Where L is in metres)

	Station	Ordinate (in millimetres)	Factor
After half	After Perpendicular	25 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	1/6 L from A P	11.1 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	1/3 L from A P	2.8 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	1/3 L from F P	5.6 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	1/6 L from F.P	22.2 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Forward Perpendicular	50 $\left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

Standart şır profil
(L kadem olarak)

		Ordinat (Pus)	Katsayı
Gemi arka yarısı	A. P.	0 1 L + 10	1
	A P. den 1/6 L	0 0444 L + 4 44	3
	A P den 1/3 L	0 0111 L + 1 11	3
	Gemi ortası	0	1
Gemi on yarısı	Gemi ortası	0	1
	F P. den 1/3 L	0 0222 L + 2 22	3
	F. P. den 1/6 L	0 0888 L + 8 88	3
	F. P.	0 2 L + 20	1

Standart su profilne göre farkların ölçülmesi :

(9) Mevcut şır profili standart şır profilinden farklı olduğu takdirde geminin ön veya arka yarısındaki her profilin 4 ordinatı cetvelde verilmiş olan munasip kat sayılarla çarpılmalıdır. Standart ile mevcut şır ordinatlarının kat sayılarla çarpımlarının toplamı arasındaki farkın 8 e bölünmesiyle çıkan netice standart şır'e nazaran, geminin on yarısında veya arka yarısında şır fazlalığını veya eksikliğini gösterir on yarıda veya arka yarıda bu fazlalığın veya eksikliğin aritmetik ortalaması, şır fazlalığını veya eksikliğini gösterir.

(10) Şır profilinin arka yarısı standarttan yüksek ve ön yarısı standarttan alçak bulunduğu takdirde, yüksek olan kısım nazarı itibare alınmaz, ve yalnız standart şır'den eksiklik ölçülür.

(11) Mevcut şır profilinin on yarısı standart şır'den yüksek, ve arka yarısı standart şır'den yüzde yetmiş beşinden daha az olmadığı takdirde, yüksek kısımlar için friborddan tenzilât yapılır, mevcut şır profilinin arka yarısı, standart şır'ın yüzde ellisinden daha az ise, ön taraftaki şır fazlalığı nazarı itibare alınmaz. eminin arka kısmındaki şır, standart şır'ın yüzde ellisi ile yüzde yetmişbeşi arasında bulunduğu takdirde, geminin baş yarısındaki şır fazlalığı için iki arasında bir tenzilâta müsaade olunur.

(12) Bir kıç veya baş kasara için şır fazlalığı nazarı itibare alındığı takdirde aşağıdaki formül kullanılacaktır.

$$s = \frac{y}{3} - \frac{L'}{L}$$

Bu Formülde :

s = Şır fazlalığına ilâve veya şır noksanlığından çıkarılacak miktar,

y = Şır'ın nihayetinde üst yapının mevcut yüksekliği ile standart yüksekliği arasındaki fark,

L' = Azami 0,5 L boyuna kadar kapalı kıç veya baş kasarının ortalama boyu,

L = Bu ek'in Kaide 3 (11) de tarif edilen gemi boyu

Yukardaki formül fribord guvertesinde, mevcut şır eğrisine teget olan parabol şeklinde bir eğri verir. Bu eğri nihayetdeki ordinatı üst yapının altında ve bu yapının standart yüksekliğine eşit mesafede kat eder.

Üst yapı guvertesi bu eğrinin herhangi bir noktasından standart yükseklik kadar mesafeden daha az olmayacaktır. Bu eğri, geminin on ve arka yarılarının şır profilini elde etmek için kullanılacaktır.

Standart şır profilne nazaran mevcut farklar için yapılacak düzeltme

(13) Şır düzeltilmesi mevcut şır fazlalığının veya eksikliğin (bu kaidenin 9 ilâ 11 sayılı paragraflarına bakınız)

$$0,75 - \frac{S}{2 L}$$

Kıymetine çarpımı ile elde edilecektir. Bu formülde S kapalı üst yapıların toplam uzunluğunu ifade eder.

Şır eksikliği için ilâve

(14) Mevcut şır standarttan küçük olduğu takdirde, şır düzeltilmesi neticesi friborda ilâve edilir (Bu kaidenin 13 üncü paragrafına bakınız)

Standard Sheer Profile
(Where L is in feet)

	Station	Ordinate (in inches)	Factor
After half	After Perpendicular	0 1 L + 10	1
	1/6 L from A P	0.0444 L + 4 44	3
	1/3 L from A P	0 0111 L + 1 11	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	1/3 L from F.P	0.0222 L + 2.22	3
	1/6 L from F.P.	0.0888 L + 2.88	3
	Forward Perpendicular	0.2 L + 20	1

Measurement of Variation from Standard Sheer Profile

(9) Where the sheer profile differs from the standard, the four ordinates of each profile in the forward or after half shall be multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates. The difference between the sums of the respective products and those of the standard divided by 8 measures the deficiency or excess of sheer in the forward or after half. The arithmetical mean of the excess or deficiency in the forward and after halves measures the excess or deficiency of sheer.

(10) Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit shall be allowed for the part in excess and deficiency only shall be measured.

(11) Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent of the standard, credit shall be allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent of the standard no credit shall be given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent and 75 per cent of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

(12) Where sheer credit is given for a poop or forecastle the following formula shall be used :

$$s = \frac{y}{3} - \frac{L'}{L}$$

where s = sheer credit, to be deducted from the deficiency or added to the excess of sheer,

y = difference between actual and standard height of superstructure at the end of sheer,

L' = mean enclosed length of poop or forecastle up to a maximum length of 0.5 L,

L = length of ship as defined in Regulation 3 (1) of this Annex. The above formula provides a curve in the form of a parabola tangent to the actual sheer curve at the freeboard deck and intersecting the end ordinate at a point below the superstructure deck a distance equal to the standard height of a superstructure. The superstructure deck shall not be less than standard height above this curve at any point. This curve shall be used in determining the sheer profile for forward and after halves of the ship.

Correction for Variations from Standard Sheer Profile

(13) The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer (see paragraphs (9) to (11) inclusive of this Regulation), multiplied by

$$0.75 - \frac{S}{2 L}$$

where S is the total length of enclosed superstructures

Addition for Deficiency in Sheer

(14) Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer (see paragraph (13) of this Regulation) shall be added to the freeboard

Deduction for Excess Sheer

(15) In ship where an enclosed superstructure covers 0.1 L before and 0.1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer as calcu-

Fazla şır için azaltma

(15) Vasattan guvertenin başa doğru 0,1 L miktarını kaplayan kapalı bir üst yapısı bulunan gemilerde şır fazlalığı için yapılacak şır düzeltmesi, bu kaidenin 13 sayılı paragrafında hesap edildiği şekilde, frıborddan çıkarılacaktır, gemi ortasının kapalı bir üst yapı ile örtülü olmadığı hallerde frıborddan indirme yapılmaz; kapalı üst yapısı ortadan başa doğru 0,1 L ile kıç'a doğru 0,1 L den az yer orten gemilerde, frıborddan yapılacak indirme lineet interpolasyon yolu ile bulunur. Şır fazlalığı için azami indirme miktarı beher 100 metre uzunluk için 125 milimetre olacaktır (Beher 100 kadem için 1 1/2 pus)

KAİDE 39

Baş perpendikulerde asgari baş bodoslama yüksekliği

(1) Baş bodoslamanın asgari yüksekliği, baş perpendikulerde, dizayn yaz yük su hattı ile frıbord veya baş kasara guvertesinde bordadaki güverte çizgisi arasındaki dikey mesafe olup,

(a) 100 metreden (328 kadem'den) fazla boyda olmayan gemilerde kaide 3 (10) da zikredildiği veçhile kapalı bir baş kasara olduğu takdirde, ve

(b) 100 metreden (328 kadem'den) fazla boyda olan gemilerde, idarece tasvip edilen kapama tertibatlı bir baş kasara olduğu takdirde, Yukarda mezkûr baş bodoslamanın asgari yüksekliği, aşağıda verilen kıymetlerden az olmayacaktır

250 metreden aşağı boydaki gemilerde

$$56 L \left(1 - \frac{L}{500} \right) \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ milimetre,}$$

250 metreden yukarı boydaki gemilerde

$$7000 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ milimetre;}$$

Bu formüllerde :

L, metre olarak gemi boyunun,

C_b , 0,68 den aşağı kıymette alınmayacak olan katsayısını ifade eder.

veya,

820 kadem'den aşağı boydaki gemilerde

$$0,672 L \left(1 - \frac{L}{1640} \right) \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ pus}$$

820 kadem'den yukarı boydaki gemilerde

$$275,6 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ pus,}$$

Bu formüllerde :

L, kadem olarak gemi boyunu,

C_b , 0,68 den az olmayan blok katsayısını, ifade eder.

(2) Bu kaidenin 1 sayılı paragrafında istenen bodoslama yüksekliği şır'den elde edildiği takdirde, bu şır en az baş perpendikulerden ölçülmek üzere gemi boyunun yüzde 15 ı miktarında temdit edilecektir. Adı geçen yüksekliğin bir baş kasara tesisi ile elde edilmesi halinde, baş kasaranın boyu en az 0,07 L olacaktır

(3) Gemiler, fevkalâde çalışma icaplarına göre bu kaidenin 1 ve 2 sayılı paragraflarındaki hükümlere uymadıkları zaman, bunlar idarece bazı özel şartlara tabi tutulabilirler.

