

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ UYGULAMA TALİMATI

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Tanımlar

Amaç :

Madde 1- (1) Bu Uygulama Talimatı, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü maddelerinin uygulanmasında açıklayıcı ve detaylandırıcı bir rehber olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar :

Madde 2- (1) Bu Uygulama Talimatı'nda geçen;

- a) **İdare:** T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nı,
- b) **Tüzük:** Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü,
- c) **TBGTH:** Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,
- ç) **Kritik Bölgeler:** İstanbul Boğazı'nda Kanlıca-Vaniköy, Çanakkale Boğazı'nda Nara-Kilitbahir Burnu arasındaki bölgeleri,
- d) **Tehlikeli yük taşıyan gemi:** IMO'nun IMDG Kodu sınıf 3 yükleri taşıyan tankerler ile IMO'nun IMDG Kodu kurallarına göre 1 - 2 - 5.1 - 5.2 - 6.2 - 7 sınıflarında tanımlanan yükleri taşıyan veya tehlikeli gazlardan arındırılmamış tüm gemileri,
- e) **IMO:** Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,
- f) **IMDG Kod:** Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu'nu,
- g) **GT:** Gros Ton'u
- ğ) **Klas Kuruluşu:** Geminin Bayrak Devleti tarafından yetkilendirilmiş kuruluşu,
- h) **Komisyon:** Liman Başkanlığından bir uzman, Kılavuzluk teşkilatından bir Baş Kılavuz Kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir Baş Operatör'den oluşan ve geçiş şartlarını belirleyen Komisyonu,
- ı) **SOLAS :** Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'ni,
- i) **AAKKM:** Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ni,
- j) **Büyük gemi:** Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemileri,
- k) **Derin su çekimli gemi:** En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemileri,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Kurallar

AIS ve GYRO Pusula

Madde 3- (1) SOLAS ve ekleri kapsamına giren Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerde manyetik pusulaya ilave olarak, SOLAS ve eklerinde belirtildiği şekilde Gyro Pusula, Radar(lar) ve Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) düzgün çalışır vaziyette bulunacaktır.

Uğraksız Geçişlerin Bozulmadığı Durumlar

Madde 4- (1) Uğraksız geçiş yapan gemilerin TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik organizasyonu ve/veya olumsuz hava/deniz şartları nedeniyle demir yerlerinde 48 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.

Yetişen Gemi

Madde 5- (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda önde giden yavaş gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce ilgili TBGTH Merkezinden bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve TBGTH Merkezinden onay aldıktan sonra pruvasındaki gemiye geçme niyetini bildirerek geçiş manevrasını tek rotadayken gerçekleştirmeye çalışacaktır.

Teknik Yeterliliklerini/Denize Elverişliliklerini Kaybeden Gemiler

Madde 6- (1) Türk Boğazları'na girişten önce, Tüzüğün 5 inci maddesinde ve bu Talimatın 3 üncü maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin boğaz geçişleri; geminin klas kuruluşu veya geminin klassız olduğu durumlarda Gemi Sörvey Kurulu (GSK) Uzmanı tarafından düzenlenecek rapora istinaden ve

ilave geçiş şartları olmadan, geminin geçişine müsaade edilmediği durumlarda ise bu raporla birlikte, Komisyon tarafından belirlenen geçiş şartları çerçevesinde sağlanır.

Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları

Madde 7- (1) Emniyetli boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli geçişleri;

- a) Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler, toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler ile boylarına bakılmaksızın boğaz geçişi yaptırılmak istenen platform ve yüzer havuz cinsi cisimler,
- b) Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler,
- c) Arızalı olarak boğazlardan geçirilmek istenen gemiler, (4'üncü Bölüm 17'inci madde hükümleri uygulanır.)
- ç) Boğaz içinde kaza (çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.) yapan gemiler, (4'üncü Bölüm 17'inci madde hükümleri uygulanır.)
- d) Boğaz içinde akıntıya karşı karaya göre 4 mil/saat sürat yapamayacak ancak boğaz geçişi yapmak isteyen gemiler, (3'üncü Bölüm 15'inci madde hükümleri uygulanır)
- e) İstanbul Boğazı için hava çekimi 54-58 metre olan gemiler.

