

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç ve Tanımlar

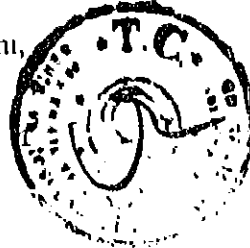
Madde 1- Amaç:

(1) Bu Uygulama Talimatı, seyir emniyeti ile can, mal ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün uygulanmasında açıklayıcı bir rehber olarak hazırlanmıştır.

Madde 2- Tanımlar:

(1) Bu Uygulama Talimatı'nda geçen;

- (a) Bakanlık : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ni,
- (b) AAKKM : Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ni,
- (c) IMDG Kod : Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu'nu,
- (ç) IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,
- (d) İdare : Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nü,
- (e) Deniz kazası : Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve ölüm, yaralanma, kaybolma, batma, maddi hasara uğrama, karaya oturma/kıyı şeridine temas, kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çatma veya başka bir gemiyle çatışma, gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesini,
- (f) Deniz olayı : Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve geminin, gemi üzerindeki insanların veya diğer kişilerin emniyetini veya çevreyi tehlike altına sokan veya düzeltilmemesi halinde tehlikeye sokabilecek olan ve deniz kazası dışında kalan olay veya olaylar silsilesini,
- (g) Askeri gemi : Bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan gemiyi,
- (ğ) Kıyı şeridi : Deniz kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,
- (h) Hayvan taşıyan gemiler: Canlı hayvan taşımak amacıyla dizayn edilmiş ve buna göre belgelendirilmiş canlı hayvan taşıyan gemiyi,
- (ı) Su aracı : Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapıyı,
- (i) Yetkilendirilmiş klas kuruluşu: İdare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşunu,
- (j) Komisyon : İlgili liman başkanının başkanlığında, liman başkanlığından en az bir Uzman, Kılavuzluk teşkilatından bir Baş Kılavuz Kaptan ile ilgili TBGTH Merkezinden bir Baş Operatör'den oluşan ve ilave geçiş şartlarına tabi gemilerin Boğazlardan geçiş şartlarını belirleyen Komisyonu,
- (k) Kritik bölgeler: İstanbul Boğazında Kaulca-Vaniköy, Çanakkale Boğazında Nara-Kilitbahir Burnu ve Gelibolu Karakova Burnu arasındaki bölgeleri,
- (l) Liman Başkanlığı: Türk Boğazları Bölgesinde yer alan ve mevzuat ile kurulmuş her bir liman başkanlığını,
- (m) KEGM : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nü,
- (n) LNG : Sıvılaştırılmış Doğalgazı,
- (o) LPG : Sıvılaştırılmış Petrol Gazını,



HİZMETE ÖZEL

- (ö) 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,
(p) TBGTH : Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'ni,
(r) Tüzüklük : Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü,
(s) Uzman : Denizcilik Sörvey Mühendisi ile sörvey yapma yetkisine haiz ve üniversitelerin denizcilik ile ilgili bölümlerinden mezun olmuş Denizcilik Uzmanı ve Denizcilik Uzman Yardımcılarını,
ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Kurallar

Madde 3- Uğraksız Geçişlerin Bozulmadığı Durumlar:

(1) Uğraksız geçiş yapan gemilerin, TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik planlaması ve/veya Boğazlardaki olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demir yerlerinde 168 saatten fazla bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmaz.

Madde 4- Yetişen Gemi:

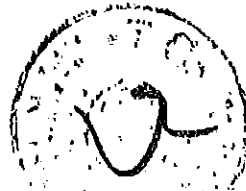
- (1) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, önde giden yavaş gemiyi geçme zorunluluğunda olan bir gemi, böyle bir geçişi ilgili TBGTH Merkezinin onayı ve talimatı doğrultusunda gerçekleştirir.
(2) İlgili TBGTH Merkezi, seyir, can, mal, çevre ve deniz trafik emniyeti bakımından emniyetli geçişi sağlamak için gerekli gördüğü yer ve durumlarda gemilerin belirli bir süre için hızlarını arttırmalarına izin verebilir.