KAİDE 40

Asgari Frıbordlar

Yaz frıbordı :

(1) Asgari yaz frıbordı, Kaide 28 deki cetvellerden alınıp, Kaide 27 ye göre düzeltmelerle değiştirilen, ve bu arada 29, 30, 31, 32, 37, 38 ve tatbiki mümkün olduğu takdirde 29 sayılı kaideler hükümlerine göre elde edilen frıborddur.

(2) Bu kaidenin 1 sayılı paragrafına uygun olarak hesaplanan, fakat Kaide 32 ye göre güverte çizgisinde bir düzeltme yapılmayan deniz suyunda frıbord, hiçbir zaman 50 milimetreden (2 pus'dan) az olmayacaktır, pozisyon 1 e göre ambar ağızları bulunan, fakat bunların kapakları (15) (7), 16 veya 26 sayılı Kaidelere uygun olmayan gemilerde frıbord hiçbir zaman 150 milimetreden, (6 pus'dan) az olmayacaktır.

lated under the provisions of paragraph (13) of this Regulation shall be deducted from the freeboard; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than 0.1 L before and 0.1 L abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 millimetres per 100 metres of length (1 1/2 inches per 100 feet of length)

REGULATION 39

Minimum Bow Height

(1) The bow height defined as the vertical distance at the forward perpendicular between the waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the designed trim and the top of the exposed deck at side shall be not less than :

for ships below 250 metres in length,

$$56 L \left(1 - \frac{L}{500} \right) \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ millimetres,}$$

for ships of 250 metres and above in length,

$$7000 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ millimetres,}$$

where L is the length of the ship in metres,

C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0.68

or,

for ships below 820 feet in length,

$$0.672 L \left(1 - \frac{L}{1640} \right) \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ inches;}$$

for ships of 820 feet and above in length,

$$275.6 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ inches;}$$

where L is the length of the ship in feet,

C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0.68

(2) Where the bow height required in paragraph (1) of this Regulation is obtained by sheer, the sheer shall extend for at least 15 per cent of the length of the ship measured from the forward perpendicular. Where it is obtained by fitting a superstructure, such superstructure shall extend from the stern to a point at least 0.07 L abaft the forward perpendicular, and it shall comply with the following requirements :

(a) for ships not over 100 metres (328 feet) in length it shall be enclosed as defined in Regulation 3 (10), and

(b) for ships over 100 metres (328 feet) in length it need not comply with Regulation 3 (10) but shall be fitted with closing appliances to the satisfaction of the Administration.

(3) Ships which, to suit exceptional operational requirements, cannot meet the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation may be given special consideration by the Administration

REGULATION 40

Minimum Freeboard

Summer Freeboard

(1) The minimum freeboard in summer shall be the freeboard derived from the tables in Regulation 28 as modified by the corrections in Regulations 27, as applicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 and, if applicable, 39

(2) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1) of this Regulation, but without the correction for deck line, as provided by Regulation 32, shall not be less than 50 millimetres, (2 inches) For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of Regulations 15 (7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 millimetres (6 inches)

Tropical Freeboard

(3) The minimum freeboard in the Tropical Zone shall be the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of one

Tropik Fribord :

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

(4) Bu kaidenin 1 sayılı paragrafına uygun olarak hesaplanan, fakat Kaide 34 e göre güverte çizgisinde bir düzeltme yapılmayan deniz suyunda, fribord hiçbir zaman 50 milimetreden (pus'dan) az olamayacaktır. Pozisyon 1 e göre ambar ağızları bulunan, fakat bunların kapakları 15 (7), 16 veya 26 sayılı kaidelere uygun olmayan gemilerde, fribord hiçbir zaman 150 milimetreden (pus'dan) az olmayacaktır.

Kış Fribordu :

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

Kuzey Atlantik Kış Fribordu :

(6) Boyları 100 metreden (328 kademden) büyük olmayan, ve Kaide 52 (ek 11) de sınırları tayin edilen Kuzey Atlantik'in herhangi bir kısmına kış mevsim devresinde giren gemilerin asgari fribordu, kış friborduna 50 milimetre (2 pus) ilâvesiyle elde edilecektir. Diğer gemiler için, Kuzey Atlantik kış fribordu, kış fribordu olacaktır.

Tatlı Su Fribordu

(7) Keşafeti 1 olan tatlı suda, asgari fribord, deniz suyundaki asgari friborddan $\frac{\Delta}{40 T}$ santimetre (pus çıkarmak suretiyle elde edilecektir.

Bu formülde Δ = yaz yükleme su hattında ve deniz suyunda ton olarak deplanmanı,

T = Yaz yükleme su hattında ve deniz suyunda beher santimetre (pus) batmaya tekabül eden deplasman artışı, ifade eder.

(8) Yaz yükleme su hattındaki deplasman tam olarak tayin olunmadığı takdirde, omurga üzerinden fribord dairesi merkezine kadar ölçülen yaz su çekiminin 1/48 miktarı, çıkarma değeri olarak kabul olunacaktır.

FASIL IV.

Kereste fribordu tayin edilen gemilerde özel icaplar

KAIDE 41

Bu faslın tatbiki

Kaide 41 — 44 (44) dahil yalnız kereste yükleme sınırları tayin edilen gemilere tatbik edilir.

KAIDE 42

Tarifler

(1) Güvertede kereste yuku. Güvertede kereste yuku tabırı, fribord veya ust yapı güvertelerinin, ortulu olmayan kısımlarında taşınan kereste yükünü ifade eder. Kâğıt hamuru veya buna benzer yükler bu anlam dışında kalır.

(2) Kereste yükleme sınırı. Güvertede taşınan kereste yüküne, gemiye bir miktar munzam sepiye ve denize karşı daha büyük derecede muhafaza imkânı vereceği nazarı ile bakılabilir. Bu sebeple, güvertelerinde kereste yükü taşınan gemilere, kaide 45 e uygun olarak hesaplanan ve kaide 6 (3) ile 4 un hükümlerine göre bordalarına markalanan fribordlarına bir miktar indirme bahsedilebilir. Bununla beraber, bu gibi özel bir fribordun bahsedilmesi ve kullanılması için, güvertede taşınan kereste yükünün kaide 44 de mündemec bir takım şartlara uygun olması gerekecek ve bizzat gemide, kaide 43 de tasnif edilen konstrüksiyon şartlarına tabi tutulacaktır.

KAIDE 43

Geminin inşa tarzı

Üst yapılar :

(1) Gemilerde en az standart yükseklikte ve en az 0,07 boyunda bir baş kasara bulunacaktır. Buna ilâve olarak, geminin boyu 100 metreden (328 kadem'den) az ise, en az standart yükseklikte bir kış kasara, veya kuvvetli çelik muhafazalı bir set güverte, veya kıçta bir güverte evi mevcut olacaktır.

forty-eighth of the summer draught measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

(4) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1) of this Regulation, but without the correction for deck line, as provided by Regulation 32, shall not be less than 50 millimetres (2 inches) For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of Regulation 15 (7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 millimetres (6 inches)

Winter Freeboard

(5) The minimum freeboard in winter shall be the freeboard obtained by an addition to the summer freeboard of one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

Winter North Atlantic Freeboard

(6) The minimum freeboard for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length, which enter any part of the North Atlantic defined in Regulation 52 (Annex II) during the winter seasonal period, shall be the winter freeboard plus 50 millimetres (2 inches) For other ships, the Winter North Atlantic Freeboard shall be the winter freeboard

Fresh Water Freeboard

(7) The minimum freeboard in fresh water of unit density shall be obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water :

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ centimetres (inches)}$$

where Δ = displacement in salt water in tons at the summer load waterline,

T = tons per centimetre (inch) immersion in salt water at the summer load waterline

(8) Where the displacement at the summer load waterline cannot be certified, the deduction shall be one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark

CHAPTER IV.

Special Requirements for Ships Assigned Timber Freeboards

REGULATION 41

Application of this Chapter

Regulations 42 to 45 inclusive apply only to ships to which timber load lines are assigned

REGULATION 42

Definitions

(1) **Timber Deck Cargo** The term «timber deck cargo» means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo

(2) **Timber Load Line** A timber deck cargo may be regarded as giving a ship a certain additional buoyancy and a greater degree of protection against the sea. For that reason, ships carrying a timber deck cargo may be granted a reduction of freeboard calculated according to the provisions of Regulation 45 and marked on the ship's side in accordance with the provisions of Regulation 6 (3) and (4). However, in order that such special freeboard may be granted and used, the timber deck cargo shall comply with certain conditions which are laid down in Regulation 44, and the ship itself shall also comply with certain conditions relating to its construction which are set out in Regulation 43.

REGULATION 43

Construction of Ship

Superstructure

(1) Ships shall have a fore-castle of at least standard height and a length of at least 0.07 L. In addition, if the ship is less than 100 metres (328 feet) in length, a poop of at least standard height, or a raised quarter deck with either a deckhouse or a strong steel hood of at least the same total height shall be fitted aft.

Dabilbotum tankları :

(2) Gemi boyunun yarısı kadar uzunlukta ve gemi ortasında tertip olunan dabilbotum tanklarında yeter miktarda tulanı su geçirmez taksimat bölmeleri bulunacaktır.

Kuşeteler :

(3) Gemide ya en az bir metre (39 1/2 pus) yüksekliğinde ust kenarı takviyeli ve kuvvetli kuşete payandaları ile güverteye bağlanmış ve luzumlu su boşaltma delikleri bulunan sabit kuşete mevcut olacak, veya aynı yükseklikte ve özel tarzda kuvvetli yapılmış vardelâ bulunacaktır.