(2) (1)inci fıkranın (a) bendinde belirtilen gemi/yedekliler, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, Çanakkale Boğaz geçişleri için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki boğazdan geçişler için İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemi/yedeklilerin boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

(3) (1)inci fıkranın (b) bendinde belirtilen yedekliler, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını ilgili TBGTH Merkezine yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu yedeklilerin boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları TBGTH Merkezi tarafından tespit edilerek, ilgili Liman Başkanlıkları ve acentesine bildirilir.

(4) (1)inci fıkranın (e) bendinde belirtilen gemiler, acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, İstanbul Liman Başkanlığına seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin İstanbul Boğazı'ndan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir.

(5) Türk Boğazları'ndan çekerek yedekleme haricindeki diğer yedekleme şekilleri ile geçiş İdarenin iznine bağlıdır.

(6) Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılacaktır.

(7) Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları'ndan geçirilemez.

(8) Yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metreden az olan yedeklemelerde en az 25 metre yedek halatı, yedek çeken ile çekilenin toplam boyu 150 metre ve üzeri olan yedeklemelerde en az 50 metre yedek halatı kullanılır.

(9) İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis durumu aşağıdaki gibi olacaktır.
Toplam yedek boyu:

- a) 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 20 ton olan bir römorkör,
- b) 100-150 metre arasında olanlar için çeki gücü en az 30 ton olan bir römorkör,

- c) 150–200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan römorkör(ler),
d) 200–250 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 65 ton olan römorkör(ler),
e) 250 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 85 ton olan römorkör(ler).

Risk Altındaki Gemiler

Madde 8- (1) İdare adına TBGTH Merkezlerinin akıntı, görüş şartları, tek yönlü trafik organizasyonu veya diğer nedenlerden dolayı boğaz trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya aldığı durumlarda; ilgili TBGTH Merkezi kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemileri, Liman Başkanlığının bilgisi dâhilinde kılavuz kaptan ve römorkör(ler) eşliğinde boğazlara alabilir.

(2) Kılavuz kaptan ve/veya römorkör hizmetinin verilemediği durumlarda, kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemiler, TBGTH Merkezlerinin bilgi, uyarı ve tavsiyelerini dikkate almaları ve gerekli görüldüğünde verilecek talimatlara uymaları koşuluyla kılavuz kaptan ve/veya römorkör(ler) olmadan boğazlara alınabilirler.

Nükleer Güçle Yürütülen, Nükleer Yük veya Atık Taşıyan, Tehlikeli ve/veya Zararlı Yük veya Atık Taşıyan Gemiler

Madde 9- (1) Tüzükte belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, İdarece geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından geçişleri TBGTH Merkezleri tarafından gündüz periyodunda, tek yönlü trafik, kılavuz kaptan ve uygun römorkör(ler) refakatinde yaptırılır.

Yerel Deniz Trafiği

Madde 10- (1) Yerel deniz trafiğine ait gemiler, buldukları bölge için yayınlanmış veya yayınlanacak olan “Yerel Deniz Trafiği Rehberi”ne uygun olarak hareket ederler.

Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Madde 11- (1) Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi;

Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen;

- a) Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce,
- b) Boyları 200 den 300 metreye kadar ya da su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce,
- c) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazları'na girmeden en az 72 saat önce,
- d) Marmara Denizi limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle-500 GT ve daha büyük gemiler ise kalkışlarından en az 6 saat önce,

kaptanları, donatanları ya da İdarece yetkilendirilmiş acenteleri tarafından Ek-1'deki Seyir Planı-1'i (SP-1 raporu) doldurarak yazılı olarak ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir.