Madde 5- Teknik Yeterliliklerini/Denize Elverişliliklerini Kaybeden Gemiler:

- (1) Marmara Denizinden girişler de dâhil olmak üzere Türk Boğazlarına girişten önce, Tüzüğün 5 inci maddesinde belirtilen teknik yeterliliklerini ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemilerin Boğaz geçişleri; liman başkanlıkları uzmanları tarafından veya idare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin Boğaz geçişine engel bir durum olmadığını belirlenmesi üzerine ilgili liman başkanlığının izniyle sağlanır.
(2) Marmara Denizinde arıza yapan ve arızasını giderdikten sonra Marmara denizi içindeki herhangi bir Türk limanına giden gemiye, varış liman başkanlığı uzmanları veya yetkilendirilmiş klas kuruluşu tarafından durum tespiti yaptırılır.
(3) Tüzüğün 5'inci maddesinin (a) fıkrası ile (b) fıkrasının 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12 ve 13. bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerin kaybedildiği durumlarda geminin geçiş şartları Komisyonca belirlenir.
(4) Tüzüğün 5'inci maddesinin (b) fıkrasının diğer bentlerinde belirtilen teknik yeterliliklerinin kaybedildiği durumlarda, Komisyon kurulmadan, kılavuz kaptan olarak ve ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde geminin geçişi sağlanır.

Madde 6- Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları:

- (1) Emniyetli Boğaz geçişi için ilave kurallara tabi olacak gemi/yedekli (iterek, çekerek, bordasında) geçişleri;
(a) Türk Boğazlarından geçiş yapacak;
i- Tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler,
ii- Toplam yedek boyu 300 metre ve üzeri yedekli geçişler,



Çanakkale Boğaz geçişleri için Çanakkale Liman Başkanlığına, İstanbul veya her iki Boğazdan geçişleri için ise İstanbul Liman Başkanlığına, seyir ve teknik hususlara ilişkin bilgileri içeren yazılı mütacaatlarını yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemi/yedekli/su araçlarının Boğazlardan emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye, KEGM'ne, diğer ilgili liman başkanlıklarına ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.

Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri, komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının sağlanması kaydıyla, planlanan ilk geçişlerinden (aynı şartları sağlamak kaydıyla) itibaren 1 takvim yılı boyunca komisyon kurulmadan aynı koşullarda sağlanır.

Konteyner ve yolcu gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler ile tam boyu 400 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemileri Boğaz geçişlerinden en az 30 gün önce ilgili liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa İstanbul Liman Başkanlığına başvurur. Bu gemilerin boğaz geçişleri İdarenin iznine tabidir.

(b) Toplam yedek boyu 300 metrenin altında olan yedekli geçişler; acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında, seyir ve teknik hususlara ilişkin tüm bilgileri içeren yazılı mütacaatlarını ilgili TBGTH Merkezine yaparlar. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu yedeklilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları TBGTH Merkezi tarafından tespit edilerek, ilgili liman başkanlıkları ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.

(c) İstanbul Boğazı için hava çekimi 54-58 metre ile Çanakkale Boğazı için hava çekimi 66-70 metre olan gemiler; acenteleri vasıtasıyla seferlerinin planlanması aşamasında ve geçişten en az 30 gün önce ilgili liman başkanlığına seyir ve teknik hususlar ile ilgili bilgileri içeren yazılı mütacaatlarını yaparlar. Geminin azami hava çekimi tanınmış bir klas kuruluşu veya geminin klas kuruluşu tarafından yetkilendirilecek bir firma tarafından tespit edilip belgelendirilecek ve geçiş öncesi liman başkanlığı ile TBGTH Merkezine yazılı olarak bilgi verilecektir. Seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek, söz konusu gemilerin Türk Boğazlarından emniyetli geçişine ilişkin ilave geçiş şartları Komisyon tarafından tespit edilir ve ilgili liman başkanlığı tarafından İdareye, KEGM'ne, diğer ilgili liman başkanlıklarına ve gemi kaptanına tebliğ edilmek üzere acentesine bildirilir.

2) Üzerinde yük olarak askeri gemi taşıyan ticari gemiler, Türk Boğazları geçişlerini askeri gemi statüsünde yapacaklardır.