KAİDE 44

İstif

Genel hükümler :

(1) Açık havaya maruz guverte altındaki mahallere açılan menfezler emniyetli bir şekilde kapatılmış ve tırızlanmış olacaktır. Manikalar kıfayethi derecede muhafazalı olacaktır.

(2) Guverte kereste yuku, ust yapılar arasındaki, havuz veya havuzların tam boyuna tekabül eden elverişli yerlere istif edilecektir. Geminin kıç tarafında tam bir ust yapı bulunmadığı takdirde, kereste yuku kıç ambar ağzının nihayet kenarına kadar teşmil edilecektir. Kereste, en az ust yapı standart yüksekliğine kadar istif edilerek bağlanıp emniyete alınacaktır.

(3) Kıç mevsiminde, kıç mevsimi bölgesinde bulunan bir gemide, açık havaya maruz guverte üzerine konan guverte yukutün yüksekliği gemi genişliğinin üçte birinden fazla olmayacaktır.

(4) Güverteye konan her kereste yuku sıkı bir şekilde istif edilerek bağlanıp emniyete alınacaktır. Kereste yuku hiçbir veçhile geminin sevk idaresine ve gemide yapılacak gerekli işlere engel olmayacaktır.

Babadalyalar

(5) Taşınan kerestenin cinsi desteklenmeyi icabettirdiği takdirde, kâfi mukavemette babadalyalar kullanılacaktır. Babadalyalar taşınan kerestenin boy ve cinsine uygun aralıkla tertip olunacak, fakat bu aralıklar 3 metreyi (9,8 kademi) geçmeyecektir. Babadalyaların tesbiti için kuvvetli köşebentler veya madeni papuçlar veya aynı derecede kıfayethi tertibat yapılacaktır.

Ligadoralar

(6) Güvertede taşınan kereste yuku, guvertenin bütün boyunca aralıkları 3 metreyi (9,8 kademi) geçmeyen mustakıl ligadoralarla emniyet altına alınacaktır. Bu ligadoralar için ust sıra borda kaplamasına veya guverte stringer levhasına delik levhalar muessir bir şekilde tespit edilecektir. Bu levhaların arası 3 metreyi (9,8 kademi) geçmeyecektir. Perde bulunmadığı takdirde, güvertede taşınan kerestelerin uçlarından 0,6 metre (23 1/2 pus) ve 1,5 metre (4,9 kademi) mesafelerde delikli levhalar ligadoralar bulunacaktır.

(7) Ligadoralar 19 milimetre (3,4 pus) bakla çapında dar baklalı zincirden veya eşit mukavemette ve üzerinde bosa kancası ve germe vidaları bulunan eğilebilir tel halattan yapılmış olacaktır. Ligadora boy-larını ayarlayabilmek amacıyla tel halat ligadoralara uzun tokmalı kısa bir zincir eklenecektir.

(8) Kerestenin boyu 3,6 metreden (11,8 kadem'den) az olduğu takdirde, ligadora aralıklarını buna mutenazir olarak azaltmak veya elverişli diğer bir tertibat yapmak lazımdır.

(9) Ligadoraları tesbite yarayan tertibatın mukavemeti, ligadora mukametine uygun olmalıdır.

Stabilite

(10) Seferin bütün safhalarında, su girmelerinden veya dondan mütevellit yük artışları, ve yakıt ile malzeme sarfiyatından mütevellit yük eksilmeleri nazari dikkate alınarak gemide emniyetli bir stabilite payı muhafaza edilmelidir.

Double Bottom Tanks

(2) Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship shall have adequate watertight longitudinal subdivision.

Bulwarks

(3) The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 metre (39 1/2 inches) in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

REGULATION 44

Stowage

General

(1) Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down. The ventilators shall be efficiently protected.

(2) Timber deck cargo shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures. Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure.

(3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

(4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

(5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship, the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 metres (98 feet). Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

(6) Timber deck cargo shall be efficiently secured throughout its length by independent over-all lashings spaced not more than 3 metres (98 feet) apart. Eye plates for these lashings shall be efficiently attached to the sheer strake or to the deck stringer plate at intervals of not more than 3 metres (98 feet). The distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate shall be not more than 2 metres (66 feet). Eye plates and lashings shall be provided 0,6 metres (23 1/2 inches) and 1,5 metres (49 feet) from the ends of timber deck cargoes where there is no bulkhead.

(7) Lashings shall be not less than 19 millimetres (3/4 inch) close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with shphooks and turnbuckles, which shall be accessible at all times. Wire rope lashings shall have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

(8) When timber is in lengths less than 3,6 metres (118 feet) the spacing of the lashings shall be reduced or other suitable provisions made to suit the length of timber.

(9) All fittings required for securing the lashings shall be of strength corresponding to the strength of the lashings.

Stability

(10) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those due to absorption of water and icing and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

Protection of Crew, Access to Machinery Spaces, etc

(11) In addition to the requirements of Regulation 25 (5) of the Annex guard rails or life lines spaced not more than 33 centimetres (13 inches) apart vertically shall be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 1 metre (39 1/2 inches) above the cargo.

Steering Arrangements

(12) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient

Murettebatın korunması, makina daresi vesair mahallere giriş çıkış yerleri

(11) Bu ilâvenin Kaide 25 (5) deki istenen hususlara zammımeten, güverte yükünün her bir yanına ve yükün üzerinde en az 1 metre (39 pus) yüksekliğe kadar ve aralıkları 33 santimetreden (13 pus'tan) fazla olmayan korkuluk vardevelâları konacaktır.

Dümen tertibatı

(12) Dümen tertibatı yukten zarar gormeyecek şekilde ve ıya bir tarzda emniyete alınmış olacak ve amelî bakımından mümkün olduğu kadar ulaşılabilir durumda bulunacaktır. Ana dümen tertibatında bir arıza vukuunda, dümen idaresini temin edebilmek için gerekli hazırlık yapılacaktır.

KAIDE 45

Fribordun hesaplanması

(1) Asgari yaz fribordları 27 (5), 27 (6), 27 (11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 ve 38 numaralı kaidelere göre hesaplanır. Yalnız 37 ncı kaide değiştirilmiş olup, bu kaidedeki yuzdeler yerine aşağıdaki yuzdeler alınır :

	Üst yapıların toplam muessir boyu										
	0	01L	02L	03L	04L	05L	06L	07L	08L	09L	10L
Bütün üst yapı tipleri için azaltma yuzdeleri	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Üst yapıların arada kalan boyları için yuzdeler lineer enterpolasyon yolu ile tayin edilir

(2) Kış kereste fribordu, yaz kereste friborduna kalıp su çekiminin 1/36 sını ilâve etmek suretiyle elde edilir.

(3) Kış Kuzey Atlantik Kereste Fribordu, 40 (6) numaralı kaide de tarif olunan Kuzey Atlantik Fribordunun aynıdır.

(4) Tropik Kereste Fribordu, Yaz Kereste Fribordundan yaz kereste kalıp su çekiminin 1/48 ını çıkarmak suretiyle elde edilir

(5) Tatlı Su Kereste Fribordu, yaz kereste yüklü su hattına istinat eden 40 (7) sayılı kaideye göre hesaplanır.

Ek : II

Bölgeler, alanlar ve mevsim devreleri

Bu ekte'ki bölgeler ve alanlar, genellikle aşağıdaki kriterlere istinat ederler :

YAZ Yuzde 10'dan fazla olmayan 8 «Beaufort» kuvvetinde (34 deniz mili) suratte veya daha fazla rüzgarlar.

TROPİK Yuzde 1'den fazla olmayan 8 «Beaufort» kuvvetinde (34 deniz mili) suratte veya daha fazla rüzgarlar. Herhangi münferit bir takvim ayında 5° karelik bir alanda 10 senede bir defadan fazla olmayan tropik fırtına

Bazı özel alanlarda pratik sebeplerden dolayı bir miktar hafifleyiş kabul edilmiştir

Aşağıda tarif edilen bölgeleri ve alanları ızah etmek maksadile bu eke bir deniz haritası ilâve edilmiştir

KAIDE 46

Kuzey kış mevsımı bölgeleri ve alanları

(1) Kuzey Atlantik kış mevsımı I ve II numaralı bölgeler

(a) Kuzey Atlantik Kış Mevsımı I numaralı Bölge, Groenland sahilinde 50 derece batı tul daresi ile 45 derece kuzey arz daresi, ve 45 derece kuzey arz daresi ile 15 derece batı tul daresi ve 15 derece batı tul daresi ile 60 derece kuzey arz daresi, ve 60 derece kuzey arz daresi ile Groenwich daresi ile bu hattan kuzeye doğru olan alanlar içinde bulunmaktadır

Mevsım devreleri :

KIŞ 16 Ekim'den 15 Nisan'a kadar

YAZ 16 Nisan'dan 15 Ekim'e kadar

ent provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

REGULATION 45

Computation for Freeboard

(1) The minimum summer freeboards are computed in accordance with Regulations 27 (5), 27 (6), 27 (11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 and 38, except that Regulation 37 is modified by substituting the following percentages for those given in Regulation 37 :

Percentage of deduction for all types of superstructure	Total Effective Length of Superstructures										
	0	01L	02L	03L	04L	05L	06L	07L	08L	09L	10L
	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Percentages at intermediate lengths or superstructures shall be obtained by linear interpolation

(2) The Winter Timber Freeboard shall be obtained by adding to the Summer Timber Freeboard one thirty-sixth of the moulded summer timber draught.