P&I Poliçesi

Madde 12- (1) Türk Boğazları'ndan geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 500 GT ve üzeri gemiler ile SOLAS'a göre milli tonaj hakkını kullanan gemiler;

- a) Herhangi bir kaza durumunda gemilerin kurtarılması, batığın çıkartılması ve gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılması ile ilgili masrafların, hizmet bedellerinin ve çevreye verilen zararların tazminini,
- b) Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini,
- c) Gemiadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmaları ile ilgili tazminatları kapsayan P&I poliçesine sahip olacaklardır.

Yukarıda belirtilen şartları içeren bir P&I poliçesi bulunmayan gemilerin Türk Boğazları'na girişlerine izin verilmeyecektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

Akıntı Koşullarında Geçiş Kuralları

Madde 13 - (1) İstanbul/Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesindeki akıntı şiddetine göre gemilerin geçiş kuralları;

a) Akıntı şiddeti 4 mil/saat veya altında olduğunda; manevra hızı, 4 mil/saatın altında olan gemiler, boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve ilgili TBGTH Merkezi tarafından tonajlarına göre refakat ve/veya cer amaçlı uygun görülecek römorkör(ler) olarak yapabilirler.

b) Akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üzerine çıktığında ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda;

1) Manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler boğaz geçişlerini yapabilirler.

2) Manevra hızı 10 mil/saat'in altında olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler boğaza alınmayacaktır.

3) Manevra hızı 10 mil/saat'in altında olan; tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemiler boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve ilgili TBGTH Merkezinin tonajlarına göre uygun göreceği römorkör(ler)i olarak yapabilirler.

c) Akıntı şiddeti 6 mil/saat veya üzerinde olduğunda ya da İstanbul Boğazı'nda lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda;

1) Deniz trafiği, uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yönden askıya alınacaktır.

2) Manevra hızı en az 12 mil/saat olan gemiler boğaz geçişlerini açık olan yönde yapabilirler.

3) Manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler boğaza alınmayacaktır.

4) Manevra hızı 12 mil/saat'in altında olan; tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemiler boğaz geçişlerini kılavuz kaptan ve ilgili TBGTH Merkezi tarafından tonajlarına göre uygun görülecek römorkörü/römorkörleri olarak yapabilirler.

ç) Akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.

d) Akıntılarla ilgili durumlar ilgili TBGTH Merkezi tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur.

Gemilerin Geçiş Kuralları

Madde 14- (1) Zorunlu haller dışında, tam boyu 200 metre ve üzerindeki tehlikeli yük taşıyan gemilerin boğaz geçişlerinde deniz trafiğinin geçici olarak askıya alınması gündüz periyodunda bir kez kuzey-güney, bir kez de güney-kuzey olmak üzere planlanacaktır.

Ancak, bekleyen gemi sayısı, demir yeri durumu ve hava şartları göz önüne alınarak bahse konu planlama değiştirilebilir veya gün boyunca sadece tek bir yönden uygulanabilir. Tehlikeli yük taşıyan bir geminin karşısından boyu ne olursa olsun LPG ve LNG tankerleri boğazlara alınmaz.

a) İstanbul Boğazı İçin;

1) Tam boyları 250 metre ve üzeri tüm gemilerin boğaz geçişleri gündüz periyodunda olacaktır.

2) Tam boyları 150 metre ve 200 metre arası tehlikeli yük taşıyan gemiler; Kritik bölgede tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 100 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemi boğazdan içeri alınmaz.

3) Tam boyları 200 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemiler; Boğaz geçişleri gündüz periyodunda olacak ve deniz trafiği tek yönlü olarak askıya alınacaktır. Tam boyları 250 metre ve üzeri tankerlerin boğaz geçişlerini seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından kılavuz kaptanlı ve römorkör(ler) refakatinde yapmaları şiddetle tavsiye edilecektir.

4) Tam boyları 150 metre ve 300 metre arası tehlikeli yük taşımayan gemiler;
Tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi veya boyu ne olursa olsun LNG veya LPG tankerleri ile kritik bölgede karşılaştırılmaz.

b) Çanakkale Boğazı İçin;

1) Tam boyları 250 metre ve üzeri derin su çekimli gemilerin boğaz geçişleri gündüz periyodunda olacaktır.