3) Türk Boğazlarından yapılacak yedekli geçişler;

i) Birden fazla gemi/yedek tek bir römorkörle yedeklenerek Türk Boğazları Bölgesi Trafik Ayırım Düzeni içerisinde geçirilmez.

ii) Tüm yedekli geçişler İstanbul ve Çanakkale Boğazından gündüz periyodunda ve kılavuz kaptanlı olarak yapılacaktır.

iii) 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.

4) İdare tarafından aksi talimatlandırılmadıkça, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından yedekli geçişlerde refakat römorkörü tahsis durumu aşağıdaki gibi olacaktır:

Toplam yedek boyu;

- i) 100 metreden az olanlar için çeki gücü en az 30 ton olan bir römorkör,
- ii) 100 - 150 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 45 ton olan römorkör(ler),
- iii) 150 - 200 metre arasında olanlar için toplam çeki gücü en az 50 ton olan römorkör(ler),



HİZMETE ÖZEL

- iv) 200 metreden büyük olanlar için toplam çeki gücü en az 60 ton olan römorkör(ler),
- v) Çeşitli faktörlere bağlı olarak zaman içerisinde römorkörlerin çeki güçlerinde meydana gelen küçük değişiklikler göz önünde bulundurularak TBGTH Merkezleri tarafından römorkör/römorkörlerin tahsis edilirken toplam çeki güçlerinde (+/-) % 10 tolerans uygulanabilir.

Madde 7- Risk Altındaki Gemiler:

(1) İdare adına TBGTH Merkezlerinin, Türk Boğazlarında kurulmuş olan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan veriler doğrultusunda akıntı, görüş şartları ile tek yönlü trafik organizasyonu veya diğer nedenlerden dolayı İstanbul veya Çanakkale Boğazı trafiğini tek yönden ya da her iki yönden geçici olarak askıya aldığı durumlarda;

- a) İlgili TBGTH Merkezi kötü hava şartları veya mücbir sebepler nedeniyle can ve mal emniyeti açısından risk altındaki gemileri, ilgili liman başkanlığının bilgisi dâhilinde kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) eşliğinde İstanbul/Çanakkale Boğazına alabilir.
- b) Kılavuz kaptan ve/veya römorkör hizmetinin Tüzükte belirtilen mevkiilerde verilemediği durumlarda, bu gemiler, hizmetlerin emniyetli verilebileceği mevkiye kadar, TBGTH Merkezleri tarafından verilecek seyir yardımı hizmeti, bilgi, uyarı ve tavsiyeleri dikkate almaları ve verilecek talimatlara uymaları koşuluyla İstanbul/Çanakkale Boğazına alınabilirler.

Madde 8- Anlaşmalı ve Tarifeli LNG Gemileri ile LPG Gemileri:

(1) Anlaşmalı ve tarifeli LNG gemileri;

- (a) Boğaz geçişlerini gündüz süresince ve kılavuz kaptanlı olarak yapacaklardır.
- (b) Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü/güçlerini beheri 60 tondan az olmamak kaydıyla, toplam 150 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacak ve Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır.
- (c) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör/römorkörlerin toplam çeki gücü artırılabilir.
- (ç) LNG gemilerinin İstanbul Boğazından geçişlerinde İdarenin izni aranır ve uygun görülmesi halinde İdarece belirlenen geçiş koşulları uygulanır.
- (d) İstanbul Boğazında, sadece yolcu gemileri, Çanakkale Boğazında ise yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemileri, IMDG Kod-1 taşımayan Ro-Ro gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri, kılavuz kaptanlı ve karşı yönden kontrollü olarak Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede tek yönlü trafiğe neden olan gemilerle karşılaştırılmazlar.

(2) LPG gemileri;

- (a) Boğaz geçişlerini kılavuz kaptanlı ve römorkör eşliğinde gerçekleştirirler. Tam boyları 150 metre üzeri olanlar Boğaz geçişlerini gündüz yapacaklardır.
- (b) Boyları 100 metreye kadar olan gemiler Boğaz geçişlerini toplam çeki gücü en az 45 ton, 100-200 metre arasındakiler toplam çeki gücü en az 60 ton, 200 metre üzeri olanlar toplam çeki gücü en az 90 ton olan römorkör/römorkörler refakatinde yapacaklardır.
- (c) Hava ve deniz koşulları da dikkate alınarak gerektiğinde römorkör/römorkörlerin toplam çeki gücü artırılabilir.