(3) The Winter North Atlantic Timber Freeboard shall be the same as the Winter North Atlantic Freeboard prescribed in Regulation 40 (6).

(4) The Tropical Timber Freeboard shall be obtained by deducting from the Summer Timber Freeboard one forty-eighth of the moulded summer timber draught.

(5) The Fresh Water Timber Freeboard shall be computed in accordance with Regulation 40 (7) based on the summer timber load waterline.

ANNEX II

Zones, Areas and Seasonal Periods

The zones and areas in this Annex are, in general, based on the following criteria :

Summer — not more than 10 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more.

Tropical — not more than 1 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more Not more than one tropical storm in 10 years in an area of 5° square in any one separate calendar month

In certain special areas, for practical reasons, some degree of relaxation has been found acceptable

A chart is attached to this Annex to illustrate the zones and areas defined below.

REGULATION 46

Northern Winter Seasonal Zones and Area

(1) North Atlantic Winter Seasonal Zones I and II

(a) The North Atlantic Winter Seasonal Zone I lies within the meridian of longitude 50° W from the coast of Greenland to latitude 45° N, thence the parallel of latitude 45° N to longitude 15° W, thence the meridian of longitude 15° W to latitude 60° N, thence the parallel of latitude 60° N to the Greenwich Meridian, thence this meridian northwards.

Seasonal periods :

WINTER : 16 October to 15 April

SUMMER : 16 April to 15 October

(b) The North Atlantic Winter Seasonal Zone II lies within the meridian of longitude 68° 30' W from the coast of the United States to latitude 40° N, thence the rhumb line to the point latitude 38° N, longitude 73° W, thence the parallel of latitude 38° N to longitude 25° W and thence the rhumb line to Cape Torrona.

Excluded from this zone are the North Atlantic Winter Seasonal Zone I and the Baltic Sea bounded by the parallel of the latitude of The Skaw in the Skagerrak.

Seasonal periods :

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October

(b) Kuzey Atlantik Kış Mevsimi II numaralı bölge, Birleşik Amerika sahilinde, 68 derece 30 dakika batı tül nısfınnıhar dairesi ile 40 derece kuzey arz dairesi, ve 36 derece kuzey arz, 73 derece batı tül noktasına düz çizgi ve 36 derece kuzey arz dairesi ile 25 derece batı tül dairesi ve «Cape» Torinana ya düz çizgi arasında bulunmaktadır

Kuzey Atlantik Kış Mevsimi I numaralı Bölge ile Skagerrak'daki Skaw'dan geçen arz daire ile sınırlanan Baltık Denizi bu bölgeden hariç tutulmuştur

Mevsim devreleri

KIŞ 1 Kasım'dan 31 Mart'a kadar

YAZ 1 Nisan'dan 31 Ekim'e kadar

(2) Kuzey Atlantik Kış Mevsimi alanı

Kuzey Atlantik Kış Mevsimi Alanının sınırı şudur

Birleşik Amerika sahilinde 68 derece 30 dakika batı tül dairesi ile 40 derece kuzey arz dairesi, ve 61 derece batı tül dairesinin Kanada sahilini ile en güney'de kesiştiği düz hat, ve Kanada ile Birleşik Amerika Doğu sahilleri

Mevsim devreleri

Boyu 100 metreden (328 kadem'den) fazla olan gemiler için

KIŞ 16 Aralık'tan 15 Şubat'a kadar

YAZ 16 Şubat'tan 15 Aralık'a kadar

Boyu 100 metre (328 kadem) ve daha aşağı olan gemiler için

KIŞ 1 Kasım'dan 31 Mart'a kadar

YAZ 1 Nisan'dan 31 Ekim'e kadar

(3) Kuzey Pasifik Kış Mevsimi Bölgesi :

Kuzey Pasifik Kış Mevsimi Bölgesinin güney sınırı şudur

50 derece kuzey arz dairesinde Sovyet Rusya Doğu sahilinden Sakhalin'in batı sahiline, ve Sakhalin'in batı sahilinden Kurilhonun güney ucuna, ve Japonya'da Wakkanai, Hokkaido arasında düz çizgi, 145 derece doğu tül dairesinde Hokkaido'nun doğu ve güney sahilleri ve 145 derece doğu tül dairesinden 35 derece kuzey arz dairesine, ve 35 derece kuzey arz dairesinden 150 derece batı tül dairesine, ve Alaska'daki Dall Arasının güney ucuna düz çizgi.

Mevsim devreleri :

KIŞ 16 Ekim'den 15 Nisan'a kadar

YAZ 16 Nisan'dan 15 Ekim'e kadar

KAIDE 47

Güney kış mevsimi bölgesi

Güney Kış Mevsimi Bölgesinin kuzey sınırı şöyledir

Amerika Kitasının doğu sahilinde Cape Tres Puntas'tan arzi 34 derece güney, tulu 50 derece batı olan noktaya düz çizgi; ve 34 derece güney arz dairesinin 17 derece doğu tül dairesine kadar temdid ve arzi 35 derece 10 dakika güney, tulu 20 derece doğu noktasına düz çizgi, ve arzi 34 derece güney, tulu 28 derece doğu noktasına düz çizgi, sonra arzi 35 derece 30 dakika güney, tulu 118 derece doğu noktasına düz çizgi, ve Tasmanya'nın kuzey batı sahilinde Cape Grim'e düz çizgi; sonra Tasmanya'nın kuzey ve doğu sahillerinden Bruny Adasının en güney noktasına ve sonra Stewart Adasındaki Black Rock Point'e düz çizgi, sonra arzi 33 derece güney, tulu 170 derece doğu olan noktaya düz çizgi, ve sonra 33 derece güney, tulu 170 derece batı noktasına düz çizgi, ve sonra 33 derece güney arz dairesinin Amerika Kitasının batı sahiline kadar temdid.

Mevsim devreleri

KIŞ : 16 Nisan'dan 15 Ekim'e kadar

YAZ . 16 Ekim'den 15 Nisan'a kadar

KAIDE 48

Tropik Bölge

(1) Tropik Bölgenin Kuzey sınırı :

Tropik Bölgenin kuzey sınırı şöyledir :

Amerika Kitasının doğu sahilinden itibaren 13 derece kuzey arz dairesinin 60 derece batı tüle kadar, sonra arzi 10 derece kuzey tulu 58 derece batı noktasına düz çizgi, ve sonra 10 derece kuzey arz dairesinin 20 derece batı tül'e kadar kısmı, sonra 20 derece batı tül dairesinin 30 derece kuzey arz dairesine kadar kısmı, sonra 30 derece kuzey arz dairesinin Afrika'nın batı sahiline kadar, Afrika'nın doğu sahilinden 8 de-

(2) North Atlantic Winter Seasonal Area

The boundary of the North Atlantic Winter Seasonal Area is — the meridian of longitude 68° 30' W from the coast of the United States to latitude 40° N, thence the rhumb line to the southernmost intersection of the meridian of longitude 61° W with the coast of Canada and thence the east of Canada and the United States.

Seasonal periods

For ships over 100 metres (328 feet) in length

WINTER 16 December to 15 February

SUMMER 16 February to 15 December

For ships of 100 metres (328 feet) and under in length

WINTER 1 November to 31 March

SUMMER 1 April to 31 October

(3) North Pacific Winter Seasonal Zone

The southern boundary of the North Pacific Winter Seasonal Zone is — the parallel of latitude 50° N from the east coast of the USSR to the west coast of Sakhalin, thence the west coast of Sakhalin to the southern extremity of Kurilhon, thence the rhumb line to Wakkanai, Hokkaido, Japan, thence the east and south coasts of Hokkaido to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 35° N, thence the parallel of latitude 35° N to longitude 150° W and thence the rhumb line to the southern extremity of Dall Island, Alaska

Seasonal periods

WINTER 16 October to 15 April

SUMMER 16 April to 15 October

REGULATION 47

Southern Winter Seasonal Zone

The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is — the rhumb line from the east coast of the American continent at Cape Tres Puntas to the point latitude 34° S, longitude, 50° W, thence the parallel of latitude 34° S to longitude 17° E, thence the rhumb line to the point latitude 35° 10' S, longitude 20° E, thence the rhumb line to the point latitude 34° S, longitude 28° E, thence along the rhumb line to the point latitude 35° 30' S, longitude 118° E, and thence the rhumb line to Cape Grim on the northwest coast of Tasmania; thence along the north and east coasts of Tasmania to the southernmost point of Bruny Island, thence the rhumb line to Black Rock Point on Stewart Island, thence the rhumb line to the point latitude 47° S, longitude 170° E thence along the rhumb line to the point latitude 33° S, longitude 170° W, and thence the parallel of latitude 33° S to the west coast of the American continent.