2) Tam boyları 150 metre ve 200 metre arası tehlikeli yük taşıyan gemiler;
Kritik bölgede tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemi boğazdan içeri alınmaz.

3) Tam boyları 200 metre ve 250 metre arası tehlikeli yük taşıyan gemiler;
Boğaz geçişleri gündüz periyodunda olacaktır. Kritik bölgede tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemiler ile tam boyu 200 metre ve üzeri hiçbir gemi boğazdan içeri alınmaz.

4) Tam boyları 250 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemiler;
Boğaz geçişleri gündüz periyodunda olacaktır. Kritik bölgede tam boyu 100 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri tehlikeli yük taşıyan gemiler ile tam boyu 200 metre ve üzeri hiçbir gemi boğazdan içeri alınmaz.

5) Tam boyları 200 metre ve 300 metre arası tehlikeli yük taşımayan gemiler;
Tam boyu 200 metre ve üzeri başka bir gemi veya boyu ne olursa olsun LPG veya LNG tankerleri ile kritik bölgede karşılaştırılmaz.

Yolcu Gemileri, Yüklü Canlı Hayvan Gemileri ve Tarifeli Ro-Ro Gemileri

Madde 15- (1) Tehlikeli yük taşıyan gemi veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; İstanbul Boğazı'nda, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazı'nda ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri ve tarifeli Ro-Ro gemileri kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

(2) Akıntı ve görüş nedeniyle boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda ise TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, söz konusu gemiler kılavuz kaptanlı ve/veya römorkör(ler) eşliğinde boğazlara alınabilirler.

(3) Yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri ve tarifeli Ro-Ro gemileri her durumda genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak geçiş önceliğine sahiptirler.

Anlaşmalı ve Tarifeli Doğal Gaz Gemileri

Madde 16- (1) Anlaşmalı ve Tarifeli Doğal Gaz Gemileri;

- a) Boğaz geçişlerini gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.
- b) Boğaz geçişlerini çeki gücü en az 30 ton olan 2 adet römorkör refakatinde yapacak ve boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır.
- c) İstanbul Boğazı'nda, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazı'nda ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan gemileri ve tarifeli Ro-Ro gemileri kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Karaya Oturma, Arıza ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar

Madde 17- (1) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma, kaza ve arıza durumlarında Tüzüğün 15'inci maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

(2) Boğaz içinde kaza (çatma, çatışma, karaya oturma, yangın v.s.) yapan gemiler; geçişlerinin tamamlanması veya yeniden geçiş planı yapılabilmesi amacıyla acenteleri vasıtasıyla Çanakkale Boğazı için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki boğaz için İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlar ile ilgili tüm bilgileri havi yazılı müracaatlarını yaparlar. Gemi Sörvey Kurulu (GSK) Uzmanı tarafından yapılacak inceleme/sörvey sonrasında düzenlenecek raporda; ilave geçiş şartları olmadan geminin geçişine müsaade edilmediği durumlarda, seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve Liman Başkanlığı tarafından acentesine bildirilir. Komisyon tarafından belirlenen geçiş şartları çerçevesinde boğaz geçişi sağlanır.

a) TBGTH Merkezleri Tarafından Yapılacaklar;