Madde 9- Nükleer Güçle Yürütülen, Nükleer Yük veya Atık Taşıyan, Tehlikeli ve/veya Zararlı Yük veya Atık (IMDG Kod-7) Taşıyan Gemiler:

(1) Tüzükte belirtilen bildirimleri yapmak kaydıyla, İdare tarafından geçişleri uygun görülen bu tip gemilerin Türk Boğazlarından geçişlerini TBGTH Merkezleri tarafından gündüz periyodunda, tek



HİZMETE ÖZEL

yönlü trafik, kılavuz kaptanlığı ve bu Talimatın "Anlaşmalı ve Tarifeli LNG Gemileri ile LPG Gemileri" başlıklı 8/2 nci maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) refakatinde yapmaları şiddetle tavsiye edilir.

Madde 10- Yerel Deniz Trafığı:

(1) Yerel deniz trafiğine ait gemiler, buldukları bölge için yayınlanmış "Yerel Deniz Trafığı Rehberi"ne uygun olarak hareket ederler.

Madde 11- Türk Boğazlarında Rapor Sistemi (TÜBRAP):

(1) Türk Boğazlarından geçmek isteyen;

(a) Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce,

(b) Boyları 200 den 300 metreye kadar ya da su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce,

(c) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemiler Türk Boğazlarına girmeden en az 72 saat önce,

(ç) 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 İdare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri, Ek-1'deki SP-1 Raporu ve Ek-3'deki Kontrol Listesini doldurarak ilgili TBGTH Merkezine bildireceklerdir. SP-1 raporunda belirtilen bilgilerin doğruluğundan acenteler sorumludur.

(2) Gemilerin SP-1 raporlarında beyan edilen İstanbul/Çanakkale Boğazlarına varış saatlerinde 2 saati aşacak bir gecikme olması durumunda, bu husus TBGTH Merkezlerine bildirilecektir.

Madde 12- P&I Sigortası:

(1) Türk Boğazlarından geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GT ve üzeri gemiler ile yedek çeken gemiler;

(a) Herhangi bir kaza durumunda gemilerin kurtarılması, varsa batığın çıkartılması, gemi enkazlarının kaza yerinden kaldırılmasıyla ilgili masraflarını,

(b) Verilen hizmet bedellerini,

(c) Çevreye verilen zararların tazminini,

(ç) Liman, iskele, rıhtım, dalgakıran veya kıyıdaki yapılar dâhil herhangi bir başka cisme çarpması sonucu verilen hasarlar ile ilgili zararların tazminini,

(d) Gemiadamları dışındaki üçüncü şahısların ölümü veya yaralanmalarıyla ilgili tazminatları, kapsayan P&I poliçesine sahip olacaklardır.

(2) Yedek çeken gemiler yedeklerinde çekilene de kapsayan P&I poliçesini ibraz etmekle mükelleftir.

(3) Yedek çeken gemilerin yedeklerinde çekilene P&I sigortası yapılmadığı durumlarda, çekenin P&I sigortası çekilene de kapsayacak şekilde düzenlenecektir.

(4) Gemilerin P&I sigortasının geçerli olduğu acenteleri tarafından tespit edilerek SP-1'de beyan edilir. P&I poliçesi ile ilgili yanlış beyanda bulunulduğu tespit edilenler hakkında liman başkanlığı tarafından gerekli idari işlemler yapılır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni ve Gemilerin Geçiş Kuralları

Madde 13- Akıntı Koşullarında Trafik Düzeni:

(1) Türk Boğazlarında akıntı koşullarında deniz trafiğinin düzenlenmesi;

(a) İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 mil/saat veya altında olduğunda;

i) Geminin SP-2 temasında beyan etmiş olduğu hız akıntıya göre 4 mil/saatın altında ise, uygun akıntı şartları beklenir, geminin geçiş yapma talebinin devam etmesi halinde bu geçiş; gündüz, kılavuz kaptanlı ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) ile yapılır.

ii) Boğazlarda seyir halindeyken akıntıya göre gemi hızı 4 mil/saatın altına düştüğünde, gemiye kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre uygun römorkör(ler) sevk edilir.