Seasonal periods

WINTER 16 April to 15 October

SUMMER 16 October to 15 April

REGULATION 48

Tropical Zone

(1) Northern Boundary of the Tropical Zone

The northern boundary of the Tropical Zone is —

the parallel of latitude 13° N from the east coast of the American continent to longitude 60° W, thence the rhumb line to the point latitude 10° N, longitude 58° W, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 20° W, thence the meridian of longitude 20° W to latitude 30° N and thence the parallel of latitude 30° N to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 8° N to longitude 70° E, thence the meridian of longitude 70° E to latitude 13° N, thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of India; thence the south coast of India to latitude 10° 30' N on the east coast of India, thence the rhumb line to the point latitude 9° N, longitude 82° E, thence the meridian of longitude 82° E to latitude 8° N, thence the parallel of latitude 8° N to the west coast of Malaysia, thence the coast of South-East Asia to the east coast of Viet-Nam at latitude 10° N, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 13° N and thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of the American continent

Saigon is to be considered as being on the boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area

(2) Southern Boundary of the Tropical Zone

The southern boundary of the Tropical Zone is —

rece kuzey arz daresının 70 derece doğu tul'e kadar kısmı, sonra 70 derece doğu tul daresının 13 derece kuzey arz'a kadar, sonra 13 derece kuzey arz daresının Hindistan batı sahiline kadar kısmı, sonra Hindistan'ın 10 derece 30 dakika kuzey daresının güneyinde kalan doğu sahilı, sonra arzı 9 derece kuzey tulu 82 derece doğu noktaya düz çizgi, sonra 82 derece doğu tul daresının 8 derece kuzey arza kadar kısmı, sonra 8 derece kuzey arz daresının Malezya'nın batı sahiline kadar olan kısmı, sonra güney doğu Asya'nın sahilı ile 10 derece arzdağı Vietnam doğu sahilı, sonra 10 derece kuzey arz daresının 145 derece doğu tula kadar olan kısmı, sonra 145 derece doğu tul daresından 13 derece kuzey arza kadar, sonra 13 derece kuzey arz daresının Amerika kıtasının batı sahiline kadar olan kısmı

'Saygon, Tropik Bölge ile Tropik Mevsim Alanı arasındaki sınır üzerinde kabul olunur

(2) Tropik Bölgenin güney sınırı

Tropik Bölgenin güney sınırı şöyledir

Brezilya'nın Santos Limanından 40 derece batı tul daresının Cedi Medarın kestığı noktaya düz çizgi, Cedi Medarının Afrika'nın batı sahiline temdidı, sonra Doğu Afrika sahilinden 20 derece güney arz daresının Madagaskar batı sahiline kadar olan kısmı, ve Madagaskar'ın batı ve kuzey sahilleri 50 derece doğu tula kadar olan kısmı, sonra 10 derece güney arz daresının 98 derece doğu tula kadar olan kısmı, sonra Avusturalya'da Port Darwin'e düz hat, sonra Avusturalya sahilleri Wessel Adası doğusunda Cape Wessel'e, sonra 11 derece güney arz daresının Cape York'un batı kısmına olan mahal, Cape York'un doğu kısmından 11 derece güney arz daresının 150 derece batı tulune, sonra arzı 26 derece güney, tulu 75 derece batı olan noktaya düz çizgi, sonra Amerika Kıtasının batı sahiline 30 derece güney arz'da düz çizgi

Coquimbo ve Santos, Tropik ve Yaz Bölgelerinin sınır hattında olarak nazari itibare alınmıştır

(3) Tropik Bölgenin ihtiva ettiği alanlar

Aşağıdaki alanların Tropik Bölgede bulundukları kabul edilmiştir

(a) Port Said'den 45 derece doğu tul daresine kadar, Suveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Aden Körfezi

Aden ve Berbera, Tropik Bölge ile Tropik Mevsim Alanı arasındaki sınır çizgisi üzerinde kabul olunur

(b) 59 derece doğu tul daresine kadar Basra Körfezi,

(c) Avusturalya'nın doğu sahilinden Great Barrier Reef'e kadar 22 derece güney arz daresi, ve Great Barrier Reef'den 11 derece güney arz daresi ile sınırlanmış alan Bu alanın kuzey sınırı, Tropik Bölgenin güney sınırındır

KAİDE 49

Tropik mevsim alanları

Aşağıdaki alanlar, Tropik Mevsim alanlarıdır

(1) Kuzey Atlantikte

Kuzey'de Yukatan'da Katoche Burnundan Kuba'da San Antonio Burnuna kadar çekilen düz hat, Kuba'nın kuzey sahilı boyunca 20 derece kuzey arzına kadar ve bu arz daresi boyunca 20 derece batı tulune kadar, batıda Amerika Kıtası sahilı boyunca, güneyde ve doğuda, Tropik Bölgenin kuzey sınırı boyunca

Mevsim devreleri

TROPİK 1 Kasım'dan 15 Temmuz'a kadar
YAZ 16 Temmuz'dan 31 Ekim'e kadar

(2) Arap Denzinde

Bu alan şu şekilde sınırlanmıştır

Batıda Afrika sahilı, Aden Körfezinden 45 derece doğu tul daresi, Güney Arabistan sahilı ve Umman Körfezinde 59 derece doğu tul daresi,

Kuzeyde ve doğu'da Pakistan ve Hindistan sahilleri,

Güney'de Tropik Bölgenin kuzey sınır hattı

Mevsim devreleri

TROPİK 1 Eylül'den 31 Mayıs'a kadar
YAZ 1 Haziran'dan 31 Ağustos'a kadar

(3) Bengal Körfezinde

Tropik Bölgenin kuzey sınırının kuzeyinde Bengal Körfezi

Mevsim devreleri

TROPİK 1 Aralık'tan 30 Nisan'a kadar
YAZ 1 Mayıs'tan 30 Kasım'a kadar

the rhumb line from the Port of Santos, Brazil, to the point where the meridian of longitude 40°W intersects the Tropic of Capricorn, thence the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 20°S to the west coast of Madagascar, thence the west and north coast of Madagascar to longitude 50°E, thence the meridian of longitude 50°E to latitude 10°S, thence the parallel of latitude 10°S to longitude 98°E, thence the rhumb line to Port Darwin, Australia, thence the coasts of Australia and Wessel Island eastwards to Cape Wessel, thence the parallel of latitude 11°S to the west side of Cape York, from the east side of Cape York the parallel of latitude 11°S to longitude 150°W, thence the rhumb line to the point latitude 26°S, longitude 75°W, and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30°S

Coquimbo and Santos are to be considered as being on the boundary line of the Tropical and Summer Zones

(3) Areas to be included in the Tropical Zone

The following areas are to be treated as included in the Tropical Zone—

(a) the Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of longitude 45°E

Aden and Berbera are to be considered as being on the boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area

(b) The Persian Gulf to the meridian of longitude 59°E

(c) The area bounded by the parallel of latitude 22°S from the east coast of Australia to the Great Barrier Reef, thence the Great Barrier Reef to latitude 11°S The northern boundary of the area is the southern boundary of the Tropical Zone

REGULATION 49

Seasonal Tropical Areas

The following are Seasonal Tropical Areas

(1) In the North Atlantic

An area bounded—

on the north by the rhumb line from Cape Catoche, Yucatan, to Cape San Antonio, Cuba, the north coast of Cuba to latitude 20°N and thence the parallel of latitude 20°N to longitude 20°W, on the west by the coast of the American continent; on the south and east by the northern boundary of the Tropical Zone

Seasonal periods

TROPICAL 1 November to 15 July
SUMMER 16 July to 31 October

(2) In the Arabian Sea

An area bounded—

on the west by the coast of Africa, the meridian of longitude 45°E in the Gulf of Aden, the coast of South Arabia and the meridian of longitude 59°E in the Gulf of Oman,

on the north and east by the coasts of Pakistan and India, on the south by the northern boundary of the Tropical Zone

Seasonal periods

TROPICAL 1 September to 31 May
SUMMER 1 June to 31 August

(3) In the Bay of Bengal

The Bay of Bengal north of the northern boundary of the Tropical Zone

Seasonal periods

TROPICAL 1 December to 30 April
SUMMER 1 May to 30 November

(4) In the South Indian Ocean

(a) An area bounded —

on the north and west by the southern boundary of the Tropical Zone and the east coast of Madagascar,

on the south by the parallel of latitude 20°S,

on the east by the rhumb line from the point latitude 20°S, longitude 50°E, to the point latitude 15°S, longitude 51°30'E, and thence by the meridian of longitude 51°30'E to latitude 10°S

Seasonal periods

TROPICAL 1 April 30 November
SUMMER 1 December to 31 March

(b) An area bounded—

on the north by the southern boundary of the Tropical Zone,

(4) Güney Hint Okyanusunda :

(a) Bu alan şu şekilde sınırlanmıştır :

Kuzey ve batı Tropik Bölgenin güney sınırı ve Madagaskar'ın doğu sahili;

Güney'de 20 derece güney arz daresi

Doğuda düz çizgi üzerinden 20 derece güney arz ve 50 derece doğu telden, 15 derece güney arz ve 51 derece 30 dakika doğu teline kadar, ve 51 derece 30 dakika doğu tul daresi ile 10 derece güney arz.

Mevsim devreleri :

TROPİK : 1 Nisan'dan 30 Kasım'a kadar

YAZ : 1 Aralık'tan 31 Mart'a kadar

(b) Bu alan şu şekilde sınırlanmıştır :

Kuzey'de Tropik Bölgenin güney sınırı,
Doğu'da Avustralya sahili,

Güney'de 15 derece güney arz daresi ile 51 derece 30 dakika doğu telden, 120 derece doğu tul ve 120 derece doğu tul daresi ile Avustralya sahili, Batı'da, 51 derece 30 dakika tul daresi.