- 1) Meydana gelen olayın ve geminin niteliği, yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak ivedilikle olay yerine can kurtarma amaçlı tahlisiye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör gönderir. Başta AAKKM ve Liman Başkanlığı olmak üzere ivedilikle ilgili tüm birimlere bilgi verir.
- 2) Boğaz geçişi başladıktan sonra, arıza meydana gelen gemilere kılavuz kaptan ve römorkör sevk edilir.
- 3) Arızasını Kılavuz Kaptan ve ilgili TBGTH Merkezinin uygun gördüğü zaman içerisinde gideren gemilerin boğaz geçişlerini tamamlar.
- 4) Arızasını Kılavuz Kaptan ve ilgili TBGTH Merkezinin uygun gördüğü zaman içerisinde gideremeyen gemileri uygun demir yerine sevk eder. Boğaz içerisinde demirletilmiş olması halinde 24 saat içinde seyrine engel arızanın giderilmesi ve bunun gemi kaptanı tarafından beyan edilmesi halinde, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 15 inci maddesine dayanarak, kılavuz kaptanlı olarak boğaz geçişine devam etmesi için izin verir. Bu süre gerekli görüldüğü takdirde 72 saate kadar uzatılabilir, bu süre içerisinde arızasını gideremeyen gemiler Liman Başkanlığı tarafından resen boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırılır.
- 5) Seyrüseferle ilgili gerekli önlemler alınarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir, deniz trafiğini boğaz geçişleri için geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alabilir.
- 6) Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik ayırım şeritleri dışında ve diğer gemilerin boğaz geçişlerine büyük engel teşkil etmeyecek mevkide demirlemek zorunda kalan gemiler için meteorolojik ve hidrolojik koşullar ile geminin niteliği, geçişi emniyetli demir yerine geçilmesi, geminin o mevkideki demir pozisyonuna göre Akademi Trafik Kurulunca ve geminin demirlediği mevkide bulunması, Bu süre boyunca arızanın ve çevrenin emniyetini sağlamak için, geminin yerine, tipine ve büyüklüğüne göre refakatte römorkör(ler) bulundurur.
- 7) Kaza, arıza veya karaya oturma durumlarında yapılan tahkikat neticesinde Liman Başkanlığı tarafından seyrine izin verilen gemi/gemiler boğaz geçişi yapacaksa, geçişi kılavuz kaptanlı olarak yaptırır.
- 8) Geminin Marmara Denizi'nde Trafik Ayırım Şeritleri içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için azami 2 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını giderememiş olması ve Trafik Ayırım Şeridi içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumu değerlendirilerek gerekirse römorkör(ler) gönderir ve geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. İlgili Liman Başkanlığına bilgi verir. Gemi boğaz geçişi yapacak ise kılavuz kaptan verilir.

b) Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:

- 1) Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar.
- 2) Gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, GSK Uzmanı ve olayın niteliğine göre su altı sörveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyetin olay yerine ivedilikle intikalini sağlar. Teknik heyet tarafından yapılan incelemelerin bir "Sörvey Tespit Raporu" (EK-2) haline getirilmesini sağlar. Sörvey Tespit Raporunun hazırlanması aşamasında, arıza ve kazanın şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.
- 3) İstanbul ve Çanakkale Boğazları sınırları içerisi ve boğaz girişlerine 2 mil mesafe içinde kalan alan haricinde meydana gelen, kaza, arıza veya karaya oturma durumlarında; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile ilgili operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sörveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.) aldırır. Olay yerine ulaşma imkânları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan ve/veya römorkör(ler) ile yapılmasını sağlar.
- 4) Karaya Oturma Durumunda; gemi kaptanı tarafından kendi imkanları ile kurtulma talebinde bulunulması halinde, sualtı sörvey raporu gemi kaptanına verilerek kurtulma planı istenir. Söz konusu kurtulma planı en fazla 3 saat içinde Teknik Heyete sunulacaktır. Sunulan kurtulma planı gemide bulunan Teknik Heyet tarafından, sualtı sörvey raporu da göz önünde bulundurularak değerlendirilir ve sonuç gemi kaptanına en geç 6 saat içerisinde bildirilir. Gemi kaptanının sunmuş olduğu kurtulma planının uygun görülmesi halinde, "Sörvey Tespit Raporu" (EK-2) Liman Başkanı adına GSK Uzmanı tarafından imzalanarak gemi kaptanına verilir ve Liman Başkanlığı tarafından gemiye Kılavuz Kaptan ve Kurtarma Uzmanı (Sadece boğaz içinde meydana gelen karaya oturmalarda) gönderilmesi sağlanarak geminin kendi imkanları ile kurtulması için süre verilir. Bu süre İstanbul ve Çanakkale Boğazları içerisinde en fazla 6 saat, Marmara Denizinde ise 48 saat ile sınırlıdır.