(b) İstanbul/Çanakkale Boğazının herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 4 - 6 mil/saat arasında olduğunda ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda;

i) Manevra hızı en az 10 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini yapabilirler.

ii) Manevra hızı 10 mil/saatın altında olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza alınmayacaktır. Manevra hızı 10 mil/saatın altında olan diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

(c) İstanbul/Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde akıntı şiddeti 6 -7 mil/saat arası olduğunda ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda;

i) Akıntı şiddeti 6 mil/saatın altına düşene kadar deniz trafiği uygun görülünce tek yöne açık tutulacak ve karşı yönden askıya alınacaktır.

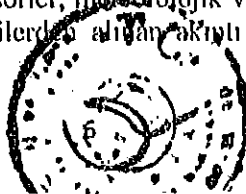
ii) Manevra hızı en az 12 mil/saat olan gemiler Boğaz geçişlerini açık olan yönde yapabilirler.

iii) Manevra hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaza girmeyeceklerdir.

iv) Manevra hızı 12 mil/saatın altında olan; tehlikeli yük taşıyan gemi, büyük gemi ve derin su çekimli gemi haricindeki diğer gemilerin Boğaz geçişleri gündüz, kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) ile yapılır.

(ç) İstanbul/Çanakkale Boğazı'nda akıntı şiddeti 7 mil/saat veya üzerinde olduğunda; akıntı şiddeti 7 mil/saatın altına düşene kadar deniz trafiği her iki yönden geçici olarak askıya alınır.

(d) Türk Boğazlarında kurulmuş olan sensörler, meteorolojik veriler, geçiş yapan kılavuz kaptanların raporları veya bölgede seyir yapan gemilerden alınan akıntı ile ilgili veriler TBGTH Merkezleri tarafından gemilere ve ilgililere duyurulur.



(a) İstanbul Boğazı İçin;

(a) İstanbul Boğazı İçin;

- i) Tam boyları 150-200 metre arasındaki tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) boğaz geçişleri gün boyunca,
 - ii) Tam boyu 200 metre ve üzerindeki tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,
 - iii) Tüm yedekli gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,
 - iv) İlave geçiş şartlarına tabi gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda,
 - v) Tam boyları 250 metre üzeri (tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemiler hariç) ve/veya derin su çekimli gemilerin boğaz geçişleri sadece gündüz periyodunda olmak kaydıyla yapılır.
- Bu maddede belirtilen tüm gemilerin Boğaz geçişlerini, kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde gemi boyuna göre belirlenen tonajdaki ve TBGTH Merkezince belirlenecek sayıdaki römorkör(ler) ile yapmaları şiddetle tavsiye edilir.

(b) Çanakkale Boğazı İçin;

- i) Tam boyları 200 metre ve üzeri dolu/boş tankerler, tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ve derin su çekimli gemilerin Boğazdan geçişleri gündüz periyodunda olacaktır. Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler ve tam boyu 200 metre ve üzeri (kılavuz kaptan alan yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner ile IMDG Kod-1 taşımayan ve düzenli sefer yapan Ro-Ro gemileri hariç) hiçbir gemi Boğazdan içeri alınmaz.

- ii) Tam boyları 150 - 200 metre arası IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde tam boyu 150 metre ve üzeri başka bir gemi ile karşılaştırılmaz. Karşı yönden tam boyu 150 metre ve üzeri IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Boğazdan içeri alınmaz.

- iii) Tam boyları 150 metre ve üstü tanker ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin (Ro-Ro ve konteyner gemileri hariç) Boğazdan geçişlerini kılavuz kaptan ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek römorkör(ler) eşliğinde gece/gündüz periyodunda gerçekleştirmeleri şiddetle tavsiye edilir. Ancak, tam boyları 200 metre ve üzeri dolu/boş tankerlerin geçişleri gündüz periyodunda yapılacaktır.