Mevsim devreleri :

TROPİK : 1 Mayıs'tan 30 Kasım'a kadar

YAZ : 1 Aralık'tan 30 Nisan'a kadar

(5) Çin Denizinde :

Bu alan şu şekilde sınırlanmıştır :

Batı'da ve kuzey'de, Vietnam ve Çin sahilleri, 10 derece kuzey arzdan Hong Kong'a;

Doğu'da, düz çizgi üzerinden Hong Kong'tan Sual (Luzon Adası) Limanına kadar, ve Luzon, Samar ve Leyte Adalarının batı sahilleri ile 10 derece kuzey arz,

Güney'de, 10 derece kuzey arz daresine kadar

Hong Kong ve Sual Tropik Mevsim Bölgesi ile yaz Bölgesi arasındaki sınır üzerinde kabul olunur.

Mevsim devreleri :

TROPİK : 21 Ocak'tan 30 Nisan'a kadar

YAZ : 1 Mayıs'tan 20 Ocak'a kadar

(6) Kuzey Pasifik'te :

(a) Kuzey'de 25 derece kuzey arz daresile,

Batı'da 160 derece doğu tul daresile;

Güney'de 13 derece kuzey arz daresile;

Doğu'da 130 derece batı tul daresile sınırlanmış alan

Mevsim devreleri :

TROPİK : 1 Nisan'dan 31 Ekim'e kadar

YAZ : 1 Kasım'dan 31 Mart'a kadar

(b) Kuzey'de ve Doğu'da Amerika Kıt'ası sahiliyle, Batı'da 125 derece tul daresinde Amerika Kıt'ası sahilinden 33 derece kuzey arz ve düz çizgi üzerinde 33 derece kuzey arz, 123 derece batı tul noktası ile 13 derece kuzey arz ve 105 derece batı tul,

Güney'de, 13 derece kuzey arz daresile sınırlanmış alan

Mevsim devreleri :

TROPİK : 1 Mart'dan 30 Haziran'a ve 1 Kasım'dan 30 Kasım'a kadar

YAZ : 1 Temmuz'dan 31 Ekim'e ve 1 Aralık'tan 28/29 Şubat'a kadar

(7) Güney Pasifik'te :

(a) 11 derece güney arz daresinin güneyinde Carpentaria Körfezi.

Mevsim devreleri :

TROPİK : 1 Nisan'dan 30 Kasım'a kadar

YAZ : 1 Aralık'tan 31 Mart'a kadar

(b) Kuzey'de ve Doğu'da Tropik Bölgenin güney sınırı ile Güney'de, Avustralya'nın doğu sahilinden 150 derece batı tul Cedi Medarında, ve 150 derece batı tul daresinden 20 derece güney arz, ve 20 derece güney arz daresi ile bulunan tropik bölgenin güney sınırını kat ettiği nokta,

Batı'da, Tropik Bölgedeki Great Barrier Reef alan sınırları ve Avustralya'nın doğu sahili ile sınırlanmış alan.

Mevsim devreleri :

TROPİK : 1 Nisan'dan 30 Kasım'a kadar

YAZ : 1 Aralık'tan 31 Mart'a kadar

on the east by the coast of Australia;

on the south by the parallel of latitude 15°S from longitude 51°30'E, to longitude 120°E and thence the meridian of longitude 120°E to the coast of Australia;

on the west by the meridian of longitude 51°30'E.

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 May to 30 November

SUMMER : 1 December to 30 April

(5) In the China Sea

An area bounded—

on the west and north by the coasts of Viet-Nam and China from latitude 10°N to Hong Kong;

on the east by the rhumb line from Hong Kong to the Port of Sual (Luzon Island) and the west coasts of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to latitude 10°N;

on the south by the parallel of latitude 10°N.

Hong Kong and Sual are to be considered as being on the boundary of the Seasonal Tropical Area and Summer Zone

Seasonal periods :

TROPICAL : 21 January to 30 April

SUMMER : 1 May to 20 January

(6) In the North Pacific

(a) An area bounded—

on the north by the parallel of latitude 25°N;

on the west by the meridian of longitude 160°E;

on the south by the parallel of latitude 13°N;

on the east by the meridian of longitude 130°W.

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 31 October

SUMMER : 1 November to 31 March

(b) An area bounded—

on the north and east by the west coast of the American continent;

on the west by the meridian of longitude 123°W from the coast of the American continent to latitude 33°N and by the rhumb line from the point latitude 33°N, longitude 123°W, to the point latitude 13°N, longitude 105°W;

on the south by the parallel of latitude 13°N

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 March to 30 June and

1 November to 30 November

SUMMER : 1 July to 31 October and

1 December to 28/29 February

(7) In the South Pacific

(a) The Gulf Carpentaria south of latitude 11°S.

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 30 November

SUMMER : 1 December to 31 March

(b) An area bounded—

on the north and east by the southern boundary of the Tropical Zone;

on the south by the Tropic of Capricorn from the east coast of Australia to longitude 150°W, thence by the meridian of longitude 150°W to latitude 20°S and thence by the parallel of latitude 20°S to the point where it intersects the southern boundary of the Tropical Zone;

on the west by the boundaries of the area within the Great Barrier Reef included in the Tropical Zone and by the east coast of Australia.

Seasonal periods :

TROPICAL : 1 April to 30 November

SUMMER : 1 December to 31 March

KAIDE 50

Yaz bölgeleri

Mittebaki alanlar yaz bölgelerini teşkil ederler

Bununla beraber, boyu 100 metre (328 kadem) ve daha küçük olan gemiler için aşağıda sınırlanmış alan kış mevsimi alanıdır

Kuzey ve Batı'da, Amerika Birleşik Devletlerinin doğu sahili Doğu'da, 68 derece 30 dakika batı tul daresi, Amerika Birleşik Devletleri sahilinden 45 derece kuzey arz ve düz hat üzerinde 36 derece kuzey arz 73 derece batı tul noktasına

Güney'de 36 derece kuzey arz daresi

Mevsim devreleri

KIŞ · 1 Kasım'dan 31 Mart'a kadar

YAZ · 1 Nisan'dan 31 Ekim'e kadar

KAIDE 51

Etrafı kuşatılmış denizler

(1) *Baltık Denizi*

Bu deniz, Skagerrak'ta Skaw'dan geçen arz daresine ile sınırlanmış olup, yaz bölgelerine itial edilmiştir

Bununla beraber, 100 metre (328 kadem) ve daha küçük gemiler için, burası bir kış mevsimi alanıdır.

Mevsim devreleri

KIŞ · 1 Kasım'dan 31 Mart'a kadar

YAZ · 1 Nisan'dan 31 Ekim'e kadar

(2) *Karadeniz*

Bu deniz yaz bölgelerine dahil edilmiştir Bununla beraber, 100 metre (328 kadem) ve daha küçük boyda gemiler için, bu denizin 44 derece kuzey arz daresi kuzeyinde bulunan alanı, Kış Mevsimi alanıdır

Mevsim devreleri

KIŞ · 1 Aralık'tan 28/29 Şubat'a kadar

YAZ · 1 Mart'tan 30 Kasım'a kadar

(3) *Akdeniz*

Bu deniz yaz bölgelerine dahil edilmiştir

Bununla beraber, 100 metre (328 kadem) ve daha küçük boyda gemiler için, aşağıda sınırlanmış alan, kış mevsimi alanıdır

Kuzey'de ve batıda, Fransa ve İspanya sahilleri, İspanya sahilinden 40 derece kuzey arz'a kadar 3 derece doğu tul daresi,

Güney'de, 3 derece doğu tulden Sarıya Adası batı sahiline 40 derece kuzey arz daresi üzeri,

Doğu'da, Sardinya Adasının batı ve kuzey sahillerinde, 40 derece kuzey arz ile 9 derece doğu tul, ve 9 derece doğu tul daresinden Korsika Adasının güney sahiline, ve Korsika'nın batı ve kuzey sahilleri 9 derece doğu tul, ve Sicie burnuna düz hat

Mevsim devreleri :

KIŞ · 16 Aralık'tan 15 Mart'a kadar

YAZ : 16 Mart'tan 15 Aralık'a kadar

(4) *Japon Denizi*

50 derece kuzey arzın güneyindeki bu deniz yaz bölgelerine dahil bulunmaktadır.