Gemi kaptanı tarafından en fazla 3 saat içinde kurtulma planının sunulmaması veya sunulan planın Teknik Heyet tarafından uygun görülmemesi veya gemi kaptanına kurtulma planının uygulanmasına yönelik verilmiş olan süre içinde geminin kendi imkanlarıyla kurtulamaması durumunda, gemi kaptanı tarafından kurtarma-yardım talebinde bulunulmasa dahi, Liman Başkanlığınca, bölgede bir an önce seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne kurtarma-yardım hizmeti resen verilir. Kurtulma veya kurtarılmanın gerçekleşmesine müteakip, gemi gerekli işlemlerin yapılabilmesi için römorkör(ler) eşliğinde uygun bir demir yerine demirletilir.

- 5) Liman Başkanlığınca yapılan idari tahkikatın bitirilmesi ve deniz kazalarının incelenmesine ilişkin işlemlerin tamamlanmış olması şartı ile teknik olarak seyrine engel bir durum bulunmadığı tespit edilen ve hakkında olumlu sörvey raporu düzenlenen geminin seyrine izin verir.

c) Gemi Tarafından Yapılacaklar;

- 1) Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma meydana gelmesi veya Tüzüğün 5 inci maddesinde ve bu Talimatın 3 üncü maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi verecektir.
- 2) Deniz kirliliğinin önlenmesi ile can emniyetinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç, gemiler; kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, yük tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler için kesinlikle kimyasal madde kullanmayacaktır.
- 3) Kaza, arıza veya karaya oturan gemi Liman Başkanlığı bilgisi dâhilinde veya liman başkanlığı adına ilgili TBGTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

Kurtarma Yardım Hizmetleri;

Madde 18- (1) Kaza, arıza veya karaya oturma durumlarında seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla, gemi ve gemi personeline kurtarma yardım hizmeti sağlamak için hızlı ve etkin bir şekilde müdahale edilmelidir.

(2) Kurtarma hizmeti sürecinde, tehlikenin açıkça devam ettiği durumlara münhasır olmak üzere, kurtarılan gemileri tekrar tehlikeye düşürmemek amacıyla, kurtarma faaliyetinin devamı niteliğinde ve faaliyetin bir parçası olması ve gerekli diğer işlemlerin daha sonra ikmal edilmesi kaydıyla, kazazede gemi Liman Başkanlığının bilgisi ve dâhilinde ilgili TBGTH Merkezinin koordinesinde daha sığınaklı bölgeye veya tamir bölgesine götürülebilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Son Hükümler

Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat

Madde 19- (1) Bu Talimatın yayınlanması ile 26/12/2006 tarihli ve 28415 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

Madde 20- (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 21- (1) Bu Talimat hükümlerini Denizcilik Müsteşarlığı yürütür.

EK-1

SP 1 RAPORU FORMU

Kodu	Anlamı
A	Gemi Adı, Çağrı İşareti, Bayrağı, IMO Numarası, MMSI Numarası
B	Tarih Ve Zaman
C	Mevkisi (Enlem/Boylam)
F	Devamlı Manevra Sürati (Ondalık Kısmı İle Knots Olarak)
G	Kalkış Limanı
H	Boğaza Giriş Tarihi Ve Zamanı
I	Variş Limanı
J	Kılavuz Kaptan İsteği (Evet/Hayır) İstanbul Boğazı Marmara Denizi Çanakkale Boğazı
O	Başta ve Kıçta Su Çekimi, Azami Hava Çekimi (Boğaz Girişinde)
P	Yük (Yükün Cinsi ve Miktarı)
Q	Arıza/Hasar/Yetersizlik/Diğer Kısıtlayıcı Nedenler
R	Tehlikeli, Nükleer ve Kirletici Yük İle İlgili Açıklama (UN No/Adı/Klası/Miktarı)*
T	Gemi Acentesi ve/veya Temsilcisi ve Vergi No'su / Gemi Kaptanının Adı/Soyadı
U	Gemi Tipi/Tam Boy/En(metre)/GT/NT Tankerlerin tek/çift cidar olma durumu / Geminin inşa yılı
W	Personel Sayısı
X	P&I Sigorta Bilgisi (P&I Klüp Adı/Police No/Geçerlilik Tarihi ile kaza ve çevre klorlarını içerdiğine dair beyan) Son PSC Tarihi, Mevcut Yağ-Yakıt Miktarı (F/O, D/O, L/O)

* Yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir.