- iv) Tam boyları 200 - 300 metre arası tehlikeli yük taşımayan gemiler; tam boyu 200 metre ve üzeri başka bir gemi, tam boyları 150 - 200 metre arası IMDG Kod-1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler veya boyu ne olursa olsun LPG veya LNG tankerler, Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde karşılaştırılmaz.

- v) Toplam yedek boyu 200-300 arası yedeklilerin Nara Burnunu dönmesine kadar, karşı yönden tam boyları 200 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler Boğaz içerisine alınmazlar. 150 metre ve üzeri IMDG Kod 1 taşıyan gemiler ile dolu/boş tankerler ve tam boyları 200-300 metre arasındaki gemiler, Nara ve Kilitbahir dönüşlerinde karşılaştırılmazlar.



HİZMETE ÖZEL

Madde 15- Yolcu, Yüklü Hayvan Taşıyan, Ro-Ro Yolcu ve Konteyner Gemileri:

a) İstanbul Boğazı;

(1) Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; kılavuz kaptanlı olmak üzere yolcu, IMDG Kod-1 taşımayan ve düzenli sefer yapan Ro-Ro yolcu ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler karşı yönden Boğaza alınabilir. Ancak, kritik bölgede manevra güçlüğü çeken veya riskli görülen gemilerle karşılaştırılmazlar.

(2) Akıntı ve görüş şartları nedeniyle Boğaz trafiğinin tek veya çift yönlü olarak askıya alındığı durumlarda TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, yolcu, IMDG Kod-1 taşımayan ve düzenli sefer yapan Ro-Ro yolcu ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler kılavuz kaptanlı ve bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde karşı yönden Boğaza alınabilirler.

(3) Gemilerin Boğaz geçişlerinin planlanması aşamasında; yolcu gemileri, IMDG Kod-1 taşımayan ve düzenli sefer yapan Ro-Ro yolcu gemilere ve yüklü canlı hayvan taşıyan gemilere kılavuz kaptan almak kaydıyla Boğaz geçiş önceliği verilebilir.

b) Çanakkale Boğazı;

(1) Tehlikeli yük taşıyan gemiler, ilave geçiş şartlarına tabi gemiler veya yedekli gemi geçişi nedeniyle deniz trafiğinin tek yönlü olarak askıya alındığı durumlarda; yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler ve IMDG Kod-1 taşımayan ve düzenli sefer yapan Ro-Ro yolcu gemileri ile IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri kılavuz kaptanlı ve kontrollü olarak karşı yönden 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 TBGTH Merkezi tarafından uygun görüldüğü takdirde, (1) numaralı bentte tanımlanmış olan gemiler kılavuz kaptanlı ve gerektiğinde bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre TBGTH Merkezince belirlenecek uygun römorkör(ler) refakatinde Boğaza (tek yönse karşı yönden) alınabilirler.

(3) Yolcu gemileri, yüklü canlı hayvan taşıyan gemiler, IMDG Kod 1 taşımayan ve düzenli sefer yapan Ro-Ro Yolcu Gemileri ve IMDG Kod-1 taşımayan konteyner gemileri, her durumda genel trafik durumu, hava ve deniz şartları da dikkate alınarak kılavuz kaptan aldıkları takdirde geçiş önceliği verilebilir.

Madde 16- Olağanüstü Durumlar ve Risk Yönetimi:

(1) Türk Boğazları bölgesindeki kötü hava şartları, yerel trafik gibi çeşitli nedenlerle deniz trafiğinin geçici olarak yoğunlaşması, demir yerlerinde gemilerin aşırı birikmesi (özellikle yüklü Tehlikeli Yük Taşıyan gemiler) nedeniyle olası kaza veya sabotaj gibi beklenmedik olayların oluşmaması/tehlike yaratabilecek risklerin bertaraf edilmesi için TBGTH Merkezleri, seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmak amacıyla liman başkanlığının bilgisi dâhilinde tek yönlü trafik uygulaması dâhil gerekli gördüğü her türlü tedbiri alabilir.