Bununla beraber, 100 metre (328 kadem) ve daha küçük boydaki gemiler için, 50 derece kuzey arz daresi ile Kore'nın doğu sahilinde 38 derece kuzey arz daresinden 43 derece 12 dakika kuzey arz daresinde Japonya'daki Hokkaido'nun batı sahili üzerindeki düz çizgi arasında kalan kısım, Kış Mevsimi alanıdır

Mevsim devreleri :

KIŞ · 1 Aralık'tan 28/29 Şubat'a kadar

YAZ 1 Mart'tan 30 Kasım'a kadar

KAIDE 52

Kış Kuzey Atlantik yükleme sınırı

(Ek I) deki kaide 40 (6) da temas edilen Kuzey Atlantik kısmı şunları ihtiva etmektedir :

(a) 15 derece batı tul daresi ile 50 derece batı tul daresi arasında kalan Kuzey Atlantik Kış mevsimi II numaralı bölgenin bir kısmı,

(b) Kuzey Atlantik kış mevsimi I numaralı bölgenin tamamı, Shetland Adalarının sınırda bulundukları kabul edilmiştir

REGULATION 50

Summer Zones

The remaining areas constitute the Summer Zones

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area bounded—

on the north and west by the east coast of the United States,

on the east by the meridian of longitude 68°30'W from the coast of the United States to latitude 40°N and thence by the rhumb line to the point latitude 36°N, longitude 73°W,

on the south by the parallel of latitude 36°N,

is a Winter Seasonal Area

Seasonal periods

WINTER · 1 November to 31 March

SUMMER 1 April to 31 October

REGULATION 51

Enclosed Seas

(1) *Baltic Sea*

This sea bounded by the parallel of latitude of The Skaw in the Skagerrak is included in the Summer Zones

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, it is a winter Seasonal Area

Seasonal periods ·

WINTER 1 November to 31 March

SUMMER 1 April to 31 October

(2) *Black Sea*

This sea is included in the Summer Zones

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area north of latitude 44°N is a Winter Seasonal Area

Seasonal periods

WINTER 1 December to 28/29 February

SUMMER 1 March to 30 November

(3) *Mediterranean*

This sea is included in the Summer Zones

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area bounded—

on the north and west by the coasts of France and Spain and the meridian of longitude 3°E from the coast of Spain to latitude 40°N;

on the south by the parallel of latitude 40°N from longitude 3°E to the west coast of Sardinia,

on the east by the west and north coasts of Sardinia from latitude 40°N to longitude 9°E, thence by the meridian of longitude 9°E to the south coast of Corsica, thence by the west and north coasts of Corsica to longitude 9°E and thence by the rhumb line to Cape Sicé;

is a Winter Seasonal Area

Seasonal periods

WINTER 16 December to 15 March

SUMMER 16 March to 15 December

(4) *Sea of Japan*

This sea south of latitude 50°N is included in the Summer Zones

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length the area between the parallel of latitude 50°N and the rhumb line from the east coast of Korea at latitude 38°N to the west coast of Hokkaido, Japan, at latitude 43°12'N is a Winter Seasonal Area

Seasonal periods

WINTER 1 December to 28/29 February

SUMMER 1 March to 30 November

REGULATION 52

The Winter North Atlantic Load Line

The part of the North Atlantic referred to in Regulation 40 (6) (Annex I) comprises

(a) that part of the North Atlantic Winter Seasonal Zone II which lies between the meridians of 15°W and 50°W;

(b) the whole of the North Atlantic Winter Seasonal Zone I, the Shetland Islands to be considered as being on the boundary

Ek III

Belgeler

Beynelmilel Friboard Belgesi (1966)

(Resmî Mühür)

(Memleketin tam resmî adı)

Hükümetin yetkisi altında

(1966) Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi hükümlerine göre

tanınan kompetan şahıs veya teşkilâtın tam resmî adı

tarafından, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi hükümlerine göre verilmiştir

Gemi Adı	Tanınma İşareti	Tescil Limanı	Madde 2 (8) de tarif edilen boy (L)

Tayın edilen friboard :

Geminin tipi

* { Bir yeni gemi
Bir mevcut gemi

* { Tip «A»
Tip «B»
Tenzil edilmiş
friboardlu tip «B»
Artırılmış friboardlu
Tip «B»

* Tatbiki mümkün olmayanları çıkartınız

Güverte çizgisinden
friboard

Yükleme sınırlarının
mevkileri

Tropik	mm (pus) (T)	mm (pus) (S) nin üstünde
Yaz	mm. (pus) (S)	Çizgisinin üst kenarı daire merkezinden geçer.
Kış	mm (pus) (W)	mm (pus) (S) nin altında
Kuzey Atlantik kış	mm (pus) (WNA)	mm (pus) (S) nin altında
Kereste - tropik	mm (pus) (LT)	mm (pus) (LS) nin üstünde
Kereste yaz	mm (pus) (LS)	mm (pus) (S) nin üstünde
Kereste kış	mm (pus) (LW)	mm (pus) (LS) nin altında
Kuzey Atlantik Kereste kış	mm (pus) (LWNA)	mm (pus) (LS) nin altında

NOT . Tatbik edilmeyen friboard ve yükleme sınırları mevkilerinin belgede gösterilmesine lüzum yoktur

Kereste'den gayri diğer bütün friboardlar için tatlı su azaltılması
mm (pus) Kereste friboardu için mm (pus)

Bu friboardun ölçüldüğü guverte çizgisinin üst kenarı gemi bordasında guvertesinin üst kenarından mm (pus) dir

ANNEX III

CERTIFICATES

International Load Line Certificate (1966)

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

(full official designation of the country)

by (full official designation of the competent person or organization

recognized under the provisions of the International Convention

on Load Lines, 1966

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Length (L) as defined in Article 2 (8)

Freeboard assigned as

Type of ship

* { A new ship
An existing ship

{ Type «A»
Type «B»
Type «B» with reduced freeboard
Type «B» with increased freeboard

Freeboard from deck line

Load line

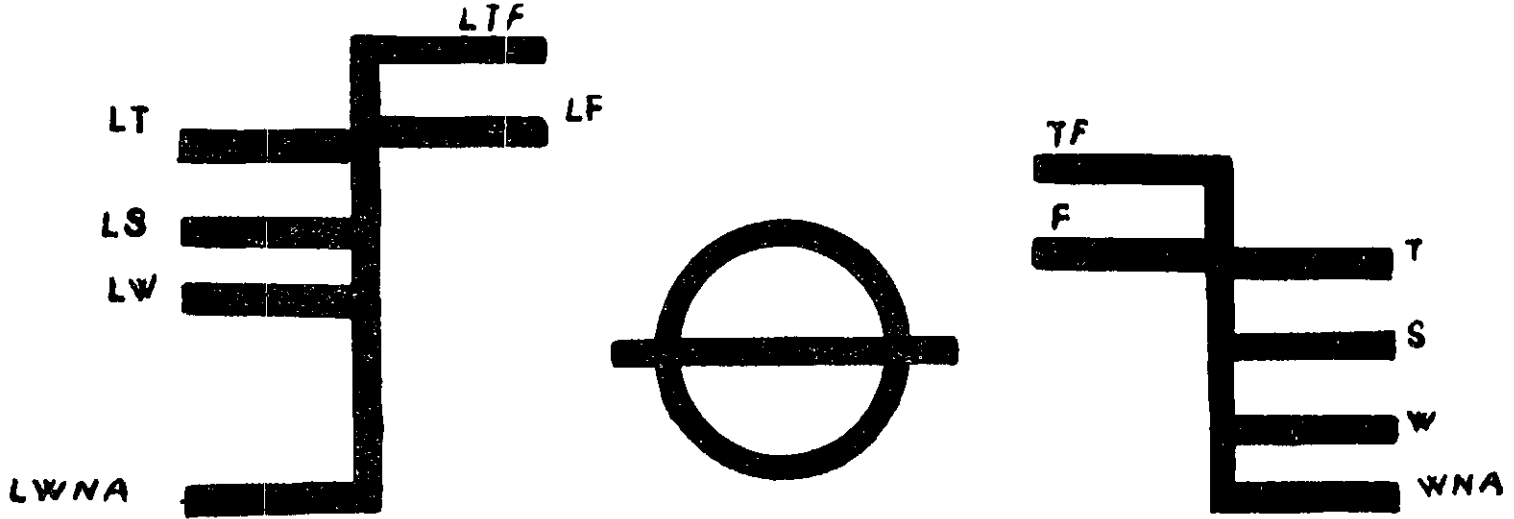
Tropical	mm (inches) (T)	mm (inches) above (S)
Summer	mm (inches) (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter	mm (inches) (W)	mm (inches) below (S)
Winter North Atlantic	mm (inches) (WNA)	mm (inches) below (S)
Timber tropical	mm (inches) (LT)	mm (inches) above (LS)
Timber summer	mm (inches) (LS)	mm. (inches) above (S)
Timber winter	mm (inches) (LW)	mm. (inches) below (LS)
Timber winter North Atlantic	mm (inches) (LWNA)	mm (inches) below (LS)

NOTE Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate

* Delete whatever is inapplicable.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber
mm (inches) For timber freeboards mm (inches)

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is mm (inches) deck at side



İlk veya periyodik muayenenin tarihi

Bu geminin muayene edildiği ve 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinin hükümlerine uygun olarak fribordlarının tayin edildiği ve yukarıda gösterilen yükleme sınırlarının markalandığı tasdik olunur

Bu belge, Sözleşmenin 14 (1) (c) maddesi gereğince periyodik kontrollara tabi olmak şartıyla tarihine kadar muteberdir.

(..... de,
(Belgenin verildiği maha) tarihinde verilmiştir
(Belgenin verildiği tarih)

(Belgeyi veren resmi şahsın imzası)
ve/veya
(Belgeyi veren makamın mühürü)

Belge imza edilmiş ise, aşağıdaki paragraf ilâve edilecektir :
Aşağıdaki imza sahibi, mezkûr makamın kendisini bu belgeyi vermeye yetkili kıldığını beyan eder

İmza

NOT : 1. Bir gemi nehr veya iç sularda bulunan bir limandan hareket ettiği takdirde, hareket noktası ile deniz arasında kullanacağı yakıt ve diğer bütümün malzemenin ağırlıklarına tekabül eden miktar kadar geminin daha derine yüklenmesine musaade edilecektir.

2. Birim yoğunluğundaki tatlı suda bulunur, bir geminin yükleme sınırı, yukarıda gösterilen tatlı su azaltılmasına tekabül eden miktar kadar yükseltilebilir. Yoğunluğun birden farklı olması halinde, yükleme sınırı, 1,025 ile fülî yoğunluk arasındaki farka tekabül eden miktar kadar yükseltilebilir.