SORVEY TESPİT RAPORU / SURVEY INVESTIGATION REPORT

1	GEMİNİN ADI/ÇAĞRI İŞARETİ (Ship's name / Call Sign)		2	MİLLİYETİ (Nationality)	
3	BAĞLAMA LİMANI (Port of Registry)		4	SAHİPLERİ (Owners)	
5	GEMİNİN TİPİ (Type of Ship)	6	İNŞAA TARİHİ (Date of Built)	9	
7	GROS TONAJI (Gross tonnage)	8	NET TONAJI (Net tonnage)	KAPTANIN ADI (Captain's Name)	
10	DWT:	11	TPC: (Ton per cm):	12	
13	MÜRETTEBAT ADEDİ (Number of crew)	14	YOLCU ADEDİ (Number of passengers)	15	
16	KALKIŞ LİMANI (Departure Port)		17		
18	VARIŞ LİMANI (Destination Port)		19		
20	GEMİDEKİ MEVCUT SU, YAKIT VE YAĞ MİKTARI (Bunkers onboard)		21		
	F.W:	F.O:	BALAST MİKTARI (Total Ballast Onboard)		
	D.O:	L.O:			
22	OLAY MEVKİSİ (Exact position of stranding)		23		
24	OLAY ANINDAKİ GEMİ SÜRATİ (Prestranding Speed)				
25	OLAYIN TARİH VE SAATİ (Date and time of stranding)				
26	OTURMA HALİNDE GEMİ PRUVASI İLE DAHA SONRA PRUVASINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER (Ships heading at the time of stranding and whether it has altered subsequently)				
27	GEMİNİN OTURMADAN ÖNCE ÇEKTIĞİ SU (Drafts before stranding)	ISKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	28	
		F			
		M			
30	GEMİNİN OTURDUKTAN SONRA ÇEKTIĞİ SU (Drafts after stranding)	ISKELE (Port)	SANCAK (Starboard)	29	
		F			
		M			
31	ŞU ANA KADAR BOŞALTIM OLUP OLMADIĞI / OLDU İSE MİKTARI (Whether any discharge operation carried out up till now / amount of discharging)		32		
			KAZA KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİ Evet / Hayır (Oil Pollution observed from casualty. Yes/No)		
KAZAZEDE GEMİNİN KURTULMA ÇALIŞMALARINI İÇİN VERİLEN SÜRENİN					
BAŞLANGICI (Commenced On) :			BİTİŞİ (Completed on) :		
33	TARİH (Date)		TARİH (Date)		
	SAAT (Time)		SAAT (Time)		
34	GEMİ KAPTANI (Master)		LİMAN BAŞKANI ADINA (On Behalf of Harbour Master)		

KAPTANIN DİKKATİNE

1- Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma durumunda derhal ilgili Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine bilgi vermeniz gerekmektedir.

2- Hiç bir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları (balast, kargo tahliyesi/transferi makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler) kesinlikle yapılmaz ve ilgili Gemi Trafik Hizmetleri Merkezinin tavsiye/talimatı uygulanır.

3- Gerekli sörveylerin yapılması amacıyla Liman Başkanlığında görevli gemi Sörvey Kurulu Uzmanı ve olayın niteliğine göre su altı sörveyi için balıkadamlar ve teknik ekip geminize sevk edilecektir. Ekipler geminiz hakkında gerekli bilgileri sizden soracak ve kendi check listlerini oluşturacaklardır.

4- Sörvey Tespit Raporu hazırlanarak dip yapısı, geminin konumu ve çevre kirliliği riski ile ilgili bilgiler tarafınıza verilecektir.