HİZMETE ÖZEL

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar

Madde 17- Arıza, Karaya Oturma/Kıyı Şeridine Temas ve Diğer Kaza Durumları:

(1) TBGTH alanı içerisinde (İstanbul ve Çanakkale Boğaz sınırları içi hariç) kaza yapan (çatma, çatışma, karaya oturma/kıyı şeridine temas, sürtünme vb.) gemilerin Boğaz geçişleri, İdare tarafından veya İdarece yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca yapılacak sörvey sonucuna istinaden Komisyonca belirlenecek ilave geçiş şartları ile sağlanır.

(2) Gemilerin Türk Boğazlarından geçişi esnasında meydana gelebilecek karaya oturma/kıyı şeridine temas, kaza ve arıza durumlarında Tüzüğün 15'inci maddesi aşağıdaki şekilde uygulanır.

(a) TBGTH Merkezleri Tarafından Yapılacaklar;

i) 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. AAKKM'ye, liman başkanlığına ve ilgili tüm birimlere ivedilikle bilgi verir.

ii) Boğaz geçişi başladıktan sonra, arıza, kaza, yangın, karaya oturma/kıyı şeridine temas vb. durumlarındaki gemilere ivedilikle römorkör ve kılavuz kaptan sevk edilir.

iii) Boğaz geçişi başladıktan sonra, arızasını ilgili TBGTH Merkezinin uygun gördüğü zaman içerisinde gideren gemilerin Boğazdan geçişlerini kılavuz kaptanlı ve gerek gördüğü takdirde römorkör refakatinde tamamlar.

iv) Seyrüseferle ilgili gerekli önlemler alınarak bölgedeki diğer gemilere bilgi verir, deniz trafiğini geçici olarak çift veya tek yönlü olarak askıya alabilir.

v) Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik ayırımı düzeni dışında ve diğer gemilerin Boğazdan geçişlerine büyük engel teşkil etmeyecek mevkide demirlemek zorunda kalan gemiler için meteorolojik ve hidrolojik koşullar ile geminin niteliği gereği emniyetli demir yerine çekilmesi, geminin o andaki demir pozisyonuna göre daha fazla risk oluşturacak ise gemiyi demirlediği mevkide bekletebilir. Bu süre zarfında geminin ve çevrenin emniyetini sağlamak için, geminin yerine, tipine ve büyüklüğüne göre refakatte bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) bulundurabilir.

vi) Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında yapılan tahkikat neticesinde liman başkanlığı tarafından seyrine izin verilen gemi/gemiler Boğazdan geçiş yapacaksa, geçişi kılavuz kaptanlı olarak yaptırılır.

vii) Geminin Marmara Denizinde trafik ayırımı düzeni içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için bulunduğu mevki göz önünde bulundurularak en fazla 4 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını giderememiş olması veya trafik ayırımı düzeni içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumu değerlendirilerek gerekirse bu Talimatın "Türk Boğazlarından İlave Geçiş Kurallarına Tabi Gemiler ve Uygulama Esasları" başlıklı 6/4 üncü maddesinde belirtilen koşullara göre römorkör(ler) gönderir ve geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar. İlgili liman başkanlığına bilgi verir. Gemi Boğazdan geçiş yapacaksa geçişi kılavuz kaptanla yaptırılır. TBGTH Merkezi tarafından emniyetli bir demir yerine sevk edilen gemiler için Madde 5/1 uygulanır.

(b) Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar:

i) Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar.



HİZMETE ÖZEL

ii) Kaza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, Uzman/Uzmanlar 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 Raporu" (EK-2) haline getirilmesini sağlar. Sörvey Raporunun hazırlanması aşamasında, 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.