Belgenin arka tarafı

Sözleşmenin 14 (1) (c) maddesi gereğince yapılan periyodik kontrolda bu geminin, Sözleşmenin alâkalı hükümlerine uygun bulunduğu tasdik olunur.

Mahal Tarih
Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.
Mahal Tarih
Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.
Mahal Tarih
Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.
Mahal Tarih
Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.

Bu geminin, Sözleşmenin hükümlerine uygun bulunması hasebile, bu belgenin yürürlük müddeti, Sözleşmenin 19 (2) maddesi gereğince tarihine kadar temdit edilmiştir.

Mahal Tarih
Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü

Date of initial or periodical survey

This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

This certificate is valid until, subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at

(Place of issue of certificate)

..... 19 .
(Date of issue)

(Signature of official issuing the certificate
and/or
(Seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added :

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTES : 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

Reverse of Certificate

This is to certify that at a periodical inspection required by Article 14 (1) (c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.
Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.
Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.
Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, the validity of this certificate is, in accordance with Article 19 (2) of the Convention, extended until

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority

BEYNELMİLEL FRİBORD MUAFİYET BELGESİ

(Resmî Mühür)

(Memleketin tam resmî adı)

Hükümetin yetkisi altında

(1966) Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi Hükümlerine

göre tanınan kompetan şahıs veya teşkilâtın tam resmî adı)

tarafından 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi hükümlerine göre verilmiştir.

Gemi adı	Tanınma işareti	Tescil limanı

Yukarıda mezkûr geminin, 1966 Sözleşmesinin madde 6 (2), madde 6 (4) + göre, işbu Sözleşmenin hükümlerinden muaf tutulduğu tasdik olunur.

Geminin muaf tutulduğu Sözleşmenin madde 6 (2) deki hükümler şunlardır.

* Tatbiki mümkün olmayanları çıkartınız

Madde 6 (4) gereğince bahsedilen muafiyet .

den
ya

sefer içindir.

Madde 6 (2) veya madde 6 (4) gereğince bahsedilen muafiyet için, var ise şartları :

Bu belge, lüzumu halinde Sözleşmenin 14 (1) (c) maddesi gereğince periyodik kontrollara tabi tutulmak şartıyla tarihine kadar muteberdir.

dan verilmiştir.

(Belgenin verildiği mahal)

19

(Belgenin verildiği tarih)

Belgeyi veren resmî şahsın imzası
ve/veya

(Belgeyi veren Makamın mühürü)

İmza edildiği takdirde, aşağıdaki paragraf ilâve edilmelidir.

Aşağıdaki imza sahibi, mezkûr Makamın kendisini bu belgeyi vermeye yetkili kıldığını beyan eder.

İmza

Belgenin arka tarafı

Bu geminin bu muafiyeti bahşeden şartlara uygunluğunun devam etmekte olduğu tasdik olunur.

Mahal Tarih

Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.

Mahal Tarih

Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.

Mahal Tarih

Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.

Mahal Tarih

Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü.

Bu geminin bu muafiyeti bahşeden şartlara uygunluğu devam etmektedir, ve Sözleşmenin 19 (4) (a) maddesi gereğince, bu belgenin yürürlük müddeti tarihine kadar temdit edilmiştir

Mahal Tarih

Belgeyi veren Makamın imza ve/veya mühürü

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

(full official designation of the country)

by (full official designation of the competent person or organization

recognized under the provisions of the International Convention

on Load Lines, 1966)

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry

This is to certify that the above-mentioned ship is exempted from the provisions of the 1966 Convention, under the authority conferred by Article 6 (2)/Article 6 (4)* of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under Article 6 (2) are :

The voyage for which exemption is granted under Article 6 (4) is :

From :

To :

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either Article 6 (2) or Article 6 (4) :

* Delete whichever is inapplicable.

This certificate is valid until subject, where appropriate, to periodical inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at

(Place of issue of certificate)

19

(Date of issue)

(Signature of official issuing the certificate)

and/or

(Seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added :

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

Reverse of Certificate

This is to certify that this ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

This ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted and the validity of this certificate is, in accordance with Article 19 (4) (a) of the Convention, extended until

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority

TAVSİYELER

Konferans tarafından kabul edilen tavsiyeler aşağıdadır

TAVSİYE 1

1930 Uluslararası Yükleme Sınırı Konferansından çekilme

Konferans şunları tavsiye etmiştir .

(1) Hükümetler 1966 Yükleme Sınırı Sözleşmesini mümkün en erken bir tarihte kabul etmeli, ve Sözleşmeye dahil olur olmaz 1930 Milletlerarası Yükleme Sınırı Sözleşmesinden çekilmeli, ve birbirleriyle işbirliği yaparak karşılıklı çekilmelerini, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinin yürürlüğe girmesinden 2 sene sonraki bir tarihte tahakkuk ettirilmelerini sağlamalıdır

(2) 1930 Sözleşmesinden çekilen Hükümetler, 1966 Sözleşmesinin mevcut gemilerle ilgili hükümlerini, ve özellikle madde 4 (4) u dikkat nazarında bulundurulmalıdır

TAVSİYE 2

1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine tabi olmayan gemiler

Konferans, akit Hükümetlerden herhangi birini,

(1) Boyları 24 metreden (79 kadem'den) küçük beynelmül seferler yapan yeni gemilerinde,

(2) Tonilâtosu 150 gros tondan aşağı olan mevcut gemilerinde,

(3) Kabotaj seferlerinde çalışmalarına rağmen normal olarak beynelmül seferlerde rastlanan aynı açık deniz tehlike ve şartlarına maruz gemilerinde,

tatbik ettikleri kaideleri, pratik ve makul hatler tahtında, 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi hukuk ve prensipleri çerçevesi içinde bulundurulmasını, tavsiye eder

TAVSİYE 3

Balıkçı tekneleri için asgari frıbordlar

Konferans, balıkçı teknelerine ait yükleme sınırlarının tayını imkânını muzakere ederek, Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilâtının bu gibi teknelere ait asgari frıbordları hakkında yapılan etudlerin takibini, ve balıkçı teknelerinin asgari frıbordları için beynelmül standartların tesbitini tavsiye etmiştir

TAVSİYE 4

Sözleşmenin takviyesi

Konferans, denizde can ve mal emniyeti bakımından, 1960 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi ile 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesinin ortak amaçlarını nazari dikkate alarak, Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilâtı tarafından işbu iki Sözleşme hükümlerinin aralarındaki münasebetlerden terkip edilmiş tek bir Uluslararası Sözleşmenin ne şekilde yapılacağına teklif edilmesini, tavsiye etmiştir

TAVSİYE 5

İç sular ile deniz arasındaki sınırlar

Konferans, bir akit Hükümet tarafından, talep karşısında diğer herhangi bir akit Hükümetin 1966 Uluslararası Yükleme Sınırları Sözleşmesinin 12 (2) maddesi amaçlarına uygun olarak kullanılmak üzere, iç sular ile deniz arasındaki sınırların özelliklerinden faydalandırılmasını tavsiye etmiştir.

Recommendations

The following are the Recommendations adopted by the Conference

RECOMMENDATION 1

Denunciation of the International Convention respecting Load Lines, 1930

The Conference recommends

(1) that Governments should accept the International Convention on Load Lines, 1966, at as early a date as possible and that the Governments which become Parties to that Convention should denounce the International Convention respecting Load Lines, 1930, and should co-operate with one another with a view to ensuring that their respective denunciations become effective on a date two years after the date on which the 1966 Convention comes into force;

(2) that Governments denouncing the 1930 Convention should bear in mind the provisions of the 1966 Convention relating to existing ships, in particular Article 4 (4).

RECOMMENDATION 2

Ship not subject to the International Convention on Load Lines, 1966

The Conference recommends that such regulations as may be made by any of the Contracting Governments relating to

(1) its new ships of less than 24 metres (79 feet) in length on international voyages;

(2) its existing ships of less than 150 tons gross engaged on international voyages;

(3) its ships engaged on national voyages of an exposed nature, embracing the same hazardous elements as are normally encountered on international voyages

should, so far as practicable and reasonable, be framed in accordance with the principles and provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

RECOMMENDATION 3

Minimum Freeboards for Fishing Vessels

The Conference, having discussed the possibility of assigning load lines to fishing vessels, recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should pursue studies on the minimum freeboard for such vessels with a view to establishing recommended international standards for minimum freeboard of fishing vessels

RECOMMENDATION 4

Consolidation of Conventions

The Conference, recognizing the common aims of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 and the International Convention on Load Lines, 1966, concerning the safety of life and property at sea, recommends that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization should consider the relationship between the provisions of the two Conventions with a view to suggesting how they could be consolidated in a single international convention

RECOMMENDATION 5

Boundaries between Inland Waters and the Sea

The Conference recommends that each Contracting Government should make available to any other Contracting Government, on request, particulars of the boundaries between inland waters and the sea which it will use for the purposes of Article 12 (3) of the International Convention on Load Lines, 1966.

İÇİNDEKİLER**Sayfa****Kararname**

6/10027 Denizcilik ile İlgili 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Konferansının Nihai Kararına Katılmamızın Kabulüne Dair Karar	1
--	---

Yüksek Seçim Kurulu Kararları

Yüksek Seçim Kurulunun 685, 686 ve 758 Sayılı Kararları	47
---	----

Genelgeler

İhracat İşlerine Dair Sirküler Anlaşmalar: (68/31)	48
İthalât İşlerine Dair Sirküler Anlaşmalar: (68/32)	48

İlanlar

48