5- Karaya oturma durumunda kurtulma planı verilmeden önce pervane ve makine çalıştırmak, balast /yük transferi yapmak ve geminin mevcut konumunu değiştirerek daha kötü bir konuma sokacak türü hareketlerden kaçınılacaktır.

6- Liman Başkanlığınca, karaya oturan gemi kaptanından ivedilikle bir kurtulma planı istenir. Bu plan Gemi Sörvey Kurulunca incelenerek uygun görüldüğü takdirde gemiye bir Kurtarma Uzmanı ve Kılavuz Kaptan gönderilecektir. Geminin emniyeti açısından Römorkör/Römorkörler de hazır vaziyette gemi çevresinde bekleyeceklerdir. Geminin kendi imkanları ile kurtulması için hazırladığı kurtulma planının uygulanmasında (Boğaz trafiği ve çevre açısından) öngörülür bir sakınca görülmediği takdirde, Kurtulma planını uygulama sorumluluğu Kaptana ait olmak üzere geminin kurtulması için Boğazlarda en fazla 6 saat, Marmara Denizinde 48 saat süre tanınır. Bu süre içerisinde gemi kendi imkanları ile kurtulmadığı takdirde gemiden kurtarma- yardım sözleşmesi yapılması istenecektir.

7- Mukavele (T.O.F) imzalandıktan sonra en kısa zamanda kurtarma çalışmaları başlayacak ve kurtarmanın gerçekleşmesine müteakip gemi römorkörler eşliğinde emniyetli bir demir yerine çekilerek demirletilecektir.

8- Son su altı durumu, balıkadamlar tarafından kontrol edildikten sonra geminizin durumunun ve kondisyonunun, bulunduğu mahalde, herhangi bir tehlike arz etmemesi durumunda, Kurtarma Uzmanı tarafından geminizi teslim almanız istenecektir.

9- Gerekli sörveylerin tamamlanması ve verilen hizmet bedelinin tahsil edilmesi/garanti altına alınmasından sonra geminin seyrine izin verilecektir.

Yukarıdaki bilgiyi okudum ve anladım. Bu nedenle aksi herhangi bir eylem tümüyle benim sorumluluğumda olacaktır.

FOR THE ATTENTION TO THE MASTER

1- In any stranding, engine failure or casualty you should report to the related VTS immediately

2- Except the measures which will be taken without using any chemical substances in order to prevent marine pollution, you are not allowed to do salvage operations (Ballast or cargo transfers, run the engines etc.). Just follow the VTS's instructions/advices.

3- In order to make the necessary surveys, port state surveyors and according to the casualty circumstances scuba divers and technical team will be sent to your ship. Port Authorities will prepare their own checklists by getting necessary information from you about the vessel.

4- Information related with the type of ground, position of ship and risks of environmental pollution will be declared to you by the survey report

5- In case of stranding you are not allowed to run the engines and propeller, ballasting / deballasting operations, cargo operations or any other movements which will spoil the ships position before submitting the salvage plan.

6- A salvage plan will be asked immediately from the Master of vessel stranding by the Port Authority. This plan will be checked by the survey commission and if it's found satisfactory a salvage master and a pilot will be send to the ship. For the safety of the ship tug boat/boats will be waiting on stand by position around the vessel. If there is no predictable inconvenience of the plan (environmentally and for the Traffic of Strait), the salvage plan will be accepted and to execute the Salvage Plan at the responsibility of Master, the vessel will have a time period of 6 hours in the Turkish Straits and 48 hours in the Marmara Sea to salve herself by her own means. If the vessel couldn't salve herself in that period she will be asked for to sign a salvage contract.

7- After the salvage contract is signed (T.O.F) the salvage operations will start immediately and the vessel will be towed to a secure anchorage area by the tug boats after she is salved.

8- After the bottom conditions and the hull of the vessel checked by the divers if your vessel is in good condition and free of risks on that location, you will be asked to take over your vessel by the salvage master.

9- You will be allowed for sailing after the required surveys are completed and the service coasts are collected or guaranteed.

I have read and understand the above information's therefore contrary actions will fully be on my responsibility.

.....