iii) Boğaz içerisinde arıza yaparak demirlemek zorunda kalan gemiler eğer trafik ayırım düzeni içinde ise liman başkanlığı tarafından resen uygun bir demir yerine aldırılır. Trafik ayırım düzeni dışında ve diğer gemilerin geçişine mani olmayacak bir mevkide ise geminin tipine, büyüklüğüne, draftına, yüküne ve hava ve deniz şartları ile trafik akış durumuna göre uygun görülmesi halinde arızanın giderilmesi için en fazla 24 saate kadar süre verilebilir. Arızanın verilen süre içinde giderilmesi ve bunun İdare tarafından veya İdare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşuna yaptırılacak sörvey neticesinde, geminin geçişine engel bir durum olmadığı tespit edilirse, Tüzüğün 15 inci maddesine dayanarak, kılavuz kaptan olarak ve gerek görüldüğü takdirde, römorkör refakatinde Boğazdan geçişine devam etmesi için izin verilir. Bu süre içerisinde arızasını gideremeyen gemiler ise liman başkanlığı tarafından resen Boğaz dışında uygun bir demir yerine aldırılır.

iv) İstanbul ve Çanakkale Boğazları girişlerine 2 mil mesafe dışında kalan alanda meydana gelen, kaza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas durumlarında; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanmasına yönelik 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.

v) İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Tüzükte belirtilen demir alanlarında; çatma, çatışma, karaya oturma/kıyı şeridine temas, sürtünme ile yangın halinde gemiye/gemilere, ilgili liman başkanlığı tarafından resen kurtarma hizmeti verilir. Bu durumlarda, KEGM tarafından su altı sörveyleri dâhil kurtarmaya yönelik tüm tespit ve incelemeler yapılır.

vi) Adli ve idari tedbirler kaldırılmadan, idari tahkikat tamamlanmadan, kurtarma bedeli ile çevreye verilen zararlar ödenmeden veya bu konularda teminat vermeden geminin seferine müsaade edilmez.

(c) Gemi Tarafından Yapılacaklar;

i) Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temasın meydana gelmesi veya Tüzüğün ve bu Talimatın 5 inci maddesinde belirtilen teknik yeterlilikleri ve/veya denize elverişliliklerini kaybeden gemiler derhal ilgili TBGTH Merkezine bilgi verecektir.

ii) Kimyasal madde kullanılmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ve can emniyetinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç, gemiler; kurtarma çalışmaları, balast operasyonu, yük tahliyesi/transferi, makine çalıştırma ve buna benzer müdahaleler yapamazlar.

iii) Kaza veya arıza yapan gemi, liman başkanlığı tarafından veya liman başkanlığına bilgi vermek suretiyle TBGTH Merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

Madde 18- Kurtarma Yardım Hizmetleri;

(1) Kaza, arıza veya karaya oturma/kıyı şeridine temas 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 edilir.

(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 dâhilinde ilgili TBGTH Merkezinin koordinasyonunda daha korunaklı bölgeye veya tamir bölgesine götürülebilir.



HİZMETE ÖZEL

Madde 19- Acente İle Buluşma Yerleri;

- (1) İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acente ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, TBGTH Merkezinden izin alınarak, kendi trafik ayırım düzenlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;
- (a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Ataköy Marınadan geçen boylamın batısında,
- (b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde,
- acente teması yapabilirler.

Madde 20- Köprü Ayakları;

- (1) Yerel trafik de dâhil olmak üzere köprü ayaklarında;
- (a) Gemiler birbirini geçmeyecektir.
- (b) Köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşılmayacaktır.

Madde 21- İdari Yaptırım

- (1) Bu Uygulama Talimatına aykırı hareket edenler hakkında ilgili mevzuat uyarınca idari yaptırım uygulanır.

Geçici Madde:

- (1) 6 ncı maddenin (1) (c) bendinde Çanakkale Boğazı için belirlenen hava çekimi hükmü inşaatın devamı aşamasından "1915 Çanakkale Köprüsü"nüñ tamamlanmasına kadar Çanakkale Liman Başkanlığınca belirlenerek Çanakkale TBGTH Merkezi tarafından ilgilere duyurulur.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Son Hükümler

Madde 22- Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat:

- (1) Bu Talimatın yayınlanması ile 16/10/2012 tarihli ve 16016 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" yürürlükten kaldırılmıştır.

Madde 23- Yürürlük:

- (1) Bu Talimat onaylanmasına müteakip yürürlüğe girer.

Madde 24- Yürütme

- (1) Bu Talimat hükümlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.

